

AÑO II

San Sebastián, 31 Julio 1926

NÚM. XXI

## Después del Circuito

¿Estamos satisfechos? No reflejaríamos exactamente nuestro verdadero e íntimo sentimiento si dijéramos que la celebración del IV Circuito donostiarra, con el Gran Premio de Europa nos ha satisfecho plenamente. Habíamos puesto tales esperanzas, un caudal de entusiasmo tan extraordinario y tantas fueron las ilusiones que lógicamente hubimos de forjarnos, que hemos de reconocer con toda sinceridad, los resultados no han correspondido a lo esperado ni al gigantesco esfuerzo desarrollado.

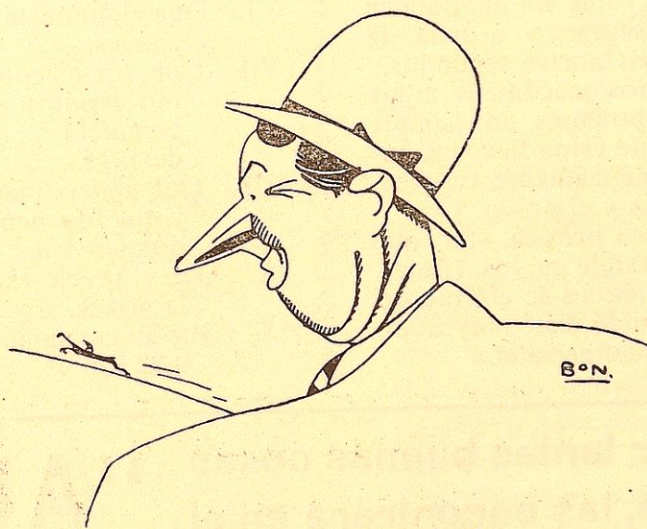
Pero si los resultados no han podido satisfacernos, en cambio, tenemos la satisfacción absoluta del deber cumplido. No se ha omitido esfuerzo ni sacrificio alguno. Se ha labrado con una voluntad, una tenacidad y una constancia de las que solo pueden ser nobilísimo motor, un entusiasmo como como el que ha alentado en todo momento a los organizadores del Circuito. La organización ha sido perfecta, impecable. No somos nosotros quienes lo decimos. Ahí están proclamándolo todos nuestros visitantes, que si no alcanzaron la cifra esperada y deseada, fueron sin embargo, numerosísimos. La prensa extranjera técnica y política, toda la prensa nacional, los miembros más prestigiosos de los Automóviles Clubs extranjeros y nacionales han sido los heraldos más expresivos de lo que podemos calificar como el éxito de organización más completo que pueda lograrse. Con la vis-

ta puesta solo en altos intereses deportivos y locales y con un absoluto desprendimiento, los organizadores del Circuito llegaron al límite de perfección que humanamente puede darse. Y el secreto del mismo no puede ser otro que el amor a la Ciudad, un grande y profundo cariño a esta querida Donostia, constante norte y guía de todas las aspiraciones. Solo móviles tan puros pueden llevar a ese gran entusiasmo demostrado por los organizadores, entusiasmo animador y vivificante, que es siempre el principal resorte del éxito.

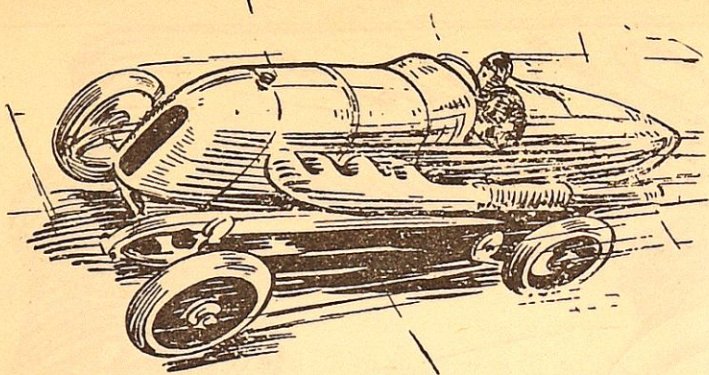
No era humanamente posible exigir más de los organizadores ni de la organización. Difícilmente hubiera nadie logrado más de lo que se había obtenido. Previamente, el Circuito era un gran éxito, un extraordinario éxito. Seguramente el éxito más rotundo de las organizaciones automovilísticas europeas de los últimos

años. Se había llegado en las tres pruebas a un número crecidísimo de inscripciones y todo auguraba resultados deportivos y prácticos brillantísimos. En cuanto podía depender del esfuerzo, voluntad e iniciativa de los organizadores, se había llegado tal vez al máximum de los resultados.

Luego... han sido varias y de diversa índole las causas que no han permitido que los resultados correspondieran al esfuerzo realizado. La nueva fórmula en cuanto respecta al Gran Premio de Europa, restó con-



BUGATTI, el famoso constructor



BUJIAS

**K. L. G.**

Representación exclusiva:

**Olalbour S. A.**

SAN SEBASTIÁN: Av. Libertad, 12

MADRID: Reina, 35 - 37

BILBAO: Gran Vía, 46

SANTANDER: Paseo Pereda, 28

## POTENCIA, VELOCIDAD Y ECONOMIA

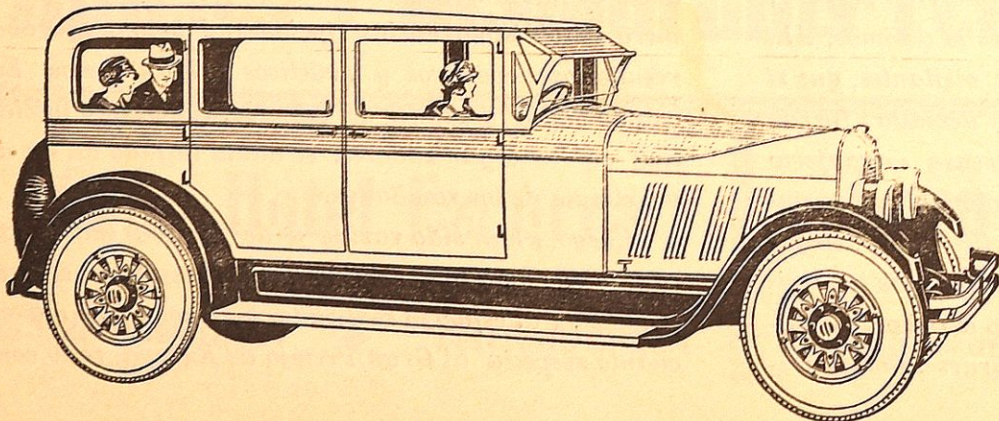
A grandes velocidades de un motor, el uso de bujías mal construídas, puede ocasionar un retroceso de la chispa o una pre-ignición; ambas circunstancias causan una inmediata reducción de la velocidad. Usando bujías **K. L. G.** no cabe retroceso de la chispa ni la pre-ignición, y por tanto, el motor rendirá su mayor velocidad. En coches de **SPORT**, turismo o comercial, la velocidad se traduce en máximo rendimiento

### Lo que el inteligente debe exigir al adquirir un coche

- |   |   |
|---|---|
| <p>I. Que el motor tenga la suficiente suavidad o <i>souplesse</i> para conseguir un <i>ralenti</i> perfecto en directa de 3 Km. hora, lo mismo en llano que en cuesta, y que sin abandonar el cambio directo se lance a más de 100 Km. a la hora en pocos segundos.</p> <p>II. Que disponga de frenos mecánicos a las cuatro ruedas muy potentes por simple presión de pedal y que éstos lleven zapatas interiores y herméticamente resguardadas contra la lluvia y el polvo.</p> <p>III. Que la dirección no sea penosa, sino que sea suavísima y reversible en los virajes.</p> <p>IV. Que el cambio de velocidades se efectúe sin ningún esfuerzo ni ruido, esté muy al alcance de la mano y sealigerísimo.</p> | <p>V. Que el chasis tenga una construcción sólida con buenos engrasadores en todos sus juegos.</p> <p>VI. Que el ballestaje sea de muelles largos y suaves.</p> <p>VII. Que los asientos sean confortables en sumo grado y que la carrocería sea sólida, completa y lujosa, en sus más pequeños detalles.</p> <p>VIII. Que <i>agarre</i> bien la carretera en los virajes y que los neumáticos sean de los llamados <i>balloon</i>.</p> <p>IX. Que el precio esté en relación con lo que se le ofrece.</p> <p>X. Que su consumo total sea inferior a pesetas 0,22 Km.</p> |
|---|---|

Si no le es fácil hallar tantas buenas cosas reunidas en un coche, las encontrará en el

**“AUBURN”**



Automóviles **AUBURN**

Exposición y venta:

HERNANI, 9

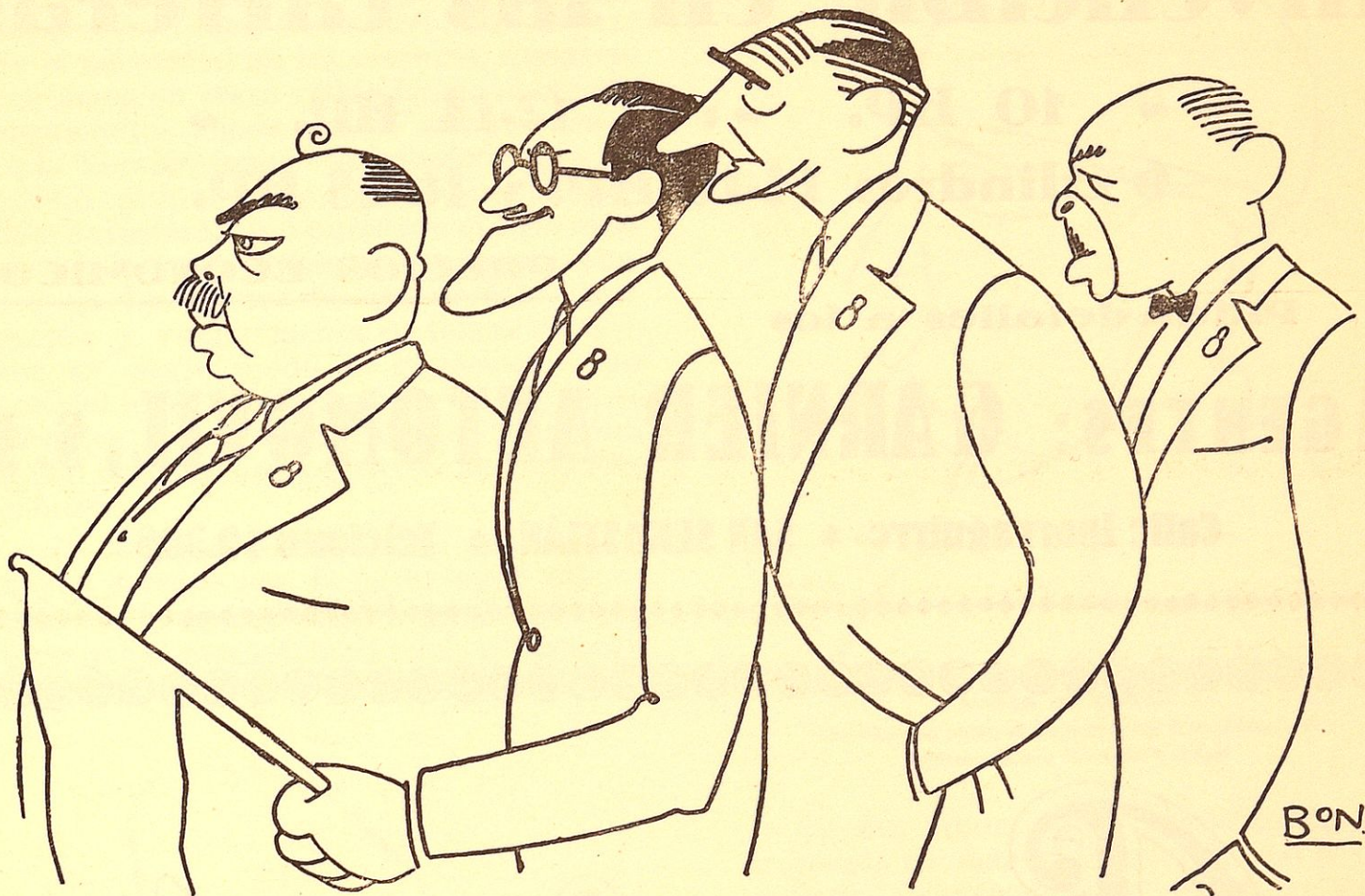
**SAN SEBASTIÁN**

currentes a la magna prueba, a pesar de la buena voluntad y de los esfuerzos de las casas que habían intentado el ensayo. El Gran Premio de España que se anunciaba preñado de emociones y que comenzó ofreciendo un interés extraordinario, fué malogrado en parte por la forzada retirada de Seagrave que había iniciado una espléndida carrera en su «Sunbeam».

Pero si los Grandes Premios de Europa y de España no llegaron a alcanzar toda la emoción esperada la lucha fué, sin embargo, todo lo encarnizada y competitiva que se requiere para que en ningún momento dejaran de ofrecer el necesario interés espectacular y deportivo.

Al extraordinario éxito de inscripciones de la prue-

Pero si la concurrencia no pudo llegar a las cifras esperadas y previstas, fué lo suficientemente numerosa para que San Sebastián y cuantos se preocupan de su vitalidad y porvenir, experimenten una viva satisfacción. La Ciudad ofreció un aspecto animadísimo solo comparable al de los mejores días de Agosto y Septiembre de los años más espléndidos que se recuerdan. El número de coches que circularon por la población no había sido alcanzado jamás. Los hoteles y las pensiones estuvieron llenos. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha venido recibiendo constantes testimonios de gratitud de quienes en San Sebastián ejercen la industria del hospedaje. Testimonios de gratitud que prueban de manera inequívoca que los resultados

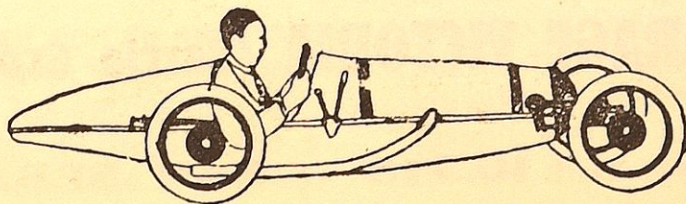


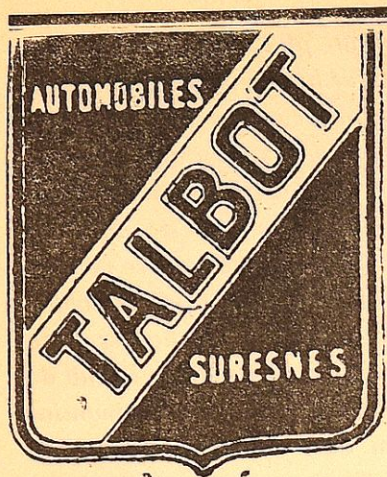
Los señores San Gil, Zappino, Rezola y Resines, alma de la perfecta y admirable organización del Circuito |

ba de turismo, correspondió un espléndido resultado en todos sus aspectos. Fué una prueba magnífica e interesante, que produjo a los corredores, espectadores y organizadores una gran satisfacción.

Otra circunstancia, totalmente inesperada, restó un gran contingente de asistencia al Circuito. Un rápido descenso del cambio, una brusca falta en los resortes de la economía de la nación vecina impidió la enorme concurrencia del elemento francés que se anunciaba. El francés, que rinde al deporte automovilístico, un culto fervoroso y apasionado, se vió imposibilitado de acudir al Circuito. La baja del cambio duplicaba inesperadamente el presupuesto previsto, que ya era para él considerable.

prácticos han sido excelentes. Y recibe igualmente palabras de aliento y estímulo para que en próximos años continúe organizando este incomparable festejo del Circuito veraniego. Entusiasmo y voluntad no han de fallarle para ello. Bastaría el convencimiento íntimo que tiene de que de esta manera rinde un beneficio a San Sebastián, para considerar como un deber imperativo el continuar su labor. Confía en que, como siempre, no ha de fallarle la necesaria asistencia de aquellos elementos y Corporaciones a quienes corresponde principalmente velar por los intereses de la Ciudad y en que el concurso unánime de voluntades une, como siempre, todos los esfuerzos para afirmar la voluntad decidida de vivir de nuestro querido San Sebastián....





# TALBOT

## Invencible en las carreras

~ 10 HP. ~ : ~ 12-14 HP. ~  
6 cilindros 14-16 HP. y 16-18 HP.

PRECIOS ECONOMICOS

Pidan detalles a los

### AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre- \* SAN SEBASTIÁN \* Teléfono 10.398

# Peugeot

Concesionarios exclusivos para España:

## S. A. Española de Automóviles y Ciclos "Peugeot"

**GARAGE VICTORIA** (Barrio Gros)

Teléfono n.º 10.348 ~ SAN SEBASTIAN

## Un ciclo de bellas organizaciones

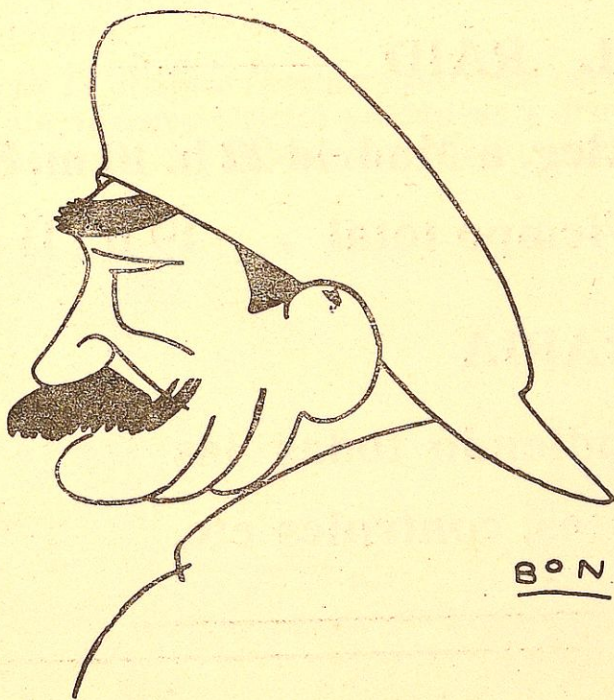
LA fase emotiva de las carreras, ha llevado al amplio graderío del Circuito de Lasarte, y al encantador paisaje, magnífico de verdor y de salvaje belleza, que rodea la sinuosa cinta rutera del Buruntza, masas de espectadores entre los que el producto mecánico de más singular progreso, ha causado la mejor impresión. Tanto se ha debatido acerca de la necesidad de las carreras, que incurriríamos en crasa redundancia al repetir argumentos y tesis que no son ya necesarias. Signifiquemos únicamente, que el público guipuzcoano, que las muchedumbres forasteras que buscaron el lado emocional de estas soberbias pugnas, conocen ya los efectos de esa labor de divulgación y vulgarización de temas mecánicos, en cierto modo no genéricos, y que son debidos a este aspecto de las sensacionales luchas en que marcas y conductores nos ofrecen regalo de sus mayores esfuerzos.

El motivo del «record», que conoce tantos detractores, se halla justificado en esta situación con el solo producto obtenido por el estrujamiento del cerebelo humano en busca de fórmulas, procedimien-

preceden ésta, con ardor juvenil, en una labor ímproba, ingrata por lo obscura, y que únicamente, el solo nombre de «un» vencedor ha de dar el merecido premio.



**MANSO DE ZUÑIGA**  
Vencedor, en unión de Leonard, del Gran Premio de Turismo, sobre Chenard Walcker



**LEONARD**  
Vencedor, en unión de M. de Zúñiga, de la Gran Prueba de Turismo, sobre Chenard Walcker

En esa labor, pues, San Sebastián ha prestado su más eficaz apoyo, con la organización consecutiva de sus cuatro temporadas motoristas, que este año ha tenido la mejor recompensa a que puede aspirar una nación, en prueba de valía y conocimientos excepcionales, con la organización de un Gran Premio de Europa, no todo lo afortunado que mereceríamos, en sus resultados, bajo el punto de vista técnico.

*La fórmula de los 1.500 c. c.* En realidad, fué craso error—creemos—por parte de los Poderes Internacionales del motor, al iniciar esta fórmula, que si bien el evidente progreso en las participaciones de los «racers» la hacía necesaria, ello no justificaba una aplicación inmediata, conocido que es el esfuerzo económico y material que representa la creación de nuevos tipos, y máxime en estos momentos que la industria americana, arrebatando partes floridas del mercado europeo, a las marcas especializadas en «carros» de precio. Debió haberse dado un «respiro» de dos años más, o por lo menos, del ya

tos, mano de obra, que con su ciencia y habilidad ha de ofrecernos un coeficiente no siempre exacto de los esfuerzos y sacrificios de esa falange de ingenieros y mecánicos, que meses antes de la prueba,

La prueba evidente de la superioridad

DE

**FIAT 509**

6 HP. (990 c. c. de cilindrada total)

9 de Agosto **Raid Madrid-Sevilla-Madrid** 1.100 kilómetros

con un coche estrictamente de serie, con el motor,  
el cambio y el diferencial punzonados por el  
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

DETALLE DEL RAID

Salida de Madrid	3 h.	Lleg. a Madrid	22 h. 10 m. 8 s.
Id. de Sevilla	12 h. 24 m.	Tiempo total	. . 19 h. 11 m.

MEDIA HORARIA

más de 57 kms. comprendiendo todas las  
paradas, aprovisionamientos, controles etc.

**DAMBORENEA H. NOS**

EXPOSICION : Calle de Oquendo, 10  
GARAGE : Calle de la Gran Vía

fenecido IV Gran Premio, para que los constructores buscaran la amortización de sus dispendios, con los ya realizados «2 litros». Es posible que ello hubiera incitado a marcas como Fiat, Alfa, Sunbeam, Voisin mismo, a dar realce a nuestra organización. No fué así, sin embargo, y San Sebastián, pudo mejorar el «walk-over» del Gran Premio de Francia, gracias a Louis Delage, que presentó unas concepciones acertadísimas de la nueva fórmula. que merecieran muy otra clasificación, de la que, debido a los elementos anormales que concurrieron en la atmósfera y dificultando el pilotaje de las soberbias máquinas «azul-mar», obtuvieron Benoist, Senechal, Wagner, y Bourlier.

Bugatti, que ha construído muchos «litro y medio» siguió la evolución marcada por los diseñadores del nuevo tipo-realizando un ocho cilindros en línea, que indudablemente dominará en los tipos del citado cubicaje. Menos rápidos que su competidor, sus momentáneas condiciones de «habitabilidad» permitieron regalarle una victoria como pocas veces merecida ante la regularidad del veterano Goux, que confirmó sus condiciones clásicas, bien que Constantini tuvo la victoria en sus manos

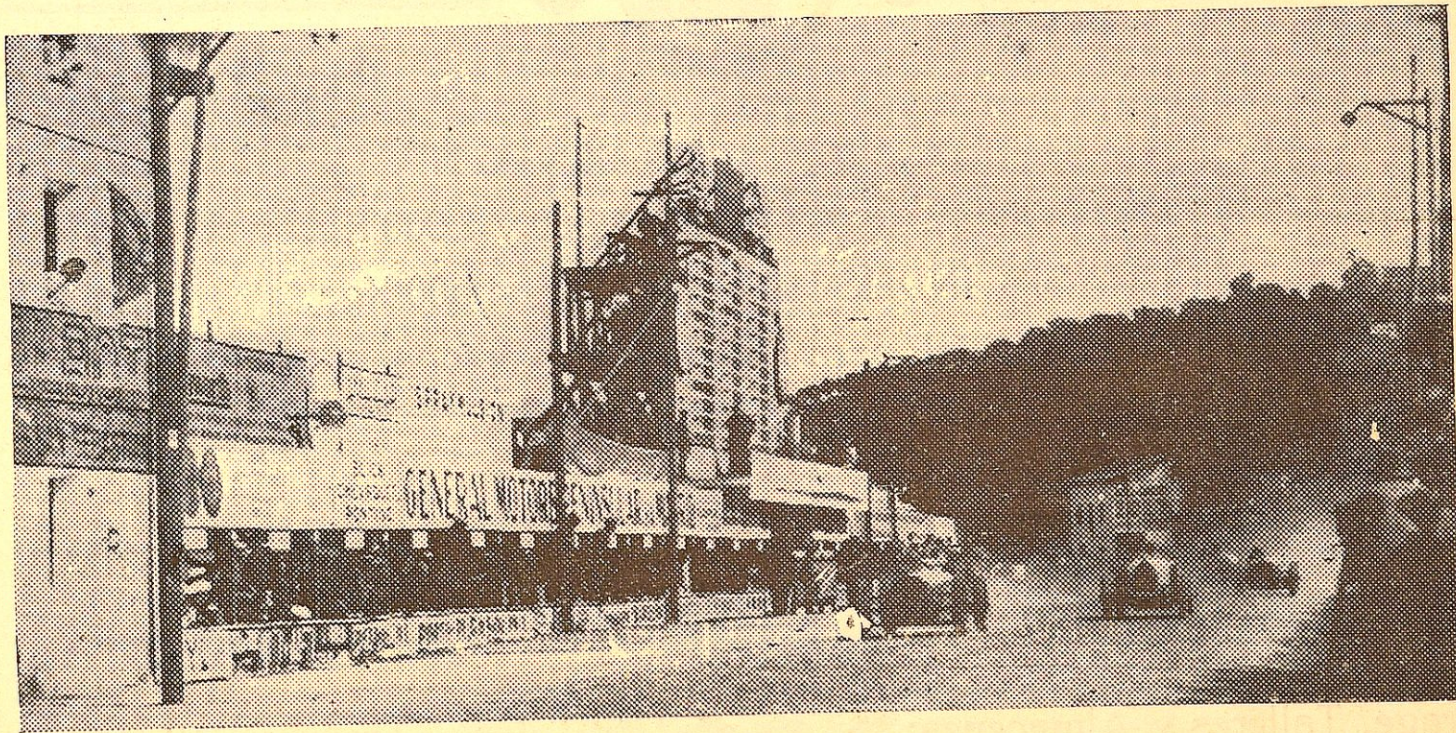
El rasgo de Senechal, ofreciéndose voluntariamente a «enfundarse» en aquella máquina de fuego, fué algo relevante en la jornada y que ya el conocido constructor de autociclos, vió premiado con la merecidísima concesión de la Copa Cadillac, y más tarde con el Gran Premio de Inglaterra.

*El IV Premio Guipuzcoano.*—La carrera de turismo suscitó polémicas y discusiones que no estuvieron todo lo acerta-

das y justificadas que debieran, al carecer de base donde unificar los argumentos a exponer sobre materia determinada. Existiendo una comisión deportiva, encargada de vigilar la aplicación del Reglamento—aceptado ya este por los participantes—no cabe diferenciar acerca de la calidad de «vestimenta» de chasis determinados. Existe, en verdad, un «efecto moral» en el público al observar la distinta «tenue» de los participantes, pero en esencia, esto no es sino una anomalía de costumbres. Las extravagancias de «carroceros» determinadas, puede explicarnos el error, al insistir sobre esas exigencias de «carrocerías» de serie. Buscando la realización de todas las posibilidades, el constructor para ganar, ha de adoptar diseños que burlen en lo posible las leyes de física, buscando siempre «un más», que no ha de redundar sino en beneficio del cliente, ya que las enseñanzas y mejoras que de esos estudios se deriven, son inmediatamente aplicadas a las construcciones generales de la casa.

Mercedes simpatiza en su aspecto de neto «gran turismo». Peugeot distrae la retención de aire, con su prominencia trasera y nadie puede negar haber visto en manos de clientes, carrocerías de mayor extravagancia que la citada. O. M., corre con lo que el Reglamento no puede privarle. Y sin embargo, la gran firma alemana, se llevaba todas las preferencias—equivocadamente a juicio nuestro—bajo ese aspecto, lo que conociendo la psicología de nuestras multitudes, no iniciada todavía en estos menesteres, no puede extrañarnos.

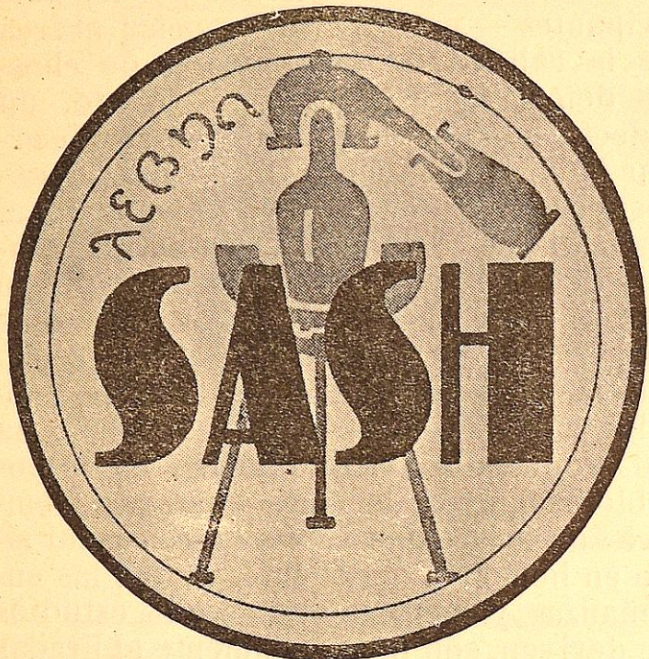
Con los nuevos Premios de Turismo, vendrá la reacción, y las marcas, no po-



En pleno Circuito

# S. A. Sabadell y Henry

Lubrificantes y demás productos del petróleo



DESTILACIONES EN ALTO VACIO

**Unica Refinería en España**

HOSPITALET DE LLOBREGAT

Casa central: BARCELONA

Paseo de Gracia, 32, entl.º

Ventas al detall: PASEO de GRACIA, 32 bajo

**MADRID (Machineiza Sdad. concesionaria)**

Puerta del Sol, 13

Aceites especiales para automóviles

Dirigirse: REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

MACHINEIZA S. L.

Hernani, 7 -:- SAN SEBASTIAN -:- Teléfono 17-63

AUTOMOVILES.....

**Panhard &  Levasor**

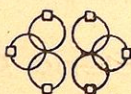
TURISMO 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP.  
CAMIONES de 500, 1.500, 2.500 y 4.000 Kg.  
CHASIS INDUSTRIAL 16 HP. - 4.500 Kgs.  
Especial para transportes rápidos

**Representante para Guipúzcoa:**

**Alberto Abrísqueta (S. en C.)**

Garage, Talleres y Almacenes:

MIRACRUZ, 26



TELÉFONO 10.682

SAN SEBASTIAN



drán alegar ignorancia acerca de las prescripciones reglamentarias, buscando todas, los mismos medios de lucha.

Chenard & Walcker, en quien los progresos se acusan con enorme proporción de mejora, triunfó rotundamente en la clasificación general, asombrando a todos con el portento de esa maravilla de los 1.100 cmc. Digno de tenerse en cuenta que hace un año, para obtener idénticos resultados, un 3 litros era su máquina. Lógica demostración de lo que estas Pruebas de Turismo significan en el estudio de la industria automovilística.

Mercedes, realizó excelente exhibición conociendo una de las perfecciones mecánicas de más alto valor que hemos visto desfilan por el Circuito de Lasarte. La irregularidad de éste, le perjudicó en alto grado, mas su demostración es prueba palpable de que en coches de peso y precio, es de lo mejor que puede presentar Europa a la competencia americana. Y a propósito de esto, bueno será iniciar algunos «pour parlers» cerca de los súbditos de Coddige, para obtener su participación en estas luchas, justificando la preferencia de que son objeto en el mercado español.

La General Motor Trucks, que apadrina construcciones de conocidísimas marcas, parece tiene idea de instalar en las Vascongadas el montaje de sus vehículos a modo de la organización Ford.

¿Será el momento de exigir algo de los americanos?

*El Gran Premio de España.*—El ciclo de organizaciones donostiarras, conoció la prueba reservada a los «racers» de cilindrada libre, como corolario a las magnas gestas de la Gran Semana. Pocas líneas merece la actuación de los «bóridos» en la pugna que coronó los esfuerzos donostiarras. Sunbeam con sus 4 litros, vióse estúpidamente eliminado en las primeras vueltas, volviendo de nuevo al duelo Bugatti-Delage del Gran Premio de Europa, solo que esta vez se tradujo, en absoluta justicia, por el mejor. Ettore Bugatti, es sin duda, uno de los constructores más escrupulosos en la preparación de sus coches. En esta labor, su bra-

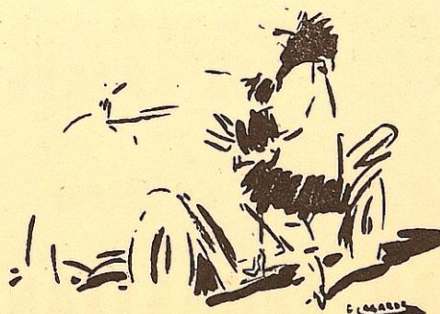
zo derecho es Constantini. El piloto del Veneto, tan expertísimo mecánico como conductor, nada deja al azar. Es tradición de la casa. Por ello solamente—los Delage eran más rápidos—vencieron a los «azul-mar», defectuosamente atendidos en su puesta a punto, dejando que las máquinas rindieran su esfuerzo, sin una compulsión previa de sus posibilidades.

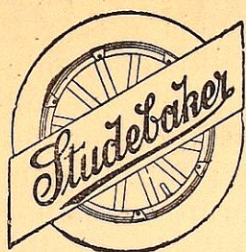
Fué una verdadera lástima puesto que la competencia Benoist-Constantini, se presentaba con más interés que nunca, ambos en completa posesión de sus facultades, todo brío y esplendor, y sin las inclemencias de una temperatura que como la del 18 de Julio, atosigó en forma inhumana los esfuerzos de los «drivers» de Delage.

*Enseñanzas.*—Una manifestación de tal envergadura, debe inevitablemente dejar el consuelo de distraernos en cujeturas de toda especie acerca de sus resultados. Sobre ellos, saltan a la vista, a poco que adentremos en los medios motoristas internacionales, cosas dignas de estudio. No dejaremos sin citar, el caso extraordinario de los «forfaits» repetidos en San Sebastián con una frecuencia que dejó perentoria la necesidad de que los Poderes Internacionales se ocupen inmediatamente de esta cuestión que nada dice en favor del prestigio del automovilismo. Otra de las consecuencias es la fórmula del Gran Premio de Europa, que a nuestro juicio y por propio egoísmo, deseáramos fuera por puntuación entre los Grandes Premios de las Naciones, creando la lucha por equipos de marcas (3 coches) lo que daría un realce enormísimo a estas pruebas.

Ello, y la admiración causada—principalmente entre el elemento extranjero, más habituado a ver circuitos—por la magna obra realizada en el triángulo Hernani-Lasarte-Andoain, y que caracteriza el esfuerzo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa, han sido las notas sobresalientes en la semana, que gracias a los desvelos y sacrificios de aficionados donostiarras, ha conseguido un interés mundial.

MEREDITH.





# Studebaker

## 1926

La casa **STUDEBAKER**, la más importante del mundo en construcción de coches de 6 cilindros (producción diaria, 800 coches), presenta sus dos tipos 1926

**STANDARD-SIX**

**BIG-SIX**

con frenos hidráulicos en las cuatro ruedas neumáticos Balloon, limpia parabrisas automático y otros muchos refinamientos

---

**Agente para Guipúzcoa: VICENTE AMEZTOY**

**GARAGE CANTABRICO**

Calle de San Francisco (Barrio de Gros) :: Teléfono 12.375

====|| **SAN SEBASTIÁN** ||====

# EL CIRCUITO DONOSTIARRA

## RESULTADOS DE LAS PRUEBAS

### Gran Premio de Europa (18 Julio)

No obstante el gran número de inscripciones que había reunido la prueba automovilista más importante de la temporada, la lucha se redujo a un match entre las casas Delage y Bugatti, que presentaron tres coches cada una.

Iban conducidos los Delage por Benoist, Bourlier y Morel y los Bugatti por Constantini, Goux y Minoia.

Estupendamente dieron comienzo los Delage la carrera y en esos comienzos fueron ellos los que llevaron la iniciativa. Benoist se mantuvo en primera posición durante las seis primeras vueltas, parándose en la séptima en los aprovisionamientos para cambiar la totalidad de las bujías de su coche en cuya operación tardó cuatro minutos cuarenta y cinco segundos, pasando entonces a primera posición Bourlier, también conductor de la casa Delage.

Conviene decir que el calor era sofocante hasta el extremo que el sol y el viento sur, produjeron verdaderos trastornos, no solo en los coches, sino también a los conductores, muy particularmente a todos los de la casa Delage.

Así como en las primeras vueltas Constantini vigilaba a Benoist cuando Bourlier tomó la cabeza—antes durante una vuelta fué Morel, quien estuvo en pri-

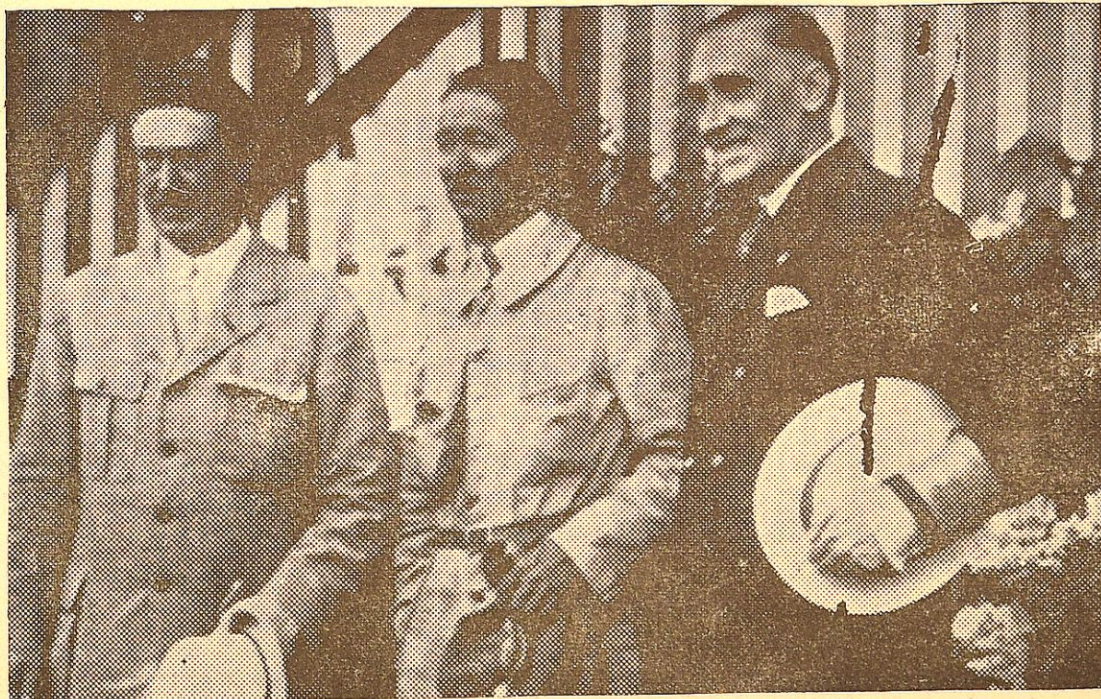
mera posición—ahora era Goux el que seguía inmediatamente a Bourlier.

La iniciativa seguía siendo de los Delage, pero los Bugatti vigilaban siempre de cerca.

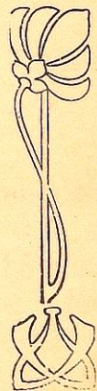
Así continuaron hasta la vuelta 16.<sup>a</sup> en la que Goux, pasando a Bourlier se puso en primera posición, pasando desde entonces la iniciativa a los coches Bugatti, que la mantuvieron durante toda la carrera.

Para entonces Morel y Benoist, habían sido víctimas de principios de insolación y tuvieron que pasar al hospitalillo, para ser debidamente atendidos.

A Morel le sustituyó en el volante Wagner, conductor oficial de la casa Delage y por consiguiente autorizado para correr. A Benoist intentó sustituirle en primer término Thomas, también conductor oficial, pero el veterano corredor no se hallaba tampoco en condiciones y surgió Senechal que empuñó el volante según nos dijeron por primera vez de un coche de esa marca y con la autorización—también eso nos lo dijeron desde el alto-parlante—de Mr. Bugatti, para quien poco menos que se pedía un aplauso por su deportivismo. Porque Senechal—también constructor—no era corredor oficial ni como efectivo ni como suplente de la casa Delage.



GOUX, el vencedor del Gran Premio de Europa, en unión de los Sres. Bugatti y Rezola, en el Palco Regio



**REFINERIA DE PETROLEO**

DE LOS SEÑORES

**Viuda de Londáiz**

Y

**Sobrinos de L. Mercader**

**San Sebastián - Madrid - Pasajes**

---

Petróleos refinados, corrientes y especiales

**GASOLINAS:** { Marca "Autorina" para automóviles  
                  { Marca "Aviorina" para aviones

**Bencinas :- Eteres :- Petróleos "Dieselinos" para motores**

**Servicios a domicilio en envases de todas clases**

**Instalación de aparatos distribuidores de "Autorina"**

**Suministros al por mayor en vagones - cisternas**

---

**OFICINAS: Plaza de Lasala, 3-1.º :- SAN SEBASTIÁN**

**TELEFONO NUM. 10.007**

**FÁBRICA: Pasajes - Ancho - Molinao**

**TELEFONO NUM. 5.116**

**DEPOSITO EN MADRID: Meléndez Valdés, 34**

**TELEFONO NUM. 8-94 J.**

---

**TELEGRAMAS  
ELEFONEMAS **Mercadáiz****

Pero continuó la carrera yendo Goux en primera posición hasta la vuelta 24.<sup>a</sup> en la que fué pasado por Constantini que de esta forma se ponía en cabeza.

Este siguió mandando hasta la vuelta 39.<sup>a</sup> en la que sin duda por averías del motor tuvo que detener su marcha, volviendo a ocupar la primera posición Goux, ya para no perderla y terminar en esta forma la carrera. También fué pasado Constantini por Senechal que tuvo un final de carrera espléndido y mucho más si se tiene en cuenta que era la primera vez que conducía un coche Delage.

Al terminar la prueba en la que la vuelta más rápida fué dada por Wagner que la cubrió en 7 m. 53 s. 6/10, (131 km. 510 de media horaria), se estableció la siguiente clasificación:

1.º Goux, sobre coche «Bugatti», en 6 h. 51 m. y 52 s. (velocidad media 113 km. 513 m. por hora).

2.º Bourlier-Senechal, sobre «Delage», en 6 h. 59 m. 52 s.

3.º Constantini, sobre «Bugatti», en 7 h. 28 m. 18 s.

4.º Morel-Benoist, sobre «Delage» parado en las 41 vueltas, llevando el tiempo de 7 h. 35 m. 22 s.

5.º Minoia-Dupier, sobre «Bugatti», parado en las 41 vueltas, llevando el tiempo de 7 h. 35 m. 36 s.

6.º Benoist-Wagner, sobre «Delage» parado en las 34 vueltas, llevando el tiempo de 7 h. 35 m. 15 s.

Pero esta clasificación no era definitiva, porque Mr. Bugatti, después de la carrera y a pesar de lo que durante su transcurso nos habían dicho presentó una reclamación contra Delage, por cambio indebido de conductores. Mr. Bugatti, presentaba esta reclamación no obstante haber hecho sustituir él a Minoia, por Dupier corredor que tampoco era conductor oficial, ni suplente de su casa.

En vista de la reclamación de Mr. Bugatti—Senechal fué autorizado a correr por el Director de la carrera—, la Comisión especial deportiva encargada de resolver estos asuntos y que la componían los Sres. Condes de Santa Marta y de Voque, Don Manuel Rezola, Don José Muro Lara y Don Ramón Sainz de los Terreros, tuvo a bien estimar la reclamación, así como desestimar la contra-protesta de la casa Delage y en su consecuencia acordó la descalificación de dos de los tres coches Delage, los correspondientes a Benoist y Bourlier—que fueron conducidos por Senechal— y de un Bugatti, el de Minoia—conducido por Dupier—, estableciendo en consecuencia la siguiente clasificación oficial:

1.º Goux sobre Bugatti, en el tiempo antes indicado. Copa de S. M. el Rey Don Alfonso XIII y 50.000 pesetas.

2.º Constantini sobre Bugatti, (tiempo antes indicado). Copa del presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y 20.000 pesetas.

3.º Morel sobre Delage, (tiempo antes indicado). Copa Montojo y 10.000 pesetas.

Contra la decisión de la Comisión especial antes mencionada, anunció la casa Delage que recurriría ante el Automóvil Club Internacional por mediación del Automóvil Club francés, como en efecto lo hizo en tiempo y forma reglamentaria.

## Gran Premio de Turismo (22 Julio)

### Clasificación oficial

#### Categoría G:

1. Manso de Zúñiga-Leonard, sobre Chenard-Walcker, cubrió la distancia de 1.245 km. 382 m., a una media horaria de 103 km. 780m.

2. Lagache-Pizard, sobre Chenard-Walcker, 1.229 km. 345 m. a una media horaria de 102 km. 445 m.

3. Senechal sobre Senechal, 1.043 km. 444 m. a una media horaria de 86 km. 953 metros.

#### Categoría E:

1. Minoia-Morandi, sobre O. M. cubrió en su recorrido 1.128 km. 529 m. a una media horaria de 94 km. 701 m.

2. Ballestrero-Danieli Timo, sobre O. M., 1.059 km. 278 m., a una media horaria de 88 km. 890 m.

3. Rost-Ladhiere, sobre G. Irat, 1.058 kilómetros 105 m., a una media horaria de 88 km. 792 m.

#### Categoría C:

1. Boillot-Letailleur, sobre «Peugeot» cubrió en su recorrido 1.083 km. 457 m., a una media horaria de 100 km. 787 m.

2. Rigal-Serre sobre «Peugeot» 1.078 kilómetros, 175 m., a una media horaria de 100 km. 295 m.

#### Categoría B:

1. Merz-Gatner, sobre «Mercedes», cubrió en su recorrido 1.069 km. 074 m., a una media horaria de 101 km. 816 m.

2. Caracciola-Kulharte, sobre «Mercedes», 1.067 km. 153 m., a una media horaria de 101 km. 633 m.

3. Werner Walb, sobre «Mercedes», 1.055 km., 685 m., a una media horaria de 100 km. 541 m.

En la clasificación general triunfaron los Chenard-Walcker, que ganaron además los siguientes trofeos: Copa de S. M. la Reina D.<sup>a</sup> Victoria Eugenia, por haber

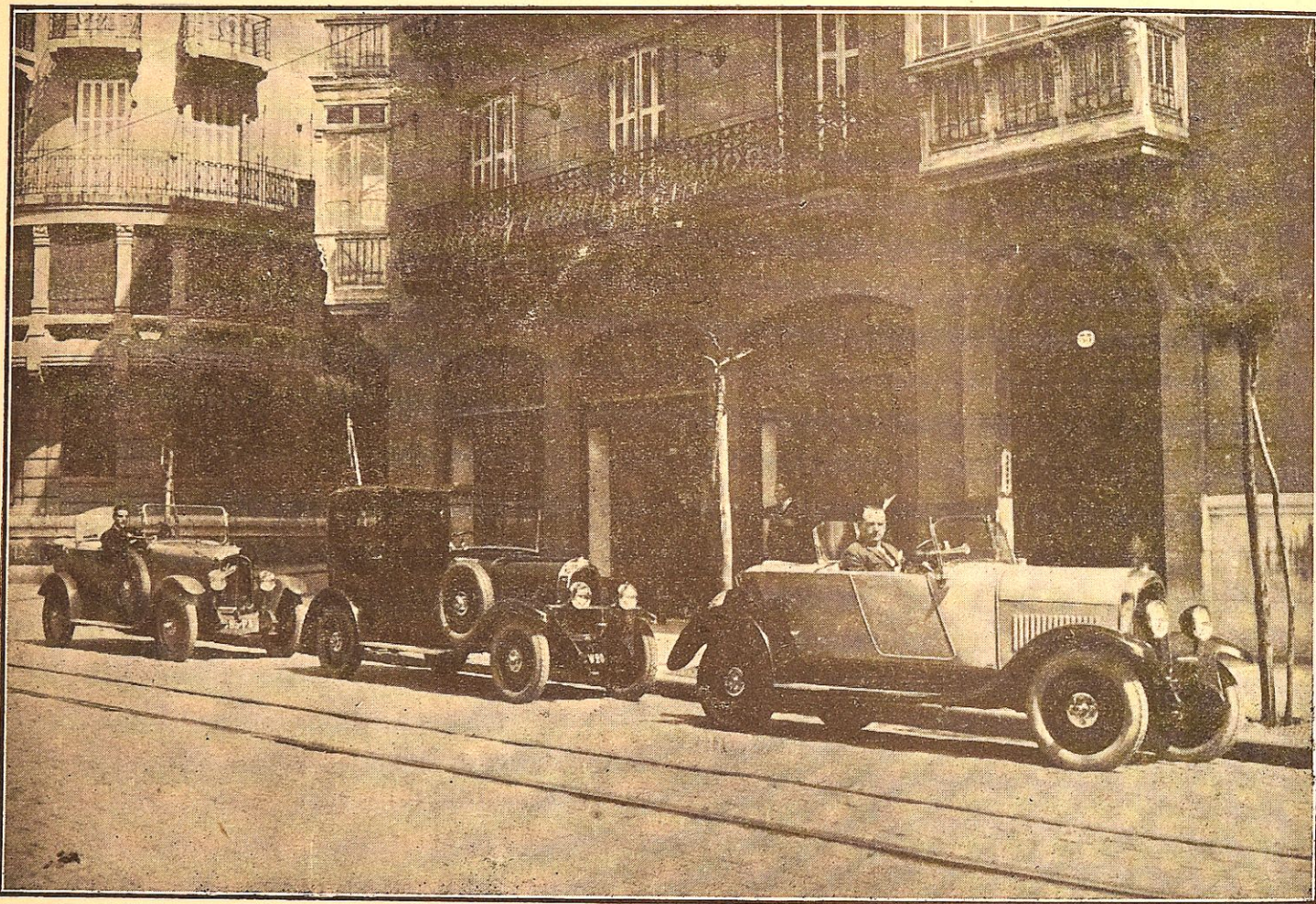
¿Qué condiciones desea usted  
encontrar en su automóvil?

El confort, la suavidad, la fuerza de la máquina americana  
La velocidad, la elegancia, el poco consumo del coche francés

Todo eso lo hallará Vd. en la

**10 H.P. SUERE**

Exposición Internacional:  
París 1914 Gran Premio



Llegada de coches a la Agencia de San Sebastián

Orlens 1914. - 1.º SUERE - Amiens 1914. - 1.º SUERE - Gaillon 1922 - 1.º SUERE  
Toulouse 1922-1.º SUERE - Monte Carlo 1923-1.º SUERE - Gaillon 1925-1.º SUERE  
Marzo 1926 MOSCOU-TIFLIS, ida y vuelta (5.300 kms.) - Primero SUERE

CARACTERISTICAS: Freno de pie a las cuatro ruedas. Freno de mano sobre el diferencial. Cuatro velocidades y marcha atrás. Ballestas enteras.

CONSUMO: 10/11 litros de gasolina a los 100 kilómetros.

**O. C. E.** ~ San Martín, 55 - San Sebastián ~ **O. C. E.**

PODEMOS HACER PRECIOS EN FRANCO PUESTO EN HENDAYA

sido el coche que condujeron Leonard y Manso de Zúñiga el que más kilómetros recorrió durante la carrera.

Copa de la Excm. Diputación provincial de Guipúzcoa—también para el coche de Leonard y Manso de Zúñiga—por ser el primero de la clasificación general.

\*  
\*\*

Esta gran prueba de turismo resultó brillantísima. El final de la misma fué fantástico, pues hacía verdadera impresión el correr de los coches con todos sus faros encendidos y las medias horarias que alcanzaron cuantos terminaron la carrera fueron inmejorables.

Es preciso hacer mención especial de los Chenard-Walcker que triunfaron espléndidamente y también de los Peugeot cuyos coches de verdadero turismo—los mismos que tomaron parte en las 24 horas de Le Mans—fueron además aprovisionados exactamente lo mismo que si lo hubieran hecho en carretera en uno de tantos surtidores de esencia que se hallan en la misma instalados. Emplearon gasolina «Autorina» corriente de la refinería de Pasajes de los Sres. Viuda de Londaiz y Sobrino de L. Mercader.

También Senechal merece párrafo aparte, pues a más de correr con un coche de 750 cm. verdadera «voiturette»

de turismo, corrió las 12 horas completamente solo, sin ningún sustituto que en momento alguno le reemplazara en el volante.

En esta gran prueba de turismo participaron los siguientes coches:

*Categoría G., hasta 1.100 cmc.*

Número 3, Chenard-Walcker; conductores: Leonard, Manso de Zúñiga y Cretin.

Número 7, Senechal; conductores: Senechal y Degouy.

Número 12, Chenard-Walcker II; conductores: Lagache, Pizard y Delaroche.

*Categoría E., de 1.500 hasta 2.000 cmc.*

Número 26, O. M. I.; conductores Morandi y Minoia.

Número 28, G. Irat I.; conductores: Rost y Ladhiere.

Número 29, T. A. M. I.; conductores: Heredia, Diaz y Altuna.

Número 31 O. M. II; conductor: Danieli Mario.

Número 33, G. Irat II; conductores: Derbi y Rossi.

Número 34 T. A. M. II; conductores: Beauliux, Jendion y Altuna.

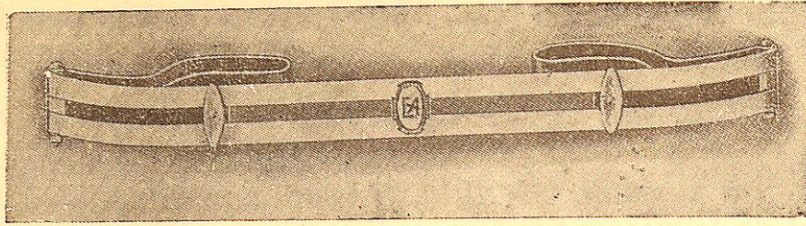
Número 36, O. M. III, conductores: Ballester y Danieli Timo.



Manso de Zúñiga (X) y Leonard  
vencedores del Gran Premio de Turismo, al final de la carrera

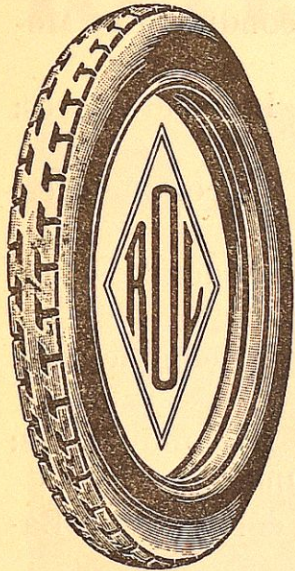
# Lorenzo Apellaniz

FABRICANTE  
DE  
PARA-GOLPES



Y  
ACCESORIOS  
PARA  
AUTOMOVILES

EIBAR ——— (GUIPÚZCOA)



## RENOVACION DE NEUMATICOS

# R. O. L.

Grandes Talleres Modernos

MIRACRUZ, 2 ——— SAN SEBASTIÁN

TALLER MECANICO

— DE —

## Agustín Arruabarrena

REPARACION DE AUTOMOVILES  
Y MAQUINARIA



Calle Particular de Carquizano

(FRENTE A LA TINTORERIA DE PARIS)

Barrio de Gros

TELEFONO 11.429

SAN SEBASTIAN

Construcción y Reparación de

Carrocerías de Lujo.



## JOSE IMAZ

TRABAJOS GARANTIZADOS



GARAGE UNIVERSAL

(Barrio Gros)

CALLE ZABALETA - TELEFONO 11.778

SAN SEBASTIAN



*Categoría D., de 2.000 a 3.000 cmc.*

Número 39, Aries II; conductores: Laly y Flohot.

*Categoría C., de 3.000 a 5.000 cmc.*

Número 45, Peugeot I; conductores: Boillot Serre y Letailleur.

Número 48, Peugeot II; conductores: Rigal, Serre y Letailleur.

*Categoría B., de más de 5.000*

Número 52, Mercedes I; conductores: Werner y Walb.

Número 53, Mercedes II; conductores: Merz y Gatner.

Número 54, Mercedes III; conductores: Caracciola y Kulharle.

Se retiraron los coches números 29 (T. A. M. I). 31 (O. M. II). 33 (G. Irat II). 34 (T. A. M. II). y 39 (Aries II).

El O. M. II. se despistó y volcó, afortunadamente sin consecuencias desagradables. Los demás lo hicieron por averías.

### **Gran Premio de España (25 Julio)**

También fué esta prueba de velocidad y se corrió—aún cuando a ratos llovió— con mucho mejor tiempo, que el Gran Premio de Europa—pues no hacía el calor axfisiante del domingo anterior—, y los conductores y motores no tenían que sufrir los rigores de la temperatura.

Esta prueba era también de velocidad y de la treintena de inscripciones que había reunido, únicamente concurren a la carrera los siguientes coches:

Número 3 «Sunbeam» conducido por Seagrave.

Número 5 «Bugatti» conducido por Constantini.

Número 6 «Delage» conducido por Benoist.

Número 15 «Bugatti» conducido por Goux.

Número 16 «Delage» conducido por Morel.

Número 23 «Bugatti» conducido por Minoia.

Número 24 «Delage» conducido por Wagner.

Número 28 «Bugatti» conducido Willians.

Número 29 «Bugatti» conducido por De Buck.

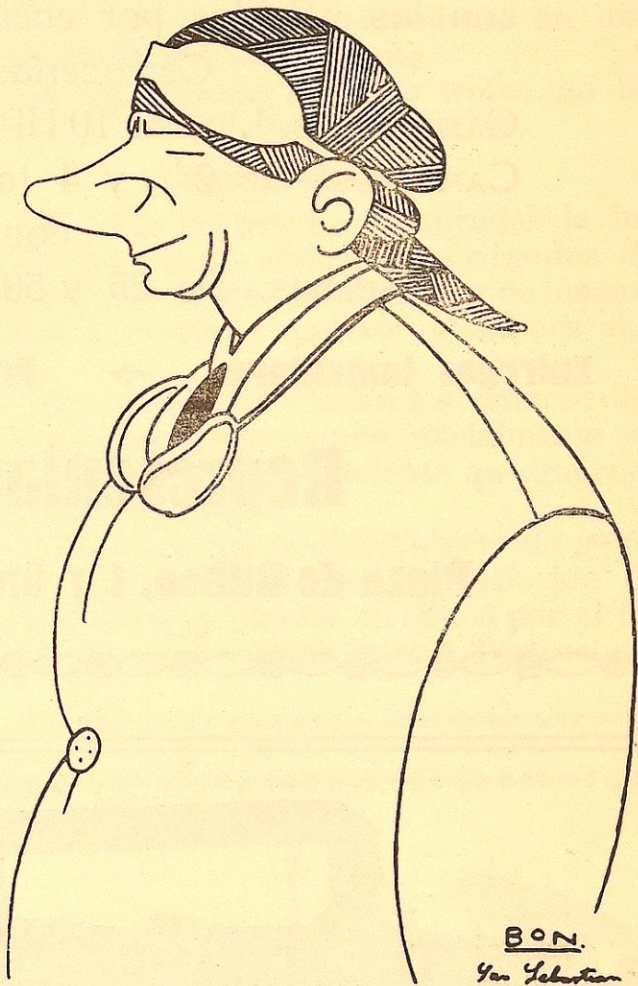
Número 30 «Bugatti» conducido por Ferry.

Excepción de los tres últimos coches que corrían con carácter particular los demás lo hacían oficialmente por las respectivas casas.

Antes de terminar la sexta vuelta habíanse retirado Benoist y Seagrave. El primero por averías en las válvulas y el segundo porque a consecuencia de un des-

piste que no tuvo otra que la rotura del eje delantero de la rueda derecha. Antes se había despistado De Buck, viéndose obligado a abandonar. Y no tardó mucho tiempo en retirarse también Morel, pues dando la séptima vuelta y hallándose en cabeza tuvo que parar su coche porque el compresor no le funcionaba bien y no pudo repararlo.

Hasta la vuelta 13 se mantuvo Wagner en cabeza, defendiendo los colores de la casa Delage, pero Constantini que estaba



CONSTANTINI  
el maravilloso corredor

en uno de sus grandes días y que hasta entonces si bien fué detrás de Wagner no le perdió un solo momento de vista, terminó por desbordarle y colocarse en primera posición para ya no perderla en todo el resto de carrera y ganando por el contrario cada vez más terreno.

Un momento interesantísimo de esta prueba lo dió el propio Constantini en algo que podríamos muy bien llamar la lucha consigo mismo, pues el bravo conductor, durante las vueltas 14, 15, 16, 17, 18 y 19 fué batiéndose a sí mismo los records que iba estableciendo.

Fuó la vuelta 19 más rápida por consiguiente y la que por el momento marca el record del circuito donostiarra. Esta vuelta fué dada por Constantini en siete minutos y cuarenta segundos, lo que representa una velocidad media por hora de 135 km. 214 m.

# Automóviles y Camiones

## De Dion Bouton Modelos 1926

TURISMO.--8, 10, 15 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con las válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas.

-- -- -- Carrocerías de GRAN LUJO -- -- --

CAMIONETAS.-Ligeras 10 HP. 500 y 1000 Kg. en varios modelos

CAMIONES.--De 2 1/2 y 4 toneladas, de los nuevos modelos

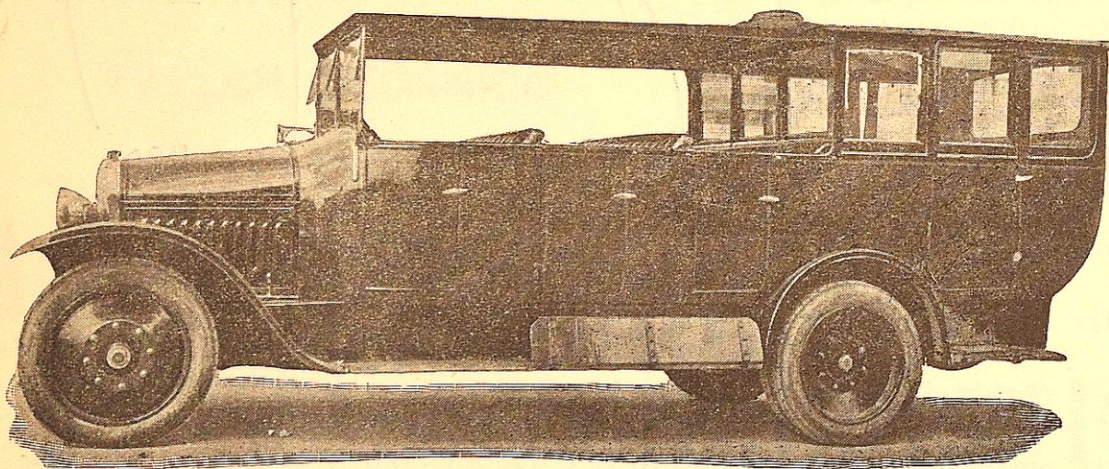
-- -- -- con neumáticos - -- - -- --

-- OMNIBUS.--De 25 y 50 HP. para 20 y 35 asientos --

**Entregas inmediatas :-: Precios de fábrica en francos y pesetas**

**Representante: E. ROMERO**

**Plaza de Bilbao, 1 y Gloria, 1 :-: San Sebastián**



**GARAGE**

**Bengoechea**

SERVICIO DE AUTO-CARS DE  
GRAN LUJO Y AUTOMÓVILES  
DE ALQUILER

**Teléfs. 10-391 y 10-105**

**SAN SEBASTIÁN**

# Carrocerías Corta y Comp.<sup>a</sup>

**San Francisco, 1 :-: Teléfono 11.128**

**San Sebastián**

Solo un Delage en carrera éste se defendió muy bravamente, pero los Bugatti estaban en día de carburar espléndida y admirablemente y se impusieron en toda la línea, siendo lo mismo que del Gran Premio de Europa, vencedores del Gran Premio de España.

La clasificación de esta gran prueba fué la siguiente:

1. Constantini sobre Bugatti, invirtió en recorrer los 692 kilómetrss 600 metros 5 h. 35 m. y 47 s. haciendo una velocidad media de 123 km. 776 m. por hora (record del Circuito donostiarra).
2. Goux, sobre Bugatti, en 5 h. 52 m. 15 s. velocidad media 117 km. 964 m.
3. Benoist-Wagner, sobre Delage, en 5 h. 56 m. 57 s. Velocidad media 116 km. 425 m.
- 4 Minoia, sobre Bugatti, en 5 h. 57 m. 26 s.
5. Ferry, sobre Bugatti, parado en la vuelta 33 llevádo de tiempo 6 h. 3 m. 26 s.

Retirados: Benoist, Seagrave, Morel, De Buck y Williams.

Benoist ,sustityyó en ocasiones a Wagner en el coche Delage n.º 24 que era el mismo con el que Divo ganó el III Gran Premio de San Sebastián.

### La Copa Cadillac

Por acuerdo del Comité, esta copa, que se otorga al corredor que más se haya distinguido por méritos deportivos, se adjudicó por unanimidad al corredor Senechal, fundándose en que dicho corredor en un pequeño coche de 750 cmc. hizo las 12 horas de la carrera de Turismo, sin ser sustituido ni un solo momento, y por el rasgo deportivo que suponía el ofrecerse a correr en los coches Delage, cuando por las incidencias ocurridas en el transcurso del Gran Premio de Europa quedaron los coches de esta marca sin corredores en disposición de tomar el volante.

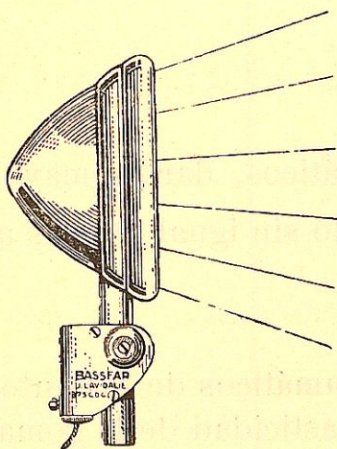
La adjudicación de dicho trofeo no ha podido ser más justa ni equitativa.

### Agradecimiento

En todas las pruebas celebradas la intervención de los artilleros encargados de las comunicaciones telefónicas y de los servicios de caminos mereció unánimes elogios.

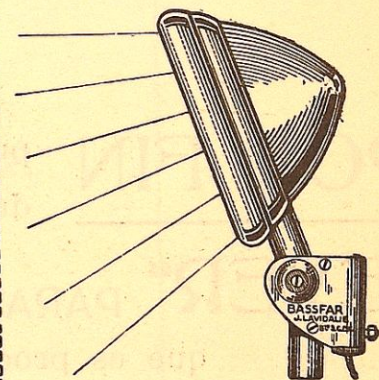
Muy agradecidos todos los señores del Comité han testimoniado oficialmente su reconocimiento al Regimiento que guarnece San Sebastián.

Así mismo fué también objeto de generales y unánimes elogios la instalación de los Servicios sanitarios dirigidos por el reputado médico militar Doctor Tortosa.



# BASSFAR

## ~ BAJA ~ FAROS ~



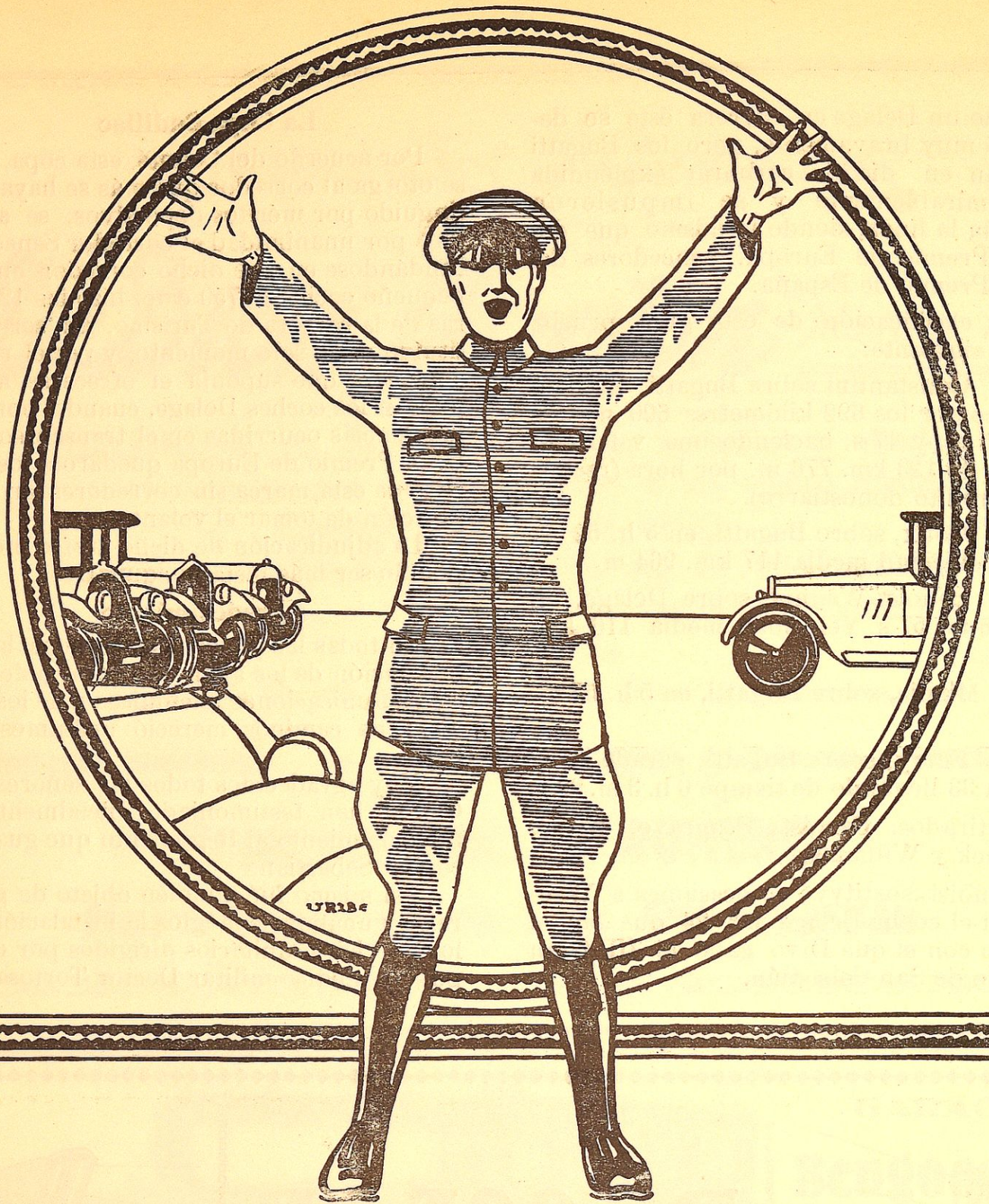
MARAVILLOSO  
aparato basculante aplicado a los  
faros de los automóviles que evita  
el deslumbramiento del conduc-  
tor al cruzarse en la carretera

REPRESENTACION



GENERAL:

MADRID: San Mateo, 26 - Teléfono 13-31 M. :-: SAN SEBASTIAN: Prim, 32 - Teléfono 12.539



**POR FIN** puedo conservar ADMIRABLEMENTE los neumáticos, darles mayor duración y tener el níquel del coche con un brillo sin igual gracias al

**“EVER”** PARA NEUMÁTICOS (Bidón 10 ptas.)

que es producto que dá extraordinaria duración a los neumáticos de los automóviles. Aumenta la resistencia a la tensión, flexibilidad y elasticidad de la goma.

**“EVER”** PARA NEUMÁTICOS (Bidón 10 ptas.)

evita la infiltración de los destructivos rayos del sol, del polvo y de la humedad. Hace retardar la oxidación y prolonga extraordinariamente la duración de la goma. Está comprobado que tratando los neumáticos con

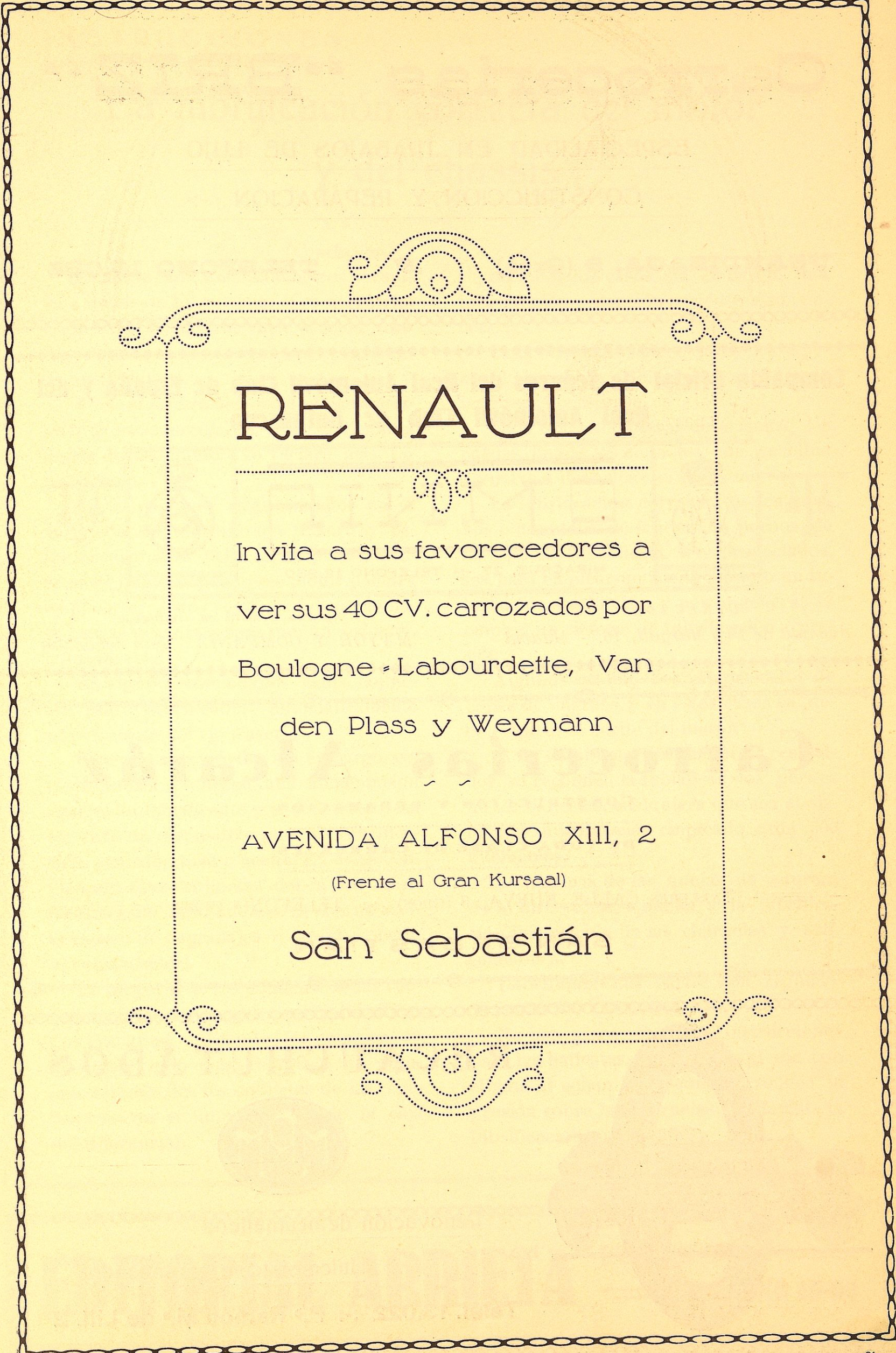
**“EVER”** (Bidón 10 ptas.)

duran un 75 por 100 más en sus recorridos.

**“ARISTO”** PARA LIMPIAR EL NIQUEL (Bote 1,50 ptas.)

es insustituible para limpiar el níquel de los automóviles, de todos los objetos de níquel y niquelados.

**“CALBER”** SECCION INDUSTRIAL SAN SEBASTIAN



# RENAULT

---

Invita a sus favorecedores a  
ver sus 40 CV. carrozados por  
Boulogne - Labourdette, Van  
den Plass y Weymann

AVENIDA ALFONSO XIII, 2

(Frente al Gran Kursaal)

San Sebastián

# Carrocerías "BRIZ"

ESPECIALIDAD EN TRABAJOS DE LUJO

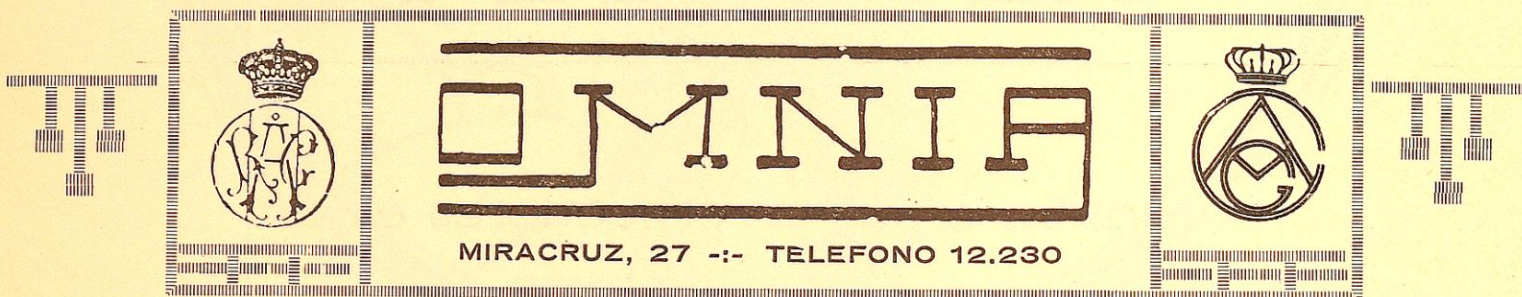
-:- CONSTRUCCION Y REPARACION -:-

USANDIZAGA, 9 (Gros)



TELEFONO 18.058

Compañía Oficial de Seguros del Real Automóvil Club de España y del  
Real Automóvil Club de Guipúzcoa



DIRECCION:

Avenida de Pí y Margall, 16. - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa:

MAYOR Y COMPAÑIA - San Sebastián

# Carrocerías Alcaráz

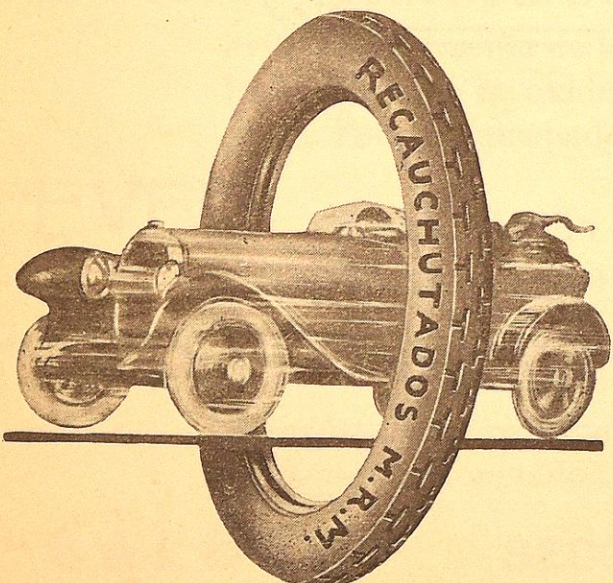
CONSTRUCCION Y REPARACION

DE TODA CLASE DE CARRUAJES

TALLERES: CALLE NUEVA, 3 (GROS) :-: TELEFONO 12 368

SAN SEBASTIAN

# RECAUCHUTADOS



Renovación de neumáticos

Unico sistema garantizado

Teléf. 13.022 :-: P.º Ramón M.ª de Lili, 2

## La lubricación correcta del motor y del chasis

(Conclusión)

Examine cada 1.600 kilómetros y vuelva a llenar de lubricante si es necesario. Cada 8.000 kilómetros vacíe el aceite usado y vuelva a llenar con una provisión de aceite nuevo.

*Vacíe el diferencial inmediatamente después de un recorrido.* En esta condición el aceite es más fluido y se vaciará más rápidamente.

Estos cojinetes están situados en el cárter del diferencial o eje trasero y están encajados en dicho cárter precisamente en el punto donde el eje motor penetra en el cárter. Estos cojinetes funcionan bajo cargas pesadas y soportan un esfuerzo considerable.

En algunos automóviles estos cojinetes están lubricados automáticamente por el aceite del eje trasero.

En otros automóviles sin embargo, estos cojinetes requieren una alimentación aparte del lubricante y el constructor ha previsto un dispositivo para su lubricación. sea con grasa o aceite. En estas condiciones estos cojinetes deben ser lubricados cada 1.600 kilómetros con un aceite espeso de engranajes o grasas, según la construcción.

La mayoría de los cojinetes de las ruedas delanteras y traseras, están lubricados por grasa utilizando los tapones de los cubos como copas de grasa. En algunos automóviles los cojinetes de las ruedas traseras se lubrican desde la caja del diferencial.

En todos los casos, sin embargo, una lubricación y atención periódicas son necesarias.

Cada 3.500 kilómetros quitar los tapones de los cubos y llenar los cojinetes de las ruedas con grasa.

Cada 8.000 kilómetros desármense las ruedas, limpie los cojinetes con gasolina y vuelva a llenarlos con grasa nueva.

La lubricación correcta de los pernos o arandelas de fondo. Los pernos de las gemelas de ballesta son proyectados, sea para emplear un aceite fluido o un lubricante semi-fluido, y por lo general se emplea un sistema de lubricación a presión.

Algunos automóviles van provistos de copas de engrase, y en estos casos se debe emplear el aceite del motor.

A fin de obtener los mejores resultados, se recomienda lubricar los pernos de las ballestas, cualquiera que sea el sistema de lubricación empleado, cada 500 kilómetros.

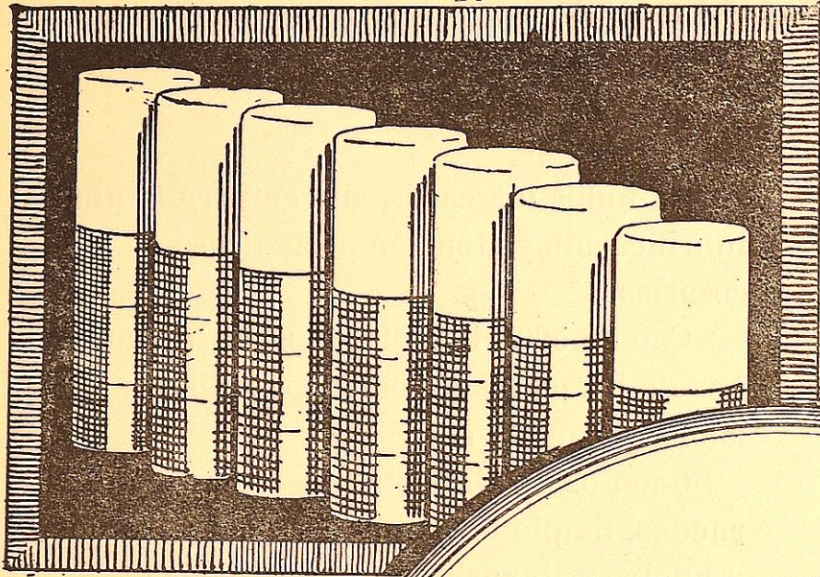
La mayoría de las quejas de «dureza de la dirección» se deben a la lubricación inadecuada de las charnelas y articulaciones.

Lubrifique estas partes con regularidad cada 500 kilómetros.

No use grasa. Siga las instrucciones para las ballestas. Levantando el eje con el gato al echar el aceite, se reduce la presión sobre las charnelas y se facilita la lubricación.

En apatencia...

LOS INGLESES



TODOS  
LOS JABONES  
DE AFEITAR  
SON IGUALES  
PERO...

Al afeitarse



APRECIARÁ  
QUE EL  
JABÓN GURYS  
ES  
ÚNICO

PERFUMERIA  
GURYS  
SAN SEBASTIAN

EN ESTUCHE DE ALUMINIO - 1,50  
ID DE REPUESTO - 1,25



EL IMPUESTO DEL TIMBRE  
A CARGO DEL COMPRADOR





### Una Agenda del Automóvil

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha editado un curioso librito, una Agenda del Automóvil, que será de gran utilidad y que los señores Socios habrán de acoger con gran satisfacción.

Consta la Agenda de un número importante de páginas, con una serie de casillas para anotar en ellas cuantos datos, referencias y observaciones se relacionen con la vida del automóvil propio. El propietario de un coche encontrará en esta Agenda cuanto a este particular se refiere y podrá anotar en la misma los itinerarios que realice diariamente, por orden de fechas, el número total y parcial de kilómetros recorridos en cada uno de ellos, las compras efectuadas y las observaciones requeridas; la gasolina y el aceite adquirido o empleado cada día; neumáticos en las ruedas y los datos relativos al engrase correspondiente al diferencial, cambio y frenos.

Al final tiene la Agenda unos cuantos

resúmenes para anotar el total de gastos ocasionados por el coche, comprendidos impuestos y multas, seguros y mecánico; el total de kilómetros recorridos en la temporada o sea al año, el consumo en litros de gasolina y aceite por 100 kilómetros. Otro resumen de gastos comprende lo invertido en gasolina, reparaciones y carrocería; compra y reparaciones de neumáticos y dinamos.

La Agenda va encabezada con una serie de datos en los que quedan reseñados las características del coche, número y fecha del permiso de conducir, etc.

A la Agenda acompaña un número discrecional de páginas en blanco para hacer las operaciones que sean requeridas por los datos y observaciones que han de consignarse.

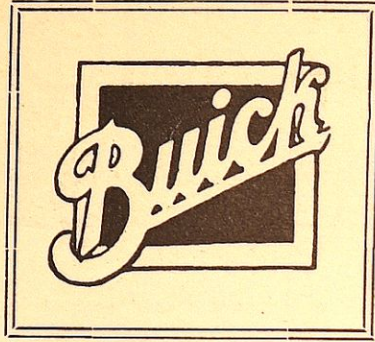
La Agenda se encuentra en el domicilio social del Real Automóvil Club de Guipúzcoa a disposición de los señores Socios a quienes se les facilitará un ejemplar si lo solicitan.

## El nuevo Reglamento de circulación

Teniendo en cuenta la gran importancia que para todos los automovilistas tiene el Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, publicado recientemente en la Gaceta de Madrid, la Dirección del Boletín Oficial del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, ha decidido que el próximo número de esta publicación sea dedicado exclusivamente a la reproducción íntegra del expresado Reglamento con exclusión absoluta de toda otra información.

De esta manera, los señores socios del R. A. C. G. y todos los automovilistas, podrán contar con un ejemplar del nuevo Reglamento, que tan esencial y necesario ha de serles.

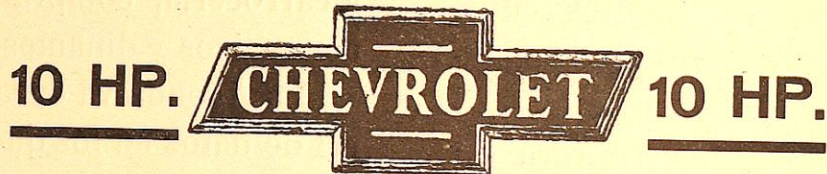
Cuando se construyan  
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,  
visítad los últimos modelos 1926

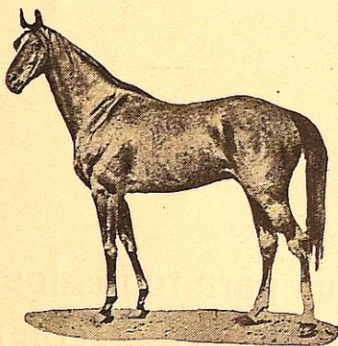
El Último Producto de la General Motors



Sedán (cinco plazas) :- Torpedo (cinco plazas)  
Limousine Coach :- Torpedo (dos o tres plazas)  
Coupé-Cabriolet (tres plazas) - Camión (1.500 a 2.000 kg.)

DISPONIBLES DE TODOS LOS MODELOS :- ENTREGAS INMEDIATAS

El Pura Sangre de los Automóviles



"BUGATTI"

EN EXISTENCIA

Chassis y carrozados modelos

Grand - Prix 4 y 8 cilindros

NOTABLE REBAJA EN SUS PRECIOS

Concesionarios de estas tres marcas:

**CIORDIA Y LARRINAGA**

Exposición: EASO, 1 :- SAN SEBASTIAN :- TELÉFONO 10.909

**RELACION de los vehículos con motor mecánico inscriptos en esta provincia durante el mes de Julio último.**

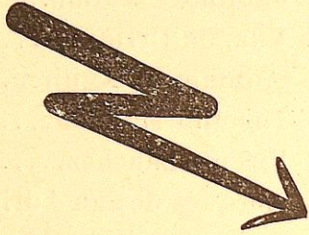
Número de orden	H. P.	MARCA	PROPIETARIO	DOMICILIO
4.528	10	Citroen .....	D. Pablo Pajot.....	San Sebastián.
4.529	12	Buick.....	» Paulino Uzcudun.....	Régil.
4.530	22	A. S.....	Sra. Vda. de Urrutia.....	Fuenterrabía.
4.531	15-20	Ford .....	D. Antonio M. Aguirre.....	Idiazabal.
4.532	7	Derby.....	» Theofilo Mathieu.....	San Sebastián.
4.533	10	Citroen.....	» Vicente Sánchez.....	San Sebastián.
4.534	10	Dornier.....	Sr. Marqués de San Adrián.....	Zarauz.
4.535	7	Berliet.....	D. Juis Castillo y C. <sup>a</sup> .....	San Sebastián.
4.536	12	Moon. ....	» Juan Eizaguirre.....	Andoain.
4.537	6	Fiat .....	» Miguel Sáenz de Pipaón.....	Irún.
4.538	10	Fiat .....	» José Sirvent.....	Placencia de las Armas.
4.539	10	Fiat .....	» Antonio Aguirre.....	Villafranca de Oria.
4.540	25	Fiat .....	» Alfredo Rasmusen.....	Irún.
4.541	15-20	Buick.....	Sres. Burutaran y Granell.....	San Sebastián.
4.542	10	Chevrolet.....	» Ibarrondo y Comp. <sup>a</sup> .....	San Sebastián.
4.543	12	Buick.....	D. Francisco Ayerra.....	San Sebastián.
4.544	10	Ballot.....	» Antonio Carrasco.....	San Sebastián.
4.545	6	Fiat .....	» Matías Domenech Cobo.....	San Sebastián.
4.546	10	Auburn.....	» Willian Lacarelle.....	San Sebastián.
4.547	10	Auburn.....	» Salustiano Loinaz.....	San Sebastián.
4.548	18	Peugeot .....	» Joaquín Herrero.....	Logroño.
4.549	20	Fiat .....	Sra. Condesa del Vega del Sella.....	San Sebastián.
4.550	10	Fiat.....	D. Antonio Olarreaga.....	Tolosa.
4.051	10	E. B.....	» Marcelo Angoso.....	Irún.
4.552	20	Studebaker.....	» Bartolomé Oyarbide.....	Plencia.
4.553	32	U. S. A.....	La Papelera del Cegama.....	Cegama.
4.554	12	Ford.....	D. Ignacio Lopetegui.....	Irún.
4.555	11	Peugeot .....	» Eduardo Arbide.....	San Sebastián.
4.556	10	Chevrolet.....	» Emiliano Baraibar.....	Irún.
4.557	12	Panhard-Levalsor.	» Felipe Navarro.....	Madrid.
4.558	20	Fiat .....	» Juan Danielsson.....	Madrid.
4.559	10	Citroen.....	» Ramón Franco.....	Madrid.
4.560	16	Berliet.....	» Adrián Markeze.....	San Sebastián.
4.561	12	Buick.....	» Raimundo Suarez.....	Beasain.
4.562	12	Auburn.....	» Elisardo de la Sierra.....	Alagón.
4.563	12	Auburn.....	» Antonio Oyarzabal.....	Tolosa.
4.564	2 3/4	Monet-Goyon.....	» Pedro M. Munarriz.....	Estella.
4.565	12	Ford .....	» José Ignacio Azurmendi.....	Régil.
4.566	2 1/2	B. S. A.....	» José Luis Carrasco.....	Hernani.
4.567	10	Ballot.....	» Juan J. Olazabal.....	Irún.
4.568	30	Cadillac.....	» José Luis de Echeverría.....	San Sebastián.
4.569	15	Buick.....	» Fernando Nicolás Puig.....	San Sebastián.
4.570	12	Ford .....	» Pedro Hernaiz Bacaicoa.....	Pasajes.
4.571	12	Dodge-Brothers...	» Ramón Aramburu.....	San Sebastián.
4.572	10	Ballot. ....	» Javier Semprun.....	Alza.
4.573	10	Ansaldo .....	Sra. Marquesa de Villaoinda.....	Fuenterrabía.
4.574	12	Chrysler.....	D. José Luis Vidaurre.....	San Sebastián.
4.575	12	Chrysler.....	» José M. <sup>a</sup> Barcáiztegui.....	San Sebastián.
4.576	2	Monet Goyon. ...	» Fernando Lacoste.....	San Sebastián.
4.577	5	Peugeot.....	» Luis Salis Martínez.....	Irún.
4.578	20	Studebaker.....	» Angel Sainz de Rosas.....	San Sebastián.
4.579.	9	Buchet .....	» Francisco Feigero.....	Madrid.

(Continúa en la pág. 29)

**En San Sebastián**

**para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias**

Visite usted los



**Almacenes ROIG**

GARIBAY, 6 -- TELÉFONO 10.322

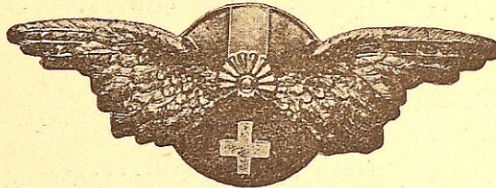
De las Casas de confianza

la que más barato vende

GARAGE Y TALLERES

San Bartolomé y Marina, 12

TELÉFONO 11.054



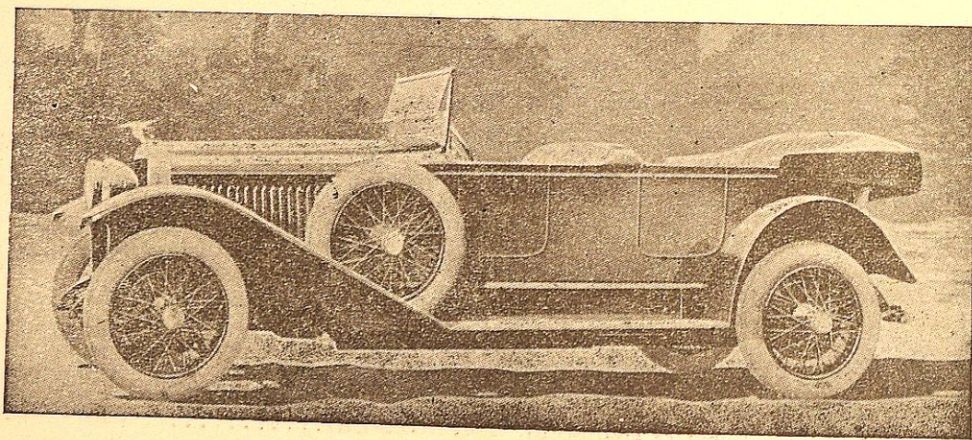
ALMACEN:

Plaza de Zubieta, 2

TELÉFONO 10.753

**LA HISPANO-SUIZA**

Grandes  
Talleres  
Mecánicos  
con  
sección  
eléctrica



Almacén  
con  
accesorios  
Automóviles  
de  
Alquiler



**Basculante de faro AIRREVEHCE**

SE MONTAN EN MEDIA HORA -- Representantes: ECHEVERRIA H.nos

Número de orden	H. P.	MARCA	PROPIETARIO	DOMICILIO
4.580	6	Fiat.....	D. Antonio Zulaica.....	San Sebastián.
4.581	6	Fiat.....	D. <sup>a</sup> Concepción de Saavedra.....	San Sebastián.
4.582	12	Ford.....	Sres. Díez y Alonso.....	Fuenterrabía.
4.583	2	Alcyon.....	D. Francisco Rodriguez.....	San Sebastián.
4.584	11	Peugeot.....	» Domingo Aguirrebengoa.....	San Sebastián.
4.585	20-25	H. C. S.....	» Fabio de Tiernes Bautista.....	San Sebastián.
4.586	12	Ford.....	La Unión Metalúrgica.....	San Sebastián.
4.587	6	Fiat.....	» Germán Iñurrategui.....	Tolosa.
4.588	10	Fiat.....	Sra. Marquesa de Montertal.....	San Sebastián
4.589	6	Buchet..	D. José Alvarez de Toledo.....	San Sebastián.
4.590	10	Renault.....	Excmo. Ayuntamiento.....	San Sebastián.
4.591	11	Peugeot.....	» Joaquín R. de la Encina.....	Fuenterrabía.
4.592	15	Renault.....	» Angel M. <sup>a</sup> Rubio.....	San Sebastián.
4.593	15	Renault.....	» Fernando Sánchez.....	Badajoz.
4.594	6	Fiat.....	» Luis de Goyeneche.....	San Sebastián.
4.595	10	Fiat.....	» Cándido Muñoz.....	Eibar.
4.596	6	Renault.....	» Mauuel Arsuaga.....	San Sebastián.
4.597	15/20	Buick.....	D. <sup>a</sup> Estefana Zumerita.....	San Sebastián.
4.598	10	Voisin.....	D. Felipe Navarro.....	Madrid.
4.599	10	Jewett.....	» Miguel Fernández.....	Tolosa.
4.600	40	Rolls Royce.....	» José Ortega del Val.....	San Sebastián.
4.601	6	Renault.....	» Marcelino Asla de Aragón.....	Zarauz.
4.602	16	Berliet.....	Sres. Tello Hnos. y Jimenez.....	San Sebastián.
4.603	10	Fiat.....	D. Jesús Molinero.....	San Sebastián.
4.604	10	Citroen.....	» Mariano Agrela.....	Madrid.
4.605	15/20	Buick.....	» Pedro M. <sup>a</sup> de Aguirre...	San Sebastián.
4.606	10	Renault.....	S. A. Española Automóviles Renault.	Madrid.
4.607	18	Packard.....	D. Eloy Gaztelumendi...	Irún.
4.608	10	Citroen.....	» Rogelio Horston.....	San Sebastián.
4.609	10	Fiat.....	» Manuel Oliván.....	San Sebastián.
4.610	10	Citroen.....	» Eduardo Lagarde.....	San Sebastián.
4.611	6	Renault.....	» Raquel Lellonche.....	San Sebastián.
4.612	10	Citroen.....	» Andrés Larraza.....	Vergara
4.613	6	Amilcar.....	» Luis Palazuelo.....	Madrid.
4.614	16	Panhard Lewassor.	Sra. Duquesa Vda. de las Torres.....	Madrid.
4.615	12	Auburn.....	D. Alvaro M. Alcubilla.....	Biarritz.
4.616	6	Buchet.....	» M. A. Terra Casanovas.....	San Sebastián.
4.617	8	De Dion Bouton...	Sres. E. Lienard y Comp. <sup>a</sup> .....	San Sebastián.
4.618	10	Citroen.....	D. <sup>a</sup> María L. Montenegro.....	Cáceres.
4.619	11	Rolland Pilain....	D. José Cavalcanti.....	Burgos.

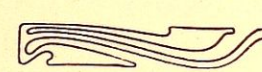


# Grandes Almacenes de Novedad

Tejidos de seda, lana y algodón

Especialidad en telas de luto

Mantillas y Velos



Exclusividad

en varias clases de alfombras y tapicería

Géneros de punto

Impermeables garantizados

LUIS CASTILLO Y COMP.<sup>A</sup>

SUCESORES DE MANUEL BILBAO

AVENIDA Y ECHAIDE ~ TELÉFONO NÚM. 11.915

SAN SEBASTIAN

CASA EN BILBAO

# DE TODO UN POCO DE COSAS RESULTADO

**Velando por la integridad de los neumáticos.**—En Nueva-Orleans hay un empleado municipal que circula con un sidecar y recoge los vidrios, los clavos, latas de conservas y todo cuanto pueda perjudicar a los neumáticos.

\*  
\*\*

**Curiosa estadística.**—En América solo un 15 por 100 de automovilistas están asegurados. Esto significa un gran optimismo, pero también hay que calificar de imprevisión. El más seguro, el más prudente de los conductores puede tener un accidente y es criminal no estar asegurado contra tercera persona.

\*  
\*\*

**In memoriam.**—La municipalidad de Nueva-York ha erigido en los alrededores más frecuentados de Broadway, dos monumentos a cuyos pies se lee:

«A la memoria de los 165 peatones muertos por los «chauffeurs» de Nueva-York desde 1.º Enero 1926...»

Los conductores han recibido la orden de moderar su marcha cada vez que pasen por delante de estos monumentos.

**Publicidad.**—El comité de publicidad de la Asociación de Editores de periódicos señala que en 1925 se han gastado las sumas siguientes en publicidad:

Ford. ....	2.500.000	dólares
Studebaker .....	2.000.000	»
Chevrolet Motors.....	1.500.000	»
Dodge Brothers.....	1.500.000	»
Paige-Detroit .....	1.100.000	»
Goodrich Tyre .....	750.000	»

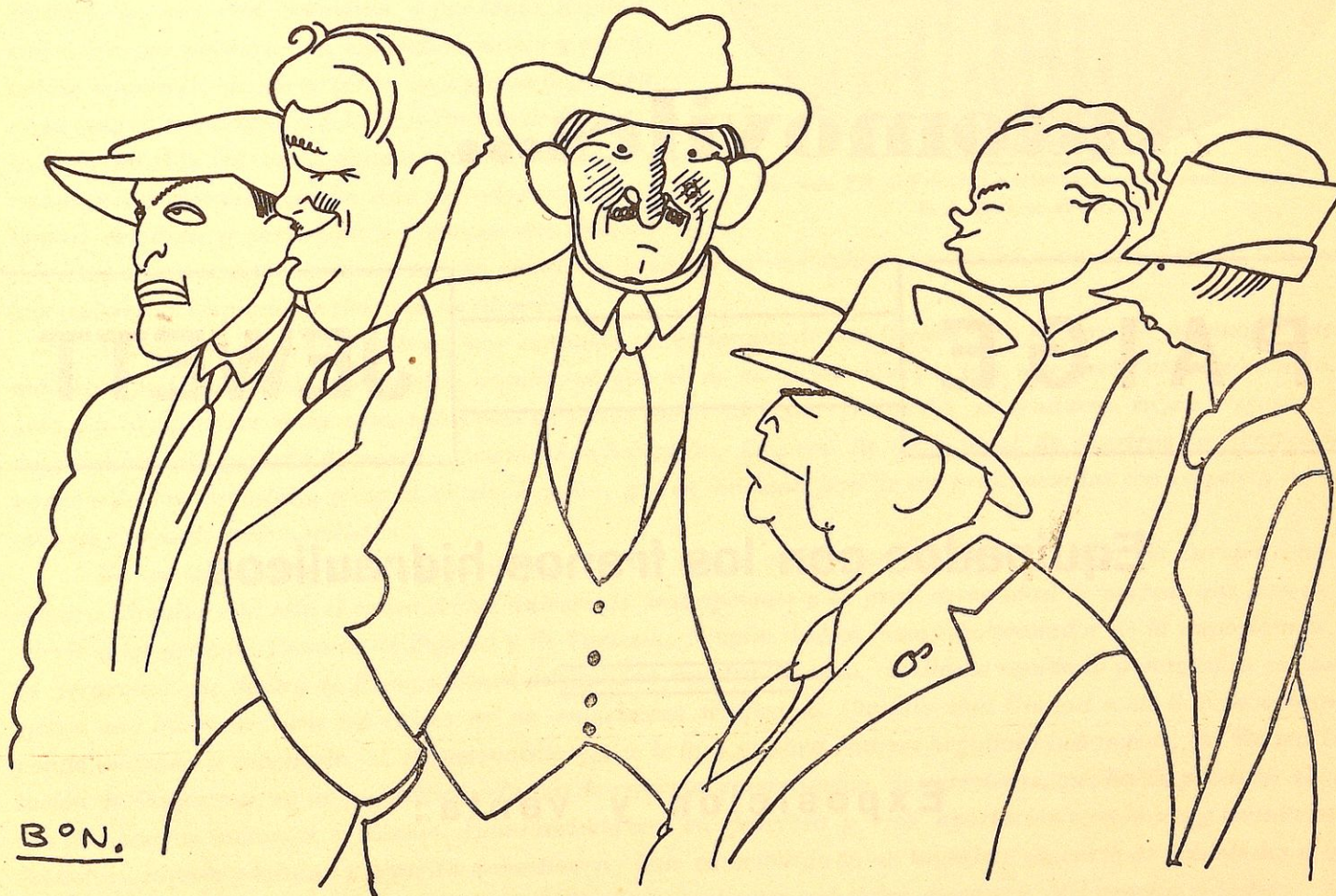
## Gimnasio Casalonga

15, Calle Peña y Goñi -:- (A 50 metros del Kursaal)

CULTURA FISICA -:- BOXEO

CENTRO DE LA GENTE SELECTA - LECCIONES PARTICULARES - MASAJES

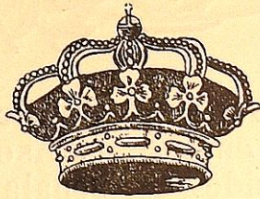
**Reventón peligroso.**—Un conductor oye la detonación del reventón de uno de sus neumáticos. Baja del coche, saca su «cric», su llave de desmontar y cuando va a dar comienzo a su operación se apercibe que es la rueda... de recambio la que ha estallado.



FIGURAS DEL CIRCUITO

Los Sres. Artola, Abrísqueta, Dr. Porsche (director y constructor de la Casa Mercedes-Benz); Caswell, (Vice-Presidente del Champion Plug), Caracciola y Rose-Itier

CAMISERIA



SOMBRERERIA

# REGENT

Proveedores de SS. MM. y AA. RR.

SAN SEBASTIAN

ALAMEDA, 27 (BOULEVARD)

## Automóviles...

PAIGE

JEWETT

Equipados con los frenos hidráulicos

Exposición y venta:

USANDIZAGA, 8

SAN SEBASTIAN