

RACVN 005

C 2-01

RACVN 005

1
PESETA

XI CIRCUITO = AÑO 1.935

SUBVENCIONES A CASAS Y CORREDORES POR PARTICIPACION
EN LA CARRERA Y SEGUROS CONTRA ACCIDENTES

Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención a la Daimler-Benz por la participación de tres coches Mercedes en el XI Circuito Automovilista	29.650,--	Pts.
Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención a Auto-Unión por la participación de tres coches en el XI Circuito	29.650,--	"
Equivalencia de <u>Liras 55.000</u> , subvención a S A Scuderia Ferrari por la participación de dos coches Alfa Romeo en el XI Circuito	33.203,30	"
Equivalencia de <u>Fcs. 50.000</u> , subvención a Ettore Bugatti por la participación de dos coches en el XI Circuito	24.250,--	"
Equivalencia de <u>Liras 25.000</u> , subvención a S A Scuderia Subalpine por la participación de dos coches Maserati en el XI Circuito	15.025,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 10.000</u> , subvención a Raymond Sommer por su participación en el XI Circuito	4.850,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 6.000</u> , Subvención a Genaro Leoz por su participación en el XI Circuito	2.904,--	"
IMPORTE SEGUROS, ESTANCIAS, ETC.,	9.929,50	"
Total	149.461,80	"

X CIRCUITO = AÑO 1.934

SUBVENCIONES A CASAS Y CORREDORES POR PARTICIPACION
EN LA CARRERA Y SEGUROS CONTRA ACCIDENTES

Equivalencia de <u>Liras 25.000</u> , subvención por participación coche n° 12 - Bugatti - conducido por Nuvolari	15.815,80	Pts.
Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención por participación coche n° 6 - Auto-Union (Stuck) y coche n° 22 - Auto- Union (Lrinigen)	29.000,--	"
Equivalencia de <u>R.M. 9.000</u> , subvención por participación coche n° 2 - Mercedes-Benz (Caracciola) y coche n° 18 Mercedes-Benz (Fagioli)	26.607,10	"
Equivalencia de <u>Liras 50.000</u> , subvención por participación coche n° 8 - Alfa Romeo (Varzi) coche n° 16 - Alfa Romeo (Chiron)	31.631,60	"
Subvención por participación coche n° 20 - Maserati (Lehoux)	5.000,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 45.000</u> , subvención por participación coche n° 4 - Bugatti (Wimille), coche n° 14 - Bugatti (Dreifus) y coche n° 28 - Bugatti (Brivio)	21.825,--	"
Subvención por participación Ecurie Nelly Braillard coche n° 24 Maserati (Falchetto) y coche n° 26 - Maserati (Brunet)	6.500,--	"
Subvención por participación Whitney Straight coche n° 10 Maserati (Soffietti)	3.000,--	"
IMPORTE SEGUROS, ESTANCIAS, ETC.	16.493,10	"
Total	155.872,60	"

C O N C E P T O S

AÑO 1.934

AÑO 1.935

C O N C E P T O S		AÑO 1.934		AÑO 1.935	
Subvenciones	(Ministerio de Obras Públicas	143.115	---	98.700	---
	Patronato Nacional del Turismo	=		49.350	---
	Diputación de Guipúzcoa (50 % del déficit)	25.699	48	22.104	---
	Ayuntamiento de San Sebastián (50 % del déficit)	25.699	48	22.104	---
		194.513	96	192,258	
	Venta localidades.....	94.566	46	107.392	25
	Ingresos diversos	4.010	87	7.220	---
	Total de ingresos. Pts.	293.091	29	306.870	25
	Propaganda	18.300	85	25.306	---
	Preparación del circuito	58.094	17	62.597	55
	Subvenciones por participación	155.872	60	149.461	80
	Premios y primas especiales	38.000	---	38.000	---
	Custodia, cronometraje y gastos de la carrera	16.681	62	22.254	05
	Acceso a tribunas y puente	=		3.558	05
	Gastos generales ,.....	7.979	45	8.534	20
	Total de gastos. Pts	294.928	69	309.711	65

PALMARES DEL CIRCUITO DE LASARTE

I CIRCUITO

GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DEL 23 AL 28 DE JULIO DE 1.923

Gran Carrera de Motocicletas (23 de Julio)

1°. Eduardo Landa (Harley Davidson) 450 Kms. en 3 horas 59 minutos 16 segundos. Velocidad media por hora 90 Kms.

Premio de Sidecars (23 de Julio)

1°. Vicente Naure (Harley Davidson) 270 Kms. en 2 horas 53 minutos 57 segundos. Velocidad media por hora 73,800 Kms.

Gran Premio de Turismo (25 de Julio)

Primera Categoría.- 1°. Satrústegui (Bugatti) 106,500 Kms. en 1 hora 14 minutos. Velocidad media por hora 86,667 Kms.

Segunda Categoría.- 1°. Martin (Bignan) 117,500 Kms. en 1 hora 57 minutos 34 segundos. Velocidad media por hora, 91,358 Kms.

Cuarta Categoría.- 1°. Dubonet (Hispano Suiza) 443,700 Kms. en 4 horas 52 minutos 59 segundos. Velocidad media por hora, 91,650 Kms.

Pruebas de Autociclos (26 de Julio)

Categoría 1.110 c.c.- 1°. Bueno (Salmson) 461,500 Kms. en 5 horas 39 minutos 14 segundos. Velocidad media por hora, 82 Kms.

Categoría 750 c.c.- 1°. Palazon (Senechal) en 6 horas y 50 segundos Velocidad media por hora, 76,350 kms.

Gran Premio de San Sebastián (27 de Julio)

1°. Guyot (Rolland Pilain) 443,750 Kms. en 4 horas 45 minutos 57 segundos. Velocidad media por hora, 93,773 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Guyot (Rolland Pilain) en 10 minutos 9 segundos, a una velocidad media de 105,300 Kms. por hora.

Gran Premio de Voiturettes (28 de Julio)

1°. Barón de L'Épée (Bugatti) 587,995 Kms. en 6 horas 54 minutos 22 segundos. Velocidad media por hora 85,058 kms.

La vuelta más rápida corresponde a Benoist (Salmson) en 11 minutos 6 segundos. a una velocidad media de 96,297 Kms. por hora.

=====

II CIRCUITO

1.924

Gran Premio de Motocicletas (22 de Septiembre)

Categoría A.- 1°. Marc (Alcyon) 266,250 Kms. en 3 h. 4 m. 24 s. Velocidad media por hora, 87,020 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Marc (Alcyon) en 11 minutos 17 segundos.-8

Categoría B.- 1°. Mateos (Douglas) 355 Kms. en 4 h. 14 m. 32 s.-8. Velocidad media por hora 84,055 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Whalley en 11 m. 4 s.-2

2)

Categoría C.- 1°. Fuentes (Harley) 433,750 Kms. en 5 h. 53 m. 34 s.-6
Velocidad media por hora, 75,629 Kms.

Vuelta más rápida, Fuentes en 11 m. 31 s.-2

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa (24 de Septiembre)

Primera categoría.- 1°. Leblanc (Salmson) 177,750 Kms. en 2 h. 8 m. 55 s.-4. Velocidad media por hora, 82,600 Kms.

Segunda categoría.- 1°. Sailer (Mercedes) 213 Kms. en 2 h. 38 m. 27 s.-8
Velocidad media por hora, 80,650 kms.

Tercera categoría.- 1°. Mathis (Bignan) 319,300 Kms. en 3 h. 41 m. 17 s.-2. Velocidad media por hora, 86,631 Kms.

Cuarta categoría.- 1°. Laly (Aries) 355 Kms. en 4 h. 13 m. 9 s.-2.
Velocidad media por hora, 84,130 Kms.

Quinta categoría.- 1°. Courcelles (Lorraine-Dietrich) 408,250 Kms. en 4 h. 43 m. 19 s. Velocidad media por hora, 86,460 Kms.

Sexta categoría.- 1°. Gartner (Mercedes) 443,750 Kms.

Clasificación general.- 1°. Leblanc (Salmson)

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN (27 de Septiembre)

1°. Sagreave (Sunbeam) 621,250 Kms. (35 vueltas) en 6 h. 1 m. 19 s.-6.
Velocidad media por hora, 103,190 kms.

Vuelta más rápida, Constantini (Bugatti) en 9 m. 15 s. 2/5

=====

III CIRCUITO

1.925

II GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS (m17 de Septiembre)

Categoría 1.100 c.c. - 1°. Casse (Salmson) 531 kms. (30 vueltas)
en 5 h. 36 m. 10 s.

Velocidad media por hora, 94,082 kms.

Categoría 750 c.c. - 1°. Zubiaga (Austin) 531 kms. (30 vueltas)
en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10.

Velocidad media por hora, 91,780 kms.

III GRAN PREMIO DE GUIPÚZCOA (Turismo: doce horas) (20 de Septiembre)

Categoría C.- 1°. Rigal (Peugeot) 1.144,732 kms.

Velocidad media por hora, 95,094 kms.

Categoría E.- 1°. De Duck-Degrose (Ballot) 1.190,504 kms.

Velocidad media por hora, 98375 kms

Categoría F.- 1°. Sabipa (Bugatti) 1.105,722 kms.

Velocidad media por hora, 87,872 kms.

III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN (19 de Septiembre)

1°. Divo (Delage) 708 kms (40 vueltas) en 5 h. 45 m. 1 s. 6/10
Velocidad media por hora, 123,249 kms.

Vuelta más rápida, Divo, en 8 m. 6 s. 8/10

"Record" de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 s. 6/10 a
133,584 kms. por hora.

=====
IV CIRCUITO

1.926

GRAN PREMIO DE EUROPA (18 de Julio)

1°. Goux (Bugatti) 779,175 kms. (45 vueltas) en 6 h. 51 m. 52 s.
Velocidad media por hora, 113,513

GRAN PREMIO DE TURISMO (doce horas) (22 de Julio)

Categoría G.- 1°. Manso de Zúñiga-Leonard, (Ch.Walker) 1.245,372 Kms.
a una media de 103,780 kms. por hora

Categoría E.- 1°. Minoia-Morandi (O.M.) 1.128,529 kms.

Categoría C.- 1°. Boillot-Letalleur (Peugeot) 1.083,074 kms. a una
media de 100,787 kms. por hora

Categoría B.- 1°. Merz-Getner (Mercedes) 1.069,074 kms, a una media
de 101,816 kms. por hora.

Clasificación general: Manso de Zúñiga-Leonard (Ch.Walker)

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (25 de Julio)

1°. Constantini (Bugatti) 692,600 kms. (40 vueltas) en 5 h. 35 m.
47 s.

Velocidad media por hora, 123,776 kms.

"Record" de la vuelta: Constantini (Bugatti) en 7 m. 40 s. a
una velocidad media de 135,214 kms. por hora.

=====
1.927

V CIRCUITO

V GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Materasi (Bugatti) en 5 h. 28 m. 9 s. (clasificación general)
Velocidad media por hora 126,795 kms.

Categoría 1.100 c.c.- 1°. Martín (Amilcar) en 6 h. 25 m. 34 s.
Velocidad media por hora 107,844 kms.

Vuelta más rápida. "Record" del circuito, Materasi, en 7 m. 26 s.
a una velocidad media de 139,762 kms. por hora

V GRAN PREMIO DE GUIPUZCOA (Criterium de las Doce Horas) (28 de Julio)

Categoría C.- 1°. Rigal-Serre (Peugeot) 1.187,168 kms.

Categoría D.- 1°. Laly-Chassagne (Aries) 1.146,359 kms.

Categoría E.- 1°. Ros-Lehoux (Georges Irat) 1.136,897 kms.

Categoría G.- 1°. Bouriati-Bussiène (E.H.P.) 1.155.553 kms.

Clasificación general.- 1°. Ros-Lehoux 1.147,002 kms.

4)

V GRAN PREMIO DE ESPAÑA (31 de Julio)

Clasificación general.- 1°. Benoit (Delage) en 5 h. 20 m. 45 s.

Velocidad media por hora 129,592 kms.

Vuelta más rápida 7 m. 33 s. 2/10 a una media de 137,602 kms. por hora.

=====

VI CIRCUITO

GRAN PREMIO DE ESPAÑA 1.928 (29 de Julio)

Coches categoría "sport".- 1°. Chiron (Bugatti) en 2 h. 25 m. 44 s.

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Chiron (Bugatti) 692,500 kms. (40 vueltas) en 5 h. 20 m. 30 s.
Velocidad media por hora 129,659 kms. (record)

Vuelta más rápida, Luis Chiron, en 7 m. 19 s., a una velocidad media de 141,764 kms. por hora (record del circuito)

=====

VII CIRCUITO

1.929

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Chiron (Bugatti) 692,500 kms. (40 vueltas) en 5 h. 57 m. 6/10

Velocidad media por hora, 116,119 kms.

=====

VIII CIRCUITO

1.930

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (5 de Octubre)

1°. Aquiles Varzi (Maserati) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 43 m. 4 s. 8/10

Vuelta más rápida, Varzi, en 7 m. 6 s. 3/10 a una velocidad media de 146,564 kms. por hora.

=====

IX CIRCUITO

1.933

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (24 de Septiembre)

1°. Chiron (Alfa Romeo) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 50 m. 57 s. 4/10

Velocidad media por hora 134,092 kms.

Vuelta más rápida, Chiron, en 6 m. 48 s. 4/10, tiempo realizado en la vuelta número 8, a una media de 152,629 kms por hora .

"Record" del Circuito, Nuvolari, (Maserati) en 6 m. 40 s. 2/10, tiempo realizado en la vuelta número 14, a una media de 155,757 kms, por hora.

=====

X CIRCUITO1.934GRAN PREMIO DE ESPAÑA (23 de Septiembre)

1°. Fagioli (Mercedes) 519,450 kms. (vueltas) en 3 h. 19 m. 41 s.

Velocidad media por hora 156,225 kms.

Vuelta más rápida, Stuk (Auto Union) en 6 m. 20 s., tiempo realizado en la vuelta número 28, a una media de 164,036 kms. por hora.
 "Record" oficial, Dreyfus (Bugatti) en 6 m. 10 s., tiempo realizado en la vuelta número 2, a una media de 168,470 kms. por hora.

=====

XI CIRCUITO1.935GRAN PREMIO DE ESPAÑA (22 de Septiembre)1°. Caracciola (Mercedes) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 9 m. 59 s.
4/10

Velocidad media por hora 164,045 kms.

Fagioli fué el corredor clasificado que dió la vuelta más rápida, la 24, en 6 m. 9 s.

El "Record" oficial corresponde a Varzi (Auto-Unión), que en su novena vuelta cubrió el circuito en 5 m. 58 s. 6/10, a una media horaria de 173,825 kms.

PALMARES DEL CIRCUITO DE LASARTE

I CIRCUITO

GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DEL 23 AL 28 DE JULIO DE 1.923

Gran Carrera de Motocicletas (23 de Julio)

1°. Eduardo Landa (Harley Davidson) 450 Kms. en 3 horas 59 minutos 16 segundos. Velocidad media por hora 90 Kms.

Premio de Sidecars (23 de Julio)

1°. Vicente Naure (Harley Davidson) 270 Kms. en 2 horas 53 minutos 57 segundos. Velocidad media por hora 73,800 Kms.

Gran Premio de Turismo (25 de Julio)

Primera Categoría.- 1°. Satrústegui (Bugatti) 106,500 Kms. en 1 hora 14 minutos. Velocidad media por hora 86,667 Kms.

Segunda Categoría.- 1°. Martin (Bignan) 117,500 Kms. en 1 hora 57 minutos 34 segundos. Velocidad media por hora, 91,358 Kms.

Cuarta Categoría.- 1°. Dubonet (Hispano Suiza) 443,700 Kms. en 4 horas 52 minutos 54 segundos. Velocidad media por hora, 91,650 Kms.

Pruebas de Autociclos (26 de Julio)

Categoría 1.110 c.c.- 1°. Bueno (Salmson) 461,500 Kms. en 5 horas 39 minutos 14 segundos. Velocidad media por hora, 82 Kms.

Categoría 750 c.c.- 1°. Palazon (Senechal) en 6 horas y 50 segundos Velocidad media por hora, 76,350 kms.

Gran Premio de San Sebastián (27 de Julio)

1°. Guyot (Rolland Pilain) 443,750 Kms. en 4 horas 45 minutos 57 segundos. Velocidad media por hora, 93,773 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Guyot (Rolland Pilain) en 10 minutos 9 segundos, a una velocidad media de 105,300 Kms. por hora.

Gran Premio de Voiturettes (28 de Julio)

1°. Barón de L'Epée (Bugatti) 587,995 Kms. en 6 horas 54 minutos 22 segundos. Velocidad media por hora 85,058 kms.

La vuelta más rápida corresponde a Benoist (Salmson) en 11 minutos 6 segundos. a una velocidad media de 96,297 Kms. por hora.

=====

II CIRCUITO

1.924

Gran Premio de Motocicletas (22 de Septiembre)

Categoría A.- 1°. Marc (Alcyon) 266,250 Kms. en 3 h. 4 m. 24 s. Velocidad media por hora, 87,020 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Marc (Alcyon) en 11 minutos 17 segundos.-8

Categoría B.- 1°. Mateos (Douglas) 355 Kms. en 4 h. 14 m. 32 s.-8. Velocidad media por hora 84,055 Kms.

La vuelta más rápida corresponde a Whalley en 11 m. 4 s.-2

Categoría C.- 1°. Fuentes (Harley) 433,750 Kms. en 5 h. 53 m. 34 s.-6
Velocidad media por hora, 75,629 Kms.

Vuelta más rápida, Fuentes en 11 m. 31 s.-2

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa (24 de Septiembre)

Primera categoría.- 1°. Leblanc (Salmson) 177,750 Kms. en 2 h. 8 m. 55 s.-4. Velocidad media por hora, 82,600 Kms.

Segunda categoría.- 1°. Sailer (Mercedes) 213 Kms. en 2 h. 38 m. 27 s.-8
Velocidad media por hora, 80,650 kms.

Tercera categoría.- 1°. Mathhis (Bignan) 319,300 Kms. en 3 h. 41 m. 17 s.-2. Velocidad media por hora, 86,631 Kms.

Cuarta categoría.- 1°. Laly (Aries) 355 Kms. en 4 h. 13 m. 9 s.-2.
Velocidad media por hora, 84,130 Kms.

Quinta categoría.- 1°. Courcelles (Lorraine-Dietrich) 408,250 Kms.
en 4 h. 43 m. 19 s. Velocidad media por hora, 86,460 Kms.

Sexta categoría.- 1°. Gartner (Mercedes) 443,750 Kms.

Clasificación general.- 1°. Leblanc (Salmson)

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (27 de Septiembre)

1°. Sagreave (Sunbeam) 621,250 Kms. (35 vueltas) en 6 h. 1 m. 19 s.-6.
Velocidad media por hora, 103,190 kms.

Vuelta más rápida, Constantini (Bugatti) en 9 m. 15 s. 2/5

=====

III CIRCUITO

1.925

II GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS (17 de Septiembre)

Categoría 1.100 c.c. - 1°. Casse (Salmson) 531 kms. (30 vueltas)
en 5 h. 36 m. 10 s.

Velocidad media por hora, 94,082 kms.

Categoría 750 c.c. - 1°. Zubiaga (Austin) 531 kms. (30 vueltas)
en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10.

Velocidad media por hora, 91,780 kms.

III GRAN PREMIO DE GUIPUZCOA (Turismo: doce horas) (20 de Septiembre)

Categoría C.- 1°. Rigal (Peugeot) 1.144,732 kms.

Velocidad media por hora, 95,094 kms.

Categoría E.- 1°. De Duck-Degrose (Ballot) 1.190,504 kms.

Velocidad media por hora, 98375 kms

Categoría F.- 1°. Sabipa (Bugatti) 1.105,722 kms.

Velocidad media por hora, 87,872 kms.

III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (19 de Septiembre)

1°. Divo (Delage) 708 kms (40 vueltas) en 5 h. 45 m. 1 s. 6/10
Velocidad media por hora, 123,249 kms.

Vuelta más rápida, Divo, en 8 m. 6 s. 8/10

3)

"Record" de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 s. 6/10 a
133,584 kms. por hora.

=====
IV CIRCUITO

1.926

GRAN PREMIO DE EUROPA (18 de Julio)

1°. Goux (Bugatti) 779,175 kms. (45 vueltas) en 6 h. 51 m. 52 s.
Velocidad media por hora, 113,513

GRAN PREMIO DE TURISMO (doce horas) (22 de Julio)

Categoría G.- 1°. Manso de Zúñiga-Leonard, (Ch.Walker) 1.245,372 Kms.
a una media de 103,780 kms. por hora

Categoría E.- 1°. Minoia-Morandi (O.M.) 1.128,529 kms.

Categoría C.- 1°. Boillot-Letalleur (Peugeot) 1.083,074 kms. a una
media de 100,787 kms. por hora

Categoría B.- 1°. Merz-Getner (Mercedes) 1.069,074 kms, a una media
de 101,816 kms. por hora.

Clasificación general: Manso de Zúñiga-Leonard (Ch.Walker)

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (25 de Julio)

1°. Constantini (Bugatti) 692,600 kms. (40 vueltas) en 5 h. 35 m.
47 s.

Velocidad media por hora, 123,776 kms.

"Record" de la vuelta: Constantini (Bugatti) en 7 m. 40 s. a
una velocidad media de 135,214 kms. por hora.

=====
1.927

V CIRCUITO

V GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Materasi (Bugatti) en 5 h. 28 m. 9 s. (clasificación general)
Velocidad media por hora 126,795 kms.

Categoría 1.100 c.c.- 1°. Martín (Amilcar) en 6 h. 25 m. 34 s.
Velocidad media por hora 107,844 kms.

Vuelta más rápida. "Record" del circuito, Materasi, en 7 m. 26 s.
a una velocidad media de 139,762 kms. por hora

V GRAN PREMIO DE GUIPUZCOA (Criterium de las Doce Horas) (28 de Julio)

Categoría C.- 1°. Rigal-Serre (Peugeot) 1.187,168 kms.

Categoría D.- 1°. Laly-Chassagne (Aries) 1.146,359 kms.

Categoría E.- 1°. Ros-Lehoux (Georges Irat) 1.136,897 kms.

Categoría G.- 1°. Bouriat-Bussiène (E.H.P.) 1.155.553 kms.

Clasificación general.- 1°. Ros-Lehoux 1.147,002 kms.

4)

V GRAN PREMIO DE ESPAÑA (31 de Julio)

Clasificación general.- 1°. Benoist (Delage) en 5 h. 20 m. 45 s.

Velocidad media por hora 129,592 kms.

Vuelta más rápida 7 m. 33 s. 2/10 a una media de 137,602 kms. por hora.

=====

VI CIRCUITO

GRAN PREMIO DE ESPAÑA 1.928 (29 de Julio)

Coches categoría "sport".- 1°. Chiron (Bugatti) en 2 h. 25 m. 44 s.

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Chiron (Bugatti) 692,500 kms. (40 vueltas) en 5 h. 20 m. 30 s.
Velocidad media por hora 129,659 kms. (record)

Vuelta más rápida, Luis Chiron, en 7 m. 19 s., a una velocidad media de 141,764 kms. por hora (record del circuito)

=====

VII CIRCUITO

1.929

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (25 de Julio)

1°. Chiron (Bugatti) 692,500 kms. (40 vueltas) en 5 h. 57 m. 6/10
Velocidad media por hora, 116,119 kms.

VIII CIRCUITO

1.930

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN (5 de Octubre)

1°. Aquiles Varzi (Maserati) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 43 m. 4 s. 8/10

Vuelta más rápida, Varzi, en 7 m. 6 s. 3/10 a una velocidad media de 146,564 kms. por hora.

=====

IX CIRCUITO

1.933

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (24 de Septiembre)

1°. Chiron (Alfa Romeo) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 50 m. 57 s. 4/10

Velocidad media por hora 134,092 kms.

Vuelta más rápida, Chiron, en 6 m. 48 s. 4/10, tiempo realizado en la vuelta número 8, a una media de 152,629 kms por hora .

"Record" del Circuito, Nuvolari, (Maserati) en 6 m. 40 s. 2/10, tiempo realizado en la vuelta número 14, a una media de 155,757 kms, por hora.

=====

5)

X CIRCUITO

1.934

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (23 de Septiembre)

1°. Fagioli (Mercedes) 519,450 kms. (vueltas) en 3 h. 19 m. 41 s.

Velocidad media por hora 156,225 kms.

Vuelta más rápida, Stuk (Auto Union) en 6 m. 20 s., tiempo realizado en la vuelta número 28, a una media de 164,036 kms. por hora.
"Record" oficial, Dreyfus (Bugatti) en 6 m. 10 s., tiempo realizado en la vuelta número 2, a una media de 168,470 kms. por hora.

=====

XI CIRCUITO

1.935

GRAN PREMIO DE ESPAÑA (22 de Septiembre)

1°. Caracciola (Mercedes) 519,450 kms. (30 vueltas) en 3 h. 9 m. 59 s.
4/10

Velocidad media por hora 164,045 kms.

Fagioli fué el corredor clasificado que dió la vuelta más rápida, la 24, en 6 m. 9 s.

El "record" oficial corresponde a Varzi (Auto-Unión), que en su novena vuelta cubrió el circuito en 5 m. 58 s. 6/10, a una media horaria de 173,825 kms.

X CIRCUITO = AÑO 1.934

SUBVENCIONES A CASAS Y CORREDORES POR PARTICIPACION
EN LA CARRERA Y SEGUROS CONTRA ACCIDENTES

Equivalencia de <u>Liras 25.000</u> , subvención por participación coche n° 12 - Bugatti - conducido por Nuvolari	15.815,80	Pts.
Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención por participación coche n° 6 - Auto-Union (Stuck) y coche n° 22 - Auto- Union (Lrinigen)	29.000,--	"
Equivalencia de <u>R.M. 9.000</u> , subvención por participación coche n° 2 - Mercedes-Benz (Caracciola) y coche n° 18 Mercedes-Benz (Fagioli)	26.607,10	"
Equivalencia de <u>Liras 50.000</u> , subvención por participación coche n° 8 - Alfa Romeo (Varzi) coche n° 16 - Alfa Romeo (Chiron)	31.631,60	"
Subvención por participación coche n° 20 - Maserati (Lehoux)	5.000,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 45.000</u> , subvención por participación coche n° 4 - Bugatti (Wimille), coche n° 14 - Bugatti (Dreifus) y coche n° 28 - Bugatti (Brivio)	21.825,--	"
Subvención por participación Ecurie Nelly Brailard coche n° 24 Maserati (Falchetto) y coche n° 26 - Maserati (Brunet)	6.500,--	"
Subvención por participación Whitney Straight coche n° 10 Maserati (Soffietti)	3.000,--	"
IMPORTE SEGUROS, ESTANCIAS, ETC.	16.493,10	"
Total	155.872,60	"

XI CIRCUITO = AÑO 1.935

SUBVENCIONES A CASAS Y CORREDORES POR PARTICIPACION
EN LA CARRERA Y SEGUROS CONTRA ACCIDENTES

Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención a la Daimler-Benz por la participación de tres coches Mercedes en el XI Circuito Automovilista	29.650,--	Pts.
Equivalencia de <u>R.M. 10.000</u> , subvención a Auto-Unión por la participación de tres coches en el XI Circuito	29.650,--	"
Equivalencia de <u>Liras 55.000</u> , subvención a S A Scuderia Ferrari por la participación de dos coches Alfa Romeo en el XI Circuito	33.203,30	"
Equivalencia de <u>Fcs. 50.000</u> , subvención a Ettore Bugatti por la participación de dos coches en el XI Circuito	24.250,--	"
Equivalencia de <u>Liras 25.000</u> , subvención a S A Scuderia Subalpine por la participación de dos coches Maserati en el XI Circuito	15.025,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 10.000</u> , subvención a Raymond Sommier por su participación en el XI Circuito	4.850,--	"
Equivalencia de <u>Fcs. 6.000</u> , Subvención a Genaro Leoz por su participación en el XI Circuito	2.904,--	"
IMPORTE SEGUROS, ESTANCIAS, ETC.,	9.929,50	"
Total	149.461,80	"

C O N C E P T O S		AÑO 1.934		AÑO 1.935	
Subvenciones	{ Ministerio de Obras Públicas	143.115	---	98.700	---
	{ Patronato Nacional del Turismo	==		49.350	---
	{ Diputación de Guipúzcoa (50 % del déficit)	25.699	48	22.104	---
	{ Ayuntamiento de San Sebastián (50 % del déficit)	25.699	48	22.104	---
		194.513	96	192,258	
	Venta localidades.....	94.566	46	107.392	25
	Ingresos diversos	4.010	87	7.220	---
	Total de ingresos. Pts.	293.091	29	306.870	25
	Propaganda	18.300	85	25.306	---
	Preparación del circuito	58.094	17	62.597	55
	Subvenciones por participación	155.872	60	149.461	80
	Premios y primas especiales	38.000	---	38.000	---
	Custodia, cronometraje y gastos de la carrera	16.681	62	22.254	05
	Acceso a tribunas y puente	==		3.558	05
	Gastos generales ,.....	7.979	45	8.534	20
	Total de gastos. Pts	294.928	69	309.711	65

GRAN PREMIO DE ESPAÑA



22 DE SEPTIEMBRE DE 1935

REGLAMENTO

GRAN PREMIO DE ESPAÑA



22 DE SEPTIEMBRE DE 1935

REGLAMENTO

GRAN PREMIO

DE ESPAÑA



30 DE SEPTIEMBRE DE 1930

REGISTRO

REGLAMENTO

ARTÍCULO 1. El Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 22 de Septiembre de 1935, una carrera de automóviles denominada GRAN PREMIO DE ESPAÑA.

ART. 2. Esta carrera se celebrará de acuerdo con lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R., cuyas prescripciones, así como las del presente Reglamento especial, se comprometen a acatar todos los corredores y concursantes por el hecho de efectuar sus inscripciones. Para todos los casos no previstos en este Reglamento regirá el Código Deportivo Internacional de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

ART. 3. La carrera será internacional.

ART. 4. Dicho Gran Premio se correrá en el circuito cerrado de Lasarte (San Sebastián), en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo la longitud del expresado circuito de 17,315 kilómetros.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 519,450 kilómetros, equivalente a 30 vueltas al circuito.

El A. C. de G. señalará oportunamente las horas en que habrán de tener lugar el comienzo y la terminación de la carrera, sin perjuicio de que los Comisarios puedan, si lo creen oportuno, dar por terminada la carrera en cualquier momento.

ART. 5. Pueden tomar parte los automóviles de la categoría carrera (Código Deportivo de la A. I. A. C. R., anejo C) que reúnan las características siguientes:

Cilindrada y combustibles libres.

Peso máximo del vehículo con sus cuatro ruedas, sin agua, combustible ni lubricante, sin neumáticos ni rueda de repuesto; 750 kilos.

Carrocería con uno o dos asientos, cuya anchura mínima exterior sea de 850 milímetros, en una altura de 250 milímetros; estas dimensiones se medirán en el plano vertical perpendicular al eje del vehículo que pasa por el asiento del conductor.

ART. 6. Los vehículos no deben ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

ART 7. Será ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA de 1935, y quedará clasificado como primero, el vehículo que haya efectuado el recorrido total invirtiendo menos tiempo.

Se clasificarán en los lugares segundo, tercero, cuarto, etc., los vehículos que, habiendo efectuado el recorrido total, hayan invertido tiempos superiores al del ganador y por orden de menor a mayor espacio de tiempo.

ART. 8. El vehículo ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA de 1935 recibirá:

Copa de S. E. el Presidente de la República y 20.000 pesetas en metálico.

Al segundo le será adjudicado un premio de 10.000 pesetas en metálico.

Al tercero, un premio de 5.000 pesetas en metálico.

Al cuarto, un premio de 2.500 pesetas en metálico.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el A. C. de G.

ART. 9. No habrá más clasificación que la señalada en el artículo séptimo.

ART. 10. Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 150 pesetas por vehículo, y serán reembolsados a todos los concursantes que efectúen la salida.

Las inscripciones, acompañadas del importe de los derechos, deberán entregarse en el domicilio del A. C. de G. (Plaza de Oquendo, San Sebastián).

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 12 de Septiembre; pasada esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 300 pesetas, hasta las 20 horas del día 16 de Septiembre, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso, sólo serán reembolsadas 150 pesetas a los vehículos que efectúen la salida.

Las inscripciones, para ser definitivas, deberán ser aceptadas por la Comisión Deportiva del A. C. de G., la que se reserva el derecho a rehusar a cualquier concursante y esto sin dar a conocer sus razones.

ART. 11. Tanto los concursantes como los conductores titulares y suplentes, deben hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un Club afiliado a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

ART. 12. Los conductores titulares pueden ser reemplazados por los suplentes, pero tales sustituciones sólo podrán efectuarse a la terminación de una vuelta y en presencia de un Comisario, después de haber previamente obtenido la autorización de éste.

Será condición indispensable que el A. C. de G. haya aceptado a los suplentes designados por los concursantes.

El conductor titular de un vehículo puede ser designado como conductor suplente de otro vehículo.

En el caso de que un conductor titular no pueda participar el día de la carrera, podrá ser admitido por los Comisarios deportivos un nuevo conductor que le sustituya, a condición de que sea propuesto por lo menos con una hora de antelación a la de la salida y que llene los requisitos exigidos por este reglamento.

El A. C. de G. se reserva el derecho de rehusar la participación de cualquier conductor y esto sin necesidad de dar a conocer sus razones.

ART. 13. La salida se dará con los coches parados y los motores en marcha (capítulo II, n.º 36, del Código Deportivo de la A. I. A. C. R.)

El orden en que los coches se deben situar para efectuar la salida se determinará por sorteo.

ART. 14. Durante toda la duración de la carrera, los conductores están obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de vehículos por las vías públicas de España.

Están también, y muy especialmente, obligados a ceder a su izquierda dos tercios del ancho de la carretera a cualquier corredor que para adelantarles les pida paso. Asimismo se hallan obligados a obedecer inmediatamente cuantas indicaciones les hagan los Comisarios de ruta.

Si algún vehículo concursante se detuviera, por cualquier causa, su conductor tiene la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya obstáculo para la circulación de los demás vehículos concursantes.

Las señales a las que forzosamente deben obedecer los conductores, son las siguientes:

Bandera azul inmóvil: Marche por el lado derecho.

Bandera azul agitada: Precaución.

Bandera amarilla: Parada absoluta e inmediata.

Bandera negra acompañada de un número: Parada para el coche que corresponda a ese número.

Bandera blanca: Indica que un coche de vigilancia o un coche ambulancia está en el circuito.

Bandera de cuadros, negra y blanca: Parada al final de la carrera.

ART. 15. Todos los coches deben llevar a bordo durante la carrera un extintor adecuado para apagar los incendios que puedan producirse en el vehículo.

ART. 16. Cada concursante tendrá derecho a ocupar un emplazamiento en el lugar destinado a los aprovisionamientos; el sitio correspondiente en dicho lugar será designado por sorteo.

Cada concursante podrá disponer de un equipo de mecánicos en los puestos de aprovisionamiento, a razón de dos mecánicos por cada vehículo inscrito, para ayudar a los conductores a efectuar las operaciones de aprovisionamiento.

Estos mecánicos, que deberán ser designados de antemano, estarán permanentemente en los puestos de aprovisionamiento y llevarán brazales distintivos. Podrán ayudar al conductor o conductores de un coche inscrito por el concursante, a razón de cuatro personas como máximo por vehículo (es decir: dos conductores y dos mecánicos). Estas cuatro personas, que podrán estar en la pista al mismo tiempo mientras duren las operaciones de aprovisionamiento, son las únicas que tienen derecho a tocar el vehículo, y no podrán salir del puesto de aprovisionamiento hasta el momento en que su coche se haya parado completamente, debiendo volver a entrar en aquél tan pronto como éste se haya marchado.

Los aprovisionamientos, reparaciones, montaje de ruedas, llantas o neumáticos, así como todas las operaciones autori-

zadas en los puestos de provisiones, no podrán ser efectuadas para cada vehículo más que por los conductores y mecánicos expresamente autorizados.

Todos los objetos y sustancias que puedan necesitar los equipos de los vehículos, deberán hallarse colocados en una mesa, cuya altura será uniforme en todos los puestos y de cuya mesa deberán tomarlos personalmente los conductores y mecánicos, quedando prohibido entregar objeto ninguno a éstos o recogerlo de manos de ellos, así como también colocar sobre el mostrador recipientes que contengan combustible, hasta el preciso momento en que haya de ser utilizado por los conductores.

Durante la carga de combustible de un coche, el motor de éste debe hallarse parado.

Está también obligado cada equipo, cuando el coche correspondiente abandone el puesto de provisión, a retirar inmediatamente del suelo cuanto sobre él hubieran dejado con motivo de las operaciones autorizadas que se realicen: todo ello deben ejecutarlo sin ayuda exterior alguna.

No se permite la entrada en cada puesto de provisiones más que al personal técnico designado por los concursantes, sin que su número pueda exceder de cinco personas por vehículo que tome parte en la carrera.

Todo concursante que haya de tener combustible en el emplazamiento que le corresponda, tiene la obligación de colocar, por lo menos, un aparato extintor de incendios en condiciones de funcionamiento.

ART. 17. Queda prohibido cualquier aprovisionamiento, ya sea destinado a los vehículos, ya sea a sus ocupantes, durante la carrera, fuera del puesto mencionado en el artículo 16, autorizándose, únicamente, las provisiones, reparaciones y sustituciones de piezas llevadas a cabo por medio de útiles, piezas

de repuesto o substancias que los vehículos lleven a bordo y cuyas operaciones, efectuadas durante la carrera, sólo podrán ser ejecutadas en cada vehículo por su correspondiente conductor.

ART. 18. Las casas no concursantes, pero interesadas en la carrera, que deseen ocupar un local de provisión, pueden solicitarlo del A. C. de G., el que pondrá a disposición de ellas el número de locales que resulten sobrantes después de atendidas las necesidades de los concursantes.

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al A. C. de G. adjudicar el emplazamiento, y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deben dirigirse a la Secretaría del A. C. de G. (Plaza de Oquendo, San Sebastián), antes de las veinticuatro horas del 12 de Septiembre. Las peticiones que posteriormente se reciban, antes del 16 de Septiembre, deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares el día 22 de Septiembre de 1935.

ART. 19. Toda reclamación debe formularse por escrito y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. dentro de los plazos siguientes:

Las que se relacionen con la clasificación de los vehículos, conductores o mecánicos, veinticuatro horas antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

Las que se relacionen con hechos ocurridos durante la carrera, antes de que transcurra media hora desde el momento de la terminación de aquélla.

ART. 20. Por el hecho de efectuar su inscripción, tanto los concursantes como los conductores reconocen como únicas

jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

ART. 21. Los concursantes serán personalmente responsables de todos los accidentes que los vehículos inscritos puedan causar.

Sin embargo, el Automóvil Club de Guipúzcoa ha contratado a nombre de aquéllos, y en su beneficio, un seguro que les cubre de los riesgos siguientes:

1.º Responsabilidad civil por accidentes causados a terceros durante los entrenamientos oficiales en el circuito y durante la carrera, hasta el límite de 100.000 pesetas por accidente.

2.º Incendio hasta el límite de 12.000 pesetas, por el material depositado en los puestos de aprovisionamiento.

Estos seguros no cubren los daños sufridos por los conductores y sus mecánicos o ayudantes, por cuya razón los concursantes están obligados a asegurar este riesgo por su cuenta.

Los concursantes serán también responsables de todos los daños que excedan de las cantidades citadas en los números 1.º y 2.º, y podrán contratar personalmente los seguros complementarios que crean convenientes. Toda póliza contratada por el concursante, cualquiera que sea el riesgo a que se refiere, debe contener, necesariamente, una cláusula en que la entidad aseguradora haga constar categóricamente que renuncia a toda clase de recursos o acciones que pudiera entablar o ejercitar, en caso de accidente o de siniestro, contra el Automóvil Club de Guipúzcoa o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los duplicados de las pólizas contratadas por los concursantes deben ser remitidos por correo certificado al Automóvil

Club de Guipúzcoa, para su confrontación, antes del 17 de Septiembre de 1935. Toda póliza que no se halle de acuerdo con las prescripciones de este artículo será rechazada. No se autorizará la salida de los coches cuya póliza haya sido rechazada.

El hecho de contratar estos seguros, así como el de darlos a conocer, no limita la responsabilidad civil en que los concursantes o los conductores pudieran incurrir.

ART. 22. Las operaciones de peso y de comprobación se realizarán el día 21 de Septiembre de 1935, en el lugar, horas y condiciones que oportunamente se darán a conocer a los concursantes.

ART. 23. Todo conductor inscrito debe firmar una declaración haciendo constar que conoce tanto el circuito como este Reglamento y el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R.

ART. 24. El A. C. de G. dará a conocer, por medio de circulares especiales, cuantas prescripciones o adiciones al presente Reglamento estime conveniente introducir, las que tendrán, a todos los efectos, el mismo valor y fuerza que las disposiciones contenidas en este Reglamento.

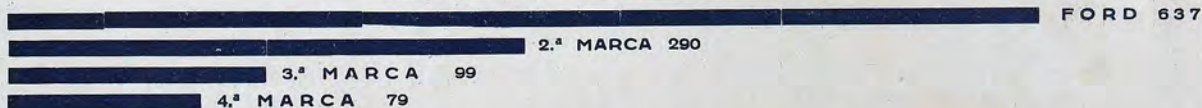
ART. 25. El A. C. de G. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes a la carrera, conductores o mecánicos, ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera y de los "entrenamientos" para la misma.

GUIPUZCOA AUTOMOVILISTA



ESTE ES NUESTRO EXITO

GRAFICO DE LAS VENTAS DE COCHES



La marca FORD ha vendido aproximadamente el doble del total de las otras 3 marcas clasificadas

AGENCIA ODRIUZOLA, S. L.

MIRACRUZ, 5 - TELEFONO 10.218

1 pta.

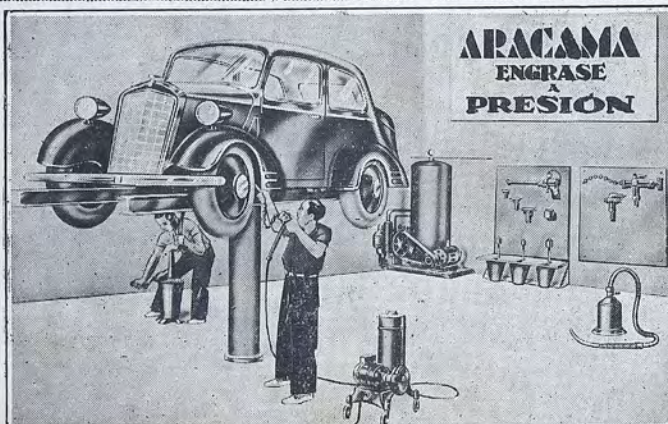
AUTOPLANO 6

CIORDIA Automóviles

Distribuidores en Rioja, Navarra y Guipúzcoa

Plaza del Arenal, 1 San Sebastián Teléfono 14.683

HUDSON 6 y 8



Estación de engrase
a presión
Elevador Hidráulico

LA PRIMERA EN GUIPUZCOA

ARACAMA

Aguirre Miramón, 6 - SAN SEBASTIAN

ESTANCIA DE COCHES
LUBRIFICANTES

REPARACIONES
NEUMATICOS

CARGA DE BATERIAS
VULCANIZADOS

ESCUELA DE CHAUFFEURS

Guipúzcoa Automovilista

NUMERO EXTRAORDINARIO

DEDICADO AL



XI Circuito Automovilista de San Sebastián

BAJO EL PATRONATO DE

S. E. el Presidente de la República D. Niceto Alcalá Zamora y Torres

ORGANIZADO POR EL

Automóvil Club
de Guipúzcoa

CON LA COOPERACION
DEL

Ministerio de Obras Públicas,
Patronato Nacional de Turismo
Excmo. Diputación de Guipúzcoa
Excmo. Ayuntamiento de San
Sebastián y C. A. T.



22 DE SEPTIEMBRE

A LAS 12 DE LA MAÑANA

GRAN CARRERA

DE VELOCIDAD

30 VUELTAS

519 KM. 450 M

(FUERZA LIBRE)

**LOS GRANDIOSOS PROGRAMAS DE ESPECTACULOS
DEL 20 AL 30 DE SEPTIEMBRE**

SALON MIRAMAR

Del viernes 20 al lunes 23, la película española
interpretada por la genial actriz C. Bárcena

JULIETA COMPRA UN HIJO

CATALINA BARCENA actuará personalmente
como Fin de Fiesta, a continuación de la película

Reserve su localidad llamando al teléfono 1-15-65

TEATRO DEL PRINCIPE

DONDE SE REPRESENTAN LOS MAYORES ESPECTACULOS

Los días 21 y 22 de Septiembre
ACTUACION del

PROFESOR ALBA
(Espectáculo de emoción)

Con su Compañía de Revistas de los Grandes Misterios

Del 28 de Septiembre al 2 de Octubre
ACTUACION de la Gran Compañía Lírica de

MARCOS REDONDO - ANTONIO PALACIOS

con los estrenos siguientes:

DON GIL DE ALCALA
LA BELLA BURLADA
EL CANTANTE ENMASCARADO

RESERVE SU LOCALIDAD para este acontecimiento, llamando al teléfono 1-12 47

EL XI CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN



El Automóvil Club de Guipúzcoa, vuelve a manifestarse como el más acreditado «metteur en scene» con ocasión del XI Circuito de San Sebastián.

Todos los elementos requeridos para el éxito brillante del Gran Premio de España 1935, vuelven a estar en sus manos. —El bellissimo escenario de Lasarte, dotado de magníficas instalaciones; un nutrido y valioso lote de actores coches y montas procedentes de las más famosas «ecuries» europeas—; un personal técnico de reconocida solvencia; y a su disposición, las fuerzas necesarias para el mantenimiento del orden; la adhesión moral y material de los Poderes Públicos y de las Corporaciones oficiales; y por último la gran simpatía popular, todos los elementos, repetimos, se suman al lado de los organizadores afortunados del XI Circuito de San Sebastián.

El Gran Premio de España, 1935, hará un cumplido honor a los prestigiosos deportivos nacionales, provocará los comentarios más encomiásticos en la masa de espectadores y sus ecos de triunfo y belleza traspasarán las fronteras. Son los éxitos tradicionales del Circuito de San Sebastián, los vehículos de propaganda más eficientes para la capital de Guipúzcoa.

Los alicientes de tan sensacional espectáculo automovilista han venido a multiplicarse

para este XI Circuito. La noble rivalidad de las más potentes firmas de Alemania, Italia y Francia ha encontrado aquí, en el anillo del macizo Buruntza, su mejor campo de batalla. Van a ofrecernos el epílogo más emocional e interesante de toda una temporada de carreras internacionales en las que las victorias se inclinaron alternativamente a favor de unas u otras grandes marcas.

Rindamos nuestro más caro homenaje de gratitud y admiración a los «Mercedes», «Auto-Unión», «Alfa Romeo», «Maserati» y «Bugatti», por su bello gesto de concurrir a San Sebastián con los productos más prodigiosos de su fabricación motorista y con ansias de establecer los records de solidez y potencia más sensacionales; y unamos nuestras manos en una sonora ovación, en honor de esos grandes «ases» del volante, Nuvolari, Varzi, Chiron, Fagioli, Von Stuck, Caracciola, Benoist, Dreyfus, Wimille, Lehoux, etc., que de nuevo se disponen a realizar, ante los miles de espectadores que se aglomerarán en los puntos estratégicos del Circuito, las exhibiciones más emocionantes de su destreza y valor reconocidos.

Y ahora... ¡arriba el telón!

SALDI





Qué importa si la emisora es lejana!
**Para estos nuevos receptores la DISTANCIA
 no existe...**

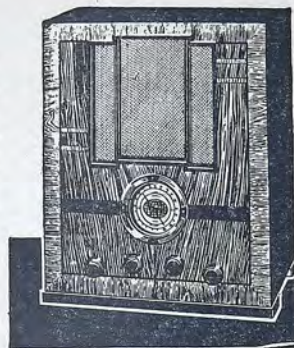
*Le invitamos a comprobarlo visitando
 nuestra nueva exposición de
 aparatos LA VOZ DE SU AMO*

EMISORAS de Inglaterra o New York, de Buenos Aires o París, de Moscú, incluso algunas sumamente lejanas de Sud-Africa y Australia, son captadas con estos nuevos receptores "La Voz de su Amo". Para el alcance de cualquiera de ellos, no existe la palabra distancia.

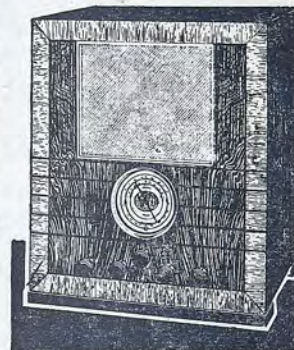
Esto, así como la plenitud y fidelidad de tono de estos aparatos, sus perfeccionamientos técnicos que los hacen superiores a los modelos similares anteriores, sus muebles elegantes, su acabado y muchos detalles más, no asombra encontrarlos reunidos en un aparato cuando éste lleva una marca con la fama y garantía de "La Voz de su Amo".

No desperdicie la ocasión que le ofrecemos de comprobarlo usted mismo. Pase por nuestra casa, vea toda la colección de aparatos "La Voz de su Amo", pidanos una demostración con los modelos que más le agraden y entonces ¡usted juzgará! Le facilitaremos detalles y cuantos informes sobre radio necesite, haciéndole conocer además el cómodo sistema de Plazos mensuales que le hará dueño, al momento, del aparato preferido. Visítenos en la seguridad de que nadie podrá ofrecerle mejor servicio.

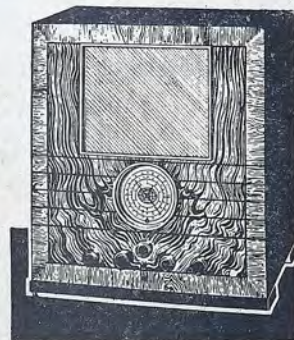
R-1180. Un nuevo Superheterodino de 5 válvulas, creado por «La Voz de su Amo» y no inferior a los del tipo similar creados antes por la misma marca, con ventaja de su menor precio. Capta emisoras de onda corta y extracorta. Precio: 750 Pesetas. (También se adquiere a plazos).



R-1280. Receptor Superheterodino de 6 válvulas para todas ondas. Recibe estaciones comprendidas entre los 16,66 metros a 2.142. Puede decirse que, por su precio, no hay aparato para todas las ondas -en el mercado- que pueda comparársele. Su mueble es de línea moderna, similar al del R-1430, pero de dimensiones más reducidas. Precio: Pesetas 975. (Puede adquirirse a plazos).



R-1430. Nuevo Superheterodino de 8 válvulas creado por «La Voz de su Amo». Es un modelo para TODAS ONDAS captando las emisoras comprendidas entre los 16 a 2.142 metros. Precio: Pesetas 1.250. (Puede también adquirirse a plazos mensuales).



LA VOZ DE SU AMO

RADIO-E-ASO

**ANTONIO RECIO
 INGENIERO**

GUETARIA 2 TEL: 13.015

APRECIACIONES DE UN "SIN COCHE"

Por REZVAL

Pocos días antes del Gran Premio, las autoridades empiezan a inquietarle a uno, advirtiéndole que el circuito se cierra a tal hora y se abre a tal hora para repetir la misma historia al día siguiente. Recibe uno así la impresión de que el circuito es una especie de velódromo chiquitín cubierto con su empalizada su puerta y su llave.

El Gran Premio, consiste en una colosal excursión que realiza el pueblo en masa al encuentro de los bólidos que cruzan atronadores ante los excursionistas cargados de viandas dejándoles un acre vaho de lubricante quemado. La mañana de la prueba, omnibus y tranvías parten de la ciudad adornados de racimos humanos. Esto y el estrépito de toda clase de vehículos hace pensar en una repentina movilización o el cumplimiento de una orden de desalojar la ciudad ante la inminencia de un cataclismo.

A las tres, el reloj del Banco Guipuzcoano canta la hora solamente para el guardia de servicio en la Avenida. El mozo del café contempla bestezando al mozo del café de enfrente.

Entretanto, la gente bulle en los montes recortados por la carretera del circuito pintando en el verde una algar abia de chafarrinones. No parece que a estos les preocupa la prueba. Sobre los manteles de periódicos lanzan dorados reflejos las tortillas y se forman osarios de gallinacea. El vino alegra los corazones y carga las cabezas predisponiendo al baile y al griterio. El amor que intriga en todas partes empuja las figuras que tomadas del brazo desaparecen en la fondosidad de apartados manzanales.

De pronto, en lo mejor, el estrépito de los bólidos ha cesado ¡Hombre!. Ahora juraría que he oído un claxón; luego muchos. La carrera ha terminado.

Peró todavía el campo continúa poblado de ruidos de gramófonos, de voces de hombre y gritos de mujer. Luego se irán. Los últimos desfilarán en bacanal y cantando a grito pelado llegarán hasta la ciudad.

Es de noche. En aquel caserío se ha encendido la luz. De él sale una vieja arrugada como una «sorgiña». Mira al campo y advierte entre los residuos de la excursión una pareja de novios. Empieza a despotricar en vascuece. No comprende la falta de seriedad de estos tiempos. Al entrar al caserío lanza una mirada de indignación al paisaje. Luego se persigna. «Así ya vendran males» dice a los habitantes del caserío.

Record mundial 1934

217 kilómetros por hora
ganado con

BUJIAS BOSCH



EL NOMBRE

BOSCH

significa

Seguridad y Máximo Rendimiento



Turismo en Automóvil desde San Sebastián

POR DIEGO QUIROGA Y LOSADA
Marqués de Santa María del Villar

No vamos a descubrir lo descubierta, ni dar a conocer lo conocido, nada de eso; tratamos tan solo de recordar a los automovilistas-excursionistas, algunas de las muchas rutas turísticas y circuitos que desde la Capital Guipúzcoa pueden hacerse con la mayor facilidad, plenas de bellezas en sus monumentos, paisajes, y que al paso darán una idea al turista del desarrollo agrícola, ganadero, industrial... tipos y costumbres, de esta región de España.

Es San Sebastián un centro como pocos para desde el hacer excursionismo en automóvil y de pasada diremos y recalcaremos, que hoy por hoy solo en automóvil, ya que los ferrocarriles tienen horarios molestos (de Vigo a San Sebastián más de 24 horas en trenes correos y con paradas de más de tres horas en Venta de Baños) malos empalmes, pésimas combinaciones y... horas de plantón ante el despacho Central de la Compañía del Norte, para conseguir entrar a VER SI QUEDAN BILLETES para tal o cual punto.

El turista de automóvil tendrá desde San Sebastián excursiones de tarde, de un día de dos, de costa bellísima como toda la cornisa Cantábrica hasta Galicia, de valles y montañas, de monumentos, y de típicas costumbres y curiosa indumentaria de sus habitantes.

En todos los recorridos que a continuación citaremos no le faltará al automovilista, donde comer o merendar, así como surtidores de gasolina y aceites y estaciones telefónicas.

Para hacerse cargo de los recorridos es suficiente un mapa Michelin hoja 42 o cualquier otro análogo.

Primero.—San Sebastián, Zarauz, Zumaya, Deva, Motrico, Ondárroa, Marquina, Elgoibar, Puerto de Azcárate, Azcoitia, Loyola, Azpeitia, Cestona, Zarauz, San Sebastián.

Recorrido de costa admirable hasta Ondárroa y de montañas y valles típicos de la región con palacios, casas y Santuarios interesantísimos en los poblados citados.

Segundo.—San Sebastián, Tolosa, Vidania, Régil, Azpeitia, Cestona, Zumaya, Guetaria, Zarauz, San Sebastián.

Pintoresco camino por el cllado de Régil y admirable valle, así como por el típico de Azpeitia y Loyola, para salir por interesante ruta al cantábrico.

Tercero.—San Sebastián, Hernani, Goizueta, Leiza, Berástegui, Elduayen, Tolosa, San Sebastián.

Interesantísima excursión por las riberas del Urumea y fragosas montañas, pasando por el muy pintoresco Goizueta y ya en tierras navarras por Leiza, con sus grandes casas, para bajar a Tolosa por el bello valle de Elduayen

Quien guste de las rutas de montaña, no quedará defraudado con esta.

Cuarto.—San Sebastián, Tolosa, Villafranca de Oría, Ataun y su largo valle, Echarrri Aranaz, Lacunza, Huarte Araquil, Irurzun, Las Dos Hermanas, Lecumberri, Betelu Tolosa, San Sebastián.

Preciosa excursión por interesantísimos valles, altos puertos, a la vista de la Sierra de Aralar donde desde el valle de Araquil se puede divisar el magno Santuario románico de San Miguel de Excelsis de curiosísima leyenda, el alto Pico de San Donato de la Sierra de Andía, las curiosas peñas de las Dos Hermanas, el muy pintoresco Lecumberri, el panorama espléndido del puerto de Azpiroz y la larga Hoz que por Betelu lleva a Tolosa.

En este recorrido se sale de Guipúzcoa, a Navarra y se vuelve a Guipúzcoa.

Quinto.—San Sebastián, Alsasua, Vitoria, Santuario de Urquiola, Durango, San Sebastián



Viaje por Guipúzcoa, Alava y Vizcaya, verdaderamente interesante. En el hay puertos como Echegarate y Urquilla y panoramas enormes. Hay monumentos dignos de la visita en Salvatierra de Alava, Urquiola, Durango...

Sexto.—San Sebastián, Tolosa, Ataun, Echarri Aranaz, Puerto de Lizárraga, Mirador de Navarra, Estella, Zudaire, Sierra de Urbasa, Olazagutía, Alsasua, San Sebastián.

De grandioso puede calificarse este viaje artístico. En el hay maravillosos paisajes y panoramas como los del valle de Araquil, Puerto de Lizarraga con su Mirador desde donde se admira una gran parte de la Sierra de Aralar, la montaña tenida por Sagrada, la sierra de Andía con su pico de San Donato, las curiosas peñas de Lizárraga, de las fantásticas leyendas de encantos y brujerías los bosques de Urbasa... de monumentos, hállanse las ruinas del Monasterio Cisterciense de Iranzu, en las cercanías de Abarzuza y bajo un precioso circo de la sierra de Andía, los monumentos de Estella, llamada Toledo de Navarra, por su San Pedro de la Rúa San Miguel, El Santo Sepulcro... Palacio de los Duques de Granada, de perfecto estilo románico... casas, patios y calles; y lugares históricos en todo el recorrido de los montes de Andía y Urbasa.

Séptimo.— Quien sea aficionado a monumentos podrá desde San Sebastián hacer además del citado por Estella el camino siguiente: San Sebastián, Pamplona, Tiebas, Eunáte, Puente La Reina, Mendigorria, Artajona, Tafalla, Pamplona, San Martín de Unx, Ujue, Tafalla, Pamplona, San Sebastián.

Si el excursionista es amante de la arqueología y arquitectura, pasara un buen día y... le faltara tiempo, admirando lo que fué templo de los Templarios en Eunáte (cien puertas en vasco) el puente e Iglesia de Puente La Reina, Artajona, con sus ruinas del Cerco, Olite con las ruinas del Palacio, y los templos de San Pedro y Santa María I Real, la cripta románica de San Martín de Unx y la preciosa portada del mismo estilo de su iglesia, y... en la sierra de Orba, en preciosa situación desde donde se contemplan los pirineos y el Moncayo con esa Ribera espléndida por donde corre el Aragón... el Santuario de Ujue, curioso templo-fortaleza, en típico poblado medioeval. Y... si el el automovilista realiza este viaje en dos días... entonces aun puede llegar o bien a Aibar, (la preciosa ciudad medioeval) y Sangüesa la que llamaríamos la monumental—o... volver a Olite y marchar por las riberas del río Aragón al Monasterio cisterciense de la Oliva, cerca de Carcastillo; verdadera maravilla, análogo al de Veruela de Moncayo y al que hubo en Fitero.

Octavo.— San Sebastián, Pamplona, Roncesvalles, Puerto de Ibañeta, San Juan de Pie de Puerto-San Juan de Luz, San Sebastián.

Excursión pirenaica, de grandes bellezas, y que puede aun aumentarse convirtiéndola en grandiosa y única, pernoctando en Burguete después de haber dado un paseo por el imponderable bosque del Iratí y su pantano de Iraeba.

Hemos de hacer notar que este inmenso bosque del Iratí, fue por algunos considerado como de los más hermosos de Europa, ocurriendo algo análogo a lo que sucede en tierras del Parque Nacional de Ordesa en el Pirineo oscense con el Valle de Arazas.

Los panoramas desde el Puerto de Ibañeta son estupendos.

Noveno.— San Sebastián, Pamplona, Jaca, Canfranc, Somport, Oloron, Pau, Bayonne, San Sebastián.

Viaje precioso en el que se pueden visitar los valles de Salazar, Roncal, Anso, Hecho... y monumentos y lugares históricos tan importantes como, el monasterio de Leyre cerca de Liédena, Castillo de Iavier al lado opuesto y no lejos del poblado de Yesa, la Iglesia de Siresa, cerca de Hecho de suma importancia histórica, San Juan de la Peña, Santa Cruz de la Seros... y el puerto de Somport hallará el excursionista el nuevo Hotel de Candanchú...

He aquí una muestra muy a la ligera de algunas de las excursiones que comodamente y en general por buenas rutas, puede realizar el automovilista-excursionista desde San Sebastián.

No por lo que digamos por ser en general muy conocidas, sino con solo tomar en la mano un mapa, se comprenderá la magnificencia de algunos de los recorridos citados.

¿Que pueden hacerse otras combinaciones? ¿Quién puede dudarlas? Nosotros solo a título de recuerdo e información para si alguno los ignora damos esos guiones llevados del deseo de que se conozca España, pero sin pretender dar a conocer lo conocido y mucho menos descubrir lo descubierta.

Lo que si afirmamos es, que desde San Sebastián, como desde Santander, como desde cualquier playa norteña, tiene el automovilista un campo de acción enorme y... que nadie se ofenda, pero poco conocido, poco dado a conocer en sus entrañas, y por eso, aun hay quien dice al volver del veraneo... con automóvil se acaba todo en seguida, o lo que es peor y que aun se dice... ¡no hay nada que ver! Y terminaremos con esta anécdota que puede aplicarse a San Sebastián.

Estábamos hace años en Santander, un amigo nuestro nos oía ponderar las bellezas de los Picos de Europa y de la región Lebaniega y dijo.— Tícn Vd. razón, es una maravilla, como que para pasarlo bien y hacer turismo en Santander no hacen falta más que dos cosas, un buen automóvil, y... dinero—a lo que añadió otro contertulio de aquella playa, y... afición y gusto.



GRAN PREMIO DE ESPAÑA

22 DE SEPTIEMBRE DE 1935

REGLAMENTO

Artículo 1.º El Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 22 de septiembre de 1935, una carrera de automóviles denominada GRAN PREMIO DE ESPAÑA.

Art. 2.º Esta carrera se celebrará de acuerdo con lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R., cuyas prescripciones, así como las del presente Reglamento especial, se comprometen a acatar todos los corredores y concursantes por el hecho de efectuar sus inscripciones. Para todos los casos no previstos en este Reglamento, regirá el Código Deportivo Internacional de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

Art. 3.º La carrera será internacional.

Art. 4.º Dicho Gran Premio se correrá en el circuito cerrado de Lasarte (San Sebastián), en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo la longitud del expresado circuito de 17,315 kilómetros.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 519,450 kilómetros, equivalente a 30 vueltas al circuito.

El A. C. de G. señalará oportunamente las horas en que habrán de tener lugar el comienzo y la terminación de la carrera, sin perjuicio de que los Comisarios puedan, si lo creen oportuno, dar por terminada la carrera en cualquier momento.

Art. 5.º Pueden tomar parte los automóviles de la categoría carrera (Código Deportivo de la A. I. A. C. R., anexo C) que reúnan las características siguientes:

Cilindrada y combustibles libres.

Peso máximo del vehículo con sus cuatro ruedas, sin agua, combustible ni lubricante, sin neumáticos ni rueda de repuesto: 750 kilos.

Carrocería con uno o dos asientos, cuya anchura mínima exterior sea de 850 milímetros, en una altura de 250 milímetros; estas dimensiones se medirán en el plano vertical perpendicular al eje del vehículo que pasa por el asiento del conductor.

Art. 6.º Los vehículos no deben ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

Art. 7.º Será ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA de 1935 y quedará clasificado como primero, el vehículo que haya efectuado el recorrido total invirtiendo menos tiempo.

Se clasificarán en los lugares segundo, tercero, cuarto, etc., los vehículos que, habiendo efectuado el recorrido total, hayan invertido tiempos superiores al del ganador y por orden de menor a mayor espacio de tiempo.

Art. 8.º El vehículo ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE 1935 recibirá: Copa de S. E. el Presidente de la República y 20.000 pesetas.

Al segundo le será adjudicado un premio de 10.000 pesetas en metálico.

Al tercero, un premio de 5.000 pesetas en metálico.

Al cuarto, un premio de 2.500 pesetas en metálico.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el A. C. de G.

Art. 9.º No habrá más clasificación que la señalada en el artículo 7.º.

Art. 10. Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 150 pesetas por vehículo y serán reembolsados a todos los concursantes que efectúen la salida.

Las inscripciones, acompañadas del importe de los derechos, deberán entregarse en el domicilio del Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo, San Sebastián).

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 12 de septiembre; pasada esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 300 pesetas, hasta las veinte horas del día 16 de septiembre, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso, sólo serán reembolsadas 150 pesetas a los vehículos que efectúen la salida.

Las inscripciones, para ser definitivas, deberán ser aceptadas por la Comisión Deportiva del A. C. de G., la que se reserva el derecho a rehusar a cualquier concursante y esto sin dar a conocer sus razones.

Art. 11. Tanto los concursantes como los conductores titulares y suplentes, deben hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un Club afiliado a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

Art. 12. Los conductores titulares pueden ser reemplazados por los suplentes; pero tales sustituciones sólo podrán efectuarse a la terminación de una vuelta y en presencia de un Comisario, después de haber previamente obtenido la autorización de éste.

Será condición indispensable que el A. C. de G. haya aceptado a los suplentes designados por los concursantes.

El conductor titular de un vehículo puede ser designado como conductor suplente de otro vehículo.

En el caso de que un conductor titular no pueda participar el día de la carrera, podrá ser admitido por los Comisarios deportivos un nuevo conductor que le sustituya, a condición de que sea propuesto, por lo menos, con una hora de antelación a la de la salida y que llene los requisitos exigidos por este Reglamento.

El A. C. de G. se reserva el derecho de rehusar la

Permisos de Circulación de Automóviles, expedidos por la Jefatura de Obras públicas de Guipúzcoa durante el mes de Agosto de 1935

N.º de matrícula	MOTOR		Forma	Nombres y apellidos propietario	Domicilio
	Marca	H. P.			
9.718	Peugeot	12	Turismo	Pedro Abancens Olalla	S. S.-Villa Bi-Semiak
9.719	Ford	9	Sedan	Sres. Almarza, Azcárate y Zabalza	Larramendi, 25
9.720	Austín	7	Turismo	Lizarriturry y Rezola	Venta-Berri
9.721	Federal	22	Camión	José M ^a Beraza Juanvelz	Valle Araiz.-Mayor, 2
9.722	Ford	25	Sedan	Manuel Maíz Mendizábal	S. S.-Triunfo, 5
9.723	»	25	Turismo	Luis Arrúe y Galdós	Arechavaleta
9.724	Austín	7	»	Luis Salis Martínez	Irún
9.725	Oldsmobile	21	»	F. Fernández de Córdoba y Fernández	Madrid.-Alcalá Zamora, 20
9.726	Krupp	24	Camión	Leoncio Garmendia	Cegama
9.727	»	24	»	Luis Zulaica Arregui	S. S.-Idiáquez, 5
9.728	International	25	Furgón	José María Otaño Almandoz	Alza.-Caserio Zapirain
9.729	Triumph	4	Turismo	C.ª Seguros Plus Ultra	S. S.-Peñaflorida, 4
9.730	Plymouth	21	Coupé	Pedro José Irastorza	Pza. Guipúzcoa, 8
9.731	Buick	28	Turismo	Salvador Echeandía Gal	Irún.-Villa María-Luisa
9.732	Ford	25	Volquete	Excm. Diputación de Guipúzcoa	San Sebastián
9.733	Opel	10	Turismo	Amador González Posada	Irún.-Beraun-Berri
9.734	Ford	25	Volquete	Tomás Illarramendi Albizuri	Hernani.-B.º Buenos-Aires
9.735	»	25	Sedan	Fernando Zubiri	S. S.-Guetaria, 3
9.736	»	9	Turismo	Esteban Orbegozo	Zumárraga
9.737	Peugeot	16	»	Emeterio Muga Diez	S. S.-Oquendo, 16
9.738	Renault	11	»	Juan Iguain Tellería	Beasain
9.739	Ford	25	»	Enrique Isasi Peñafiel	S. S.-Avenida, 17
9.740	Autoplano	21	Coupé	José R. de Amézaga Botet	Pza. Arenal, 3
9.741	Berliet	45	Plataforma	Transportes Azkar	Beasain.-F. Galán, 3
9.742	Krupp	16	»	Julián Matilla Marín	S. S.-Buen Pastor, 11
9.743	»	16	»	José Joaquín Urtizberea	Irún.-Anchochipi
9.744	Fiat	8	Berlina	Juan Miquelez Irisarri	S. S.-Fuenterrabía, 3-1.º
9.745	Ford	9	Turismo	Alberto Belandía Corenerra	Bilbao.-Alameda de Urquijo, 47
9.746	»	25	»	Antonio de Larrauri	Hernani.-Villa Anita
9.747	International	25	Plataforma	Justo Azcona Irazoqui	S. S.-Centenario, 6
9.748	Opel	15	Cabriolet	Francisco Elgorriaga	Irún. Mendivil
9.749	Ford	8	Turismo	Vicente Pérez Araluce	S. S.-P.º Salamanca, 11
9.750	»	13	Camioneta	Luis Castillo y Cía	Avenida Libertad, 5
9.751	»	25	Turismo	José M.ª Lojendio Irure	Villa N.ª S.ª Iciar
9.752	Austín	9	»	Ramón Londáiz Quintana	Villa Eguzki-Alde
9.753	»	9	»	Aurelio Gallano	Irún.-Mendivil
9.754	Ford	9	»	José Orueta y Rivero	S. S.-Usandizaga, 3
9.755	Krupp	32	Plataforma	María Laduz Iriarte	Irún.-Paseo Colón, 38
9.756	Opel	15	Turismo	Benito Petschen Kutz	S. S.-Prim, 17
9.757	»	10	»	Filmono, S. A.	Bilbao.-Bertendona, 4



Grandes Talleres Mecánicos

RECTIFICACION, PULIDO Y CAMISAJE DE CILINDROS DE BLOQUES
RECTIFICACION DE CIGÜEÑALES
PISTONES NOVA NELSON BONALITE --- CONSULTEN PRECIOS

Teléfonos: Oficinas, 1-24-36 — Talleres, 1-34-95

:::

SAN SEBASTIAN



!! AUTOMOVILISTAS !!
El mejor neumático, el de mayor garantía

FIRESTONE

Os lo ofrece

XIMENEZ & C.^{IA}, S. A.

SAN SEBASTIAN **PAMPLONA**
Usandizaga, 1 - Teléfono 13004 Av. Carlos III, 7 - Teléfono 1551

FIAT

Balilla "8"
Ardita "13" "17"
Camiones aceite pesa-
do 2 1/2 a 16 toneladas

SENA AUTOMOVILES

GARAGE ECONOMICO

Usandizaga, 2 Tel. 15.309

SAN SEBASTIAN

Talleres Eléctricos

de

GabrielCoca



Recambios R. B. LUCAS, BOSCH,
MARELLI, DELCO-REMY y otros.
Reparación de magnetos, Dinamos
y Acumuladores.

Aparatos para la comprobación
perfecta del equipo eléctrico del
automóvil.

Construcción de escobillas, colec-
tores y ejes para Dinamos y
Arranques.

Representante de Acumuladores
«OXIVOL».

Usandizaga, 12 Teléfono 14.084
SAN SEBASTIAN



JESUS SALVADOR

CONTINUADOR DE RECAUCHUTADOS M. R. M.

Renovación y Reparación de Cubiertas,
Vulcanización de Cámaras.

Ramón María de Lili, 2
Teléfono 12.907

SAN SEBASTIAN

Precios especiales para los Socios del Automóvil Club

participación de cualquier conductor y esto sin necesidad de dar a conocer sus razones.

Art. 13. La salida se dará con los coches parados y los motores en marcha (Capítulo II, número 36, del Código Deportivo de la A. I. A. C. R.).

El orden en que los coches se deben situar para efectuar la salida se determinará por sorteo.

Art. 14. Durante toda la duración de la carrera, los conductores están obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de vehículos por las vías públicas de España.

Están también, y muy especialmente, obligados a ceder a su izquierda dos tercios del ancho de la carretera a cualquier corredor que para adelantarles les pida paso. Asimismo, se hallan obligados a obedecer inmediatamente cuantas indicaciones les hagan los Comisarios de ruta.

Si algún vehículo concursante se detuviera, por cualquier causa, su conductor tiene la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya obstáculo para la circulación de los demás vehículos concursantes.

Las señales a las que forzosamente deben obedecer los conductores son las siguientes:

Bandera azul inmóvil: Marche por el lado derecho.

Bandera azul agitada: Precaución.

Bandera amarilla: Parada absoluta e inmediata.

Bandera negra, acompañada de un número: Parada para el coche que corresponda a ese número.

Bandera blanca: Indica que un coche de vigilancia o un coche ambulancia está en el circuito.

Bandera de cuadros, negra y blanca: Parada al final de la carrera.

Art. 15. Todos los coches deben llevar a bordo durante la carrera un extintor adecuado para apagar los incendios que puedan producirse en el vehículo.

Art. 16. Cada concursante tendrá derecho a ocupar un emplazamiento en el lugar destinado a los aprovisionamientos; el sitio correspondiente en dicho lugar será designado por sorteo.

Cada concursante podrá disponer de un equipo de mecánicos en los puestos de aprovisionamiento, a razón de dos mecánicos por cada vehículo inscrito, para ayudar a los conductores a efectuar las operaciones de aprovisionamiento.

Estos mecánicos, que deberán ser designados de antemano, estarán permanentemente en los puestos de aprovisionamiento y llevarán brazaletes distintivos. Podrán ayudar al conductor o conductores de un coche inscrito por el concursante, a razón de cuatro personas como máximo por vehículo (es decir, dos conductores y dos mecánicos). Estas cuatro personas, que podrán estar en la pista al mismo tiempo mientras duren las operaciones de aprovisionamiento, son las únicas que tienen derecho a tocar el vehículo, y no podrán salir del puesto de aprovisionamiento hasta el momento en que su coche se haya parado completamente, debiendo volver a entrar en aquél tan pronto como éste se haya marchado.

Los aprovisionamientos, reparaciones, montaje de ruedas, llantas o neumáticos, así como todas las operaciones autorizadas en los puestos de provisiones, no podrán ser efectuadas para cada vehículo más que por los conductores y mecánicos expresamente autorizados.

Todos los objetos y sustancias que puedan necesitar los equipos de los vehículos deberán hallarse colocados en una mesa, cuya altura será uniforme en todos los

puestos y de cuya mesa deberán tomarlos personalmente los conductores y mecánicos, quedando prohibido entregar objeto ninguno a éstos o recogerlo de manos de ellos, así como también colocar sobre el mostrador recipientes que contengan combustible, hasta el preciso momento en que haya de ser utilizado por los conductores.

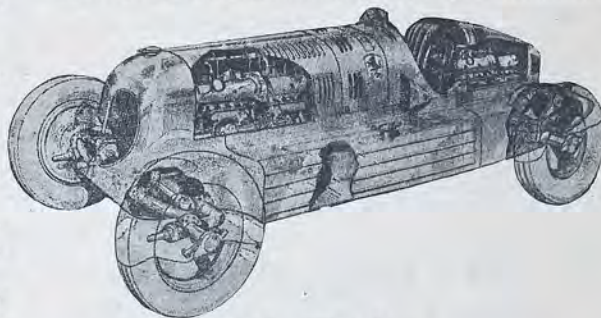
Durante la carga de combustible de un coche, el motor de éste debe hallarse parado.

Está también obligado cada equipo, cuando el coche correspondiente abandone el puesto de provisión, a retirar inmediatamente del suelo cuanto sobre él hubieran dejado con motivo de las operaciones autorizadas que se realicen: todo ello deben ejecutarlo sin ayuda exterior alguna.

No se permite la entrada en cada puesto de provisiones más que al personal técnico designado por los concursantes, sin que su número pueda exceder de cinco personas por vehículo que tome parte en la carrera.

Todo concursante que haya de tener combustible en el emplazamiento que le corresponda, tiene la obligación de colocar, por lo menos, un aparato extintor de incendios en condiciones de funcionamiento.

Art. 17. Queda prohibido cualquier aprovisionamiento,



ALFA ROMEO

to, ya sea destinado a los vehículos, ya sea a sus ocupantes, durante la carrera, fuera del puesto mencionado en el artículo 16, autorizándose, únicamente, las provisiones, reparaciones y sustituciones de piezas llevadas a cabo por medio de útiles, piezas de repuesto o substancias que los vehículos lleven a bordo y cuyas operaciones, efectuadas durante la carrera, sólo podrán ser ejecutadas en cada vehículo por su correspondiente conductor.

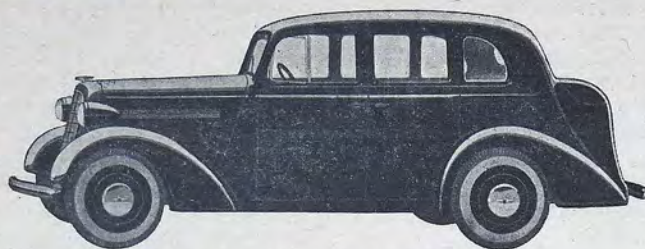
Art. 18. Las casas no concursantes, pero interesadas en la carrera, que deseen ocupar un local de provisión, pueden solicitarlo del A. C. de G., el que pondrá a disposición de ellas el número de locales que resulten sobrantes después de atendidas las necesidades de los concursantes.

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al A. C. de G. adjudicar el emplazamiento y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deben dirigirse a la Secretaría del A. C. de G. (Plaza de Oquendo, San Sebastián), antes de las veinticuatro horas del 12 de septiembre. Las peticiones que posteriormente se reciban, antes del 16 de septiembre, deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares el día 22 de septiembre de 1935.

Art. 19. Toda reclamación debe formularse por es-

OPEL 9, 10 y 15 HP.

Camiones BEDFORD



"FRIGIDAIRE"

Instalaciones y Neveras

GIMENEZ Hnos.

Bajos Frontón Urumea

SAN SEBASTIAN

CAYETANO MICHEL

Reparación de cuenta kilómetros, Manómetros, Marcadores de Gasolina, Termostatos, Limpia Parabrisas y todo lo referente a cuadro de Coche

RAPIDEZ Y ECONOMIA

Gloria, 2 SAN SEBASTIAN Teléfono 12.378

GARAGE FRANCO-ESPAÑOL

V. DA DE LAPORTE

ESTACION DE ENGRASE A ALTA PRESION SISTEMA «REINHOLD» - SERVICIO DE COCHES A DOMICILIO - TALLER DE REPARACIONES - SOLDADURA AUTOGENA - RECTIFICACION DE VALVULAS Y ASIENTOS

M. IMAZ, 3 y 5
TELEFONO 12,425

SAN SEBASTIAN

Fábrica de Biselados y Espejos

Lunas en blanco para escaparates, baldosas de cristal para pavimentos y toda clase - de vidrios nacionales y extranjeros -

Linternería y Fontanería

Instalaciones completas para cuartos de baño
Tuberías galvanizadas y robinetería. Construcciones y reparaciones de cubiertas de - - pizarra, zinc y plomo - -

Aldazábal y Laca

URBIETA, N.º 68 :: TELEFONO 1-04-16

SAN SEBASTIAN

ESTACION DE SERVICIO "EASO"

MATIA, 54 — TELEFONO 15.814

SERVICIO PERMANENTE

GASOLINA—GAS-OIL—POSMOL—LUBRIFICANTES
ACCESORIOS

GARAJE CON JAULAS INDEPENDIENTES

SAN SEBASTIAN

crita y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. dentro de los plazos siguientes:

Las que se erlacionen con hechos ocurridos durante la carrera, antes de que transcurra media hora desde el momento de la terminación de aquélla.

Art. 20. Por el hecho de efectuar su inscripción, tanto los concursantes como los conductores reconocen como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

Art. 21. Los concursantes serán personalmente responsables de todos los accidentes que los vehículos inscritos puedan causar.

Sin embargo, el Automóvil Club de Guipúzcoa ha contratado a nombre de aquéllos y en su beneficio, un seguro que les cubre de los riesgos siguientes:

Primero. Responsabilidad civil por accidentes causados a terceros durante los entrenamientos oficiales en el circuito y durante la carrera, hasta el límite de 100.000 pesetas por accidente.

Segundo. Incendio hasta el límite de 12.000 pesetas, por el material depositado en los puestos de aprovisionamiento.

Estos seguros no cubren los daños sufridos por los conductores y sus mecánicos o ayudantes, por cuya razón los concursantes están obligados a asegurar este riesgo por su cuenta.

Los concursantes serán también responsables de todos los daños que excedan de las cantidades citadas en los números 1.º y 2.º, y podrán contratar personalmente los seguros complementarios que crean convenientes. Toda póliza contratada por el concursante, cualquiera que sea el riesgo a que se refiere, debe contener, necesariamente, una cláusula en que la entidad aseguradora haga constar categóricamente que renuncia a toda clase de recursos o acciones que pudiera entablar o ejercitar, en caso de accidente o de siniestro, contra el

Automóvil Club de Guipúzcoa o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los duplicados de las pólizas contratadas por los concursantes deben ser remitidos por correo certificado al Automóvil Club de Guipúzcoa, para su confrontación, antes del 17 de septiembre de 1935. Toda póliza que no se halle de acuerdo con las prescripciones de este artículo será rechazada. No se autorizará la salida de los coches cuya póliza haya sido rechazada.

El hecho de contratar estos seguros, así como el de darlos a conocer, no limita la responsabilidad civil en que los concursantes o los conductores pudieran incurrir.

Art. 22. Las operaciones de peso y de comprobación se realizarán el día 21 de septiembre de 1935, en el lugar, horas y condiciones que oportunamente se darán a conocer a los concursantes.

Art. 23. Todo conductor inscrito debe firmar una declaración haciendo constar que conoce tanto el circuito como este Reglamento y el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R.

Art. 24. El A. C. de G. dará a conocer, por medio de circulares especiales, cuantas prescripciones o adiciones al presente Reglamento estime conveniente introducir, las que tendrán, a todos los efectos, el mismo valor y fuerza que las disposiciones contenidas en este Reglamento.

Art. 25. El A. C. de G. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes a la carrera, conductores o mecánicos, ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera y de los entrenamientos para la misma.



GRAN GARAGE UNIVERSAL

▲
Capacidad
más de 200
coches
▼



▲
Más de 100
jaulas inde-
pendientes
▼

Lavadero central — Servicio esmerado y rápido — Precios muy reducidos

NUEVA DIRECCION:

HIJOS DE MIGUEL TELLO

Calle Zabaleta y Bermingham (Barrio de Gros)

Teléfono 1-16-74

EL PARTO DE LOS MONTES

De tal puede calificarse el futuro Código regulador del tráfico, circulación y transportes, porque van transcurridos meses y meses desde que se decretó por la Presidencia del Consejo de Ministros la reunión nuevamente de la Comisión interministerial para abrir una información pública al objeto de REDACTAR EL CODIGO DEFINITIVO.

No sabíamos, ni en el Código actual se dice



VON STUCK, piloto de la casa Auto-Unión

nada, de que fuera provisional, pero así lo es por lo visto; lo que no sabemos es si el futuro no será más provisional que el actual, ya que los mismos organismos intervendrán en él, en figura de la misma Comisión interministerial, Presidente del Consejo y Jefe del Estado.

Que el Código vigente tiene enesimas lagunas, preceptos no claros, confusiones, etc., etc. ¿quién lo puede dudar? Pero ¿es qué hay algo perfecto en lo humano? Por otra parte hacer una ley, sea para lo que fuere, que a todos dé gusto, y a nadie moleste, sobre todo, en materia de tráfico, y circulación, que tanto se presta a que cada uno quiera hacer y haga lo que le parezca, es imposible.

Por esta razón, y como sin verdadera razón y motivo, se ordenó la revisión de la ley de 25 de Septiembre último, la redacción del nuevo Código, es largo y... ¿quién sabe lo que durará? porque... hay cosas, como el abuso de las placas de pruebas por ejemplo, con daño evidente para el comprador, a quien en más de una ocasión se le vendió por nuevo un vehículo que había rodado toda España con Placas de Pruebas. La ley tiene que tratar de evitar esos abusos, máxime después de un absurdo y extraño Decreto de 15 de Enero último sobre los certificados de origen de los automóviles, que constituye un monopolio verdadero y... en su preámbulo se dice, que se dicta PARA EVITAR QUE SE IMPORTEN COCHES VIEJOS POR NUEVOS DE AMERICA. Si se trata de evitar esto, debe evitarse, por lo menos con la misma razón, que dentro de España se puedan vender por nuevos coches usado. También es el PARTO DE LOS MONTES la resolución de una reclamación que acertadamente hizo a ese Decreto el Automóvil Club de España, pues pasan los meses y... ni se resuelve, ni se hace nada, con lo cual se perjudica al honrado comercio de automóviles.

Si a esto añadimos, que los usufructuarios de los coches oficiales quieren circular (y lo hacen muchos) sin matrícula, que los que tienen un padecimiento físico quieren que se les conceda carnet y... especial inclusive, que los Ayuntamientos y Diputaciones desean poder imponer gabelas y gravámenes, que las Empresas de ferrocarriles, quieren destrozarse la industria y transporte por carreteras, quedándose ellas con los caminos de hierro y las carreteras... etc., etc. se comprenderá que el nuevo Código regulador el tráfico, tarde y tarde en salir, porque... no podrá contentar a todos.

¿Qué debería ser un Código para el bien general y para hacerse cumplir?

Conformes, pero... ni éste, ni el anterior, ni el que se haga, servirá para nada porque no se cumplirá ni se hará cumplir por la autoridad,

que en muchos casos es y será la que falte a lo dispuesto.

Creemos que hacen falta menos leyes sobre circulación y más hacerlas cumplir. La mayoría de los problemas de tráfico son de autoridad, y de educación, y para esto no hacen falta leyes nuevas.

El cumplimiento de lo dispuesto para regular el tráfico y la educación ciudadana, evitarían una gran cantidad de accidentes, pues es evidente que un tanto por ciento muy elevado de estos se deben a imprudencias, falta de cumplimiento de lo ordenado y esa falta de educación existente.

Así vemos, que se toman las curvas contramano, que se detienen los vehículos de todas clases en las curvas y cambios de rasante, que no se da paso cuando se pide, que se circula por mano contraria, y no se apartan aunque vean otro coche en dirección contraria, que se dejan carros abandonados en curvas, que se lleva la carga en forma peligrosas y... que hasta se cae, o por su gran altura tropieza incluso en los puentes y pasos inferiores de las vías férreas, que los ciclistas hacen lo que les place, se cruzan, marchan tres y cuatro apareados, los chicos utilizan las carreteras como pistas de patinetes o campos de futbol, se apedrea a los automóviles, no se lleva luz durante la noche, no se cambia en los automóviles la luz de carretera por la de cruce, se adelanta en plena curva o cuando otro coche marcha en dirección opuesta, no hay señalamientos de pasos a nivel y peligrosos, no se cuidan debidamente los pavimentos, no se revisan los frenos especialmente camiones y autobuses, se consiente y tolera que un conductor de camiones de pescado haga 10 y 12 horas en el coche sin el necesario descanso.. todo lo cual da lugar en más de un caso a sen-

sibles accidentes, que disminuirían notablemente, con el cumplimiento de lo dispuesto, educación, y la necesaria y debida vigilancia de carreteras, que no existe, y debe existir no solamente en el plan de sancionadora y denunciadora, sino educando, enseñando, corrigiendo a los conductores de toda clase de vehículos y haciéndoles ver el peligro y males que pueden ocasionar y ocasionarse, al no circular como es debido.

Desde luego, que la vigilancia de las carreteras debería estar encomendada, a la Guardia Civil, y al Cuerpo de Motoristas debidamente aumentado, y reglamentado, al mando de un Jefe de la Benemérita o del Ejército y a las órdenes exclusivamente de las Jefaturas de Obras Públicas, jamás perteneciendo ni a los Ayuntamientos ni a las Diputaciones.

Pero... la redacción y publicación del nuevo Código de circulación, tras tardar resultará inútil, pues seguirá incumplido en sus partes esenciales y hasta ignorado y mal interpretado por muchas autoridades, incluso por las encargadas de su cumplimiento.

Compadezcamos a los Sres. que forman la Comisión interministerial, que redactaron una ley a su mejor leal entender, y... a los pocos meses, se les vuelve a llamar para que después de otra información y asesoramiento redacten otra sin duda porque la decretada no servía o... no gustaba. ¿No es un procedimiento anormal el seguido?

Así se comprende que la redacción y promulgación de una ley de tráfico, sea el parto de los montes.

DIEGO QUIROGA Y LOSADA
Marqués de Santa María del Villar



GARAGE HISPANO SUIZA

Marina, 12 - SAN SEBASTIAN

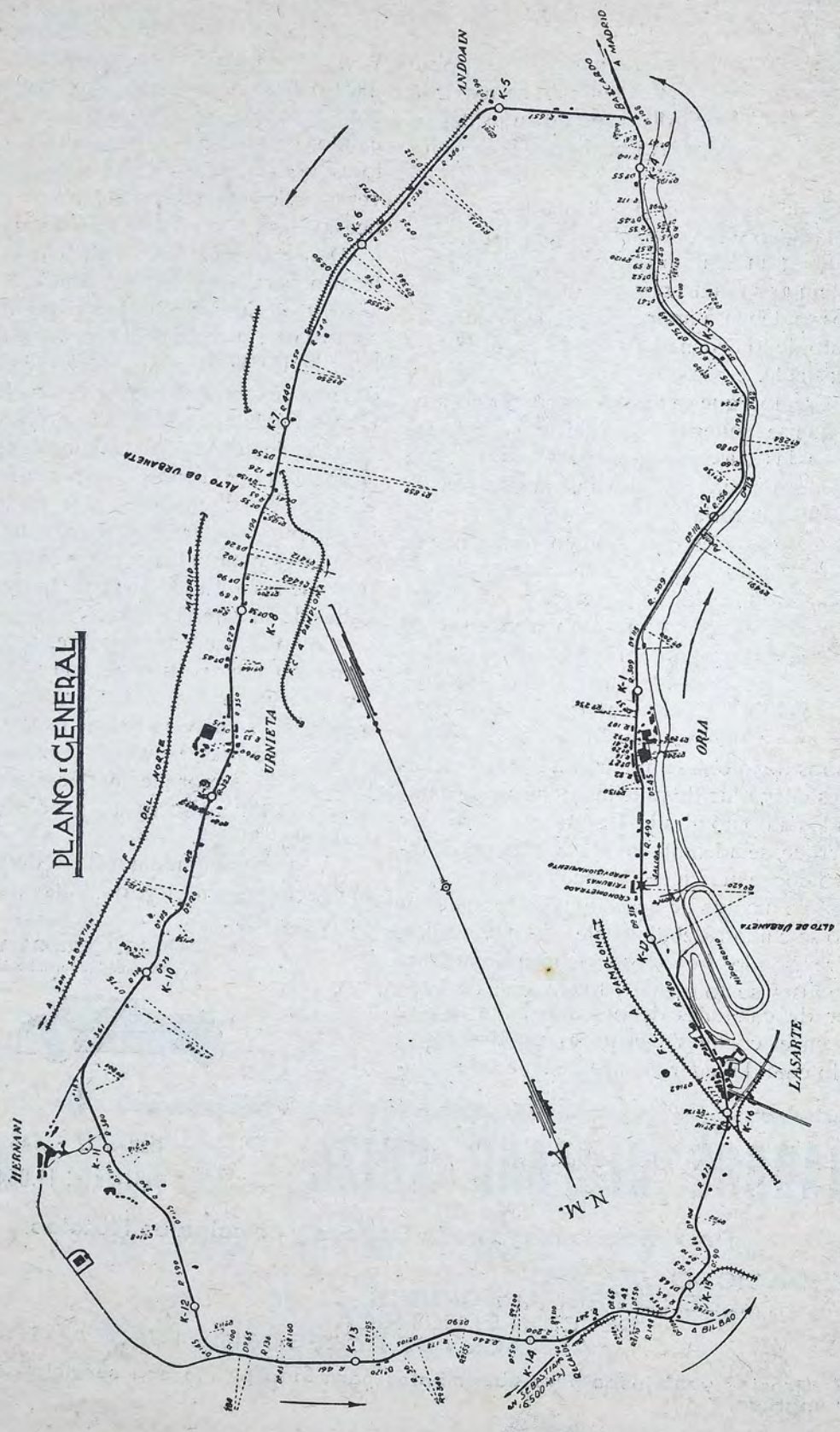
Teléfonos: 11.054 y 13.914

Próximo a la playa de la Concha y principales Hoteles.

ESPACIOSO GARAGE
TALLER DE REPARACIONES
SECCION ELECTRICA
ALMACEN DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

Precios ventajosos para automóviles para todo el año con servicio de lavado y engrase.

CIRCUITO DE LASARTE



o — Kilómetro
R Recta

D° Desarrollo de la carrera
R° Radio

—> Dirección de la carrera



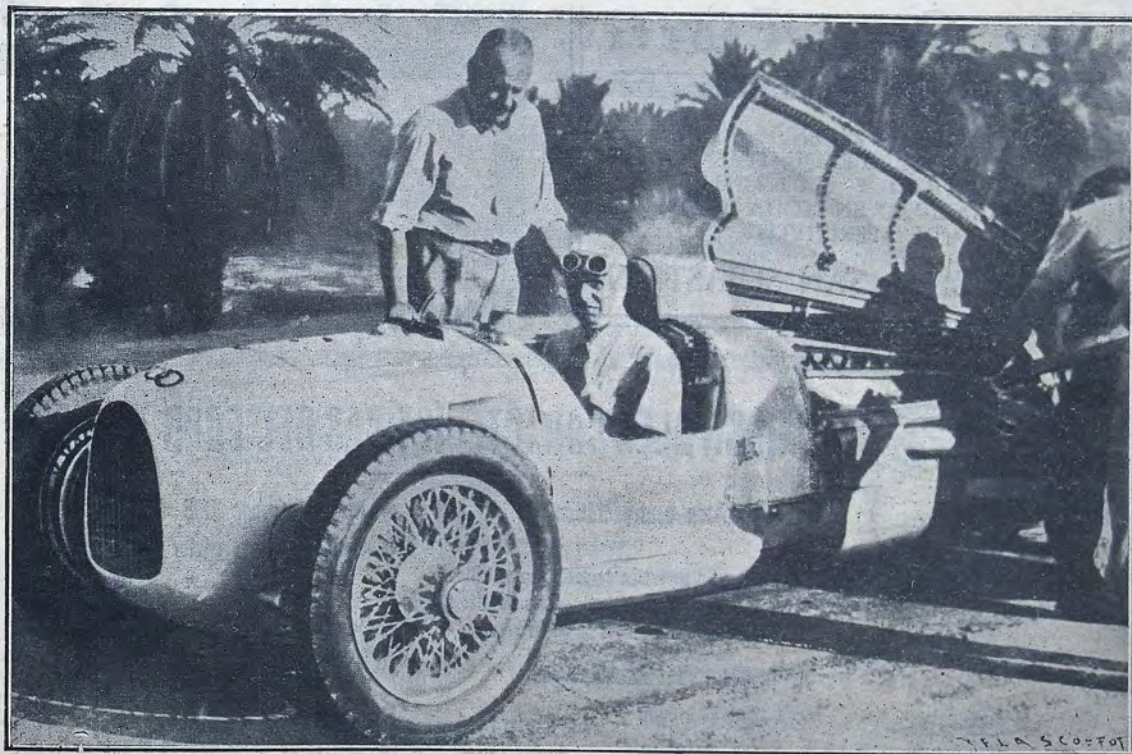
FAGIOLI
Piloto de la Casa «Mercedes»



ROSEMEYER.—«As» del volante de la Casa Auto-Unión
a quien veremos por primera vez en el
Circuito de Lasarte



CARACCIOLA
Piloto de la Casa «Mercedes»



VARZI.—Excelente corredor de la Casa Auto-Unión

LABORDE H^{NOS} S. L.
ANDOAIN **Teléfono 71-57**

Fabricantes del estabilizador STABIFIX adoptado por los mayores transportistas:

Compañía Autobuses Vascongados, Transportes de Pescados Castells, La Estellesa, Transportes Buruteján y Martínez, Autobuses San Sebastián Tolosa, La Roncalesa, La Tafallesa, Transporte de Toros de Pablo Martínez Express Irún Madrid, Autobuses Bengoechea, etc., etc.

BALLESTAS Y BALLESTINES SUPLETORIOS para turismo, camionetas y camiones, de aceros especiales templados eléctricamente, de máxima elasticidad y resistencia

Taller de montaje y reparación en el acto de **BALLESTAS** y de todo lo referente a la suspensión de los chasis

CONSULTE PRECIOS AL 71-57

Restaurant Derteano
 ANTES AMA VIRGIÑA

PLATOS TÍPICOS DEL PAÍS
 ESPECIALIDAD EN PESCADOS
 - - - Y MARISCOS - - -

Muelle, Subida al Castillo - Teléfono 15.037

SAN SEBASTIAN

Bar Ongi-Etorri

CASA EXCLUSIVA EN MARISCOS
 CERVEZAS EXQUISITAS
 MARZO Y MUNICH
 ESPECIALIDAD EN TODA CLASE
 DE APERITIVOS

FUENTERRABIA, 15
 TELEFONO 1-20-51

SAN SEBASTIAN

¿Cómo
 se cura el estreñimiento?

PUES MUY FACIL

USANDO

MIELINA

el mejor laxante



PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL FORD V-8 1935



- Suspensión centroestática
(todos los pasajeros entre ejes)
- Nueva distribución de peso - nuevas ballestas de montaje centroestático - ruedas de diámetro reducido, con neumáticos de mayor sección.
- Nuevos frenos autocéntricos
- Nuevo embrague
- Nueva dirección
- Nuevo bastidor 1935
- Ventilación del cárter
(evitando la dilución del aceite y reduciendo la frecuencia de los cambios periódicos)
- Nuevas carrocerías
- Nuevos tipos
- Nuevos interiores
- Cristal de seguridad en el equipo íntegro

PALMARES

del Circuito de San Sebastián



1923

GRAN CARRERA DE MOTOCICLETAS

Clasificación general:

1. Eduardo Landa, 450 kilómetros en 3 horas, 59 m. 16 s. (Velocidad media por hora, 90 kilómetros.)
2. Riganti, en 4 h. 19 m. 34 segundos.
3. Grémont Pean, en 4 h. 33 m. 32 s. (Primero en su categoría.)

La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubriendo los 17,750 kilómetros en 10 m. 20 segundos.

PREMIO DE SIDECARS

Clasificación general:

1. Vicente Naue, 270 kilómetros en 2 h. 53 m. 57 segundos. (Media, 73 kilómetros 800 metros por hora.)
2. Villar, en 3 h. 50 m. 45 segundos.
3. P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 segundos.

La vuelta más rápida, Vicente Naue, 17,750 kilómetros en 12 m. 25 segundos.

GRAN PREMIO DE TURISMO

Primera categoría:

1. Sastrústegui, "Bugatti", 106 kilómetros 500 m. en 1 hora, 14 m. (Media, 86 kilómetros 667 m. por hora.)
2. Espée, "Bugatti", en 1 h. 16 m. 4 segundos.
3. Pruner, "Citroen", en 1 h. 29 m. 39 segundos.

Segunda categoría:

1. Martín, "Bigan", 117 kilómetros 500 m. en 1 h. 57 m. 34 s. (Media, 91 kilómetros 358 m por hora.)
2. Belven, "Delage", en 1 h. 58 m. 6 segundos.

Tercera Categoría:

No se clasificó ningún corredor.

Cuarta categoría:

1. Dubonet, "Hispano-Suiza", 443 kilómetros 700 m. en 4 h. 52 m. 52 s. (Media, 91 kilómetros 650 metros por hora.)
 2. Garnier, "Hispano-Suiza", 4 h. 59 m. 2 segundos.
 3. Boyriven, "Hispano-Suiza", 5 h. 13 m. 23 segundos.
- La vuelta más rápida, Dubonet en 9 m. 26 segundos. (Media, 113, 310 m. por hora.)

PRUEBAS DE ATOCICLOS

Categoría 1.100 c. c.s

1. Bueno, "Salmson", 461 kilómetros 500 m. en 5 h. 39 m. 14 s. (Media, 82 kilómetros por hora.)
2. Benoist "Salmson", 5 h. 50 m. 15 segundos.
3. Mauve, "Mauve", en 6 h. 10 m. 43 s. (Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar.)

Categoría 750 c. c.:

1. Palazón, "Senechal", en 6 h. 00 m. 50 s. (Media, 76 kilómetros 350 m. por hora.)
2. Sierra, "B. N. C.", en 6 horas, 20 m. 26 s. (Sólo dió 23 vueltas al Circuito.)

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

1. Guyot, "Rolland Pilain", 443 kilómetros 750 m. en 4 horas 45 m. 57 s. (Media, 93 kilómetros 773 m. por hora.)
 2. Delalande, "Rolland Pilain", en 5 h. 19 m. 20 s.
 3. Halmovich, "Ballot", en 5 h. 37 m. 16 segundos.
- La vuelta más rápida, Guyot, en 10 m. 9 s. (Media de 105 kilómetros 300 m. a la hora.)

GRAN PREMIO DE VOITURETTES

1. Barón de L'Epée, "Bugatti", 587 kilómetros 995 m. en 6 h. 54 m. 22 s. (Media, 85 kilómetros 58 m. por hora.)
 2. De Vizcaya, "Elizalde", en 7 h. 25 m. 46 segundos.
 3. Sastrústegui, "Elizalde", en 7 h. 25 m. 46 segundos.
- La vuelta más rápida, Benoist "Salmson", con 11 m. 6 segundos. (Media, 96 kilómetros 297 m. a la hora.)

GRAN PREMIO DE MOTOCICLETAS

Categoría A.:

1. Marc, "Alcyon", 266, 250 kilómetros en 3 h. 4 m. 24 segundos. (Media, 87,020 kilómetros a la hora.)
 2. Jolly, "Alcyon", en 3 h. 16 m. 17 segundos.
 3. Cantó, "Velocette", en 3 h. 43 m. 17 s.
- La vuelta más rápida, Marc, en 11 m. 17,8 segundos.

Categoría B:

1. Mateos, "Douglas", 355 kilómetros en 4 horas 14 m. 32,8 segundos. (Media, 84,055 kilómetros por hora.)

FERNANDO BARDANE

Auto - Electricidad

Calle Zabaleta, núm. 40 - SAN SEBASTIAN - Teléfono núm. 12.339

Baterías «WILLARD» legítimas Americanas
Repuestos legítimos «DELCO-REMY» - «AUTO-LITE» - «NORTH-EAST» - BOCH» - «SEV» etc.

TRABAJOS GARANTIZADOS

Exposición y Talleres de Aparatos de Radio { Radio Guipúzcoa
Echaide, núm. 7

Bolsa Automovilista

A. IZAGUIRRE

Gran surtido de neumáticos

Pirelli

Michelin

Firestone - Hispania

Dunlop

Bandajes macizos - Accesorios - Lubrificantes

Miracruz, 22 - Teléfono 1-09-51

San Sebastián

GALVANOPLASTIA

SECCION ESPECIAL PARA
EL CROMADO DE TODA
CLASE DE PIEZAS PARA
- - - AUTOMOVILES - - -

ESRVICIO RAPIDO Y ESMERADO

Consulte precios al teléf. 1-04-51

Columbia Graphophone Company
S. A. E.

Eustasio de Amilibia, núm. 3

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

J M A Z

Trabajos garantizados - Presupuestos gratis

Tomás Gros, 5

Teléfono 1-33-59

San Sebastián

2. Walley, "Douglas", en 4 h. 44 m. 51 segundos.
La vuelta más rápida, Walley, en 11 m. 4 segundos.

Categoría C.:

1. Fuentes, "Harlee", 433,750 kilómetros en 5 h. 53 m. 34,6 segundos. (Media, 75,629 kilómetros por hora.)
2. Arteche, "Harley", en 5 h. 53 m. 44 segundos.
Vuelta más rápida, Fuentes, en 11 m. 31 segundos.

GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPUZCOA

Primera categoría:

1. Leblanc, "Salmson", 177,50 kilómetros en 2 h. 8 m. 55,4 segundos. (Media, 82, 600 kilómetros por hora.)
2. Rigal, "Aries", en 2 h. 9 m. 33,4 segundos.
3. Bloch, "Amílcar", en 2 h. 19 m. 21,8 segundos.

Segunda categoría:

1. Sailer, "Mercedes", 213 kilómetros en 2 h. 38 m. 27 segundos 8. (Media de 80,50 kilómetros por hora.)
2. Peris, "Aurea", en 2 h. 43 m. 51 segundos 6.

Tercera categoría:

1. Matthis, "Bignan", 319,300 kilómetros en 3 h. 41 m. 17 segundos 2. (Media, 86,631 kilómetros por hora.)
2. Springel, "Bignan", en 3 h. 51 m. 48 segundos.
3. Maserati, "Diato", en 4 h. 15 m. 37 segundos.

Cuarta categoría:

1. Laly, "Aries", 355 kilómetros en 4 h. 13 m. 9 segundos 2. (Media, 84,130 kilómetros por hora.)

Quinta categoría:

1. Courcelles, "Lorraine-Dietrich", 408,250 kilómetros en 4 horas, 43 m. 19 s. (Media, 86 kilómetros 460 m. por hora.)

Sexta categoría:

1. Gartner, "Mercedes", 443,750 kilómetros.

Clasificación general:

1. Leblanc, "Salmson"
2. Matthis "Bignan".

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

1. Seagrave, "Sumbean", 621, 250 kilómetros (35 vueltas), en 6 h. 1 m. 19 segundos 6. (Media, 103, 190 kilómetros por hora.)
2. Constantini, "Bugatti", en 6 h. 2 m. 44 s. 4.
3. Morel "Delage", en 6 h. 3 m. 49 segundos.
4. Divo, "Delage", en 6 h. 11 m. 10 segundos 8.
5. De Vizcaya, "Bugatti", en 6 h. 29 m. 9 segundos 4.

6. Chasagne, "Bugatti", en 6 h. 46 m. 29 segundos 9.
La vuelta más rápida, Constantini, "Bugatti", en 9 minutos 15 segundos 2.5.

1925

II GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS
(30 vueltas; 531 km.)

Categoría 1.100 c. c.:

1. Casse, "Salmson", en 5 h. 36 m. 10 segundos. (Media 94 kilómetros 82 m. por hora.)

Categoría 750 c. c.:

1. Zubiaga, "Austin", en 6 h. 48 m. 43 segundos 2-10 (Media, 91 kilómetros 780 metros por hora.)
Vuelta más rápida en la categoría B: Casse, 10 m. 2 s (Media, 105 kilómetros 947 m. por hora.)



LOUIS CHIRON

- Vuelta más rápida en la categoría A: Zubiaga, en 11 minutos 10 segundos. (Media, 95 kilómetros 104 metros por hora.)

Copa de S. A. R. el Principe de Asturias:

1. Zubiaga, 18.330.942,5.
2. Casse, 22.146.660.

Copa Packard:

Tiempo más rápido: Casse, 20.170 segundos
Tiempo más lento: Arteche, 26.567 segundos 4.10.
Corredores que pueden concursar a la Copa por hallar dentro de la fórmula del apartado tercero de Reglament

- Casse: T—20.170 segundos.
Uribesalgo: T—21.939,2 "
Marandet: T.—22.017 "

Los restantes quedan eliminados por no reunir dichas condiciones.

CHEVROLET

CONCESIONARIO:

LEONCIO GARNIER

Miracruz 9

Teléfono 11404

SAN SEBASTIAN



BRAUCHITSCH de la Casa Mercedes

Regularidad:

1. Marandet, 16 m. 18 segundos.
2. Casse, 24 m. 21 segundos 6-10.

La Copa Packard es adjudicada por lo tanto a Marandet sobre coche S. A. R. A.

III GRAN PREMIO DE GUIPUZCOA
(Turismo: Doce horas)

Categoría C:

1. Rigal, "Peugeot", 1.144 kilómetros 732 m. (Media de 95 kilómetros 94 m. por hora.)
2. Nicolás Diels, "Excelsior", 1.113 kilómetros 187 m. (Media, 92 kilómetros 765 metros por hora.)

Categoría E:

1. De Duck-Degrose, "Ballot", 1.190 kilómetros 504 m. (Media, 98 kilómetros 375 m. por hora.)
2. Foresti, Bolestiero, "O. M." 1.097 kilómetros 813 m. (Media, 91 kilómetros 484 m. por hora.)
3. Minoia Morande, "O. M." 1.066 kilómetros 592 m.

(Media, 88 kilómetros 872 m. por hora.)

Categoría F:

1. Sabipa, "Bugatti", 1.105 kilómetros 722 metros (Media, 87 kilómetros 872 m. por hora.)

Copa de S. M. la Reina:

De Duck-Decrose, 1.180 kilómetros 504 metros.

Trofeo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa:

1. De Duck-Decrose, 15.789.
2. Sabipa, 8.038.
3. Boillot-Bigal, 6.175.

II GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN
(40 vueltas: 708 km.)

1. Divo, "Delage", en 5 h. 45 m. 1 segundo 6-10. (Media, 123 kilómetros 249 metros por hora.)
2. Benoist, "Delage", en 5 h. 55 m. 43 segundos.
3. Thomas, "Delage", en 5 h. 56 m. 26 segundos 2-10.
4. P. de Vizcaya, "Bugatti", en 6 h. 1 m. 45 segundos.
5. F. de Vizcaya, "Bugatti", en 6 h. 18 m. 39 segundos 4-10.
6. Goux, "Bugatti".
7. Lehoux, "Bugatti".

La vuelta más rápida, Divo, en 8 m. 6 segundos 8-10.
Record de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 segundos 6-10 a 133,584 kilómetros por hora.

1926

GRAN PREMIO DE EUROPA
(45 vueltas: 779 km. 175 m.)

1. Goux, "Bugatti", 6 h. 51 m. 52 s. (Media, 113 km. 513 m. por hora.)
2. Bourlier-Senechal, "Delage", 6 h. 59 m. 52 segundos
3. Constantini, "Bugatti", 7 h. 28 m. 18 segundos.
4. Morel-Benoist, "Delage", parado en las 41 vueltas.
5. Minoia Dupier, "Bugatti", parado en las 41 vueltas.
6. Benoist-cagner, "Delage", parado en las 34 vueltas.

GRAN PREMIO DE TURISMO
(XII Horas)

Categoría G:

1. Manso de Zúñiga-Leonard, "Chenard-Walcker", 1.245 kilómetros 372 m. a una media de 103 kilómetros 780 metros por hora.
2. Lagache-Pizard, "Chenard Walcker", 1.229 kilómetros 345 metros a una media de 102 kilómetros 445 m.
3. Senechal, "Senechal", 1.043 kilómetros 444 m. a una media de 86 kilómetros 953 metros.

LA CASA

E L A N D O R R A N O

Lencería fina — Camisería — Géneros de punto — Novedades

FUNDADA EN 1860

Garibáy, 11 SAN SEBASTIAN Peñafiorida, 8

Categoría E:

1. Minoia-Morandi, "O. M." 1.128 kilómetros 529 metros a una media de 94 kilómetros 701 m.
2. Ballester-Danieli, "O. M." 1.059 kilómetros 278 metros a una media de 88 kilómetros 890 metros
3. Rost-Ladhier, "Georges Irat", 1.058 kilómetros 792 metros a una media de 88 kilómetros 701 metros.

TURISTA, ATENCION
Tengo el honor de ofrecer mis servicios con mi cono- cidísimo e incansable LINGOLIN proclamado universalmente «Emperador de las carreteras».
Con documentación interna- cional completa

COMODIDAD, SEGURIDAD, RAPIDEZ
TURISTAS: para viajes al Norte de Africa, precios muy interesantes.

C. ARRUBARRENA
I R U N Teléf. 3-96
Iglesia, 23

Categoría C.:

1. Boillot-Letalleur, "Peugeot", 1.083 kilómetros 074 m a una media de 100 kilómetros 787 m.
2. Rigal-Serre, "Peugeot", 1.083 kilómetros a una media de 100 kilómetros 295 metros.

Categoría B:

1. Merz-Gatner, "Mercedes", 1.069 kilómetros 074 m a una media de 101 kilómetros 816 metros.
2. Caracciola-Kulharte, "Mercedes", 1.067, kilómetros 153 metros a una media de 101 kilómetros 633 m.
3. Wagner-Walb, "Mercedes", 1.055 kilómetros 685 m a una media de 100 kilómetros 541 metros.

Clasificación geenal: Manso de Zúñiga-Leonard, "Che- rnard-Walcker".

GRAN PREMIO DE ESPAÑA
(40 vueltas; 692 km. 600 m.)

1. Constantini "Bugatti", en 5 h. 35 m. 47 s. (Media, 123 kilómetros 776 m. por hora.)
 2. Goux, "Bugatti", en 5 h. 52 m. 15 segundos (Media, 117 kilómetros 964 metros por hora.)
 3. eagner, "Delage", en 5 h. 56 m. 57 s. (Media, 116 kilómetros 425 metros por hora.)
 4. Minoia, "Bugatti", en 5 h. 57 m. 26 segundos.
 5. Ferry, "Bugatti", parado en la vuelta 33.
- Record de la vuelta: Constantini, "Bugatti", en 7 m. 40 segundos. (Velocidad media, 135 kilómetros 214 metros por hora.)

1927

V GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Clasificación general:

1. Materasi, "Bugatti", en 5 h. 28 m. 09 segundos. (Velocidad media, 126,795 kilómetros por hora.)
2. Dubonet, "Bugatti", en 5 h. 32 m. 11 segundos.
3. Conelli, "Bugatti", en 5 h. 40 m. 30 segundos.
4. Chiron, "Bugatti", en 5 h. 59 m. 45 segundos.
5. Bret, "Bugatti", en 6 h. 21 m. 56 segundos.
6. De Maleplane, "B. U. C."

Categoría 1.100 c. c.:

1. Martín, "Amflear", en 6 h. 25 m. 34 s. (Velocidad media, 107, 844 kilómetros por hora.)
2. Jourdan, "Salmson", en 7 h. 11 m. 22 segundos. Vuelta más rápida. Record del Circuito: Materasi. Tiem- po 7 minutos 26 segundos. Velocidad media, 139,762 kilómetros.

V GRAN PREMIO DE GUIPUZCOA
(Criterium de las XII Horas)

Clasificación por categorías:

Categoría C.:

1. "Peugeot" Rigal-Serre, 1.187 kilómetros 168 m.
2. "Lorraine", Blisson-Bloch, 1.171 kilómetros 547 m.

Categoría D.:

1. "Aries", Laly-Chassagne, 1.146 kilómetros 359 m.
2. "Aries", Duray-Chassagne, 1.104 kilómetros 469 m

Categoría E.:

1. "Georges Irat", Ros-Lehoux, 1.136 kilómetros 897 m.
2. "Bignan", Clause-Gros, 1.110 kilómetros 642 m.

Categoría G.:

1. "E. H. P.", Bouriat-Bussiene 1.155, 533 m.

Clasificación general:

1. Benoist, sobre "Delage", en 5 h. 20 m. 45 s. (Veloci- dad media, 129 kilómetros 592 m. por hora.)
2. Conelli, sobre "Bugatti", en 5 h. 23 m. 01 s. 9-10.
3. Bourlier, sobre "Delage", en 5 h. 29 m. 12 s. 5-10. Vuelta más rápida, 7 minutos 33 segundos 2-10. (Ve- locidad media, 137,602 kilómetros por hora.)

1928

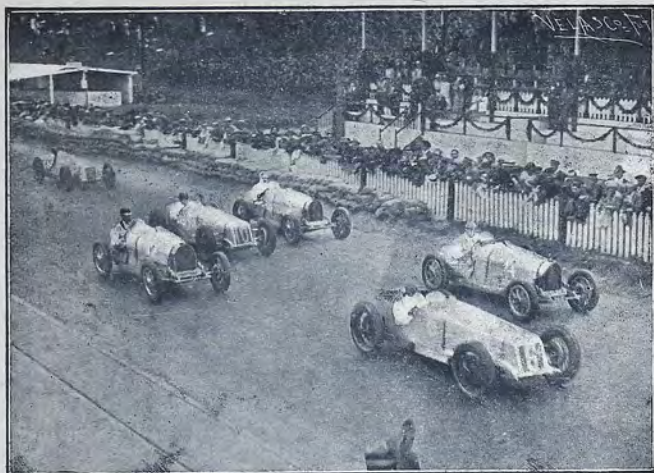
GRAN PREMIO DE ESPAÑA
29 julio 1928

Coches categoría Sport:

1. Chirón, "Bugatti", 2 h. 25 m. 44 s.
2. Bouriano, "Bugatti", 2 h. 30 m. 15 segundos.
3. Delamer, "E. H. P.", 2 h. 30 m. 39 segundos.
4. Christin, "Lombard", 2 h. 35 m. 44 segundos.
5. Laly, "Aries".

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN
40 vueltas al Circuito, 692,500 kilómetros
25 julio 1928

1. Luis Chiron, "Bugatti", en 5 h. 20 m. 30 segundos. (Velocidad media, 129 kilómetros 659 m. Record.)
 2. Roberto Benoist, en 5 h. 22 m. 55 segundos.
 3. Lehoux, en 5 h. 35 m. 34 segundos.
 4. Blancas, 6 h. 4 m. 46 segundos.
- Vuelta más rápida, Luis Chiron en 7 minutos 19 segun



Salida de un Gran Premio

des. Velocidad media, 141 kilómetros 764 metros. (Record de lCircuito).

1929

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN
40 vueltas al Circuito, 692,500 kilómetros
25 julio 1929

1. Luis Chiron, sobre "Bugatti", en 5 h. 57 m. 6-10.
 2. Pillepe, sobre "Bugatti", en 6 h. 2 m. 59 segundos.
 3. Lehoux, sobre "Bugatti", en 6 h. 4 m. 18 segundos.
 4. Dreyfus, sobre "Bugatti", en 6 h. 10 m. 5 segundos.
- El vencedor: velocidad media, 116 kilómetros 119 m. por hora.

1930

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN
(30 vueltas al Circuito; 519,450 km.)

1. Achilles Varzi, sobre "Maseratti", en 3 h. 43 m. 4 segundos 8-10.
2. Comte, Maggi, sobre "Maseratti", en 4 h. 5 m. 3 segundos 8-10.
3. Ferrand, sobre "Peugeot", en 4 h. 10 m. 10 segundos 810.



GARAGE Y ESTACION-SERVICIO:
GARAGE CANTABRICO - TEL. 12.375

La más moderna instalación de engrase a **ALTA PRESION**

4. Fourni, sobre "Bugatti", en 4 h. 13 m. 58 segundos 7-10.

Vuelta más rápida: Varzi, en 7 m. 6 segundos 3-10. (Velocidad media, 146 kilómetros 564 metros.)

1933

GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN
(30 vueltas al Circuito; 519, 456 km.)

1. Luis Chiron; que ha dado las treinta vueltas al Circuito sobre "Alfa Romeo", en 3 h. 50 m. 57 segundos 4-10. A una media de 134,092 por hora. (Copa del Presidente de la República y 20.000 pesetas.)
2. Luigi Fagioli, sobre "Alfa Romeo", en 3 h. 55 m. 21 segundos 8-10. A una media de 132,034 por hora. (Copa de don Ramón Narvaez y 10.000 pesetas.)
3. André Lehoux, sobre "Bugatti", en 4 h. 12 m. 49 segundos 8-10. A una media de 123,043 por hora. (5.000 pesetas.)
4. Achilles Varzi, sobre "Bugatti", en 4 h. 14 m. 14 segundos 4-10. Media 122,704. (2.500 pesetas.)
5. Wimille, sobre "Alfa Romeo", en 4 h. 15 m. 57 segundos 4-10. (Media, 121, 745).
6. Dreyfus, sobre "Bugatti", a vuelta y media.

La copa "Omnia", y el premio de 1.500 pesetas destinadas al corredor que estableciera el nuevo "record" de la vuelta, para Tazio Nuvolari, que en su vuelta décimocuarta tardó 6 minutos 40 segundos 2-10, lo que supone una media de 155,757 por hora.

El premio especial de 500 pesetas, para el corredor clasificado que diera la vuelta más rápida, fué atribuido a Chiron, que en su vuelta octava tardó 6 minutos 48 segundos 4-10 lo que supone una media de 152,629 de media horaria.

1934

X GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Clasificación oficial:

1. Fagioli, "Mercedes Benz", en 3 h. 19 m. 41 segundos 6. (Velocidad media, 156,064 kilómetros por hora.) Copa de S. E. el Presidente de la República y 20.000 pesetas.
 2. Caracciola, "Mercedes Benz", en 3 h. 20 m. 24 segundos 4. (Velocidad media, 155,518 kilómetros por hora.) Copa del Marqués de Espeja y 10.000 pesetas.
 3. Nuvolari, "Bugatti", en 3 h. 20 m. 48 segundos. (Velocidad media, 155,214 kilómetros por hora.) 5.000 pesetas.
 4. Leiningen Von Stuck, "Auto Unión", en 3 h. 21 m. 03 segundos 6. (Velocidad media, 155,013 kilómetros por hora.) 2.500 pesetas.
 5. Varzi, "Alfa Romeo", en 3 h. 21 m. 50 segundos 2. (Velocidad media, 154,416 kilómetros por hora.)
 6. Wimille, "Bugatti", en 3 h. 26 m. 29 segundos 8. (Velocidad media, 150,932 kilómetros por hora.)
- Vuelta más rápida (Recor de Lasarte), Dreyfus, "Bugatti" en 6 minutos y 10 segundos, a una media de 168,470 kilómetros por hora. (Copa y 2.000 pesetas de la Cia. "Omnia" y 500 pesetas del Automóvil Club de Guipúzcoa.

RESTAURANT DE LAS TRIBUNAS

perfectamente organizado, atendido y garantizado por el

Restaurant **LA BELLA EASO**

1.er ORDEN

Jefe de cocina: FRANCISCO BARANDIARAN

Tres turnos para los almuerzos

1.º a las 11 — 2.º a las 12 1/2 — 3.º a la 1 1/2

Plaza Easo, 7

SAN SEBASTIAN

Por fin de estación liquidamos

a cualquier precio los **KIMONOS BORDADOS**

PIJAMAS Y MANTONES DE MANILA

Nota: Kimono lavable, 22,90 ptas. (solo uno por cliente)

Bajos del Teatro Victoria Eugenia

Bar-Restaurant **OQUENDO**

Oquendo, 8

Teléfono 10.736

UN NOMBRE



UNA GARANTIA

KRUPP-DIESEL
CAMIONES Y OMNIBUS

DELEGACION para Guipúzcoa,
Navarra y Rioja



SAN SEBASTIAN
PRIM, 34
TELEFONO 14.951

RELACION de transferencias de automóviles diligenciadas por la Jefa-

AUTOMOVIL		CEDENTE		ADQUIRENTE	
Marca	Número de matrícula	NOMBRE	DOMICILIO	NOMBRE	DOMICILIO
Hispano Sulza	1180	«La Oñatiarra»	Oñate	Sres. Aoha y Compañía	Oñate
Renault	2025	Marqués del Nervión	Sevilla	Miguel Medina Servantes	Sevilla.-Plza. Terceros
Fiat	2456	Melchor Ergerique	Gambados (Pontevedra)	Celedonio Rodriguez	Vigo
Citroen	2602	Felipa Godón	S. S.-Prim, 37	Javier Gorria Aleman	Pamplona.-Tacomera, 6
»	2606	José Soriano	Algeciras	Miguel López Bascoso	Algeciras
Renault	2754	Roberto Yarzabal	Alza	Bino Jáuregui	Pasajes
Citroen	2801	Francisco Biebra	Jaca	Bias Asun	Jaca
Hispano Sulza	2890	Hípólito Lázaro	Madrid.-Santa Engracia	M. San José Ibañez	Madrid.-B. de Herreros
Cleveland	3325	Gabino Pérez	Ejea de los Caballeros	Angel, Cía Cubañas	Ejea de los Caballeros
Citroen	3335	Francisco Martínez	Alicante.-Plza. República	E. Ferrández García	Aldre.-Sagasta, 7
Renault	3442	Adrian Sánchez	Cebreros (Avila)	Fernando Moro	Cebreros (Avila)
Alcyon	3519	Mariano Oreja	Pamplona	Emilio Iñigo	Peralta
Citroen	3543	Rufino Ormaechea	Vitoria.-Libertad, 16	Pedro Gochicoa	Vitoria.-Cachán, 2
Renault	3628	María Echeverría	Irún	Justo Hernández Sancho	Irún.-Alhóndiga, 2
Talbot	3745	Florencio Pérez Conde	San Sebastián	Miguel García Rojo	S. S.-San Bartolón 6, 9
Fiat	3747	Ignacio Urdangarin	S. S.-Hernani, 25	Wenceslao Ustaris	Pasajes Ancho
D. Boutón	3911	Máximo Romero	Plza. Bilbao, 1	Teodoro Arrese-Igor	S. S.-Usandizaga, 11
Citroen	4065	Roque Arocena	Cestona	F. Aranceta y F. Beiztegui	Elgueta
»	4103	Hidráulica del Urederra	Pamplona	José Gonicho Santesteban	Pamplona.-Leyre, 3
Peugeot	4317	Eugenio Lonjaiz	Biarritz	Pedro Tornero Sagardoy	Pl. Consejo, 3
Talbot	4387	Pascual Bernard	Zaragoza.-M. Sancho, 46	Santos Lafuente García	Zaragoza.-Iglesia, 4
Terrot	4473	Vicente Zubeldia	Tolosa	Isaac Eguren Ibarguren	Tolosa
Dodge	4494	Luis Zulaica	S. S.-Narrica, 15	Sres. Laboa y Cía.	S. S.-Plza. Constitución
Voisin	4521	Vizconde de Escoriaza	Matilde-enea	Guillermo Andaluz	Alhama de Aragón
Citroen	4876	Francisco Navarro	Zaragoza.-Zurita	Dionisio Calahorra	C. del Río Alhama.-Logroño
»	4892	Ceferino Ayastuy	Oñate	Pedro Berecibar	Mondragón
Terrot	4932	Francisco Atorrasagasti	S. S.-Martutene	José Lacasa Masonet	S. S.-Urdaneta, 20
Citroen	4940	Andrés Unsain	Villafranca de Oria	Juan Miranda Martínez	F. Calbetón, 24
»	4940	Juan Miranda Martínez	S. S.-F. Calbetón, 24	Basilio Casillas	Bribiesca
Renault	5014	Salvador Miret	Zaragoza.- Zurita, 7	Tomás Calvo	Zaragoza.-M. Servet, 23
Citroen	5038	Antonio Sánchez	Vitoria.-C. Jardín, 19	Tomás Soriano	Calvo, 17
Peugeot	5148	Manuel Martínez	S. S.-Fuenterrabía, 31	José R. Morguera	Bilbao.-Plza. Mercado, 3
Talbot	5170	Agustín Cabra	Príncipe, 24	Genaro Michelena	Oyarzun
Renault	5196	H. Hospitalarios de S. J. de Dios	Mondragón	José Reyes	S. S.-Easo, 5 (bajo)
Triumph	5469	Santiago Díez	Vera del Bidasoa	Macario Aós Villanueva	Valcarlos
Fiat	5470	Luis Ortiz de Arri	S. S.-Gueteria, 10	Vidal Lahidalga	Alza
Buick	5485	Valentín Fernández	31 de Agosto, 10	Juan Bautista Fernández	S. S.-Gallurde
Citroen	5504	Alfredo Nedgen	Prim, 59	Francisco Urbietá	Vergara, 11
»	5552	Jerónimo Sáez	Amara, 7	Juan Múgica	Tolosa
Renault	5577	Fernando Cuesta	Urbietá, 50	Manuel Segura Gómez	Tolosa
Buick	5759	Juan Múgica	Tolosa	José Arceluz Errasti	Pamplona.-San Lorenzo
Imperia	5858	José Alonso López	S. S.-Alameda, 17	Emilio Elorz Flamarique	Ermua
B. S. A.	6015	José Laureda	Eibar	José M. ^a Ostolaza	Villafranca de Oria
Renault	6065	Bautista Arandía	Alegría de Oria	Andrés Ibañez	S. S.-José M. ^a Soroa, 6
Citroen	6160	Nicolas Domeq Martín	S. S.-Urdaneta, 20	Julian Rodriguez Salas	P. de Sagües, 3
»	6160	Julian Rodriguez Salas	José M. ^a Soroa, 6	Concepción Lacoriqueta	Miraconcha, 15
Ford	6334	Mateo Barcos	Usandizaga, 19	Dolores Moya Zamora	Miracruz, 5
Fiat	6510	Dolores Moya Zamora	Miraconcha, 15	Agencia Odriozola, S. L.	Idiazábal
Citroen	6521	Sres. Barench y Arregui	Ramón y Cajal, 5	José Francisco Auzmendi	S. S.-Villa Urquiola
Chrysler	6531	José Alfredo Saralegui	Pedro Egaña, 2	Nicomedes Churruca	Lasarte (Hernani)
Naso	6690	Aceros Lasarte, S. A.	Lasarte (Hernani)	Pedro Olaiz	Lasarte (Hernani)
Citroen	6693	Cesáreo Irigoyen	Pamplona.-Estafeta, 6	Juan Zumárraga	Valcarlos (Navarra)
Renault	6767	Eduardo de Castro	Bilbao.-Lamana, 1	Igeacio Oleagordia	Bilbao.- Somera, 13
Marmón	6865	María González de Ruiz	A. Urquijo, 66	Cesáreo Ruiz Espunex	A. Urquijo, 66
Chrysler	6923	Luis Larrañaga y Mendía	Irún	Tiburcio Arregui	S. S.-Plaza Alameda, 3
Fiat	7068	Francisco Otaegui	Pasajes	Angel Otaegui Errazquin	Pasajes
Ford	7076	Francisco Sanchez Alba	Logroño	Cooperativa P. de C. M. C. S. A.	S. S.-Avenida, 4
Saurer	7311	Juan Arcocha	Ondarroa	Iluminada Echaniz	Bilbao.-Ibañez, 12
Chevrolet	6466	Francisco Ocharán y Cía.	Bilbao.-Iparraguirre	Cristóbal Delgado	Encarnación, A.
Ford	7516	Juan José Ezama	Régil	Luis Olasagasti Celaya	S. S.-Prim; 12
Essex	7584	Agencia Gimenez	S. S.-Oquendo, 7	Josefina Valero	Aldamar, 32

tura de Obras públicas de Guipúzcoa durante el mes de Agosto de 1935

AUTOMOVIL		CEDENTE		ADQUIRENTE	
Marca	Número de matrícula	NOMBRE	DOMICILIO	NOMBRE	DOMICILIO
Fiat	7675	Agustina Inurrieta	Irún	José Sagaseta	Santes eban
Pakard	7711	Demetrio Jauregui	S. S.-San Martín, 52	Pilar Gastaminza	S. S.-San Martín, 52
Larrabee	7858	José Aldasoro	Villafranca de Oria	Manuel Bengoechea	Rentería
R. E. O.	7972	Andrés Ruiz Valmaseda	Calahorra	Vda. de Barrena y Sainz	Estella. P.º del Andén
Federal	8032	Eliás Calderón	Behobia-Irún	Manuel Aduriz Ugarte	Rentería
Ford	8060	Fernando de Soto	Jerez de la Frontera	Constantino Pérez	Jerez de la Frontera
»	8060	Constantino Pérez	Jerez de la Frontera	J. Antonio Florido Bueno	Saniucar de Barrameda
Federal	8087	Luis Zubia	S. S.-Narrica, 15	Sres. Laboa y Compañía	S. S.-Pza. Constitución
Standard	8158	Marcos Muñoa	San Jerónimo, 20	Martín Guelbenzu	Pamplona.-Avda. Zaragoza, 2
Triumph	8271	J. Valentín Fernández	Tolosa	Juan Elola Lezo	Tolosa
Opel	8301	Francisco Reparaz	Beasain	Macicior Hermanos	Santesteban (Navarra)
Chrysler	8311	Salvador Ehandia	Irún	Papelera de Cegama, S. A.	Cegama
Ford	8365	Fernando Zubía	San Sebastián	Agencia Odriozola S. L.	S. S.-Ronda, 2
»	8395	José Sanchiz	S. S.-Miraconcha, 7	José Torregrosa	Jativa (Valencia)
»	8328	Teodoro Múgica Aguirre	Idiazábal	Inocencio Múgica Aguirre	Idiazábal
Opel	8453	Nicomedes Churruca	S. S.-Villa Urquiola	José Arizti	S. S.-Villa Zabalegui
Austin	8838	Luis Mediluce	Paseo de Hériz	Miguel Rivilla Azcune	Cegama
G. M. C.	8860	Ramón Carbó Albuisch	Valencia.-Sagunto, 12	Autolocomoción Casanova	Valencia.-Paz. 27
»	8877	Joaquín Astiz	S. S.-Moraza, 14	Manuel Aroeena	S. S.-Avenida 14 Abril
Opel	8883	José de Orueta	Usandizaga, 3	José Agustín Guezala	Rentería
»	8905	Juan Velasco Gutiérrez	Pasajes San Pedro	Demetrio Reparaz	S. S.-Prím, 30
Ford	8975	Antonio Cachan	S. S.-Moraza, 4	David López Rodríguez	S. S.-Sanchez Tocá, 5
Renault	9073	José M.ª Prím Guridi	Araya (Alava)	Enrique Bengoechea	Oquendo, 10
Dodge	9385	Sebastián Legasa	Lesaca (Navarra)	Diego Aldanondo	Alza.-José Luis-enea
Peugeot	9409	José Francisco Almandoz	Astigarraga	Vicente Almandoz	Astigarraga
Opel	9458	José Zurrirrain	S. S.-Garibay	José A. Saralegui	S. S.-Pedro Egaña, 2
Ford	9545	Asociación de Agricultores Aratzain	Usurbil	Marcelino Bengoechea	Orio.-Barrio de Aguinaga
Chevrolet	9588	José Gayangos	San Sebastián	Zaldúa	Aguilar (Navarra)
Opel	9703	José Talmenca	Deva	Vicente Irtgoyen	S. S.-Paseo Colón, 6

RESTAURANT ANDIA

HIJOS DE NICOLASA

Espléndidas vistas - Servicio a la carta - Platos clásicos del país
ESPECIALIDADES DE LA CASA

PLATOS TIPICOS

Sopa de pescado - Purés de langosta, cigala y cangrejos - Kokochas
 Shangurro (centollo) - Chipirones en su tinta (calamares) - Bacalaos
 al pil-pil, Nicolasa y vizcaína - Paella - Cocidos etc.

CALLE ANDIA, 13

TELEFONO 16.393

SAN SEBASTIAN

EL XI GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Circuito de Lasarte — 22 de Septiembre 1935 — A las doce del mediodía

REGLAMENTO

En esta carrera rige el Código Deportivo Internacional de la A. L. A. C. R.

— Se correrá en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo la longitud del circuito de 17,315 kilómetros.

— El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 519,450 kilómetros, equivalente a 30 vueltas al circuito.

— Cilindrada y combustible libres.

— Peso máximo del vehículo sin agua, combustible ni lubricante, sin neumáticos ni rueda de repuesto: 750 kilos.

PREMIOS

Al 1.º, Copa de S. E. el Presidente de la República y 20.000 pesetas.

2.º, 10.000 ptas. — 3.º, 5.000 — 4.º, 2.500

A la vuelta más rápida al circuito (coche clasificado): 500 pesetas.

(Hemos de consignar, que todos los coches participantes, perciben importantes primas de salida).

PARTICIPANTES

Para no retrasar la edición de este número extraordinario que «*Guipúzcoa Automovilista*» dedica al XI Circuito, daremos en hoja aparte (la que servirá para puntuación de las vueltas) la lista oficial de los coches inscriptos y sus respectivos números después del sorteo.

Insertamos aquí, los equipos que han enviado su inscripción al Automovil Club de Guipúzcoa:

«Mercedes» I — Caracciola
> II — Fagioli
> III — Brauchistch

«Auto-Unión» I — Von Stuck
> II — Varzi
> III — Rosemeyer
> IIII — Pietsch

«Alfa Romeo» I — Nuvolari
> II — Chiron
> III — Deyfus

«Alfa Romeo» I — Sommer (independiente)

«Maserati» I — Siena
> II — Lehoux

«Bugatti» I — Benoist
> II — Wimiller
> III — Taruffi

«Bugatti» I — Leoz (independiente)

CARACTERISTICAS

Auto - Unión

16 cilindros en V
72,6 x 75 de alesaje y recorrido
4969 cmc. de cilindrada
4 ruedas independientes

Mercedes

8 cilindros en línea
84 x 90 de alesaje y recorrido
3989 cmc. de cilindrada
6000 revoluciones
4 ruedas independientes

Alfa Romeo

8 cilindros en línea
77 x 100 de alesaje y recorrido
3822 cmc. de cilindrada
5500 revoluciones
4 ruedas independientes

Maserati

8 cilindros en V
84 x 95,7 de alesaje y recorrido
4244 cmc. de cilindrada
5400 revoluciones
4 ruedas independientes

Bugatti

8 cilindros en línea
72 x 100 de alesaje recorrido
3257 cmc. de cilindrada
5200 revoluciones

RESTAURANT

MARICHU

LO MAS TIPICO DE LA PARTE VIEJA
COCINA A CARGO DE LA PROPIETARIA
- - - - ON PARLE FRANÇAIS - - - -

Teléfono 15.273

Pescadería, 6

SAN SEBASTIAN

GARAGE MAIZ

LOCALES ESPACIOSOS - JAULAS INDEPENDIENTES
SERVICIOS - DE AUTOS - AMBULANCIAS
Estancias - Engrases

Usandizaga, 23 y 25

Teléfono 14.148

SAN SEBASTIAN

TALLERES

GARAGE SARASTI



Martín Sarasti y C.^{ia}

Reparación de toda clase de automóviles. - Personal técnico. - Accesorios. - Neumáticos. - Esencias, Grasas, etc. - Taller de Guarnecido. - Garage amplio con jaulas independientes

CALLE SECUNDINO ESNAOLA (Barrio Gros) - Teléfono 1-30-12

Teléf. 1-30-12

SAN SEBASTIAN



Unica Fábrica de Impermeables que garantiza por TRES años todas las prendas de su fabricación

Por intervención judicial se liquidan más de 50 000 impermeables a cualquier precio

¡¡SOLO POR 30 DIAS!!

Visite nuestros escaparates y se convencerá

	PTAS.
Checos niños, todas las tallas	3,95
Gabardinas lana inglesa	18,00
Impermeables de señora buena calidad. .	3,00

¡Ojo! No confundirse. San Sebastián -- Fuenterrabía, 7



LECLERCO AÎNE

CHAPELLIER

ESPECIALIDAD EN LA CONFECCION DE GORRAS DE UNIFORME

Narrica, 18 - SAN SEBASTIAN - Teléfono 11.701



SAN SEBASTIAN

— 1935 —

XI CIRCUITO AUTOMOVILISTA

Organizado por el
AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

22 de Septiembre - A las 12 en punto del mediodía (hora española)

Gran Premio de España

(C A R R E R A D E V E L O C I D A D)

PRECIO DE LAS LOCALIDADES

(INCLUIDOS LOS IMPUESTOS)

Para los entrenamientos

Pesetas

Entrada	2
Parque de estacionamiento: Coches.	5

Para la carrera

PALCOS: Primera fila (seis asientos)	108
Id. Segunda fila (seis asientos)	150
TRIBUNAS: Primera fila (numeradas)	25
Id. 2. ^a , 3. ^a , 4. ^a , 5. ^a y 6. ^a (sin numerar).	20
LIBRE CIRCULACION.	10
PARQUE DE ESTACIONAMIENTO: Coches de turismo	15
Id. íd. Autocars	25
Id. íd. Motocicletas	5

Las localidades se hallan a la venta, todos los días, en el Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo), de once a una y de cuatro a ocho. El día de la carrera en las táquillas de Lasarte.

En las tribunas, servicio de restaurant y bar

Durante los entrenamientos, los poseedores de localidades para la carrera, a la presentación de las mismas, tendrán derecho, gratuitamente, a la entrada a las tribunas. Asimismo, los coches que ostenten el billete de Parque, podrán disfrutar, gratuitamente, de estacionamiento en el mismo.

PERIMETRO DEL CIRCUITO

17 kilómetros 315 metros

TAZZIO NUVOLARI sobre Maserati
recordman absoluto del Circuito de La-
sarte. Record de la vuelta más rápida,
155,757 kilómetros por hora.

Tiempo empleado, 6 minutos 40 s. 2/10



VELOCIDADES MEDIAS POR HORA

T. E. E. D. U. V. — Sds.	P. M. V. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.	V. M. P. H. K. M.
6 m.	7 m.	8 m.	9 m.	10 m.	11 m.	12 m.	13 m.	14 m.	15 m.	
00	173.153	148.414	129.862	115.433	103.890	94.445	86.575	79.915	74.207	69.260
01	172.670	148.061	129.592	115.218	103.717	94.302	86.454	79.813	74.118	69.183
02	172.193	147.710	129.323	115.007	103.544	94.160	86.335	79.710	74.030	69.106
03	171.719	147.361	129.055	114.795	103.373	94.018	86.215	79.609	73.943	69.029
04	171.247	147.014	128.789	114.584	103.201	93.876	86.096	79.507	73.855	68.953
05	170.778	146.668	128.523	114.374	103.031	93.735	85.977	79.406	73.768	68.877
06	170.311	146.323	128.259	114.164	102.861	93.594	85.859	79.305	73.680	68.801
07	169.847	145.981	127.995	113.956	102.691	93.454	85.741	79.204	73.593	68.725
08	169.386	145.640	127.733	113.748	102.523	93.314	85.623	79.104	73.507	68.649
09	168.927	145.300	127.472	113.533	102.354	93.174	85.506	79.003	73.420	68.574
10	168.470	144.962	127.212	113.334	102.186	93.035	85.389	78.898	73.334	68.498
11	168.016	144.626	126.953	113.128	102.019	92.897	85.272	78.804	73.247	68.423
12	167.565	144.314	126.695	112.923	101.852	92.758	85.155	78.704	73.161	68.348
13	167.115	143.957	126.438	112.719	101.686	92.621	85.039	78.605	73.076	68.273
14	166.668	143.626	126.182	112.516	101.521	92.483	84.923	78.506	72.990	68.199
15	166.224	143.296	125.927	112.313	101.356	92.346	84.808	78.407	72.905	68.124
16	165.782	142.967	125.673	112.111	101.191	92.210	84.692	78.309	72.820	68.050
17	165.342	142.640	125.420	111.910	101.027	92.073	84.578	78.210	72.735	67.976
18	164.905	142.315	125.168	111.709	100.864	91.938	84.463	78.112	72.650	67.901
19	164.470	141.990	124.917	111.509	100.701	91.802	84.349	78.015	72.565	67.826
20	164.037	141.668	124.668	111.310	100.538	91.667	84.235	77.917	72.481	67.751
21	163.606	141.346	124.419	111.112	100.376	91.533	84.121	77.820	72.397	67.676
22	163.178	141.027	124.172	110.914	100.215	91.398	84.008	77.723	72.313	67.601
23	162.752	140.708	123.924	110.717	100.054	91.265	83.895	77.626	72.229	67.526
24	162.328	140.382	123.678	110.531	99.894	91.131	83.782	77.529	72.145	67.451
25	161.906	140.076	123.433	110.325	99.734	90.998	83.669	77.433	72.062	67.376
26	161.437	139.762	123.189	110.130	99.575	90.865	83.557	77.337	71.979	67.301
27	161.070	139.449	122.946	109.936	99.416	90.733	83.445	77.241	71.896	67.226
28	160.655	139.138	122.704	109.743	99.257	90.601	83.334	77.146	71.813	67.151
29	160.242	138.828	122.463	109.550	99.100	90.470	83.222	77.050	71.730	67.076
30	159.831	138.520	122.223	109.357	98.942	90.339	83.112	76.955	71.643	67.001
31	159.422	138.212	121.984	109.166	98.786	90.208	83.001	76.860	71.566	66.926
32	159.015	137.907	121.745	108.959	98.629	90.078	82.890	76.766	71.483	66.851
33	158.611	137.602	121.508	108.785	98.477	89.949	82.780	76.671	71.402	66.776
34	158.208	137.299	121.272	108.595	98.318	89.818	82.671	76.577	71.320	66.701
35	157.808	136.997	121.036	108.406	98.163	89.689	82.561	76.483	71.238	66.626
36	157.409	136.697	120.802	108.218	98.009	89.560	82.452	76.389	71.157	66.551
37	157.013	136.398	120.568	108.031	97.855	89.431	82.343	76.296	71.076	66.476
38	156.618	136.100	120.333	107.844	97.702	89.303	82.234	76.202	70.995	66.401
39	156.226	135.803	120.104	107.658	97.549	89.175	82.126	76.109	70.914	66.326
40	155.835	135.508	119.863	107.472	97.396	89.048	82.013	76.017	70.834	66.251
41	155.446	135.214	119.642	107.304	97.244	88.921	81.910	75.924	70.753	66.176
42	155.060	134.922	119.413	107.120	97.093	88.794	81.803	75.832	70.673	66.101
43	154.675	134.630	119.185	106.919	96.942	88.668	81.695	75.739	70.593	66.026
44	154.292	134.340	118.958	106.736	96.791	88.542	81.589	75.648	70.513	65.951
45	153.911	134.051	118.731	106.553	96.641	88.417	81.482	75.556	70.433	65.876
46	153.532	133.763	118.505	106.372	96.492	88.291	81.375	75.464	70.354	65.801
47	153.155	133.477	118.280	106.190	96.343	88.166	81.269	75.373	70.275	65.726
48	152.779	133.192	118.056	106.090	96.179	88.042	81.164	75.282	70.195	65.651
49	152.406	132.908	117.826	105.830	96.046	87.904	81.058	75.191	70.116	65.576
50	152.034	132.625	117.611	105.650	95.898	87.794	80.953	75.101	70.038	65.501
51	151.664	132.347	117.389	105.472	95.751	87.670	80.848	75.010	69.959	65.426
52	151.296	132.063	117.169	105.293	95.604	87.547	80.743	74.920	69.881	65.351
53	150.930	131.784	116.949	105.133	95.457	87.424	80.639	74.830	69.802	65.276
54	150.565	131.506	116.730	104.939	95.311	87.302	80.534	74.741	69.724	65.201
55	150.202	131.229	116.512	104.765	95.166	87.180	80.430	74.651	69.646	65.126
56	149.841	130.953	116.294	104.587	95.021	87.058	80.327	74.562	69.569	65.051
57	149.482	130.679	116.078	104.412	94.876	86.937	80.223	74.473	69.491	64.976
58	149.124	130.405	115.862	104.237	94.732	86.816	80.120	74.308	69.414	64.901
59	148.768	130.133	115.666	104.063	94.588	86.695	80.017	74.295	69.336	64.826

Donde puede Vd. efectuar sus compras

AUTOMOVILES

ADLER
 AUTOPLANO
 AUSTIN
 AUTO-UNION
 BULK
 BLITZ
 CITROEN
 CHEVROLET
 DELAGE
 DIAMONT
 DODGE
 ERSKINE
 FEDERAL
 FIAT
 FORD
 G. M. C.
 GRAHAM
 HISPANO-SUIZA
 HUDSON
 KRUPP
 MERCEDES
 MORRIS
 OPEL
 PACKARD
 PANHARD
 PEUGEOT
 REO
 RENAULT
 ROLLS ROYCE
 STANDART
 STUDEBACKER

Clordia-Automóviles
 Clordia-Automóviles
 Agustín Orbeago
 Juan Alústiza
 Giménez Hermanos
 Garage México
 Emilio Alava
 Leoncio Garnier
 Elorrio y Zabalza
 Fernando Ubillos
 Juan Alústiza
 Vicente Ameztoy
 Ignacio Arregui
 Sena-Automóviles
 Manuel Odriozola
 Garage México
 A. Linazasoro
 Echeverría Hnos.
 Clordia Automóviles
 Juan Mojedano
 Javier Colmenares
 A Linazasoro
 Giménez Hermanos
 Juan Alústiza
 Elorrio y Zabalza
 Zabalza Hermanos
 Clordia-Automóviles
 Enrique Bengoechea
 Carlos de Salamanca
 Ramón Gabarain
 Vicente Ameztoy

Plaza del Arenal, 1
 Plaza del Arenal, 1
 Usandizaga, 1
 Miracruz, 27
 Oquendo, 7
 Avenida Kursaal, 14
 Oquendo, 12
 Miracruz, 9
 Garage España.-Calle Pinares
 Bajos del Frontón Urumea
 Miracruz, 27
 Garage Cantábrico. Calle San Francisco
 Miracruz, 2
 Usandizaga, 2
 Calle Zabaleta.-Garage San Sebastián
 Avenida del Kursaal, 14
 Paseo Colón, 5
 Plaza Zubieta, 2
 Plaza del Arenal, 1
 Prim, 34
 Ramón María Lili, 2
 Paseo Colón, 5
 Oquendo, 7
 Miracruz, 27
 Pinares
 Padre Larroca
 Plaza del Arenal, 1
 Peña y Goñi, 14
 Tomás Gros, 14
 Paseo Colón, 5
 Garage Cantábrico

ACCESORIOS

Leoncio Garnier.-Miracruz, 9
 Echeverría Hermanos.-Plaza Zubieta, 2
 Massé Hermanos.-S. Esnaola, D.
 Luis Mayor.-Fuenterrabía, 14
 Ryum S. L.-Miracruz, 2
 Agustín Izaguirre.-Miracruz, 22

Ximénez y C.^a Ramón María Lili, 2
 Arcos (Carlos de).-Prim, 59
 Egido (Antonio).-Urbietta, 53
 Mañero y Mendiburu.-P. Ategorrieta, 5
 Agustín Orbeago.-Usandizaga, 1
 Pío Chaos.-Miracruz, 24

NEUMATICOS

Luis Mayor.-Fuenterrabía, 14
 Agustín Izaguirre.-Miracruz, 22

Ximénez y C.^a Ramón María Lili, 2
 Tomás Bergasa. Paseo Colón 6

RECAUCHUTADOS

«ONENAK».-Ramón María Lili, 2
 «INNOVA».-Carquizano, 3

«Betikó».-Miracruz, 3
 «Hércules».-Pinares, E.

BATERIAS

«OXIVOL».-Gabriel Coca.-Usandizaga, 12
 «MEA».-Agustín Orbeago.-Usandizaga, 1
 «CHAMPION».-O. Arbide.-Echaide, 7
 «WILLARD».-Fernando Bardane.-Zabaleta, G.

«TUDOR».-Cendoya Hnos.-Usandizaga, 3
 «AUTOBAT».-Portal y Moro.-P. B. Pastor, 1
 «BOSCH» Echeverría Hnos.-P. Zubieta, 2

CARROCERIAS

«IMAZ».-José Imaz.-Tomás Gros, 5
 «BRIZ».-Carlos Briz. Usandizaga, 17
 Carrocerías del Norte. Nueva, 4

Corta y C.^a Calle San Francisco
 Stinus (Eugenio).-Gloria, 3

RADIOS PARA AUTOMOVILES

«PHILIPPS».-Instaladora de Radiotelefonía
 «RADIOEASO».-D. Antonio Recio

Hernani, 17
 Guetaria, 2

Talleres Electro-Mecánicos

J. OTERO

GARAGES CENTRICOS

Fuenterrabía, 31

Easo, 67

Teléf. 14.290

Teléf. 13.711

REPARACIONES

Especialmente en todo lo eléctrico del
Automóvil.

Recambios y Accesorios

Engrase a Alta-Presión.

TABLETAS CARBOHYD

le harán experimentar una sensación nueva al conducir su coche. Añada Vd. una tableta de este ANTIDETONANTE por cada 5 litros de gasolina; notará enorme aumento de potencia, rapidez y aceleración, así como economía de gasolina y aceite.

Un solo ensayo es el mejor anuncio

Caja de 50 tabletas para 250 litros . . . 12,50

Cubo de 10 tabletas para 50 litros . . . 3,00

De venta en los principales garages
y en

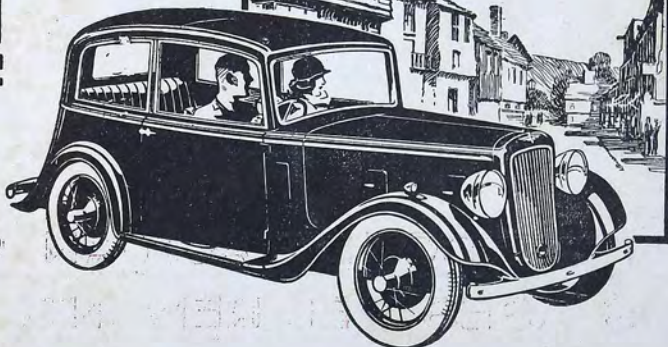
Oquendo, 12

Tel. 15577

AUTOMOVILES

AUSTIN

desde
6.925 ptas.



Distribuidor

exclusivo en

Guipúzcoa:

AGUSTIN ORBEGOZO

Usandizaga, 1 SAN SEBASTIAN Teléfono 13057

**¡Seque Vd. su
automóvil en...**

**INCENDIOS:
ACCIDENTES:
TRANSPORTES:**

**“COMPANIA VASCONGADA DE
GARIBAY, 15 TEL: 31-20
- SAN SEBASTIAN - SEGUROS Y REASEGUROS”**

Frontón Urumea

Tel. 1-56-93

Situado en el mejor punto de la Ciudad

**EL FRONTON DONDE ACTUAN LOS AU-
TENTICOS ASES DEL REMONTE Y PALA**

Todos los días formidables partidos con asistencia
de la verdadera afición

Principal punto de reunión de la colonia veraniega

AS



NUMERO EXTRAORDINARIO
Publica el PROGRAMA OFICIAL

GRAN PREMIO DE ESPAÑA 1935



Luigi Fagioli,
vencedor en el
Gran Premio
de España 1934

1
PESETA



RAPIDEZ
SEGURIDAD
ELEGANCIA

"SELLO DE ORO"

NEUMATICOS

NACIONAL TIRELLI



SANSEBASTIAN

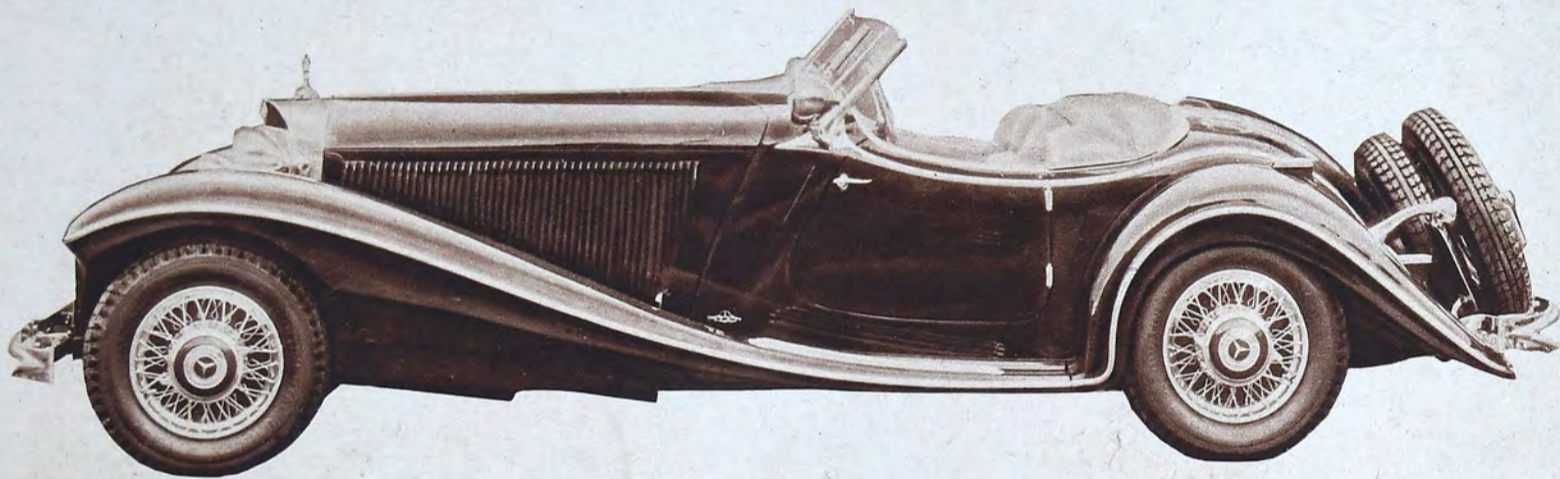


GRAN PREMIO
DE ESPAÑA
CIRCUITO AUTOMOVILISTA
XI 22 septiembre 1935

LEMA:
DARDO



MERCEDES-BENZ



COCHES DE TURISMO, desde el tipo de fuerza más reducida y económico (10 HP. fiscales) hasta los más potentes y rápidos que hoy día se conocen, con compresor



DISTRIBUIDOR GENERAL
PARA ESPAÑA:

AUTOMOVILES FERNANDEZ, S. A.

BALMES, 155 y 157
BARCELONA

REPRESENTANTE
REGION CENTRO:

OSCAR LEBLANC

FRANCISCO GINER, 35
MADRID

Alto Patronato



Excmo. Sr. D. Alejandro Lerroux,
presidente del Consejo de Minis-
tros

Excmo. Sr. D. Niceto Alcalá
Zamora, Presidente de la Re-
pública



Excmo. Sr. D. Manuel Marraco,
ministro de Obras Públicas



MONT-FERRANT
EL MEJOR CHAMPAGNE
RESERVE 1923

FORTUNY S.A. AV. PI Y MARGALL, 9 MADRID
HOSPITAL 32 BARCELONA

Organización técnica



Excmo. Sr. D. Santiago Alba, presidente del Automóvil Club de España.



Don Manuel Rezola, presidente del Automóvil Club de Guipúzcoa.



Don Carlos Resines, secretario del Automóvil Club de España.



Don José María Maquivar, secretario del Automóvil Club de Guipúzcoa.

El Gran Premio de España 1935 está organizado por el Automóvil Club de Guipúzcoa por delegación del Automóvil Club de España bajo el patronato de S.E. el Presidente de la República

y con la cooperación de la Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio de Obras Públicas, Patronato Nacional



de Turismo, Excma. Diputación de Guipúzcoa y excellentísimo Ayuntamiento de San Sebastián

Equilibrio nervioso roto por el

DOLOR

acudid a tiempo al



*Neuralgias
Migrañas
Reuma
Mareos
y
Dolores
Nerviosos*

*Eficaz e
inofensivo*

Lasarte, campo de la última batalla del automovilismo europeo

por ANGEL DIEZ DE LAS HERAS

LEGAMOS al once circuito de San Sebastián. Desde 1923, en que fué creado, hemos tenido la grata obligación de escribir un "prólogo" a esta gran manifestación automovilista. Ahora esto tiene una larga historia y todo el mundo la conoce. No vale casi la pena de recordarla. El circuito nació en 1923, a impulsos del Comité de la Feria de Muestras de San Sebastián. El éxito de aquel "ensayo" aconsejó y permitió al año siguiente la creación del Automóvil Club de Guipúzcoa, y la continuidad del circuito quedó desde entonces asegurada por la suma de voluntades férreas que, agrupadas bajo el signo del automovilismo y del amor a Guipúzcoa y a San Sebastián, no habían de flaquear en el desarrollo de la empresa iniciada. Ha habido—¡ay!—alguna interrupción en esa historia, y en el "palmarés" del circuito donostiarra se abre un paréntesis en 1931 y 1932, determinado por las dificultades insuperables que toda la voluntad y todos los esfuerzos de los organizadores no pudieron vencer. Porque su capacidad organizadora y sus conocimientos técnicos eran siempre los mismos—acrecentados y templados por una experiencia ya larga—no se vieron asistidos por las ayudas materiales que eran indispensables, al ser suprimidos los recursos de carácter aleatorio e inseguro que nutrieron el "fondo de carreras" en los primeros tiempos. El circuito renació felizmente en 1933. El "meeting" de San Sebastián, que comprendía al principio varias fechas, durante las cuales se desarrollaba un ecléctico programa de pruebas motorísticas, subsiste en su característica más relevante: la carrera de velocidad. El Gran Premio de España es uno de los contados Grandes Premios "de país" que, sujetos a la "fór-



El Gran Premio de España 1934.—El formidable lote de bólidos participantes alineándose en sus "casillas", momentos antes de darse la salida.

AS

REVISTA SEMANAL DEPORTIVA
DE "EDITORIAL ESTAMPA"

Redacción: Paseo de San Vicente, núm. 26.—MADRID

Apartado 8094

Teléfono 18340

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

ESPAÑA: Semestre, 6,50 ptas. Año, 12 ptas. AMÉRICA, FILIPINAS y PORTUGAL: Semestre, 7 ptas. Año, 13 ptas.
EXTRANJERO: Semestre, 12 ptas. Año, 23 ptas.

AÑO IV

Domingo, 22 septiembre 1935

Número extraordinario

mula internacional", impuesta por los otros poderes automovilísticos, se celebran en Europa. Esto le diferencia esencialmente de otras carreras. No es una prueba más de "estación balnearia", sino un Gran Premio, de la significación y la envergadura de los de Francia, Alemania, Italia, etc.

Su colocación en el calendario europeo es un factor más de su éxito. Llega, en efecto, al final de la temporada, y es para los triunfadores del año oportunidad de revalidar esos triunfos, y para los derrotados, última probabilidad de desquite, arduamente aprovechada. Los grandes equipos que han batallado durante la temporada por todos los circuitos europeos se encuentran casi literalmente por última vez en Lasarte, con lo que el Gran Premio de España se convierte en una formidable "final". Ello da a la carrera una significación deportiva del más alto valor, y al espectáculo, aspectos de emoción insospechados. Así se presenta también este año de angustiosa y de indecisa la batalla que las formidables escuadras representantes de las industrias alemana e italiana se prestan a librar sobre el ya histórico circuito de Lasarte, sobre el que han rodado todas las grandes notabilidades del volante y todas las atrevidas creaciones de la técnica de esta época.

La reputación del circuito de Lasarte viene tanto de la solvencia deportiva de las manifestaciones que en él se han desarrollado como por su material fisonomía. No es un circuito autodrómico; es, como todo el mundo sabe, un circuito "natural", de carreteras, que si son espléndidas y si han sido ensanchadas y aperaltadas en las curvas y poseen un suelo liso como un billar, son tales carreteras, de un trazado accidentado y pintoresco, sin ningún artificio. En los circuitos autodrómicos—Brooklands, Monthlery, Monza—los organizadores se han visto obligados, para sofrenar la velocidad de los concurrentes y disminuir sus propios riesgos y los del público, a ameni-

zar los recorridos con obstáculos artificiales: "chicanes", restos vallistas, recovecos, que para ser sinceros diremos que han merecido muchas críticas. El valor probatorio del circuito de Lasarte deriva de su propia y magnífica configuración; de sus desniveles, de sus virajes naturales, de su longitud. Siendo un circuito normalmente rápido, que permite aprovechar plenamente la potencia de los motores, obliga a un trabajo mucho más intenso de los órganos de frenaje y de "reprise".

La "final" de la temporada automovilista de Europa no podía tener mejor "campo".

BOURJOIS PARIS

presenta el extracto

Chicote

en estuche de cocodrilo especial
para los deliciosos e inconfundibles
cigarrillos "CAMEL"



Pruebe la hoja de afeitar "CHICOTE", comprando cualquier producto de
perfumería "CHICOTE"

PALMARES DEL...

1923

Gran Carrera de Motocicletas.

Clasificación general.—1.º, Eduardo Landa, 450 kilómetros, en 3 horas 59 minutos 16 segundos. Velocidad media por hora, 90 kilómetros.—2.º, Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s.—3.º, Gremont, Pean.

Premio de Sidecars.

Clasificación general.—1.º, Vicente Nautre, 270 kilómetros, en 2 h. 53 m. 57 s.—2.º, Media, 73,800 kilómetros por hora.—2.º, Villar, en 3 h. 50 m. 45 s.—6.

Gran Premio de Turismo.

Primera categoría.—1.º, Satrustegui, Bugatti, 106,500 kilómetros, en 1 h. 14 m. Media, 86,667 kilómetros por hora.—2.º, Espée, Bugatti, en 1 h. 16 m. 4 s.

Segunda categoría.—1.º, Martín, Bignan, 117,500 kilómetros, en 1 h. 57 m. 34 s. Media, 91,358 kilómetros por hora.

Cuarta categoría.—1.º, Dubonet, Hispano-Suiza, 443,700 kilómetros, en 4 h. 52 m. 52 s. Media, 91,650 kilómetros por hora.—2.º, Garnier, Hispano-Suiza, en 4 h. 59 m. 2 segundos.

Pruebas de Autociclos.

Categoría 1.110 c. c.—1.º, Bueno, Salmson, 461,500 kilómetros, en 5 h. 39 m. 14 s.—6. Media, 82 kilómetros por hora.—2.º, Benoist, Salsom, en 5 h. 50 m. 15 s.

Categoría 750 c. c.—1.º, Palazón, Senechal, en 6 h. 0 m. 50 s. Media, 76,350 kilómetros por hora.

Gran Premio de San Sebastián.

1.º, Guyot, Rolland Pilain, 443,750 kilómetros, en 4 h. 45 m. 57 s. Media, 93,773 kilómetros por hora.—2.º, Delalande, Rolland Pilain, en 5 h. 19 m. 20 s.—3.º, Halmovich, Ballot, en 5 h. 37 m. 16 s.

La vuelta más rápida, Guyot, en 10 m. 9 s. Media de 105,300 kilómetros a la hora.

Gran Premio de Voiturettes.

1.º, Barón de L'Épée, Bugatti, 587,995 kilómetros, en 6 h. 54 m. 22 s. Media, 85,058 kilómetros por hora.—2.º, De Vizcaya, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.—3.º, Satrustegui, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.—1.

La vuelta más rápida, Benoist, Salmson, con 11 m. 6 s. Media, 96,297 kilómetros a la hora.

LO QUE ES EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA 1935

EL Gran Premio de España, carrera internacional, organizada por el Automóvil Club de Guipúzcoa, por delegación del Automóvil Club de España, se celebrará el día 22 de septiembre de 1935, en el Circuito de Lasarte (San Sebastián), cuya longitud es de 17,315 kilómetros, y que será recorrido en el sentido inverso a las agujas de un reloj.

DISTANCIA.—519,450 kilómetros (30 vueltas).

FORMULA.—Pueden participar los coches de la categoría de carreras especificados en el anejo C del Código deportivo de la Asociación Internacional de Automóviles Reconocidos; cilindrada y combustibles libres. Peso máximo del coche, con sus cuatro ruedas, sin agua, combustible ni lubricante, sin neumáticos ni rueda de repuesto: 750 kilos. Carrocería, con uno o dos asientos, cuya anchura mínima exterior sea de 850 milímetros, en una altura de 250 milímetros. Los vehículos no deben ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

CLASIFICACION.—Será ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA de 1935, y quedará clasificado como primero, el vehículo que haya efectuado el recorrido total invirtiendo menos tiempo.

Se clasificarán en los lugares segundo, tercero, cuarto, etc., los vehículos que, habiendo efectuado el recorrido total, hayan invertido tiempos superiores al del ganador y por orden de menor a mayor espacio de tiempo.

PREMIOS.—El vehículo ganador del GRAN PREMIO DE ESPAÑA de 1935 recibirá:

Copa de su excelencia el Presidente de la República y 20.000 pesetas en metálico.

Al segundo le será adjudicado un premio de 10.000 pesetas en metálico.

Al tercero, un premio de 5.000 pesetas en metálico.

Al cuarto, un premio de 2.500 pesetas en metálico.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el Automóvil Club de Guipúzcoa.

COMISARIOS DEPORTIVOS

Don Luis Echeverría, conde de Grá; don Vicente Amezttoy, don Federico Zappino, don José Delgado (del Automóvil Club de España).

DIRECTOR DE LA CARRERA

Don Ramón Irazusta, presidente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa.

OTROS COMISARIOS

Don Fulgencio Zala, don José Balantzátegui, don Luis Larrañaga, don Rafael Calparsoro, don Manuel Artola, señor marqués de Espeja, don Alberto Abrisqueta, don Ignacio Londáiz, don Fernando Gaytán de Ayala, don Javier Peña, don Javier Lizosain.

SECRETARIO GENERAL

Don José María Maquivar, secretario del Automóvil Club de Guipúzcoa.

... CIRCUITO DE LASARTE

1924

Gran Premio de Motocicletas.

Categoría A.—1.º, Marc, Alcyon, 266,250 kilómetros, en 3 h. 4 m. 24 s.—2.º, Media, 87,020 kilómetros a la hora.—2.º, Jolly, Alcyon, en 3 h. 16 m. 5 s.—6.

La vuelta más rápida, Marc, en 11 minutos 17 s.—8.

Categoría B.—1.º, Mateos, Douglas, 355 kilómetros, en 4 h. 14 m. 32 s.—8. Media, 84,055 kilómetros por hora.—2.º, Anstice, Douglas, en 4 h. 41 m. 27 s.—3.º, Whalley, Douglas, en 4 h. 44 m. 51 s.

Vuelta más rápida, Whalley, en 11 minutos 4 s.—2.

Categoría C.—1.º, Fuentes, Harley, kilómetros 433,750, en 5 h. 53 m. 34 s.—6. Media, 75,629 kilómetros por hora.—2.º, Artèche, Harley, en 5 h. 53 m. 44 s.

Vuelta más rápida, Fuentes, en 11 minutos 31 s.—2.

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa.

Primera categoría.—1.º, Leblanc, Salmson, 177,750 kilómetros, en 2 h. 8 m. 55 segundos.—4. Media, 82,600 kilómetros por hora.—2.º, Rigal, Aries, en 2 h. 9 m. 33 segundos.—4.

Segunda categoría.—1.º, Sailer, Mercedes, 213 kilómetros, en 2 h. 38 m. 27 s.—8. Media, 80,650 kilómetros por hora.—2.º, Peris, Aurea, en 2 h. 43 m. 51 s.—6.

Tercera categoría.—1.º, Matthis, Bignan, 319,300 kilómetros, en 3 h. 41 m. 17 segundos.—2. Media, 86,631 kilómetros por hora.—2.º, Springel, Bignan, en 3 h. 51 m. 48 segundos.

Cuarta categoría.—1.º, Laly, Aries, 355 kilómetros, en 4 h. 13 m. 9 s.—2. Media, 84,130 kilómetros por hora.

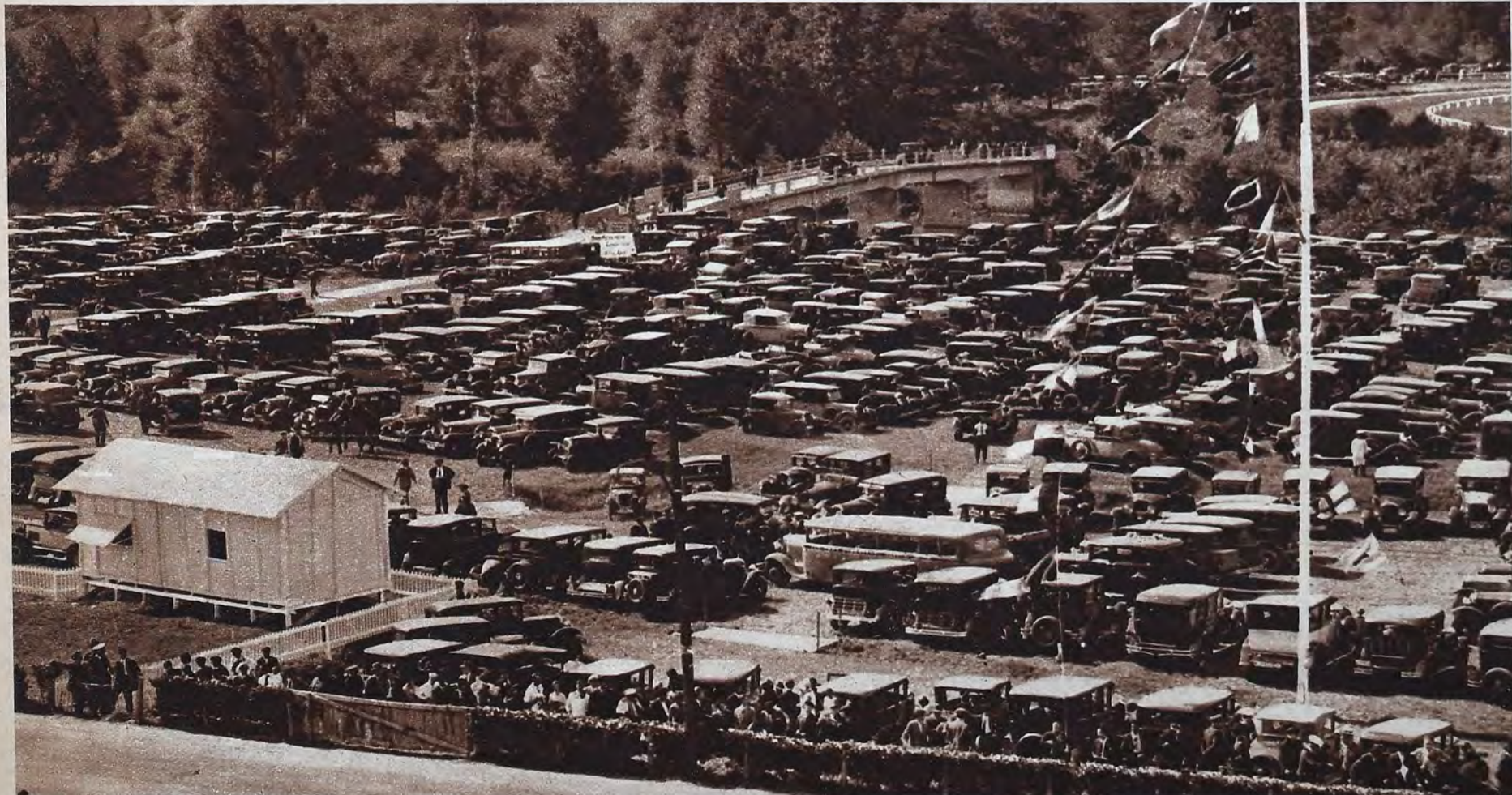
Quinta categoría.—1.º, Courcelles, Lorraine-Dietrich, 408,250 kilómetros, en 4 horas 43 m. 19 s. Media, 86,460 kilómetros por hora.—2.º, Brisson, Lorraine-Dietrich, en 5 h. 0 m. 51 s.—14.

Sexta categoría.—1.º, Gartner, Mercedes, 443,750 kilómetros.

Clasificación general.—1.º, Leblanc, Salmson.—2.º, Matthis, Bignan.

Gran Premio de San Sebastián.

1.º, Segrave, Sumbean, 621,250 kilómetros, 35 vueltas, en 6 h. 1 m. 19 s.—6. Media, 103,190 kilómetros por hora.—2.º, Constantini, Bugatti, en 6 h. 2 m. 44 s.—4. 3.º, Morel, Delage, en 6 h. 3 m. 49 s.—4.º, Divo, Delage, en 6 h. 11 m. 10 s.—8.—5.º, De Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 29 m. 9 s.—4.



De todas partes acuden espectadores al circuito de Lasarte para presenciar el maravilloso espectáculo de sus carreras. Frente a las tribunas se forma cada año un inmenso garaje al aire libre. (Photo Carte.)

EL NUEVO LUBRIFICANTE

PATENT

Castrol

Constituye, según declaración oficial del Laboratorio de la Universidad de Cambridge, EL MAYOR ADELANTO conseguido hasta hoy en MATERIA DE LUBRIFICACION



AGENCIA GENERAL DE LOS LUBRIFICANTES CASTROL

CALLE RECOLETOS, 8.-MADRID

TELEFONO 51301

Dirección telegráfica: AMICASTROL

ESTUDIO
Estampa



RECUERDOS DE LOS PRIMEROS CIRCUITOS DE LASARTE. — Durante una carrera reservada a las "voiturettes", al malogrado Fernando de Vizcaya se le rompió el depósito; su mecánico tuvo que llevar sobre el hombro, durante toda la carrera, un bidón, que había de llenarse en cada vuelta.

6.º, Chassagne, Bugatti, en 6 h. 46 m. 29 segundos-8.

La vuelta más rápida, Constantini, Bugatti, en 9 m. 15 s. 2/5.

1925

II Gran Premio de Autociclos.

(30 vueltas: 531 kilómetros)

Categoría 1.100 c. c.—1.º, Casse, Salmson, en 5 h. 36 m. 10 s. Media, 94,082 kilómetros por hora.

Categoría 750 c. c.—1.º, Zubiaga, Austin, en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10. Media, 91,780 kilómetros por hora.

III Gran Premio de Guipúzcoa.

(Turismo: doce horas)

Categoría C.—1.º, Rigal, Peugeot, kilómetros 1.144,732. Media, 95,094 kilómetros por hora.—2.º, Nicolás Diels, Excelsior, 1.113,187 kilómetros. Media, 92,765 kilómetros por hora.

Categoría E.—1.º, De Duck-Degrose, Ballot, 1.190,504 kilómetros. Media, 98,375 kilómetros por hora.—2.º, Foresti, Boles-tiero, O. M., 1.097,813 kilómetros. Media, 91,484 kilómetros por hora.—3.º, Minoia Morande, O. M., 1.066,592 kilómetros. Media, 88,872 kilómetros por hora.



Categoría F.—1.º, Sabipa, Bugatti, kilómetros 1.105,722. Media, 87,872 kilómetros por hora.

III Gran Premio de San Sebastián.

(40 vueltas: 708 kilómetros)

1.º, Divo, Delage, en 5 h. 45 m. 1 s. 6/10. Media, 123,249 kilómetros.—2.º, Benoist, Delage, en 5 h. 55 m. 43 s.—3.º, Thomas, Delage, en 5 h. 56 m. 26 s. 2/10.—4.º, P. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 1 m. 45 s.—5.º, F. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 18 m. 39 segundos 4/10.—6.º, Goux, Bugatti.—7.º, Lehoux, Bugatti.

La vuelta más rápida, Divo, en 8 m. 6 segundos 8/10.

"Record" de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 s. 6/10, a 133,584 kilómetros por hora.

1926

Gran Premio de Europa.

(45 vueltas: 779,175 kilómetros)

1.º, Goux, Bugatti, 6 h. 51 m. 52 s. Media, 113,513 kilómetros por hora.—2.º, Bourlier-Senechal, Delage, 6 h. 59 m. 52 s.—3.º, Constantini, Bugatti, 7 h. 28 m. 18 s.—4.º, Morel-Benoist, Delage, parado en la 41 vuelta.—5.º, Minoia-Dupier, Bugatti, parado en la 41 vuelta.—6.º, Benoist-Wagner, Delage, parado en la 34 vuelta.

Gran Premio de Turismo.

(Doce horas)

Categoría G.—1.º, Manso de Zúñiga-Leonard, Ch. Walker, 1.245,372 kilómetros, a una media de 103,780 kilómetros por hora.—2.º, Lagache-Pizard, Ch. Walker,



Los Grandes Premios de Turismo tenían 12 horas de duración. Entonces, Lasarte se iluminaba durante la noche; los coches debían también llevar los faros encendidos, y el circuito presentaba un aspecto fantástico.

La salida de uno de los Grandes Premios de Turismo. Los coches, en batería, con el motor parado, a un lado de la carretera. En el opuesto, los conductores esperaban la señal del "starter" para correr a empuñar el volante.

1.229,345 kilómetros.—3.º, Senechal, Senechal, 1.043,444 kilómetros.

Categoría E.—1.º, Minoia-Morandi, O. M., 1.128,529 kilómetros.—2.º, Ballester-Danieli, O. M., 1.059,278 kilómetros.—3.º, Rost-Ladhier, Georges Irat, 1.058,792 kilómetros.

Categoría C.—1.º, Boillot-Letalleur, Peugeot, 1.083,074 kilómetros, a una media de 100,787 kilómetros por hora.—2.º, Rigal-Serre, Peugeot, 1.078 kilómetros.

Categoría B.—1.º, Merz-Getner, Mercedes, 1.069,074 kilómetros. A una media de 101,816 kilómetros por hora.—2.º, Caracciola-Kulharte, Mercedes, 1.067,153 kilómetros.—3.º, Wagner-Walb, Mercedes, kilómetros 1.055,685.

Clasificación general: Manso de Zúñiga-Leonard, Chenard-Walker.

Gran Premio de España.

(40 vueltas: 692,600 kilómetros)

1.º, Constantini, Bugatti, en 5 h. 35 m. 47 s. Media, 123,776 kilómetros por hora.—2.º, Goux, Bugatti, en 5 h. 52 m. 15 s. Media, 117,964 kilómetros por hora.—3.º, Wagner, Delage, en 5 h. 56 m. 57 s. Media, 116,425 kilómetros por hora.—4.º, Minoia, Bugatti, en 5 h. 57 m. 26 s.—5.º, Fe-



7 HP.-12 HP.

VEA LOS NUEVOS PRODUCTOS de la



22 HP.-28 HP.
8 CILINDROS

LA
TECNICA
MAS
MODERNA



LA
MAXIMA
CALIDAD

Representantes
en España

CENTRO Y SUR
Finanzanto, S. A.
Villanueva, 27.--Madrid

CATALUÑA
Automóviles, S. A.
Córcega, 302.--Barcelona

VASCONGADAS
J. Matute
Colón de Larreátegui, 41.--
Bilbao

VALENCIA
Autolocomoción
Casanova
Paz, 27

VIGO
M. Neira
García Barbón, 42



WANDERER 14 HP.
6 CILINDROS



14 HP.
6 CILINDROS



Louis Chiron tiene el "record" de las victorias en Lasarte. Cuatro ha obtenido desde 1928. "En aquella época" aparece en la fotografía entrevistado por nuestro redactor-jefe.

rry, Bugatti, parado en la vuelta 33. "Record" de la vuelta: Constantini, Bugatti, en 7 m. 40 s. Velocidad media, kilómetros 135,214 por hora.

1927

V Gran Premio de San Sebastián.

Clasificación general.—1.º, Materasi, Bugatti, en 5 h. 28 m. 9 s. Velocidad media, 126,795 kilómetros por hora.—2.º, Dubonet, Bugatti, en 5 h. 32 m. 11 s.—3.º, Conelli, Bugatti, en 5 h. 40 m. 30 s.—4.º, Chiron, Bugatti, en 5 h. 59 m. 45 s.—5.º, Bret, Bugatti, en 6 h. 21 m. 56 s.—6.º, De Maleplane, B. U. C.

Categoría 1.100 c. c.—1.º, Martín, Amilcar, en 6 h. 25 m. 34 s. Velocidad media, 107,844 kilómetros por hora.—2.º, Jourdan, Salmson, en 7 h. 11 m. 22 s.
Vuelta más rápida. "Record" del circuito, Materasi. Tiempo, 7 m. 26 s. Velocidad media, 139,762 kilómetros por hora.

V Gran Premio de Guipúzcoa. (Criterium de las Doce Horas)

Categoría C.—1.º, Peugeot, Rigal-Serre, 1.187,168 kilómetros.—2.º, Lorraine, Blisson-Bloch, 1.175,047 kilómetros por hora.
Categoría D.—1.º, Aries, Laly-Chassagne, 1.146,359 kilómetros.—2.º, Aries, Duray-Chassagne, 1.104,469 kilómetros.
Categoría E.—1.º, Georges Irat, Ros-

Lehoux, 1.136,897 kilómetros.—2.º, Bignan, Clause-Gros, 1.110,642 kilómetros.

Categoría G.—1.º, E. H. P., Bouriat-Bussiène, 1.155,553 kilómetros.

Clasificación general.—1.º, Georges Irat, Ros-Lehoux, 1.147,002 kilómetros.—2.º, E. H. P., Bouriat-Bussiène, 1.115,006 kilómetros.

V Gran Premio de España.

Clasificación general.—1.º, Benoist, Delage, en 5 h. 20 m. 45 s. Velocidad media, 129,592 kilómetros por hora.—2.º, Conelli, Bugatti, en 5 h. 23 m. 1 s. 9/10.—3.º, Bourlier, Delage, en 5 h. 29 m. 12 s. 5/10.

Vuelta más rápida, 7 m. 33 s. 2/10. Velocidad media, 137,602 kilómetros por hora.

1928

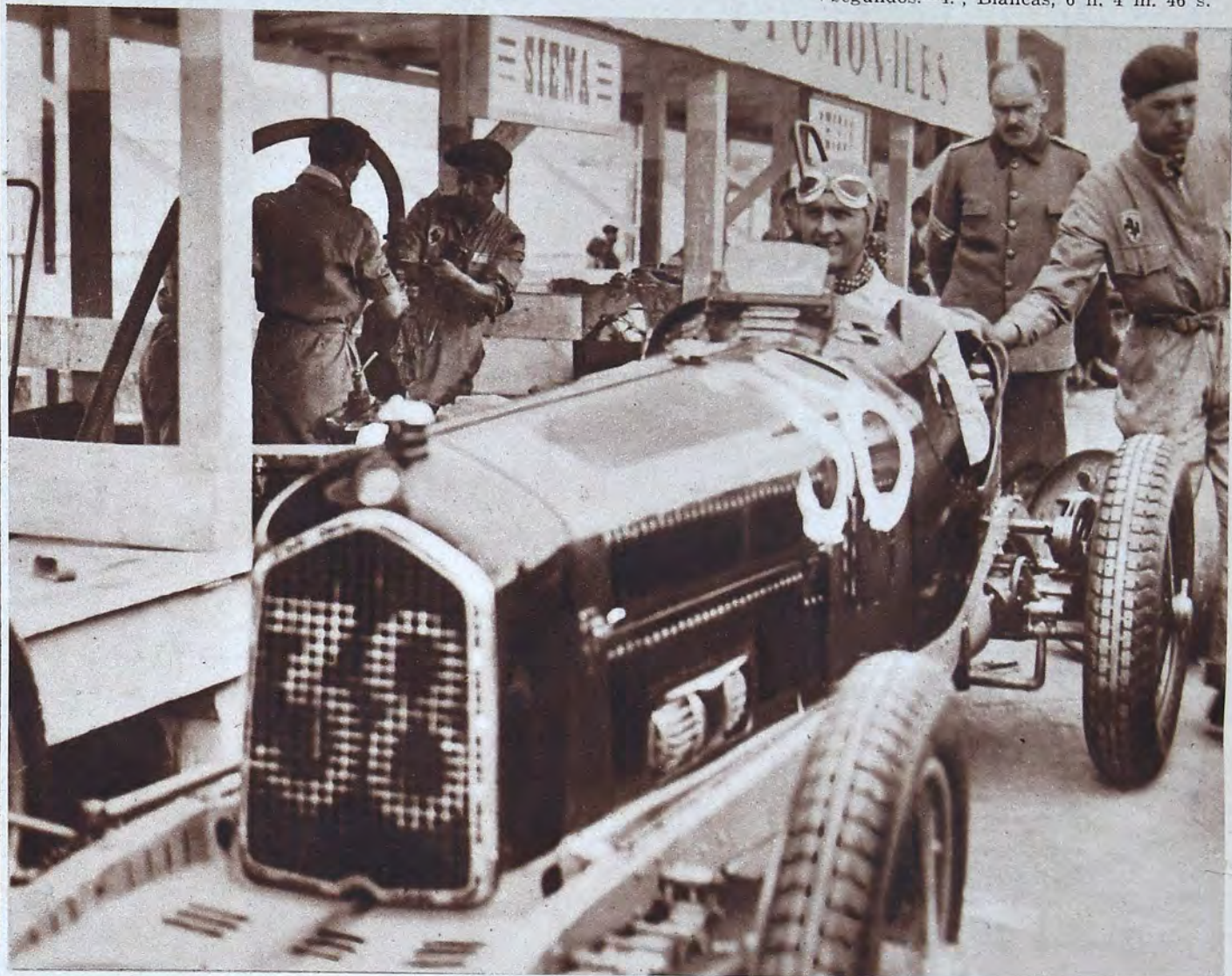
Gran Premio de España. (29 julio 1928)

Coches categoría "sport".—1.º, Chiron, Bugatti, 2 h. 25 m. 44 s.—2.º, Bouriano, Bugatti, 2 h. 30 m. 15 s.—3.º, Delamer, E. H. P., 2 h. 30 m. 39 s.—4.º, Christin, Lombard, 2 h. 35 m. 44 s.—5.º, Laly, Aries.

Gran Premio de San Sebastián.

(40 vueltas al circuito, 692,500 kilómetros, 25 julio 1928)

1.º, Luis Chiron, Bugatti, en 5 h. 20 m. 30 s. Velocidad media, 129,659 kilómetros ("record").—2.º, Roberto Benoist, en 5 h. 22 m. 55 s.—3.º, Lehoux, en 5 h. 35 m. 34 segundos.—4.º, Blancas, 6 h. 4 m. 46 s.



Chiron, con el Alfa-Romeo con que ganó el Gran Premio de España 1933.

Vuelta más rápida, Luis Chiron, en 7 minutos 19 s. Velocidad media, 141,764 kilómetros ("record" del circuito).

1929

Gran Premio de San Sebastián.

(40 vueltas al circuito: 692,500 kilómetros, 25 julio 1929)

1.º, Luis Chiron, sobre Bugatti, en 5 horas 57 m. 6/10.—2.º, Philippe, Bugatti, en 6 h. 2 m. 59 s.—3.º, Lehoux, Bugatti, en 6 h. 4 m. 18 s.—4.º, Dreyfus, Bugatti, en 6 h. 10 m. 5 s.

Velocidad media vencedor, 116,119 kilómetros por hora.

1930

Gran Premio de San Sebastián.

(30 vueltas al circuito: 519,450 kilómetros)

1.º, Aquiles Varzi, Maserati, en 3 h. 43 minutos 4 s. 8/10.—2.º, Comte. Maggi, Maserati, en 4 h. 5 m. 3 s. 8/10.—3.º, Ferrand, Peugeot, en 4 h. 10 m. 10 s. 8/10.—4.º, Fourny, Bugatti, en 4 h. 13 m. 58 segundos 7/10.

Vuelta más rápida, Varzi, en 7 m. 6 segundos 3/10. Velocidad media, 146,564 kilómetros por hora.

1933

Gran Premio de España.

1.º, Chiron, Alfa Romeo, en 3 h. 50 minutos 57 s. 4/10. Velocidad media, 134,092 kilómetros.—2.º, Fagioli, Alfa Romeo, en 3 h. 55 m. 21 s. 8/10.—3.º, Lehoux, Bugatti,

UNO DE LOS ULTIMOS VENCEDORES EN LASARTE.—Aquiles Varzi, después de su victoria en el Gran Premio de San Sebastián 1933.

LA PRÉSERVATRICE

COMPAÑIA DE SEGUROS CONTRA

*acaba de lanzar
su nueva fórmula
de seguro automóvil
con garantía
ilimitada*



AUTOMOVILISTAS:

A RIESGO ILIMITADO, GARANTIA ILIMITADA

ESTA COMPAÑIA HA TRASLADADO SUS OFICINAS AL EDIFICIO DE SU PROPIEDAD

NICOLAS MARIA RIVERO, número 6. - MADRID

en 4 h. 12 m. 49 s. 8/10.—4.º, Varzi, Bugatti, en 4 h. 14 m. 14 s. 4/10.—5.º, Wimille, Alfa Romeo, en 4 h. 15 m. 57 s. 4/10. 6.º, Dreyfus, Bugatti.

Vuelta más rápida, Chiron, Alfa Romeo, en 6 m. 48 s. 4/10. Vuelta número 8. Velocidad media, 152,629 kilómetros por hora.

"Record" del Circuito, Nuvolari, Maserati, en 6 m. 40 s. 2/10, vuelta número 14. Velocidad media, 155,757 kilómetros por hora.

1934

Gran Premio de España.

1.º, Fagioli, Mercedes, en 3 h. 19 minutos 41 s. Velocidad media, 156,225 kilómetros por hora.—2.º, Caracciola, Mercedes, 3 h. 20 m. 24 s.—3.º, Nuvolari, Bugatti, 3 h. 20 m. 48 s.—4.º, Von Stuck-Leinigen, Auto Union, 3 h. 21 m. 3 segundos.—5.º, Varzi-Chiron, Alfa Romeo, 3 h. 21 m. 50 s.—6.º, Wimille, Bugatti, 3 h. 26 m. 29 s.—7.º, Dreyfus, Bugatti, 29 vueltas, en 3 h. 20 m. 50 s.—8.º, Lehoux, Maserati, 29 vueltas, en 3 h. 22 m. 32 segundos.—9.º, Comotti-Chiron, Alfa Romeo, 28 vueltas.—10, Soffietti, Maserati, 27 vueltas.—11, Brivio, 27 vueltas.

Vuelta más rápida, Stuck, Auto Union, en 6 m. 20 s., vuelta número 28. Velocidad media, 164,036 kilómetros por hora.

"Record" oficial, Dreyfus, Bugatti, en 6 m. 10 s., vuelta número 2. Velocidad media, 168,470 kilómetros.

El puesto de cronometración estará colocado antes del primer "stand" de aprovisionamiento

El puesto reservado a los cronometradores no estará situado este año debajo del cuadro de "afichaje".

Se ha montado una cabina completamente aislada, a la que bajo ningún pretexto se permitirá ningún acceso, que está colocada antes del primer "stand" de aprovisionamiento. De esta manera, todos los coches que hagan una parada ante su "stand" serán cronometrados exactamente en vueltas completas.

Los "oficiales" del Automóvil Club de España emplearán por primera vez en este Gran Premio el aparato eléctrico adquirido por dicha entidad, semejante al utilizado en la mayoría de los grandes autódromos y circuitos europeos.



EL AÑO PASADO...—El emocionante momento de la salida del Gran Premio de España de 1934.



Fagioli, en plena carrera.



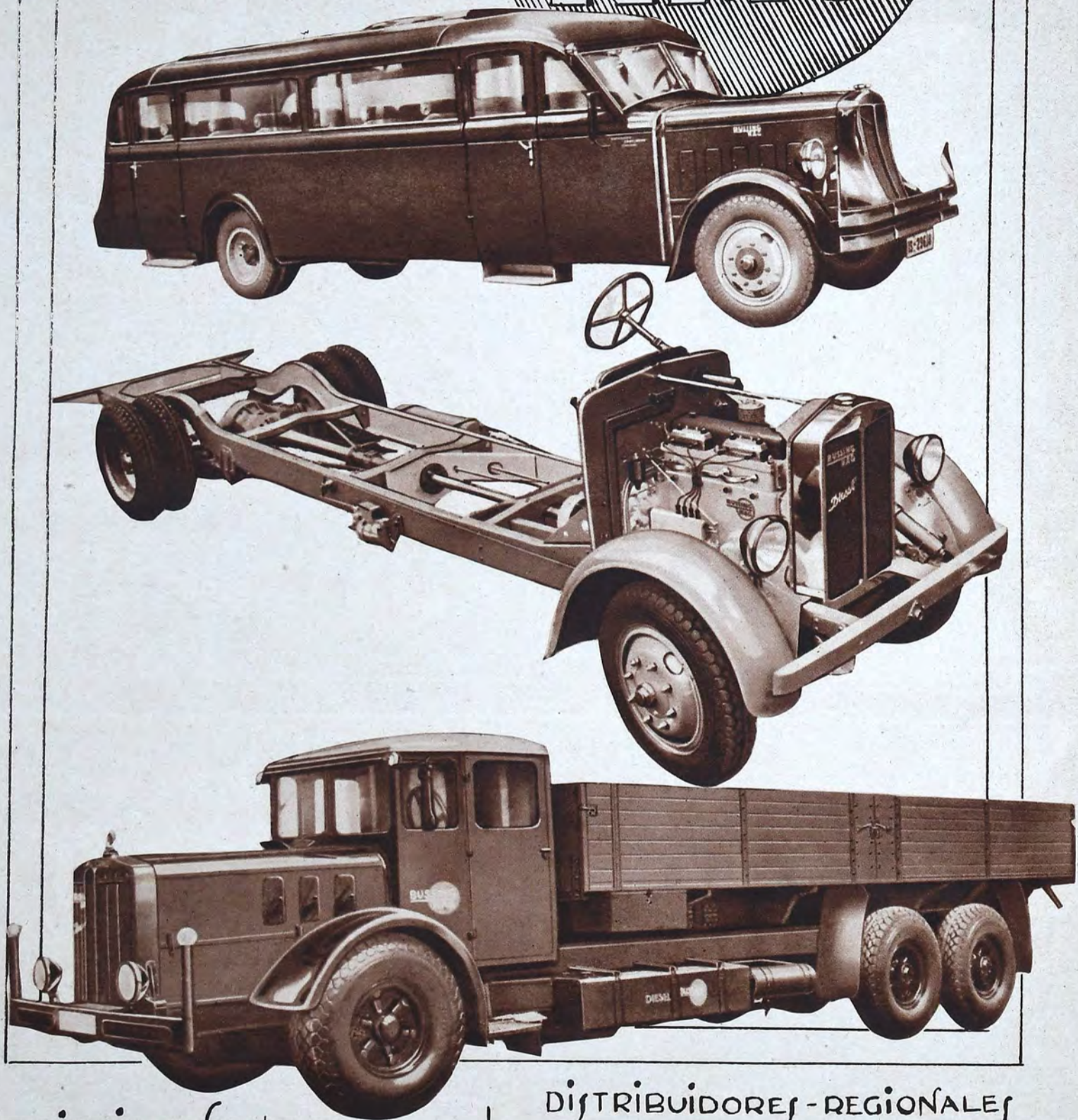
Luigi Fagioli, vencedor sobre Mercedes, recibiendo las felicitaciones oficiales.

IN MEMORIAN...



Don Antonio San Gil, uno de los fundadores del Automóvil Club de Guipúzcoa, comisario del circuito desde su creación, infatigable elemento de la organización, unánimemente estimado por sus condiciones de cortesía y bondad, no estará este año entre nosotros... La muerte le ha arrebatado durante el interregno. Su recuerdo, que perdurará en la mente de cuantos de una u otra manera han intervenido en las carreras de San Sebastián, merece bien este modesto homenaje.

BÜSSING NAG



DISTRIBUIDOR GENERAL
(excepto. CATALUÑA y BALEARIS)

Bernardo Prieto S.A.

Avda, 14 Abril. 8.

VALENCIA.

DISTRIBUIDORES - REGIONALES

CENTRO. RIVA S.L. MADRID.
GIA QUEVEDO. 3

VASCONGADAS

NAVARRA y RIOJA Enrique Martínez Inchausti BILBAO.
SANTANDER y GUIPUZCUA 122 POZAS. 30

ANDALUCIA, ORIENTAL Dom. Alonso Redondo. GRANADA
P. TRINIDAD. 1

" OCCIDENTAL Javier Molina. SEVILLA.
C. TRAJANO. 16

MURCIA y ALBACETE. Fran^{co} Gea Perona MURCIA.
P. BELLUGA. 3

EXTEMADURA Luciano Cortés. TRUJILLO.

VELOCIDADES MEDIAS POR HORA

CALCULADAS SOBRE UNA VUELTA AL CIRCUITO DE LASARTE (17 KILOMETROS 315 METROS)

Sds.	V. M. P. H. K. M. 6 m.	V. M. P. H. K. M. 7 m.	V. M. P. H. K. M. 8 m.	V. M. P. H. K. M. 9 m.	V. M. P. H. K. M. 10 m.	V. M. P. H. K. M. 11 m.	V. M. P. H. K. M. 12 m.	V. M. P. H. K. M. 13 m.	V. M. P. H. K. M. 14 m.	V. M. P. H. K. M. 15 m.
0	173,150	148,414	129,862	115,433	103,890	94,445	86,575	79,915	74,207	69,260
1	172,670	148,061	129,592	115,218	103,717	94,302	86,454	79,813	74,118	69,183
2	172,193	147,710	129,323	115,007	103,544	94,160	86,335	79,710	74,030	69,106
3	171,719	147,361	129,055	114,795	103,373	94,018	86,215	79,609	73,943	69,029
4	171,247	147,014	128,789	114,584	103,201	93,876	86,096	79,507	73,855	68,953
5	170,778	146,668	128,523	114,374	103,031	93,735	85,977	79,406	73,768	68,877
6	170,311	146,323	128,259	114,164	102,861	93,594	85,859	79,305	73,680	68,801
7	169,847	145,981	127,995	113,956	102,691	93,454	85,741	79,204	73,593	68,725
8	169,385	145,640	127,733	113,748	102,523	93,314	85,623	79,104	73,507	68,649
9	168,926	145,300	127,472	113,533	102,354	93,174	85,506	79,003	73,420	68,574
10	168,470	144,962	127,212	113,324	102,186	93,035	85,389	78,903	73,334	68,498
11	168,016	144,626	126,953	113,128	102,019	92,897	85,272	78,804	73,247	68,423
12	167,564	144,291	126,695	112,923	101,852	92,758	85,156	78,704	73,161	68,348
13	167,115	143,958	126,438	112,719	101,686	92,621	85,039	78,605	73,076	68,273
14	166,668	143,626	126,182	112,516	101,521	92,483	84,923	78,506	72,990	68,199
15	166,224	143,296	125,927	112,313	101,356	92,346	84,808	78,407	72,905	68,124
16	165,781	142,967	125,673	112,111	101,191	92,210	84,692	78,309	72,820	68,050
17	165,342	142,640	125,420	111,910	101,027	92,073	84,578	78,210	72,735	67,976
18	164,904	142,315	125,168	111,709	100,864	91,938	84,463	78,112	72,650	67,901
19	164,469	141,990	124,917	111,509	100,701	91,802	84,349	78,015	72,565	67,828
20	164,036	141,668	124,668	111,310	100,538	91,667	84,235	77,917	72,481	67,754
21	163,606	141,346	124,419	111,112	100,376	91,533	84,121	77,820	72,397	67,680
22	163,178	141,027	124,171	110,914	100,215	91,398	84,008	77,723	72,313	67,607
23	162,751	140,708	123,924	110,717	100,054	91,265	83,895	77,626	72,229	67,533
24	162,328	140,391	123,678	110,531	99,894	91,131	83,782	77,529	72,145	67,461
25	161,906	140,076	123,433	110,325	99,734	90,998	83,669	77,433	72,062	67,388
26	161,487	139,762	123,189	110,130	99,575	90,865	83,557	77,337	71,979	67,315
27	161,069	139,449	122,946	109,936	99,416	90,733	83,445	77,241	71,896	67,242
28	160,654	139,138	122,704	109,743	99,257	90,601	83,334	77,146	71,813	67,170
29	160,241	138,828	122,463	109,550	99,100	90,470	83,222	77,050	71,730	67,097
30	159,830	138,520	122,223	109,357	98,942	90,339	83,112	76,955	71,643	67,025
31	159,421	138,212	121,984	109,166	98,786	90,208	83,001	76,860	71,566	66,953
32	159,015	137,907	121,746	108,959	98,629	90,078	82,890	76,766	71,483	66,881
33	158,610	137,602	121,508	108,785	98,477	89,949	82,780	76,671	71,402	66,810
34	158,208	137,299	121,272	108,595	98,318	89,818	82,671	76,577	71,320	66,738
35	157,807	136,997	121,036	108,406	98,163	89,689	82,561	76,483	71,238	66,667
36	157,409	136,697	120,802	108,218	98,009	89,560	82,452	76,389	71,157	66,596
37	157,012	136,398	120,568	108,031	97,855	89,431	82,343	76,296	71,076	66,525
38	156,618	136,100	120,335	107,844	97,702	89,303	82,234	76,202	70,995	66,454
39	156,225	135,803	120,104	107,658	97,549	89,175	82,126	76,109	70,914	66,383
40	155,835	135,508	119,873	107,472	97,396	89,048	82,013	76,017	70,834	66,308
41	155,446	135,214	119,642	107,304	97,244	88,921	81,910	75,924	70,753	66,242
42	155,059	134,922	119,413	107,120	97,093	88,794	81,803	75,832	70,673	66,171
43	154,674	134,630	119,185	106,919	96,942	88,668	81,695	75,739	70,593	66,101
44	154,292	134,340	118,958	106,736	96,791	88,542	81,589	75,648	70,513	66,031
45	153,911	134,051	118,731	106,553	96,641	88,417	81,482	75,556	70,433	65,961
46	153,532	133,763	118,506	106,372	96,492	88,291	81,375	75,464	70,354	65,892
47	153,154	133,477	118,280	106,190	96,343	88,166	81,269	75,373	70,275	65,822
48	152,779	133,192	118,056	106,009	96,179	88,042	81,164	75,282	70,195	65,753
49	152,405	132,908	117,833	105,830	96,046	87,904	81,058	75,191	70,116	65,683
50	152,034	132,625	117,611	105,650	95,898	87,794	80,953	75,101	70,038	65,614
51	151,664	132,343	117,389	105,472	95,751	87,670	80,848	75,010	69,959	65,545
52	151,296	132,063	117,169	105,293	95,604	87,547	80,743	74,920	69,881	65,476
53	150,929	131,784	116,949	105,133	95,457	87,424	80,639	74,830	69,802	65,408
54	150,565	131,506	116,730	104,939	95,311	87,302	80,534	74,741	69,724	65,339
55	150,202	131,229	116,512	104,763	95,166	87,180	80,430	74,651	69,646	65,271
56	149,841	130,953	116,294	104,587	95,021	87,058	80,327	74,562	69,569	65,202
57	149,482	130,679	116,078	104,412	94,876	86,937	80,223	74,473	69,491	65,134
58	149,124	130,405	115,862	104,237	94,732	86,816	80,120	74,388	69,414	65,066
59	148,768	130,133	115,647	104,063	94,588	86,695	80,017	74,295	69,336	64,998



ESTACION DE SERVICIO EASO
Cruce Avenida de Amalibia (Barrio del Antiguo)

SERVICIO PERMANENTE
Agua, Aire, Suministros, Cubiertas
Cámaras, Bujías, Lubrificantes, Accesorios, etc.
SAN SEBASTIAN - Teléfono 1581

SAN SEBASTIAN

Hotel María Cristina

La supremacía de l'élégance et du confort

200 chambres avec salle de bains et téléphone

PRIX RAISONNABLES

CARROCERIAS "URIARTE"

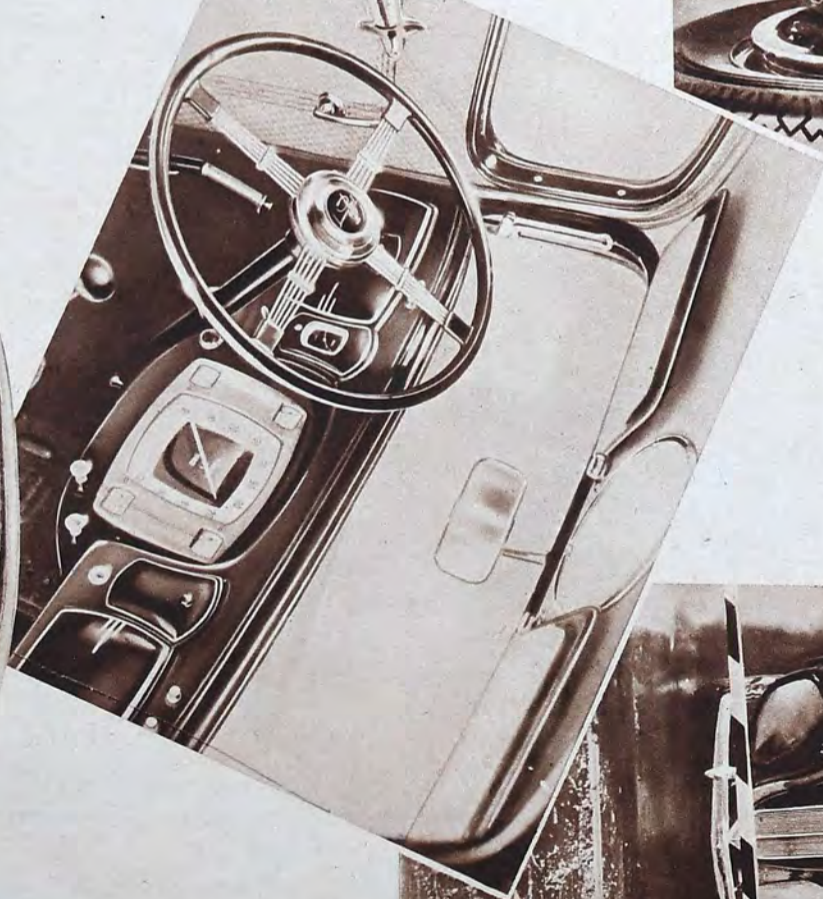
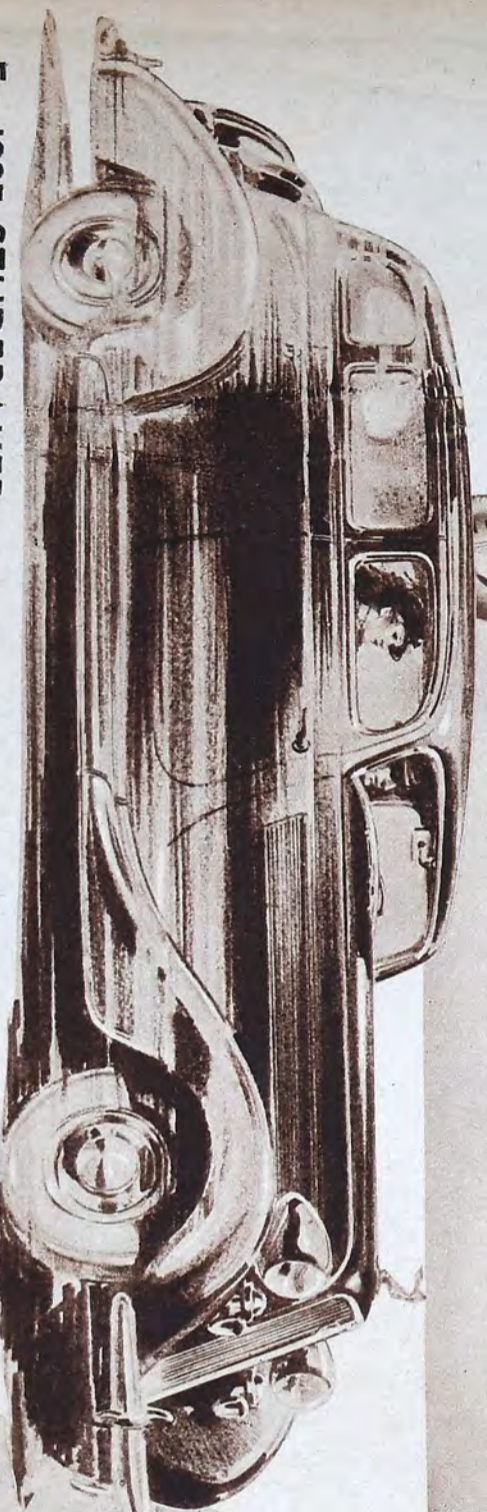
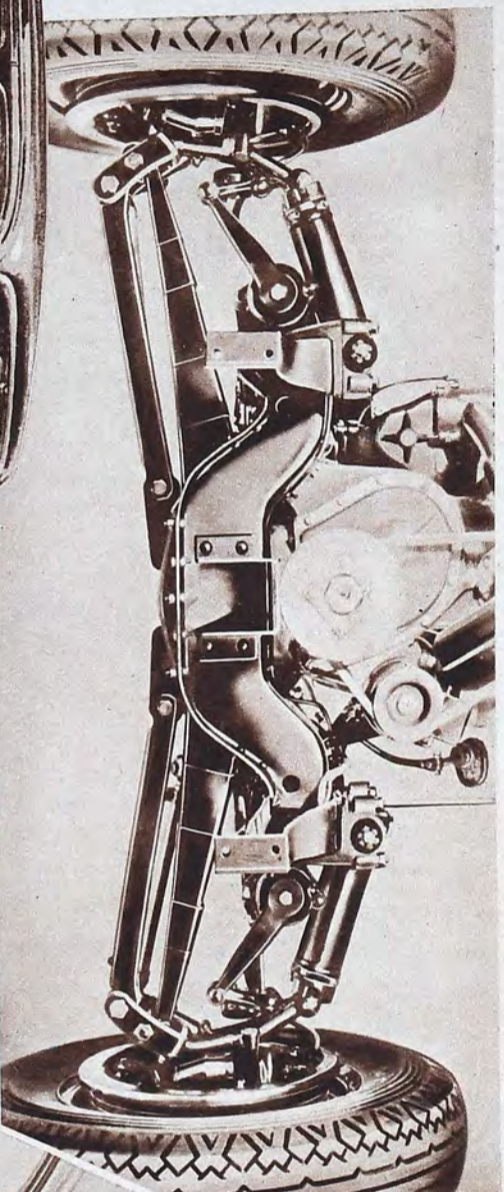
CONSTRUCCION Y REPARACION DE CARROCERIAS. - GRUA-REMOLQUE PARA TRANSPORTE DE AUTOMOVILES AVERIADOS
AUTONOMIA y 25 DICIEMBRE, 4 y 6.



BILBAO. - TELEFONO 13522

LOS CAMPEONES STUDEBAKER 1935

MODELOS DE 6 Y 8 CILINDROS



En 1935 STUDEBAKER supera una vez más a las mejores creaciones del resto de la Industria Automovilista.

El nuevo sistema de suspensión independiente de las ruedas delanteras exclusivo de STUDEBAKER, proporciona una insuperable comodidad en los asientos delanteros y traseros.

Los nuevos frenos Lockheed Compound permiten el frenado más suave, más rápido y más recto del mundo. Ningún automóvil del mundo, cualquiera que sea su precio, tiene frenos más eficaces.

Espaciosas y lujosas carrocerías de acero, con un nuevo sistema de ventilación en las portezuelas.

CONCESIONARIO PARA LA REGION CENTRO

MOISES G. TABANERA

Francisco Giner, 7 MADRID

INSTRUCCIONES MUY INTERESANTES PARA LOS AUTOMOVILISTAS Y VEHICULOS EN GENERAL

Aprobadas por el Excmo. Sr. Gobernador de Guipúzcoa
CIERRE Y APERTURA DEL CIRCUITO

El CIRCUITO se cerrará a las DIEZ EN PUNTO DE LA MAÑANA. A partir de esta hora, queda RIGUROSAMENTE PROHIBIDO, bajo pena de SEVERÍSIMAS SANCIONES, la más ligera incursión en el mismo.

DESPUES DE LAS DIEZ DE LA MAÑANA, para la entrada al recinto del GARAJE OFICIAL Y TRIBUNAS, los que procedan de SAN SEBASTIAN y BILBAO, tomarán la ruta de acceso por la carretera de Bilbao e HIPODROMO DE LASARTE, y para aquéllos que vinieran de MADRID, BARCELONA, PAMPLONA e intermedios, en VILLABONA cogerán la carretera que sigue hacia el ALTO DE AYA. De aquí descenderán a ORIO, y siguiendo por USURBIL, tomarán la carretera del HIPODROMO DE LASARTE, por donde podrán entrar al recinto de TRIBUNAS Y GARAJE OFICIAL.

Terminada la carrera, una vez que oficialmente el COCHE-PILOTO haya ABIERTO EL CIRCUITO, durante las DOS HORAS SIGUIENTES a la apertura, la circulación sobre el mismo quedará subordinada con TODO RIGOR al siguiente orden:

- AUTOMOVILES Y DEMAS VEHICULOS** situados entre ORIA, GARAJE OFICIAL, LASARTE y RECALDE, que se propongan dirigirse a SAN SEBASTIAN, irán directamente desde los emplazamientos citados, por la carretera general hasta la CAPITAL. Queda terminantemente prohibido, al llegar a RECALDE, el continuar la ruta del circuito hacia ORIAMENDI.
- AUTOMOVILES Y VEHICULOS** situados en ese mismo trayecto y que se propongan salir INMEDIATAMENTE con direcciones: BILBAO, MADRID, BARCELONA, PAMPLONA e intermedios, seguirán por la carretera del HIPODROMO o por el ramal CHIQUIERDI-LASARTE, a tomar la carretera general hacia BILBAO. Aquellos que fueran a BILBAO e intermedios, tomarán su dirección sabida, y los de las RESTANTES DIRECCIONES (Madrid, Barcelona, Pamplona, etc.) pueden seguir por USURBIL, ORIO, alto de ORIO, hacia AYA, para descender por aquí a VILLABONA, donde bifurcarán con la carretera general.
- AUTOMOVILES Y VEHICULOS** situados entre el trayecto comprendido entre ORIA, BAZCARDO (bifurcación carretera MADRID), ANDOAIN (estación NORTE), URNIETA e intermedios hasta HERNANI, seguirán precisamente la dirección en el sentido de la carrera hacia HERNANI, para tomar por aquí (HERNANI-PUEBLO), por la carretera de los "chalets" o por la carretera que sigue a ORIAMENDI la dirección de SAN SEBASTIAN.
- AUTOMOVILES Y VEHICULOS** situados entre ORIAMENDI y RECALDE seguirán por este último punto la dirección de SAN SEBASTIAN.

ESTACIONAMIENTOS

HERNANI.—Queda terminantemente prohibido el estacionamiento de vehículos a todo lo largo de las CALLES MAYOR Y URUMEA, así como en el trozo de carretera comprendido entre el EDIFICIO DEL AYUNTAMIENTO y la bifurcación con la nueva variante en las PROXIMIDADES DEL CEMENTERIO.

Terminada la carrera, todos los coches situados en la villa de Hernani tomarán directamente la dirección de San Sebastián, sin internarse en la carretera del circuito.

ANORGA-RECALDE.—En la carretera general, a partir de ANORGA, queda terminantemente prohibido el estacionamiento de vehículos.

IRUBIDE-CHIQUIERDI-HIPODROMO.—En esta zona queda también prohibido el estacionamiento de vehículos.

ORIAMENDI.—Todos los coches estacionados en esta zona deberán hacerlo mirando hacia SAN SEBASTIAN.

Ningún vehículo podrá estacionarse en el interior de la carretera del circuito, en los caminos de acceso al mismo y en terrenos colindantes.

TODA INFRACCION A ESAS DISPOSICIONES SERA SEVERAMENTE CASTIGADA POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES, SUPLICANDOSE POR TANTO AL PUBLICO, EN SU PROPIO BENEFICIO Y DEL ORDEN EN GENERAL, LA MAS FIEL OBSERVANCIA A LAS MISMAS, ASI COMO TAMBIEN A CUANTAS INDICACIONES LES SEAN HECHAS POR LOS ELEMENTOS OFICIALES DE LA CARRERA, COMISARIOS Y FUERZA ARMADA.

SAN SEBASTIAN, SEPTIEMBRE 1935.

SAN SEBASTIAN



GRAN PREMIO DE ESPAÑA

XI circuito automobilista
22-Septiembre-1935

CONCURSO DE CARTELES.—Para anunciar el circuito de 1935 se organizó un concurso de carteles que constituyó una interesante manifestación artística. En la página 3 publicamos a toda plana la reproducción del que obtuvo el primer premio. He aquí ahora el que obtuvo el accésit.

"AFFICHAGE"

El cuadro indicador establecido frente a las tribunas permite seguir la marcha de la carrera y la situación particular de cada coche en todo momento.

Consta de tres bastidores, cada uno para doce coches.

Las indicaciones que registra son las siguientes:

Primera columna (M.): el número de la matrícula que le ha correspondido a cada coche en sorteo y que lleva pintado en la carrocería.

Segunda columna: marca del coche.
 Tercera columna: nombre del conductor.

Cuarta columna (V.): vuelta que ha cubierto.

Quinta, sexta y séptima columnas: tiempo desde el comienzo de la carrera hasta terminada la vuelta, que indica la columna anterior en horas, minutos y segundos.

Octava columna (Ines.): registra la indicación eventual de Retirado.

Novena columna (C.): orden de clasificación.

NACIONAL PIRELLI ESPAÑA

OFRECE E/TE AÑO SU SUPERFLEX

M.	OPORTUNIDAD MARCA	C	V	H	M	S	I	M.	OPORTUNIDAD MARCA	C	V	H	M	S	I
1	SAATCHI MASERATI	2	1	0	2	6		12	MAGGI MASERATI	2	1	0	1		
2	SAATCHI MASERATI	2	1	7	4	3		14	LEVEY MASERATI	3	2	2	3	4	
3	SAATCHI MASERATI	3	2	3	0			15	DIETTES MASERATI	3	2	2	3	7	
4	SAATCHI MASERATI	2	1	0	3	0		16	SAATCHI MASERATI	2	1	2	2	6	
5	SAATCHI MASERATI	2	1	7	4	9		18	ZAMPONI MASERATI	2	1	6	2	3	
6	SAATCHI MASERATI	3	2	2	9			19	ZAMPONI MASERATI	2	1	6	2	3	
7	SAATCHI MASERATI	2	2	0	1	4		20	VIA RUZZI BUGATTI	2	1	7	1		
8	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4		22	SAATCHI MASERATI	2	1	6	4		
9	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
10	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
11	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
12	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
13	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
14	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
15	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
16	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
17	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
18	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
19	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									
20	SAATCHI MASERATI	2	1	7	2	4									

NEUMATICOS ENGLEBERT

CLAYTON BENEGUI NEUMATICOS + ACCESORIOS

HIMNO A SAN SEBASTIAN, PARAISO DE LOS SPORTIVOS

por Gaston Bénac

El Gran Premio Automovilista de España clausura, o poco menos, la temporada internacional de los "motores desencadenados". Es la prueba que se quiere y que se debe ver cuando se ha asistido a los grandes premios de Montlhery, del Avus y de Monza. Todos los "ases" vuelven a encontrarse en un verdadero "Premio de Honor" germanoitaliano, pues antes de mucho tiempo no hay que pensar en otros "motores trepidantes" que en los Mercedes, los Auto Union y los Alfa Romeo—con los Maserati, en otro plano—, ya que Francia ha desaparecido casi por completo de la liza.

¡Cuánto encanto rodea este Gran Premio de España, a las puertas mismas de este delicioso San Sebastián, que no se puede evocar sino como un jardín de flores y de muchachas hermosas; ante un Monte Igueldo acogedor y sonriente al mar! Esas tribunas de Lasarte, henchidas de entusiasmo y de risas. Y esas meriendas campestres a todo lo largo del circuito...

Para mí, el Gran Premio de España presenta además atractivos particulares. En él encuentro a muchos amigos, por quienes yo me complazco en romper más de una lanza; "sportivos" que saben que los quiero y que merecen que se les quiera...

En mi larga carrera de periodista un poco nómada he asistido desde hace más de veinte años a todos los grandes acontecimientos deportivos en todos los países: en Inglaterra, en Alemania, en Italia, en Austria, en Bélgica, en España,

REFORMAS EN LAS TRIBUNAS DE LASARTE



En el paseo de las tribunas se han realizado importantes obras de ensanchamiento y protección; asimismo se ha dispuesto al mismo en plano inclinado para que la visibilidad desde cualquier punto sea lo más amplia.

en Irlanda, en Suiza, en Dinamarca, en Suecia, en América también... Pues bien; debo hacer una confesión: en ningún país extranjero me siento tan a gusto como en España.

Me lo critican a menudo en París, donde me suelen decir: "Usted tiene debilidad por los españoles"...

Y es verdad... Tengo debilidad por los bravos mozos del sur de los Pirineos, que vienen a París como conquistadores, aunque, a veces, no llevan otro bagaje que las ilusiones. Nuevos Don Quijote, que pronto se sienten solos, terriblemente solos, en la gran ciudad. ¿Por qué no he de acercarme a ellos para aconsejarles, o simplemente para que se sientan un poco menos solos? Cuesta tan poco...

Director de las páginas deportivas del diario más importante de Europa, es, para mí, un placer apoyarlos y hacer que los conozcan. Hay tanto egoísmo y tanta ingratitud en el Mundo...

Tened un ejemplo: En Floreffe nadie había visto la admirable "performance" de Montero si yo no hubiera gritado a mis colegas: "Pero fijaos en Montero; arrastra a todo el mundo desde atrás adelante; es la "locomotora"."

Y más tarde:

"Después de haber remolcado a Archambaud y a Opperman, se escapa y él es quien va a permitir a Jean Aerts ser campeón del Mundo."

Nadie, sin embargo, remarcó suficientemente su maravillosa hazaña. Yo estaba allí y fui el primero en felicitarle y en abrazarle.

"¿Por qué—me dicen—tal entusiasmo por un español?" Sencillamente, porque hace mucho tiempo que he podido apreciar las calidades físicas y morales de Montero, que es un verdadero campeón. Además, porque se ignora demasiado en París a los deportistas españoles. Finalmente, porque es vasco...

Porque éste es uno de mis defectos, si defecto puede considerarse el amar a un país y a una raza. Y este amor por el país vasco y por el deporte vasco no data de ayer, se lo aseguro a ustedes. Desde 1912 me he convertido en el apóstol y el defensor de los vascos en París. El "Aviron Bayonnais", campeón de Francia de "rugby" en 1913, me ayudó a "lanzar" en la capital la moda vasca, que desde entonces ha sido adoptada con entusiasmo. Por extensión, mi amor por el país vasco ha traspasado la frontera. A tal punto, que "no hay Bidasoa" para mí, y admiro tanto a un "Atano III", al que yo llamaba el "tigre de Azcoitia" hace diez y ocho años; a un Abrego, a un Eloy, a un Paulino, a un Ara, a un Montero, como a un "Chiquito de Cambó", a un Urruty o a un Borotra.

Paulino Uzcudun podrá decir quién fué el periodista francés que le sostuvo más en sus comienzos en París. Y otros también.

Por eso, este Gran Premio de España—a cuenta del cual mi "vasquismo" me ha llevado a una larga disgresión, por la que pido perdón—presenta para mí tantos atractivos particulares.

Encuentro en él, en primer término, al más encantador de los presidentes, a este amable don Manuel Rezola, gran dirigente del Automóvil Club de Guipúzcoa, que tiene siempre en los labios una anécdota divertida sobre el "Gallo" o sobre la Pastora Imperio o sobre cualquier otro personaje popular.

Encuentro en él al gran Zuloaga, artista que todos los países pueden envidiar a España, y en el que encuentro seguramente alguna evocación de la gran figura de Juan Belmonte...

... Y a Paulino Uzcudun, con su ancha sonrisa..., y a Ignacio Ara, de silueta elegante..., y a Luciano Montero, cara de gitano sobre un cuerpo de atleta..., y a Irigoyen, con un grueso cigarro puro en los labios... Y a los queridos compañeros de la Prensa guipuzcoana, con Juanena al frente, acogedores y cordiales.

¡Ah, San Sebastián, paraíso de los "sportivos"!... Demos gracias a los Caracciola, a los Fagioli, a los Nuvolari, a los Stucks, a los Chiron..., que con sus bóridos famosos nos dan pretexto para volver a verte.



Gaston Benac, jefe de las páginas deportivas de "Paris-Soir".

GASTON BENAC



ESTABLECIMIENTOS
UNSAN

Oficinas y Talleres: BIDEBARRIETA, 64 BIS

EIBAR
GUIPÚZCOA-ESPAÑA
Teléfono 3-122

Dirección Postal: Apartado n.º 70
Telegráfica
Teléfono
Cable: UNSAN-EIBAR



ESPECIALIDAD en PALIERS y ARBOLES DE
CARDÁN marca SANSON GARANTIZADOS.
fabricados con acero al cromo-níquel.
Más de 300 modelos distintos en exis-
tencias para entrega inmediata.

Accesorios, Recambios, Herramientas, Tornillería, Artículos.
Carrocería, Decoltaje, Trabajos mecánicos especiales

Los participantes



2
WIMILLE
Bugatti I



4
ROSEMEYER
Auto Union I



6
VARZI
Auto Union II



8
FAGIOLI
Mercedes I



10
PIESTCH
Auto Union III



12
TARUFFI
Bugatti II



14
SIENA
Maserati I



16
NUVOLARI
Alfa Romeo I



18
STUCK
Auto Union IV



20
CHIRON
Alfa Romeo II



22
BRAUSTHISTCH
Mercedes II



24
LEHOUX
Maserati II



26
CARACCIOLA
Mercedes III



28
SOMMER
Alfa Romeo
(independiente)



30
LEOZ
Bugatti
(indepte. español)

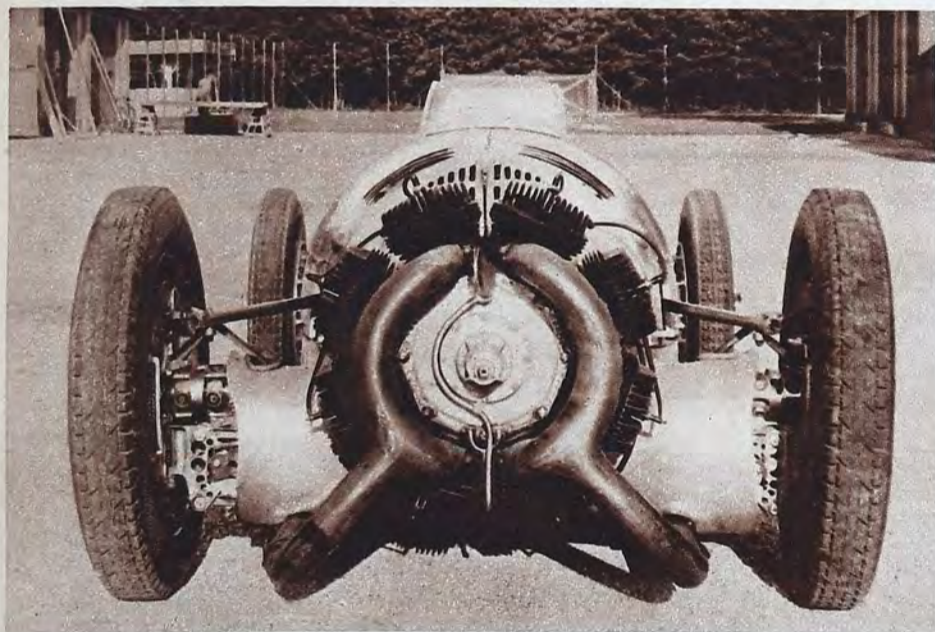
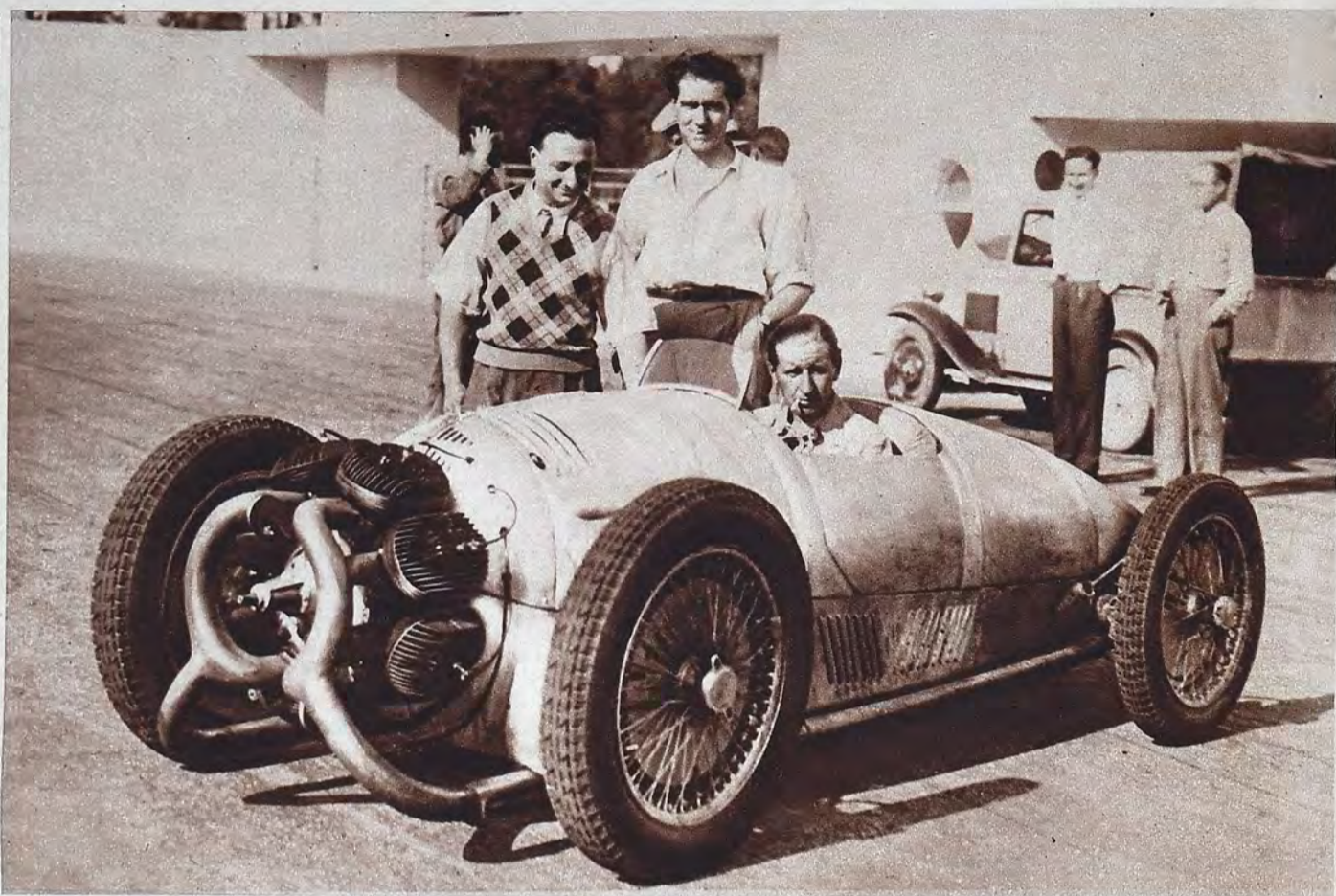
Orden y colocación
a la salida

SALIDA: A las doce
en punto

HOMBRES Y MÁQUINAS DE ITALIA

POR GIOVANNI CANESTRINI

A medida de la eficiencia del automovilismo italiano puede suministrárnosla la reciente victoria en el Gran Premio de Alemania del antiguo Alfa Romeo de Nuvolari. La máquina revela el altísimo grado de perfección constructiva alcanzado por la técnica italiana; el hombre es la expresión de la combatividad y del espíritu que anima a los pilotos italianos. En realidad, el Alfa Romeo de que disponía Tazio Nuvolari en Nurburg Ring no era sino un coche concebido en 1932 —bajo la influencia de la fórmula de la cilindrada máxima—, aunque posteriormente mejorado en los detalles y aumentada la cilindrada del motor. Fué con este coche —que paseó triunfalmente durante cerca de tres años por todos los circuitos de Europa— con el que la industria italiana pudo hacer frente a la poderosa compañía germánica que había preparado para el Gran Premio de Alemania coches recientísimos de Mercedes y de Auto Union, todos ellos modernísimos y creados bajo la fórmula del peso máximo que rige actualmente los grandes premios internacionales.



El "revolucionario" coche del conde Trossi, visto de frente, con el motor "estrellado" al aire...

La victoria italiana en el Gran Premio de Alemania demostró, en realidad, no ya una superioridad absoluta del Alfa Romeo de 3.200 centímetros cúbicos, sino también su gran resistencia y su perfecta puesta a punto, su gran manejabilidad y docilidad de conducción y el perfecto equilibrio existente entre la potencia y el peso del coche, equilibrio fundamental en un circuito de las características del Nurburg Ring. Las potentísimas máquinas tudescas tuvieron que soportar un exceso de potencia que no sólo era aprovechable en trozos brevísimos, sino que



Tazio Nuvolari, genuino representante de la clase italiana, todo nervio y espíritu.

Carlo Felice Trossi, al volante de la novísima creación italiana proyectada por el ingeniero Mónaco.

resultó perjudicial en las aceleraciones numerosas y que repercutió negativamente en la resistencia de los neumáticos.

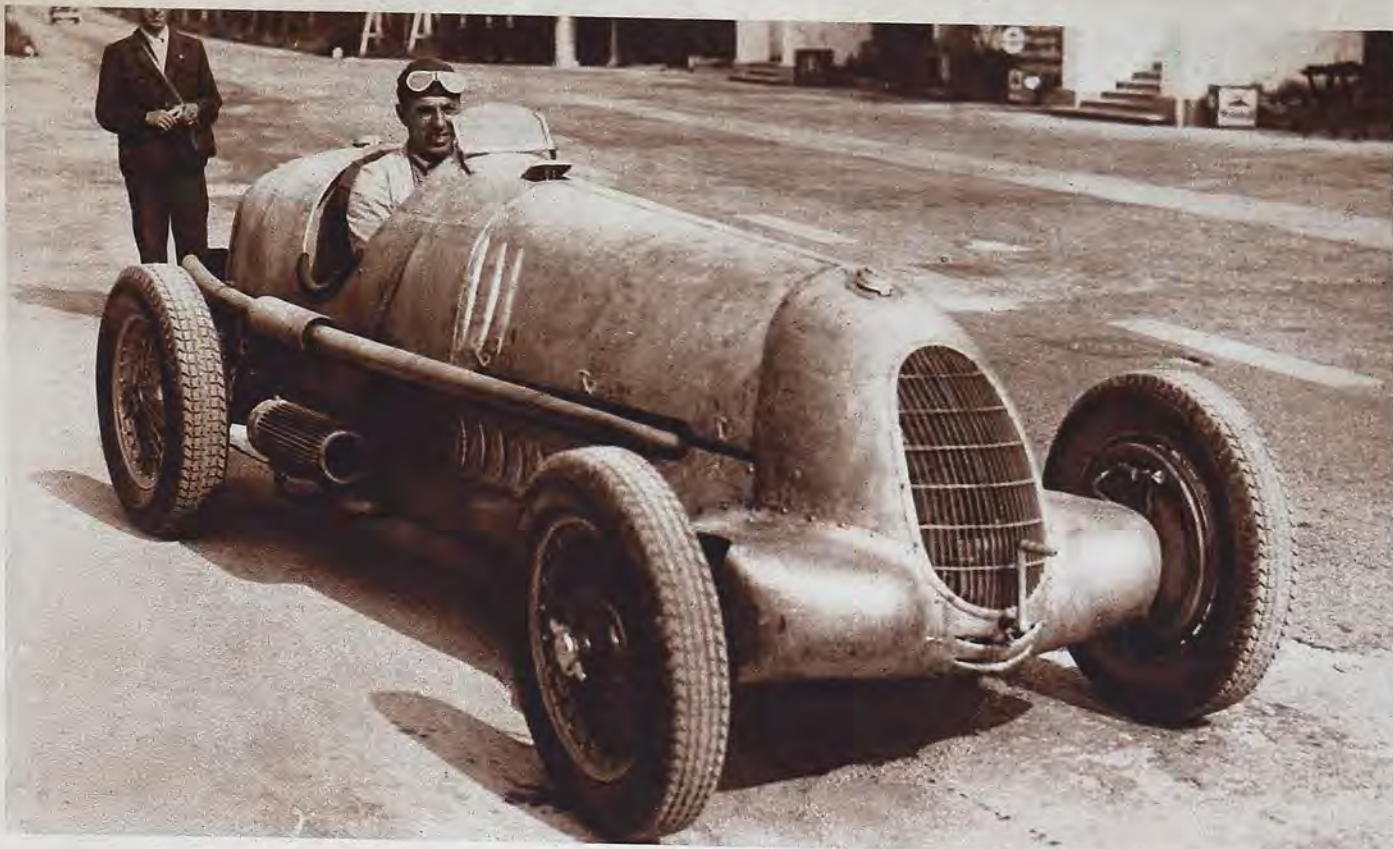
Naturalmente, aquella victoria, no obstante ser clamorosa y significativa, no sirvió para que los deportivos y los técnicos italianos se hicieran falsas ilusiones. Los coches alemanes son, en efecto, de potencia de motor mucho más elevada que la de los antiguos Alfa Romeo y Maserati, y poseen "châssis" ideados y construidos según las más modernas exigencias de la técnica automovilista. Hace ya tiempo que la industria italiana se prepara para construir y perfeccionar máquinas nuevas que estén en condiciones de poderse oponer en igualdad de condiciones a sus adversarios. La construcción ha tenido que llevar un ritmo lento porque, especialmente la casa Alfa Romeo, está actualmente absorbida casi por completo por la construcción de motores de aviación que suministra a la aeronáutica italiana.

Sea como quiera, Maserati y Alfa Romeo tienen ya dispuestos los nuevos coches construidos sobre la base de las prescripciones de la fórmula actual. El nuevo Maserati ha hecho una aparición fugaz en el Gran Premio del Marne, sin poder, sin embargo, dar una prueba exacta de su eficiencia, y los nuevos Alfa Romeo han recibido su primer espaldarazo en el Gran Premio de Italia, en Monza. Pero, aparte de los coches de estas dos casas, ya famosas en el terreno deportivo, en Monza se ha registrado la aparición de una original máquina de carreras, muy atractiva, tanto por su concepción como por su construcción: la proyectada por el ingeniero Mónaco, de Turín, y construida por el conocido "gentleman" y corredor conde Carlo Felice Trossi.

Alfa Romeo monta por ahora sobre el nuevo "châssis" un motor de ocho cilindros en línea, pero el motor definitivo del último producto de esta marca será un doce cilindros en V, de cerca de cuatro litros de cilindrada. Maserati, siguiendo la misma tendencia, ha adoptado también la disposición de los ocho cilindros en V, pero ha hecho un ocho cilindros. La original máquina de Trossi tiene, en cambio, un motor "estrellado" de ocho cilindros a dos tiempos.

Se trata, pues, de un coche en el cual se siguen las más modernas tendencias de la técnica, derivadas de las exigencias de la fórmula del peso máximo.

El Maserati de ocho cilindros en V tiene una cilindrada de 4.244 centímetros cúbicos, con cilindros dispuestos a noventa grados y sobrealimentados por un compresor Roots que gira a un régimen doble del del



motor, y que es a un máximo de diez mil vueltas. La distribución se logra por medio de dos "comes" por cilindro, mandadas por el mismo árbol central, con arreglo a un dispositivo similar al de los motores de diez y seis cilindros de la Auto Union.

Las cámaras de explosión son lisas, con bujías laterales, y las bielas, tubulares. Este motor, que pesa sin cambio doscientos kilos, desarrolla a 5.400 vueltas una potencia de 320 caballos. El coche de un afortunadísimo diseño, tiene las cuatro ruedas independientes: las delanteras, por medio de dos barras de torsión, caja de cambios y caja del puente forman un bloque único.

Alfa Romeo monta por ahora sobre el nuevo "châssis" de ruedas independientes un ocho cilindros en línea, derivado del tipo precedente, que tiene 77 x 100 milímetros, lo que da una cilindrada de 3.822 centímetros cúbicos, y va sobrealimentado con dos compresores. Este motor, idéntico al que ha sostenido brillantemente la prueba de Monthlery, desarrolla cerca de 300-310 caballos, y es de una "reprise" muy brillante. El nuevo "châssis" Alfa Romeo es 14 centímetros más largo que el de aquel famoso "monoposto", tiene ruedas independientes anteriores, de un sistema parecido al de Dubonnet, y lleva montado un puente trasero del tipo Porsche, como Auto Union. También Alfa Romeo ha adoptado el cambio y puente en un solo bloque, como Maserati. Característica de este coche es la adopción de dos radiadores en electrón para rebajar la temperatura del aceite. Aunque es más bien alta y estética, no muy atrayente, esta máquina conserva las características peculiares de manejabilidad del precedente tipo "P 3 monoposto", y está magníficamente frenada con frenos hidráulicos.

La más original de las nuevas máquinas italianas es, como decimos, el coche de Trossi, ideado por el técnico Mónaco. El "châssis" de este pequeño y recogido coche es de estructura tubular, con un castillo anterior, sobre el que va colocado el motor de "estrella", refrigerado por aire. Se trata de un dos tiempos de cilindros dobles, de cerca de cuatro litros de cilindrada total, provisto de compresor Zoller, colocado en la parte de arriba. La potencia del motor debe ser superior a los 240 caballos. La suspensión es por ruedas independientes, y la transmisión llega a las ruedas delanteras por medio de dos semiejes con doble junta cardán. El coche de Mónaco, bajísimo y compacto, ha demostrado ser muy manejable y ágil; pero será conveniente esperar los resultados antes de pronunciarse sobre las numerosas soluciones nuevas adoptadas en este producto revolucionario. En la carrocería, parecida a la de Auto Union—trazada por el notable dibujante Revelli—, se han alcanzado interesantes resultados desde el punto de vista del peso y de la penetración.

La industria italiana, como se ve, ha reaccionado rápidamente ante la ofensiva de la industria alemana y ha preparado armas nuevas para sus pilotos, y, si no es este año, en el próximo estará en condiciones de sostener la lucha en todos los terrenos; pues, por otra parte, además de los medios mecánicos, el automovilismo italiano puede contar con un equipo de corredores de clase excelsa, entre los cuales destacan Tazio Nuvolari, Aquiles Varzi y Luigi Fagioli, tres hombres de carácter distinto y de estilo personalísimo, que todavía este año, junto con Rodolfo Caracciola, han brillado en las grandes competiciones internacionales.

Nuvolari, que es el más "viejo" de los tres, pues cuenta en la actualidad cuarenta y tres años, es el combatiente típico, sostenido únicamente por sus nervios de acero y por su voluntad de hierro, que suplen a su complexión física, nada atlética. En la temporada de 1935 ha ganado, además del Gran Premio de Alemania, seis carreras más: Pau, Bérga-

El nuevo Alfa-Romeo ocho cilindros, con ruedas independientes; el perfilado del coche ha variado notablemente.

mo, Turín, Niza, Biella y Livorno, en cierto modo significativas, aunque no participaron en ellas los alemanes.

Aquiles Varzi ha pasado esta temporada a formar parte del equipo Auto Union. Es el piloto completo por excelencia: conocedor perfecto de la máquina, escrupulosísimo en el cuidado y preparación de sus carreras, habilísimo aprovechador de los

medios mecánicos y especialmente dotado de una rara perspicacia. Ha impuesto su estilo seguro y su gran clase en Túnez y en la Copa Acerbo, una de las carreras más difíciles del año.

En fin, Luigi Fagioli, preciosa adquisición de Mercedes, es el más atlético de los tres y uno de los más sólidos y completos pilotos europeos; tiene en su activo este año la carrera más rápida de 1935: la del Avus; el Gran Premio Peña Rhin de Barcelona y el Gran Premio de Montecarlo.

A estos colosos de la carrera siguen jóvenes de cualidades parecidas, entre los cuales recordaremos a Antonio Brivio, vencedor de la Targa Florio; Carlo Felice Trossi, conductor elegante y veloz, particularmente adaptado a los circuitos mixtos; Mario Tadini, un especialista de la carrera en cuesta; Giuseppe Farina, la revelación de este año... Todos ellos son hombres capacitados para manejar los nuevos bólidos a 300 kilómetros por hora, para lo que se necesita audacia y sensibilidad, dos aptitudes que no se adquieren, sino que se poseen por instinto.

GIOVANNI CANESTRINI

N. B.—Después de escrito el anterior artículo, el coche del conde de Trossi no ha debutado en el Gran Premio de Italia. Reservemos, pues, hasta que haga sus primeras pruebas, todo juicio acerca de sus revolucionarios hallazgos.

PRECIOS SENSACIONALES DE ARTICULOS PARA DEPORTES

FUTBOL

	Ptas.
Bota de fútbol, en muy fuerte becerro, del 32 al 36	9,00
Id. id., del 37 al 44	9,75
Balón de T., núm. 5, cuero cromado	17,00
Jerseys de fútbol, desde	2,75
Medias, desde	1,25



El mejor aparato de remo. Formidable construcción graduable. Sistema alemán. Ideal para eliminar grasas y hacer músculos. Uso indistinto para señoras y caballeros. Pesetas: 190,00.

TENNIS

Raqueta encordada, reglamentaria, desde	10,00
Pida la raqueta Wiesgo, mod. 23, rojo, azul o verde, con cordaje de seda, marco triple. Es de gran clase	53,00
Pelotas inglesas Wiesgo, una	1,75
Pantalón para tennis, en cualquier medida	8,50
Camisas	5,50
Zapatos de lona, piso de goma ...	4,75

CAMPING

Tiendas de campaña, tela de avión o fuertes, desde	50,00
Piraguas Wiesgo de lona, con cubierta de ocumel, de una plaza	150,00
Id. id. de dos plazas	175,00
La piragua Wiesgo siempre triunfa en velocidad y resistencia	
Piragua Wiesgo, desmontable, armadura de tubo de duraluminio, patentada, de dos plazas	350,00
Piragua Wiesgo, rígida, totalmente de duraluminio, patentada, de una plaza	250,00
Id. id., de dos plazas	300,00
Camas, mesas, sillas y demás artículos de "camping".	

NATACION

Trajes de baño, "Atlético", para hombre o señora, desde

13,50

CONCESIONARIO OFICIAL DEL TRAJE JANTZEN. PIDA CATALOGO ILUSTRADO DEL MISMO

CASA DIEZ

Soliciten el nuevo catálogo gratis para la temporada de 1935. Barceló, 9. Teléfono 47843.—Toledo, 58. Teléfono 71345.—Talleres: Irlanda, 17 y 19. Teléfono 71741.

Dirijan los pedidos a las oficinas, Barceló, 9, y Larra, 1. Madrid.

LOS COCHES DE CARRERAS

ALEMANES

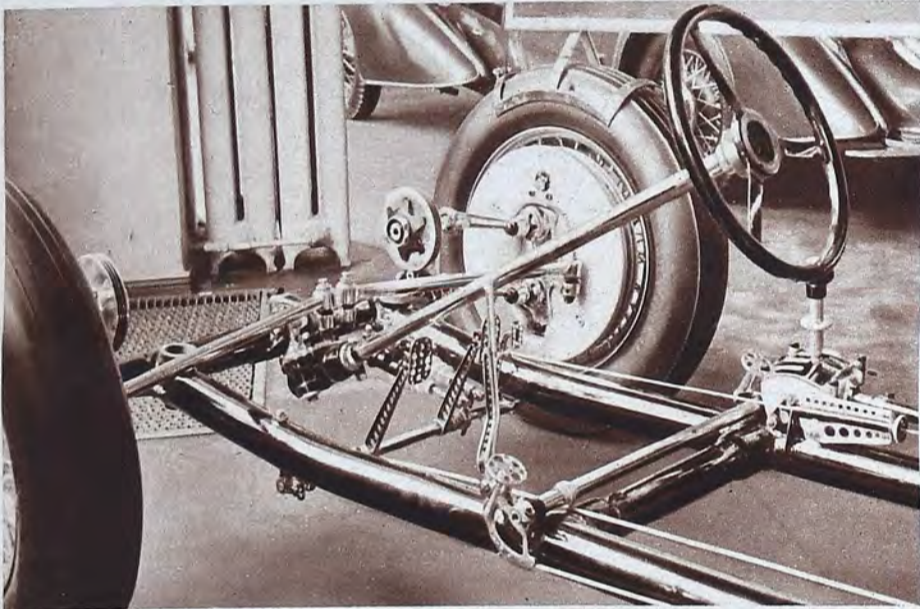
por el Ing.
L. JONASZ

LA fórmula internacional en vigor, que limita el peso de los coches (sin esencia, aceite, agua, neumáticos, etc.) a 750 kilos, preocupó vivamente desde que fué creada en 1933 por la Comisión Internacional a los constructores alemanes.

Nadie ignora que en aquel momento la industria alemana no disponía de un coche moderno de carreras, y que sólo Mercedes tenía uno potente pero "demodé", y que no respondía a las condiciones exigidas. Fué entonces cuando, gracias a la iniciativa de su presidente, el gran duque Adolfo de Mecklenburg, el Automóvil Club de Alemania abrió una suscripción para reunir los fondos necesarios para la construcción de coches modernos.

Muy pronto las autoridades del nuevo régimen se interesaron seriamente en el asunto y estimularon los esfuerzos y los estudios que en él se realizaban.

Un ingeniero bien conocido, el doctor Porsche, atacó el problema de una manera inédita. En primer lugar se trataba de aumentar la potencia específica (el caballo-vapor por litro de cilindrada) hasta su máximo, es decir, crear un motor con el mayor rendimiento sobre un "châssis" cuyo

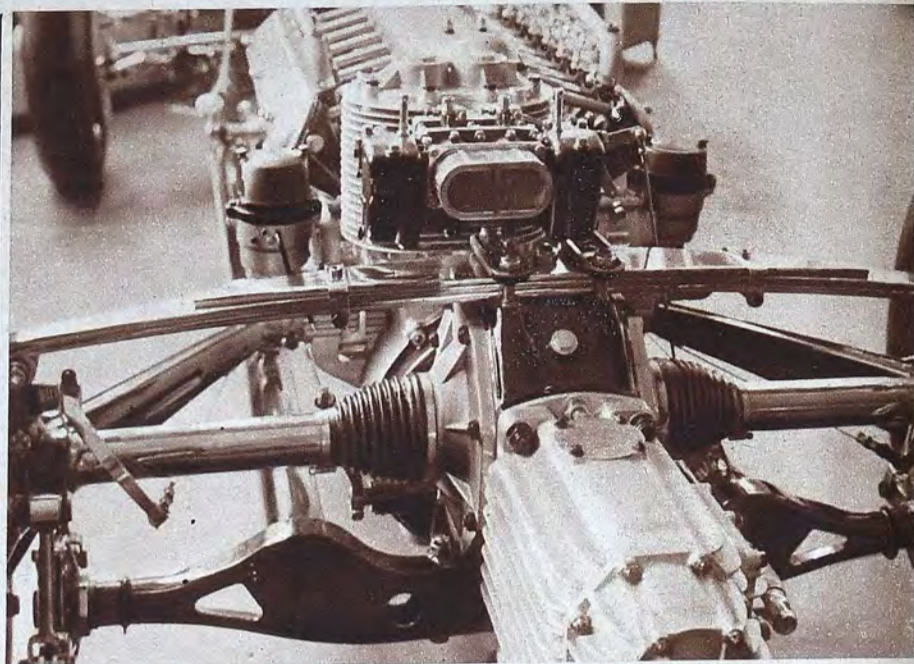


AUTO-UNION.—El eje delantero. Dirección por barra dividida. (Nótense los agujeros de perforaciones en las palancas y otros órganos para disminuir el peso.)

peso es limitado, y en seguida establecer, digámoslo así, el equilibrio de todo este sistema y, con ello, la estabilidad en la carretera para velocidades desconocidas hasta entonces, y que superaban los 300 kilómetros por hora. En cuanto a la potencia específica, los coches alemanes han realizado la enorme cifra de más de 90 caballos por litro de cilindrada.

Porsche, cuyo estudio mecánico es sin duda el más interesante, colocaba como innovación el motor en la parte trasera del "châssis" y disponía los 16 cilindros en forma de V, lo que representa múltiples ventajas.

En primer lugar, el motor, con potencia igual, se hace menos pesado, el movimiento de las masas en el de vaivén es más fácil; esto permite también elevar el número de rotaciones, el régimen y, por consi-

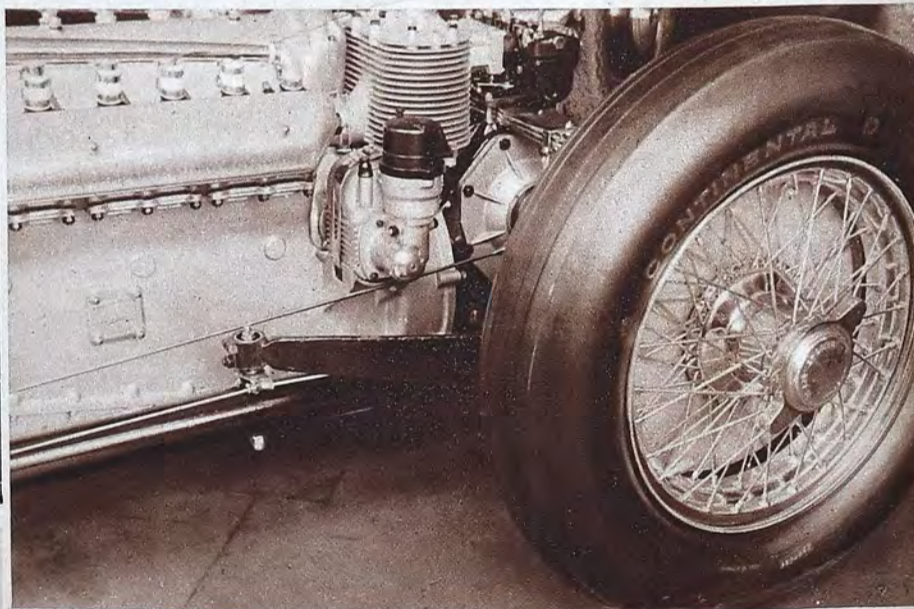


AUTO-UNION.—Grupo motor y eje trasero. (La suspensión por ballesta de hojas visible en la foto es substituída en los nuevos coches que vemos en la carrera por barras de torsión.) El asiento del conductor se encuentra delante del motor.

guiente, el rendimiento de la máquina. Además, la división de la cilindrada en unidades pequeñas es ventajosa en lo que se refiere al crecimiento del rendimiento específico, en comparación con el rendimiento de una cilindrada única. Esto es lo que ha conducido al constructor del coche Auto-Union a esta solución. Veamos un poco cómo está construido este hermoso coche.

LOS COCHES AUTO-UNION

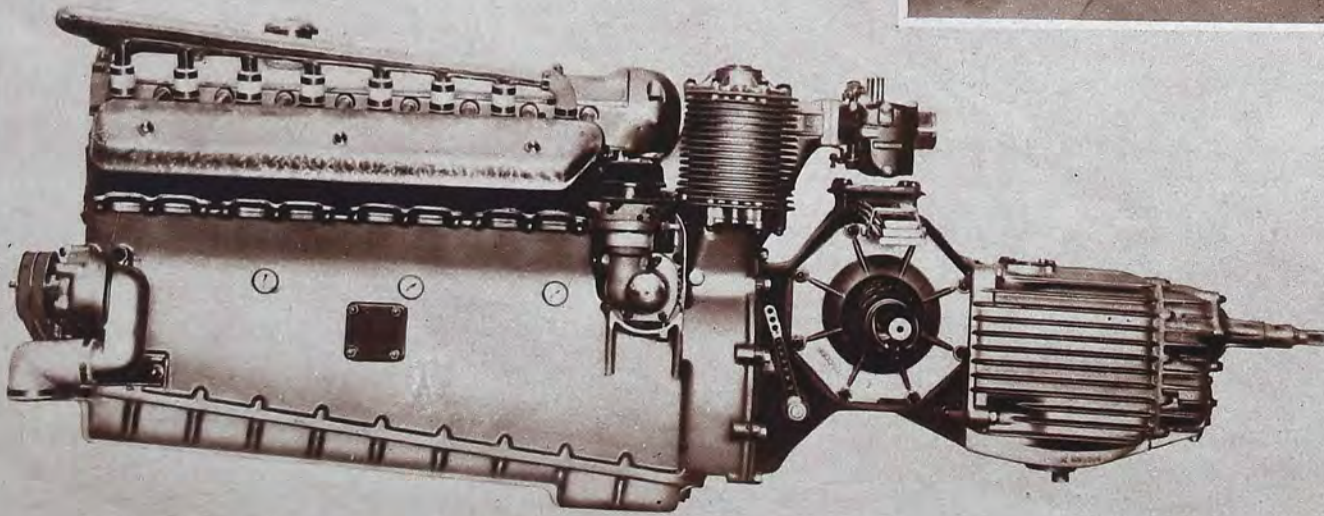
"Châssis" (bastidor) de tubos de acero soldados en sus uniones, que, aun siendo muy ligeros, ofrecen la mayor resistencia a la torsión y a la rotura.



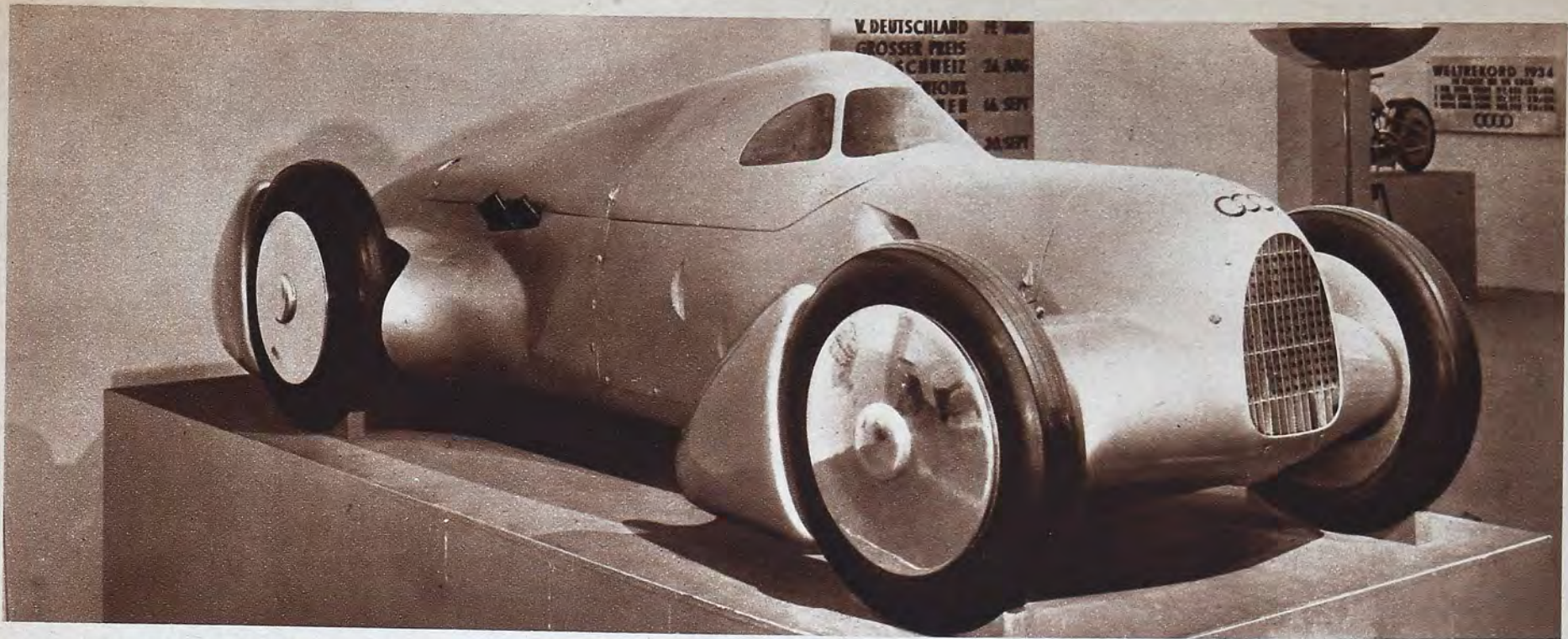
AUTO-UNION.—Vista lateral del motor con el compresor.

Motor de 16 cilindros, de una potencia de 450 caballos, alojado, con todos sus órganos, en la parte trasera del "châssis". Los cilindros, en grupos de ocho, inclinados a 45 grados en V; ambos grupos de válvulas, accionados por un solo árbol de "cames", situado entre las dos cabezas de los cilindros y accionando las válvulas de admisión directamente, y las de escape por medio de palancas.

El papel del compresor, delante del cual va colocado el carburador, es menos supercargador que el de un aparato que ayuda a la buena llena de los cilindros, cuyo tipo de

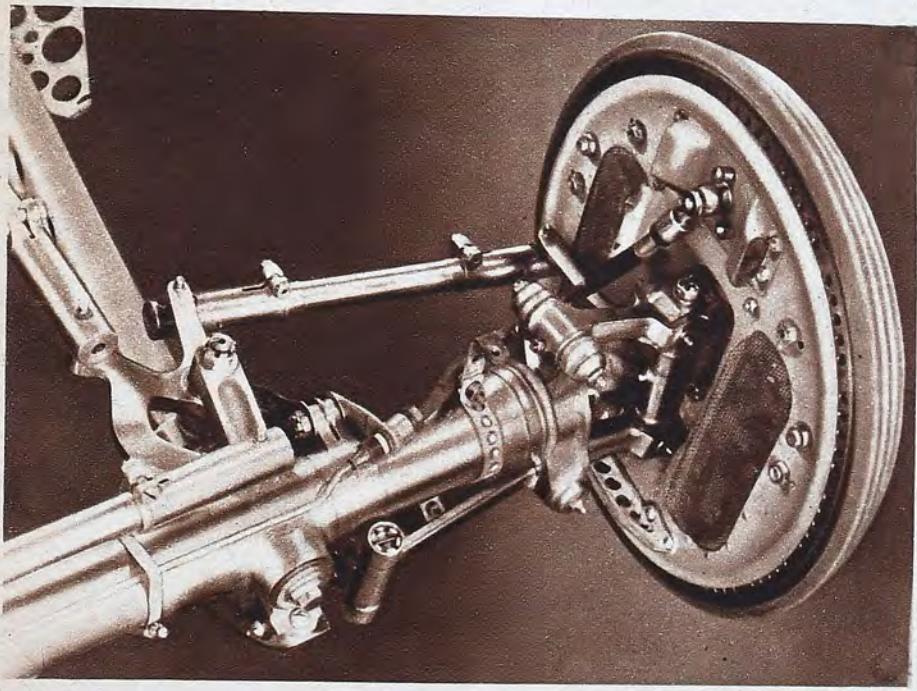


AUTO-UNION.—El motor, de 16 cilindros, con el cambio de velocidad refrigerado por aletas.



compresión es bastante bajo (aproximadamente 1:4,5). El motor está situado delante del eje trasero; la caja del cambio de velocidad a cinco velocidades se encuentra detrás del eje; sus engranajes, en toma constante. Un árbol hueco transmite el movimiento al diferencial, que puede tomar forma de tornillo.

El motor va alimentado por el depósito de esencia, el cual, por razón del equilibrio, está situado en la mitad del "châssis", mientras que el radiador se encuentra delante, unido por fuertes tubos al motor. (En la primera ejecución del coche los tubos de acero del "châssis" desempeñaban la función de tubos de agua del radiador, solución que era muy ingeniosa, pero que ha sido abandonada recientemente.) El encendido, por magneto y bujías Bosch.



Es muy interesante la suspensión, sistema Porsche, de barras de torsión, cada una de las cuales lleva una de las ruedas delanteras. Así, las ruedas oscilan en planos paralelos al eje longitudinal del vehículo, evitándose con ellos todo efecto de "shimmy" o de giróscopo.

Este sistema ha sido, en el nuevo modelo que vemos en carrera, aplicado igualmente a las ruedas traseras, suspendidas en los primeros modelos sobre ballestas de hojas. Las ruedas van en palancas oscilantes, provistas de amortiguadores de fricción, ejecutados en dimensiones grandes, lo mismo que los tambores de los frenos, que cubren casi por completo la superficie entera de las ruedas, y accionados hidráulicamente en el freno de pedal.

El eje trasero tiene también ruedas independientes. (Porsche es el primero que realiza este sistema de

La sugestiva silueta del AUTO-UNION, con carrocería monoplace aerodinámica, cerrado.

suspensión en un coche de carreras). El tubo del eje y las barras de soporte forman un triángulo que recibe todos los esfuerzos horizontales de las ruedas y de los frenos, transmitiéndolos directamente al "châssis", sin que la suspensión reciba la menor influencia.

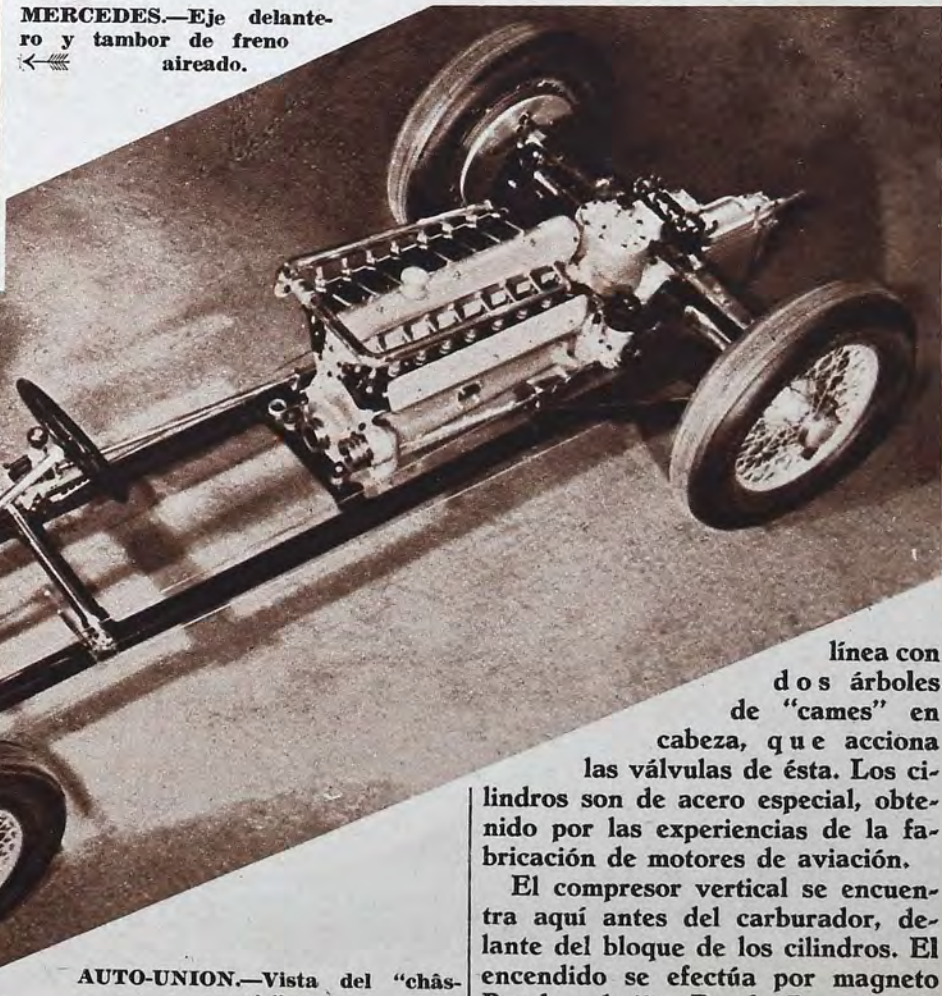
Las fotografías de detalle muestran claramente cómo ha trabajado el constructor para aligerar el peso, aun en los más pequeños detalles, para sujetarse al límite prescrito. Los coches van equipados con neumáticos Continental, que han dado pruebas excelentes en las múltiples manifestaciones de la temporada, en las más difíciles condiciones de temperatura y estado de la carretera.

LOS COCHES MERCEDES

Una larga experiencia de la carrera y una notable tradición ha permitido a esta firma establecer un modelo de coche de carreras completamente moderno, y que, sin embargo, respeta, en cuanto a la disposición del motor y a su dibujo, en las tradiciones del motor delante y en línea. Se ve, pues, que las dos escuelas conducen, a pesar de la diferencia de teorías, a resultados idénticos, si los que las realizan son maestros de la construcción, como Porsche y Biebel, el jefe del despacho de estudios de Mercedes, desgraciadamente muerto el año pasado.

El motor del Mercedes (en el nuevo modelo, de una cilindrada de más de 4,5 litros), colocado en la parte delantera, es de ocho cilindros en

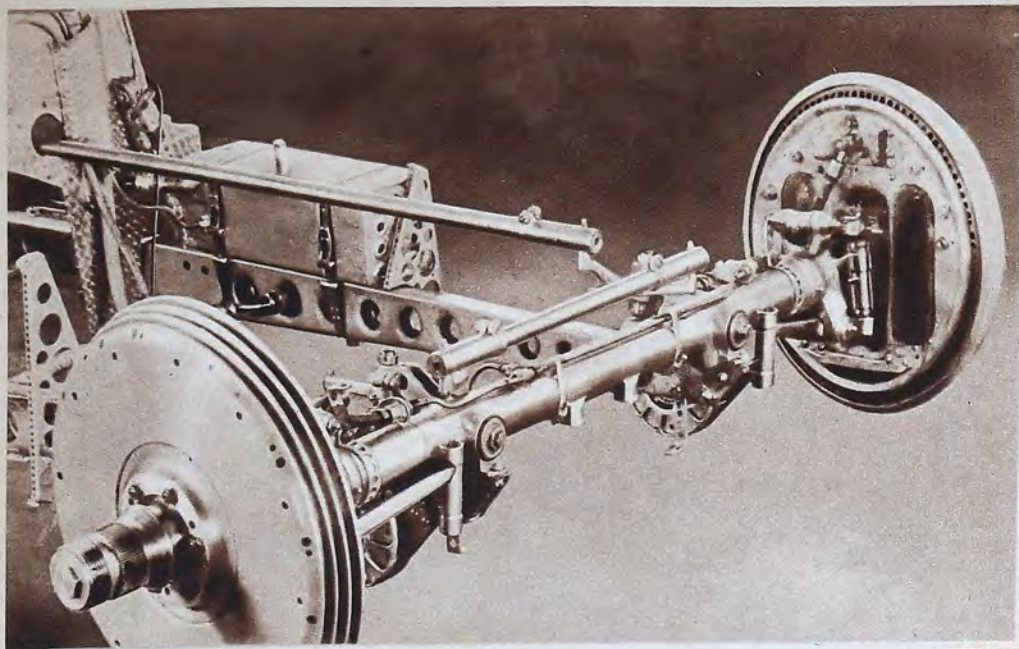
MERCEDES.—Eje delantero y tambor de freno aireado.



línea con dos árboles de "comes" en cabeza, que acciona las válvulas de ésta. Los cilindros son de acero especial, obtenido por las experiencias de la fabricación de motores de aviación.

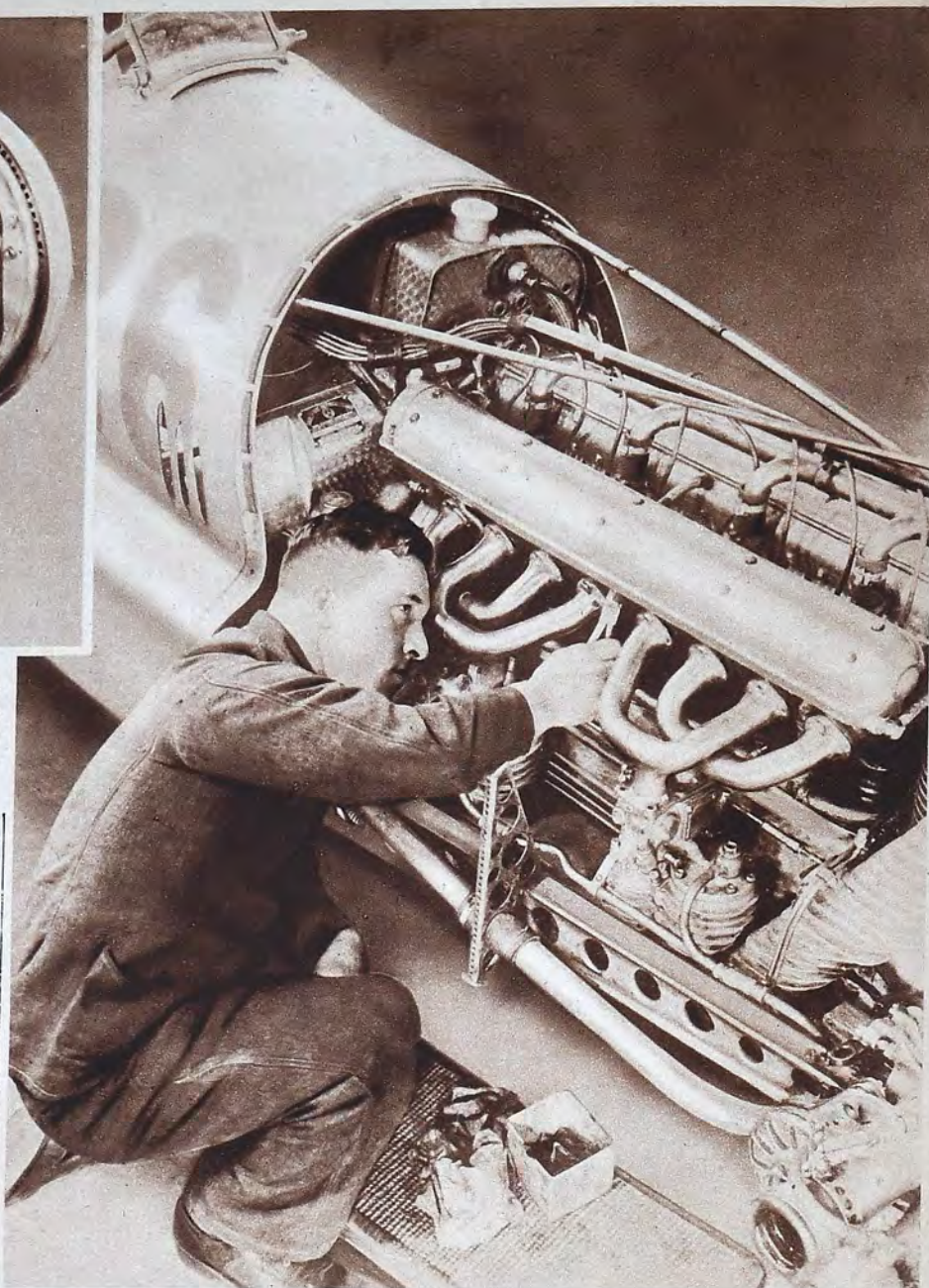
El compresor vertical se encuentra aquí antes del carburador, delante del bloque de los cilindros. El encendido se efectúa por magneto Bosch y bujías Bosch. La caja, de

AUTO-UNION.—Vista del "châssis".



MERCEDES.—Eje delantero con ruedas independientes.
(Fotos Jonasz.)

MERCEDES.—El motor ocho cilindros en línea, con dos árboles de "cames".



cuatro velocidades, forma bloque con el diferencial, suspendido para la mejor distribución del peso de las masas en el lugar del eje trasero.

La suspensión, por muelle en espiral, combinada, hace las cuatro ruedas independientes, y ha sido utilizada, después de los resultados de la experiencia, en los coches de fabricación corriente.

El "châssis", muy bajo, tiene adelantada la dirección de desmultiplicación muy pequeña, y que manda a cada una de las ruedas independientemente por bielas de dirección.

Los frenos hidráulicos, muy potentes, operan sobre tambores enfriados por aletas y un sistema de aireación suplementaria.

La carrocería, de metal ligero, es de formas aerodinámicas, lo que, como es sabido, influye notablemente en el crecimiento de la velocidad, que llega a los 330 kilómetros por hora.

Es muy interesante también la disminución del peso con referencia al caballo-vapor, en los coches alemanes, y que no se cifra más que en 2,3 kilos en plena carga. (Es decir, que un caballo de potencia no soporta más que 2,3 kilos de peso.)

Si se comparan las cifras de velocidad y de potencia en los coches de carreras de estos diez últimos años, asombra el progreso obtenido, pues en 1925 no había más que cilindradas de dos litros; hoy llegan a los cinco litros, y la potencia de las máquinas se encuentra triplicada. Al mismo tiempo, se han duplicado las velocidades, lo que parece extraordinario y parece a mucha gente el límite de las posibilidades en carretera,

especialmente en lo que se refiere a la cuestión de adherencia y de neumáticos. Es indudable que la suspensión por ruedas independientes, practicada por primera vez en los coches de carreras alemanes, ha contribuido poderosamente a la buena estabilidad en carretera, primera condición para las velocidades exorbitantes, que algunos tratan de limitar por medio de otras fórmulas.

¿Dónde está, en realidad, el verdadero progreso?

L. JONASZ

LO MEJOR PARA EL CUTIS "AGUA DE KALOS"

Con su aplicación desaparecen rápidamente granos, pecas, manchas, rojeces, dejando la piel tersa y suave. No es un producto de tantos que recubre imperfecciones; es un medicamento que actúa sobre ellas, anulándolas.—Pruebe usted una sola vez.

Laboratorio: CARLOS ENCISO, Duque de la Victoria, 26

VALLADOLID

Depositario en Guipúzcoa: Droguería D. ELZAURDI

(Suc. de Tornero).-Plaza de Guipúzcoa, 6
SAN SEBASTIAN

ASCENSIO LASARTE

GUARDA-MUEBLES. - - NUEVA CONSTRUCCION
CABINAS INDEPENDIENTES

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES. - WAGONES CAPITONNES

TRASLADO DE MUEBLES Y TODA CLASE DE MERCANCIAS DENTRO Y FUERA DE LA POBLACION

Oficinas: Alfonso VIII, 6 • Telegramas: Ascensio Lasarte
SAN SEBASTIAN Teléfono, 10-00-3

El papel de este número extraordinario ha sido especialmente fabricado por los señores Calparsoro y Compañía

Coches de carrera y coches de turismo

por HENRI PETIT

DURANTE muchos años el coche de carreras ha sido considerado, y con justa razón, como el laboratorio donde se ensayaban las soluciones nuevas destinadas un día a encontrar aplicación en la construcción de los coches de turismo. Gracias a las carreras, en efecto, se ha llegado a la obtención de los materiales ligeros y resistentes de que se beneficia actualmente la construcción automovilista. Son las carreras también las que nos han dado los neumáticos resistentes y fácilmente desmontables, las ruedas amovibles, el encendido por magneto, los rodamientos de bolas... y tantas cosas más. Ha sido, en fin, la carrera la que ha conducido al motor de explosión al grado de perfeccionamiento que hoy ha alcanzado, la que ha creado el motor ligero



"El coche de carreras actual no tiene otra aplicación que la carrera misma", escribe monsieur Henri Petit.

de alto régimen, gracias al cual existe hoy el coche de turismo económico. Pero desde hace algunos años, la evolución del coche de carreras se orienta en tal forma, que actualmente hay un abismo profundo, no sólo entre el coche de carreras y el coche de turismo, sino incluso entre el coche de carreras y el coche de "sport".

Hace aún unos diez años, los coches de carreras se asemejaban estrechamente a los coches llamados de "sport". No era entonces excepcional, en efecto, ver a los amantes de la carretera, partidarios de las grandes velocidades y a veces de las emociones fuertes, utilizar corrientemente coches de carreras.

Hoy, el coche de carreras está de tal modo especializado, que no es utilizable más que en la carrera misma, fuera de cualquier otra aplicación posible. Nada hay que oponer a esto; pero séanos permitido lamentar que las soluciones utilizadas para el coche de carreras se alejen tanto de las que se juzgan utilizables para los coches de turismo, que no se pueda esperar que algún día sirvan para mejorar estos últimos.

¿A qué obedece este estado de cosas? Sin duda, a la evolución misma y al progreso de los coches de gran velocidad; pero sobre todo, creemos nosotros, al reglamento que actualmente rige las carreras internacionales de velocidad.

Este reglamento—apenas si se atreve uno a pronunciar esta palabra cuando se trata de carreras de velocidad—deja al constructor casi en entera libertad para la realización de sus máquinas. El reglamento limita simplemente el peso de los coches a 750 kilos. Por lo demás, la libertad es completa. Libertad en cuanto a la naturaleza del carburante, libertad en cuanto al consumo de esencia, libertad en cuanto al consumo de aceite, libertad también en cuanto a la cilindrada del motor y al empleo del compresor, etc.

El problema para el constructor de coches de carreras se plantea, pues, en estos términos en lo que se refiere al motor: hacer pasar en sus cilindros, en un tiempo dado, la mayor cantidad posible de aire carburado.

Como la cilindrada del motor está limitada, al menos en cierta medida, por el límite de peso, hay que operar aumentando la presión en la admisión, es decir, utilizando un compresor. El compresor cuya utilización se pudo imaginar en cierta época, si no en los coches de turismo, por lo menos en los coches de "sport", se encuentra ahora exclusivamente reservado a los coches de carreras. El motor sobrealimentado se aleja desde luego muy netamente del motor de turismo por las calidades esenciales que el uso del coche reclama de éste.

En efecto, ¿qué es lo que se pide al motor de turismo? Una potencia suficiente para un peso dado. Pero sobre todo, economía y dulzura de funcionamiento en el mayor grado posible, aliadas al silencio y a la longevidad. Por consecuencia, se quiere también que pueda bastarse con los carburantes que se encuentran normalmente en el comercio y con los lubricantes ordinarios.

Ahora bien; vemos que los motores de carrera no pueden marchar sino con carburantes muy especiales, cuya composición se mantiene, si no secreta, por lo menos confidencial, y que, cosa más grave, cuestan extremadamente caros. Es, pues, imposible utilizar un motor de carreras con un carburante comercial: primera comprobación enfadosa.

En cuanto al consumo, se llega actualmente en los coches de carreras a cifras de tal manera formidables, que el reglamento para los años próximos no ha podido menos de tener en cuenta, aunque en medida muy pequeña, es verdad, el límite del consumo.

Para obtener la mayor potencia posible de una masa de aire determinada que atraviesa el motor (pues es la masa de aire la que se limita y no la masa de esencia), se está naturalmente obligado a utilizar hasta el último miligramo de oxígeno que penetra en los cilindros y, por consecuencia, a exagerar la riqueza en esencia de la mezcla carburada.

Por otra parte, nadie ignora que cuando un motor funciona poco menos que a sus límites de utilización, sus órganos están expuestos a deterioros menores si trabaja en un medio reductor que en un medio oxidante. Para la potencia primero y para la seguridad, después, se fuerza la carburación, lo que conduce a consumos extraordinariamente considerables.

La misma observación cabe hacer en cuanto al aceite: los motores de carreras son, en su mayor parte, verdaderos... torrentes de aceite. ¿No se ha observado recientemente, en el Gran Premio de Niza, que algunos virajes se habían hecho casi impracticables al fin de la prueba a causa de las proyecciones de aceite que la carretera había recibido de los vehículos participantes?

Es evidente que para los coches de carreras es necesario utilizar materiales muy selectos, lo que, en cierto modo, puede conducir a algunas mejoras en la construcción corriente. Sin embargo... no estoy muy seguro de ello.

En la construcción corriente, en efecto, hay que fabricar material resistente pero barato. Ahora bien; supongamos que se descubra que el oro, utilizado como materia prima de los cilindros de un coche, es muy superior a la fundición: no se vacilaría en hacer motores de carrera, de oro si daban algunas posibilidades suplementarias de alcanzar la victoria, y es evidente, sin embargo, que ningún constructor pensaría jamás en la posibilidad de hacer una serie de coches en los que el oro entrara como materia prima.

* * *

Otro reproche que se dirige, con justa razón, a la fórmula actual de los coches de carrera es que los vehículos que produce son capaces de velocidades de tal manera elevadas, que la carrera resulta terriblemente peligrosa.

Yo bien sé que entre los espectadores de carreras de automóviles no son pocos los que van atraídos por la curiosidad más o menos confesable de... ver un accidente. La competición, que no siempre dura del principio al fin de la carrera, llega a cansar rápidamente a los espectadores que han acudido a presenciarla sin una educación deportiva previa. Estos necesitan que haya velocidad y riesgos.

Actualmente, para dar una impresión de velocidad a un espectador colocado a cierta distancia de la pista, es necesario que los coches se desplacen a velocidades terribles. Si un coche pasa a vuestro lado a 100 kilómetros por hora, recibís la impresión de que marcha muy de prisa; si pasa a 250 por hora, a 50 metros de donde estáis colocados, la impresión es mucho menos fuerte.

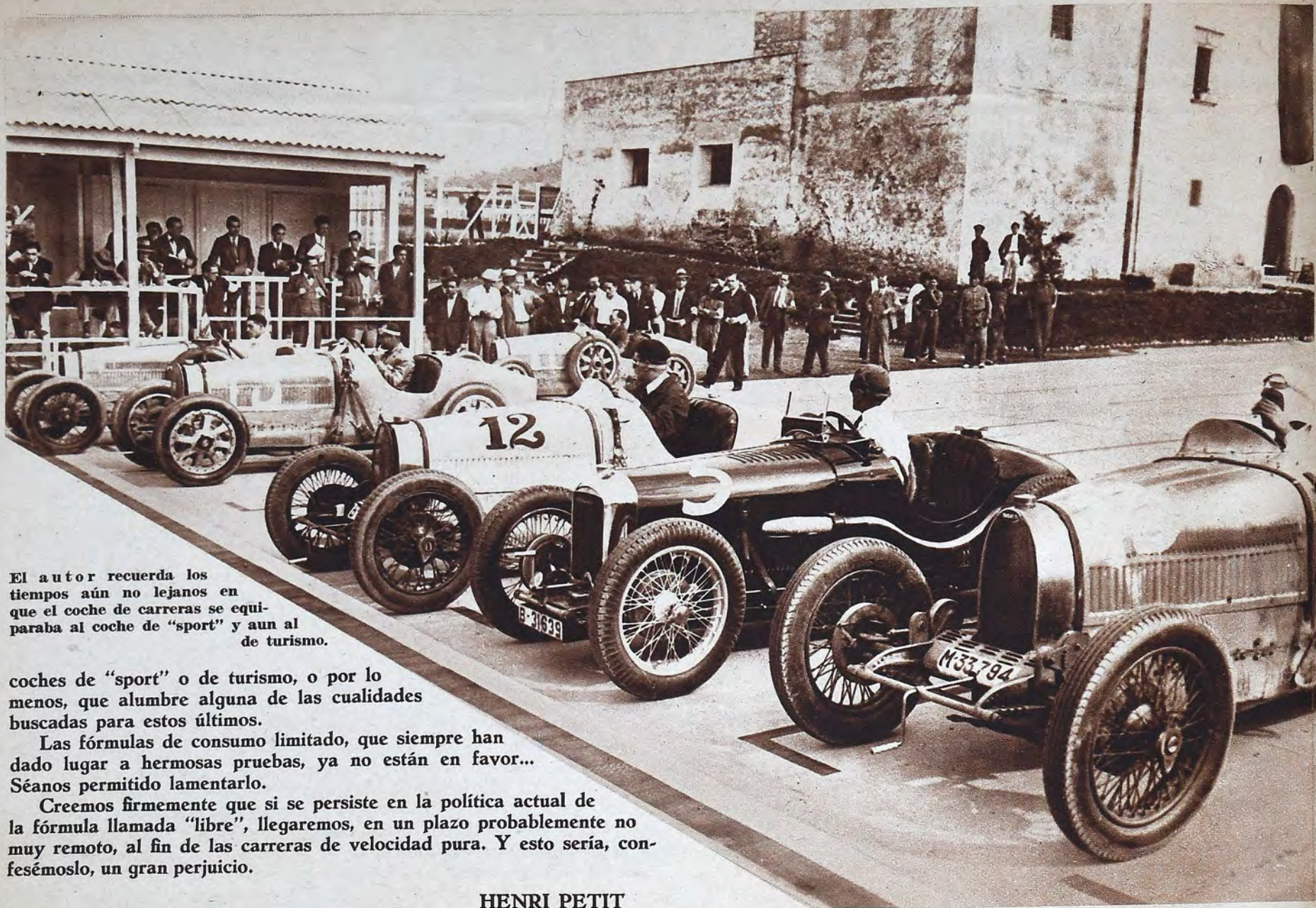
Yo creo que se podría abandonar este aspecto espectacular para volver a una concepción más razonable.

El coche de carreras ha llegado a ser hoy tan difícil y tan costoso de construir, que muy pocos constructores del Mundo se arriesgan a abordar ese problema. No es ciertamente de buenas a primeras como una casa, aunque sea de primer orden, llega a lograr un coche de carreras. A menudo hacen falta varios años de puesta a punto. Ved si no el Mercedes construido en 1933-34. Hasta hoy no ha estado a punto.

El lote de participantes en una carrera automovilista es, por consecuencia, forzosamente reducido y se compone siempre o casi siempre de los mismos coches y de los mismos hombres. De ello se deduce una disminución del interés espectacular y deportivo.

* * *

¿Qué conclusiones cabe sacar de esta exposición de hechos? En primer lugar, y sobre todo, que la fórmula internacional actual es imperfecta. Se precisaría, a mi entender, para dar interés a las carreras de velocidad y sobre todo para atraer más a los constructores al estudio de los coches de carreras, una fórmula que se aproxime más a la de los



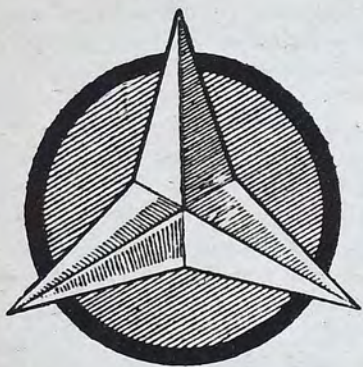
El autor recuerda los tiempos aún no lejanos en que el coche de carreras se equiparaba al coche de "sport" y aun al de turismo.

coches de "sport" o de turismo, o por lo menos, que alumbre alguna de las cualidades buscadas para estos últimos.

Las fórmulas de consumo limitado, que siempre han dado lugar a hermosas pruebas, ya no están en favor... Séanos permitido lamentarlo.

Creemos firmemente que si se persiste en la política actual de la fórmula llamada "libre", llegaremos, en un plazo probablemente no muy remoto, al fin de las carreras de velocidad pura. Y esto sería, confesémoslo, un gran perjuicio.

HENRI PETIT



VASCONGADAS Y NAVARRA

TOMAS DE ZUBIRIA

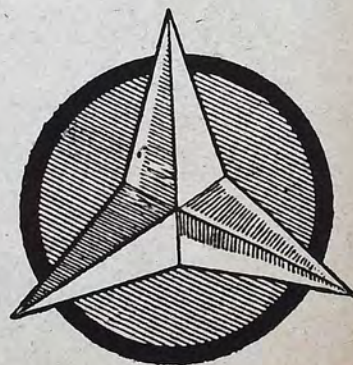
BUENOS AIRES, 7 -- BILBAO

MERCEDES-BENZ

GUIPUZCOA

JAVIER COLMENARES

RAMON MARIA LILI, 2 - SAN SEBASTIAN



LA EVOLUCION DE LOS REGLAMENTOS

por MILILLU

La segunda temporada de la reglamentación de los Grandes Premios, limitando el peso de los vehículos sin neumáticos a 750 kilos, viene desarrollándose en forma inmejorable. Nuevos coches se han construido para responder a las exigencias de dicho reglamento, y los modelos que corrieron el año pasado han sido mejorados en lo posible.

La fórmula limitativa del peso, en dos años de vigencia, ha dado interesantes resultados, y cabe esperar todavía bastantes enseñanzas de la misma.

Por de pronto, obliga a trabajar intensamente a los proyectistas, y plantea problemas de los que la construcción normal automovilista puede sacar provechosas experiencias.

La mayoría de progresos registrados desde el origen del automóvil son



a un máximo de 1.000 kilos, con una tolerancia de siete kilos para los coches equipados con encendido por magneto. Fué éste el reglamento del I Gran Premio de Francia, disputado en 1906, que fué ganado por un coche Renault, equipado con un motor de cuatro cilindros y 12,800 litros de cilindrada.

El reglamento limitando el peso tendió ante todo al aligeramiento del "châssis" y conjunto del coche. La técnica motorista no se encontraba en condiciones de enfocar la cuestión aumentando la potencia del motor sin recurrir a aumentar sus dimensiones, y así los constructores tendían más bien a reducir en lo posible el peso del "châssis" y carrocería. Esta orientación equivocada condujo a la construcción de vehículos con el "châssis" calado y equipados con una carrocería

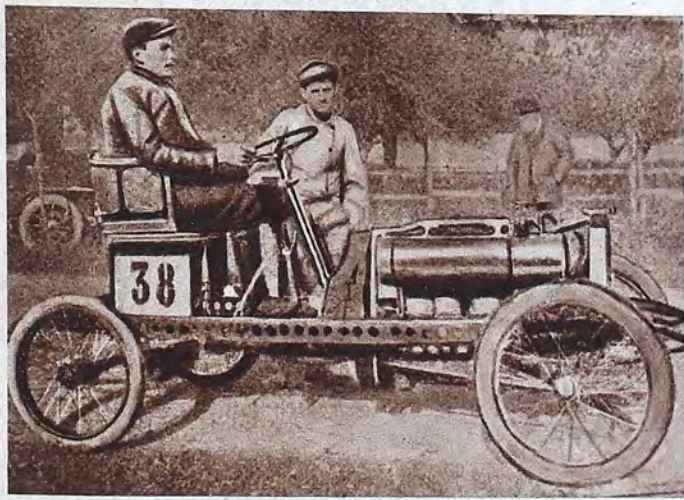
A fin del siglo pasado las pruebas automovilistas consistían en la obligación de cubrir un recorrido determinado. Al auto de entonces no podía reclamarse mucho más.

tan elemental que podía considerarse como inexistente. La fórmula peso máximo en su primer período de aplicación dió lugar a que se mejorara la construcción general del auto tendiendo a aprovechar el máximo los materiales utilizados en el mismo. Pero como el motor no progresaba como era de desear, limitándose la mayoría de constructores a montar motores cada vez mayores en sus "racer", se pensó en establecer un reglamento que obligara a trabajar de un modo especial la planta motriz.

Y se estableció un tipo de reglamento, en el que se limitaba el diámetro o calibre de los cilindros, no oponiéndose otra limitación a los constructores. Interesaba en aquel momento a los proyectistas obtener la máxima potencia de un alesaje determinado, y la consecuencia inmediata fué el aumento

de la carrera de los pistones. Los motores presentando la misma carrera que alesaje fueron substituídos por motores alargados, dando grandes carreras, llegándose a la construcción de motores, obteniendo doble carrera que calibre.

La realización de dichos motores ofreció serias dificultades a los proyectistas. Las elevadas velocidades lineales de pistón a que daban lugar creaban problemas de equilibraje que se complicaban por la gran longitud de las bielas y el peso excesivo de los



La primera época de la aplicación del reglamento, limitando el peso, dió lugar al establecimiento de coches en los que se buscó la ligereza, eliminando casi completamente la carrocería y suprimiendo elementos como el "capot". El Darrac, que montaba Wagner en las carreras de 1903, es una buena demostración.

debidos a las carreras, que con sus reglamentos han obligado a enfocar las investigaciones según orientaciones precisas y bien determinadas.

Las carreras de velocidad son el gran laboratorio en el que han tenido su origen los grandes perfeccionamientos del automóvil, y en el que las atrevidas nuevas soluciones se han consagrado, confirmando sus cualidades y verdadero valor en el banco de pruebas que son las competiciones deportivas. La carrera de velocidad es la más dura prueba a que puede ser sometido un mecanismo. El tren endiablado y sostenido que han de realizar los vehículos concursantes no acepta deficiencias, ya que obliga a trabajar desesperadamente a todos los mecanismos del coche.

Y este trabajo totalitario del vehículo y sus accesorios es el que se ha traducido en un perfeccionamiento de todos ellos, porque ha obligado a preocuparse de todos y a mejorarlos concienzudamente para poder responder a las exigencias de las carreras.

Los neumáticos, las ruedas de recambio, la suspensión, los frenos, la carrocería y el motor, todo ha progresado de un modo general a consecuencia de las carreras.

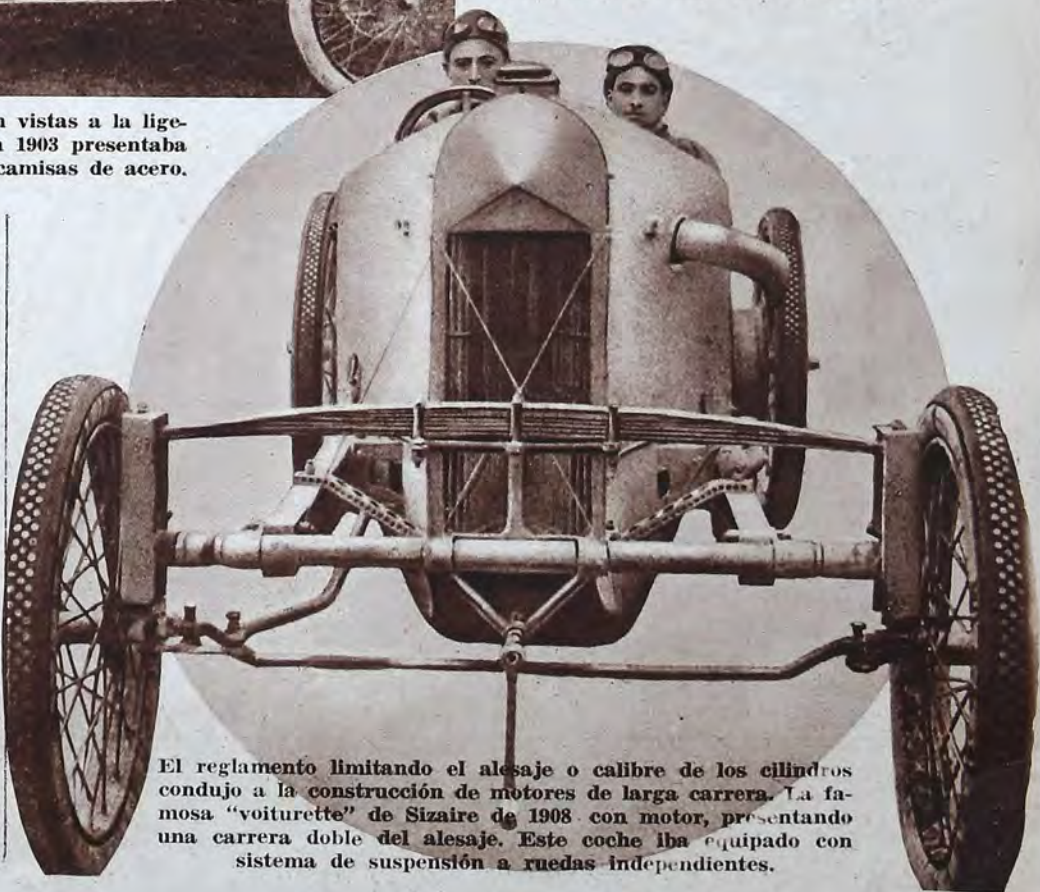
Las primeras carreras de autos se disputaron sin limitaciones. A fines del siglo pasado no podían exigirse muchas cosas a los primeros autos que se construían. Bastante hacían con moverse y no presentar graves dificultades sobre el recorrido de los concursos.

La velocidad fué el único objeto propuesto por los reglamentos iniciales, pero pronto se tendió a fijar algunas limitaciones que obligaran al establecimiento de "racer", respondiendo a un programa menos simplista.

Para que al intentar mayores velocidades no se montaran motores cada vez mayores en "châssis" más pesados, se pensó en limitar el peso del coche



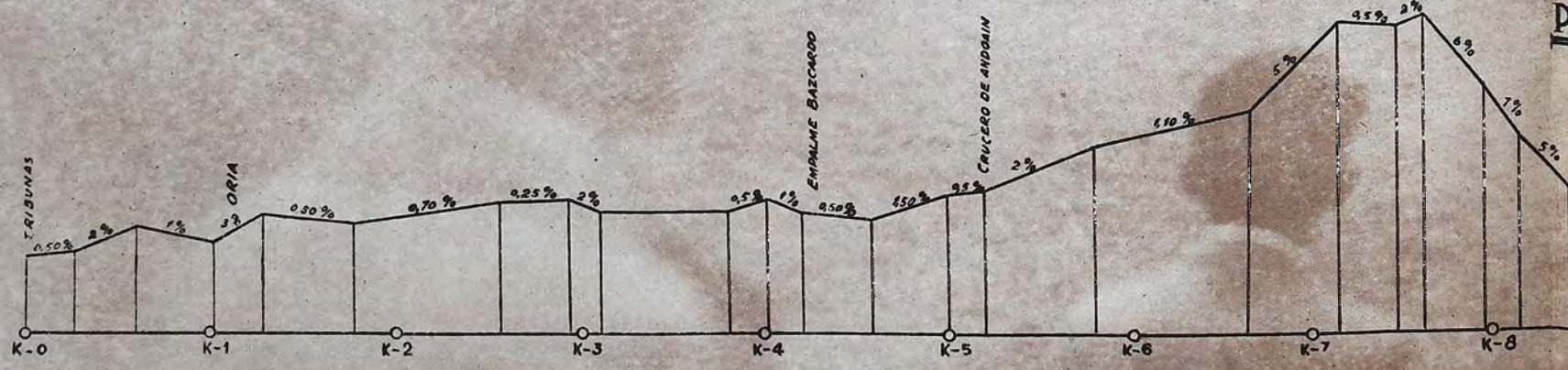
Otro ejemplo de coches, establecido con vistas a la ligereza, es el Bayard, de Henriot, que en 1903 presentaba un motor con cilindros de aluminio y camisas de acero.



El reglamento limitando el alesaje o calibre de los cilindros condujo a la construcción de motores de larga carrera. La famosa "voiturette" de Sizaire de 1908 con motor, presentando una carrera doble del alesaje. Este coche iba equipado con sistema de suspensión a ruedas independientes.

HERNANI

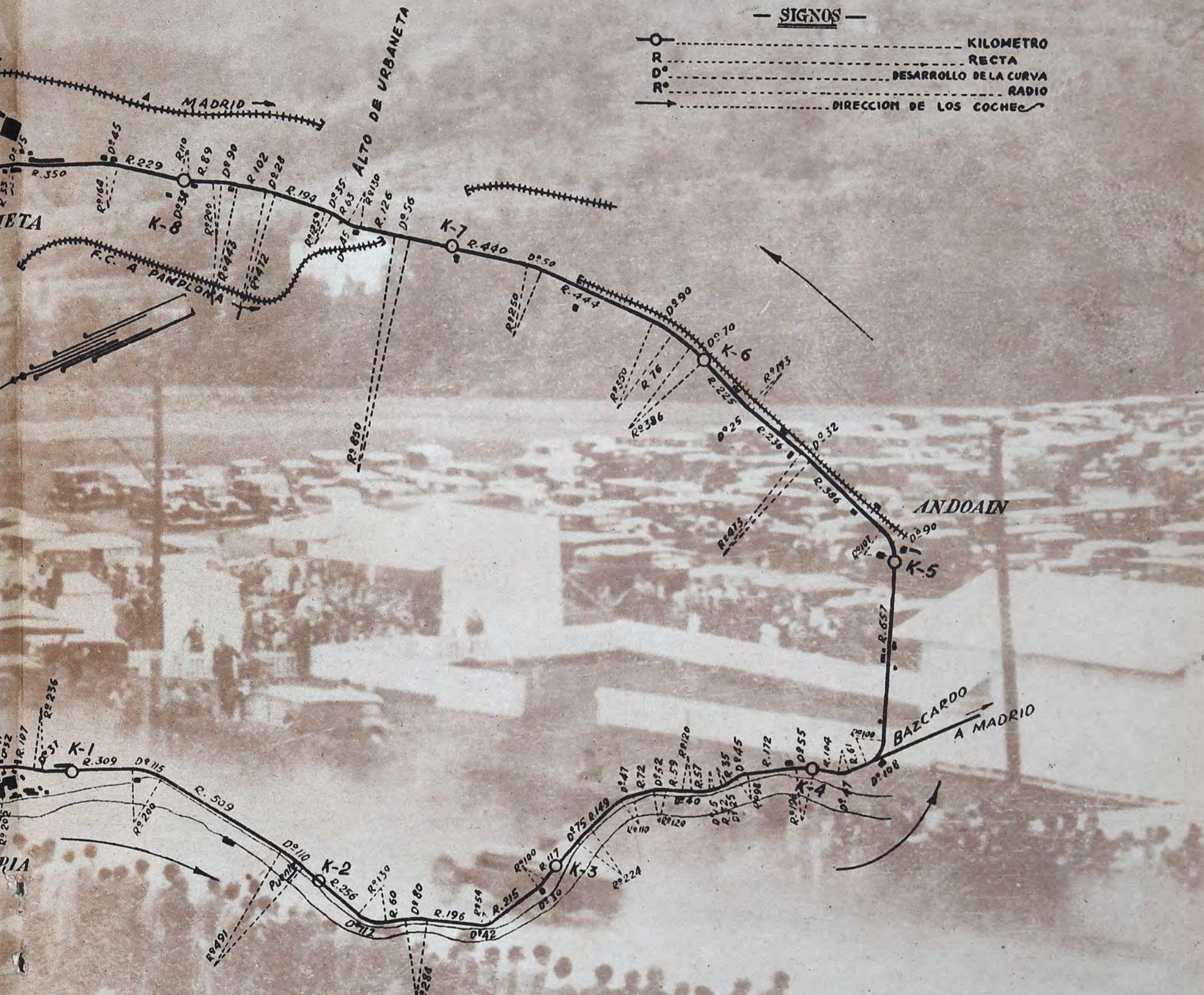
PLANO - GEN



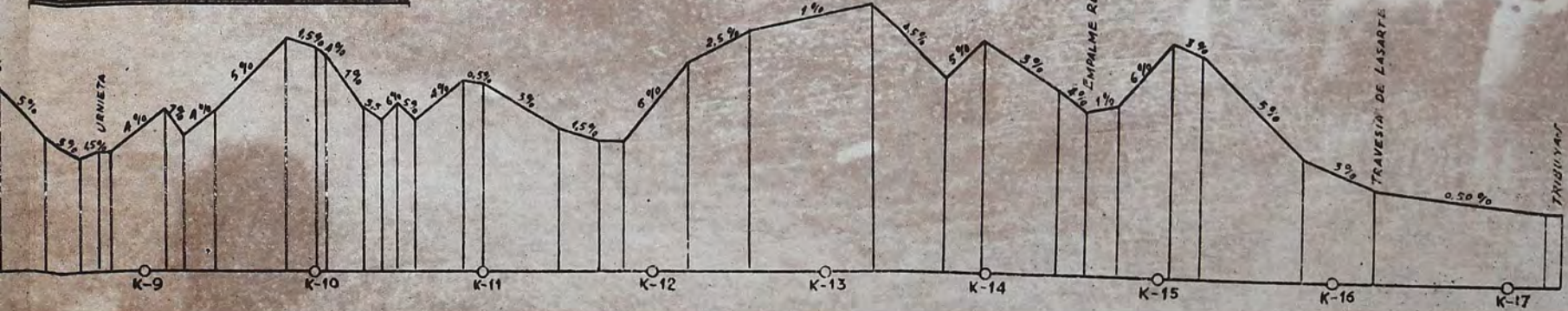
GENERAL

CIRCUITO AUTOMOVICISTA DE LASARTE LONGITUD 17.315 METROS

— SIGNOS —



PERFIL LONGITUDINAL



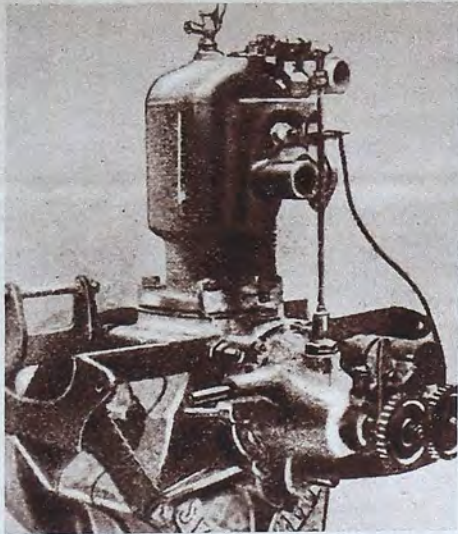
elementos animados de movimiento alternativo.

Para disponer de más potencia, a la vez que se tendía a aumentar la carrera, se estudiaba la forma de acrecentar las revoluciones del motor.

Los ingenieros realizaron un trabajo intenso y de resultados notables. De velocidades lineales de pistón de unos ocho metros por segundo, que era la del Renault, ganador del Gran Premio de Francia de 1906, se pasó a los 13 metros por segundo de los motores de las "voiturettes" Hispano-Suiza, de los Delage y de los Peugeot. Por otra parte, el régimen pasó de las 1.500 revoluciones por minuto a las 3.000 vueltas.

Aparte de los problemas de equilibrio, se presentaron dificultades de lubricación y de alimentación, que los constructores resolvieron con eficacia.

El engrase por salpicadura o barbotaje dejó paso al engrase a presión.

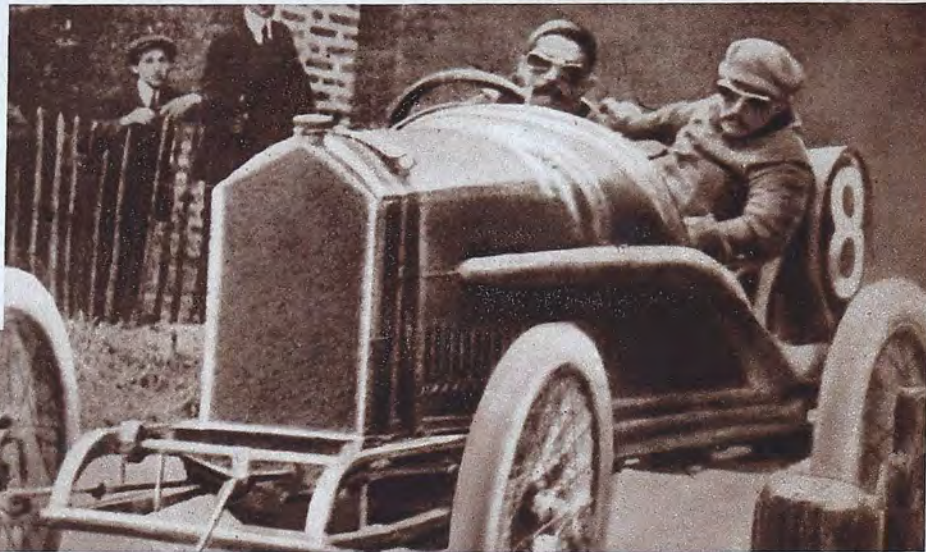


El motor monocilíndrico de Sizaire, que fué uno de los que evidenciaron rápidos progresos de potencia específica. Su primera realización desarrollaba nueve caballos por litro, potencia específica que llegó a ser de 22 caballos por litro en sus últimos modelos.

Por otra parte, fueron resueltos serios problemas de carburación y de encendido que se presentaron al aumentar los regímenes de utilización. De un modo general, los constructores se decidieron por los motores con las válvulas en la culata y por las cámaras semiesféricas. Las válvulas aumentaron sus dimensiones y los conductos de admisión y de escape fueron trazados en forma que ofrecieran la mínima resistencia al paso de los gases. Interesaba un rápido llenado del cilindro y una evacuación asimismo rápida de los gases quemados para que el motor marchara cada vez más de prisa.

Las consecuencias de la fórmula limitativa del alesaje o calibre iniciaron una evolución en la construcción automovilista normal y dieron lugar a la comercialización de varios tipos de coche pequeño, réplica para la clientela de las "voiturettes" establecidas de acuerdo con dicha reglamentación.

Ante el peligro de que se tendiera a la construcción de motores presen-



Los constructores de los coches que participaron al Gran Premio de Francia del año 1914, corrido con reglamento limitando la cilindrada a cuatro litros y medio, no se preocuparon mucho de la resistencia del aire.



El Renault, vencedor del Gran Premio de Francia de 1906, fué un ejemplar de "racer", establecido de acuerdo con el reglamento, que limitaba el peso del coche a 1.600 kilos. Iba equipado con un motor de cuatro cilindros y 12,800 litros de cubicación.

tando la carrera de los pistones demasiado larga, se modificó el reglamento limitativo del alesaje, que fué substituído por otra reglamentación, en la que se limitaba la cubicación o cilindrada total del motor.

CHIQUILIN

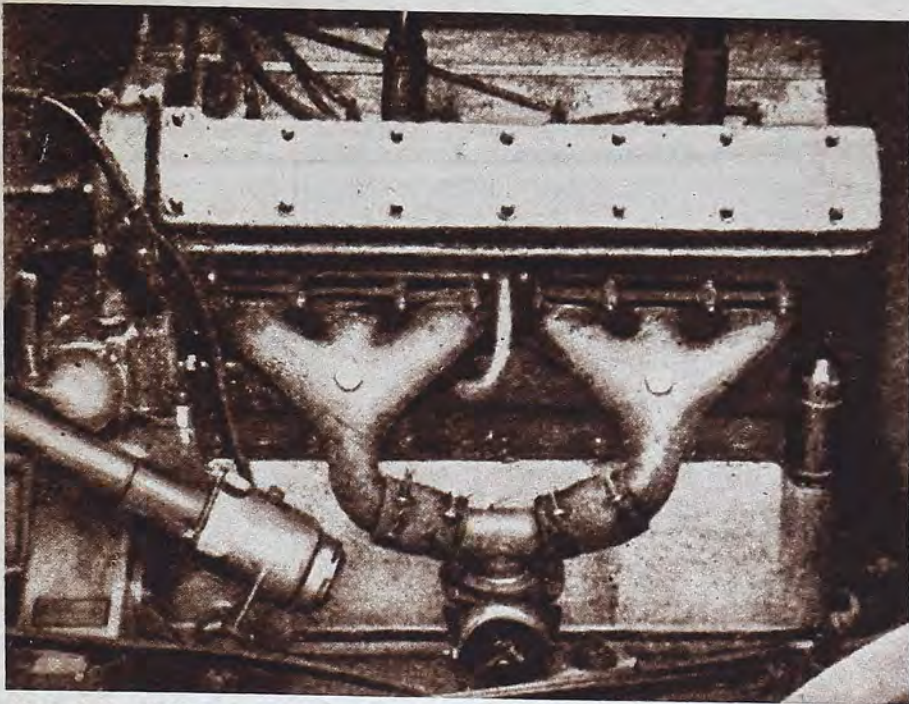
Alimento sabroso para los niños y para todos



¿Cuántas?... Las que sean; no le importe. Déjele mano a mano con ellas, sin tasarle la ración. Nutren y no empachan. Son Galletas Chiquilín, exquisitas para los niños y para los mayores: tiernas, sanas, digestibles. ¡Y saben a huevo y mantequilla!



PAQUETE 200 GRs.,
UNA PESETA



El motor Sunbeam, seis cilindros, que equipaba los coches establecidos con vistas a los grandes premios de 1923, desarrollaba 108 caballos de potencia, lo que significaba una potencia específica de 54 caballos por litro.

En vez de limitar el diámetro del cilindro, dejando en libertad la carrera, se dejaban en libertad ambas dimensiones, pero se limitaba el volumen desplazado por el pistón al cubrir una carrera completa.

Esta fórmula limitativa de la cilindrada tendía, sobre todo, a aumentar la potencia específica de los motores, o sea a incrementar la potencia desarrollada por cada litro de cubicación del motor.

En parte, significaba la continuación de un progreso ya iniciado en los motores establecidos para responder a la anterior reglamentación.

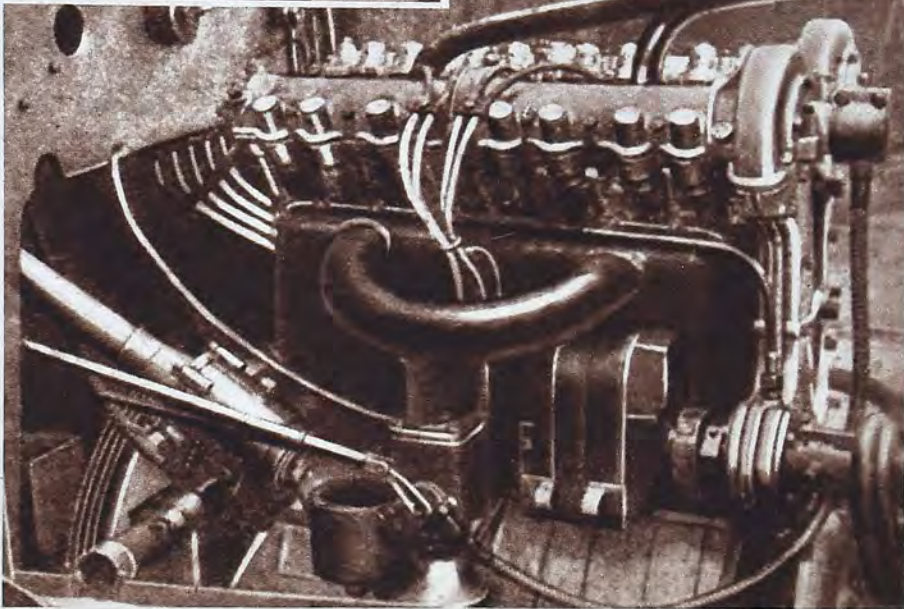
En efecto, los motores establecidos para responder al reglamento limitando el calibre o alesaje ya registraron importantes aumentos de potencia específica. Así el Sizaire monocilíndrico de 1907 era un motor cuadrado de 120 por 120, que en su primera realización desarrollaba una potencia específica de nueve caballos por litro de cilindrada. Luego, con su cubicación de 1,36 litros, llegó a desarrollar 18 caballos. Más tarde fué modificado, reduciendo el alesaje a 100 milímetros y aumentando su carrera hasta 150, lo que significa una cilindrada total de 1.200 c. c. litro. Este motor desarrollaba 22 caballos de potencia, lo que equivalía a una potencia específica de unos 18 caballos por litro.

La última realización del monocilíndrico de Sizaire tenía un calibre de 100 y una carrera de 250, y desarrollaba 42 caballos de potencia, lo que significaba una potencia específica de unos 22 caballos por litro de cilindrada.

La fórmula del reglamento limitativo de la cilindrada fué creada por el diario "L'Auto" para una prueba de "voiturettes", y fué utilizada más tarde



Fiat realizó en 1923 la primera aplicación en carreras de la sobrealimentación. Su motor era un ocho cilindros en línea, que desarrollaba 60 caballos por litro de cilindrada.



El Peugeot del Gran Premio 1914 iba equipado con motor de cilindros proyectado por Henry; era un O. H. C., y desarrollaba 24 caballos por litro de cilindrada.

como base para establecer el reglamento del Gran Premio de Francia de 1914, que, a su vez, fué la base de la reglamentación de la mayoría de los Grandes Premios que le sucedieron.

El Gran Premio de Francia de 1914 fué disputado con coches equipados con motor, presentando una cubicación total de menos de cuatro litros y medio. Los coches Peugeot de dicha carrera iban equipados con un motor de cuatro cilindros y 4,464 litros de cilindrada, proyectados por el ingeniero Henry, que desarrollaban 110 caballos, a 2.600 revoluciones por minuto. Su potencia específica era de 24 caballos por litro. Los Mercedes, vencedores de la carrera, desarrollaban unos 130 caballos, y su potencia específica era de unos 30 caballos por litro.

Prácticamente, la guerra anuló toda competición motorista, y así la aplicación de la fórmula limitativa de la cilindrada sufrió en Europa una interrupción que duró hasta el año 1921.

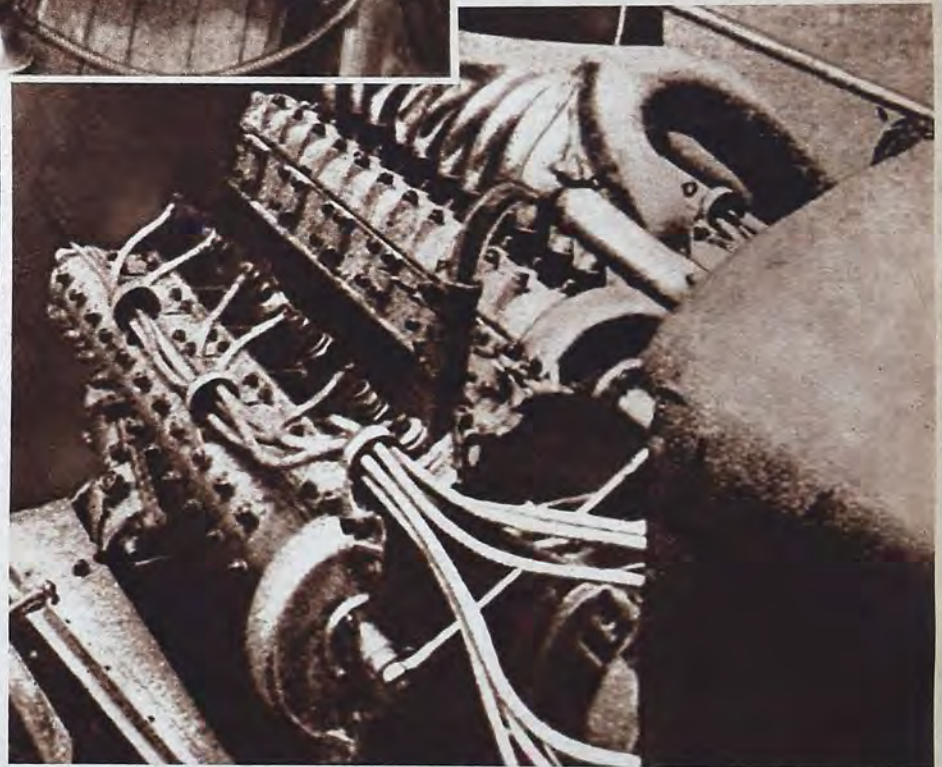
En 1921 se corrió el Gran Premio de Francia con coches equipados con motor de menos de tres litros. Del año 14 al 21, a pesar de que sólo se corrieron algunas carreras en los Estados Unidos, la potencia específica aumentó de un modo interesante, habiendo pasado de los 30 caballos a los 40 por litro, y el régimen, de las 3.200 a las 4.500 revoluciones por minuto.

En 1922 siguió en pie la fórmula limitativa de cilindrada, pero los reglamentos de los Grandes Premios fijaban la cilindrada máxima a dos litros. En un año se registró un nuevo aumento de potencia específica que era en los coches más rápidos del año de unos 46 caballos por litro.

En 1923 seguía la reglamentación limitando la cubicación a dos litros, y se registraron nuevos aumentos de potencia, a la vez que la aplicación de la sobrealimentación con resultado satisfactorio.

El motor más potente entre los no sobrealimentados de aquel año fué el Sunbeam seis cilindros, que tenía una potencia específica de 54 caballos por litro. Fiat, con su ocho cilindros sobrealimentado, disponía de 118 caballos, lo que significa una potencia específica de 59 caballos por litro.

La sobrealimentación había resuelto en forma eficaz el problema de alimentación a régimen elevado, y así



El motor producido con vistas a la reglamentación limitando la cilindrada, que presentaba un mayor número de cilindros, fué el Delage dos litros, de 12 cilindros en V, sobrealimentado y desarrollando una potencia de 90 caballos por litro.

permitía aprovechar velocidades imposibles de alcanzar con la alimentación corriente a depresión.

El régimen, que en 1914 era de 3.200 revoluciones por minuto, pasó a ser doble en 1924. Las 6.000 revoluciones por minuto habían sido superadas y la sobrealimentación era indispensable para lograr un buen llenado de los cilindros en el corto período de abertura de las válvulas.

En 1924 siguió en pie la reglamentación limitativa de la cilindrada a dos litros, y Alfa Romeo, con sus ocho cilindros, proyectados por el ingeniero Jano, disponía de 134 caballos de potencia, lo que significa una potencia específica de 67 caballos por litro.

En 1925 siguió corriéndose con dos litros, y Lory, el ingeniero de Delage, con su 12 cilindros sobrealimentado, logró disponer de 180 caballos, o sean 90 caballos por litro de cilindrada y un régimen por encima de las 6.500 revoluciones por minuto.

Sin abandonar la reglamentación limitativa de la cilindrada fué reducida

ésta a litro y medio, y se registraron nuevos aumentos de potencia específica que culminaron en el Delage litro y medio ocho cilindros, también proyectado por Lory, y que desarrollaba 150 caballos, a 7.500 revoluciones por minuto.

De 1914 a 1928 se corrió con reglamentos limitando la cilindrada de los motores, y fueron registrados los resultados siguientes: se pasó de los 30 caballos por litro de cilindrada y de las 3.200 revoluciones por minuto a los 100 caballos por litro y 7.500 vueltas por minuto.

Para ello, fué necesario un trabajo intenso, del que resultaron interesantes innovaciones y mejoramientos en el equilibrado, lubricación, aumento del número de cilindros, que pasó de los cuatro cilindros de Peugeot a los seis de Fiat y Sunbeam, a los ocho de Ballot, y, finalmente, a los 12 en V de Delage. Otro mejoramiento fué la aplicación de la sobrealimentación, y otros asimismo, muy beneficiosos al progreso del auto, la aplicación profusa de aceros especiales y de aleaciones ligeras.

Si la reglamentación limitando el peso había tendido de un modo especial al aligeramiento del "châssis", dejando de lado el progreso del motor, la reglamentación limitando el alesaje y la limitativa de cilindrada tendieron ante todo al progreso y mejoramiento del motor.

Claro está que el "châssis", en general, los frenos, los neumáticos y las formas de las carrocerías, evolucionaron también, perfeccionándose para aprovechar al máximo la potencia del motor.

Pero del mismo modo que en 1913 se pensó que había llegado el límite del normal aprovechamiento de las enseñanzas que podían derivar de los motores de gran carrera, establecidos de acuerdo con la reglamentación limitando el alesaje o calibre, también en 1927 se pensó que había otras cuestiones de mayor interés que el aumento de la potencia específica por encima de los 100 caballos por litro.

Y así se acordó cambiar de fórmula, intentándose sin éxito la aplicación de un reglamento limitando el consumo y de la fórmula libre, que se aplicó hasta que en 1934 entró en vigor la actual reglamentación, fijando el peso máximo del coche sin neumáticos a 750 kilos.

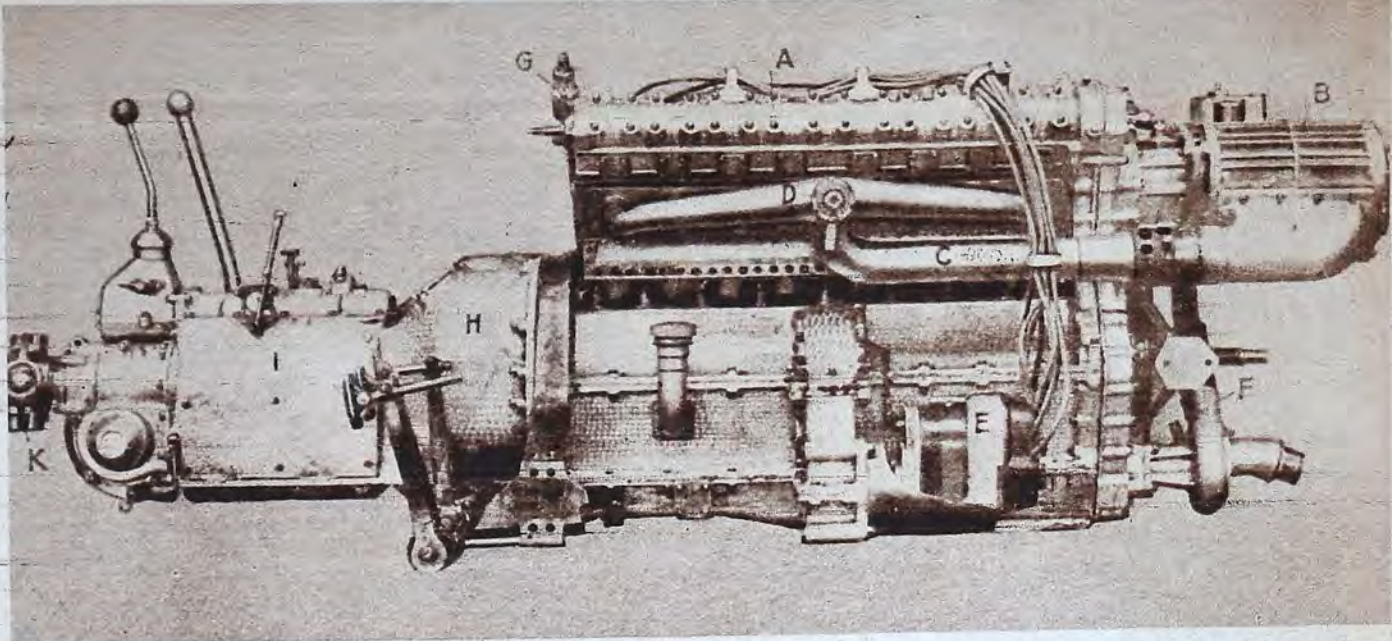
Este reglamento, que regirá hasta fin del próximo año, ha dado lugar a un trabajo intenso en el "châssis" y en el motor, si bien este último orientado hacia otras perspectivas que el aumento de la potencia específica.

El resultado de dos años de vigencia de la nueva fórmula se ha traducido en un cambio bastante radical de los coches de carreras y en un notable aumento de sus posibilidades de velocidad y seguridad.

La nueva reglamentación no ha dado lugar a más aumentos de potencia específica en los motores, pero, en cambio, ha conducido a un notable aligeramiento de los mismos.

En el primer período de aplicación de la reglamentación o fórmula limitando el peso del vehículo, en 1906, la cuestión motor fué bastante descuidada por los constructores. Sólo se intentó aligerar su peso utilizando metales ligeros y alardes constructivos, encaminados a aprovechar el material tanto como fuera posible. Ahora, en cambio, los constructores han aprovechado las enseñanzas que el reglamento, limitando la cilindrada, proporcionó durante los catorce años de vigencia de la reglamentación en cuestión, y así en los coches establecidos de acuerdo con el actual reglamento se registran mejoramientos que afectan por igual a la técnica motorista que a la que hace referencia al "châssis" en general.

Por de pronto, los coches establecidos para responder a la reglamentación libre que reguló las carreras desde 1929 hasta 1933, ya no tienen ninguna probabilidad de éxito. En el Gran Premio de Francia del año pasado, ganado por un Alfa Romeo 2.900 c. c., réplica de los famosos "monoposto" 2.600



A la propia marca Delage, con su motor litro y medio de ocho cilindros en línea, proyectado por el ingeniero Lory, le correspondió batir el "record" de la potencia específica con 100 caballos por litro de cilindrada.

centímetros cúbicos, los coches derivados de la reglamentación libre ganaban su última carrera.

A partir de aquella carrera dominaron los coches establecidos especialmente con vistas al reglamento limitando el peso, que ha dado lugar a una serie de realizaciones nuevas, significando una innovación interesante en el campo del automovilismo deportivo.

Por de pronto, todos los elementos del coche han sido renovados. El motor de los nuevos "racer" ha sido establecido para responder a un programa doblemente interesante; por una parte, el constructor está interesado en alcanzar una elevada potencia específica que no le obligue al montaje de un motor excesivamente pesado; por otra parte, interesa una potencia básica, elevada. Dicho de otra manera, convienen muchos caballos por litro y pocos kilos de peso por caballo.

Para llegar a este resultado, la fórmula clásica del ocho cilindros en línea tiene serios contrincantes en otras disposiciones. Auto Union monta en sus coches un motor de 16 cilindros en V; Maserati, en su nuevo modelo, un ocho cilindros también en V; Sefac, un ocho cilindros en dos líneas paralelas de cuatro cilindros; Alfa Romeo se decide por el 12 cilindros en V, y se asegura que Mercedes también tiene en estudio un motor de dicho tipo para próximas competiciones. Los resultados logrados con el ocho en línea, por lo que a la potencia específica se refiere, son buenos, pero otras disposiciones permiten una mayor ligereza.

Bajo este aspecto hay que señalar el motor del nuevo Maserati ocho cilindros en V, que se afirma no pesa más de 200 kilos para una cilindrada de 4.244 c. c. y una potencia que debe oscilar entre los 360 y los 380 caballos. Y también debe ser citado el motor en estrella enfriado por aire que equipa el coche construido por el conde Trossi.

Por lo que se refiere a la potencia específica, la mayor parte de los coches van equipados con motores, desarrollando unos 90 caballos por litro de cilindrada; Sefac es el único que dispone de más de 100 caballos por litro (300 caballos con su motor de 2.790 c. c.).

Pero si bien es verdad que bajo este aspecto eran superiores los coches establecidos con vistas a la reglamentación limitando la cilindrada (100 caballos por litro del Delage 1.500 c. c. y 133 caballos por litro del M. G. 750 centímetros cúbicos); en cambio, ha sido notable el aumento de ligereza de la planta motriz.

En el "châssis" el progreso registrado ha sido asimismo importante y muy acusadas las innovaciones. Todos los nuevos coches de carreras van equipados con sistema de suspensión a ruedas independientes, y el Auto Union presenta además como novedad el montaje del motor detrás y un "châssis" tubular ligero y simple.

El trabajo realizado ha sido intenso, ya que, además de la ligereza importa la estabilidad, pues no es cosa fácil el establecimiento de un coche capaz de correr a 300 kilómetros por hora, y de ser dócil y manejable a dicha velocidad, presentando un peso de sólo 750 kilos.

Otra cuestión resuelta con más cuidado y más eficacia en los actuales "racer" que en los establecidos hace unos años es la referente a la forma de la carrocería. El aerodinamismo de los Mercedes, Auto Union, del nuevo Maserati y de los nuevos Alfa es muy superior al que presentaban los más finos coches de carreras de hace dos años.

Como se ha dicho, el reglamento actual ha obligado a trabajar con mucha meticulosidad todos los elementos del coche, y ha dado lugar a la aplicación de soluciones que han de favorecer el progreso del auto turista.

Por de pronto, la guerra contra el peso muerto es una de las preocupaciones de los proyectistas de coches normales. La ligereza significa brillantez y viveza, a la vez que se traduce en una importante economía de servicio. Y no cabe duda que de los coches de carreras, que han llegado a pesar poco más de dos kilos por caballo de potencia, pueden derivarse enseñanzas provechosas. Como también han de serlo las que tienen relación con la estabilidad y las referentes al montaje del motor, a la suspensión y a los neumáticos.

MILILLU



El Delage litro y medio, último producto de la reglamentación limitativa de la cilindrada.

LOS PRIMEROS GRANDES PREMIOS



Sziss, el vencedor del primer Gran Premio de Francia, ante el calvario de los neumáticos flácidos, se felicita de haber adoptado por vez primera en carreras las llantas desmontables.

La carrera ha sido el nervio estimulador de todo el progreso y la evolución del automóvil. A ella y al sentido de emulación que ha mantenido vivo y despierto entre las marcas, tiene que agradecerle el "cacharro" pusilánime y aburguesado del vehículo de la serie adocenada de hoy su actual personalidad. De lejos, la carrera, y con un avance quizá de años y separado por una larga etapa de tanteos y de puesta a punto, va dictando al coche de mañana su manera de ser, su pulso, su fibra y su fisonomía.

Afortunadamente, las carreras de velocidad han visto perderse a su torno las viejas diatribas y la enemiga que levantaron. Hoy la carrera ante las masas de público de todos los sectores que se apiña en torno a



Quizá resulte sorprendente para los no iniciados saber que en 1902 ya había automóviles que lograban velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora. Este que aparece en la foto es uno de los bólidos Mors, que en aquella fecha, por los caminos espléndidos de Francia, lograba promedios de más de un centenar de kilómetros.

La fina estampa de uno de los primeros "pur sang" de Renault, tipo 1903.



El marqués de Dion, con el prototipo de 6 HP., de Dion Bouton, precursor de los coches ligeros.

El precursor de los bólidos Mercedes de hoy es el modelo de 1907, coche de moda y copiado por todos.

los anillos grises del "macadam" de los circuitos, no tiene que vencer la vieja inquina contra el revulsivo de la velocidad. Muchas cabezas que se curvan y se sincronizan en un gesto curioso del paso de un "racer", se levantan de golpe hacia el cielo, distrayéndose de los coches por el paso de un avión, como si soñaran con algo más raudo y vertiginoso todavía.

La velocidad es ahora un placer asequible y una obsesión que ha perdido su aureola de pseudo sacrilegio. Aquella obligatoriedad establecida en Londres de llevar delante de los primeros coches sin caballos, aquellas maravillas inquietantes de chatarra, a un peatón con una bandera y una campana en la mano, nos parece ahora, visto a lo lejos, grotesco y difícil de compaginar con la idea de la Inglaterra de hoy. El miedo a la velocidad se ha perdido. Nos hemos familiarizado con ella. Nos hemos aristocratizado, ya que ha venido siendo de años calificada como la aristocracia del movimiento, y hoy ya no nos asustan los ceros tras un guaritmo que marque la posibilidad de traslación con celeridades de locura.

El automóvil nos ha llevado a querer y a apreciar los minutos de la vida con una sobrevaloración nunca, hasta ahora, en estos tiempos de divulgación del auto, presentida.



La velocidad es, pues, el equivalente moderno de aquel "elixir de larga vida"; del "alcahest", que tenía turbios los sesos de los viejos alquimistas...

La "Obediente", aquella máquina primitiva, mezcla de carro y de locomotora, genial creación de Amadeo Bollée, rodaba en 1873 de Le Mans a París, a la prudente y cauta velocidad de 20 kilómetros por hora.

En 1935, aparte del "record" de velocidad pura, los bólidos de tres litros de cilindrada ruedan a la línea de 400 por hora.

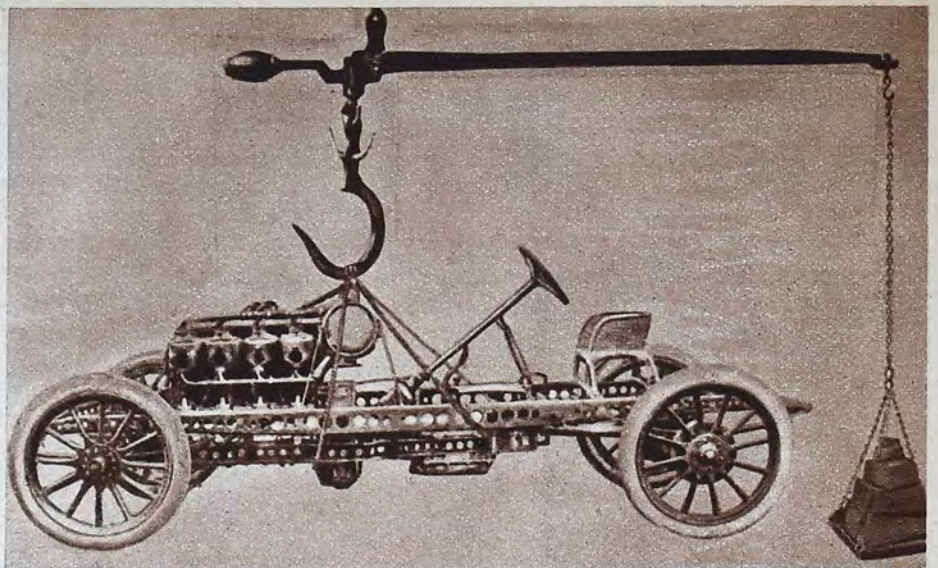
Este margen de progreso, de exacerbación técnica, de apuro de fórmulas, es la aureola y el respaldo que abona la eficacia sugeridora de las carreras de velocidad pura. Son el mejor banco de pruebas, el laboratorio de la nueva técnica y el "criterium" de calidad irremplazable y exclusivo...

Hasta los mismos que consideran las carreras aún hoy con reservas mentales se pliegan a aceptarlas en todo caso como un mal necesario.

Desde el punto de vista técnico no se les ha encontrado, hasta ahora, ningún substitutivo, y desde el otro punto de vista de efecto y eficacia publicitaria, actuando sobre el gran público, no se ha descubierto hoy todavía nada que las equivalga.



Nazzaro, sobre Fiat, segundo en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, de 1906.



El primitivo reglamento de carreras controlaba el peso límite del vehículo hasta 1.000 kilos, y una tolerancia de siete kilos por la magneto... Los coches de "encaje" taladrados perdían su ya relativa seguridad por la supresión de los materiales...

Por esto, aun las carreras y los Grandes Premios, en momentos críticos de depresión económica y de rigidez comercial no se resignan a desaparecer.

Y la organización y puesta a punto de estos Grandes Premios ha sido y es todavía una materia de extraordinaria trascendencia y un gran servicio que se presta a la causa de la divulgación y prestigiación del automóvil, que hay que saludar como un aríón de optimismo y hay que exaltar en todo su valor positivo. Porque la carrera, desde los primeros días, ha hecho al coche, lo ha dibujado, lo ha perfilado y lo ha humanizado con su mano sabia.

LOS PRECURSORES

Los primeros pasos de la técnica automóvil fueron lentos y parsimoniosos. En el año 1800, el francés Cugnot ofreció la primera realización de vehículo automotor con una plena autonomía. Se trataba de una suerte de locomotora con ruedas orientables, que iba por los caminos sin los rieles clásicos, todavía no inventados.

La silueta de este vehículo de museo puede parecer hoy monstruosa y desorbitada, pero Cugnot se anticipó con él al auge de los ferrocarriles, que acapararon por una serie de años la capacidad inventiva de los primates, descuidando el camino iniciado por Cugnot.

PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE SU COCHE

deseche las bujías viejas y dótele de nuevas

CHAMPION

VENCEDORAS DURANTE 12 AÑOS CONSECUTIVOS EN LAS 500 MILLAS DE INDIANÓPOLIS

Famosas en todo el mundo durante 25 años



Concesionario para España
FRANCISCO FLORES
ESPINARDO - MURCIA



190 por hora en 1906. K. Lee Guinness, con su Darracq 200 HP., ocho cilindros, que logró por primera vez en Ostende esta velocidad.

Hasta 1886 no volvieron a resurgir los inventos para aclimatar los automotrices a vapor por las carreteras. Cerca casi de un siglo más tarde de la tentativa de Cugnot, que aparece así aislada y destacada como un precursor distanciado, no se ensayaron por los caminos nuevas "galeras" a vapor.

Cinco o seis años más tarde apareció el primer motor a combustión interna que logró "performances" interesantes. Fue un motor de a dos cilindros en V, de un HP. aproximado de potencia, y construido por Gottlieb-Daimler al ritmo de cuatro tiempos.

Este vehículo marchaba sólo a una velocidad de 15 kilómetros por hora, con una transmisión por correas y cambio de velocidades primitivo por poleas escalonadas.

Pero los constructores seguían aún fieles al vapor, y en el año 1893 Diön Bouton realizó su triciclo a vapor con ruedas de alambre y gomas macizas, que acaparó "performances".

Y León Bollec realizó su viaje a París con su coche a vapor "L'Obeissante", que ya poseía entonces un sistema de ruedas independientes original y un muellaje complejo.

Y en 1894, y bajo la iniciativa de Pierre Griffand, se organizó en Francia la primera carrera de automóviles desde París a Rouen. Una fecha histórica y un jalón en el progreso.

Venció en ella el tractor a vapor de Diön Bouton. El vapor triunfaba y se imponía.

La primera carrera, pues, precursora de la lista dilatadísima de las que han ido irradiando enseñanzas e influencia en el automóvil, se había realizado. Y con ella vino el espoleo a la técnica, el ritmo incrementado hacia la perfección.

LOS PRIMEROS CIRCUITOS

Las pruebas que siguieron fueron, en su mayoría, de ciudad a ciudad: París-Burdeos, que ganó Levassor con su coche de dos cilindros en el año 1895, cubriendo 1.100 kilómetros en 48 horas 47 minutos. En esta carrera participó el primer coche con neumáticos de aire, inscrito por Michelin, que no logró clasificarse, por defectos mecánicos.

Pero el auge del automóvil y su valor deportivo se destacó con la adopción de los primeros circuitos. El público concentraba su atención en ellos y la publicidad exaltaba a los vencedores con el fervor popular. Se podían vivir las carreras, las averías y el público ya estimaba las marcas por una escala de valores.

Pero una de las causas que decidieron la adopción de los circuitos fue la prohibición en Francia de las carreras abiertas, a causa de los accidentes que registraban.

En 1903, la carrera París-Madrid, por ejemplo, fue una calamidad en este renglón. Se registraron los accidentes mortales de Marcel Renault, hermano del renombrado constructor de vehículos; de Loraine Barrow, de un conductor inglés y de varios espectadores.

Ante esta hecatombe, la carrera fue interrumpida en Burdeos. El ven-

cedor, Gabriel, sobre coche Mors, había logrado el promedio, interesante y formidable por aquel tiempo, de 119 kilómetros por hora de Versalles a Poitiers, y de 105 de París a Burdeos. Asombran estas cifras logradas con aquellos chismes.

Se corría fuerte por aquellos tiempos... Y pensar que los neumáticos se deshacían como barro y que no tenían apenas ni frenos eficaces.

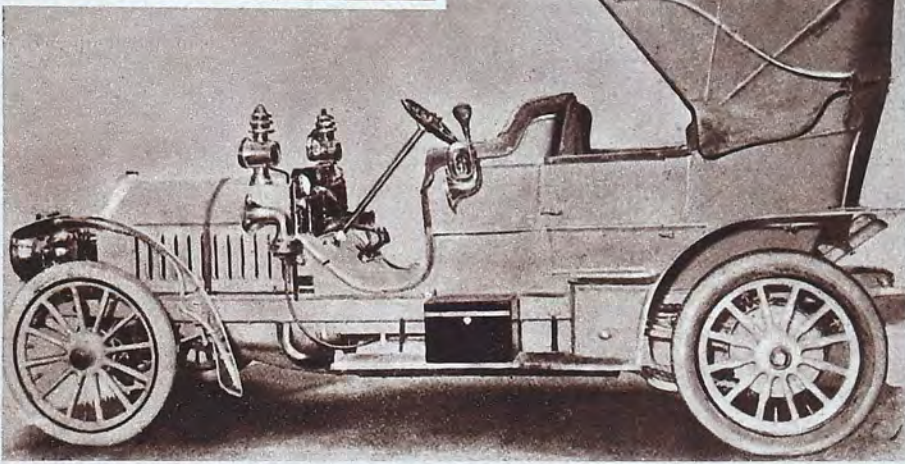
En 1903, la segunda manga para la Copa Gordon Bennet se corrió en un circuito montañoso y quebrado de Irlanda. Jenatzy, sobre Mercedes, se llevó la victoria. Una victoria alemana en terreno inglés.

En el año 1904, la industria italiana participa en la tercera manga de esta misma carrera. Venció entonces el francés Thery sobre coche Brasier. Nazzaro, sobre Fiat, se clasificó segundo.

Y en el año 1905, el primer Gran Premio de Francia consagró la tendencia de los circuitos. Este se celebró en el de Le Mans y en el decurso de dos días. Resultó vencedor Sziss con Renault, que debió gran parte de su victoria a la adopción de las llantas desmontables, importantísimo en aquella época, en que muchas veces necesitaban cambiar todo el juego a cada vuelta.

En el Gran Premio de Francia de 1914 apareció el frenado en las ruedas delanteras. En 1923, la marca Fiat ganó el Gran Premio de Italia en pista, aportando en Europa la sobrealimentación como elemento técnico definitivo. El Gran Premio de Indianápolis de aquel año también fue ganado con un vehículo sobrealimentado. Desde entonces se consagró.

Estas han sido, a grandes rasgos, las etapas por las que han pasado las carreras de automóviles en Europa en sus primeras ediciones: el esfuerzo, mezcla de técnico y de deportivo, de los precursores, que han forjado la popularidad y el auge de los Grandes Premios de hoy y han cimentado su trascendencia muy por encima de una fiesta emotiva de gran vuelo, relevada de toda inconsecuencia anodina y banal.



Un "super-sport" de 1906, "chassis" de carreras y carrocería (?) de cuatro plazas.



Un Serpolles-Gardner a vapor lograba, en 1905, los 100 por hora, y fue una de las primeras víctimas de los excesos de velocidad.

OSBORNE y C. IA

PUERTO DE SANTA MARIA

CASA FUNDADA EN 1772

VINOS Y COÑACS

COÑAC 000 - COÑAC VETERANO
(TRES CEROS)

AMONTILLADO FINO QUINTA

AMONTILLADO FINO COQUINERO

SOLERA OSBORNE

Representante exclusivo para Guipúzcoa:

LAUREANO CAMPS

URBIETA, 37, 2.º-San Sebastián.

Teléfonos 10401 y 16376.



Una vista del patio de estas bodegas en día de embarque.

**asegure Vd. su
automóvil en..**

**COMPANIA VASCONGADA DE
SEGUROS Y REASEGUROS**

INCENDIOS:
ACCIDENTES:
TRANSPORTES:

GARIBAY, 15
TEL 31-20
- SAN SEBASTIAN -

Lanister

NUESTRAS PRIMERAS CARRERAS

Es difícil entresacar de los escasos datos que poseemos cuáles fueron los primeros rasgos del automovilismo de carreras entre nosotros.

Parece que el primer intento de algo serio data del año 1905. El Sportmen's Club de Barcelona, un semillero de entidades y un núcleo abigarrado de entusiastas que inició las carreras de motos, puso en pie, en el mes de junio de aquel año, un festival magno, organizando en la Gran Vía barcelonesa un kilómetro lanzado con pedestristas, ciclistas, moto y automovilistas.



Albert Clement (en el centro de la foto), con Bayard. Clement hizo el mejor tiempo intrínseco en el primer Gran Premio de Francia de 1906, pero no había adoptado la gran novedad de la época, las llantas desmontables, y perdió diez minutos en cada cambio de bandajes. Se clasificó tercero, no obstante. El acompanyante barbudo que saluda gorra en mano es Clement (padre), constructor del coche.

El ras Makonnen, de Abisinia, probó en París en 1905 los primeros modelos de autos con el debido protocolo.



Altos promedios en 1906. Duray prepara su Lorraine-Dietrich, que venció en los 600 kilómetros del circuito de las Ardennes, a 107 kilómetros por hora.

El éxito fué extraordinario y los diarios de la época citan para apoyarlo, justificándolo, la cifra probable de unos cien mil espectadores.

En la prueba de autos, sólo dos concursantes participaron. Un Charron 16 HP., conducido por D. F. Jaume, y un Hispano Suiza, en manos de F. S. Abadal; venció el primero con la ventaja de 1 segundo 2/5.

Pero al día siguiente, Abadal se tomaba la revancha, batiendo el "record" de Jaume de 2 s. 1/5. En aquel tiempo las cosas se arreglaban así, a fuerza de revanchas.

Pero la actividad en grande no fué hasta dos años más tarde, en el año 1907, y gracias, en primer término, al entusiasmo de dos animadores destacadísimos del automovilismo, don Enrique Rafols y don Francisco Casadillá, que iniciaron corajudamente la tarea de organizar la primera carrera de "votettes" en circuito cerrado con el título de Copa Cataluña.

El día 28 de mayo de 1908 fué corrida en el circuito llamado del Bajo Panadés, que pasaba por Sitges—San Pedro de Ribas—, Villanueva y Sitges, cerca de Barcelona.

Se inscribieron diez y nueve participantes, tomando la salida diez, clasificándose así:

1.º, Guippone, sobre Lion Peugeot, con un promedio de 57,145 kilómetros por hora; 2.º, Brausolles, sobre Dion Bouton, y siguen Rodriguez, Dupont, Abadal, Rafols, Boillot, Grillet, Garriga, Marsans, etc.

El éxito fué formidable. El circuito apareció lleno de público y convergieron caravanas de casi todos los puntos de España, con muchos automóviles, que realizaron trayectos formidables por la época para asistir a él.

TIRO DE PICHON EN SAN SEBASTIAN

LA COPA DE LA COMPAÑIA DE SEGUROS "PLUS-ULTRA" LA GANO EL CONDE DE TEBA



La Sociedad de Tiro de Pichón de San Sebastián, en la gran temporada que organizó este año en Gudamendi, ofreció en tirada extraordinaria la copa "Plus-Ultra", de la Compañía de Seguros del mismo nombre, que en brillantes tiradas, a las que concurrieron las mejores escopetas de España, fué ganada por el conde de Teba.

MUEBLES

TODOS LOS
ESTILOS
EN TODOS
LOS PRECIOS

TAPICERIA - DECO-
RACION

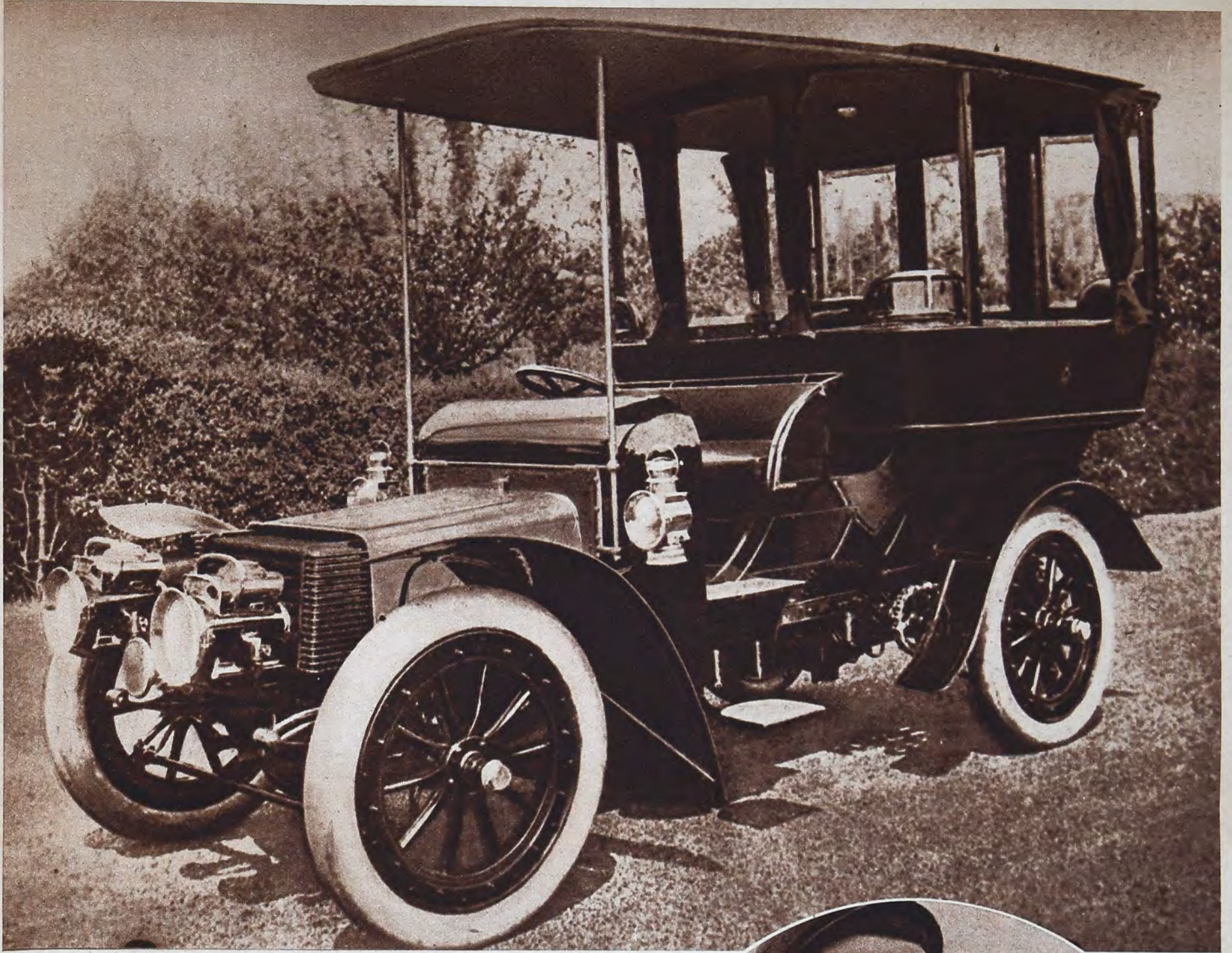
Pídanse proyectos

LETEMENDIA y C.^{IA}
ZARAUZ (Guipúzcoa)

Apartado 9

Teléfono 103





Lo que en aquellos tiempos se calificaba de última palabra en la elegancia. (Fotos Gonsanhi.)

Wagner, vencedor en 1906 de la Copa Vanderbilt, sobre coche Darracq, a la velocidad de 98 kilómetros por hora. ➡

En el otro año, 1909, se repitió esta carrera con éxito parecido. En ella debutó en carreras la marca nacional Hispano Suiza. La carrera resultó durísima, y de trece competidores sólo cuatro lograron terminarla.

Se clasificó primero Gome, con Lion Peugeot, alcanzando una velocidad de 57,762 kilómetros por hora; 2.º, Sizaire, sobre Sizaire Naudin; 3.º, Soyez, sobre Werner, y 4.º, Pillaverdie, con Hispano Suiza.

En el año 1910, el circuito fué cambiado por el de Mataró, y ganó también Gome, con Peugeot, al promedio de 78,103 kilómetros por hora.

Gome se adjudicó, en fin, con esta carrera el trofeo de la Copa Cataluña, que dió motivo a tan brillantes competiciones.

Este conjunto de datos son la perspectiva remota y lejana de un ayer relativo, ya que por las cifras de tiempo nos es casi inmediato.

Hombres, máquinas, organizaciones, todo ha cambiado hoy, hasta hacerse punto menos que incomparable con sus paralelos de antaño.

Pero este efecto de perspectiva de profundidad en el tiempo nos es imprescindible para valorizar la importancia y el caudal de esfuerzo que va involucrado en la puesta a punto de estos Grandes Premios actuales.

El Gran Premio de San Sebastián es, por este motivo, una valiosa aportación al esfuerzo internacional en pro del motorismo, que corona la tarea laudable, persistente y sostenida de las marcas en su peregrinaje obstinado en pro de la perfección.

Por lo que significa de cara al mundo y por lo que nos afecta como deportistas, debemos sentir el orgullo de su éxito y el halago de su talla internacional de primer orden.

JOSE COMINO



EL RESTAURANTE DE LAS TRIBUNAS DE LASARTE, PERFECTAMENTE ATENDIDO Y GARANTIZADO POR EL RESTAURANTE

LA BELLA EASO

Primer orden

Jefe de cocina: Francisco Barandiarán
PLAZA DE EASO, 7. — SAN SEBASTIAN



GRAN SERVICIO DE RESTAURANTE

Tres turnos para los almuerzos

Primero, a las once.

Segundo, a las doce y media.

Tercero, a la una y media.

TRIBUNAS DE LASARTE. RESTAURANTE LA BELLA EASO





**POTENCIA
SEGURIDAD
DURACIÓN**

DISTRIBUIDORES GENERALES PARA ESPAÑA

**exclusivas
Comerciales S.L.**

USANDIZAGA -3
APARTADO - 152
TELÉFONO - 15030
SAN SEBASTIAN

Radio Guipúzcoa



Instalación-Reparaciones

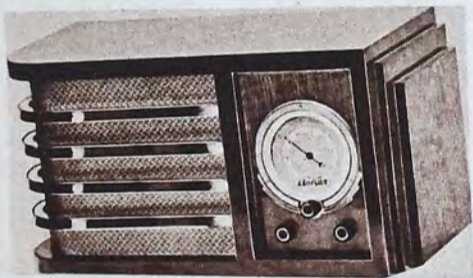
F. BARDANE y

M. DUTREVILH

Echaide, 7

Teléfono, 13288

SAN SEBASTIAN



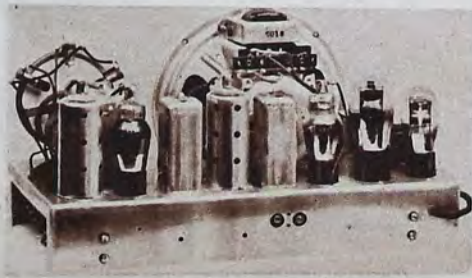
Askar

LA GRAN MARCA ESPANO-
LA DE APARATOS DE RADIO

6 válvulas modernísimas. Todas las ondas. 9 circuitos sintonizados. Lujosísimo dial avión con variación de colores para las ondas e indicación impresa de las emisoras. Mueble originalísimo y de gusto exquisito.

Véalos en EL PALACIO DE LA RADIO
GOMEZ DE BAQUERO, 31.-MADRID

Y en breve en todos los buenos establecimientos de radio de España.



Agencia Casamayor, S. L.

AGENTE DE ADUANAS

REPRESENTANTE DE

AUTOMÓVIL CLUB DE ANDALUCÍA

AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPÚZCOA

AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

SERVICIO ESPECIAL RAPIDO PARA EL DESPACHO DE AUTOMOVILES

CAMBIO DE MONEDAS

Teléfono 106.

Behovia (Irún)

Piezas legítimas DELCO REMY, BOSCH NORTH-EAST, AUTOLITE, LUCAS, S. E.
V. R. B. Placas, separadoras y toda clase de recambios para baterías.

Reparaciones garantizadas de magnetos, distribuidores, dínamos y baterías. Cambios de ejes a motores de arranque. Laboratorio completo para verificar y sincronizar.

GABRIEL COCA

AUTO-ELECTRICISTA

ACUMULADORES

OXIVOL

ESPECIALES PARA
MOTORES DIESEL
GARANTIZADOS

Usandizaga, 12-^{Teléfono} 14084-San Sebastián



Automovilista de toda la vida

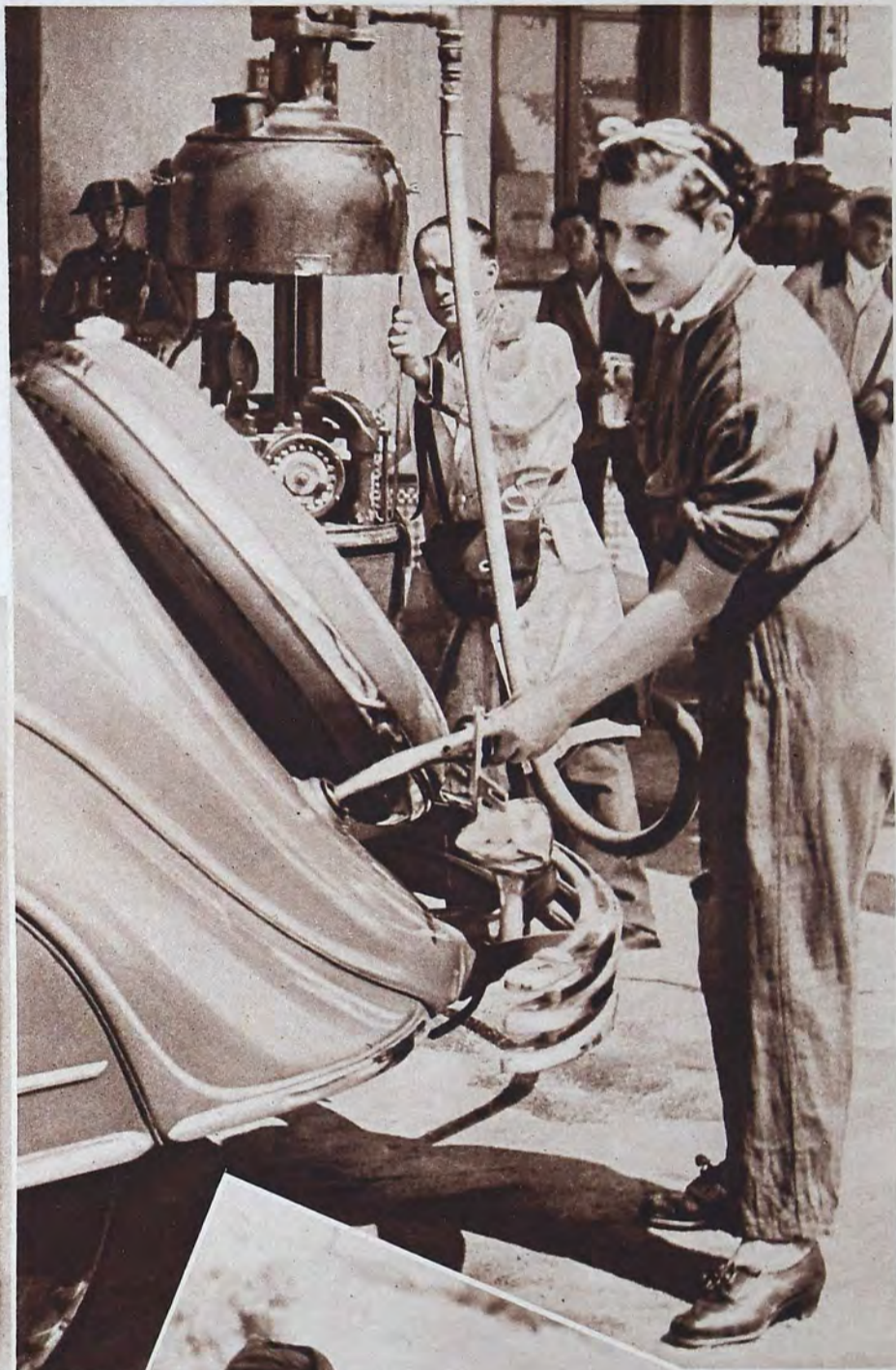
por CELIA GAMEZ



(Un artículo escrito y un "sketch" representado por la deliciosa "vedette" para los lectores de AS)

PARA hablar de mi afición al deporte, y particularmente al automovilismo, que es mi deporte favorito, he de remontarme a los años de mi infancia porteña, allí, en mi Buenos Aires, Lavallé, dos mil y pico—no recuerdo exactamente el número de la casa en que vivía desde que nací—, apenas había aprendido las primeras letras. Mis juguetes eran piezas de automóviles usados. Tenía amistad con la hija del propietario de un garaje, que habitaba dos cuadras más arriba, y desde los ocho años empecé a soñar aventuras magníficas, más de lujo que de deporte, claro está.

Cosas de la vida; mi amiga de la infancia se quedó en una buena ama de casa, madre de cuatro o cinco muñecos encantadores, mientras yo realicé uno de nuestros juegos infantiles en la juventud: tuve hermosos coches que me llevaron varias veces por los caminos anchos de Europa y América. Nuestro mayor placer de chicas era meternos dentro de los coches averiados y viajar con el pensamiento, muy lejos. Mi amiga era "la madre" y yo "la hija". Siempre me ha gustado ser en todo la nena, la cosa mimada a la que se guarda y se acaricia. "Mi mamá" me arropaba dentro del coche y me decía: "Tápate, hija mía, que el coche lleva mucha velocidad y te vas a constipar."





BUJIAS

BOSCH

ULTIMOS EXITOS RESONANTES

Gran Premio de Suiza 1935
 Gran Premio de Francia 1935
 Tourist Trophy de Suecia 1935
 Gran Premio de Mónaco 1935
 Gran Premio de Trípoli 1935
 Circuito del Avus 1935

LA BUJIA DE LOS GRANDES CAMPEONES SE IMPONE TAMBIEN AL PUBLICO

Pida a su Proveedor el tipo apropiado a su motor



**BOINAS
 ELOSEGUI**

**TOLOSA
 (GUIPUZCOA)**



UN AMIGO FIEL PARA TODA SU VIDA ES

*Heljestränd
 Suecia*

La combinación ideal

NAVAJA - MAQUINA

Una vez probada no querrá usted afeitarse con otra máquina que HELJESTRAND. ¿Por qué? Porque es la única hoy en día que afeita con la misma suavidad que una buena navaja. HELJESTRAND no irrita el cutis



MADRID: Sánchez Rubio, Avenida Conde Peñalver, 14.
 BARCELONA: Beristain, S. A., Fivaller, 1; Vicente Ferrer, plaza Cataluña, 13; Perfumería Ordóñez, Rambla Cataluña, 103; Ganiveteria Roca, Plaça del Pi, 36.
 SAN SEBASTIAN: Ramón Hernández, Avenida, 36.
 BILBAO: Cardenal e Hijos, Gran Vía, 11.
 LOGROÑO: Almacenes Garrigosa.
 BURGOS: Casa Denis, Santander, 3, y plaza Mayor, 18.
 ORENSE: Teófilo Nieto Durán, Lamas Carvajal, 6.
 Concesionarios exclusivos: Agencia Imex, Tolosa.

STINUS

FUNDADA EN 1893



GARAJE

Capacidad,
 200 coches.
 Engrase a
 presión.
 Reparaciones.

**CARRO-
 CERIA**

Guarnecido.
 Pintura Duco.

SAN SEBASTIAN

Gloria, 3.-Carquizano, 3 y 5.-Teléfonos 10235 y 10350

MI PRIMER ACCIDENTE AUTOMOVILISTA

Sucedió cuando tenía siete años; mi madre me había regalado un coche con pedales, cosa linda; volaba yo con él por Palermo. Tenía un farol eléctrico y estaba pintado en color azul oscuro y forrado de cuero marrón. Un sueño...

Pero hablaba de mi primer accidente... Para los automovilistas infantiles no había motoristas agentes, pero había guarda, que velaba por el orden y limpieza de las avenidas y por los puestecillos ambulantes de golosinas. Contra uno de estos tenderetes se rompió mi experiencia de automovilística infantil. ¡Cosa bárbara! Allá fué volando el puestecillo por los aires. La vieja dueña del tenderete me llenó de improperios. Me quiso pegar. Había estropeado su negocio. Yo saqué una pierna magullada y dos o tres moratones en el cuerpo. Mi madre también sacó algo, pero fué del bolsillo: una indemnización a la vieja. ¡Qué genio se gastaba!

Y mi fama de automovilista quedó a la altura de las aceras de la avenida Lavalle.

Mi coche, arrinconado en un sótano. Mis paseos por Palermo acabaron.



Como una rica venida a menos, no me resignaba a caminar a pie por lugares que conocían mi pasado fastuoso.

MI PRIMER NOVIO FUE UN CHICO DE AUTOMOVIL

A la edad en que otras chicas se fijaban en los muchachos de buen porte y guapos, yo me fijaba en las marcas de automóviles, y cuando me decían que a Fulanita se le había declarado un mozo muy "paquete", yo preguntaba:

—¿Qué marca tiene su coche?

Si el pollo no tenía auto dejaba de merecer mi atención.

Figúrense ustedes mi alegría cuando se me declaró un chico mendocino que tenía un diez caballos estupendo... El chico no me gustaba lo más mínimo, pero tenía un buen coche, que él mismo conducía.



El primer día que me esperó con el coche a la puerta de mi casa creí que me iba a desmayar. Me llamó por medio de varios bocinazos que me hicieron saltar de gozo.

—¡Me llaman a mí!

Los vecinos se quedaban con la boca abierta, y una pobre vieja que tenía una hija tanguista de "music-hall" exclamó con cierta envidia:

—Esta Celia ha nacido con suerte.

SIGO CAMINANDO POR LA VIDA EN AUTOMOVIL

Después tuve otros novios de coche. Chicos "bien", agentes de la industria automovilista, y hasta un chofer.

Con tal de que me llevaran en coche, me daba igual.

El camino de la vida es muy difícil y lo que yo me decía: "Hay que procurar ir por él lo más cómodamente posible."

Mi aventura amorosa con el chofer fué una consecuencia de mi amor al automóvil.

Aquel chofer—por cierto, español—estaba al servicio de un mequetrefe que me hacía el amor. Me volvía loca... Hablaré claro; me volvía loca, no el mequetrefe, sino el automóvil. El automóvil era precioso: rojo, brillante. Una saeta.

Mi pretendiente no poseía otros bienes que el coche. Su padre era un financiero que se arruinó en la Bolsa y se pegó un tiro, después de haber llevado la más espantosa ruina a muchos hogares. No dejó más que deudas a sus herederos.

Mi aspirante a marido se vió con el agua al cuello, y para poder vivir se tuvo que comer el coche. Lloró al firmar el contrato de venta.

El coche pasó a poder del chofer y se transformó en un taxi, no un taxi cualquiera, sino un suntuoso taxi, que no se hallaba nunca libre.

¡Pobre coche! Le pusieron una franja azul, símbolo de su humilde clase, y se echó a rodar por las calles porteñas.

Había paseado en él tantas veces y era tan cómodo, que le tomé cariño como a una persona, y al verle ocupado por gentes extrañas sentía un dolor parecido al que siente una novia engañada cuando ve al infiel del brazo de otra.

Aquel coche casi me arruinó. Siempre estaba metida en él. Decía al chofer que parecía al azar, y al sentirme llevada de un lado a otro de Buenos Aires me creía ya en posesión del automóvil. Sólo cuando el cuentakilómetros vaciaba mi bolsillo me daba cuenta de la triste verdad: el coche no era mío, y como deseaba pasar a ser propietaria o copropietaria del auto, me propuse conquistar al chofer propietario suyo.

Y lo conseguí.

Y tal vez me hubiera casado con él si no hubiera sucedido...

SOY ARTISTA Y TENGO MI PRIMER COCHE

Mi afición al automóvil la equivocó el chofer, en un sentido halagador para él, pero aquello no tenía importancia para mí; me dejé querer, y, siempre que él tenía una hora libre, me esperaba a la puerta de mi casa el auto rojo de la franja azul, que era mi delirio.

HUDSON-AUTOPLANO

Marcas indiscutidas en el mundo

Representante Centro-España:

OSCAR LEBLANC

Francisco Giner, 35

MADRID



Pero como todo lo que se posee algún tiempo seguido al fin, cansa—que nos lo pregunten a las mujeres respecto a los vestidos y a los hombres respecto a las mujeres—, el automóvil aquél dejó de ser mi obsesión. Al mismo tiempo empecé a fijarme en el que lo conducía. Como antes dije, era español, de Badajoz, y muy simpático. Un perfil enérgico muy agradable. Me enamoré de su perfil, que era lo que yo tenía más conocido de ir a su lado mientras conducía.

Empecé en broma y acabé en serio. Fué el primer hombre que me interesó en mi vida. Creo que hasta me hubiera casado con él...

Pero adoraba el teatro y él se oponía a que debutara. Echaba pestes de la gente de teatro y quería hacer de mí una honorable esposa que le zurciera los calcetines. Como todos los hombres que se saben amados, "mi" chofer intentaba dominarme, hacerme odiar el teatro y mi afición al lujo y a los buenos coches.

—Celia: "tenés" aficiones de "milonguera"—me decía.

MI PRIMER BENEFICIO Y MI COCHE GRIS

Debuté en Buenos Aires y refí con el chofer. Simultáneamente. Sufri bastante al romper aquellas relaciones, que tendían a hacer de mí una mujer adocenada. Hoy me alegro con toda mi alma de estar libre. Una artista no debe tener ligaduras. Sentí la ruptura, pero la vida nueva y llena de emociones que empezó para



mi me aturdieron, me trajeron en seguida el olvido de lo que es hoy más que un recuerdo melancólico.

Debuté con suerte e hice una excursión por toda la República.

Mi primer contrato me trajo el primer coche, un hermoso coche gris que me brindó el entusiasmo de un norteamericano riquísimo el día de mi beneficio.

Mi coche gris deslumbró a muchas "pebetas" con ambición.

Con él recorrí todas las Américas y parte de Italia.

Luego tuve muchos coches más, de todos los tipos y marcas.

Pero aún no veía yo en el automóvil el deporte, sino el estuche en que mejor podía lucir mi juventud, que empezaba a ser famosa.

ME ENAMORO DE UN CAMPEON AUTOMOVILISTA

Hace ocho años, yendo de viaje por la Costa Azul, coincidí con un acontecimiento internacional. Esta prueba deportiva hacia de Niza en aquella fecha el centro del mundo. Maravillosa Costa Azul, dos veces magnífica, entonces, dorada por libras esterlinas y alfombrada por los dólares de los multimillonarios yanquis.

En ella corría un belga, campeón que atraía todas las miradas por su aspecto de hombre físicamente perfecto.

Se hospedaba en el mismo hotel que yo y era mi vecino de pasillo. Muy galante. Siempre me saludaba en el ascensor y cedía el mejor sitio en el comedor.



Por curiosidad presencié la prueba, que fué para mí la revelación del deporte automovilista.

¿Así, el automóvil era algo más que el estuche en que una mujer luce sus atractivos? ¿Un automóvil puede también, merced al esfuerzo de un técnico, maravillar al mundo y honrar a un país?

Aquella carrera constituye una de las más hondas emociones de mi vida. Durante el tiempo que se corrió experimenté las más diversas sensaciones. Grité como enloquecida, y cuando anunciaron el triunfo del belga, mi vecino en el hotel, respiré fuerte, como después de un largo desmayo.

Por la noche, los amigos del vencedor celebraron en el hotel el éxito, con un champaña de honor, al que fui invitada galantemente.

A la semana de este acontecimiento corría yo por esas carreteras de Dios, a ciento por hora, sentada en el "baquet" del coche del campeón belga, que pasó a ser, con mi arte, durante unos meses, mi única preocupación.

ME HAGO DEPORTISTA

Empecé a sentir amor por las grandes velocidades. Me inicié en el mecanismo de los coches, y supe que la magneto, las bujías, el cambio, el volante y los frenos son algo más que unas sombras, son todo el símbolo de una civilización y una época.

Aprendí a vestir un "mono", si llega el caso, de que viajando sola—que es como ahora me place viajar—las bujías no dan chispa o las ruedas me fallan, cosa frecuente en esta época de calor.

Ahora no tengo inconveniente en meterme debajo del coche y mancharme la nariz, o ir andando un kilómetro a buscar un bidón de aceite. Todo esto se lo debo aquel hombre, que pasó por mi vida cuando yo no era más que una muñeca frívola, haciéndome conocer toda la grandeza y hermosura del más hermoso deporte: el automovilismo.

Celia Farnes

El vizconde de Rohan, presidente del Automóvil Club de Francia y vice presidente de la A.I.A.C.R. nos habla del porvenir de las "fórmulas"

EN la parisina plaza de la Concordia hay dos palacios hermosos, que desde hace un par de siglos son objeto de la admiración constante de los que visitan la capital francesa. Son señoriales mansiones, vestigio aislado en medio del París moderno del poderío de grandes familias, hoy extinguidas o en plena decadencia. En uno de estos palacios está instalado el Ministerio de Marina; la parte central del otro es sede del Automóvil Club de Francia.

Allí es donde encontramos en su despacho, cuyas ventanas abiertas de par en par revelan el espectáculo admirable de la grandiosa plaza, al vizconde de Rohan, que es, como todo el mundo sabe, uno de los hombres que más han hecho para el desarrollo del deporte automovilístico en Francia.

Venimos a visitar al ilustre presidente del Automóvil Club de Francia—prestigiosa asociación a la que están afiliados 45 clubs regionales, que reúnen un total imponente de 250.000 miembros—con la intención de entrevistarse para los lectores de AS acerca del automovilismo de carrera, acerca de las futuras fórmulas, acerca de la influencia que ha ejercido el auto de carrera en el desarrollo del automovilismo en general; conversación adecuada en estos momentos en que ocupa el primer plano de la actualidad deportiva en España el Gran Premio que se disputa en el Circuito de Lasarte.

* * *

El vizconde de Rohan nos recibe con amabilidad suma; es hombre preciso, amigo de fórmulas netas, de frases condensadas; no vacila en responder con claridad y prontitud a cada una de las preguntas formuladas.

—Señor presidente—decimos para romper el fuego—: ¿qué opina usted de la influencia ejercida por las carreras automovilísticas sobre el desarrollo del automóvil en general?

—Pues, sencillamente—nos responde el vizconde de Rohan—, que sin la carrera el automóvil no sería lo que es actualmente. En la carrera se han templado los motores en el esfuerzo máximo de la lucha, se han probado todas las soluciones del coche utilitario, y, de no haber existido esa admirable escuela, el automóvil no ofrecería las comodidades y la seguridad que ahora ofrece.

¿Quiere usted que le cite algunos ejemplos?—agrega el vizconde de Rohan—. Pues bien; los frenos sobre las cuatro ruedas, que constituyen un progreso tan apreciado de la industria automovilística, se deben, pura y exclusivamente, al automovilismo de carrera; las carrocerías aerodinámicas, hoy adoptadas por todos los constructores, son una inspiración evidente de las carreras; los motores económicos y plenos de nervio, se deben a las pruebas innumerables que se han realizado desde hace treinta años en los circuitos automovilísticos del Mundo entero. ¿Qué es lo que exige la carrera? Una solidez absoluta a toda prueba, una ligereza bien calculada, un rendimiento llevado hasta el extremo, un coche bien pegado a la carretera y de una gran seguridad.

Sin la propaganda realizada por las carreras de automóviles, que han conseguido mover a las muchedumbres, el pueblo no se hubiese instruido y el automóvil no hubiera alcanzado este inmenso desarrollo, que hace que esta industria sea una de las columnas maestras del edificio económico y social.

—¿En qué estado se encuentra en Francia el automovilismo de carrera?

El vizconde de Rohan vacila unos instantes antes de contestar a nuestra interrogante. Sin embargo, posee a fondo el tema; presidente del Automóvil Club de Francia desde el mes de marzo de 1928; vicepresidente de la Unión Nacional de Asociaciones de Turismo, vicepresidente de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs reconocidos, miembro del Consejo Superior del Turismo, ha estudiado a fondo cuanto se relaciona con el automovilismo de carrera, que considera como la palanca motriz del automovilismo; pero le duele tener que confesar que su país no está a la altura de los grandes países constructores.

—Para que la carrera pueda volver a ejercer en Francia—nos dice al

cabo de un momento—su papel de estimulante para la industria de construcciones automóviles, es necesario que los colores franceses puedan figurar en buen lugar en las grandes pruebas internacionales.

La construcción extranjera recibe apoyos oficiales que permiten sus progresos. En Francia no se ha imitado este ejemplo, y los constructores franceses, desamparados, sin capitales suficientes para seguir la lucha, han tenido que retirarse...

—¿Y qué hacen ustedes para remediar este estado de cosas?

—La Federación Nacional de Automóviles Clubs de Francia ha abierto una suscripción pública para dotar al país de los automóviles de carrera que necesita; se ha propuesto despertar un movimiento de interés nacional. Los fondos, confiados al Banco de Francia, no saldrán de este seguro escondite más que para ayudar a las marcas seleccionadas. Queremos que así entienda el público inmenso de los amigos del automóvil que al ayudar a los constructores para las carreras ayudan directamente a la industria del automóvil en general, puesto que el coche de carreras sirve esencialmente para inventar y perfeccionar las soluciones mecánicas, de las que luego se beneficiará el automóvil de serie.

A los diez y seis años, el vizconde de Rohan construía su primera canoa de motor; a los diez y ocho fabricaba una motocicleta en el parque del histórico castillo de Josselin, que es propiedad de la casa de Rohan, y que hoy pertenece a los hijos de su hermano mayor, el duque de Rohan, muerto en la guerra. Cuando estallaron las hostilidades, el vizconde de Rohan, que había revelado sus condiciones de piloto de carrera, se alistó en la aviación, realizando no pocas proezas con su avión de caza. Esa vida de acción le ha permitido sentir como pocos la necesidad de dar al automovilismo un impulso decisivo con la renovación de la construcción francesa.

Le preguntamos su opinión acerca de las grandes pruebas internacionales:

—Las considero las más interesantes de todas, porque son las únicas en que la lucha presenta un máximo mundial.

—¿Y qué piensa usted de las futuras fórmulas para carreras internacionales?

—Considero que es algo prematuro para nosotros, franceses, hablar de futuras fórmulas, cuando apenas sabemos si podremos atenernos a la fórmula internacional. Esta, que es, como usted sabe, la fórmula libre, cuesta sumamente caro; Alemania ha reunido varios millones solamente para construir sus coches de carrera nacionales; Italia también proporciona a sus mejores constructores una ayuda metódica y razonada; Inglaterra invierte anualmente cantidades importantes para perfeccionar el bólido que ha de darle la supremacía de velocidad. Nosotros, en Francia, no podemos permitirnos este lujo, y hemos pensado muy seriamente en abandonar la fórmula internacional.

—Pero ¿y el Gran Premio del A. C. F.?

—Es posible que este año, el Automóvil Club de Francia, si no se presentan constructores franceses, decida renunciar a su Gran Premio anual. En este caso, lo substituiría por una especie de Copa, llamada Copa de la Comisión Deportiva del A. C. F., con una fórmula nueva, limitando la cilindrada, según hacen los americanos en su carrera de Indianápolis.

—En todo caso—termina el vizconde de Rohan—crea usted que lo lamentaríamos mucho; quisiéramos que Francia se mostrara a la altura de los grandes países constructores; es una lástima que este país, que tanto ha hecho por el automovilismo de carrera en sus principios, quede rezagado; pero ¿qué le vamos a hacer?; hay circunstancias más fuertes a veces que la misma voluntad del hombre...

FRANCISCO MELGAR

Paris, septiembre 1935.



El vizconde de Rohan, presidente del Automóvil Club de Francia.

LA TEMPORADA DE CARREROS DE 1935

Nuvolari ganó el Gran Premio de Pau

Siguiendo el ejemplo de Niza, Mónaco, las ciudades de la Riviera, Pau ha organizado también un Gran Premio, que se disputó sobre un circuito especial; es decir, en la misma población bearnesa. Tuvo lugar el 24 de febrero, y la distancia era 221,520 kilómetros, o sea 80 vueltas a la pista, de 2,713 kilómetros.

La lucha quedó pronto limitada a la que sostenían entre sí los Alfa Romeo, puesto que el Bugatti de Lehoux, uno de los favoritos, sufrió un pequeño accidente en uno de los virajes, y Etancelin quedó también eliminado en las primeras vueltas. Apenas recorridos, pues, sesenta kilómetros, no había más lucha para el primer puesto que la sostenida por Nuvolari y Dreyfus, quienes, eso sí, batallaron de firme, ocupando por turno la cabeza y batiendo también por turno el "record" de la vuelta, que finalmente quedó por Nuvolari, al cubrir la 77 en 1 m. 52 s., o sea, a 89,023 de promedio. Este esfuerzo, en las últimas vueltas, le dió el triunfo final, por un escaso margen, sobre su compañero de equipo. La

clasificación fué:

- 1.º, Nuvolari (Alfa Romeo), 221,520 kilómetros, en 2 h. 38 m. 19 s. 4/5. A 83,964 kilómetros de promedio.
- 2.º, Dreyfus (Alfa Romeo), en 2 h. 38 minutos 46 s.
- 3.º, Soffietti (Maserati), en 2 h. 42 m. 10 segundos.
- 4.º, Falchetto (Maserati), en 2 h. 42 minutos 12 s.
- 5.º, Brunet (Bugatti).
- 6.º, Cazaux (Bugatti).
- 7.º, Leoz (Bugatti).
- 8.º, Mlle. Helle-Nice (Alfa Romeo).
- 9.º, Delorme (Bugatti).

En el Gran Premio de Mónaco triunfaron Fagioli y Mercedes Benz

El Gran Premio de Mónaco, la primera de las carreras "en la ciudad", tenía este año un interés excepcional. Sobre el circuito de 3,180 kilómetros, por bulevares y plazas, que debía cubrirse 100 veces, debían competir los nuevos Mercedes Benz con los Alfa Romeo, victoriosos en los últimos años. En efecto. La lucha fué tan dura desde la primera vuelta, que las bajas y abandonos fueron sucediéndose. Von Brauschitsch, Caracciola, Lord Howe, figuraban en la lista de los que abandonaron.

Lpigi Fagioli cubrió en cabeza la primera vuelta, y no abandonó esta posición hasta cruzada la meta. Pero mientras a media carrera se veía en Fagioli un vencedor sin contrincantes, al final le cayó encima Dreyfus, dando una emoción inesperada a la carrera. Fagioli, no obstante, batió el "record" de la prueba, una de las más difíciles del calendario de carreras, lo que prueba su preparación y la excelente mecánica de su coche.

La clasificación fué:

- 1.º, Fagioli (Mercedes Benz), 318 kilómetros, en 3 h. 28 m. 49 s. 8/10. A 93,607 kilómetros de promedio. "Record".
- 2.º, Dreyfus (Alfa Romeo), en 3 h. 24 minutos 21 s. 3/10.
- 3.º, Brivio (Alfa Romeo), en 3 h. 24 minutos 56 s.
- 4.º, Etancelin (Maserati).
- 5.º, Chiron (Alfa Romeo).
- 6.º, Sommer (Alfa Romeo).
- 7.º, Zahender (Maserati).
- 8.º, Soffietti (Maserati).



La primera carrera de la temporada fué el Gran Premio de Pau, que se disputa sobre un circuito muy pintoresco.



El Gran Premio de Mónaco obtuvo el éxito acostumbrado, a principios de temporada. La salida.



Fagioli, ganador del Gran Premio de Mónaco, tomando un ceñido viraje. (Fotos Marín y Díaz.)

Brivio ganó la clásica Targa Florio

La clásica prueba que se corre sobre el circuito de las madonas—la carrera de infinitos virajes—tuvo este año el día 30 de abril. Brivio, que se había entrenado concienzudamente sobre el recorrido, fué un vencedor relativamente fácil, realizando un excelente promedio y cubriendo la vuelta más rápida a kilómetros—80,010.

La clasificación fué:

- 1.º, Brivio (Alfa Romeo), 432 kilómetros, en 5 h. 27 m. 29 s. A 79,149 kilómetros de promedio.
- 2.º, Chiron (Alfa Romeo), en 5 h. 34 minutos.
- 3.º, Barbieri (Maserati), en 5 h. 45 minutos 57 s.
- 4.º, Magiustri (Alfa Romeo), en 5 h. 51 minutos 23 s.
- 5.º, Balestrero (Alfa Romeo), en 5 h. 59 minutos.
- 6.º, Danese (Alfa Romeo).
- 7.º, Belmondo (Alfa Romeo).

En la categoría de 1.300 c. c., la clasificación fué:

- 1.º, Tola (Fiat Balilla), en 6 h. 36 minutos 39 s.
- 2.º, Ferrara (Fiat Balilla), en 5 h. 41 minutos 33 s.

El Gran Premio del Avus, la prueba más rápida del año. La ganó Fagioli, a 238,800 kilómetros de promedio.

El pasado año, el Gran Premio del Avus, la gran carrera alemana que se disputa a las puertas de Berlín, fué ganada por una marca italiana. Los Mercedes no quisieron tomar la salida, porque los nuevos modelos no se encontraban a punto, y los Auto Union, la novedad del año, tuvieron explicables fallos. Pero este año los alemanes tomaron la revancha..., no sin una lucha homérica con los que fueron vencedores en 1934.

El Avus es seguramente el circuito más rápido de Europa, permitiendo las máximas velocidades, y así es comprensible que el vencedor alcanzara el extraordinario promedio de 238,800 kilómetros en la final. Porque este Gran Premio comprende unas eliminatorias previas, en dos series, sobre 98,289 kilómetros, y una final. Stuck (Auto Union) ganó la primera, a 249 kilómetros de promedio, y Caracciola (Mercedes), la segunda, a 240 de promedio, el más elevado de la jornada. Entre los clasificados se corrió la gran final, que dió el resultado que sigue:

- 1.º, Fagioli (Mercedes), 196,560 kilómetros, en 49 m. 13 s. A 238,800 kilómetros de promedio.
- 2.º, Chiron (Alfa Romeo), en 50 minutos 48 s.
- 3.º, Varzi (Auto Union), en 51 m. 27 segundos.
- 4.º, Von Stuck (Auto Union), en 51 minutos 36 s.
- 5.º, Von Brauschitsch (Mercedes).
- 6.º, Dreyfus (Alfa Romeo).

El Gran Premio de Indianápolis

Aunque fuera del marco europeo, el Gran Premio de Indianápolis tiene una importancia y una significación que no excusa el dejar de recogerlo en este resumen. Como se sabe, el Gran Premio se corre en la famosa pista de Indianápolis, sobre una distancia de 500 millas (804,670 kilómetros), y es una de las carreras más accidentadas, por lo peligroso del trazado de la pista, por la aglomeración de participantes y por las velocidades que se desarrollan. Durante un lapso de tiempo (de

1911 a 1929), la carrera se disputó dentro de la fórmula internacional establecida por la Comisión deportiva de la A. I. A. C. R., pero posteriormente los americanos imponen otras fórmulas para su famosa carrera; se limita el carburante y el lubricante y se admiten los coches de carrera con motor Diessel.

En la carrera de este año participaron 58 concurrentes, que fueron seleccionados en eliminatorias de 100 kilómetros. La final reunió 39 coches. Como es tradicional, tanto en las eliminatorias como en la final, hubo emoción extraordinaria, lo que quiere decir que hubo más de un accidente mortal. Ganó un volante novel, Kelly Petillor, después de una dura batalla que la lluvia amenizó en una gran parte.

Resultados:

1.º, Kelly Petillor (M. D.), los 804,670 kilómetros, en 4 h. 36 m. 47 s. Velocidad media, 170,976 kilómetros. "Record" de la prueba.

2.º, Wilbur Shaw, 4 h. 37 m. 32 s.

3.º, Bills Cummings.

Fagioli (Mercedes Benz) ganó el Gran Premio Peña Rhin

El IV Gran Premio Peña Rhin, tercera Copa Barcelona, obtuvo una magnífica inscripción, pues salvando los Auto Union, todos los otros grandes equipos de carreras europeos estuvieron representados, y entre ellos un lote de independientes de verdadero mérito, que contribuyeron a dar animación a la carrera. Entre ellos estaba el español Villapadierna, que desgraciadamente no había podido probar su nuevo coche con tiempo suficiente y lo rodó por primera vez en los entrenamientos de Montjuich, sufriendo averías que no pudieron estar completamente reparadas el día de la carrera. Esta tuvo una fisonomía muy animada, pues aun cuando los Mercedes dominaron la situación desde el primer momento, el nervio de Nuvolari para recuperar el tiempo perdido en algunas paradas y para incluso tratar de atacar al segundo del equipo alemán, y en último término, para arrebatar a Brivio el tercer puesto, hizo que ni por un momento decayera el interés.

El triunfo de los Mercedes no fué por ello menos concluyente, y después de alternativas en el bando, el primer puesto quedó para el gran piloto Fagioli, que si era popular en España después de su triunfo en San Sebastián, el año pasado lo fué aún más después de ganar en Barcelona.

Clasificación:

1.º, Fagioli (Mercedes Benz), en 2 horas 27 m. 40 s. Velocidad media, 107,234 kilómetros.

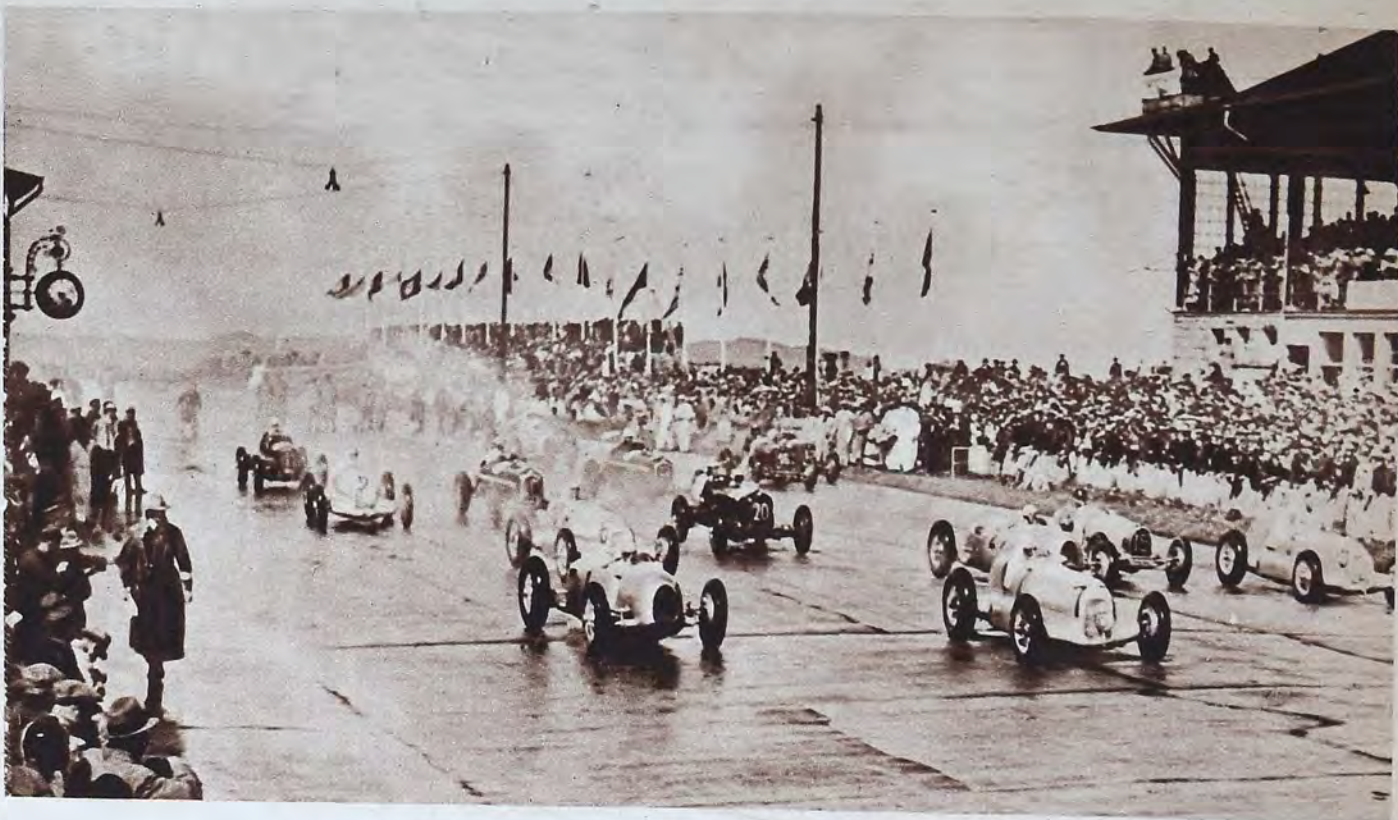
2.º, Caracciola (Mercedes Benz), en 2 horas 28 m. 48 s.

3.º, Nuvolari (Alfa Romeo), en 2 h. 29 minutos 15 s.

4.º, Brivio (Mercedes Benz), a dos vueltas.

5.º, Zehender, a tres vueltas.

6.º, Soffietti, a seis vueltas.

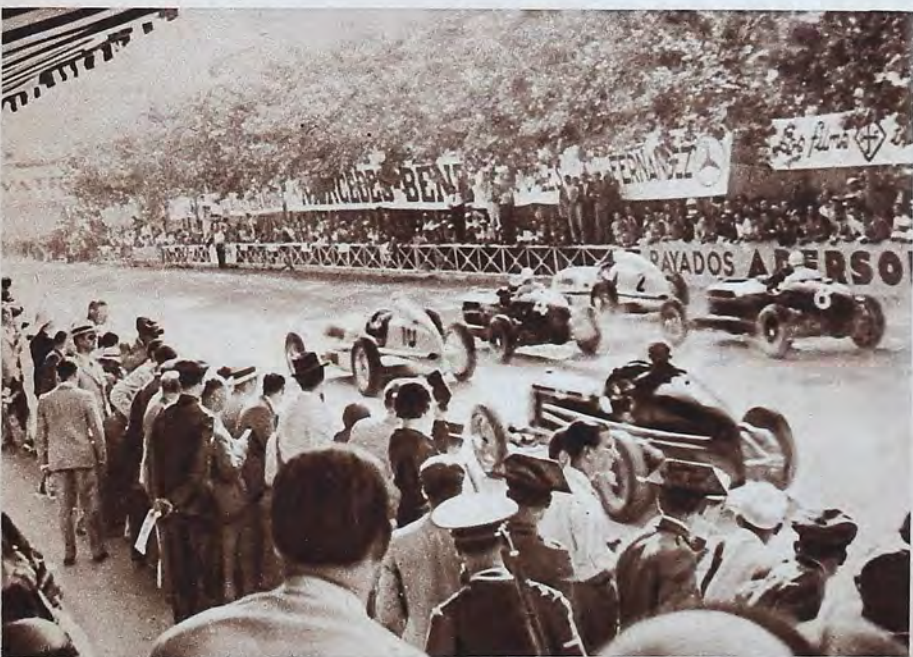


La salida de la carrera más rápida del año, en el Circuito del Avus.



Las XXIV Horas de Le Mans.—Los vencedores, Hindsmarch y Fontes, después de su victoria.

Las XXIV Horas de Le Mans fueron ganadas por Hindsmarch y Fontes, sobre Lagonda.



Gran Premio Peña Rhin (Copa Barcelona).—A la salida, Nuvolari (4), entre Caracciola y Fagioli (2 y 10).

Las famosas XXIV Horas de Le Mans, banco de prueba para las grandes marcas, dieron la victoria este año a una marca y a unos conductores que no figuraban entre los favoritos. En efecto, Hindsmarch y Fontes, pilotando un Lagonda, se pusieron en cabeza desde la vuelta 18, es decir, desde las primeras horas de marcha, y pese a una parada muy prolongada, antes del final alcanzaron una merecida victoria. Sommer fué el único conductor que inquietó a los vencedores; pero piloto único, es decir, sin relevo, hubo de rendirse a mitad de carrera.

La clasificación de esta prueba fué:

1.º, Lagonda (Hindsmarch y Fontes), 3,006,797 kilómetros. A 125,283 de promedio.

2.º, Alfa Romeo (Helde-Stoeffel), kilómetros 2.998,308.

3.º, Aston Martin (Martin y Bleckenbury), 2,905,576 kilómetros.

4.º, Riley (Van der Becke y Richardson), 2,811,880 kilómetros.

5.º, Delahaye (Paris y Mangin), 2,763,818 kilómetros.

6.º, Alfa Romeo (Guy Don y Desvignes).

7.º, Riley (Trevoux y Carrière).

Tazio Nuvolari, ganador en el Circuito de Bida

Para substituir al Gran Premio de Roma, se corrió en el Circuito de Bida una prueba en dos eliminatorias de 55 kilómetros y una final sobre 110 kilómetros. La primera eliminatoria la ganó Nuvolari, cubriendo la distancia en 37 m. 20 segundos; y la segunda Chiron, en 38 minutos 1 s. En la final se registró la siguiente clasificación:

1.º, Nuvolari (Alfa Romeo), 110 kilómetros, en 1 h. 14 m. 50 s.

2.º, Chiron (Alfa Romeo), en 1 h. 15 minutos 20 s.

3.º, Farina (Maserati), en 1 h. 15 minutos 32 s.

Mercedes Benz y Caracciola ganaron el Gran Premio del Automóvil Club de Francia

El 23 de junio se disputó en el Circuito de Monthlery, cerca de Paris, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, el más clásico de los grandes premios internacionales. Siguiendo una tendencia que ha tenido repetición en otros circuitos, se había tratado de hacer menos rápido el circuito distribuyendo en él numerosos obstáculos artificiales. Esto, naturalmente, hizo que la velocidad media general de la carrera disminuyera, pues los corredores hubieron de correr con precauciones, y muchos de ellos, desde luego, llevando al motor por debajo de sus posibilidades; por el contrario, fueron los órganos de frenaje y de "reprise" los que tuvieron un trabajo más duro. El equipo Mercedes Benz estuvo pronto fuera del alcance de todos sus adversarios. La repetición a algunas fechas de los históricos triunfos de la marca alemana en la carrera más importante de Francia, levantó una gran polvareda de comentarios en la Prensa del vecino país, y unánimemente se reconoció la necesidad de que la industria francesa recupere su lugar en el automovilismo de carreras, realizando para ello los esfuerzos que sean necesarios, o de lo contrario, prescindir de la organización de una gran carrera de este tipo, para que en ella triunfen exclusivamente los extranjeros. A tal punto llegó la impresión producida por este Gran Premio del Automóvil Club francés, que el asunto fué tratado en Consejo de Ministros. Volviendo a la carrera, diremos que mientras Nuvolari hizo la vuelta mejor a un promedio de 136,780 kilómetros, la media general de Caracciola fué de 124,571 kilómetros.

Clasificación:

1.º, Caracciola (Mercedes Benz), en 4 horas 0 m. 54 s. 6/10. Velocidad media, 124,571 kilómetros.

2.º, Von Brauchitsch (Mercedes Benz), en 4 h. 0 m. 55 s. 1/10.

- 3.º, Zehender (Maserati), a dos vueltas.
- 4.º, Fagioli (Mercedes Benz), a tres vueltas.
- 5.º, Varzi-Geier (Auto Union).
- 6.º, R. Sommer (Maserati).

Chiron ganó el Gran Premio de Lorena

El Gran Premio de Lorena, disputado en el Circuito de Seichamps, tenía una duración de tres horas. Después de una lucha bastante empeñada entre Chiron, Wimille y Comotti, la victoria quedó para el piloto francés del Alfa Romeo.

Resultados:

- 1.º, Luis Chiron (Alfa Romeo), 325,503 kilómetros. Velocidad media, 108,500 kilómetros.
- 2.º, Jean-Pierre Wimille (Bugatti), kilómetros 320,900.
- 3.º, Comottig (Alfa Romeo), 315,462 kilómetros.
- 4.º, Lehoux (Maserati), 308,265 kilómetros.
- 5.º, Sommer (Alfa Romeo), 300,255 kilómetros.
- 6.º, Raph (Alfa Romeo), 298,069 kilómetros.
- 7.º, Fevrier (Bugatti).
- 8.º, Delorme (Bugatti).
- 9.º, Veyron (Bugatti).
- 10, Montier (Ford).
- 11, Cholmondeley (Bugatti).
- 12, Mlle. Ellisson (Bugatti).

Había clasificaciones especiales por categorías, cuyos respectivos vencedores fueron: de tres a cinco litros, Chiron; de dos a tres litros, Lehoux; de 1.500 centímetros cúbicos a dos litros, Fevrier; de menos de 1.500 c. c., Veyron.

René Dreyfus, vencedor en el Gran Premio del Marne

En el circuito permanente de Reims se corrió el Gran Premio del Marne. En la primera eliminatoria, corrida sobre 127,390 kilómetros (15 vueltas), venció Dreyfus, a una media de 156,601 kilómetros. En la segunda, Chiron fué el primero, a 156,357 kilómetros. La final reunió nueve participantes y se disputó en una hora de carrera.

He aquí el resultado:

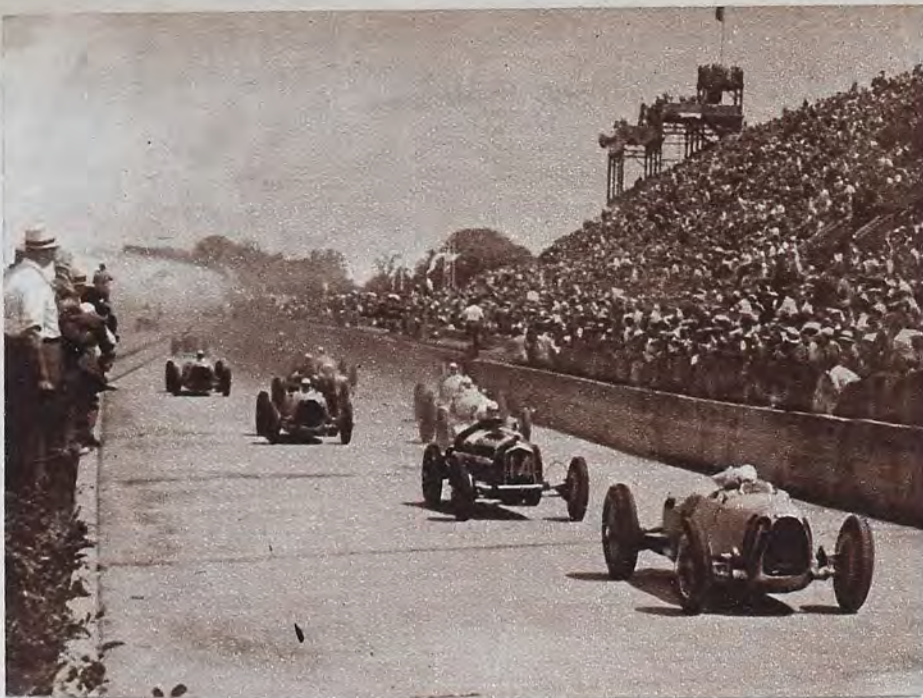
- 1.º, René Dreyfus (Alfa Romeo), kilómetros 157,760.
- 2.º, Louis Chiron (Alfa Romeo), 157,383 kilómetros.
- 3.º, R. Sommer (Alfa Romeo), 156,313 kilómetros.
- 4.º, Marcel Lehoux (Maserati), 154,019 kilómetros.
- 5.º, Brian Lewis (Bugatti), 153,858 kilómetros.
- 6.º, C. E. C. Martín (Bugatti).
- 7.º, Raph (Alfa Romeo).
- 8.º, Hartmann, 146,853 kilómetros.

Caracciola, sobre Mercedes, se adjudicó el Gran Premio de Bélgica. Pero hubo un incidente...

Esta era una de las pruebas que se esperaban con más interés de cuantas figuraban en el calendario internacional. Mercedes y Alfa Romeo se encontraban frente a frente en un circuito a propósito para cruzar las armas. La lucha fué, en efecto, muy dura; pero pronto destacaron los Mercedes de Caracciola y Fagioli, los cuales, a mitad del recorrido, tenían ya asegurados, por lo menos, los dos primeros puestos. En estas condiciones, Fagioli, en segunda posición, creyó que podía atacar a su compañero de marca y atacó; pero inmediatamente el director de carreras de la casa Mercedes ordenó parar a Fagioli y le substituyó por Von Braunschitsch en el volante. Von Braunschitsch respetó el orden ya establecido en aquella ocasión y se clasificó detrás de Caracciola. Este hecho ha sido comentadísimo en todos los centros y peñas motoristas de Europa, y se llega incluso a decir que Fagioli no pilotará en próximas temporadas coches de la casa alemana.

La clasificación en esta prueba fué la que sigue:

- 1.º, Caracciola (Mercedes), 506,600 kilómetros, en 3 h. 12 m. 31 s. A 157,510 kilómetros de promedio.
- 2.º, Fagioli-Von Braunschitsch (Mercedes).
- 3.º, Chiron (Alfa Romeo).
- 4.º, Dreyfus (Alfa Romeo).



Gran Premio del Automóvil Club de Francia 1935. La salida ante las tribunas cuajadas de público del Autódromo de Montlhéry.



Caracciola, en la tribuna oficial, escucha las aclamaciones del público, después de su triunfo en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia. Arriba, Chiron, en uno de los "callejones" artificiales de Montlhéry, que, al igual que en Monza, no han dado satisfacción.

Las Tres Horas de Dieppe fueron ganadas por Dreyfus.

El Gran Premio de Dieppe, cuya fórmula es similar al Gran Premio del Marne, dió una nueva victoria a los Alfa Romeo, entre cuyos pilotos destacó Dreyfus, brillante toda la temporada actual. El circuito del Gran Premio de Dieppe no es muy fácil; pero los dos Alfa Romeo, pilotados por Dreyfus y Chiron, empujados por el Bugatti de Wimille, lograron un excelente promedio, estableciéndose la clasificación de los tres por este orden:

- 1.º, Dreyfus (Alfa Romeo), en las tres horas, 400,191 kilómetros. A 133,397 kilómetros de promedio.
- 2.º, Chiron (Alfa Romeo), 399,602 kilómetros.
- 3.º, Wimille (Bugatti), 396,920 kilómetros.

Nuvolari, con Alfa Romeo, ganó el Gran Premio de Alemania

En el Circuito de Nurburg-Ring, se celebró el Gran Premio de Alemania, que había de ser una de las más sensacionales carreras del año. Los alemanes presentaron a ella "au grand complet" sus formidables equipos, que habían conocido la victoria durante la temporada anterior y la presente en todos los circuitos de Europa. A pesar del mal tiempo, la carrera atrajo a muchedumbres inmensas, ávidas de presenciar en la gran carrera alemana el triunfo de la industria alemana, pero sus previsiones no fueron confirmadas por los resultados; el Circuito de Nurburg-Ring, accidentado y dificultoso, no permitió a las hermosas máquinas alemanas aprovechar al máximo sus enormes reservas de potencia. Y Nuvolari, luchando con un coche de cilindrada muy inferior, pero poniendo en el empeño todo su gran arrojo y su insuperable dominio de la carrera, fué finalmente el vencedor ante el general estupor.

Resultados:

- 1.º, Tazio Nuvolari (Alfa Romeo), los 501,820 kilómetros, en 4 h. 8 m. 39 s. Velocidad media, 121,200 kilómetros.
- 2.º, Hans Stuck (Auto Union), en 4 horas 10 m. 18 s.
- 3.º, Caracciola (Mercedes Benz), en 4 horas 11 m. 3 s.
- 4.º, Rosemeyer (Auto Union), en 4 horas 12 m. 51 s.
- 5.º, Von Braunschitsch (Mercedes Benz), en 4 h. 14 m. 17 s.
- 6.º, Fagioli (Mercedes Benz), en 4 horas 15 m. 58 s.
- 7.º, Geier (Mercedes Benz), a una vuelta.
- 8.º, Varzi (Auto Union), a una vuelta.
- 9.º, Piestch (Auto Union), a dos vueltas.
- 10, Ruesch (Maserati), a dos vueltas.
- 11, Zehender (Maserati), a tres vueltas.
- 12, Gheri (Maserati), a tres vueltas.

Sommer ganó el Gran Premio de Comminges

El Gran Premio de Comminges se disputaba en dos eliminatorias sobre 110 kilómetros, y una final sobre 165 kilómetros. El español Villapadierna, que se había distinguido en las eliminatorias, corrió muy bien en la final, obteniendo un honrosísimo quinto lugar.

Clasificación:

- 1.º, Raymond Sommer (Alfa Romeo), en 1 h. 3 m. 46 s. 1/5. Velocidad media, 155,316 kilómetros.
- 2.º, Raph (Alfa Romeo), en 1 h. 6 m. 40 segundos 4/5.
- 3.º, Hartmann (Maserati), en 1 h. 7 minutos 47 s. 2/5.
- 4.º, Chiron (Alfa Romeo), en 1 h. 7 m. 52 segundos 1/5.
- 5.º, Villapadierna (Maserati).
- 6.º, Etancellin (Maserati).
- 7.º, Mlle. Helle-Nice (Alfa Romeo).
- 8.º, Mme. Rosa Itier (Bugatti).

Nuvolari, vencedor en Niza

Una de las más reputadas carreras en la ciudad, el Gran Premio de Niza, se disputó en el circuito del paseo de los Ingleses, modificado y "dulcificado"; los escapes de aceite lo estropearon, sin embargo, pronto y el suelo escurridizo proporcionó no pocas emociones. Los Alfa Romeo lucharon entre ellos y el triunfo fué finalmente para Nuvolari.

Clasificación:

- 1.º, Tazio Nuvolari (Alfa Romeo), kilómetros 321,400, en 3 h. 4 m. 59 s. 7/10. Velocidad media, 104,241 kilómetros.
- 2.º, Chiron (Alfa Romeo), en 3 h. 5 m. 7 segundos 9/10.
- 3.º, René Dreyfus (Alfa Romeo), en 3 horas 5 m. 11 s. 6/10.
- 4.º, Raymond Sommer (Alfa Romeo), a cuatro vueltas.
- 5.º, Chambost (Maserati).
- 6.º, Soffietti (Maserati).

Caracciola ganó el accidentado Gran Premio de Suiza

Los accidentes fueron la característica del Gran Premio de Suiza, corrido en el Circuito de Berna, de siete kilómetros de perímetro, cuyas dificultades se vieron aumentadas por la lluvia, que arreció sobre todo en la segunda parte de la carrera. Ya en los entrenamientos, Gejer, uno de los pilotos de Mercedes, se fué contra un árbol y resultó con heridas gravísimas. En la primera vuelta, Etancellin se hirió; más tarde abandonó Guardiri; Chiron sufrió una caída en la octava y hubo de ser hospitalizado, y Von Braustschich y Hartmann dieron también aparatosas volteretas. Caracciola ganó en cabeza, después de que Nuvolari hizo grandes cosas en los comienzos de la carrera. Pero el alemán, que batió el "record" de la vuelta a 158,999 kilómetros de promedio, no perdió ya su posición privilegiada y no fué "apretado" más que por su compañero de equipo, Fagioli, quien, a su vez, tuvo que resistir el ataque de Rosemeyer, el tercer hombre de la Auto Union, antiguo corredor de moto, muy valiente.

Clasificación:

- 1.º, Caracciola (Mercedes), los 509,462 kilómetros, en 3 h. 31 m. 12 s. Velocidad media, 144,800 kilómetros por hora.
- 2.º, Fagioli (Mercedes), 3 h. 31 m. 48 s.
- 3.º, Rosemeyer (Auto Union), en 3 h. 32 minutos 20 s.



Si los italianos ganaron el Gran Premio de Alemania, el de Italia, corrido en Monza, fué un desquite para los alemanes. Ganó Hans Stuck (Auto Union), que en la foto aparece felicitado por el duque de Spoleto después de su triunfo.

(Foto Contreras y Vilaseca.)

- 4.º, Varzi (Auto Union).
- 5.º, Nuvolari (Alfa Romeo).
- 6.º, Larry.
- 7.º, Dreyfus.
- 8.º, Farina.
- 9.º, Sommer.
- 10.º, Lord Howe.

En el Gran Premio de Italia, los alemanes, con Von Stuck, toman su revancha.

El Gran Premio de Alemania, disputado en Nurburg-Ring, fué ganado por Tazio Nuvolari sobre Alfa Romeo, es decir, una completa victoria italiana. Y en compensación, el Gran Premio de Italia, disputado en el autódromo de Monza, fué ganado por Stuck, sobre Auto Union, es decir, victoria completamente alemana. Lo que demuestra que no existe ninguna neta superioridad entre unos y otros, que se reparten la mayoría de las pruebas disputadas en Europa.

En este Gran Premio de Italia se han querido reducir los riesgos de accidentes debidos a velocidades excesivas, colocando en el recorrido obstáculos artificiales. Pero la prueba no ha dado resultado, ya que, además de quedar pulverizados estos obstáculos, al finalizar la prueba algunos conductores han sufrido los percances que querían evitarse, precisamente a causa de los obstáculos.

Stuck se puso ya en cabeza en la primera vuelta y no la abandonó, a pesar de los continuos y rudos ataques de sus adversarios.

De entre los 16 coches que tomaron la salida, sólo cinco terminaron la prueba, abandonando Varzi, Etancellin, Wilmille, Von Brauchitsch, Fagioli, Caracciola, Zehender, etc. Etancellin sufrió algunas heridas al volcar en un viraje.

La clasificación fué:

- 1.º, Stuck (Auto Union), 502,970 kilómetros, en 3 h. 40 m. 9 s. A 137,114 kilómetros de promedio.
- 2.º, Dreyfus-Nuvolari (Alfa Romeo), en 3 h. 41 m. 50 s.
- 3.º, Piestch-Rosemeyer (Auto-Union).
- 4.º, Marinoni (Alfa Romeo).
- 5.º, Taruffi (Bugatti).

UN · PAPEL · PARA · CADA · GUSTO



libritos a 10 y a 15 cms.
blocks a 0,90 a 1 pta. y a 1,20 ptas.

NO HAY DESGANA POSIBLE

Aromático y sabroso, el Chocolate PRIMOR, de Elgorriaga, conquista el olfato y el paladar. Un sabor nuevo inolvidable que despierta el apetito más reacio. Y, además, un gran poder tónico y nutritivo.



Otras clases de Elgorriaga:
 CHOCOLATE CON LECHE, 175 gramos, pesetas 1,25.
 CUMBRE, gran lujo, 200 grs., 1,25.
 N. P. U., 190 grs., ptas. 1,15.
 MANÁ, popular, tabletas 0,50 y 0,80.
 ALMENDRADO, 150 grs., 0,80.



CHOCOLATE PRIMOR

TABLETA CON ENVOLTURA RELIEVE Y ORO, 195 GRs., 1 PTA.



Elgorriaga

VERITAS
RIBAS

MARCA JOVEN DESDE 1700

BATERIA



NACIONAL

AUTOBAT

Cuando compra Vd. una Bateria AUTOBAT adquiere además de la mejor batería construida en España según normas Standard americanas, el derecho al famoso servicio AUTOBAT, organizado por AUTO ELECTRICIDAD en todas las ciudades importantes.

Marcas reputadas como Austin, Buick, Citroen, Chevrolet, G. M. C., Fiat, Opel, Peugeot, entre otras, entregan sus productos con baterías AUTOBAT.

AUTO ELECTRICIDAD, S. A.

MADRID
Prado, 27

BARCELONA
Diputación, 234

VALENCIA
C. Salvatierra, 41

PALMA DE MALLORCA
A. A. Roselló, 85

SEVILLA
Trajano, 20

BILBAO
Av. M. del Puerto, 1

ALICANTE
Castaños, 14

VITORIA
Dato, 34

PUBLICITAS

PARA QUE NO SE HABLE MAS DE ESTO

La verdadera histeria del automovil desde su origen hasta el último atropello

SINCERO ELOGIO

NUNCA, por mucho que lo estén, quedarán bastante agradecidos los lectores de AS a su director por haberme encargado de esta labor divulgadora, tan eficaz y tan necesaria. Evidentemente, soy yo el escritor más capacitado para realizarla, porque puedo justificar con una estadística concienzudamente hecha, que cuando rebasé por primera vez el centenar de representaciones de una comedia no sentí la tentación de comprarme un automóvil. Más tarde se ha repetido siete u ocho veces igual gratuita circunstancia y continúo sin entorpecer la circulación y sin convertirme en esa amenaza para los peatones, en la que forman legión los autores jóvenes que estrenan con éxito, los toreros que cortan una oreja en Madrid, los galanes que hacen una película y los novios de las vicetiples. Yo no. Yo empecé a utilizar el taxi—los más ancianos de la ciudad no recuerdan haberme visto recorrer a pie más allá de cincuenta metros—a partir del incremento adquirido por esta industria con motivo de la famosa carrera París-Madrid (1903). Poseo y conservo, pues, una concienzuda experiencia adquirida a través de treinta y dos años de práctica, durante los cuales he circulado a bordo de coches de todas las marcas, desde el Ford primitivo, con resonancias de arstón neurasténico y balanceo de potro de masaje, hasta el Roll silencioso y apacible, pasando por el democrático Citroën. Esto es—me atrevería a asegurarlo—lo que ha impulsado a la experta dirección de AS a encargarme de este trabajo, considerándome como, si duda para nadie lo soy, un experto cien por cien en materia automovilística.

Dicho lo cual, voy a trazar un ligero esbozo sobre la

ETIMOLOGIA DEL VOCABLO "AUTOMOVIL"

No habrá filólogo ni autoridad académica que se sienta con energía suficiente para negarme que "auto" es una partícula griega que significa "mismo", que unas veces modifica al sujeto de una oración y otras al predicado. Yo creo que "auto" modifica al sujeto, o le anula, en relación directa con la violencia del tortazo.

Y "móvil" es lo que mueve alguna cosa, como puede comprobarse con el sello: el sello móvil mueve todos los departamentos de la Hacienda en todos los países del orbe que tienen Hacienda.

Del enlace de estas dos palabras: "auto" y "móvil" han deducido algunos espíritus pueriles que "automóvil" es, o quiere decir, "lo que se mueve por sí mismo", definición notablemente arbitraria, porque ¿y el chofer? ¡Ah! De aquí que yo haya inquirido la legítima etimología del vocablo, que no radica, como he tenido el acierto de demostrar, en la caprichosa interpretación de las dos palabras precitadas. No. La etimología del automóvil arranca del año 1216 y procede de Toulouse. Nada menos que un santo—Santo Domingo de Guzmán—fué quien dió origen al lanzamiento de la palabra que nos ocupa. Instituido inquisidor especial, con funciones judiciales por el Papa Inocencio III, inició la práctica de los autos de fe, los cuales se celebraban, bien en un lugar fijo, bien en otro, caprichosamente designado por el inquisidor. De aquí que entre el vulgo, en el diario intercambio de noticias, no fuese absurdo que se desarrollaran diálogos como éste.

—Hoy no hay más que un auto, Epifandro.

—Ya lo sé, Cleofás.

—¿Y sabes si se celebra en la plaza de costumbre?

—No. Hoy no es "auto" fijo: hoy es "auto móvil".

Con lo cual quedó en marcha el vocablo. Satúrense de esta explicación aquéllos que tan equivocadamente pensaban que la palabra automóvil estaba en el noviciado a principios del siglo actual. Pero ¿cómo iba a estar en el noviciado en 1900, si ya en 1216 estaba en Santo Domingo?

LOS BALBUCEOS DEL AUTOMOVIL

El automóvil, mamá,
es una cosa
que sorprende a los hombres, mamá,
y es prodigiosa...

Así definían el automóvil a principios de siglo los autores de "El último chulo". Advertirán los lectores que la definición es bastante imperfecta. Por otra parte, el automóvil no tiene nada de moderno.

Sobre todo el automóvil antiguo.

Más, sobre todo, el automóvil de Faustino Breña.

Y mucho más, sobre todo, el automóvil que tenía Jardiel Poncela antes de su segunda salida a Hollywood, que era un automóvil con la graciosa particularidad de que la aleta derecha ora iba dos cuartas más abajo del lugar que le correspondía, ora dos cuartas más arriba de la ventanilla, ora atravesada en el parachoques, al que se sujetaba por un ingenioso y complicado mecanismo de ingeniería, consistente en una magnífica sogá, liada varias veces sobre el parachoques y sujeta fuertemente en su extremo por el conductor.

Pero no divaguemos, como dicen los oradores de todos los tiempos.

El automóvil propiamente dicho arranca del año 1644, en el que Juan Thesón, hombre muy constante en cuanto a descifrar problemas de mecánica, se empeñó en inventar un coche que se moviese sin esfuerzo de animal alguno.

Thesón era súbdito de Luis XIV de Francia, al cual expuso su idea.

—Eso no es posible, Juanete—le contestó Luis con aquella graciosa y tolerante democracia que condujo al patíbulo a su bisnieto.

—Os lo aseguro, señor. ("Je vous le jure, monsieur le roi", como se decía en Francia por entonces.)

—¡Oh, la, la! Pero eso se está bastante difícil. ¿Tú dices que has inventado un coche que él se mueve sin animales?

—Pero sí; yo lo he inventado.

—Entonces, mi querido, ese coche, ¿él no tiene cohero?

El simpático gremio de automedontes no debe tomar en consideración aquella liviana chufilla de Luis XIV, entre otras razones, porque a Luis XIV le importaba el tan acreditado rábano, y por ende, toda represalia sería falaz.

La cosa fué que Thesón, que era un tozudo, consiguió mostrar al asombro de Luis XIV "una carroza de cuatro ruedas que se movía sin ningún caballo, solamente por el esfuerzo de dos hombres sentados en ella".

Esta definición, que hemos recogido de las enciclopedias, nos ha sumido en un egeo de confusiones; especialmente la consignación de que los dos hombres iban "sentados en ella", pues a no decir eso hubiésemos comprendido



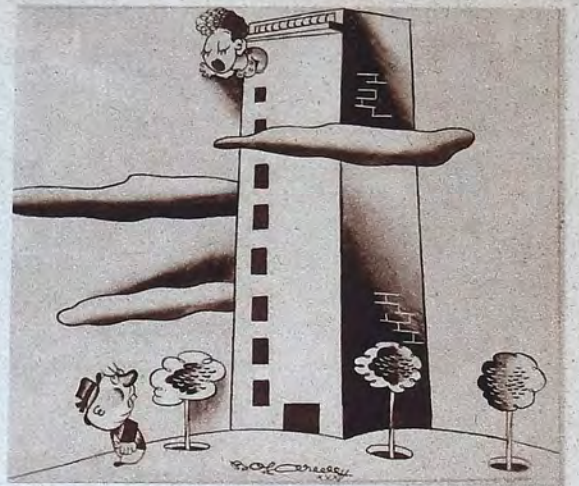


LEY DE COMPEN-
SACIONES, por Bo-
farull.

Uno.—¡Justo es que
alguna vez les toque
a ellos! ¡Con lo que
nos exponen ellos a
nosotros!

LOS AUTOS PEQUE-
ÑOS, por Bofarull.

La del séptimo piso.
¡Quinto, que te has
olvidado el coche en el
recibimiento!



Después de cualquier
ejercicio violento una
ducha... después una
buena fricción de

LA VERDADERA

AGUA COLONIA "LA PRIMITIVA"



"LA VERDADERA"
Agua Colonia se ven-
de QUÍNTUPLE, o sea
5 veces concentrada,
en frascos de 50 gra-
mos. Unas gotas de
QUÍNTUPLE son su-
ficientes. Muy útil y
práctico en los viajes.

Los verdaderos sportmans, los que practican el ejercicio pa-
ra la salud del cuerpo, son los mejores clientes de "LA VER-
DADERA" Agua Colonia. En ella tienen el complemento in-
dispensable para que los poros de la piel, abiertos por el
ejercicio, absorban los componentes higiénicos y asépticos
de "LA VERDADERA" Agua Colonia, para secar el sudor
producido por la reacción y para que los nervios se entonen
y vivifiquen con abundantes fricciones de "LA VERDADERA"
Agua Colonia, dando frescura a la piel y energía, vigor
y optimismo al cuerpo.

FABRICADA ÚNICAMENTE POR PERFUMERIA PARERA



Accesorios
para todos
los deportes.
Fabricación
propia, la
más antigua
de España.
Las mejores
marcas. Los
precios más
bajos.

GASA MELILLA
Barquillo, 6. — Teléfono 12400
MADRID

Pida nuestra tarifa de precios.

El teléfono de AS es el 18340

A. Ferrari

Génova, 3
MADRID

RECAMBIOS
ACCESORIOS
NEUMATICOS
LUBRIFICANTES

A. Ferrari

Génova, 3
MADRID

perfectamente que irían empujando la mencionada carroza, con lo cual nuestra ignorancia quedaría satisfecha.

Pero ni las enciclopedias añaden una palabra más ni publican el más liviano dibujo esquemático del invento del precursor de los aerodinámicos actuales. Siguió a este descubrimiento el de la carroza con resortes de relojería, efectuado en 1748, según se deduce de la mención que se hace en el "Almanaque Real", donde se añade que su inventor, el amigo Vaucanson, hizo maniobrar ante Luis XV de Francia el referido aparato, del que tampoco existen otros antecedentes.

Y ahora saltamos al 1770, en cuyo año Pepe Cugnot, un ingeniero lorenés muy castizo, inventó y construyó el primer coche de vapor para la artillería pesada, cobrando por su invento la pochez de 20.000 libras; cobrando tanta libra tenía que ser para la artillería pesada. De este aparato se conservan varios dibujos en diferentes diccionarios, que no reproducimos—los dibujos, no los diccionarios—, porque no iban a pagar el anuncio los editores—de los diccionarios, no de los dibujos—, y porque, de hacerlo, acaso ante las extrañas líneas del "châssis" y de la carrocería perdiésemos ante ustedes el crédito de seriedad que queremos dejar bien ganado. Empero no podemos abstraernos al deseo de dar una ligera referencia hablada del extraño aspecto del aparato.

Supongamos una trilladora de cuatro ruedas, con una tinaja a la trasera, de cuya boca cerrada—acaso para que no entrasen moscas—arrancaba un tubo, cuyo extremo iba a hundirse en una caja metálica, de la que partían unos hierros que se unían a un eje horizontal, del que arrancaba un gancho, que se sujetaba por varios tornillos a una anilla ligada a otro hierro, fijo por su extremo a un cilindro, del que partía un aparato llamado émbolo, que entraba y salía en y de un estuche metálico, de la misma forma que los que encierran las barras de jabón para afeitar, pero un poco más grande, sujeto a unas varillas, que se unían a un brazo metálico, cuyo extremo hacía girar un disco de igual materia, el cual parece ser que impulsaba la rueda trasera de este ingenioso aparato.

Creemos haber descrito con absoluta claridad el primer coche de vapor construido por Pepe Cugnot, pero no aconsejaríamos a ningún lector que realizase el experimento de construir otro coche con sujeción a nuestras indicaciones, porque estamos en un siglo en el que se le saca punta a todo y a lo mejor le confundían con el del carrito de los cacahuetes.

Nos interesa hacer constar, para estímulo de los inventores, que Choiseul, el Chapaprieta de entonces, subvencionó a Cugnot para que construyese un segundo modelo, que se diferenciaba del primero en que tenía dos hierros menos y un tornillo más, cuyo modelo todavía se puede ver en París, aunque para ello hemos de advertir que es inevitable ir a París. El coche hacía cinco kilómetros por hora y soportaba una carga de doscientos cincuenta kilos; es decir, que podía llevar, sin dificultad alguna, al señor Cid, a "Larita" y a doña María Bru a Calatayud en poco más de dos días, suponiendo, naturalmente, que doña María Bru, "Larita" y el señor Cid coincidiesen en un viaje al noble pueblo bilbilitano.

Los ingleses, que siempre han estado a la que salta, no tardaron en darse cuenta de las ventajas que suponía inventar un automóvil, y así Jaime Watt, en 1784, patentó un coche de vapor que no llegó a construirse; al año siguiente, un tal Murdoch, discípulo de Jaime, pisó a su maestro el truco de la máquina motora y la aplicó a un triciclo, aparato que tuvo poca aceptación, porque no soportaba sino una persona y no hay inglés que vaya solo a ninguna parte; por lo menos, tengo la condolencia de suponer que ninguno de mis lectores recibirá mensualmente la visita de un solo inglés.

Griffiths, en 1821, tuvo la comodidad de inventar las cadenas tubulares, cuyo principio, así como el del condensador de superficie—¿quién no conoce el condensador de superficie?—, aplicó a los autos de vapor. Sus biógrafos dicen que sobre ser un coche más ligero que los modelos anteriores, ofrecía la particularidad de que hacía café y asaba castañas.

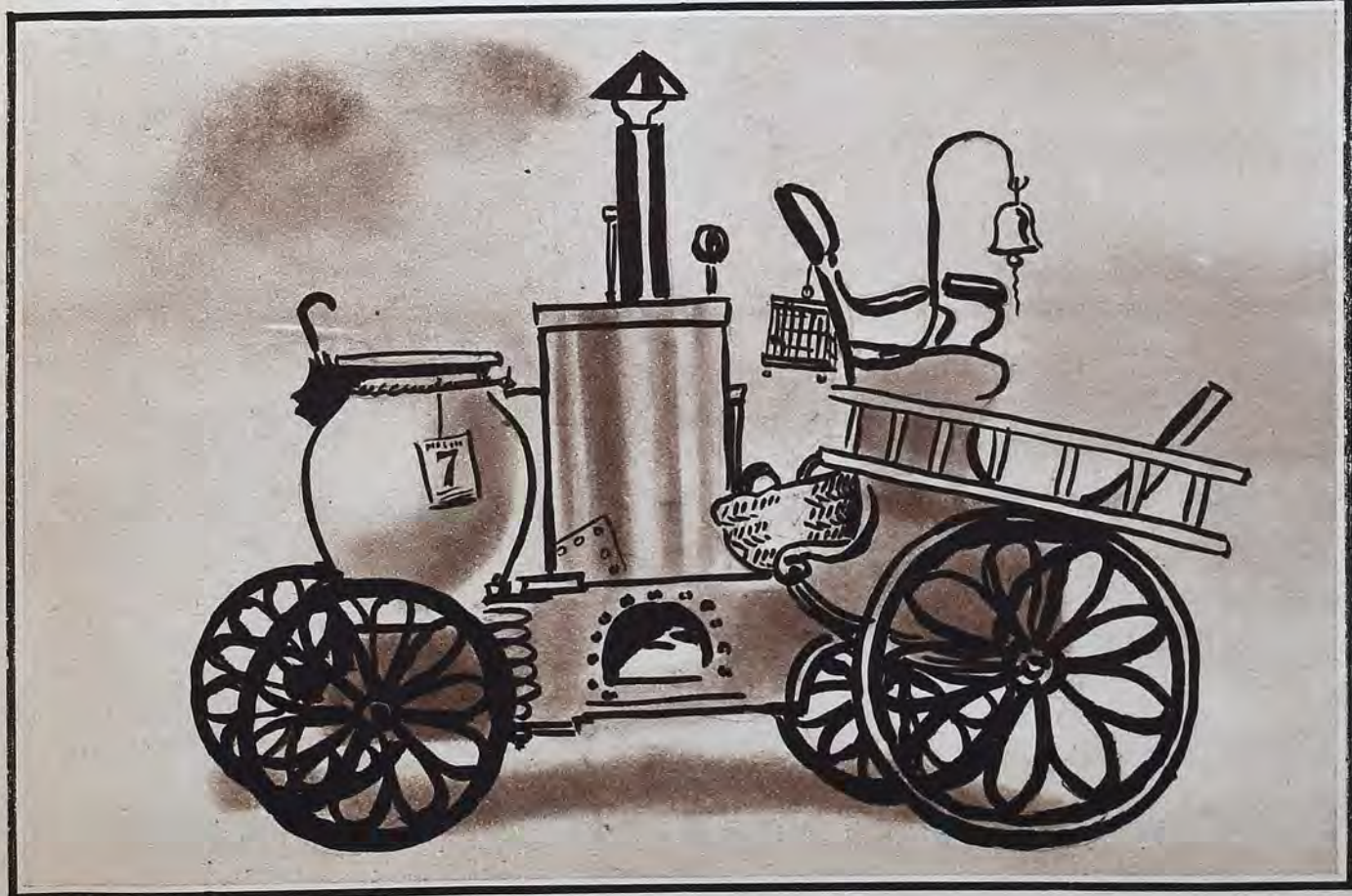
En 1822, Daniel Gordon, súbdito también de la pérfida Albión, construyó un modelo precioso, magnífico, un cacharro muy grande, con un asiento muy chico, una chimenea muy alta, cuatro ruedas y seis patas entre las ruedas; el vapor ponía en movimiento un ingenioso dispositivo, por el cual las patas, apoyándose contra el suelo, movían el coche, lo que nos ha sumido en honda preocupación, porque si las patas movían el coche, ¿para qué le servían las ruedas? Y saltando sobre el nuevo modelo de James, en 1824, con dos calderas tubulares y cuatro cilindros, acoplados dos a dos al eje motor, dividido en dos partes, para que las ruedas motrices fuesen independientes—una especie de "nosaltres sols"—una de la otra, consignaremos, para quitar algunos moños, que en este coche se usó por primera vez el "silencioso", órgano destinado a amortiguar el ruido del escape del vapor.

No ocultaremos tampoco nuestra confusión ante la paradoja que supone construir un órgano para no meter ruido.

Vinieron después otros modelos, tales como el de Gurney, en 1828, que efectuó el recorrido de 15 kilómetros en cuarenta y cinco minutos—¿qué risa le dará a Cañardo cuando lea esto!—, y los coches de vapor de Hancock, del 1829 al 1833, en uno de cuyos coches, que en 1836 efectuaba el recorrido regular—nada más que regular, señores—entre Paddington y no sé qué otro sitio, hizo ya sus primeras excursiones Pepito Lamorena.

Y aquí justamente comienza la lucha entre el automóvil y el ferrocarril, lucha que subsiste, agudizada, en la actualidad. Limitado el ferrocarril a una máquina y a varios cajones, y el automóvil a un complicado artilugio de tablas, tornillos, ruedas y pistones, pudieran haberlos dejado frente a frente luengos siglos, incluso encerrados en la misma habitación, sin que se causaran la menor molestia. Pero los ferrocarriles contaban con una pieza denominada Consejo de Administración, que se movía a presión de otra llamada dividendo, y advertida aquella de que la velocidad lograda por el automóvil—25 kilómetros por hora—reducía la expansión de ésta, armó el "gori" padre y provocó que el Parlamento inglés, en 1836, votase la famosa ley "Locomotive act", que gravaba con grandes impuestos las tarifas de transportes en automóvil. Pero las empresas de las líneas automovilísticas eran ricas, y, como contaban con el favor del público, no se arredraron y continuó la lucha, hasta que una nueva disposición—¿cómo sentimos ignorar el nombre del autor!—apuntilló la industria en Inglaterra. Consistía en tal disposición—mi palabra de honor de que esto es rigurosamente histórico!—en que "cada automóvil había de ir precedido de un funcionario portador de una bandera roja desplegada", con lo cual se producían pintorescos incidentes, sobre todo porque, para suprimir el posible riesgo de que los coches alcanzasen aún velocidades superiores a la del ferrocarril, en el caso de que los funcionarios en cuestión fuesen campeones de "cross", designaron para los mencionados cargos a los más conocidos reumáticos de la Gran Bretaña. Y así se daba el caso de que, a la hora de llegada del automóvil de línea a una población, primero llegaban los viajeros y un par de horas después el empleado de la banderita, seguido del automóvil. Acaso haya quien suponga que nos hemos entregado a un desahogo humorístico y no es así. Es más: añadiremos que esa desopilante disposición ha estado en vigor hasta el año 1896, fecha en que ya actuaba en política el señor Lerroux, eran famosos los hermanos Quintero, ensayaba "El Relicario" Raquel, se había despedido tres veces el "Gallo" y se comenzaba a hablar de la escasez de agua en Madrid durante el verano y del problema de la mendicidad. Metida la política como una cuña—"This is an quoin" ("esto es una cuña", exclamaban los de la banderita cuando caminaban ante los autos)—, dió lugar a que, siendo Inglaterra la impulsora del automovilismo, Francia le ganase la pelea, pues surgió Pecqueur, constructor de las "locomotoras de carreteras" en 1828. Y en 1835, el ingeniero Dietz aplicó a las ruedas las bandas elásticas, sabido lo cual por Pecqueur, dió motivo a la tan conocida exclamación de "Je m'en fiche en Dietz", que traducimos libremente por "¡me caso en diez!", con lo que expresaba su convicción de que le habían hecho polvo el negocio ("mon affaire il est poudre").

En 1862 vino Lenoir con el motor de gas, y las mejoras introducidas por Mays en 1880, con su ómnibus "La Nouvelle", ganador de la carrera París-Burdeos el año 1895 (1.200 kilómetros nada más que en noventa horas, y malas lenguas aseguran que fué porque iba cuesta abajo y se le





rompieron los frenos). Y así llegamos al 1889, cuando Panhard y Levassor, concesionarios de las patentes Daimler—y no Daimiel, como aseguran algunos manchegos presuntuosos—, iniciaron la prepotencialidad del automovilismo. Peugeot, Dion Bouton y Heliodoro Ruiz dieron gran impulso a la floreciente industria; aquéllos, introduciendo evidentes mejoras, y Heliodoro, empujándolos para entrenarse.

Y ahora es cuando llegamos al mayor impulso logrado por el automóvil.

LAS MAS FAMOSAS CARRERAS

Un periódico—¡a ver cuándo acabamos de darnos cuenta de la importancia de los periódicos!—, "Le Petit Journal", organizó en 1895 la carrera París-Burdeos, a la que sucedieron las de París-Marsella, París-Dieppe, París-Amsterdam, Tour de Francia, París-Tolosa, París-Berlín, París-Viena, París-Madrid, Circuito Taunus (Copa Gordon Bennet), etc., en años sucesivos.

En España, la carrera más famosa—prescindiendo de la efectuada por algunos ministros, verdaderamente fúlgida—fué la celebrada por un ex gobernador de Huesca, que salió detrás de un taxi en la Puerta del Sol y logró que le atendiese el chofer en Canillas, recogiendo, al tiempo que el cuerpo, el último suspiro del extenuado señor. Aún quedan choferes que practican el sistema.

TEORIA DE LOS MOTORES DE EXPLOSION PARA AUTOMOVILES

Los cuadros explicatorios publicados hasta el día son imperfectos. Verán ustedes. Dicen: primer cilindro, principia con aspiración; segundo cilindro, en el primer tercio: compresión; tercer cilindro, en el segundo tercio: explosión. Pero no hablan del último tercio, que es el del morrón, con secuelas de la puntilla y el arrastre.

Ganas de no acabar las cosas.

Hablaríamos también de la presión de un motor, pero en todos los tratados que hemos tenido que consultar advertimos que sistemáticamente se

habla "del valor de Pi", de "la potencia indicada de Pi", y a Pi no le conoce ni su tía; en cambio, no se habla del valor de Nuvolari, ni del valor de Villapadierna, ni del de Campbell, ni del de Caracciola... Que da mucha rabia cuando tropieza uno con historiadores tan sectarios.

Podíamos hablar asimismo de "los molinetes dinamométricos" de Renard, pero, la verdad, donde esté Belmonte...

Silenciamos también, por respeto al público, nuestro criterio relativo al "escape de gases", pero no hemos de ocultar que si el "escape de gas" simple nos parece falaz, el "escape de gases" con "silencioso" se nos antoja una canallada. Lo menos que se puede hacer es avisarle a uno.

ORGANOS DE TRANSMISION DE LOS AUTOMOVILES

Han adquirido en esta época su máximo desarrollo. En cada café, en cada colmado, surge un órgano transmisor.

—¿"Usted" tiene coche?

—Sí, señor; un fotingo...

—Se lo cambio a "usted" por un Roll.

—¿Ostras!

—No "quean". ¿Quiere "usted" arrojadas?"—interviene el del mostrador.

—No, deja... De modo que dice usted...

—Que se lo cambio por un Roll... Pero por un Roll de veintidós plazas... Seis más que Segovia.

—¿Andando?

—Vamos allá.

—No; pregunto que si ese Roll anda.

—¿Que si anda? Que no hay quien lo pare.

—Bueno, pero ¿me lo cambia usted mano a mano?

—No, señor, ¡qué va! Le doy a usted sesenta duros encima.

Así empieza a maniobrar el órgano de transmisión. Y luego termina la cosa en que usted se queda sin Ford, firma letras por valor de tres mil duros, le montan en un coche de punto con volante y le dejan tirado como una rata en el kilómetro 12 de la carretera de La Coruña...

Desconfiemos de los órganos de transmisión de los automóviles.

ORGANOS DE GOBIERNO

¡Ah, si no hubiese censura!

PARA TERMINAR

Total, que hay que comprarse automóvil.

Ineludiblemente.

Cada día es más reducido y más triste el porvenir del peatón.

Le empujan ¡hasta los demás peatones, con desdén evidente del compañerismo!, le salpican los mangueros y le cobran un realito los urbanos por cruzar la calle.

Además, señores, que una estadística perfectamente hecha, absolutamente veraz, evidencia que el propietario de automóvil alcanza una longevidad infinitamente superior a la del peatón.

Y llega antes a todos los sitios.

FRANCISCO RAMOS DE CASTRO



LA MAGNIFICA SITUACION DEL "HOTEL CANDANCHU" EN LOS PIRINEOS ESPAÑOLES

Difícilmente podía haberse encontrado un lugar de emplazamiento tan pintoresco, tan atrayente, como el que ocupa el Hotel Candanchú, sede ya de los deportistas de la nieve en los meses de diciembre a mayo, cuando despunta la primavera y la nieve deja paso a la flor que nace.

La situación de Candanchú—nombre que es todo un prestigio para los amigos del deporte de la nieve—es envidiable: 1.560 metros de altura, con una magnífica comunicación con Francia, desde Pau, por la línea del Canfranc, y desde Zaragoza, por esta misma línea, que salva todas las dificultades y accidentes del terreno.

El viajero que acude al Hotel Candanchú en busca del reposo, de la quietud, del retiro, encuentra todos los medios posibles y factibles de locomoción que hacen de su viaje una delicia. Un auto-oruga se encarga del acceso a través de todas las pistas de nieve hasta el hotel. Vencidas todas las dificultades que obstaculizaron esta obra se quiere vencer una más, y es la de facilitar el acceso de los coches hasta el mismo hotel, confiándose en que la carretera quede terminada para la próxima temporada de las nieves. Estos accesos se harían, como en los puertos difíciles, por medio de cadenas. La distancia a recorrer desde la estación es de seis kilómetros.

Y ya en Candanchú, el viajero se enfrenta con un panorama que irradia luz, blancura, poesía de la nieve.

Candanchú se coronó el año último con su apertura. La afluencia de esquiadores de las fronteras francesa y española fué extraordinaria. A las condiciones de su confort—edificio moderno, con instalaciones de agua fría y caliente, salones, bar, calefacción, amplísimo comedor, capaz para 130 personas; habitaciones con todas las comodidades del



Vista desde la terraza del Hotel Candanchú.



← Terraza del Hotel Candanchú.

hogar propio—une su situación inimitable, dominando las vertientes española y francesa.

Candanchú abrió sus puertas para no cerrarlas en todo el año. Si la afluencia de esquiadores en las épocas de nieve es considerable, en verano se ha erigido también como uno de los lugares más deliciosos, de temperatura más sana y grata. Julio, agosto y septiembre, reposo estival en los Pirineos, quietud incomparable. Diciembre a mayo, poesía de la nieve, reposo invernal, deporte.

Este año, Candanchú tendrá la primera escuela de esquí de España. El paisaje reúne todas las condiciones apetecibles para el desarrollo de este atrayente deporte: desde la pista suave, en gracioso declive, hasta los accidentes y las montañas difíciles, cuyo escaló constituyó un aliciente de excursión, siempre una prueba deportiva.

Candanchú, que puede competir en paisa-

saje de nieve con Austria y Suiza, contará esta temporada invernal con una de las más perfectas escuelas de esquiadores, dirigida por el profesor de cultura física, profesor austriaco del esquí, señor Edgar Tritthart, que tendrá a sus inmediatas órdenes, para más garantía de los alumnos de esquiación, a varios auxiliares españoles, también especializados en este deporte.

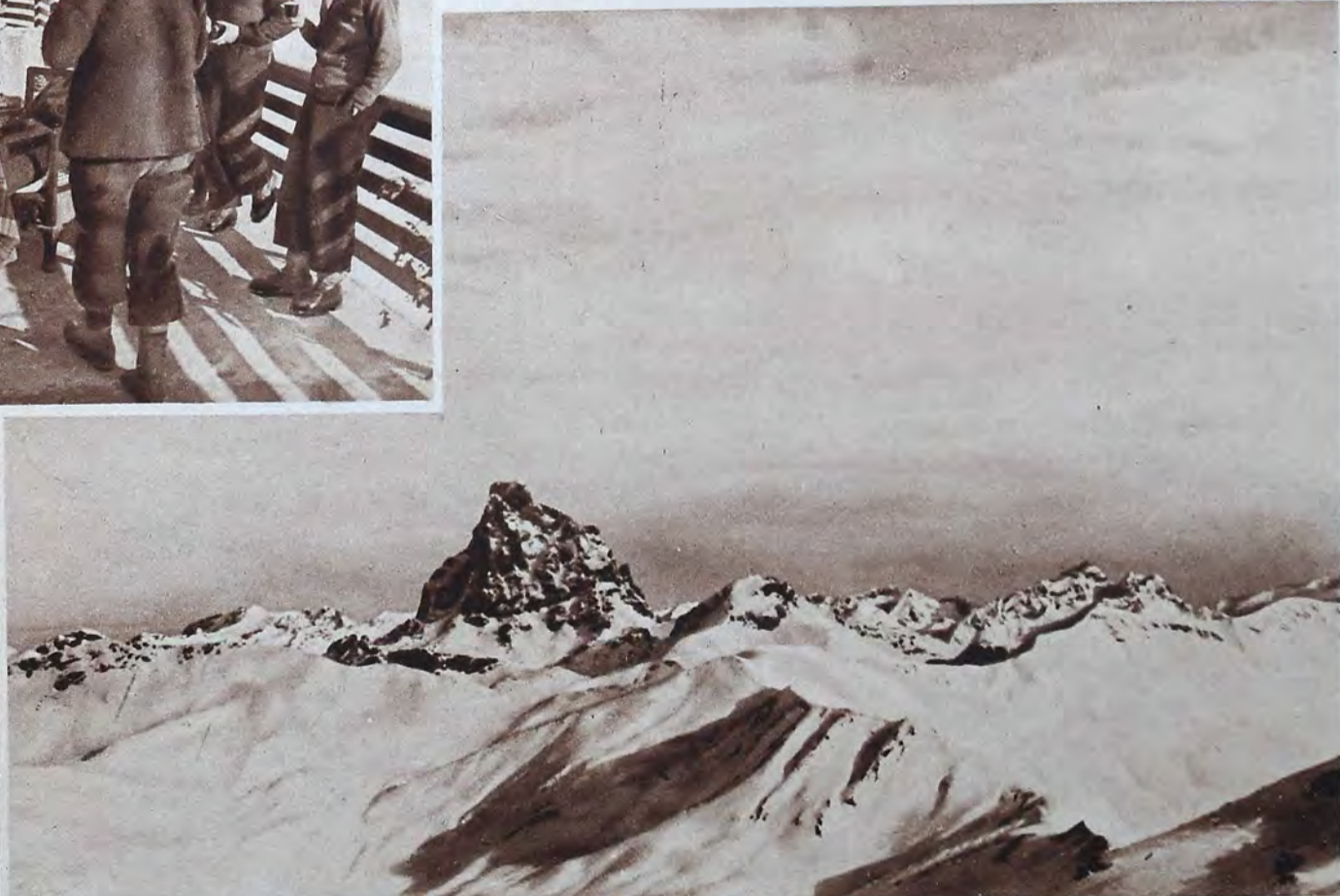
La escuela, similar a la de Arlberg, la mejor del Mundo, distribuirá sus demostraciones en tres grupos: primero, principiantes, para los que bastará aprender "schueepflug"; segundo, "schueepflugbsgen", hasta "steumsbogen", y tercero, "steums-kristiania" "kristiania"-saltos.

Los cursos constarán de una semana, dedicando dos horas de clase por la mañana. Con esta enseñanza, bien aprovechada, el deportista puede practicar el esquí para realizar excursiones. En una sola semana, el deportista consigue aprender, con las instrucciones y elementos de la escuela, mucho más práctica que en dos años que se arriesgue solo a realizar estos ejercicios sobre la nieve.

Pero la escuela de Candanchú no se ha de limitar sólo a dar lecciones a los principiantes, sino a entrenamientos de los mejores esquiadores para pruebas de saltos, fondo, descenso y "slalom".

Los principiantes practicarán dos horas de clase por las mañanas para el uso del esquí, y por las tardes realizarán excursiones a los lugares más pintorescos de todo el paisaje nevado, con guías especializados que conocen al detalle todos los Pirineos.

El programa de estas reuniones invernales en Candanchú está rodeado de todos los más atrayentes alicientes. Además de las fiestas de sociedad que en el hotel se organizan—bailes de disfraces, bailes de salón, tés, conciertos, etcétera—para hacer de la estancia en ese palacio de ilusión en medio del paisaje de nieve el sitio preferido de todo el Pirineo, se van a organizar interesantes concursos para esquiadores, que conseguirán congregarse en aquellas magníficas pistas a todos los deportistas más destacados en el esquí de ambas vertientes. Habrá carreras de fondo, "slalom",



Hotel Candanchú. Alto de la Raca; al fondo, el Pic du Midi.

descenso y principalmente el tabazo "standar".

Para los concursos de salto, que han de adquirir importancia suma en el deporte de la nieve, se está construyendo un magnífico trampolín, que ha de estar dispuesto para este verano.

Candanchú, el palacio de la nieve en



Un bello rincón del Candanchú. Vista tomada desde la terraza del Hotel.

Un detalle del Candanchú.



el Pirineo español, ondeará su bandera de triunfo, bandera blanca de nieve, blanca como la paz de su retiro envidiable, en la nueva temporada de invierno que se aproxima, con gran retardo por parte de los deportistas de la nieve, que esperan la aparición de los primeros copos, nuncio del amortaja-

miento blanco de la tierra, para lanzarse con los esquís en ese suave deslizamiento, caricia de la nieve en la nieve, como un homenaje a la juventud y un canto a la vida.

Candanchú será este año el punto de reunión de toda la juventud deportista enamorada de la nieve.



Y... si vas a Bilbao no dejes de comprar Bombones y Caramelos de Asun.

ARENAL, 1
(PLAZA ARRIAGA)

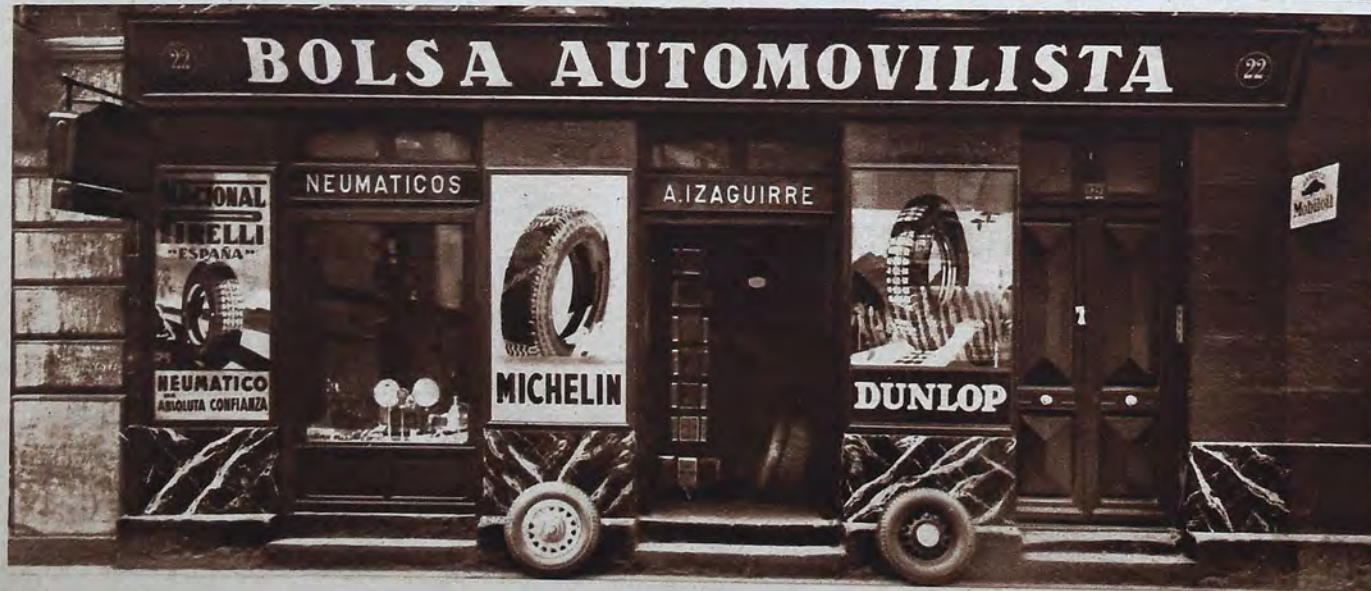
Prest-O-Lite



LA marca tan antigua como el Automovilismo, conocida y acreditada en todo el mundo.

ESTACIÓN DE SERVICIO
FERNANDO BARDANE

Zabaleta, 40 - SAN SEBASTIÁN



BOLSA AUTOMOVILISTA A. IZAGUIRRE

Neumáticos
Transformación de ruedas
Accesorios
Lubrificantes

Miracruz, 22. Tel. 10951
SAN SEBASTIAN

UNA PRUEBA DE LA SUPERIORIDAD DE LA CUBIERTA **Firestone Hispania**

**ESTE
COCHE EQUIPADO
con Firestone
Hispania**

**ANTIDESLIZANTE
ALTA VELOCIDAD
PARÓ EXACTAMENTE
AQUÍ**

**ESTOS COCHES
EQUIPADOS CON
OTROS NEUMATICOS
NUEVOS, PATINARON
HASTA UN 25% MAS LEJOS**

Esto hubiera podido
ser causa de un accidente

Firestone-Hispania S.A.

Fábrica y Oficina Central: **BASAURI (BILBAO)**

Apartado 406 - Teléfonos 17827-17828-17829 - Sucursales en:

Madrid
General Pardiñas, 50
Teléfonos 60.800-809

Barcelona
Clarís, 92
Teléfonos 80123-28

Sevilla
San Pablo, 35-41
Teléfono 26332

Valencia
Colón, 15
Teléfono 10567

La Coruña
Juana de Vega, 56-60
Teléfono 2940

Dep. de Murcia
P. Belluga, 3
Teléfono 1123



**PARA ALTÍSIMAS VELOCIDADES, BRUS-
COS VIRAJES, RÁPIDOS FRENAZOS,
SE NECESITAN**

Neumáticos Pirelli

EL CORREDOR

más atrevido

EL SPORTMAN

más exigente

ELIMINAN EL PELIGRO
de patinazos y reventones

CALZANDO



NACIONAL PIRELLI

**LOS NEUMÁTICOS DE
ABSOLUTA SEGURIDAD**

NACIONAL PIRELLI NACIONAL PIRELLI NACIONAL PIRELLI

LOS NEUMATICOS DE ABSOLUTA SEGURIDAD

Gran Premio de España - Circuito de Lasarte - 22 de Septiembre de 1935

Núm.	CORREDOR	MARCA	CLASIFICACION POR VUELTAS																														Ganadores			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	Número			
2	Wimille	Bugatti																																		
4	Rosemeyer	Auto-Union																																		
6	Varzi	Id.																																		
8	Fagioli	Mercedes																																		
10	Pietsch	Auto-Union																																		
12	Taruffi	Bugatti																																		
14	Siena	Maserati																																		
16	Nuvolari	Alfa-Romeo																																		
18	Stuck	Auto-Union																																		
20	Chiron	Alfa-Romeo																																		
22	Brauchisteh	Mercedes																																		
24	Lehoux	Maserati																																		
26	Caracciola	Mercedes																																		
28	Sommer	Alfa-Romeo																																		
30	Leoz	Bugatti																																		
32																																				
34																																				

NACIONAL PIRELLI

NACIONAL PIRELLI

NACIONAL PIRELLI NACIONAL PIRELLI NACIONAL PIRELLI

LOS NEUMATICOS DE ABSOLUTA SEGURIDAD