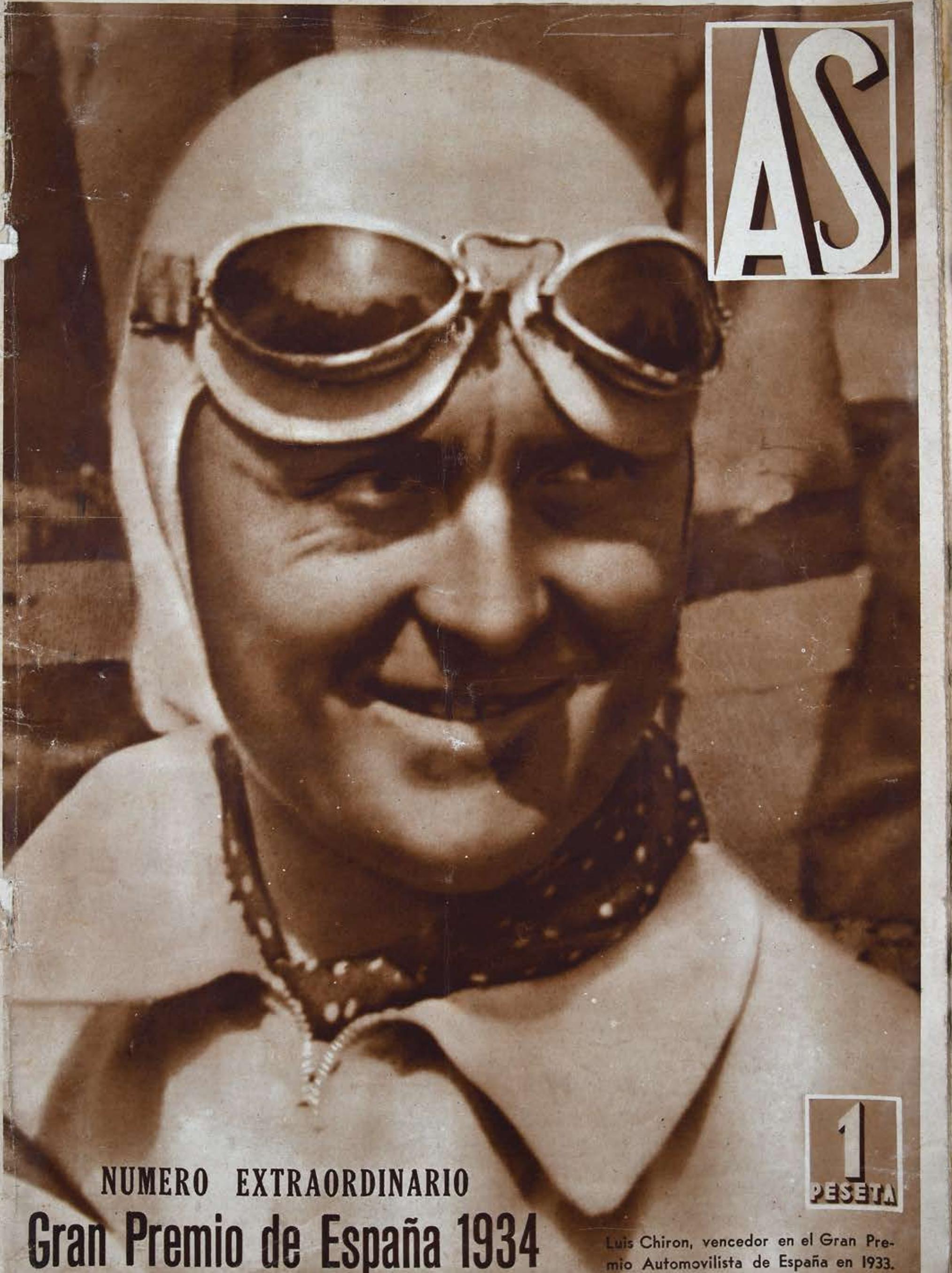


RACVN 019  
C 3-07

# Gran Premio de España 1934

Luis Chiron, vencedor en el Gran Premio Automovilista de España en 1933.



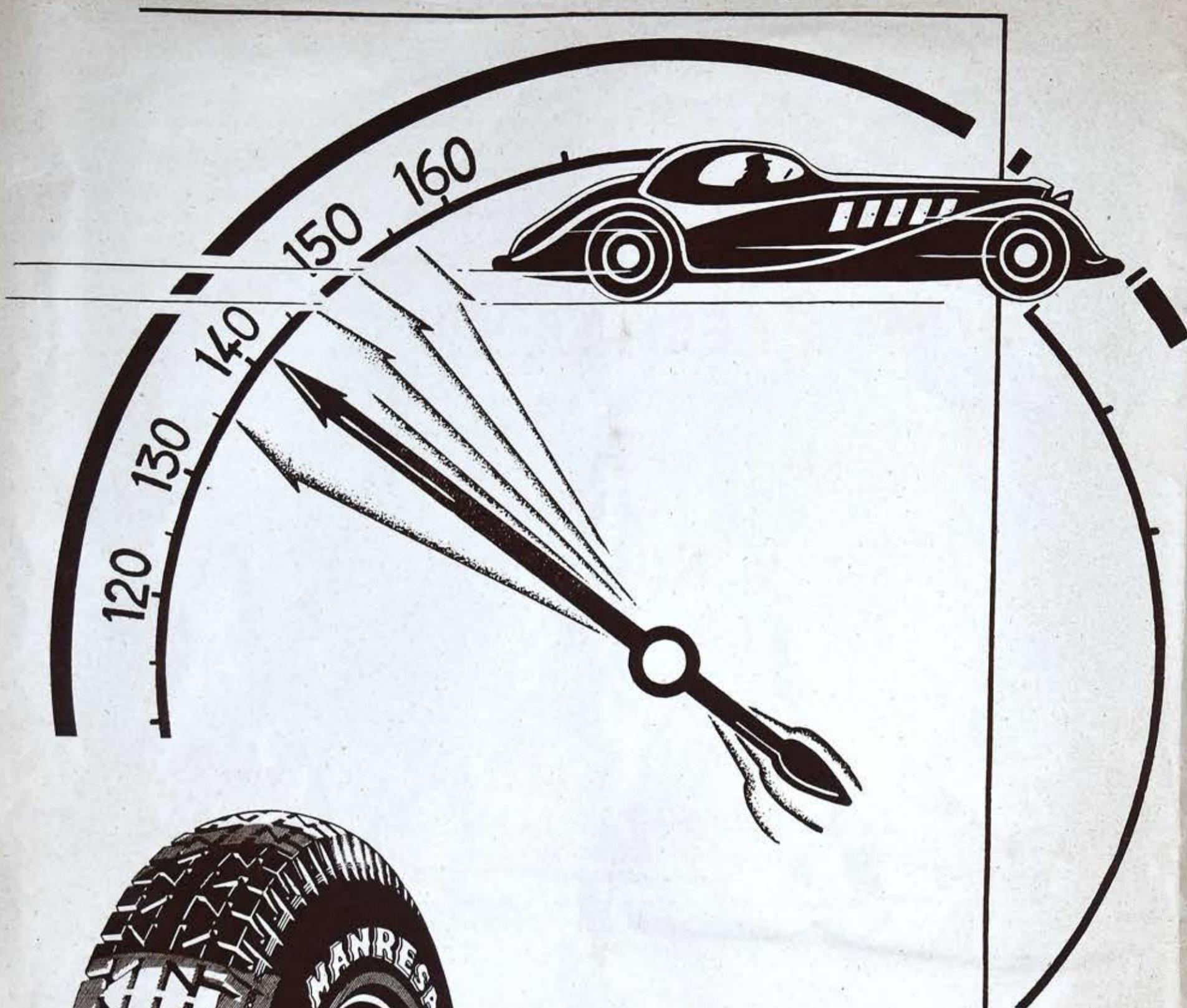


**AS**

**1**  
PESETA

NUMERO EXTRAORDINARIO  
**Gran Premio de España 1934**

Luis Chiron, vencedor en el Gran Premio Automovilista de España en 1933.



LA MAXIMA SEGURIDAD  
TAMBIEN A LAS MAS ALTAS VELO-  
CIDADES CON EL INSUPERABLE

**NACIONAL**

**PIRELLI**

ESPAÑA



REVISTA SEMANAL DEPORTIVA  
DE "EDITORIAL ESTAMPA"

Redacción: Paseo de San Vicente, núm. 18.—MADRID

Apartado 8094

Teléfono 18340

PRECIOS DE SUSCRIPCION

ESPAÑA: Semestre, 6,50 ptas. Año, 12 ptas. AMERICA, FI-  
LIPINAS y PORTUGAL: Semestre, 7 ptas. Año, 13 ptas.  
EXTRANJERO: Semestre, 12 ptas. Año, 23 ptas.

AÑO III | Domingo, 23 septiembre 1934 | Núm. extr."

# El Gran Premio de España, su triunfo y su marco

V a disputarse otro Gran Premio de España y, por décima vez, va a abrirse para el extraordinario espectáculo el Circuito de Lasarte. La creación de este Circuito fué un gran acierto y una obra formidable. Asistimos a su nacimiento en 1923, y conocemos la suma de esfuerzos que fué preciso para convertir en realidad lo que para los incrédulos era pura quimera. Fué, en aquella época que ahora nos va pareciendo lejana, el Comité de la Feria de Muestras de San Sebastián quien puso los primeros jalones; en aquel comité, grupo de voluntades al servicio de la ciudad, estaba la esencia del que había de ser admirable Automóvil Club de Guipúzcoa. Creada al año siguiente la entidad deportiva, el Circuito, en ese aspecto, tenía asegurada su continuidad, y la seriedad que en sus sucesivas realizaciones había de crearle un crédito universal y un envidiable renombre para San Sebastián, para Guipúzcoa y para España. También los otros aspectos del Circuito parecieron un momento quedar completamente asegurados y a salvo de las contingencias determinadas por los factores aleatorios que intervinieron en el ensayo del primer año. Pero las dificultades de todo género no eran por ello menores cada año. En el orden técnico, no hace falta decir

que la preparación, la experiencia y el afán de bien hacer del Automóvil Club de Guipúzcoa se bastaban para solventarlas. En otros aspectos, que no dependían exclusivamente de este organismo, no ha sido suficiente siempre toda su firmeza y toda su tenacidad, y así se han producido en la historia del Circuito de Lasarte algu-

nas interrupciones. Todavía este año su celebración estuvo hasta última hora en la penumbra de lo problemático; pero, al fin, el Gran Premio de España se celebra hoy y queda soslayado el desairado papel que hubiera significado no haber podido hacer honor a la inscripción de la carrera en el Calendario Deportivo Internacional.

La subsistencia del Circuito de Lasarte a través de todas las vicisitudes, de todas las transformaciones que ha experimentado el país es un hecho optimista, un síntoma feliz que ofrecer a propios y extraños, de la capacidad invariable de la nación. Y es también la demostración de su utilidad, reconocida con idéntico juicio a través de los años.

En la organización del décimo Circuito encontramos, casi sin variaciones sensibles, el mismo núcleo de voluntades que intervinieron en la de 1923 y años siguientes. Esta continuidad "de acción y de doctrina" (si se nos permite la expresión) es prenda de éxito, renovado sin interrupción en todas las repeticiones del citado Circuito.

Dejaremos a los técnicos el interesante cortejo de los "diez años de progreso" que componen el ciclo donostiarra dentro del progreso del automovilismo y la contribución que el Circuito de Lasarte ha aportado a la obra de avance de la técnica de la locomoción mecánica que necesita, sin duda, de este banco de pruebas, de este laboratorio insustituible que son las carreras de automóviles.

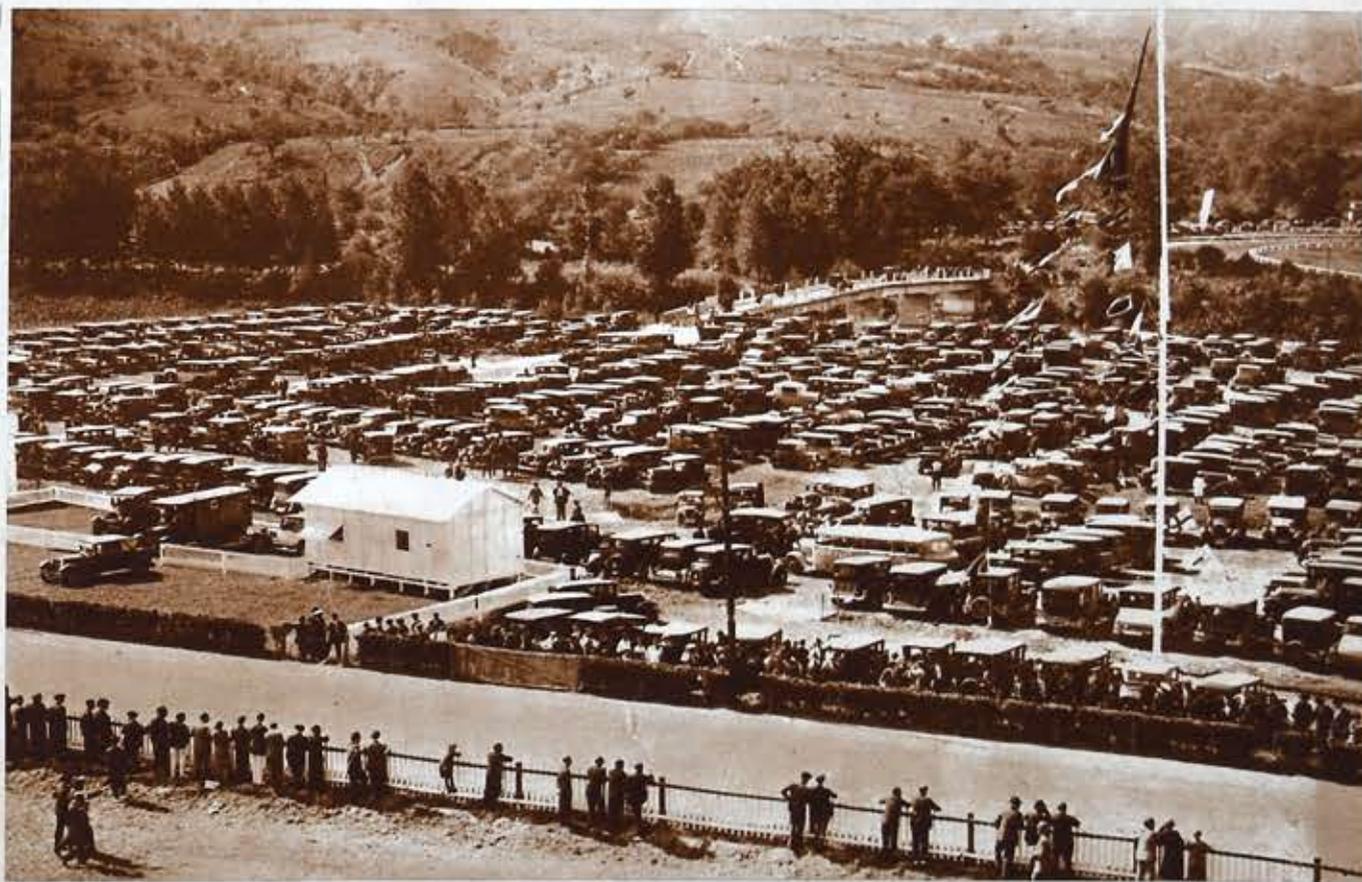
Nosotros quisiéramos (bien se ve que la realización no corresponde al propósito) destacar otros aspectos al margen de la técnica. Exaltar la belleza del espectáculo, la emoción de la lucha, la brillantez de la fiesta deportiva.

Todavía, y a pesar de que el famoso programa de Marinetti es tan viejo como el siglo, y de que parecerá quizá anticuado a las generaciones actuales, está por crear, por lo menos en España, la gran literatura moderna, capaz de recoger y de plasmar toda la grandiosa belleza de estas gestas. A los buscadores de nuevos motivos, a quienes quizá atisban ritmos y luz insólitos, adaptados a la realidad vertiginosa del instante actual de vida, los invitáramos al Circuito de Lasarte, a que captaran aquí esa luz y ese movimiento con la visión cinemática de los hechos inconcebibles y de los gestos heroicos de unos hombres que se juegan la vida en cada milésima de segundo, bajo el signo sonriente del "Sport" y de la trepidante acción de unas máquinas poseedoras de la furia de los elementos, y que parecen creaciones extrahumanas...

La fiesta dramática tiene, en Lasarte, encantadores aderezos de tipismo, por su carácter genuino, por el encantador paisaje único que le sirve de marco.

Motivos propios del triunfo del Circuito y del Gran Premio de España, que hoy se renovará sin dejar lugar a duda alguna.

A. DIEZ DE LAS HERAS



El enorme garaje de Lasarte (tribunas), durante la celebración de un Gran Premio Automovilista.

# FIAT

## EN TODA EUROPA

# Balilla

## SE PRESENTA Y TRIUNFA

# Balilla

### UN GLORIOSO CALENDARIO DE VICTORIAS

Fecha	Nación	DETALLE
27 febrero	Polonia	CARRERA EN LA PISTA DE HIELO DE ZAKOPANE.—"Balilla", primero en la categoría 1.100 cm. c.
8 abril	Italia	VIII COPA DE LAS MIL MILLAS.—"Balilla", recorre las Mil Millas en 17 h. 46 m. 36 s., a una media superior a los 90 kilómetros por hora. Seis, "Balilla", clasificado entre los diez primeros.
27 abril	Polonia	CONCURSO DE ELEGANCIA EN POZNAN.—"Balilla", gran medalla de oro.
13 mayo	Polonia	RAID DE KATOWICE.—"Balilla", primer clasificado.
13 mayo	Polonia	CONCURSO DE ELEGANCIA EN KATOWICE.—"Balilla", primer premio.
27 mayo	Francia	CIRCUITO DE ORLEANS.—"Balilla" vence en su categoría en competencia con once marcas, con la media de 80,471 kilómetros por hora.
26 mayo 2 junio	Italia	COPA DE ORO DEL LITTORIO.—Vuelta automovilista de Italia: Recorrido total de 5.687 kilómetros, en tres etapas. "Balilla", PRIMERO en cada etapa, con una media final de kilómetros hora 79,598.
17 junio	Italia	PISTA DE BARCOLE.—Carrera de velocidad sobre 800 metros lanzados. "Balilla" triunfa en la categoría turismo, en 24 segundos 4/5, con una media de 116,129 kilómetros por hora.
23 junio	Italia	SEGUNDA TARGA DE ORO DEL VESUBIO.—"Balilla" escala el Vesubio en 8 minutos 40 segundos 4/5, a la media de 46,914 kilómetros hora, siendo vencedor en la categoría de 1.100 cm. c.
1 julio	Suiza	CARRERA EN PENDIENTE DESDE REINECH A WALSENHAUSEN (Cantones de S. Gallo y Appenzell, Suiza).—"Balilla", primero en la categoría 1.100, batiendo el record de la carrera. "Balilla", primero en la categoría turismo, estableciendo el nuevo record de la carrera.
8 julio	Italia	CARRERA DE VARESE-CAMPO DEI FIORI.—Una de las más difíciles carreras italianas en pendiente. "Balilla", primero en la categoría hasta 1.100, venciendo la prueba en 9 minutos 41 segundos 2/5, a la media de 61,910 kilómetros por hora.
8 julio	Bélgica	GRAN PREMIO DE BELGICA.—Diez horas en circuito cerrado de Francorchamps, kilómetros 14,900. "Balilla", primero, con la media de 97,276 kilómetros hora obtiene el record de la carrera a la velocidad de 110 kilómetros hora.
21-22 julio	Alemania	GRAN CARRERA ALEMANA DE FONDO BADEN-BADEN. Recorrido de 2.195 kilómetros en una sola etapa sin parada. "Balilla" llega primero, con una media de 83,4 kilómetros hora, llegando siete horas y media antes de lo establecido. Segundo, "Balilla". Tercero, "Balilla".
13 agosto	Italia	TARGA ABRUZZO.—(24 horas de Pescara.) En la categoría hasta 1.100 cm. 3. "Balilla", primero, recorriendo en las 24 horas kilómetros 2.141,265 a la media de kilómetros 89,219 por hora. Clasificados, 7 "Balilla".



¿No se convence usted?  
Pruebe Vd. el BALILLA

MADRID  
Avenida Conde Peñalver, 19

BARCELONA  
Plaza de Cataluña, 14

NEUMATICOS PIRELLI AGENTES EN TODAS LAS PROVINCIAS

REX

# Gran Premio de España 1934

**CIRCUITO AUTOMOVILISTA  
DE SAN SEBASTIAN**

**Organizado por el  
Automovil Club de Guipuzcoa  
BAJO EL PATRONATO DE S. E. EL  
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

CON LA COOPERACION DE LA

PRESIDENCIA DEL CON-  
SEJO DE MINISTROS,  
MINISTERIO DE OBRAS  
PUBLICAS, EXCMA. DI-  
PUTACION DE GUIPUZ-



COA, EXCMO. AYUNTA-  
MIENTO DE SAN SEBAS-  
TIAN Y AUTOMOVIL  
CLUB DE ESPAÑA

# PROGRAMA OFICIAL

NEUMATICOS

**DUNLOP**

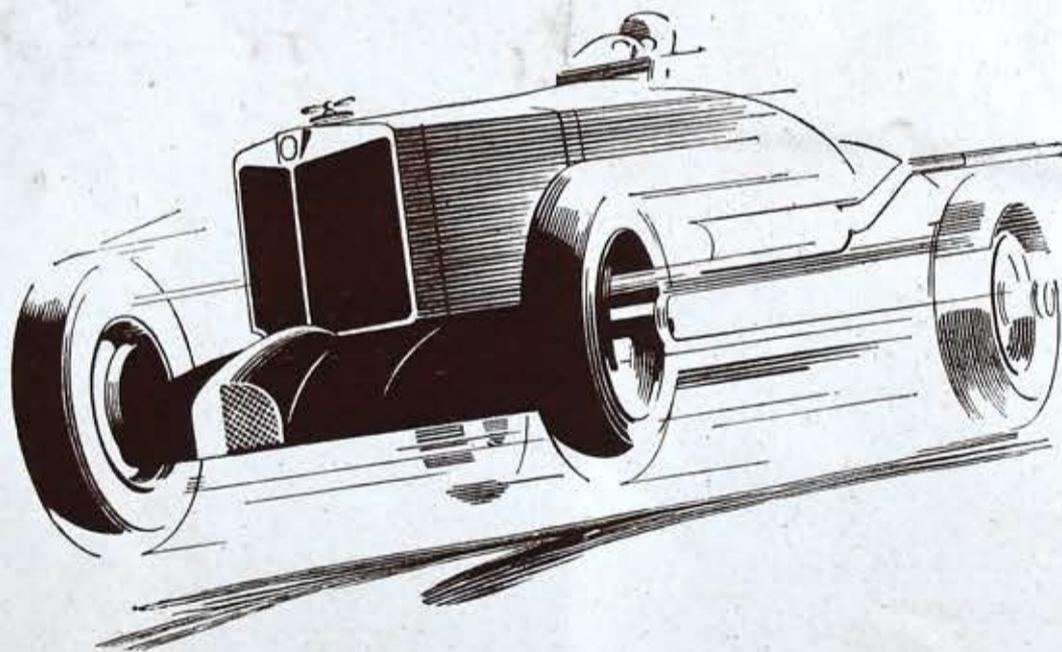
CARRERA INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES

**TOURIST TROPHY EN ULSTER (IRLANDA)**

1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> y 3.<sup>o</sup>

TODOS SOBRE

**DUNLOP**



**TOURIST TROPHY INTERNACIONAL EN BILBAO**

1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> Y 3.<sup>o</sup> TODOS SOBRE

**DUNLOP**

EL PRIMERO Y EL MAS RAPIDO NEUMATICO DEL MUNDO

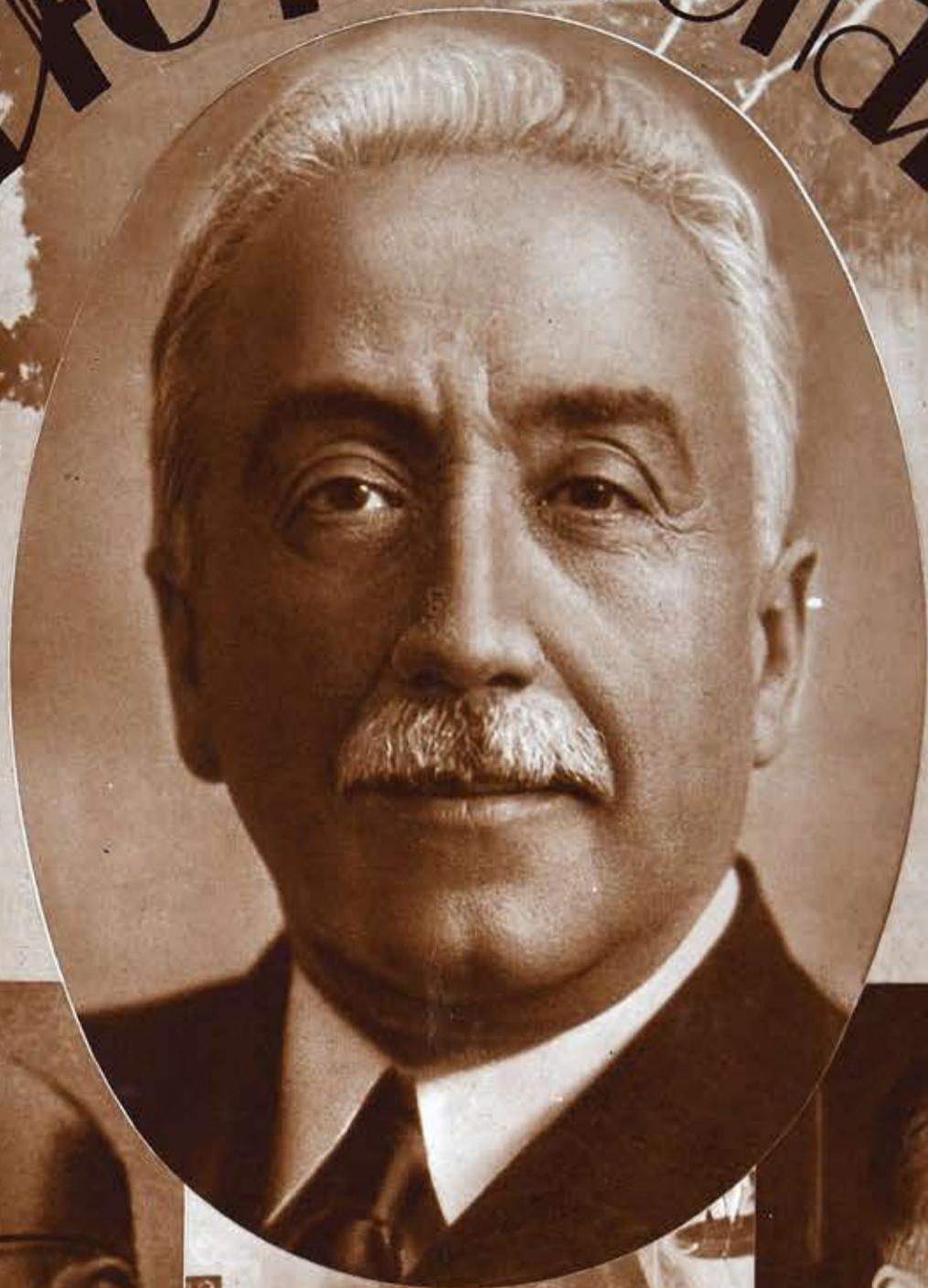
SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S.A. CLAUDIO COELLO, 106, MADRID

MADRID  
Teléfono 60431

BARCELONA  
Teléfono 78920

SEVILLA  
Teléfono 31798

# Año patronal



S. E. el Presidente de la República, don Niceto Alcalá Zamora.



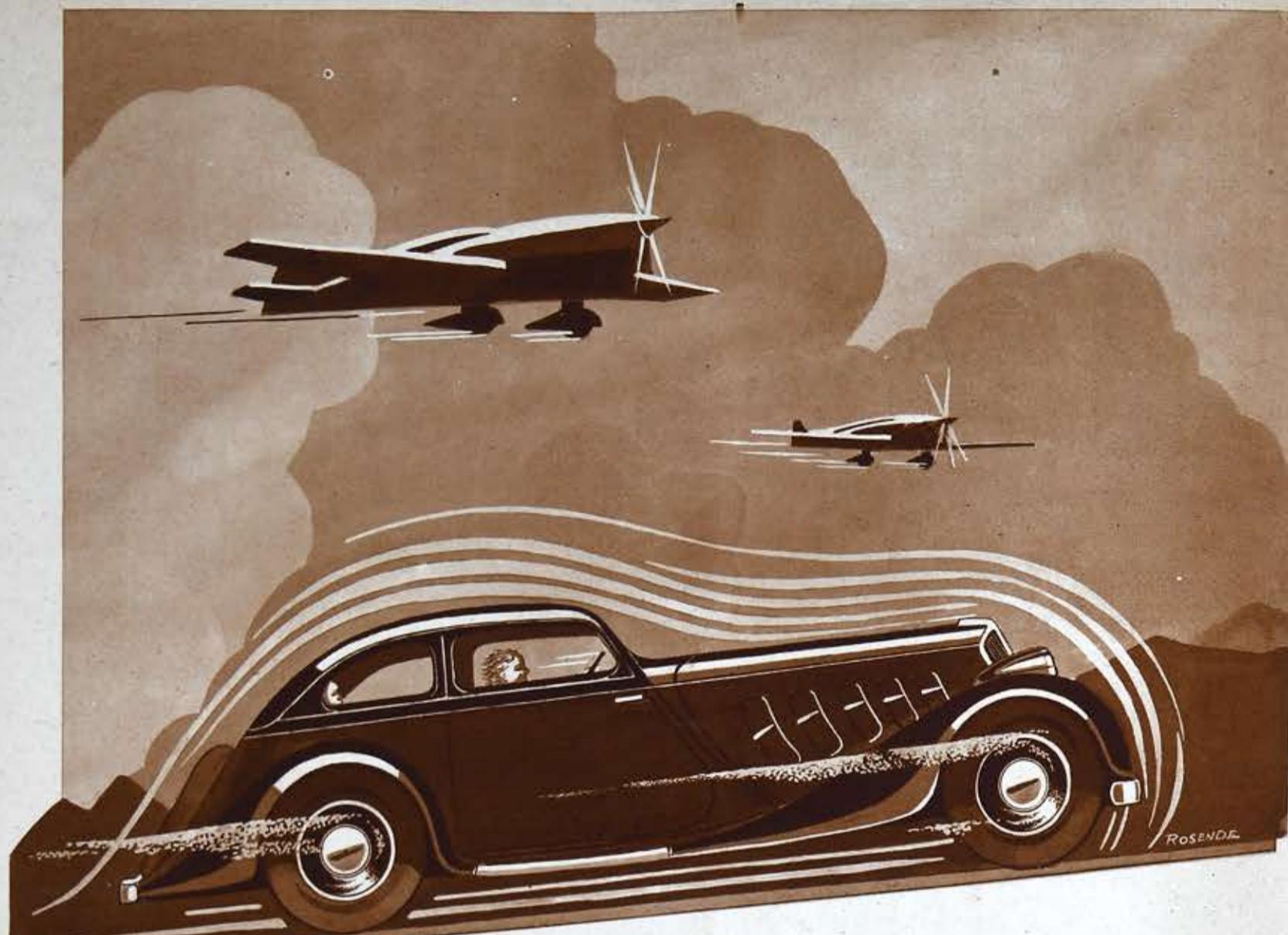
Excmo. Sr. D. Ricardo Samper, presidente del Consejo de Ministros.



Excmo. Sr. D. Rafael Guerra del Río, ministro de Obras Públicas.



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



# EL 8 CILINDROS RENAULT

COCHE DEPORTIVO QUE ALCANZA VE-  
LOCIDADES MEDIAS SORPRENDENTES

EXAMINE Y PRUEBE CUALQUIERA DE ESTOS TRES MODELOS:

**NERVASPORT**  
**NERVASTELLA**  
**REINASPORT**

MARAVILLAS DE PRECISION Y DE ACABADO

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES RENAULT - MADRID

Exposición: Avenida Pi y Margall, 16  
Oficinas, depósito y talleres: Avda Plaza de Toros, 7  
Agencias oficiales en Madrid: Joaquín Mauri, P.º de Recoletos, 12  
Contrataciones Industriales: Sagasta, 25

Sucursales

BARCELONA: Córcega, 293-295  
SEVILLA: Avda. de la Libertad, 68  
GRANADA: Gran Vía Colón, 38 y 40

AGENCIAS EN TODAS LAS CAPITALES

VENTAS A CREDITO

# Organización y Técnica



Don Manuel Rezola, presidente del Automóvil Club de Gulpúzcoa.



Don Ramón Irazusta, presidente de la Comisión deportiva del A. C. G.



Don Carlos Resines,

secretario del A. C. de España.



Don Javier Peña, juez de llegada.



Don José María Maquibar, secretario general.



Don Manuel Artola, comisario.



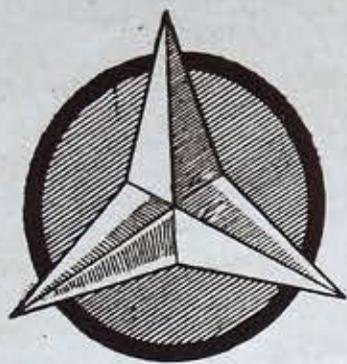
Don Antonio San Gil.



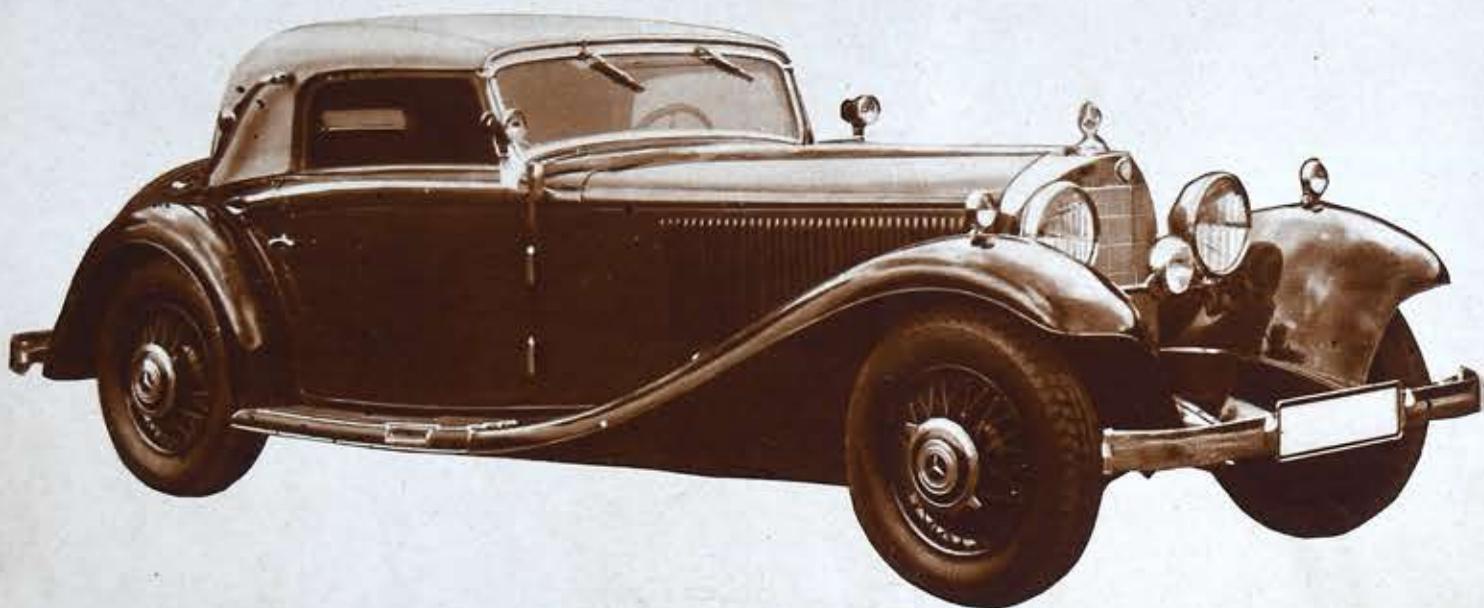
COMISARIOS DEPORTIVOS DE LA CARRERA:  
Don Federico Zappino.



Don Luis Echeverría.



# MERCEDES-BENZ

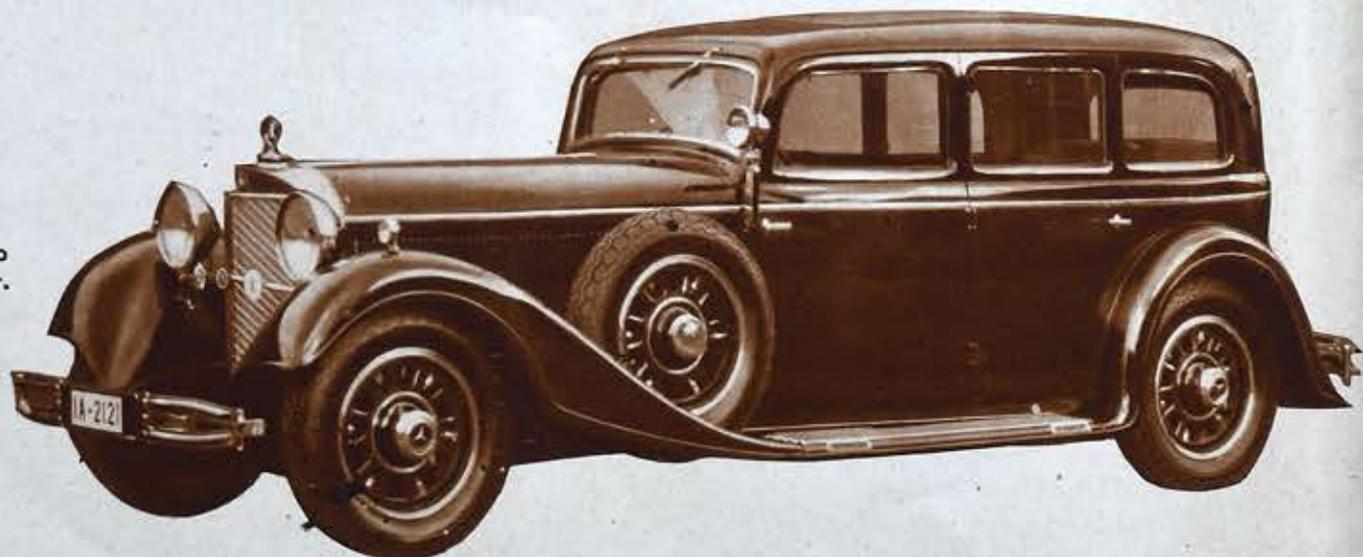


Cabriolet 2 asientos,  
tipo 5 litros, 8 cilindros  
con compresor.

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.

COCHES INDUSTRIALES de todas clases, material de incendio, tractores, motores marinos, etc., etc., a base de motores de gasolina y DIESEL.

Conducción interior, 6-7 asientos, tipo  
Gran Mercedes, con y sin compresor.



PIDAN PRECIOS Y CONDICIONES A

**AUTOMOVILES FERNANDEZ, S. A.**

BARCELONA: Balmes, 155-157.

MADRID: Olózaga, 12.

# Organización y técnica



Don Luis Larrañaga, comisario.



Don Fulgencio Zala, comisario.



Don José Javier Lizasoain, comisario.



Don Ignacio Londalza, comisario.



Don José Balanzategui, "speaker".



Doctor Justo Díez Tortosa, comisario.



Don Alberto Abrisqueta, comisario.



Don Vicente Armestoy, comisario técnico.

# SINGER

11HP

## AIRSTREAM



TRASMISIÓN HIDRÁULICA  
EJE DE RODILLAS CAMBIO PRESELECTIVO

PRÓXIMA PRESENTACIÓN EN ESPAÑA  
DISTRIBUIDORES: I. V. M. Goya, 24. MADRID

# 10 años de progreso.

Las pruebas tradicionales disputadas sobre un mismo circuito presentan la ventaja de permitir seguir el progreso realizado al compás del tiempo. Bajo este aspecto, las organizaciones de San Sebastián tienen un valor indiscutible. Se han celebrado siempre sobre el mismo circuito y cada año ha figurado en el programa por lo menos una carrera de velocidad pura, en la que han participado los mejores hombres y máquinas de la temporada.

Otra particularidad que hace más interesante la comparación entre los sucesivos resultados logrados es que las organizaciones de San Sebastián se han desarrollado dentro de los últimos diez años, período de tiempo durante el cual el automovilismo ha realizado los más notables progresos.

Los 10 Grandes Premios de velocidad celebrados en San Sebastián, que, en realidad, equivalen a un período de tiempo de doce años, con sus episodios y re-



Segrave, el gran conductor inglés, que fué "recordman" del Mundo de velocidad por agua y por tierra, ganó el Gran Premio de San Sebastián (velocidad) en 1924.



Otra "firma" del automovilismo inglés, que corrió en los primeros años de Lasarte: K. Lee Guinness.

sultados, señalan las características de la evolución automovilista registrada durante diez años de progreso intenso. La I Semana Automovilista de San Sebastián se celebró en julio del año 1923. Fué en el momento oportuno de iniciación de la campaña de carreras en Europa, después de la Guerra. San Sebastián hacía un ensayo, y siguiendo la costumbre de aquellos tiempos, preparó una semana automovilista con un programa, comprendiendo cinco carreras.

En realidad, la cantidad perjudicó la calidad, y así fué como muchas pruebas del programa resultaron deslucidas y no muy interesantes. Afortunadamente, en el programa no faltaba un Gran Premio de velocidad, que permite establecer el punto de partida del examen sobre el progreso realizado en las diez organizaciones del A. C. de Guipúzcoa.

#### SOBREALIMENTACION Y VALVULAS DESMODROMICAS

Cuando se disputó el primer Gran Premio de San Sebastián no se había impuesto la sobrealimentación de un modo definitivo. La fórmula limitativa de la cilindrada, que en aquel entonces regulaba las pruebas de velocidad, tendía a aumentar los regímenes, a la vez que las presiones medias para poder obtener la máxima potencia de una cilindrada determinada. Pero por encima de las 3.500 revoluciones por minuto se presentaban dificultades de alimentación que hacían

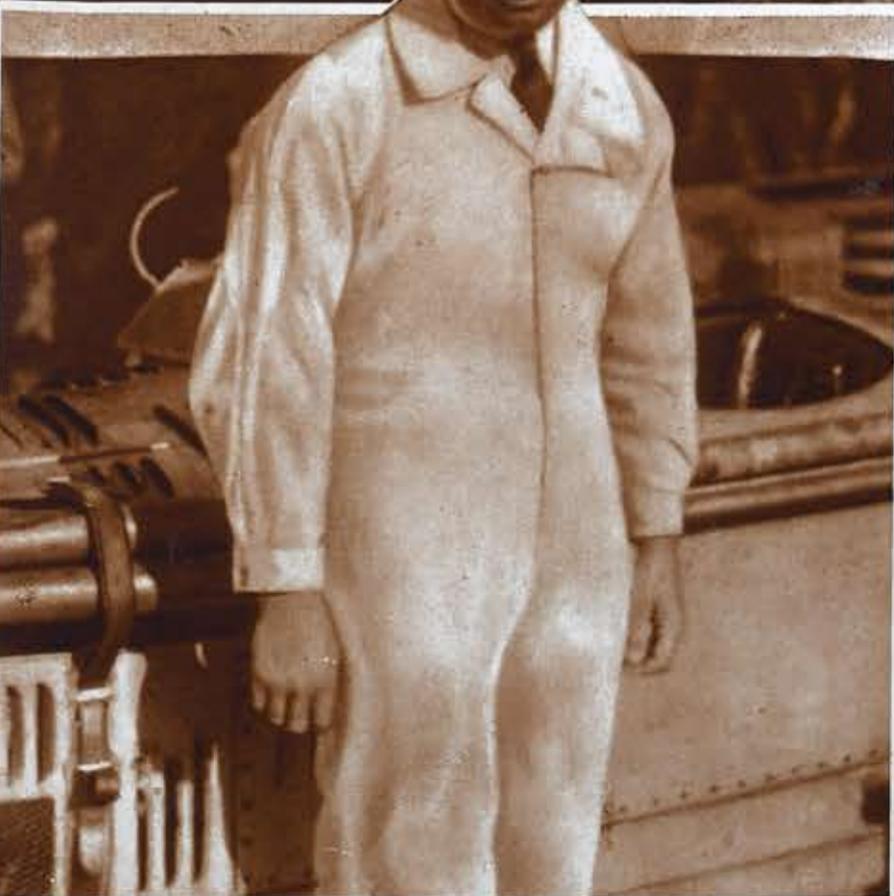
poco aprovechables los aumentos de régimen. Las válvulas tenían un período de abertura demasiado corto y el llenado de los cilindros era defectuoso. Por otra parte, la rapidez de acción de las excéntricas obligaba a utilizar resortes extremadamente fuertes en las válvulas si se quería que sus períodos y fases de levantamiento y cierre fueran las que correspondían al perfil de las levas.

Para solucionar dichos problemas, los técnicos seguían orientaciones distintas: unos, eran partidarios de forzar la admisión de los gases en los cilindros a presión, mediante un compresor. Otros, pretendían eliminar los inconvenientes de la no adaptación del movimiento de las válvulas al perfil de las excéntricas mediante la comanda desmodrómica, que no es otra cosa que un sistema de mando en el que la válvula es accionada mecánicamente, tanto en su período de abertura como en su período de cierre.

Fué precisamente en 1923 cuando estos dos sistemas fueron realizados prácticamente. Fiat, la marca italiana, ganó el Gran Premio de Francia en Tours, con sus famosos 2 litros sobrealimentados, y Rolland Pilain presentó sus coches a comanda desmodrómica el mismo año.

La solución de Fiat fué la que prosperó, y desde aquella fecha siguen los constructores aplicando el compresor a sus "racer", mientras que la comanda desmodrómica no llegó a imponerse.

Rolland Pilain ganó aquel año el Gran



Albert Divo, ganador del III Gran Premio de San Sebastián (velocidad) en 1925.



# DKW

## EL NUEVO MODELO D K W

7 HP (fuerza fiscal espla.)



PRODUCTO  
DE LA



TRACCION DELANTERA  
4 RUEDAS INDEPENDIENTES - RUEDA LIBRE - ENGRASE AUTOMATICO  
CARROCERIAS DESCAPOTABLE Y CONDUCCION

# economiza más de lo que cuesta

6 litros de gasolina en 100 kms.

desde pesetas 7.500 en Irún

**AUTOMOVILES D K W MADRID**

**SAN BERNARDO, 113**

TELEFONO 42536

### SUB-AGENTES

VITORIA: Suministros industriales, Ortiz de Zárate, 7.-SALAMANCA: don Julián Fernando Gordo, García Barrado, 39, Salamanca.-OVIEDO: don Mario Solís Pando, Enrique II, 6, Pola de Siero.-LA CORUÑA-PONTEVEDRA-LUGO: don Norberto Guillén Cereijo, Rosalía de Castro, 1, La Coruña.-SANTANDER: Wladimiro Villegas, José María Pereda, 5, Torrelavega. CATALUÑA: Hijos de Guillermo Leopolt, Barcelona, calle Cortes, 642.

# OSBORNE CIA

PUERTO DE SANTA MARIA

CASA FUNDADA EN 1772

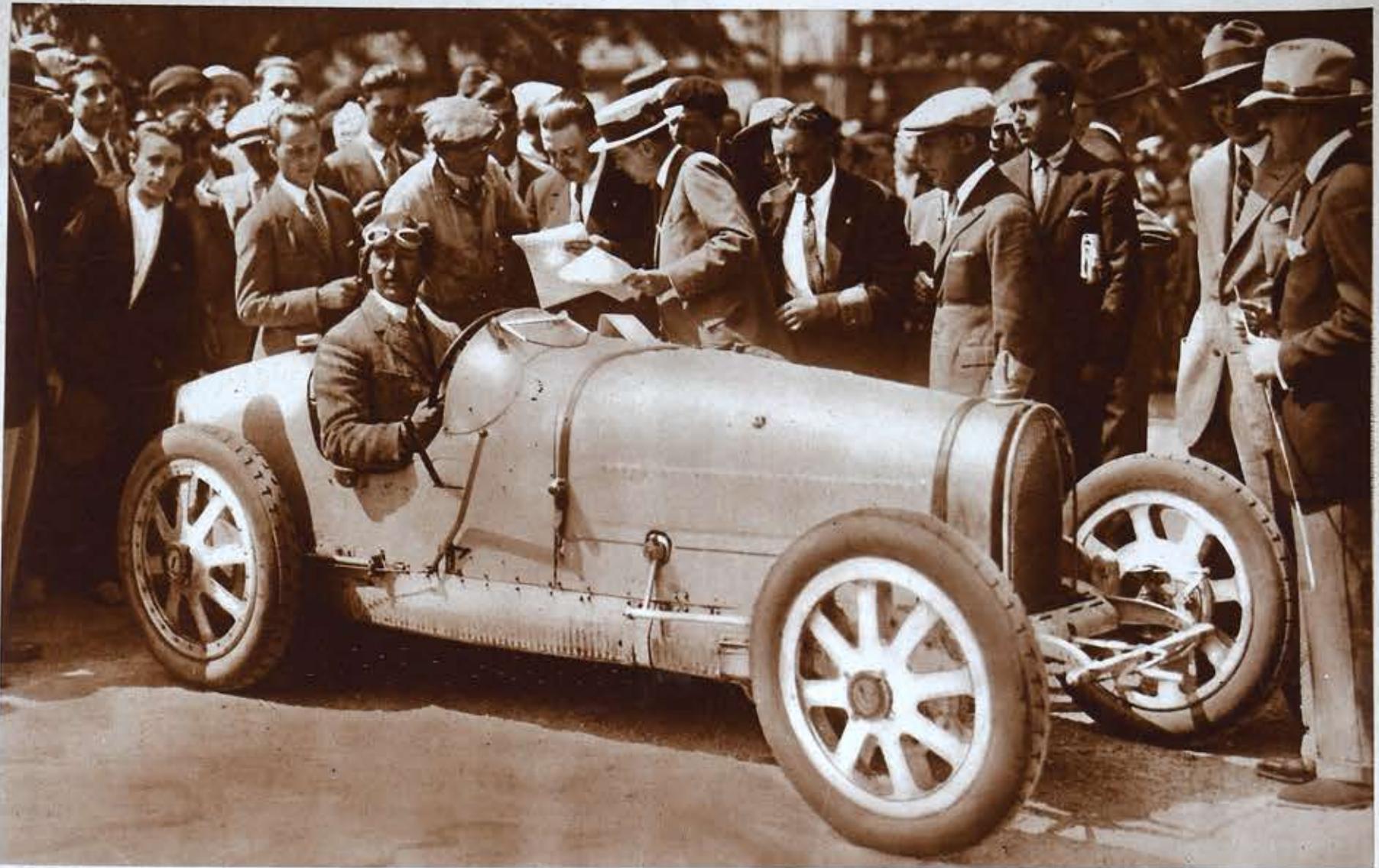
## VINOS Y COÑACS

COÑAC 000 - COÑAC VETERANO  
AMONTILLADO FINO QUINTA  
AMONTILLADO FINO COQUINERO  
SOLERA OSBORNE

Representante exclusivo para Guipúzcoa:  
**LAUREANO CAMPS**  
URBIETA, 37, 2.º.-San Sebastián  
Teléfonos 10401 y 16376



Instalación del Tiro de Pichón celebrado en (Gudamendi) San Sebastián los años 1933-34



En 1926 se corrió en Lasarte el Gran Premio de Europa. El ganador fué Goux.

Premio de San Sebastián, a un promedio de 93 kilómetros por hora. Guyot, el veterano vencedor de la carrera, no tuvo, en realidad, rivales difíciles.

El segundo Gran Premio de San Sebastián se corrió con fórmula libre, venciendo un Sumbean de 2 litros, conducido por Segrave. La fórmula que regulaba los Grandes Premios internacionales limitaba la cilindrada de los motores a dos litros y eran los coches de dicha cilindrada los más rápidos y mejor preparados. El Sumbean era un 2 litros de 6 cilindros sin sobrealimentar, que desarrollaba unos 105 caballos de potencia, o sea unos 15 caballos más que los que desarrollaba el Rolland Pilain de Guyot.

El promedio logrado por Segrave fué de 103 kilómetros por hora sobre los 621 kilómetros de la carrera.

En el tercer Gran Premio se acusó un aumento notable de promedio con la victoria del Delage de Divo, a 123 kilómetros por hora.

Para el tercer Gran Premio, el circuito fué mejorado, pero la principal razón del aumento de velocidad registrado no fué el circuito, sino la aparición del compresor en el Circuito de Lasarte. El coche pilotado por Divo era uno de los Delage proyectados por Levoy, de 12 cilindros, sobrealimentados, de 2 litros de cilindrada, que desarrollaban 180 caballos.

De los 105 caballos del Sumbean se había pasado a los 180 del Delage, y la velocidad había pasado de los 103 a los 123 kilómetros por hora.

#### LA INFLUENCIA DE LOS REGLAMENTOS INTERNACIONALES

Los Grandes Premios se habían corrido con fórmula libre, y siempre habían triunfado coches equipados con motor de 2 litros, que era la cilindrada límite de la reglamentación de los Grandes Premios internacionales. Los más rápidos "racer" disponibles eran los preparados con vistas a la reglamentación 2 litros, y así resultaba que los coches equipados con motor de mayor cilindrada resultaban menos veloces.

La fórmula limitativa de la cilindrada había conducido al establecimiento de motores presentando una potencia



Constantini, ganador del Gran Premio de España 1926, de charla en Lasarte con Benoist.

específica muy elevada y había dado lugar a la aplicación práctica y eficaz del sobrealimentador. En tres años se había pasado de una potencia de 45 caballos por litro de cilindrada a los 90 caballos por litro del Delage 12 cilindros. Para el año 1926 continuó aplicándose la mis-

ma fórmula limitativa de la cilindrada con la variante de que la cubicación quedaba fijada a 1.500 c. c., en vez de los 2 litros.

San Sebastián ganaba categoría año tras año, y en 1925 se consagró el circuito definitivamente al servir de pista

para el Gran Premio Europa. La carrera despertó gran interés por intervenir en la misma los nuevos coches de litro y medio.

Dichos vehículos presentaban todavía más apretado el motor que los modelos precedentes. Eran más rápidos y tenían una relación de compresión más elevada. Los Delage 8 cilindros desarrollaban unos 150 caballos, lo que significaba una potencia de 100 caballos por litro de cilindrada.

La carrera se corrió en julio, y el calor, junto con los productos de la combustión de los carburantes especiales exigidos por la alta compresión de los motores, dió lugar a la eliminación de todos los pilotos oficialmente inscritos de Delage, que sucesivamente se vieron obligados a abandonar, por encontrarse indispuestos.

Este hecho influyó desfavorablemente en el promedio de la carrera, que fué ganada por Goux, con Bugatti, a 113 kilómetros por hora, o sea a una media de 10 kilómetros, superior a la alcanzada dos años antes por el Sumbean 2 litros 6 cilindros de Segrave.

En el Gran Premio de San Sebastián, corrido con fórmula libre, venció Constantini con Bugatti de 2.000 c. c., a muy cerca de 124 kilómetros por hora. El programa del V Circuito de San Sebastián comprendía el Gran Premio de España, reservado a coches con motor de litro y medio. Dicha carrera fué ganada por Benoist, con Delage, a 129 kilómetros por hora, o sea que los litro y medio habían ya logrado batir a los 2 litros. La potencia de los Delage era ya superior a los 150 caballos y su marcha irreprochable.

#### CAMBIO DE FORMULA EN LOS REGLAMENTOS INTERNACIONALES

Pero la fórmula limitativa de la cilindrada había dado de sí más de lo que de la misma podía esperarse y conducía al establecimiento de máquinas de remota aplicación a la construcción automovilista normal.

Y así, la A. I. A. decidió suprimir la reglamentación limitativa de la cilindrada y adoptar la fórmula libre para 1928, y la fórmula limitando el consumo a 14 litros por 100 kilómetros en 1929.

# EN LAS GRANDES PRUEBAS DE PEÑA MOTORISTA VIZCAYA

HAN OBTENIDO DOS TRIUNFOS MAS  
LOS LUBRIFICANTES INGLESSES

# Castrol

## TOURIST TROPHY ESPAÑOL

### Categoría 350 c. c.

- 1.º JAMES GUTHRIE con NORTON.
- 2.º WALTER RUSK con VELOCETTE.
- 3.º TED MELLORS con VELOCETTE.

### Categoría 500 c. c.

- 1.º JAMES GUTHRIE con NORTON.
- 2.º WALTER RUSK con VELOCETTE.
- 3.º JACK ADAMS con VELOCETTE.

## GRAN PREMIO DE BILBAO

### Vencedor absoluto:

JACK ADAMS con VELOCETTE 350 c. c.

### Categoría 250 c. c.

1.º MIGUEL SIMO con TERROT.

### Categoría 500 c. c.

1.º ALEXANDRE BLACK con RUDGE.

**TODOS con CASTROL**

AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA:

CALLE RECOLETOS, 8--MADRID--TELEFONO 51301

En San Sebastián se corrió ambos años el Gran Premio sin limitación de cilindradas. Sin embargo, en 1928 la victoria fué para un coche equipado con motor de 2 litros—el Bugatti de Chiron—, que batió el "record" de la prueba a 129,659 kilómetros por hora, y que cubrió la vuelta más rápida al promedio "record" de 141 kilómetros por hora. A partir de 1928 se registra la presentación de coches de más de dos litros. Bugatti modifica sus modelos 2.000 c. c. hasta 2.300 centímetros cúbicos, y en la carrera de 1930 la lucha se desarrolla entre Bugatti de esta cilindrada, Peugeot de 2.400 c. c. y Maserati de 2.500 c. c.

A estos últimos corresponde la victoria, ganando Varzi a una media de 139,800 kilómetros por hora y cubriendo la vuelta más rápida a 146,654 kilómetros por hora.

La fórmula libre ha-



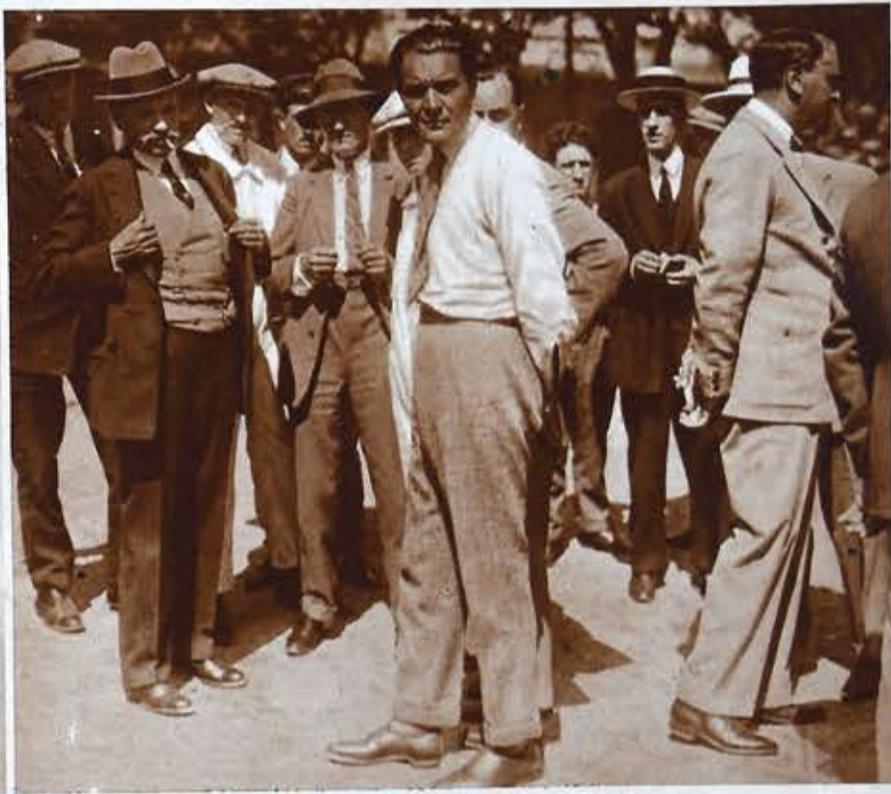
Un grupo famoso en la competición donostiarra: el constructor Ettore Bugatti—y su bimba—, el gran corredor Maserati y Constantini, que después de retirado de las carreras se convirtió en "manager" del equipo de Molsheim.

para los coches un peso máximo. Así se comprende que los constructores no sólo corrían la carrera con vista a sus resultados inmediatos, sino que lo hacían con vistas al estudio de sus coches para 1933, que debían presentar un peso máximo sin gomas de 750 kilos.

Durante el período que no se corrió en San Sebastián siguió la tendencia al aumento de cilindradas, pero en forma no exagerada.

Los Alfa Romeo 2 litros habían pasado a los 2.300 c. c., y de esta cilindrada los coches del ingeniero Jano habían sido aumentados hasta una cubicación de 2.500 centímetros cúbicos, desarrollando unos 200 caballos. Por otra parte, los Maserati 2.500 c. c. habían dado lugar al establecimiento de un nuevo modelo 3 litros monoplaça, disponiendo de unos 210 caballos.

En cuanto a Bugatti, después de apurar sus modelos 2.300 c. c., y



Benoist fué el ganador del Gran Premio de España 1928. Vedle recibiendo un premio...

bía tendido a hacer evolucionar el coche de carreras, dando mayores dimensiones al motor. Y así los Maserati disponían de unos 190 caballos, sin obligar a la construcción de un motor demasiado apretado.

Un par de años de descanso, y en 1933, puesta de nuevo en pie la organización de San Sebastián, dió lugar a una de las más interesantes carreras del lucido programa automovilista europeo del año pasado.

El Gran Premio de España se corrió con fórmula libre, como todos los del año, pero presentaba la particularidad dicha carrera de cerrar la temporada y de liquidar la fórmula, por cuanto en 1933 se inauguraba la nueva reglamentación, fijando



Materasi ganó el V Gran Premio de San Sebastián 1925. Fué su consagración definitiva.

La figura de Benoit, muy fotogénica, era popular y simpática en el Circuito.

de ensayar sus coches de 4 litros, lanzó en San Sebastián su nuevo modelo 2.800 c. c., establecido de acuerdo con el reglamento de 1934. En la carrera de San Sebastián, todos los coches se mostraron más rápidos que los que hasta aquella fecha habían corrido en Lasarte. Nuvolari cubrió la vuelta más rápida al circuito a 155,500 kilómetros por hora.

La fórmula libre tendió, como se ha visto, al aumento de cilindradas, pero la mayoría de los constructores realizaron dicho aumento con mesura, pensando en la reglamentación de 1934, que al limitar el peso no les permitía la aplicación de motores demasiado grandes.



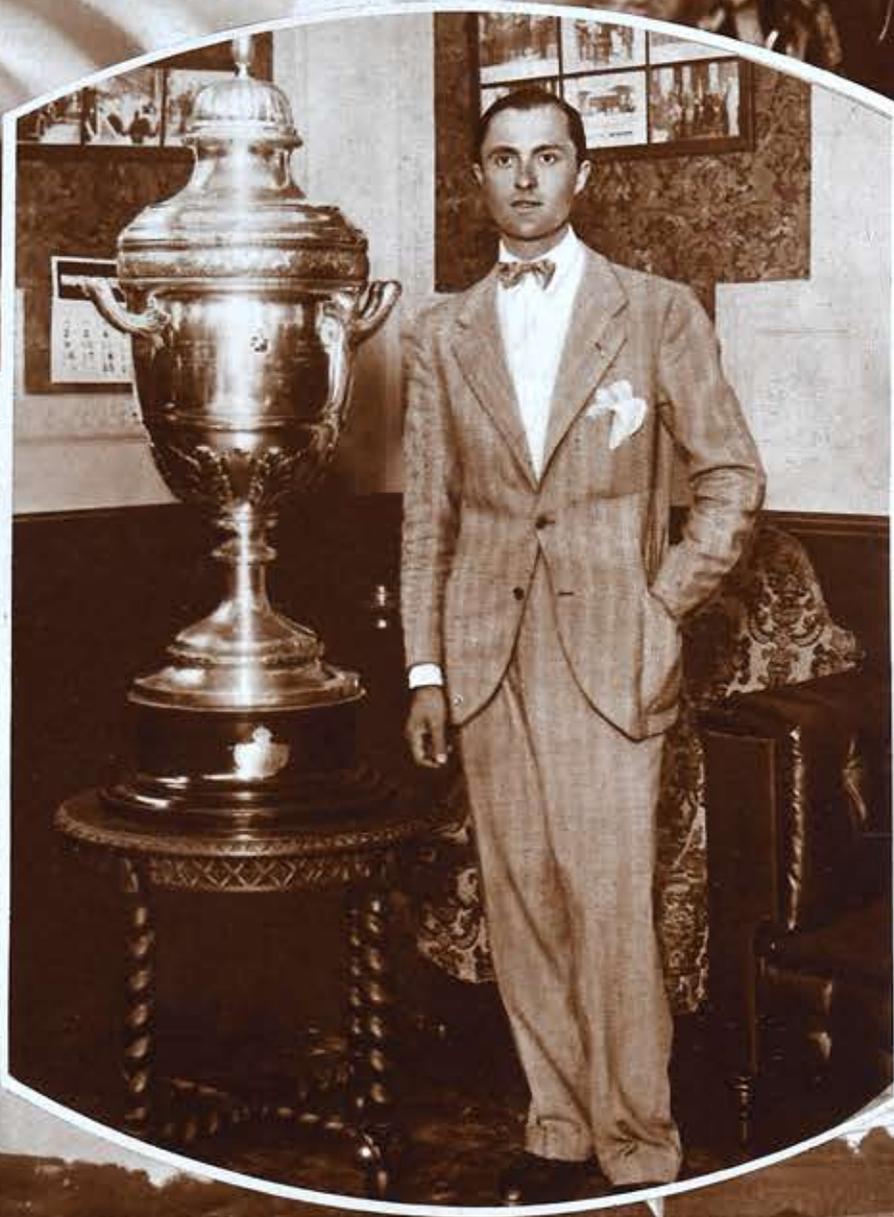
1928. Empezaba la serie de éxitos de Luis Chiron, que gana el Gran Premio de España (coches de "sport")...

EL NUEVO REGLAMENTO

Sin embargo, para este año, y con vistas a la nueva reglamentación limitativa del peso, ha seguido la tendencia al aumento de cilindrada, procurando, a la vez, reducir el peso del conjunto para no superar los 750 kilos sin gomas, fijados como tope. La serie de los "racer", establecidos con vistas a los Grandes Premios de esta temporada, presenta un carácter internacional que no presentó desde hace muchos años. Italia está representada por las marcas Alfa Romeo y Maserati. La primera estableció sus "monoposto", equipados con motor de 2.900 c. c., derivados de sus viejos modelos 2.600 c. c. Su peso es de unos 730 kilos y el motor desarrolla unos 240 caballos.

Maserati corrió hasta fin de temporada con su modelo 3 litros monoplaça, disponiendo de un motor, desarrollando unos 230 caballos, pero para fin de temporada prepara un nuevo tipo equipado con motor de 3.500 c. c., cuya potencia probable se supone ha de ser de unos 250 caballos.

Bugatti, el representante de Francia, que inició la temporada con su modelo 2.800 c. c., ha aumentado su cilindrada hasta 3.300 c. c., y dispone ahora de unos 260 caballos. En cuanto a Alemania, tiene como representantes a los coches más innovadores de la serie. Mercedes corre con un coche bien perfilado y muy compacto, equipado con motor de 8 cilindros en línea de 3.200 centímetros cúbicos, desarrollando unos 270 caballos y presentando sistema de suspensión a ruedas independientes. El segundo representante de la industria alemana es el coche P Auto-Union, proyectado por el profesor Porsche, y



... y el Gran Premio de San Sebastián (carreras). Vede al volante, después de su triunfo, y con la monumental Copa ofrecida al corredor más distinguido.

que presenta el motor de 16 cilindros en V, dispuesto en la parte posterior del coche. La suspensión del Auto-Union es por sistema de ruedas independientes, y se da como potencia del motor 290 caballos.

LA EVOLUCION EN DOCE AÑOS

Los coches que han participado en los 10 Grandes Premios de San Sebastián, permiten seguir el proceso evolutivo del coche de carreras, de acuerdo con las limitaciones impuestas por las fórmulas reguladoras de las competiciones internacionales.

Desde 1923 hasta 1927, la reglamentación europea de los Grandes Premios tendía a hacer aumentar la potencia específica de los motores, y así durante dicho tiempo se registró un notable progreso en dicho sentido. De los 90 caballos del Rolland Pilain de 2 litros de 1923 a los 150 caballos de los Delage 1.500 c. c. de 1927, va una diferencia que señala el progreso realizado. De los 45 caballos por litro de cilindrada se pasó a los 100 caballos, y de las 3.500 revoluciones por minuto se llegó a las 7.500.

A partir de 1928 se estancó el progreso en el sentido indicado, orientándose la construcción hacia la ligereza.

Esta ligereza no hay que considerarla de un modo absoluto, sino en relación con la potencia del motor. Los coches que corrieron en 1927 pesaban de cinco a seis kilos por caballo de potencia desarrollado por el motor. El año pasado, dicho peso había bajado hasta cerca de los 3,5 kilos, y este año, de ser ciertas las potencias que se asignan a los coches, se registrarían pesos de poco más de dos kilos y medio por caballo.



La salida del Gran Premio San Sebastián de 1928.



La salida del Gran Premio de San Sebastián 1929.

La reglamentación limitativa del peso está dando rápidos resultados, y señala la iniciación de una evolución en la técnica del coche de carreras. Al disminuir el peso que corresponde por caballo, llega un momento en que la adherencia de las ruedas propulsoras al suelo resulta insuficiente. En el Auto-Union, el montaje del motor en la parte posterior del coche aumenta la carga sobre dichas ruedas y así resuelve, en parte, el problema. Para más adelante quizá sea necesario recurrir a las cuatro ruedas motrices para repartir el esfuerzo propulsor en una mayor superficie.

Otro problema que se presenta es el derivado de las dificultades de estabilidad que se registran en los coches pesando poco más de 750 kilos y corriendo a 300 kilómetros por hora. Los sistemas de suspensión a ruedas independientes, con sus posibilidades de reducción del peso no suspendido, parecen una solución que será tenida en consideración.

La reglamentación limitativa de la cilindrada influyó de un modo especial en la evolución del motor de carreras; el nuevo reglamento limitativo del peso producirá una interesante evolución en el coche, que ya se vislumbra en los nuevos modelos lanzados este año.

MILLU

## PALMARES DEL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

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 Nauré, 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.º.

### 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, Salsom, 461,500 kilómetros, en 5 h. 39 m. 14 s.—6.º, Media, 82 kilómetros por hora.—2.º, Benoist, Salsom, en 5 h. 50 m. 15 s.



Aquiles Varzi, después de su victoria en

el Gran Premio de San Sebastián de 1930.

Fué el segundo triunfo consecutivo de Luis Chiron, que, felicitado aquí por unos bien conocidos comisarios, expresa toda su alegría.

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, Halmovichi, 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'Epée, 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.

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.—2.—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, Saller, 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 s.

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.—5.º, De Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 29 m. 9 s.-4. 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, Salmon, 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 de 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. Walcker, 1.245,372 kilómetros, a una media de 103,780 kilómetros por hora.—2.º, Lagache-Pizard, Ch. Walcker, 1.229,345 kilómetros.—3.º, Senechal, Senechal, 1.043,444 kilómetros.

Categoría E.—1.º, Minoia-Morandi, O.



La salida del Gran Premio de San Sebastián 1930, que ganó Varzi.

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, 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.

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, 1.147,2 kilómetros.—2.º, E. H. P., Bouriat-Bussiène, 1.115,6 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.

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-Gatner, 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-Walcker.

**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, Ferry, 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, Bu-



gatti, 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, Salmon, 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, Bilsion-Bloch, 1.175,47 kilómetros por hora.

Categoría D.—1.º, Aries, Laly-Chassagne, 1.146,359 kilómetros.—2.º, Aries, Duray-Chassagne, 1.104,469 kilómetros.

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.

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.

El Gran Premio del año pasado fué el último — por hora, naturalmente — de los triunfos de Chiron en Lasarte.



*El coche no patinará más si... nos manda rayar sus neumáticos.*

**PRECIOS:**  
Rayado completo por cubierta 8,50 y 10 ptas. según dimensiones.

**Dirigirse: GECALSE, S. L.**  
Usandizaga, 1      Teléfono 13057

**UNA VERDADE-  
RA "FINAL" DEL  
CAMPEONATO...**

El Gran Premio de España de 1934 presenta un atractivo singular, que tengo interés en hacer destacar. El encuentro de tres naciones, igualadas en potencia técnica todas ellas, sin poder señalar superioridad por parte de ninguna. El rendimiento numérico de producción no es un índice de valía. Podríamos apoyar en él a Francia, pero, precisamente, es ella quien se muestra más reacia para acudir a los autódromos y circuitos, y solamente un hombre, Bugatti, ha tenido verdadero empeño por el pabellón tricolor. Hace unos días me decía que su servicio de carreras le lleva consumidos cerca de 14 millones de francos estos últimos cinco años. Y es precisamente Bugatti quien menos confianza inspira a todos en este Gran Premio de España, que tendrá por teatro el circuito más rápido y difícil de Europa.

Este Gran Premio de España tiene una virtud primordial, y es el de su neutralidad. Parece como si España pretendiera seguir su actuación de la Guerra. Ningún país puede ofrecer las garantías que el territorio hispano para una lucha en la que se disputa una supremacía que ha de discutirse después a golpe de millones de francos. Si el cuadro de inscripciones que nos entrega el telégrafo no tuviera por sí el más alto valor conocido en todos los Grandes Premios del año, sin excepción alguna—el de Francia, que conoció las mismas marcas, no consiguió reunir cinco equipos oficiales—, el hecho de que la disputa se celebre en un terreno por el cual han de rodar todos con las máximas garantías, sería motivo suficiente para culminar el prestigio adquirido por esa maravillosa organización producto de un esfuerzo personal y patrio. Leemos los nombres de los productos presentados. Las marcas. Auto-Union, vencedor en Suiza, en el Eifel; Mercedes, con una rotunda victoria en Pescara; los Alfa Romeo, verdadera gloria y prestigio de la industria italiana, que no es el momento de des-

**EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA  
CON RESPECTO A LA TEM-  
PORADA INTERNACIONAL  
DEL PRESENTE AÑO**

Por RENE PETITJEAN

El Gran Premio de España, carrera internacional organizada por el Automóvil Club de Guipúzcoa, se celebrará el día 23 de septiembre de 1934, en el Circuito de Lasarte (San Sebastián), cuya longitud es de 17,315 kilómetros, y que será recorrido en el sentido inverso al de las agujas de un reloj.

Distancia: 519,450 kilómetros (30 vueltas).

Coches admitidos: los automóviles de la categoría de carreras, según el Código Deportivo de la A. I. de A. C. R., 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.

Premios: el vehículo ganador del Gran Premio de España recibirá la Copa de S. E. el Presidente de la República y 20.000 pesetas en metálico. El segundo, 10.000 pesetas; el tercero, 5.000 pesetas; el cuarto, 2.500 pesetas. Una prima de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al Circuito.

**LA SALIDA SE DARA A LAS DOCE EN PUNTO DE LA MAÑANA**

Comisarios deportivos:

Don Luis Echeverría, vocal de la C. D. del Automóvil Club de Guipúzcoa.

Don Antonio San Gil, vocal de la C. D. del A. C. G.

Don Federico Zappino, vicepresidente de la Junta directiva del A. C. G.

Director de la carrera: don Ramón Irazusta, presidente de la Comisión Deportiva del A. C. G.

cubrir. Les siguen en otro plano los Maserati. Ernesto Maserati, el conductor y constructor no superado dentro de su corto radio de acción, lanzó atrevidamente los "monoposto", verdadero dedil humano, en el que la suerte del hombre va aparejada a la del metal que lo cubre. Un "defender" de valía, que pudo haberle dado gloria y dinero, Nuvolari, se accidentó en Alejandría, donde Pedrazzini dejó también su vida, y Nuvolari, "Nivola", como le denominan los clásicos, no pudo hacer nada en la temporada que termina con este Gran Premio—dejamos de lado Masaryck y Argelia—, aunque los italianos señalan una franca recuperación desde hace treinta días a esta parte.

Las marcas en una carrera comparten con el piloto, si éste es de fama, el prestigio de su presentación. El Gran Premio de España nada tiene que desear a este respecto. René Dreyfus montará un Bugatti, cuyo motor no será el mismo, y si más potente, que el que le permitió ganar el Gran Premio de Bélgica sobre sus contrarios italianos y franceses. Bivio es un italiano que ha corrido bien y ganado una Targa. Los nuevos Bugatti en manos de estos hombres, pueden dar quehacer, y este Gran Premio de España, internacionalmente, lleva la superioridad de esta participación de las máquinas de Molsheim y sus hombres escogidos sobre todos los Grandes Premios del año. Varzi y Chiron, los tripulantes de

**...AUTOMOVILIS-  
TICO DE  
EUROPA**

los "monoposto" Alfas, han desfilado por todos los circuitos y autódromos. No necesitan presentación. Sus actuaciones, sin embargo, han sido más bien irregulares, pero su nombradía da verdadera categoría a las pruebas en las que son presentados. Nuvolari es conocido por el lector. No acudió a la T. T. del Ulster, pese a estar magníficamente pagado. Su presencia en España creo será debida principalmente a las simpatías múltiples que su admirable serenidad y su intrepidez dejó en esa masa entusiasmada de gentes que inundan el recorrido español. Stuck tiene un papel relevante en el encumbramiento de la industria germana estos últimos años. Y ahora ese papel ha subido aún más, después del Gran Premio de Suiza, que ha sido indudablemente la mejor carrera que ha realizado en su vida de pilotaje el Nuvolari germano. Momberger y Fagioli igualan sus impetus, pero es mejor el italiano. Y queda Caracciola, como un gran "as" que siempre fué y un hombre que, muy castigado en el volante, tiene aún arresos y magnífica habilidad para ganar un Klausen, delante de Stuck, por su arrojo y valentía sin límites.

Esos hombres y esas marcas que han desfilado por todo lo más florido de la temporada internacional de 1934, están en Lasarte. No cabe que yo comente la superación de Lasarte a todas las organizaciones europeas. Esa cita de hechos, ese apunte geométrico de sus actuaciones en los Grandes Premios de Europa nos lleva a deducir que el Gran Premio de España es una verdadera selección, en la que participan todos los que fueron buenos y los que han sido mejores de la temporada nutridísima del año. Y que todos, sin excepción, reunidos, han creado lo que yo llamaría a este torneo singular que va a ver por primera vez reunidos en importancia máxima la capital guipuzcoana, el Criterium de los Ases.

París, septiembre 1934.

**"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.



# Los participantes



MOMBERGER  
Auto-Unión I

2, MERCEDES I (Caracciola)

4, BUGATTI II (Wimille)

6, AUTO-UNION I (Von Stuck)

8, ALFA ROMEO II (Varzi)

10, MASERATI (Sossietti)

12, BUGATTI esp. (Nuvolari)



DREYFUS  
Bugatti I



VON STUCK  
Auto-Unión II

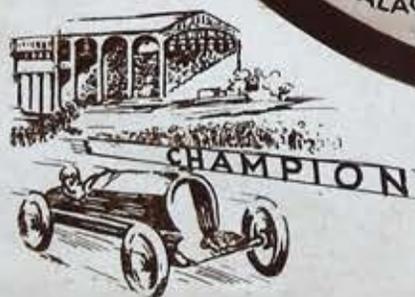


TAZIO NUVOLARI  
Bugatti esp.



BRIVIO  
Bugatti III

# CHAMPION



CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:  
FRANCISCO FLORES  
ESPINARDO - MURCIA





FAGIOLI  
Mercedes II

- 14, BUGATTI I (Dreyfus)  
16, ALFA ROMEO I (Chiron)  
18, MERCEDES II (Fagioli)  
20, MASERATI (Lehoux)  
22, AUTO-UNION II (Momberger)  
24, MASERATI (Brunet)  
26, MASERATI (Falchetto)  
28, BUGATTI III (Brivio)  
30, ALFA ROMEO (Bornjstad)



VARZI  
Alfa Romeo II



CARACCIOLA  
Mercedes I



BRUNET  
Maserati



LEHOUX  
Maserati



CHIRON  
Alfa Romeo I

El número que ha correspondido en el sorteo a cada concurrente va pintado en los coches

VENTA

# motorismo



Los deportes exigen gasto de energías y una buena compensación alimenticia. Lleve consigo Galletas Chiquilín. Elaboradas con yemas, mantequilla y otros productos puros. Muy nutritivas y sabrosas.

Saboree también las rondas MARÍA ARTIACH, finas y crujientes.



# CHIQUILÍN

PAQUETE DE 200 GRAMOS, UNA PESETA



Sawa  
1934

¡AUTOMOVILISTAS!...  
 AÑADID A LA GASOLINA EL  
 ANTIDETONANTE NACIONAL

# POSMOL

Su motor no "picará", obteniendo máximo  
 RENDIMIENTO y SUAVIDAD con una sensible  
 ECONOMIA DE COMBUSTIBLE

Postes de Servicio (Zona Norte):

San Sebastián: Estación Easo.	Bilbao: Garages RAG.
Idem: Garage Moderno.	Pamplona: Garage Doria y Cía.
Tolosa: Garage Moderno.	Idem: Unsain Hermanos.
Vitoria: Gran Garage Universal.	Logroño: Garage Renault.

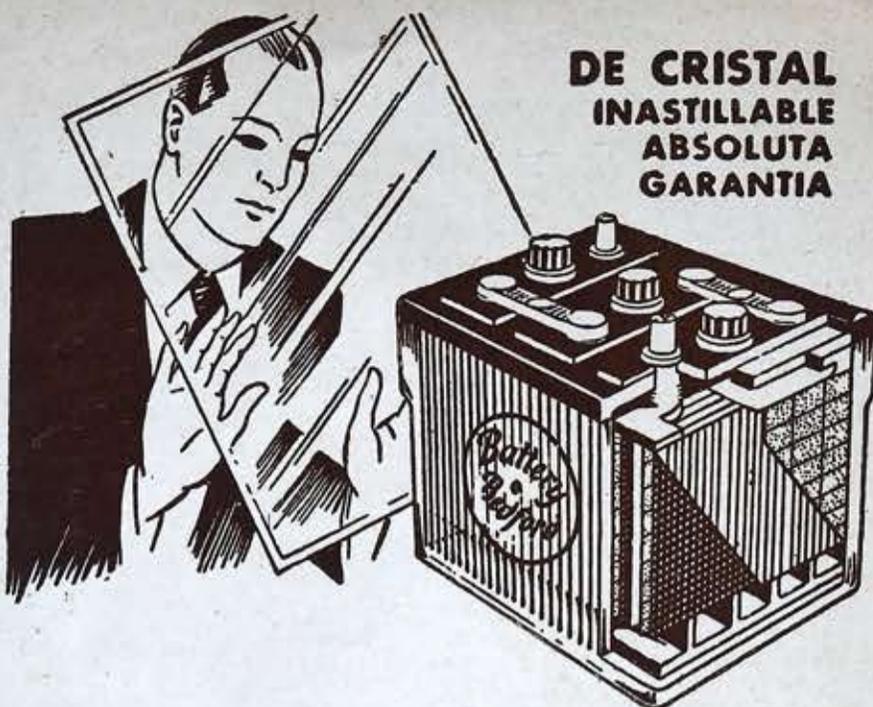
## CADENAS COVENTRY Y RENOOLD



silenciosas  
 y de rodillos  
 para automóviles  
 camiones y  
 motocicletas de  
 todas las marcas.

Grandes  
 existencias

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:  
**AUTOCESORIOS**  
**HARRY WALKER**  
 SOCIEDAD ANÓNIMA  
 BARCELONA MADRID VALENCIA  
**PIETRO NENCIOLI (CASA FIS)**  
 BARCELONA VALENCIA 237



DE CRISTAL  
 INASTILLABLE  
 ABSOLUTA  
 GARANTIA

Unico Acumulador con caja de Cristal que permite ver el interior indicando el nivel de los líquidos y su funcionamiento. Construida por nuevos procedimientos y Doble Separador da el Doble rendimiento en Duración, Potencia, Luz y Seguridad. Adóptela y se convencerá de que es la mejor.

## BATERIA **BEDFORD**

Distribuidor General: Juan Martínez Santisteban  
 Cortes, 418 - Barcelona



ROGORA  
 Vencedor de la Vuelta a  
 Cataluña.

CAÑARDO  
 Ganador del Campeonato  
 de Cataluña.

LOS DOS CON CICLOS

## LAZARO

Rambla de Cataluña, 106  
 BARCELONA

# 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	78,898	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	167,564	144,291	126,695	112,923	101,852	92,758	85,155	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	118,505	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	74,308	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

## ASCENSIO LASARTE

GUARDA-MUEBLES--NUEVA CONSTRUCCION  
CABINAS INDEPENDIENTES

AGENCIA GENERAL DE TRANS-  
PORTES-WAGONES CAPITONNES

TRASLADO DE MUEBLES Y TODA CLÁSE DE MERCAN-  
CIAS DENTRO Y FUERA DE LA POBLACION

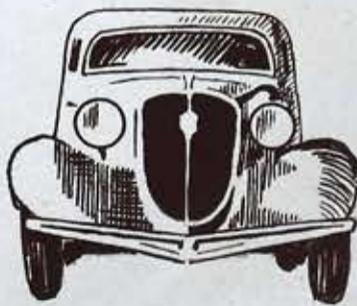
Oficinas: Alfonso VIII, 6  
SAN SEBASTIAN

Telegramas: Ascensio Lasarte  
eléfono, 10-00-3

## Garage Cantábrico

JAULAS Y CABINAS INDEPENDIENTES

Taller de reparaciones  
Autos Studebaker



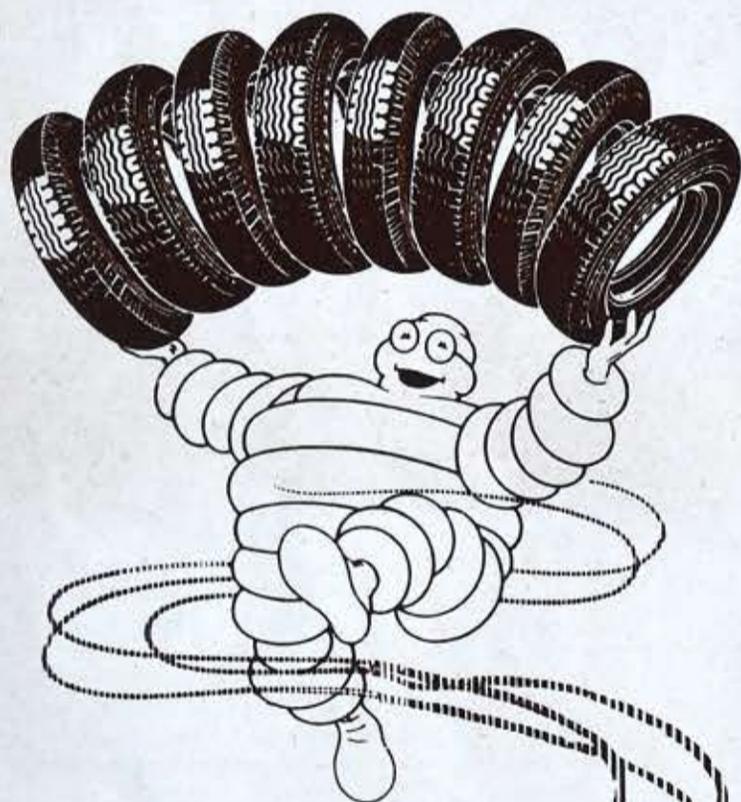
San Francisco y Bermingham  
Teléfono 1-23-75

BARRIO DE GROS  
SAN SEBASTIAN

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

# Michelin fabrica en España

## SUS NEUMATICOS



**Superconfort**



**Confort gigante**

# La temporada de carreras de 1934

UNA temporada extraordinaria esta de 1934. Desde comienzos de la primavera puede decirse que no ha transcurrido un solo domingo sin una gran carrera de automóviles en Europa. Se crean nuevos circuitos, consecuencia de la gran atracción que representan estas manifestaciones, y el calendario es por demás copioso. A continuación publicamos un resumen de las principales carreras de velocidad disputadas en la temporada en el Continente. Nos hemos referido sólo a las que presentaban, por disputarse en circuito cerrado y por sus características, analogía con el Gran Premio de España, lo que permitirá al lector aficionado—como todo deportista—establecer un pronóstico y hacer el cálculo del "papel" ante la formidable competición del Circuito de Lasarte.

**El Gran Premio de Mónaco fué a principios de temporada. El primer gran triunfo del joven Guy Moll.**

La "carrera en la ciudad", el Gran Premio de Mónaco, es una de las pruebas automovilistas de velocidad más originales. Se desarrolla en plena ciudad de Montecarlo en un circuito de corto radio, que pasa por bulevares, plazas, calles y muelles, y sube y baja del puerto a la ciudad y de la ciudad al puerto, por paseos asfaltados, zigzagueando entre curvas violentas. Para cubrir los 318 kilómetros de que consta el Gran Premio,



El Gran Premio de Montecarlo, la más clásica de las "carreras en la ciudad". La salida de 1934.

es preciso cubrir 100 veces el enrevesado circuito.

En el Gran Premio de Mónaco, primera de las grandes pruebas internacionales del año, se presentaban los

coches de carreras sometidos a la nueva fórmula. Se ha corrido a menor velocidad que en años anteriores, y esto podría hacer suponer que los coches son menos rápidos..., cuando su-

cede todo lo contrario: que el especialísimo trazado de este circuito hace impracticables las elevadas velocidades de que son capaces los coches.

Todos los "ases" europeos del volante estaban en la carrera, cuyas dificultades naturales se han visto aumentadas por la lluvia caída la víspera de la misma, y que mezclada al alquitrán recién desparramado en algunos puntos del recorrido y a algunas manchas de aceite dejadas por los coches en los entrenamientos, ha puesto el pavimento escurridizo y peligroso.

El triunfo fué para Guy Moll, el mozo argelino, de veintitrés años, que en los albores de la temporada lograba sus primeros laureles internacionales... ¡Quién iba a pensar que esos laureles no habían de ceñir sino unos meses su cabeza joven!

A la salida, Chiron tomó el mando, conocedor del terreno que pisaba. Sabía que, de no sobrevenir accidente, lograría sostenerse siempre en cabeza en un circuito donde es casi imposible "pasar". Nadie le pasó, en efecto. Detrás de él iban, rezagándose o desapareciendo, los más temibles contrincantes (la terrible prueba a que se sometía a los frenos influía en la mayoría de las retiradas). Etancellin derrapaba en un viraje y partía una rueda de su coche, salvándose de un accidente por serenidad y dominio.

Sin embargo, Chiron no había de ganar. Sufrió un despiste al salir de una calle y su coche se incrustó en los sacos de arena. Antes de que saliera del atolladero, enderezó y reanudó la



Gran Premio de Montecarlo. El coche de Chiron se incrustó en los sacos de arena. Este accidente le costó perder un triunfo que parecía seguro.

marcha; le adelantó su compañero de equipo, Guy Moll.

Resultado:

- 1.° Guy Moll (Alfa Romeo), 3 horas 31 minutos, para 318 kilómetros. Velocidad media, 90,192 kilómetros por hora.
- 2.° Luis Chiron, 3 h. 32 m. 33 s.
- 3.° René Dreyfus, a una vuelta.
- 4.° Marcel Lehoux; 5.°, Tazio Nuvolari; 6.°, Varzi.

**Varzi, triunfador en el X Premio de Alejandría (Copa Bordino).**

Una carrera "corta" en un circuito pequeño. Algo así como una prueba velodromesca con eliminatorias y final. Se esperaban emociones de esta carrerita de principios de temporada, pero... no tantas ni de tan grueso calibre. La lluvia se encargó de proporcionarlas hasta la nota trágica. Porque el circuito, de sólo ocho kilómetros de "cuerda", resultó terriblemente peligroso a consecuencia del agua que cayó desde el primer momento.

La prueba constaba de dos eliminatorias de 64 kilómetros, y de una final de 120 kilómetros. En la primera eliminatoria participaban Chiron, Nuvolari, Tadini, etc., y con ellos, Pedrazzini, un corredor de segunda fila, pero una gran promesa. Un derrapazo en una curva proyectó a su coche contra un árbol, y el accidente tuvo consecuencias fatales e inmediatas. Esta primera serie la ganó Chiron, delante de su compañero Tadini. Nuvolari se limitó a entrar en puesto suficiente para disputar la final. La final fué un

verdadero duelo entre Varzi, jefe circunstancial del grupo Ferrari, y Nuvolari; duelo que terminó con la eliminación de Nuvolari en circunstancias que pudieron ser trágicas.

El propio Nuvolari ha contado así el episodio: "Las gomas de mi coche, demasiado lisas, patinaban. Di la primera vuelta en quinta posición, a la derecha de Varzi. Frente a las tribunas ataqué y pasé a Varzi; quise pasar a Trossi y entré demasiado fuerte en una curva, y mi coche dió un bandazo; Varzi, sin poder desviarse, tocó con su coche el mío, que dió la vuelta, cogiéndome debajo." Nuvolari fué hospitalizado con la pierna izquierda y tres costillas rotas. El accidente había de tener consecuencias desagradables para el gran corredor, que veía frustrada desde el principio su temporada de 1934.

Resultado:

- 1.° Varzi (Alfa Romeo), los 120 kilómetros en 52 minutos 36 segundos. Velocidad media, 136,888 kilómetros.
- 2.° Chiron (Alfa Romeo), 52 m. 37 s. 1/5.
- 3.° Tadini (Alfa Romeo), 64 m. 37 s.
- 4.° Comotti; 5.°, Hughes Clifford.

**Chiron revalidó su triunfo en el Gran Premio de Marruecos.**

El Gran Premio de Marruecos, disputado en el circuito de Casablanca, fué ganado también este año por Luis Chiron, destacado.

Resultado:

- 1.°, Luis Chiron (Alfa Romeo), 2

h. 55 m. 42 s. Velocidad media, 130,512 kilómetros por hora.

2.°, Etancellin (Maserati), 60 vueltas, en 2 h. 56 m. 32 s.

3.°, Lehoux (Maserati), 59 vueltas, en 2 h. 56 m. 23 s. 4/5.

**Doble triunfo de los volantes franceses en el circuito berlinés del Avus.**

Las carreras alemanas tenían esta temporada un interés especial, nacido de las esperadas demostraciones de la industria del país. De ahí la enorme expectación despertada por el Gran Premio del Avus, disputado en el famoso circuito rutero próximo a Berlín.

Pero esas demostraciones no pudieron realizarse sino a medias. Mercedes, que había brillado en los entrenamientos, no encontró que sus coches estuvieran completamente a punto, dadas las condiciones en que iba a desarrollarse la carrera, y tomó la decisión heroica y juiciosa de abstenerse. En cuanto a los Auto Unions, tuvieron fallos perfectamente explicables en una primera salida. Y otro tanto les sucedió a los Zollers, que en idénticas circunstancias participaron en la prueba reservada a los 1.500 c. c.

Porque el Gran Premio del Avus comprendía dos categorías.

La lluvia pertinaz y copiosa estuvo a punto de dar al traste con la carrera. Precisamente antes de la salida de los coches grandes cayó una granizada que dejó el circuito en muy malas condiciones. Se llegó a estudiar la conveniencia de la suspensión, pero al fin se demoró la salida algunos minutos, y fué posible correr. No obstante, la lluvia molestó a los co-

rredores durante todo el recorrido, e hizo un frío intenso.

La carrera de coches de litro y medio la ganó Pierre Veyron, renovando su triunfo del año pasado, en cabeza de salida a llegada, y con un magnífico promedio de 182 kilómetros por hora.

En la prueba de coches grandes reapareció Nuvolari después de su accidente de Bordino. Naturalmente, no pudo correr normalmente, pues no se hallaba completamente repuesto; pero aguantó toda la carrera y se clasificó en quinto lugar.

Von Stuck tomó la cabeza y cubrió la primera vuelta a 206 kilómetros por hora. Le seguía el "trío Ferrari": Chiron, Varzi y Moll, por este orden. Moll adelantó a sus compañeros (llevaba el coche más rápido de la "cuadra"), y en la undécima vuelta quedó en cabeza, al detenerse Von Stuck para cambiar de neumáticos y provisionarse de esencia. Como Moll no tuvo que detenerse nunca no perdió ya su privilegiada posición. Varzi le siguió. Stuck y Chiron habían abandonado.

Resultado:

- 1.° Guy Moll (Alfa Romeo), los 294 kilómetros en 1 hora 26 minutos 2 segundos. Velocidad media, 205,300 kilómetros por hora.
- 2.° Varzi (Alfa Romeo), 1 h. 27 m. 30 s. Velocidad media, 201,800 kilómetros.
- 3.° Momberger (Auto Union), 1 h. 27 m. 48 s.
- 4.° Lord Howe; 5.°, Nuvolari.

Categoría 1.500 c. c.:

- 1.° Pierre Veyron (Bugatti), 1 ho-

**PIDA A COPPEL CONCESIONARIO UNICO PARA ESPAÑA DEL RELOJ DE FAMA MUNDIAL**

# VULCAIN

SU CATALOGO ILUSTRADO QUE SE REMITE GRATIS A PROVINCIAS



**Reloj indispensable para deportistas**

N.° 812.235. - Reloj de caballero con elegante pulsera de cuero, caja de acero inoxidable, marca VULCAIN 200 ptas.

**COPPEL, S. A.**



**Reloj de bolsillo**

N.° 2.235.335. - Reloj de esfera plateada, números en esmalte sobre el bisel, cronometro VULCAIN. 675 ptas.

**COPPEL, S. A.**

**COPPEL, S. A. FUENCARRAL, 15 MAYOR, 6 - MADRID**

Deseo se me remita gratuitamente el catálogo ilustrado de los relojes de fama mundial "VULCAIN"

Nombre: .....

Calle..... núm..... población..... provincia.....

ALFONSO

ra 4 minutos 36 segundos. Velocidad media, 182,700 kilómetros.

2.º Bugaller (Bugatti), 1 h. 5 m. 9 s. Velocidad media, 181 kilómetros.

3.º Conde de Castelbarco (Maserati), 1 h. 8 m. 8 s.

**El IX Gran Premio de Perona.**

Coincidiendo con el Gran Premio del Avus esta carrera reunió, no obstante, una inscripción numerosa, aunque de menos importancia. Constaba también de dos categorías, con arreglo a la cilindrada.

**Resultado:**

**Categoría de 1.500 c. c.:**

1.º Decaroli (Bugatti), los 195 kilómetros 300 metros en 1 hora 45 minutos. Velocidad media, 110,059 kilómetros por hora.

2.º Girod (Salmson), 1 h. 47 m. 32 s.

3.º Mme. Rosa Itier (Bugatti), 1 h. 48 m. 41 s.

**Categoría de más de 1.500 c. c.:**

1.º Falchetto (Maserati), los kilómetros 195,300, en 1 h. 31 m. 53 segundos. Velocidad media, 127,517 kilómetros por hora.

2.º Sommer (Alfa Romeo), 1 h. 33 m. 32 s.

3.º Brunet (Bugatti), 1 h. 36 m. 26 s.

**Bill Cummings ganó el Gran Premio de Indianápolis.**

El Gran Premio de Indianápolis se corre invariablemente el día 30 de mayo, fecha conmemorativa en los Estados Unidos. Es una de las más famosas carreras del Mundo; desde luego, la de mayor resonancia de cuantas se celebran en los Estados Unidos, donde existe un *sport* automovilista activo y prestigioso, pero demasiado abundante en manifestaciones exclusivas y espectaculares. Aunque Indianápolis se separa también de las normas que en Europa reglamentan los grandes premios automovilistas, su carrera de 500 millas es universalmente famosa y suscita el interés de todo el Mundo. Hay motivos para ello, porque la carrera es archiclásica. Se corría este año por vigésimosegunda vez, y es la única del Mundo que durante tan largo período se ha desarrollado siempre en el mismo escenario: la famosa pista de madera destinada, puede decirse exclusivamente, a este gran premio anual.

No se crea, por lo dicho más arriba, que la reglamentación de la carrera de Indianápolis es una cosa anárquica, ni mucho menos. Hay un límite de cilindrada (6 litros) y de peso (885 kilos), así como de consumo: 210 litros de carburante y 30 litros de lubricante (253 litros de carburante para los motores de dos tiempos).

La dotación en premios es sencillamente fastuosa: un total de cerca de un millón de pesetas, de las cuales, 300.000 al primero. Con este atractivo y con la holgura del reglamento la inscripción es, naturalmente, enorme. Unas demostraciones de suficiencia y unas pruebas previas de velocidad sirven de eliminatoria de coches y conductores. Este año, de 53 corredores sólo 30 tomaron la salida. De todas maneras es un número...

Una carrera de este tipo forzosamente ha de abundar en incidentes. Este año no fueron, sin embargo, tan trágicos como el año pasado. La carrera se llevó desde el principio a un tren disparatado. Condujo Rose, que luego cedió el paso a Bill Cummings, que había de ser ganador en un tiempo "record". El tren de la carrera desbarató, naturalmente, las aspiraciones de una gran mayoría y del nutrido "campo" mencionado; solamente terminaron 13 corredores.

**Resultado:**

1.º Bill Cummings, las 500 millas (804 kilómetros) en 4 horas 48 minutos 25 segundos. Velocidad media, 168,277 kilómetros ("record").

2.º Murray Rose, 4 h. 48 m. 28 s.

3.º Lou Moore.

**El I Gran Premio de Montreux (Suiza).**

Una de las características de la temporada de 1934 en Europa será

la reanudación de las organizaciones en Suiza. La primera de ellas ha sido el Gran Premio de Montreux, disputado en un circuito "urbano" del tipo de Montecarlo y Niza. La longitud de este nuevo circuito es de 3.320 metros, y este I Gran Premio se desarrollaba en 90 vueltas (300 kilómetros). Los organizadores, apoyados por las autoridades del país con finalidades de "atracción de forasteros" (con el subsiguiente reclamo gratuito que significa la organización de estas manifestaciones para las ciudades que aspiran a ser centros de turismo), se aseguraron la participación de una buena docena de "ases" que dieron a esta inauguración un brillo extraordinario.

Por las características del circuito, los conductores se veían obligados a cultivar la acrobacia y a poner a toda prueba las calidades de sus frenos. Philippe Etancelin, el fogoso corredor francés, dió a la carrera la mayor animación. Estuvo en cabeza durante 70 vueltas, resistiendo los ataques de la formidable coalición Ferrari (Varzi, Guy Moll, Trossi en la ocasión) y... los peligros que representaba un funcionamiento insuficiente de los frenos a partir de la vuelta 50. En la vuelta 71, sin embargo, tuvo que inclinarse ante el *rush* del conde Trossi, que ya conservó la primera posición hasta el final y ganó..., pero sólo por unos segundos de diferencia sobre Etancelin, que si es cierto que



La salida para el Gran Premio del Avus. Los bólidos, bajo la lluvia.



existen victorias morales, se habrá apuntado como tal esta carrera del I Gran Premio de Montreux.

**Resultado:**

- 1.º Conde Trossi (Alfa Romeo), 2 horas 57 minutos 25 segundos. Velocidad media, 101,060 kilómetros por hora.
- 2.º Ph. Etancellin (Maserati), 2 h. 57 m. 43 s.
- 3.º Varzi (Alfa Romeo), 2 h. 58 m. 18 s.

**Triunfo de Mercedes en el Gran Premio Eiffel en Nurburg-Rhin.**

El primer gran triunfo de la industria alemana en este año de su reparación en el campo de batalla de las carreras lo obtuvo Mercedes precisamente en Alemania, en el Gran Premio Eiffel, corrido en el difícilísimo y duro circuito de Nurburg. El segundo puesto correspondió a otro coche alemán de los de nueva creación (Auto-Union). La lucha fué emocionante y severa, y en ella intervino Chiron, jefe del "pedazo" de equipo Ferrari que había sido enviado a esta carrera. Formaba también parte de ese grupo el segundo Tadini, que no hizo ningún papel, y Lehoux, a quien los organizadores rechazaron la inscripción no se sabe ciertamente por qué.

Chiron no fué un enemigo fácil de los alemanes corriendo en su casa, porque conoce bien ese circuito; solamente al final se inclinó ante sus dos formidables contrincantes, Brau-

chitsch y Stuck, que luchaban entre sí.

El éxito de los coches blancos fué acogido jubilosamente en Alemania; todo el mundo se felicitó de la vuelta a las carreras de esta industria, decisión que no se había tomado sino después de profundos estudios que condujeron a realizaciones admirables.

**Resultado:**

- 1.º, Von Brauschitsch (Mercedes), los 342,150 kilómetros, en 2 h. 47 minutos 36 s. Velocidad media, 122,560 kilómetros por hora.
- 2.º, Hans von Stuck (Auto-Union), 2 h. 48 m. 56 s.
- 3.º, Luis Chiron (Alfa-Romeo), 2 horas 53 m. 20 s.

**Aguiles Varzi triunfó en el Gran Premio Peña Rhin (Copa Barcelona).**

El V Gran Premio Peña Rhin (II Copa Barcelona) tuvo por escenario el circuito del parque de Montjuich, en el que se habían introducido algunas reformas, que tendían a hacer más suaves algunos virajes y a ensanchar la pista en algunos parajes. Los organizadores consiguieron una inscripción muy nutrida, entre la que destacaba la presencia (que venía a aumentar el interés nacional de la carrera) de algunos corredores españoles; de ellos, Palacio y Villapadierna obtuvieron sendas clasificaciones honoríficas. Estaba también inscrito Peter de Paolo, el americano que en Europa no había logrado aún la consagración

de los méritos que indudablemente posee (que no es grano de anís ser dos veces ganador del Gran Premio de Indianápolis); pero en los entrenamientos de la vispera, precisamente en el último instante, tuvo la desgracia de despistarse y proyectar su coche contra un farol; resultó herido, por fortuna no de gravedad extrema.

Corría Nuvolari, todavía repuesto a medias de las consecuencias de su accidente, y aunque empezó con muchos bríos, pronto tuvo que inclinarse ante el formidable triunvirato de los Ferrari: Varzi, Chiron y Lehoux. El monegasco condujo al principio a buen paso; en la vuelta 18 le relevó Varzi; Lehoux, asegurado el tercer puesto, se limitó a sostenerse. Nuvolari, después de varias paradas ante su "stand", decidió abandonar. No hubo ya lucha en la carrera; pero el tren no disminuyó por ello. Se batieron los "records" anteriores, como era de esperar, después de las reformas del circuito. Chiron dió una vuelta a 106,612 kilómetros, promedio verdaderamente notable en un circuito con curvas y con elevados desniveles.

**Resultado:**

- 1.º, Aquiles Varzi (Alfa Romeo), 2 horas 33 m. 6 s. Velocidad media, 103,988 kilómetros por hora.
- 2.º, Luis Chiron (Alfa Romeo), 2 horas 34 m. 23 s.
- 3.º, Marcel Lehoux (Alfa Romeo), 2 h. 35 m. 19 s.
- 4.º, Joaquín Palacio (Maserati), a cinco vueltas.
- 5.º, Juan Zanelli (Alfa Romeo).

**El equipo Ferrari triunfó en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia.**

El más clásico de los Grandes Premios europeos es, sin duda, el del Automóvil Club de Francia. La edición de este año en el autódromo-circuito de Linas-Monthlery tenía una significación especial, que nacía de la presencia en él de la industria alemana. Todo el mundo recordaba las sensacionales victorias de los Mercedes en el Gran Premio francés en otras épocas; victorias que han quedado como acontecimientos históricos en el palmarés de la prueba. Este año estaban, pues, los alemanes otra vez en Francia... Los resultados no fueron los que a un lado del Rhin se esperaban y al otro se temían. No triunfaron los alemanes, aunque cierto es que tampoco triunfaron los franceses, representados por Bugatti, cuyos nuevos motores no estaban todavía completamente a punto para intervenir de una manera activa en la contienda.

Fué ésta bellísima en su corta duración. Los 100.000 espectadores que presenciaron la carrera tuvieron ocasión de asistir a una lucha violenta y feroz, desencadenada desde el primer momento por decisión de Luis Chiron. Tomó éste el mando del grupo a un tren fortísimo, perseguido por los alemanes Caracciola, Fagioli y Von Stuck. En la tercera vuelta, Von Stuck se puso en cabeza. Pero Chiron, naturalmente, no se entrega y la batalla continúa. Los coches alemanes están todavía a falta de puntualizar

**b o m b o n e s**

**ELOSREGUI**  
**TOLOSA**  
**(GUIPUZCOA)**

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



Las XXIV Horas de Le Mans, la archiclásica prueba de resistencia. A la señal de salida...

algunos detalles técnicos, que han de ser decisivos en una carrera llevada tan velozmente. Se está batiendo y rebatiendo el "record" de la vuelta, elevándose a promedios de 145 y 146 kilómetros, para quedar finalmente en 147,110 kilómetros por hora (Chiron). El coche de Von Stuck tiene que cambiar de neumáticos; sufre la rotura del depósito del aceite. Chiron queda en cabeza en la vuelta décima. Le da luego la batalla Fagioli, con Mercedes; mientras que detrás de ellos Caracciola se la da a Varzi. Pero Fagioli y Caracciola abandonan... A media carrera quedan sólo seis coches en pista. Los dos primeros lugares están asegurados para los representantes de la "scuderia" Ferrari; en tercera posición queda Von Stuck, pero por poco tiempo; porque finalmente también pasa a formar parte del enorme grupo de retirados, en el que se encontraba desde las primeras vueltas Nuvolari.

La media general de la carrera, que ha sido hasta su mitad de 139,645 kilómetros, desciende al desaparecer la lucha a 136.

#### Resultado:

- 1.º, Luis Chiron (Alfa Romeo), los 500 kilómetros, en 3 h. 39 m. 14 s. Velocidad media, 136,881 kilómetros por hora).
- 2.º, Varzi (Alfa Romeo), 3 h. 42 minutos 31 s. 9/10.
- 3.º, Trossi-Moll (Alfa Romeo), 3 horas 43 m. 23 s.
- 4.º, Robert Benoist (Bugatti).



... los conductores cruzan corriendo la carretera para ocupar sus coches y ponerlos en marcha.

#### Chiron ganó el Gran Premio del Marne.

A ocho días de intervalo, Chiron volvió a triunfar, adjudicándose el Gran Premio del Marne, disputado en el circuito de Reims, de 7.826 metros de desarrollo. En un momento dado se creyó que ésta sería la carrera de desquite de Nuvolari; pero, una vez más, el valeroso Tazio se vió entorpecido en su marcha por averías que le obligaron a abandonar. El equipo Ferrari se quedó sin enemigos, no obstante lo cual se siguió corriendo a buenas velocidades, para terminar las 64 vueltas a un excelente promedio.

#### Resultado:

- 1.º, Luis Chiron (Alfa Romeo), los 500,864 kilómetros, en 3 h. 25 m. 51 segundos. Velocidad media, 145,984 kilómetros por hora.
- 2.º, Guy Moll (Alfa Romeo), 3 h. 30 m. 27 s.
- 3.º, Aquiles Varzi (Alfa Romeo), a dos vueltas.
- 4.º, Hamilton (Maserati), a tres vueltas.
- 5.º, Lord Howe (Bugatti), a cinco vueltas.
- 6.º, Soffietti (Alfa Romeo), a cinco vueltas.

#### El circuito de Albi.

En el circuito de Albi se desarrollaron diversas pruebas. La carrera

La II Copa Barcelona (Gran Premio Peña Rhin) llevó al Circuito de Montjuich a un buen lote de "ases". La salida.



reservada a coches de litro y medio se disputaba sobre 18 vueltas al circuito y fué ganada por Veyron. La carrera de coches grandes la ganó el inglés Featherstonaught sobre Maserati.

**Resultado:**

Categoría de 1.500 c. c.:

- 1.º, Veyron (Bugatti), los 160,398 kilómetros, en 1 h. 14 m. 48 s. Velocidad media, 128,644.
- 2.º, Abad (Bugatti).
- 3.º, Durand (Bugatti).

Categoría de más de 1.500 c. c.:

- 1.º, Featherstonaught (Maserati), los 267,330 kilómetros en 1 h. 52 minutos 3 s. Velocidad media, 143,144 kilómetros por hora.
- 2.º, Hamilton (Maserati), 1 h. 54 minutos 30 s.
- 3.º, Veyron (Bugatti), a una vuelta.
- 4.º, Sommer (Maserati).

**Etancellin ganó el Gran Premio de Dieppe.**

El Gran Premio de Dieppe fué ganado por Philippe Etancellin. Se disputaba en eliminatorias y final. Chiron, después de haber ganado su serie, tuvo que abandonar en la final, que se disputaba sobre tiempo: dos horas. Etancellin y Lehoux sostuvieron una cerrada lucha.

**Resultado:**

- 1.º, Philippe Etancellin (Maserati), 241,928 kilómetros. Velocidad media, 120,964 kilómetros.
- 2.º, Marcel Lehoux (Alfa Romeo), 238,751 kilómetros.

- 3.º, Lord Howe (Maserati), 236,466 kilómetros.
- 4.º, Rose Richards (Bugatti), 236,273 kilómetros.
- 5.º, Penn Hughes (Alfa Romeo), 236,062 kilómetros.
- 6.º, José Scaron.
- 7.º, Mademoiselle Helle-Nice.

**Triunfo alemán en el Gran Premio de Alemania.**

El Gran Premio de Alemania, corrido en el duro circuito de Nurburg Ring, fué motivo para que los nuevos coches alemanes obtuvieran un gran triunfo, su mayor triunfo en el año de su vuelta a las actividades deportivas, tomándose un amplio desquite de la derrota que quince días antes recibieran en el Gran Premio de Francia. En efecto, la coalición Ferrari no desempeñó ningún papel en la carrera. Varzi se retiró después de la segunda vuelta, Chiron adoptó una posición secundaria, limitándose a "vivir", y Guy Moll, sin haber figurado en ningún momento entre los primeros, se retira en la séptima vuelta. Nuvolari no puede todavía intervenir en estas carreras duras y no aspira más que a clasificarse honorablemente. La lucha queda, pues, reducida a los representantes de la industria alemana, a un duelo entre Caracciola y Von Stuck, que se desarrolla emocionante sobre el circuito accidentado y difícil de 22,812 kilómetros. Von Stuck condujo al principio; en la vuelta 13, Caracciola le pasa; pero en la 14, un patinazo distancia a Caracciola y Von Stuck y su Auto-Union quedará en cabeza hasta el final, y aunque perseguido siempre de

cerca por el Mercedes de Fagioli, amainará el tren para evitar cualquier contingencia.

**Resultado:**

- 1.º, Von Stuck (Auto-Union), los 570,250 kilómetros, en 4 h. 38 m. 19 segundos. Velocidad media, 122,680 kilómetros por hora.
- 2.º, Fagioli (Mercedes), 4 h. 40 minutos 26 s.
- 3.º, Chiron (Alfa Romeo), 4 h. 46 minutos 22 s.
- 4.º, Nuvolari (Maserati), 4 h. 55 minutos 10 s.

**Trossi ganó el Gran Premio de Vichy.**

En el Gran Premio de Vichy se apuntó un nuevo triunfo el equipo Ferrari-Alfa, representado esta vez por el conde Trossi. En la final pudo creerse, hasta media carrera, que la victoria sería para Etancellin; pero entorpecimientos de freno le obligaron a ceder el paso al conde Trossi y a Whitney Straight, que ocuparon los primeros puestos.

**Resultado:**

- 1.º, Conde Trossi, los 141,420 kilómetros, en 1 h. 45 m. 44 s. Velocidad media, 80,250 kilómetros por hora.
- 2.º, Whitney Straight (Maserati), 1 h. 45 m. 49 s.
- 3.º, Etancellin (Maserati), 1 h. 46 minutos 52 s.
- 4.º, Dreyfus (Bugatti).
- 5.º, Lehoux (Alfa Romeo).

**Gran Premio de Bélgica: primer triunfo de Bugatti.**

Uno de los atractivos del Gran Premio de Bélgica de este año, disputado

sobre el circuito Spa-Franchorchamps, era la esperada participación de los alemanes. Sin embargo, ni Mercedes ni Auto-Union consideraron oportuno presentarse. El campo quedó reducido a siete corredores. Tampoco estuvo presente Nuvolari, vencedor en este circuito el año anterior. La lucha quedaba reducida a la cuadra Alfa-Ferrari, representada por Chiron y Varzi contra los Bugatti llevados por Brivio, Benoist y Dreyfus. Chiron partió en cabeza a buen paso, seguido de Varzi, y ambos dominaron pronto la situación, haciendo presumir un nuevo y doble triunfo de la "scuderia", cuando en la vuelta 14, Chiron derrapa a causa de la lluvia y se desista, saliendo despedido, afortunadamente sin consecuencias extraordinariamente graves. Queda sólo Varzi en cabeza, pero atacado por Dreyfus, que llega a batir el "record" de la vuelta que estaba en poder de Nuvolari desde el año pasado, con 148,587 kilómetros de promedio; Dreyfus cubre los 14,900 kilómetros del circuito a kilómetros 154,655... No obstante lo cual, Varzi conserva una ventaja que llega a ser de dos vueltas; pero en la vuelta 28, el único Alfa sufría entorpecimientos técnicos que finalmente le obligaban a abandonar, y los Bugatti quedaban dueños del campo y lograban, después de tres años, un triunfo en un Gran Premio.

**Resultado:**

- 1.º, Dreyfus (Bugatti), los 596 kilómetros, en 4 h. 15 m. 3 s. Velocidad media, 139,861 kilómetros.
- 2.º, Brivio (Bugatti), 4 h. 16 m. 54 segundos 4/5.

# asegure Vd. su automóvil en..

Lanister

**GARIBAY, 15**  
**TEL 31-20**  
**- SAN SEBASTIAN -**

## COMPANIA VASCONGADA DE SEGUROS Y REASEGUROS

**INCENDIOS:**  
**ACCIDENTES:**  
**TRANSPORTES:**



El autódromo de Linas Monthlery, durante la carrera del Gran Premio de Francia, que ganó Chiron.

- 3.º, Sommer (Maserati), 4 h. 18 minutos 27 s.
- 4.º, R. Benoist (Bugatti).
- 5.º, Montier (Ford).

**Triunfo de Fagioli (Mercedes) en la Copa Acerbo (Circuito de Pescara).**

Esta vez el triunfo alemán correspondió a Mercedes, y en territorio italiano; cierto que el piloto era de esta nacionalidad: Fagioli. El Circuito de Pescara tiene la dificultad de... su facilidad. Comprende una recta de

12 kilómetros, donde los corredores se entusiasman... y se pierden. Tren duro desde el principio. Lo marca Caracciola, seguido por Stuck y Varzi; pero en la segunda vuelta es Varzi el que está en cabeza; no van lejos del trío citado Moll y Fagioli. Se camina a más de 130 de media general. Varzi abandona por avería (frenos y caja de cambios). Caracciola y su compañero Fagioli están en cabeza, seguidos de Von Stuck. Nuvolari y Chiron, algo más lejos. No se repetirá el duelo alemán de Nurburg Ring, porque Von Stuck se retira en la vuel-

ta sexta. Varzi ha tomado el volante del coche de Gherzi y está en quinto puesto, detrás de Caracciola, Fagioli, Nuvolari y Chiron, mientras que Guy Moll, que se había rezagado al principio, va a velocidad creciente, adelantando lugares, labor que le facilita el abandono de Caracciola, la parada de Nuvolari y el accidente de Chiron, que al cambiar de bujías ve incendiarse su coche... y su propio "mono", resultando con heridas de consideración en el rostro. Fagioli hace una parada para aprovisionar y Guy Moll queda en cabeza, delante de

Henne y de Varzi; pero Fagioli reanuda en seguida, lo pasa. Varzi es tercero y Nuvolari cuarto. Guy Moll acelera aún más en la persecución de Fagioli, del que le separan poco más de diez segundos, y en esta lucha, al tratar de pasar a un "doblado", el argelino, lanzado a 265 kilómetros por hora (no asombre el promedio, porque en la famosa línea recta se ha cronometrado a muchos concurrentes velocidades hasta de 290,322 por hora), se despista... El accidente fatal ponía fin a la carrera—y a la vida—de un joven y formidable corredor, que este año llegaba a su consagración definitiva.

Varzi se ha rezagado; ya sólo está detrás de Fagioli, pero a distancia, Nuvolari.

**Resultado:**

- 1.º, Fagioli (Mercedes), 3 h. 58 minutos 56 s. Velocidad media, 129,568 kilómetros por hora.
- 2.º, Nuvolari (Maserati), 4 h. 3 minutos 35 s.
- 3.º, Brivio (Bugatti), 4 h. 5 m. 7 s.
- 4.º, Gherzi-Varzi, 4 h. 5 m. 27 s.

**El Gran Premio de Niza.**

Carrera acrobática y difícil; otra carrera "en la ciudad" con virajes cerradísimos, el Gran Premio de Niza reunió a gran número de "ases", entre los cuales el español Villapadierna



Una foto oportuna en el Circuito de Albi. Romani, vuelca; Hamilton salva por centímetros el obstáculo.



obtuvo una honrosísima clasificación de cuarto, que le hizo merecedor de los elogios de la crítica internacional, a la que ya había llamado la atención en anteriores actuaciones. Venció Aquiles Varzi en un tiempo "record".

**Resultado:**

- 1.º, Varzi (Alfa Romeo), los 321,400 kilómetros, en 3 h. 3 m. 10 s. Velocidad media, 105,777 kilómetros.
- 2.º, Etancellin (Maserati).
- 3.º, Trossi.
- 4.º, Villapadierna.

**El Gran Premio de Suiza y los Auto-Unión.**

El circuito de Berna ha obtenido un éxito completo de público, pese a la lluvia. Los alemanes Auto-Union, ahora a punto, se adjudican un magnífico doble triunfo. Von Stuck, en cabeza desde el principio de la carrera, es el vencedor; Momberger ocupa el segundo lugar, por escasa diferencia sobre René Dreyfus, que hizo una carrera soberbia, mientras que el equipo Ferrari aparece en segundo término. El corredor inglés Hamilton fué víctima de un accidente fatal.

**Resultado:**

- 1.º, Von Stuck (Auto-Union), los 509,600 kilómetros, en 3 h. 37 m. 51

segundos. Velocidad media, 140,350 kilómetros por hora.

- 2.º, Momberger (Auto-Union), 3 horas 37 m. 54 s.
- 3.º, René Dreyfus (Bugatti), 3 horas 38 m. 10 s.
- 4.º, Varzi (Alfa Romeo).
- 5.º, Chiron.
- 6.º, Fagioli.

**El Gran Premio de Comminges.**

El X Gran Premio de Comminges fué ganado por Comoti. El mejor tiempo del día correspondió a Lehoux, que batió el "record" de la vuelta a 158 kilómetros de promedio. El español Villapadierna se clasificó en sexto lugar.

**Resultado:**

- 1.º, Comoti (Alfa Romeo), los 385 kilómetros en 2 h. 33 m. 49 s. Velocidad media, 150,234 kilómetros por hora.
- 2.º, Zehender, 2 h. 35 m. 5 s.
- 3.º, Straight, 2 h. 36 m. 45 s.
- 4.º, Falchetto.

**Triunfo de Mercedes en el Gran Premio de Italia.**

Las trágicas consecuencias del Gran Premio de Italia 1933 incitaron a los organizadores a modificar el circuito de Monza, quitándole sus caracterís-

ticas peligrosas. Se aumentaron los virajes al trazado, con lo cual se imponía una obligada prudencia a los conductores y un trabajo extraordinario a los frenos. Después de una salida en cabeza de Fagioli, Von Stuck tomó el mando, seguido de Caracciola a pocos segundos. A media carrera las posiciones de los dos primeros no se habían alterado, pero entonces se verificaron las paradas para aprovisionar, y el coche de Caracciola, conducido a la sazón por Fagioli, salió con veinticuatro segundos de ventaja sobre Von Stuck; éste para poco después y le releva en el volante Leningen, que antes había abandonado. Fagioli se mantiene en cabeza y la lucha para el segundo puesto entre Trossi y Leningen se resuelve finalmente en favor del alemán.

**Resultado:**

- 1.º, Caracciola-Fagioli (Mercedes), 500 kilómetros en 4 h. 45 m. 47 s. Velocidad media, 105,175 kilómetros por hora.
- 2.º, Stuck-Leningen (Auto-Union), a una vuelta.
- 3.º, Trossi (Alfa Romeo), a dos vueltas.
- 4.º, Nuvolari (Maserati), a tres vueltas.
- 5.º, Comoti - Marinoni (Alfa Romeo), a tres vueltas.
- 6.º, Chiron (Alfa Romeo), a cuatro vueltas.

**¿HACEIS DEPORTE?**

Visítad o pedid catálogo a la

**CASA DIEZ**

MANUFACTURA DE ARTICULOS PARA TODA CLASE DE DEPORTES

FUTBOL, BOXEO, RUGBY, TENIS, DEPORTE DE NIEVE, HOCKEY, ATLETISMO, PIRAGUISMO, NATACION, GOLF, BASKET, HANDBALL, BOLLLEYBALL, APARATOS DE REMAR, ETCETERA.

Especialidad en construcción y montaje de gimnasios. Pidan presupuestos.

Proveedores de los importantes clubs deportivos y entidades oficiales.

Toledo, 58, Madrid. Tel. 71345

**RADIO**

AL POR MAYOR

**"SUPREMO"**

ALTA CALIDAD

Onda normal y larga

**"ADMOS"**

Superheterodinos baratísimos FONOGRAFOS Y RADIO AL POR MAYOR Y DETALL

Pidan catálogos a

**I. CARMONA**

COLON, 15.—MADRID

**M. GUISERIS**

Grabador, medallas deportivas.

41, Montera, 41, Madrid

**SAN SEBASTIAN**

**Hotel María Cristina**

La suprematie de l'élégance et du confort

200 chambres avec salle de bains et téléphone

PRIX RAISONNABLES

**Bolsa Automovilista AGUSTIN IZAGUIRRE**

Miracruz, 22 - Teléfono 10.951  
SAN SEBASTIAN



PIRELLI

MICHELIN

FIRESTONE-HISPANIA

DUNLOP

RECAMBIOS

**STINUS**

FUNDADA EN 1893



**GARAJE**

Capacidad, 200 coches.

Engrase a presión.

Reparaciones.

**CARROCERIA**

Guarnecido: Pintura Duco.

**SAN SEBASTIAN**

Gloria, 3.-Carquizano, 3 y 5.-Teléfonos 10235 y 10350

# ¿Conduce Ud. su coche?

REPORTAJE A 80 POR HORA, por "ANGELO". Fotos CONTRERAS Y VILASECA

FAUSTINO BRETA-  
ÑO EL IRRESISTIBLE  
ACTOR COMICO



veces que hasta te echan perras de los balcones.

\*\*\*

—Pues ¿y la moda que han "sacado" ahora los guardias, que no te dejan tocar la bocina, para que no se despierten los niños? "Tíes" que ir sacando la cabeza y avisando muy

fino: "¡Chist! ¡Chist! ¡Caballero! ¡Caballero! ¡A ver, el de la gorra a cuadros! Sí, "usté". ¿"Tie" "usté" la bondad de "desapartarse", que vamos a pasar yo y éste?"

A veces, se "desaparta"; pero otras veces no se "desaparta", y entonces te lías a decirle improperios. Y viene el guardia... ¡Y también te denuncia!



—Sí, chico; conduzco que da gloria verme. Y me divierto horrores. Tengo un modelo un poco anticuado, ya lo sé; pero que es un "reló". A veces, se para, y entonces yo le levanto el "capot" y me pongo a mirarle las tripas..., y a sudar. Y cuando he "sudao" un rato caigo en la cuenta de que es que no tiene gasolina. Es una "juerga", chico. No hay más que "arrempujar" y "arrempujar" hasta que llegas a un chorro de esos de la Campsa. Un exitazo. Hay





Los pintores modernos tendrán que inspirarse en grupos como los que recoge el compañero fotógrafo en esta página.

\*\*\*

—¿No tiene usted chofer, Amparito?

—No—nos ha respondido categóricamente—. El coche lo tengo para mi recreo. Y no me gusta ir “de pasajera”.

Y ha añadido:

—Además: que dentro de mi coche—y de mi corazón—no cabe más que un hombre...



Amparito Taberner, la “vedette” madrileñísima,



es una fervorosa automovilista. Posee un coche moderno, suntuoso, de líneas tan aerodinámicas como... las propias suyas. Un coche que “hace juego” con su belleza y con su gracia.

En este acoplamiento de la belleza de la carrocería... y de la conductora está precisamente el encanto mayor del automovilismo femenino.



## "Angelillo", el popular cantador



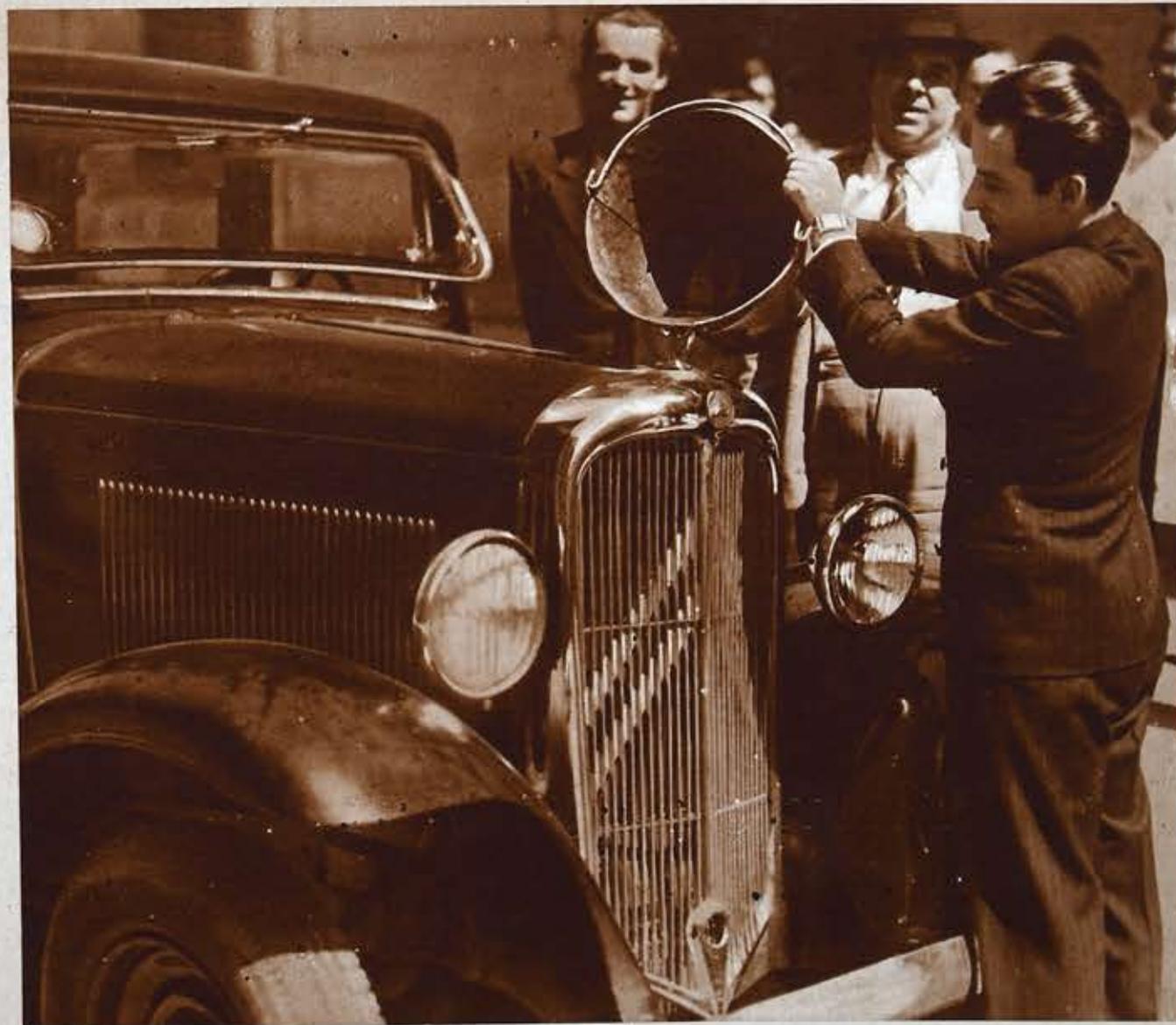
Aunque practica un arte antiguo y eterno, es un hombre de su tiempo. Le gusta conducir, y conducir de prisa, a este virtuoso del "fandangillo".

Lo malita que tú has "sío" mi coche me hace olvidar.

Haciéndolo caminar "to" lo que por ti he "sufrio", "paese" que se queda atrás.

—El coche canta—nos dice "An-

gelillo"—. Hay que poner el motor al "ralenti" y saber escuchar. El motor dice algo. En voz bajita, como



un soplo, pero en verso. ¡Y con música! ¿Usted no lo oye?

\*\*\*

—¡Y lo agradecido que es el pobre! Se ha "traído" kilómetros y kilómetros, y cuestas y más cuestas... Está que se "ajoga"... Le echa usted un "chato" en el radiador, y ¡como nuevo! ¡"Verdá" que sí?

—Terminemos con un "fandangillo" de circunstancias...

Ahí va:

Te dejó y "t'he recogió",  
Ana Maria Isabel.  
Y ahora me dejas por él  
con el corazón "partio".  
¡Eres un paso a nivell!



## Pepita Meliá y Benito Cibrián

LA ILUSTRE PAREJA ARTISTICA

—El automóvil es nuestro asueto, nuestro recreo único. En esta temporada, que no hemos dejado de trabajar un solo día, la escapatoria en el coche, a hacer unos cuantos kilómetros por el campo, nos ha dado la vida.

—Pero no crea usted...—añade Pepita—. El automóvil es otro de los motivos que tiene el marido para imponer su autoridad. El ha de conducir siempre, y una, "de mirona".

Pero Benito la convence pronto de que en el coche, como en todo, ella es la "primera".

—Si yo tomo siempre el volante es por evitarte molestias.

—Y porque te gusta.

—¡Ah! Eso... Gustarme, me gusta tanto como "Usted tiene ojos de mujer fatal", con la que hemos batido un "record" de representaciones.

\* \* \*

—¿No conocen ustedes la "panne"?



je y quedarse a los pocos kilómetros —dice Pepita.

—Algo tan espantoso como esos estrenos en que el público empieza a patear desde el primer acto—confirma Benito, al paso que agita la mano, en la que están enhiestos el meñique y el índice.

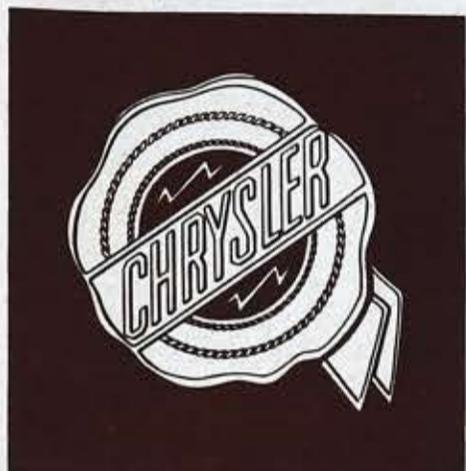
—¿La... qué?

—La "panne", la avería...

—¡Ah, no! Ni Dios lo quiera. Debe ser horrible eso de salir de via-

# SEIDA, S.A.

DISTRIBUIDORES PARA ESPAÑA DE LOS  
AUTOMOVILES



CHRYSLER  
PLYMOUTH  
DODGE  
DE SOTO  
ADLER  
8 y 11 HP.



CAMIONES  
DODGE y FARGO

AGENTES EN TODAS LAS PROVINCIAS



**BILBAO**

Rafael Fernández Rojo

GRAN VIA, 34

**SAN SEBASTIAN**

Elorrio y Zabalza Hnos.

S. L.

CALLE PINARES

**MADRID**

ESPRONCEDA, 36

SALONES DE VENTAS:

PI Y MARGALL, 14

PLAZA INDEPENDENCIA, 5

GENOVA, 11

Tina de Jarque, la hermosa "vedette" de revista



que me había trazado. Debi borrarla...

Y ya, un poco azorados, seguimos:

—¿Y qué es lo que más le gusta a usted del automóvil?

—Pues... todo. La forma elegante. Las carrocerías lindas y brillantes como zapatitos. La velocidad... Esa facultad que le da a una de poder huir lejos de los pelmazos...

—¿A quién ha mirado usted?

—Ahí..., al guardia de la porra.

Y la hermosa morena nos "tira" una sonrisa blanca y luminosa, que parece el anuncio de un dentífrico.

—¿Qué es lo que más le asusta a usted del automóvil?

—El pinchazo. ¡Oh! ¡Es horrible! Yo siempre ando comprobando que

"voy bien de ruedas", porque como ando mucho sola en el coche, me aterra la perspectiva de tener que cambiar una rueda. Y no por el trabajo que da, sino porque los hombres son tan tontos que forman corro para mirarla a una.

—¿Y eso por qué?

La "vedette" pone una cara de bobita muy graciosa, y nos contesta cantando:

Yo no lo sé:  
vuelva usted mañana  
y se lo diré.



—¿Le gusta a usted el automóvil?

—Más que un traje bonito, o que un papel de lucimiento en una obra de éxito.

—¿Sabe usted conducir?

Tina nos fulgura con la mirada enorme y brillante de sus ojazos negros.

—Caballero: ¿con quién cree usted que está hablando? Yo soy una mujer moderna, muy moderna. Mi automóvil no lo lleva nadie más que yo.

—Perdón, señorita. Era una pregunta obligada en el cuestionario

# MUEBLES

TODOS LOS  
ESTILOS  
ENTODOS LOS  
PRECIOS

TAPICERIA - DECO-  
RACION

Pídanse proyectos



LETEMENDIA y C.<sup>IA</sup>  
ZARAUZ (Guipúzcoa)

Apartado 9

Teléfono 103

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 magnotos, distribuidores,  
dínamos y baterías. Cambios de ejes a motores  
de arranque. Laboratorio com-  
pleto para verificar y  
sincronizar.

## GABRIEL COCA

AUTO-ELECTRICISTA

ACUMULADORES

**OXIVOL**  
ESPECIALES PARA  
MOTORES DIESEL  
GARANTIZADOS



Usandizaga, 12-<sup>Teléfono</sup> 14084-San Sebastián



POR LA REFRIGERA-  
CION PERFECTA DE SU  
AUTOMOVIL USE EL

## Radiador Sangar

SUCURSAL EN SEVILLA  
Oriente, 20  
Teléfono 31.108

CASA CENTRAL EN MADRID  
Gral. Alvarez de Castro, 12  
Teléfono 36.560

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.

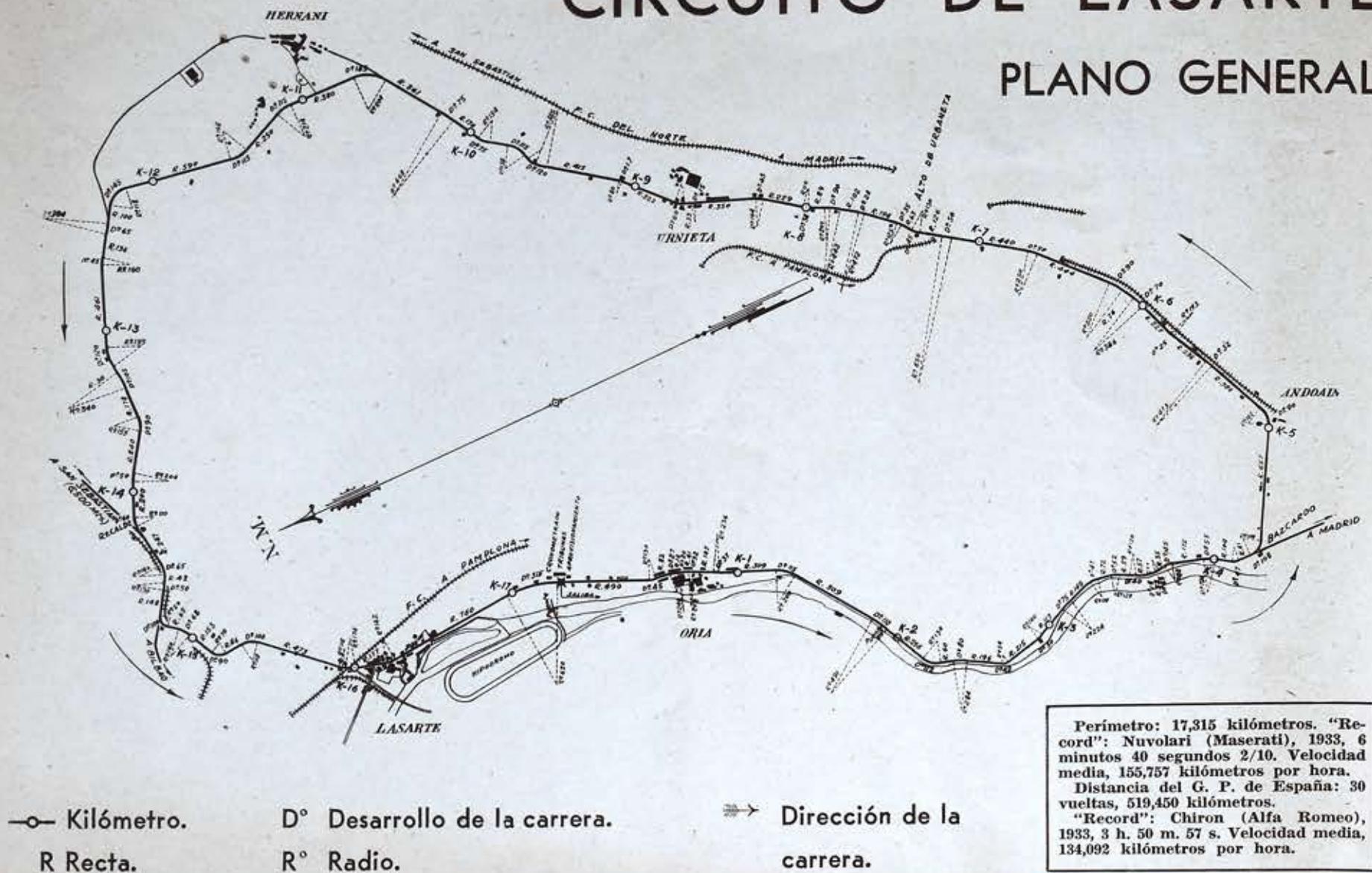


MADRID: Sánchez Rubio, Avenida Conde Peñalver, 14.  
BARCELONA: Beristain, S. A., Fivaller, 1; Vicente Ferrer, plaza Cata-  
luña, 13; Perfumería Ordóñez, Rambla Cataluña, 103;  
Ganiveteria Roca, Plaça del Pi, 3.  
SAN SEBASTIAN: Ramón Hernández, Avenida, 36.  
BILBAO: Cardenal e Hijos, Gran Vía, 11

Concesionarios exclusivos: Agencia Imex, Tolosa.

# CIRCUITO DE LASARTE

## PLANO GENERAL



Perímetro: 17,315 kilómetros. "Record": Nuvolari (Maserati), 1933, 6 minutos 40 segundos 2/10. Velocidad media, 155,757 kilómetros por hora. Distancia del G. P. de España: 30 vueltas, 519,450 kilómetros. "Record": Chiron (Alfa Romeo), 1933, 3 h. 50 m. 57 s. Velocidad media, 134,092 kilómetros por hora.

## EL CHOCOLATE DE LA ENERGÍA



Saludable y substancioso, este Chocolate con leche, de Elgorriaga, posee el valor nutritivo de la leche más pura y el valor tónico de la mejor clase de cacao. Cooperaron a su elaboración la experiencia más antigua y la técnica más moderna. Para merienda y desayuno. Para toda hora. Entona y nutre. Da energía y salud.

OTRAS CLASES EXQUISITAS:  
 PRIMOR, 195 grs., 1 pta.  
 N. P. U., 190 grs., ptas. 1,15.  
 CUMBRE (gran lujo), 200 grs., ptas. 1,25.  
 MANÁ (popular), tabletas de 0,50 y 0,80.  
 ALMENDRADO, 150 grs., ptas. 0,80.

TABLETA 175 GRs.,  
 PTAS. 1,25

# CHOCOLATE CON LECHE

Elgorriaga

# El campeón y la dama.

## CUENTO

ANGELES asciende perezosamente la rampa de Eduardo Dato. Acaba de darle orden a su chofer de que regrese con el coche a casa.

—Voy a dar un paseo a pie.  
Le gusta mezclarse entre la gente. Siendo en todos sus actos una perfecta dama, siente, a veces, la atracción de lo soez. Le agradan los piropos violentos de los hombres. Con frecuencia, se inclinan a su oído y ella murmura, sonriendo:

—¡Qué brutos!  
El mar ha teñido su piel de color marrón y ella la ha cubierto esta tarde con una fina seda, gris claro.

Los cabellos, teñidos de un rubio casi blanco, se le enredan en menudos ricitillos en la nuca y detrás de las orejas.

Huele a un perfume exótico muy sutil. Ante un casino hay una doble hilera de butacas de mimbre. En ellas reposan viejos de aspecto cansado, viejos militares retirados o comerciantes rentistas.

Así estará mi marido ahora—piensa Angeles—, apoltronado en su club.  
La Gran Vía tiene un color ceniza, que calan los tubos rojo violeta de la electricidad comercial.

Hace calor en Madrid.  
La directora del Instituto de Belleza le dijo esta tarde.

—La señora ha regresado muy pronto este año.

—Sí.  
Las playas resultan monótonas cuando se va acompañada por un marido... que ya ha cumplido los cincuenta años.

Su marido es uno de esos tipos a los cuales el cine ha puesto de moda. Ahora no hay hombres viejos o jóvenes, sino interesantes o faltos de interés. Su marido es un hombre sano, de buen carácter, amante del deporte y abierto a todo aliento joven; un exquisito charlatán, lector de buen gusto, y hasta un poquito literato. Sí. Pero tiene cincuenta años. Cuando está en "maillot" en la playa, no puede ocultar un poquitín de vientre. Se cansa en seguida de nadar... y luego, ese horrible vicio del club... y el juego. Vicios de vejez.

Otro piropo fuerte y otra sonrisa de Angeles.

Se tiene por mujer de hoy, que llama a cada cosa por su nombre. Y se define a sí misma de la siguiente manera: Yo soy una complicada sexual. Soy como esos hombres, que, teniendo una mujer hermosa y distinguida, necesitan de vez en cuando complicarse con mujerzuelas. A veces me atraen ciertos tipos... momentáneamente. Como soy sincera, lo reconozco...

En la Red de San Luis se detiene.  
¿Tranvía o "Metro"?

En la esquina de Caballero de Gracia, un hombre en mangas de camisa vende avellanas tostadas.

Al lado de Angeles se detiene un individuo. Viste bien: traje claro, zapatos de una piel muy rara.

Un hombre poco interesante para una "complicada".

Angeles dirige los ojos hacia el declive de Montería.

Entonces el desconocido la aborda:  
—Me parece que la he visto a usted antes de ahora.

—No sé.  
—¿En algún baile?  
—No frecuento bailes.  
—¿En el Ritz?  
—No sé.  
—¿Usted por dónde vive?  
—Por Zurbano... Cerca de la Castellana.

—Entonces la conozco del barrio. Yo tuve una amigueta en la calle de Almagro. ¿Usted no me recuerda?...  
—No.

Pausa molesta.  
—Está usted más guapa que nunca.  
—¿Sí?

—Palabra.  
Sonrisa de Angeles.  
—¿Adónde va usted?

—A mi casa.  
—No lo creo.  
—¡Bueno!

—¿Tan temprano?  
—¿Qué tiene que ver!  
—¿Vamos a merendar?

—Yo ya he merendado.



—Estoy de mala suerte con usted. Otra pausa.  
—¿Esperas el tranvía?

—Sí.  
—¿Te acompaño?  
—¿Para qué?

No parece asombrarse por el tuteo.  
—¿Sales de noche?  
—Muy pocas veces.

—Por las tardes sí que saldrás.  
—Sí...

—Podemos salir una de estas tardes.  
—Veremos...

—¿Qué número de teléfono tienes?  
—Allí viene mi tranvía.  
—Dame el número de tu teléfono.

El saca un cuadernito y ella le da un número.  
—¿Cómo te llamas?  
—Angeles.  
—Gracias, Angeles.  
—Adiós.

—¿Quién se puso al aparato cuando llamé?  
—Mi marido.

—No me habías dicho que fueses casada.

—Es igual.  
—Me gusta tu franqueza.  
—¿Sí?

Pareces una mujer sincera. Eso fué lo que me llevó a hablarte en la Gran Vía.

—¿Sólo eso?  
—Lo demás tú lo sabes.  
—¿Te gusté?

—Claro que sí.  
Hablan sin mirarse. Las manos de él, en el volante del coche; las de ella, jugueteando con los guantes de malla blanca.

Los ojos fijos en el encintado negro de la carretera.

Panorama, el de todas las carreteras de España en época estival. Alguna carretera a paso lento, algún arroyuelo verde.

—¿Es la primera vez que engañas a tu marido?  
—Todavía no lo he engañado... contigo.

—Tienes razón.  
A lo lejos se advierte una sombra obscura.

—Oye, conduces muy bien.  
El coche corre suavemente sobre la asfaltada cinta.

El conductor lo dirige con serenidad y elegancia.  
Un frenazo.

—Ya estamos.  
La mancha oscura se ha convertido en un grato albergue de verano.

Camareros de piqué blanco, que espe-

—Truay. Pepe Truay.

—¿Truay? ¿Tú eres el corredor automovilista?

—Sí.  
—Ya decía yo que conducías maravillosamente.

Sus ojos humedecidos buscan la mirada del deportista. Su mano izquierda se apoya en el volante y busca los dedos de él.  
Pepe Truay frena de improviso y le tiende los brazos a su compañera.

—Pues yo le vi a usted hace cuatro años. Jovencito ha comenzado usted. Presenció la carrera del Gran Premio de Monza, en Italia. Había ido a Mónaco en viaje de negocios; cuestión de una herencia... Entonces aún no conocía a Angeles.

—Corría en el equipo de Alberti y Capema. Aquel año resultó vencedor Capema.

—¿Sí? No recuerdo exactamente.  
—Tienes mala memoria para esas cosas, aunque presumas de deportista, Esteban.

Angeles, sentada al estilo moro sobre una alfombra puma. Ahora escupe una brizna de tabaco rubio que se le ha quedado entre los dientes.

—Tanto como deportista, no lo soy; pero, vamos, entro por esas cosas, y mi modesto gimnasio no me falta en casa.

—Tu gimnasio de clase elemental... Vamos, hombre; no sé cómo hablas de esas cosas delante de un "as".

—Mujer...  
La residencia del matrimonio es confortable. Un hotel de arquitectura moderna. Le rodea un jardín, a cuya puerta principal se asoma el siguiente cartel: "Perro peligroso."

El marido parece encantado de la amistad del deportista. Es el más simpático entre los amigos de su mujer. Le agrada hacerle compañía alguna vez en su coche por el centro de Madrid. Todo el mundo le conoce. La Prensa se ocupa de él en estos días con motivo de su entrenamiento para una gran carrera internacional. Los semanarios deportivos le reproducen las diversas poses.

—Creo que de antemano se le puede felicitar a Truay, Angeles.  
—¡Oh!, es mucho decir—exclama el corredor.

Se halla como pez en la arena. Por complacer a Angeles accedió a serle presentado al marido, y éste "le ha cogido el gusto", según frase de Angeles.

—Tengo un nuevo coche en pruebas, ¿quieren ustedes acompañarme?  
—Gracias, Truay; espero a un amigo. No sé si mi mujer...

—Voy a ir al perfumista.  
—Como ustedes gusten.  
El corredor se despidió del matrimonio.

A la media hora corre por las afueras de Madrid, llevando a Angeles a su lado.

—Me molesta ir a tu casa.  
—¿Por qué?  
—Me violenta todo lo tuyo de allí, que no me pertenece. Todo aquello me habla de una vida tuya que me es extraña. Creo que no voy a volver más por allí... Me crispa, sobre todo, tu marido.

—Ahora va a resultar que tienes celos.  
—¿Y por qué no? No soy un tipo de esos refinados que os rodean. Soy un representante de automóviles que sabe conducir... Tengo menos de treinta años, soy sencillo..., te quiero.

Frena y se abraza a Angeles.  
¡Uf! Suelta. Me has roto los huesos. Anda, vamos a refrescar a cualquier sitio...; tengo una sed horrible.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

—Ese vino estaba envenenado. Me ha mareado terriblemente.  
—¿Paro y paseamos un poco?  
—¿Qué disparate, ya es tarde! El viento me hará bien.

Anochece. Cambio de paisaje. El campo es violeta oscuro.  
Ella disimula un eructo.  
—¡Uf! He bebido demasiado.  
—¡Bah!  
Un viento suave zumba en los oídos.  
—Oye; aún no me has dicho tu apellido.

**30** Ptas. SOLAMENTE. **5** Años de GARANTIA EFECTIVA.

**NOVEDAD SENSACIONAL**  
**MARAVILLOSO**  
CRONOMETRO PULSERA  
CON HORAS Y MINUTOS DE SALTO  
LA ÚLTIMA PALABRA DE LA  
CIENCIA RELOJERA SUIZA  
**EXACTO-ELEGANTE-SOLIDO**  
PRECIOSA CAJA DE PLATINUM  
INALTERABLE. CRISTAL IRREFLEXIBLE.  
PULSERA METÁLICA IRREFLEXIBLE.  
INDISPENSABLE A TODOS  
POR SU ECONOMIA Y UTILIDAD  
COMO PROPAGANDA LO REINTEGRO  
A TODAS PARTES CONTRA REEMBOLSO  
DE 30 Ptas. SOLAMENTE.

**CASA GINEBRA - SAN SEBASTIAN**



El sigue enamorado.  
Ella se ha cansado ya.  
Lo de todos los días.  
Sólo que al revés.

\*\*\*

La vida es tan sencilla mientras uno no se busca complicaciones. Pero "esto" —Angeles—yo no lo he buscado. Lo encontré. Hubiera sido tonto no aprovechar... Lo estúpido es complicarse con una mujer fácil. Creo que esta vez he metido la pata.

Angeles piensa... Parece que Pepe está tomando esto muy en serio, y esto no puede ser más de lo que es: una agradable aventura. Se pone insostenible con sus celos. Ahora le da por sentirse hombre de las cavernas. Allá él. Pero que no trate de tiranizarme; eso, no. Yo no tengo la culpa de que él tome estos asuntos con tanto calor.

Angeles tiene experiencia de estas cosas. Sabe cómo comienzan y el modo de ponerles el punto final.

Pero Pepe Truay es tan fuerte y tan optimista...

Y tiene veintinueve años nada más.

\*\*\*

—Como insistas en tus celos idiotas, dejamos de vernos, y en paz. Cualquiera día vas a meter el pie delante de mi marido.

—Muy bien. Divórciate.

—¿Qué locura!

—No me quieres.

—¿Qué tiene eso que ver?

—¿Cómo que no? Ya lo creo. Te divorcias y nos vamos juntos adonde te parezca. O no te divorcias, es igual; pero nos vamos. Yo gano bastante dinero en mi negocio... ¿Por qué te ríes así? Me pones nervioso.

—Eres un chiquillo, Pepe. Hay que ponerse en la realidad.

—Sí, y la tuya es la siguiente: no me

quieres. No me has querido. He sido para ti un capricho y nada más.

—Bueno, ¿y qué? ¿Me pediste algo más cuando nos conocimos? Yo soy una mujer moderna. Me he criado en el Extranjero y estoy acostumbrada a ver las cosas de un modo distinto al vuestro y a sacar el mayor partido posible de mi juventud. Tú y yo nos hemos encontrado, nos hemos gustado mutuamente. ¿Habíamos de dejar perder unas horas agradables? Afortunadamente, los estudios sobre la sexualidad nos han enseñado a no bastardear con nombres absurdos los impulsos naturales... ¡Ay, que me haces daño! ¡Suelta!

Pepe Truay suelta la muñeca de Angeles, en la que se marcan las huellas de sus dedos.

—¿Sabes lo que eres tú?...

—Insúltame. No me importa. ¿Te acercaste a mí como a una colegiala cuando me viste en la Gran Vía?

Angeles se ha levantado.

Truay llama al camarero y paga la consumición.

\*\*\*

—Permitanme que me despida; voy a mi última sesión de entrenamiento.

—Buena suerte, Truay—dice Angeles. El le besa una mano.

—Decididamente, no irán ustedes a Barcelona.

—No. Pero le prometemos a usted escuchar por radio las incidencias de la carrera.

Angeles acompaña al campeón hasta la puerta del jardín. Ante ella le dice Pepe Truay:

—Me hubiera dado mucha fuerza el saber que tú estabas allí.

—Eres un niño.

\*\*\*

"Radio Barcelona. En las tribunas del circuito de Montjuich. Señores radioyen-

tes: la gran carrera automovilista que va a celebrarse en el Parque de la Exposición, y en la que será disputada la Gran Copa Peña Lux, va a comenzar. Las tribunas aparecen totalmente ocupadas..."

Angeles, tendida sobre un montón de cojines, mastica una goma mentolizada. Su marido fuma sentado, enfrente del aparato de radio.

"... El público aplaude a los "ases" que participan en la carrera. Tulio Cazzati, italiano, ganador del Gran Premio de Indianápolis, saluda al público..."

Angeles:

—Esteban, ¿qué hora es?

—Casualmente tengo parado el reloj.

"... La salida de los corredores es emocionante... Los coches se deslizan por la recta de las tribunas..."

—Yo creo que debe ser poco más de las once. ¿No sabes a qué hora daba comienzo la carrera?

—No.

"... Cazzati toma la cabeza en la segunda vuelta..."

—Angeles: parece que llaman al teléfono.

Angeles, al teléfono.

—Sí, aquí es. Oiga. ¿Eres tú, Raquel?

"... En la tercera vuelta le pasa Truay.. Cazzati sigue detrás de su contrincante..."

Angeles, al aparato.

—¿Esta tarde? Sí. Encantada. ¿Pasaréis a recogerme? Bueno. Hasta luego, Raquel.

Cuelga.

—Angeles: el "speaker" acaba de nombrar a Truay. Va a la cabeza.

—¿Sí?

"... Truay sigue en cabeza a una marcha espeluznante... Inmediatamente, encajonándolo, van Cazzati y Yébenes..."

—¿Te llamó Raquel?

—Sí, me ha invitado al cine. Pasarán con el coche a recogerme.

—¿Por la noche?

—No. Por la tarde.

"... Truay ha batido el "record" del circuito..."

—La verdad es que el deporte por radio no me entusiasma—le dice a Angeles su marido.

—Oye, Esteban, ¿adónde te dije el otro día que vi unos zapatos preciosos?

—Me parece que en la Carrera.

—¿Ah!, sí.

"... En la vuelta veinticinco, Truay hace una parada para cambiar de bujías y pierde tres puestos..."

—Angeles, me parece que Truay no gana.

—No seas pesimista, hombre.

"... Truay reanuda la marcha y en la vuelta siguiente ha adelantado dos lugares. Ha vuelto a batir el "record" de la vuelta..."

—¿Lo ves, Esteban?...

"... ¡Atención! ¡Atención! Comunican de la curva del Estadio que Truay se ha despedido. Su coche ha chocado contra un árbol y el corredor Truay ha salido violentamente despedido..."

Ruido en la radio.

—¿Pobre chico! ¿Oyes, Angeles?

—Sí... Ya.

—Yébenes queda en el primer puesto...

Cazzati y Durand le siguen...

Angeles parece preocupada.

—No dice nada de Truay, Angeles.

—Ya.

—¿Te has impresionado?

—Ya sabes que soy poco impresionable.

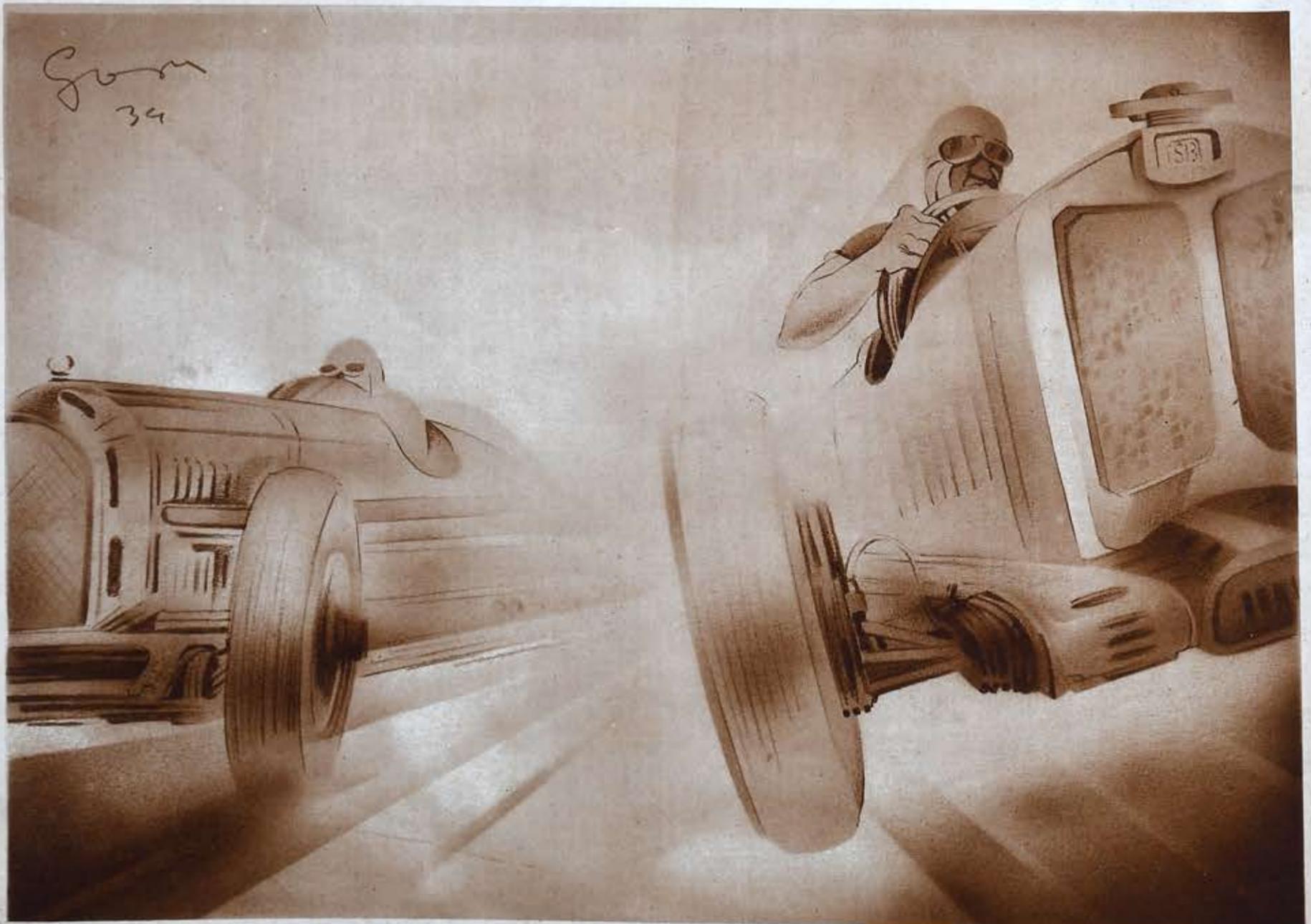
"... Desgraciadamente, las consecuencias del accidente sufrido por el corredor español Truay son irremediables..."

—¿Pobre muchacho! Un chicarrón tan lleno de vida..."

"... Fuertes queda eliminado en la vuelta treinta y dos... Cazzati tiene asegurado el triunfo..."

Angeles evoca a Tulio Cazzati, el italiano. Un muchacho moreno, de cabello rizado y ojos muy negros...

LUISA CARNES





UNA ADMIRADORA DE LEBLANC

Yo soy hombre de poca memoria. Así es que no me exijáis un gran detalle en estas pequeñas anécdotas automovilísticas de las que de la mayoría de ellas sólo recuerdo el "esqueleto". Ni fechas ni otras menudencias. ¿Queréis creer que ni siquiera me va ya por las mientes el año en que yo nací? Pues adelante.

Aquel año participaban en las carreras del Circuito de Lasarte dos coches de la misma marca, uno conducido por Oscar Leblanc y otro por el belga Casse. Estábamos los periodistas deportivos en nuestra tribuna y tuvimos la suerte de que se sentara a nuestro



lado cierta bellísima "vedette" de una compañía lírica que actuaba en uno de los teatros de San Sebastián. Era conocida de determinado compañero y todos le rendimos desde un principio singular pleitesía.

Oscar y Casse llevaban una carrera emocionantísima que nos traía en vilo a todos. Casse delante, y pisándole los talones y ganándole terreno, Oscar. La vicetiple, a la que seguramente le había gustado por su arrojo Oscar, tomó decidido partido por él, y cada vez que el gran corredor español pasaba por enfrente de la tribuna, la "vedette" se volcaba diciéndole cosas y jaleándole. Esta pasión se acentuó cuando uno de nosotros le prometimos llevarlo por la noche al teatro y presentárselo. Entonces ya no se limitaba a piropear al español, sino que cuando pasaba el belga aquella lindísima boca era un manantial de graciosísimos improperios. Y en éstas estábamos cuando en una de las vueltas pasa Casse y no pasa Oscar. Extrañeza y alarma general, y a los pocos instantes llega Salvador Díaz con la noticia:

—¡Ya se lo ha dado Oscar! ¡Un morrón imponente! La vicetiple se levanta trémula:  
—¿Qué es lo que se ha dado Oscar?  
—Un formidable morrón, señorita.  
—¿Y se lo ha dado él mismo?  
—Claro, señorita.  
—¡Ah! Entonces, bueno. Es que si ese morrón se lo llega a dar a Oscar el belga, entonces no nos hubiéramos conformado.

Y a Salvador Díaz se le pusieron unos "ojirris" rojos, rojos y pequeñines, que no sabía si empezar a reírse o ponerse a llorar.

ABUSO DEL TOPICO

Creo que fué el mismo año, y en el último día de carreras, en la prueba de las XII Horas, para coches de turismo, cuando se inició otro lance graciosísimo.

Ya de noche, cuando en las postrimerías de la carrera los coches encienden los faros, el que iba en cabeza pasó de pronto con uno de los faros apagados. Le había ocurrido, según después supimos, que al ir a pasar a otro coche en la vuelta de Hernani, éste, con una de las ruedas traseras, había despedido con gran fuerza y tal desgracia una pequeña piedra que fué a dar en uno de los faros del otro coche y lo hizo añicos. Pero, a pesar de esto, el coche, con sólo un "ojo", ganó la carrera.

A los dos días de terminadas las carreras, ya a pun-

to de volver los periodistas de otras ciudades a sus casas, nos encontrábamos reunidos todos con el representante en España del coche ganador, en la terraza del Café de la Marina, y llegó un compañero de no diré qué ciudad y se sentó muy ufano, sacó tranquilamente de un bolsillo su periódico recién llegado, lo desdobló y ofreciéndoselo ceremoniosamente al representante, le dijo con gran énfasis:

—Lea usted, lea. Verá usted cómo lo trato. Toda la titular a una plana dedicada a su triunfo. Eso es ser amigo.

El representante cogió el periódico, se caló unas gafas, leyó, y sin decir palabra, le clavó una mirada como un puñal envenenado al periodista.

—Pero ¿qué? ¿Que no le ha gustado a usted? Las titulares a toda plana ponían:

"Un coche X gana, sólo con un faro encendido, la prueba de las XII Horas."

"En tierra de ciegos, el tuerto es rey."

¡SINONIMOS!

Unos años después, en otro Gran Premio del Circuito de Lasarte, fué un día de un calor horripilante. Y si no recuerdo mal, entre otros corredores que se vieron obligados a abandonar la carrera a causa de las quemaduras sufridas en los pies, fué Varzi. Claro, con el calor y el esfuerzo natural de los coches, éstos iban en su mayoría hirviendo por los cuatro costados.

Una de las veces que pasó Varzi por su aprovisionamiento tuvo que detenerse en él porque le hervía el agua del radiador.

Llegó la noticia a la tribuna de lo que le ocurría a Varzi; con nosotros se encontraba un buen alcalde de cierto "pueblito" castellano, hombre poco fogueado, como es natural, en la vida y en sus adelantos.



De pronto, se nos comunicó que Varzi había abandonado con graves quemaduras en los pies. Y uno de nosotros comentó:

—Si debía llevar al rojo el radiador. Se veía que el coche no tiraba bien.

Y entonces intervino el buen alcalde queriéndonos dar una prueba de suficiencia:

—Bueno, yo no entiendo de esto. Pero no me negarán ustedes que eso de que los coches lleven en verano y con el calor que hace un radiador... ¡Eso es una barbaridad!

SUPERSTICION

Y la última anécdota de Lasarte. En otro Gran Premio, unos cuantos periodistas con un grupo de amigos fuimos invitados a comer a un caserío, que aún debe existir enfrente casi de las tribunas, un poco a la izquierda. Con nosotros estaba también invitado Paulino Uzcudun, que ya era un famoso boxeador. Y se nos había preparado una comilona por todo lo alto.

Entre los periodistas concurrentes figuraba un redactor de una agencia de Madrid, hombre buen comedor, que acudió a San Sebastián a dar la información de las carreras. En el caserío había teléfono y nuestro hombre se dispuso a matar dos pájaros de un tiro: comer opíparamente y cumplir casi a un mismo tiempo sus deberes profesionales.

Pero vamos a sentarnos a la mesa y éramos trece. Paulino Uzcudun, un poco supersticioso, se negaba a sentarse.

—Mirad que "trese" mal agüero es. Y algo malo o así a ocurrirnos va.

Le convencimos y comenzamos a comer los trece. Y no habíamos hecho más que devorar una substanciosa sopa y empezar a servirnos unos succulentos "chipirones" en su tinta, cuando nos llega la noticia de que un corredor ha sufrido un grave accidente.

Ya supondréis; Paulino se levanta indignado, comienza con sus supersticiones, y para no seguir siendo trece obliga a sentarse a la mesa a un nuevo comensal: un pobre viejo del caserío, al que el mismo Paulino le sirve los "chipirones". ¡Ya éramos catorce! Pero casi al mismo tiempo, cuando nos llegan nuevos detalles del accidente, el periodista madrileño, que se ha servido un cerro de "chipirones" y está "comiéndose-los" con los ojos, que se pone de pie y dice:

—Voy a telefonar a Madrid.

—¡No!—le grita Paulino—. Moverte de aquí no puedes tú. ¿No ves que "trese" vamos a ser otra "ves"?

—¡Hombre! Yo tengo necesidad de levantarme, comprendánlo ustedes. La noticia es muy importante.

Y para no ser otra vez trece, Paulino echa mano de otro comensal que reemplace al periodista mientras éste habla con Madrid. Sienta a su lado, en la silla del reportero, a un niño de seis o siete años. El periodista mira al niño, mira los "chipirones" y se va tranquilo al teléfono.

Vuelve del teléfono el periodista y se queda aterrado. En el plato no le queda un sólo "chipirón". Paulino le aclara:

—¿Qué querías, pues? ¿Que el chaval a comer no iba? Te comió "chipirones" como un hombre y aguantar que te tienes.

El camarada calló discretísimo. Los "chipirones", claro, se los había comido Paulino. Se sienta nuevamente el informador en su silla, y sonriendo forzado añade:

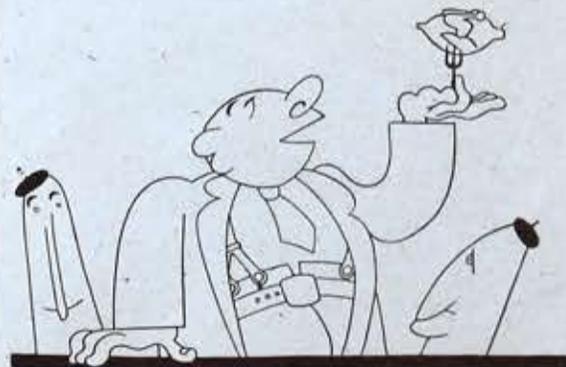
—Bueno, ahora tenemos pollo, ¿no? Pues con el pollo me desquitaré.

Sacan el pollo, el periodista se llena el plato en pirámide, va a meter el tenedor. Y en esto, el timbre del teléfono. Se pone una criada:

—De la agencia tal, que se ponga el señor... Fulano. De Madrid.

Y el señor Fulano que se queda pálido mirando el corredor por donde se va al teléfono y sin quitar de reojo la vista de los trozos de pollo. Hasta que se decide:

—Bueno, pregunte usted qué es lo que quieren, que estoy muy ocupado.



La chica vuelve del teléfono.  
—Que les diga usted que cómo se escribe el nombre de "Leú", ese corredor de que les habló usted antes.

—¿Que cómo se escribe? ¡Qué bestias! Diles que como suena: "Leu", con l y con u.

Y el periodista entra a saco en el pollo. Está mordiendo un muslo y dice entre dientes:

—Después de todo, los apellidos no tienen ortografía. Y este niño sé que tiene un apetito que ya, ya... Y lo que es este pollo no me lo quita ni "mustiú" Bugatti.

# LA SEGURIDAD DE UN SERVICIO



La Marca  
de Calidad



Prolongado y permanente es lo que compra usted al equipar sus camiones y autobuses con neumáticos FIRESTONE HISPANIA.

La construcción científica de los neumáticos FIRESTONE HISPANIA le garantizan a usted:

26 por 100 de mayor protección contra pinchazos y reventones.

28 por 100 de mayor flexibilidad en todas las cuerdas.

56 por 100 de más íntima unión entre la banda de rodamiento y el armazón de cuerdas.

25 por 100 de mayor duración en la parte antideslizante.

Equipe usted sus vehículos con estos neumáticos, fabricados en España, que le suministrará el Distribuidor local.



## Firestone-Hispania S.A.

FABRICA Y OFICINAS CENTRALES EN BASAURI  
Apartado 406      Teléfonos 17827-28-29      BILBAO

SUCURSALES:

MADRID  
BARCELONA  
SEVILLA  
VALENCIA  
CORUNA

General Pardiñas, 50. Teléfono 51724  
Clarís, 92. Teléfono 80832  
San Vicente, 68. Teléfono 26332  
Colón, 15. Teléfono 10567  
Juana de Vega, 56 al 60. Teléfono 2940

DEPOSITO:  
Plaza Belluga, 3  
Teléfono 1123  
MURCIA