

RACVN 020  
C 3-08

# Madrid Automovii

Septiembre 1934  
Una peseta



# FEDERAL

BILBAO

# ICAL

LERSUNDI

---

# DOS TRIUNFOS MAS

de los LUBRIFICANTES INGLESSES

# Castrol

EN LAS GRANDES PRUEBAS DE PEÑA MOTORISTA VIZCAYA

## 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.

---

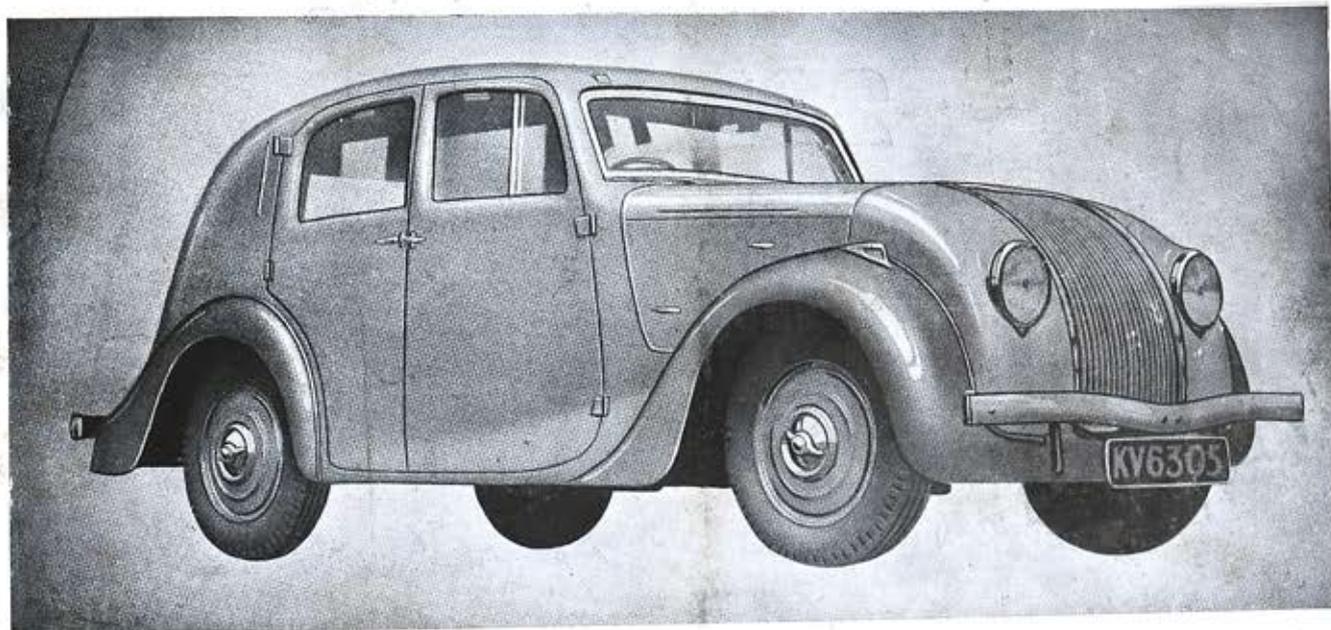
**TODOS con CASTROL**

---

AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA: CALLE DE RECOLETOS, 8 :: MADRID :: TELEFONO 51301

---

# SINGER



"AIRSTREAM"

11 HP.

Presentará en breve el  
automóvil más sensa-  
cional de técnica, línea  
y confort modernos.

Transmision hidráulica.  
Eje de rodillas.  
Cambio de marchas preselectivo.

Distribuidores: **I. V. M.**

Goya, 24 :-: Madrid

# Peugeot

que con sus modelos

## 201 y 301

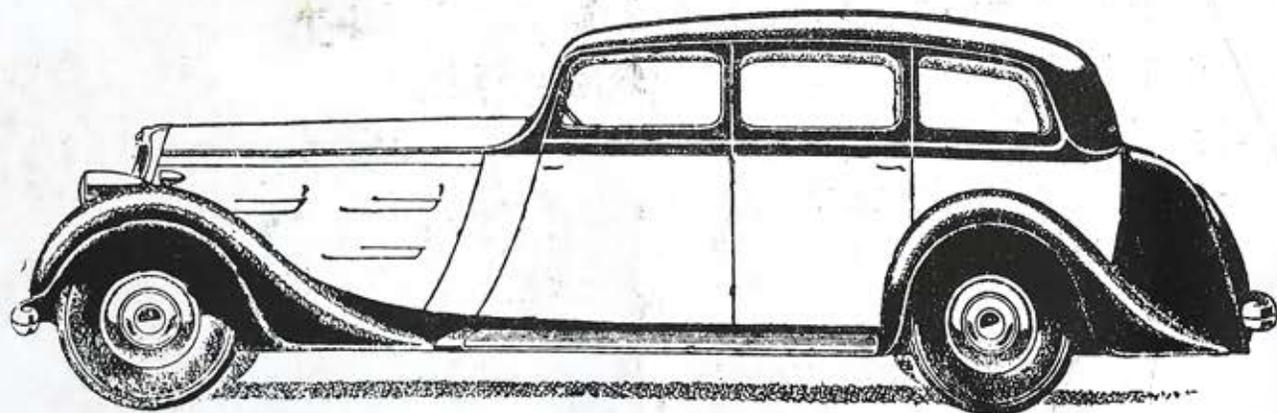
con ruedas delanteras independientes, marcó hace ya tres años la nueva orientación en automovilismo, siempre a la vanguardia,

### PRESENTA

### SU NUEVO TIPO GRAN LUJO 16 C. V.

## 601

### ELEGANTE - RAPIDO - ECONOMICO



Agente directo de la Fábrica Peugeot:

**TREMA**

Villanueva, 38

MADRID

# RENAULT



LOS PRINCIPIOS MECÁ-  
NICOS SANCIONADOS  
POR LA EXPERIENCIA  
NO DEBEN ABANDO-  
NARSE, SI NO PUEDEN  
SER SUSTITUIDOS VEN-  
TAJOSAMENTE

EXAMINE Y PRUEBE EL NUEVO

## CELTAQUATRE

EL COCHE DE LA EXPERIENCIA

---

### SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES RENAULT-MADRID

Exposición: Av. Pi y Margall, 16

Oficinas, depósito y talleres: Av. Plaza Toros, 7 SUCURSALES

Agencias oficiales en Madrid: } Productos de Caucho, S. A.-Sagasta, 21 y 23  
y Joaquín Mauri, Paseo de Recoletos, 12.

{ BARCELONA Corcega, 293 y 295

{ SEVILLA Av. de la Libertad, 68

{ GRANADA Gran Vía Colón, 38 y 40

---

AGENCIAS EN TODAS LAS CAPITALES

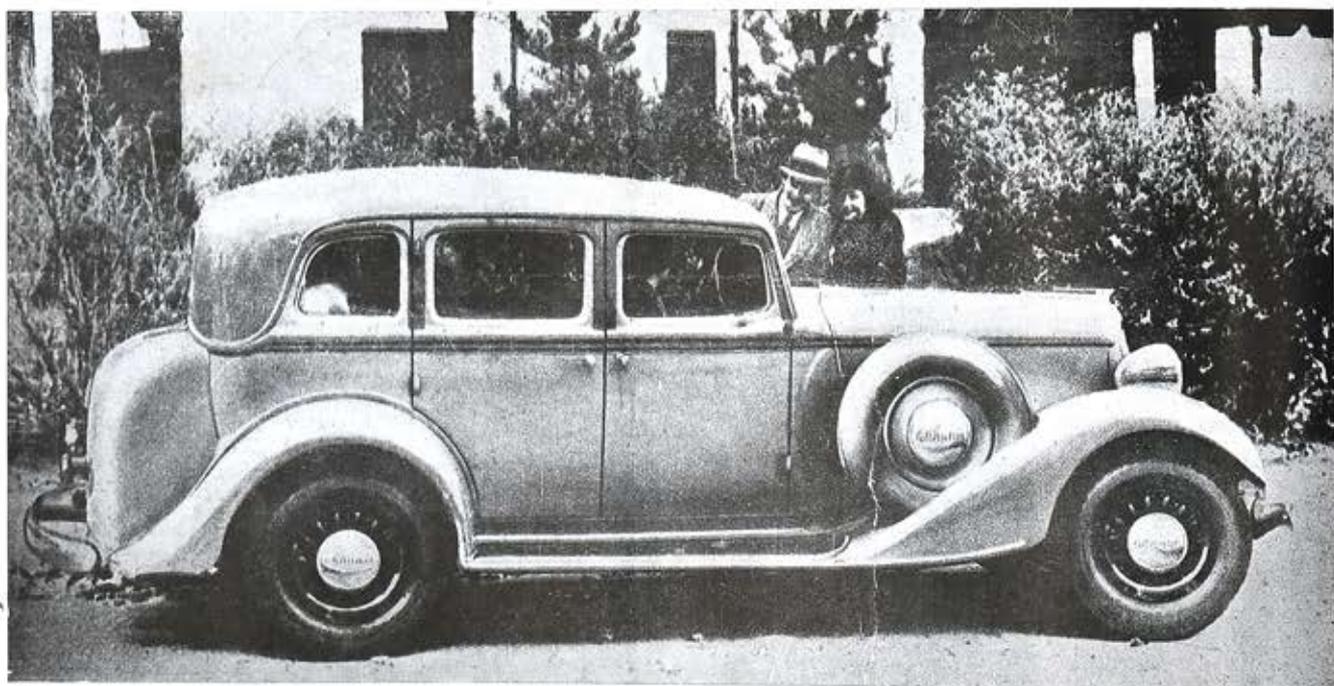
VENTAS A CREDITO

# GRAHAM PRESENTA LOS MODELOS 1934

Su marcha rápida y suave, tan conocida en su público, ha sido mejorada en forma que ir sobre GRAHAM es una realización.

Su motor de 95 HP. equipado con turbo-compresor, se convierte en un potente 135<sup>2</sup>HP. sin sacrificar la economía del combustible. GRAHAM es el único automóvil de precio moderado, equipado con turbo-compresor.

El más depurado estilo pone nuestro GRAHAM a la cabeza de los automóviles modernos, separándolo por completo de estilizaciones.



**S. Y. V. A.**

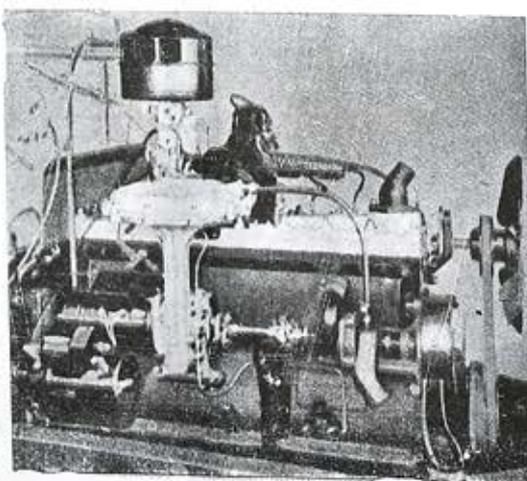
Sdad. Ltda.



Distribuidores  
generales para España



**VALENCIA**



## REPRESENTANTES:

- A. S. E. S. A.  
Glorieta de Quevedo, 5. Madrid.
- D. Francisco Gea Perona,  
Belluga, 3. Murcia.
- D. José Bonmati Sempere,  
García Hernández, 46. Alicante.
- Sres. Fumanal García y Comp.<sup>ª</sup>,  
Gran Vía, 4. Zaragoza.
- D. José M.<sup>º</sup> Bohigas,  
Tenería Ibérica, Barcelona (San  
Andrés).
- D. Luis Márquez Benavides,  
Cedrán, 1 Granada.
- D. Francisco Benítez López,  
Fermín Aranda, 2. Jerez de la  
Frontera.
- D. Francisco Bono,  
San Pablo, 10. Sevilla.

Los corredores de automóviles también :-: :-: :-:

:-: :-: :-: prefieren los segmentos "Perfect Circle"

En la carrera anual de las 500 millas de Indianápolis, la más importante de las que se celebran en los Estados Unidos, se ha evidenciado una vez más la preferencia de los entendidos por los segmentos "Perfect Circle". De 33 autos que tomaron la salida 32 estaban equipados con segmento "Perfect Circle". Los doce que llegaron al final de la carrera llevaban esta marca de segmentos.

Al igual que estos corredores y los fabricantes de automóviles que prefieren el "Perfect Circle" para equipo de sus coches Ud. debe colocar siempre segmentos "Perfect Circle" si quiere obtener los mejores resultados.

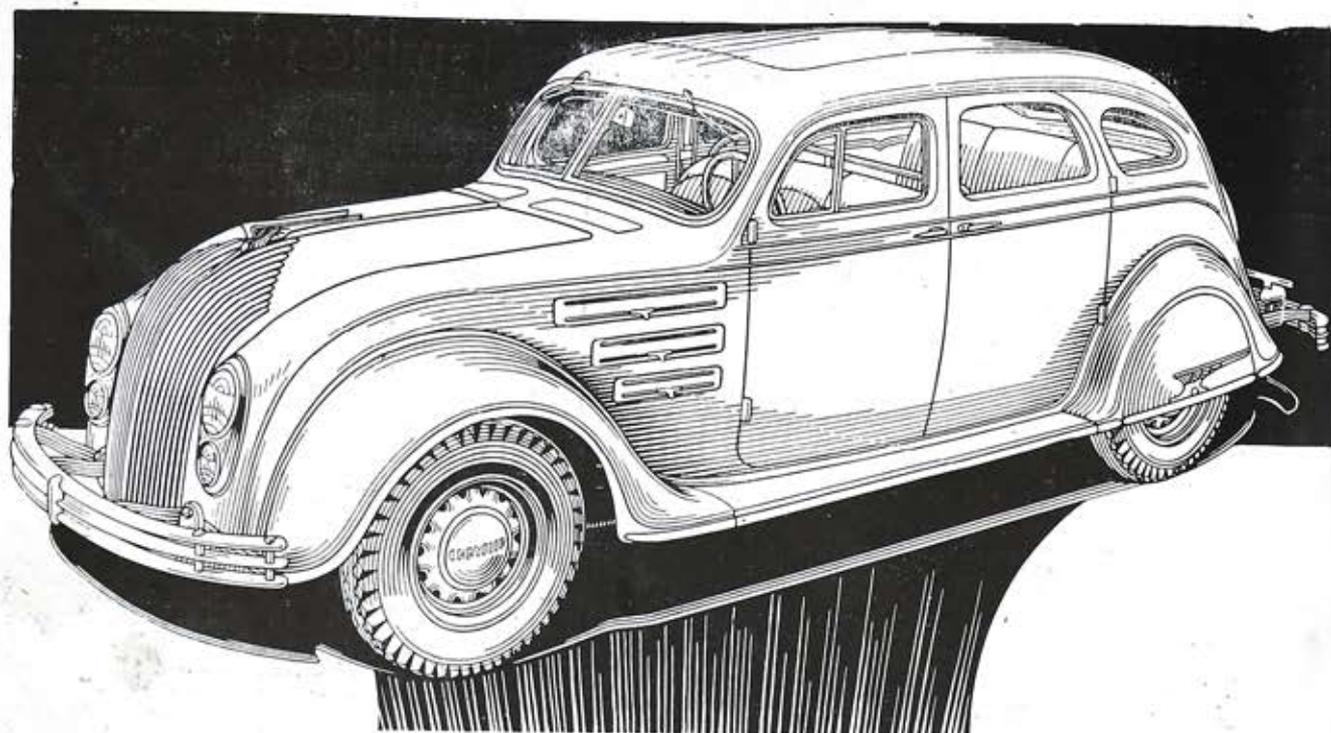


Segmentos de compresión "70".  
Segmentos de engrase "85".  
Segmentos de compresión normales.  
Segmentos de engrase normales  
Juegos completos para las marcas más populares.  
Expansores de pistón.

## Segmentos "Perfect Circle"

CASA RODRIGUEZ PORTELA

GÉNOVA, 9.-MADRID.-TELÉFONO 33561



# CHRYSLER

El nuevo  
coche  
científico

NO ES FANTASIA DE CARROCERO  
ES LA CIENCIA DE UN GENIO



Al crear Chrysler estos modernos Modelos—Airflow—(aerofluyentes) rompe bravamente con toda tradición y presenta un automóvil enteramente nuevo. Construido para SEIS pasajeros, con una comodidad y lujo desconocidos hasta ahora. Los ocupantes no van sobre el chasis, sino dentro de él, mecidos entre los dos ejes, con esa sensación de suavidad y placidez que hace la delicia de los viajes aéreos. Con la sensacional línea nueva, dibujada para deslizarse a través de la ilimitada capa de aire, sin ofrecer al viento sino la mínima resistencia.

SALON DE VENTAS:

Pi y Margall, 14.

S. E. I. D. A., S. A.

DISTRIBUIDORES

Espronceda, 38

Madrid

El nuevo

*Ardita* 2500

de 6 cilindros



**FIAT**

**FIAT HISPANIA, S. A.**

MADRID: Salón de Exposición: Avenida Conde Peñalver, 19.  
Dirección, oficinas, recambio, Paseo Ramón y Cajal, 23.  
Teléfono para todos los servicios: 71521  
BARCELONA: Plaza de Cataluña, 14.



Solamente hay dos maneras de comprar  
**MOBILLOIL:**  
 En lata precintada o del Bidón Irrellenable



El Bidón Irrellenable es un sistema nuevo patentado, para garantizar al automovilista la entrega de Mobiloil legítimo sin el recargo suplementario que representa el coste del envase y timbre móvil.

El Bidón Irrellenable es patente exclusiva de los refinadores de Mobiloil. Ninguna otra marca de aceite lo tiene, ni puede utilizarlo.

El precinto del Bidón Irrellenable, así como el precinto de la lata, es una seguridad absoluta para el automovilista de que recibe el Mobiloil legítimo.

Rechace toda oferta de Mobiloil que no sea en lata debidamente precintada o del Bidón Irrellenable.

Fíjese bien en que el precinto de la lata esté intacto.



**Vacuum Oil Company**  
 Sociedad Anónima Española

# Madrid Automóvil

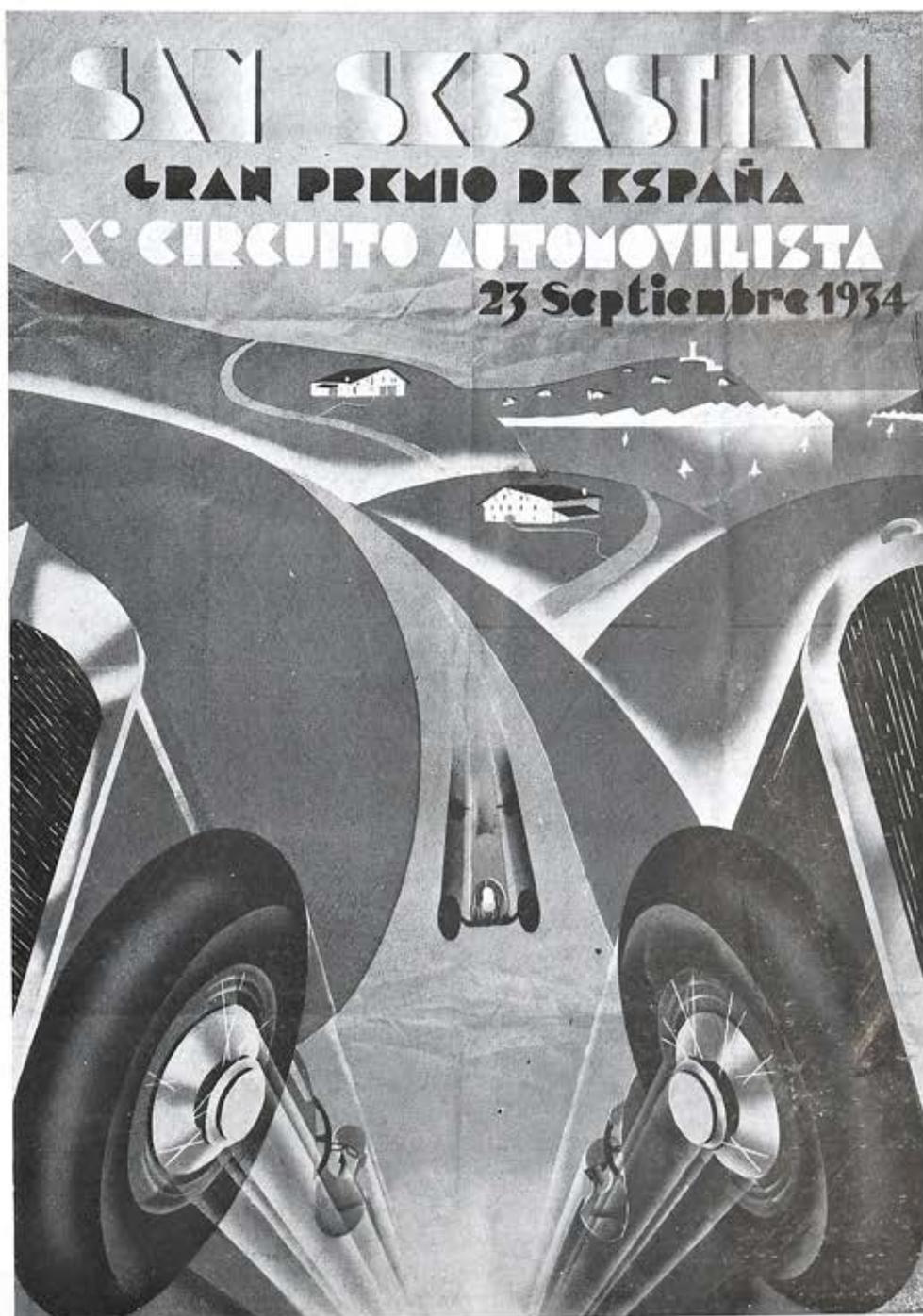


REVISTA MENSUAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  
Ayala, 57 - Entresuelo derecha  
Teléfono 58.883

**SUSCRIPCIÓN**  
España . . . . . 10 Ptas.  
Extranjero . . . . . 20 »

Director: M. MOZAS DEL CAMPO



# El Gran Premio de España

## X Circuito Automovilista de San Sebastián

**D**ESPUÉS de una lucha emocionante entre el Automóvil Club de Guipúzcoa y el Ayuntamiento donostiarra, celebrada en el campo económico, esto es, en el de la subvención municipal para cubrir el déficit de la carrera, ha quedado resuelta definitivamente la celebración el 23 de septiembre del Gran Premio de España, que se correrá como de costumbre en el circuito de Lasarte, y al parecer con gran animación, ya que están previstos para la inscripción 14 coches, por ahora, siendo 2 Mercedes, 2 Maserati, 3 Auto Unión, 3 Alfa Romeo y 3 Bugatti, la base con que se cuenta para el esplendor de la fiesta.

No hemos de descender una vez resuelta la lucha económica, al terreno del detalle de las cifras discutidas, pero... indudablemente, para

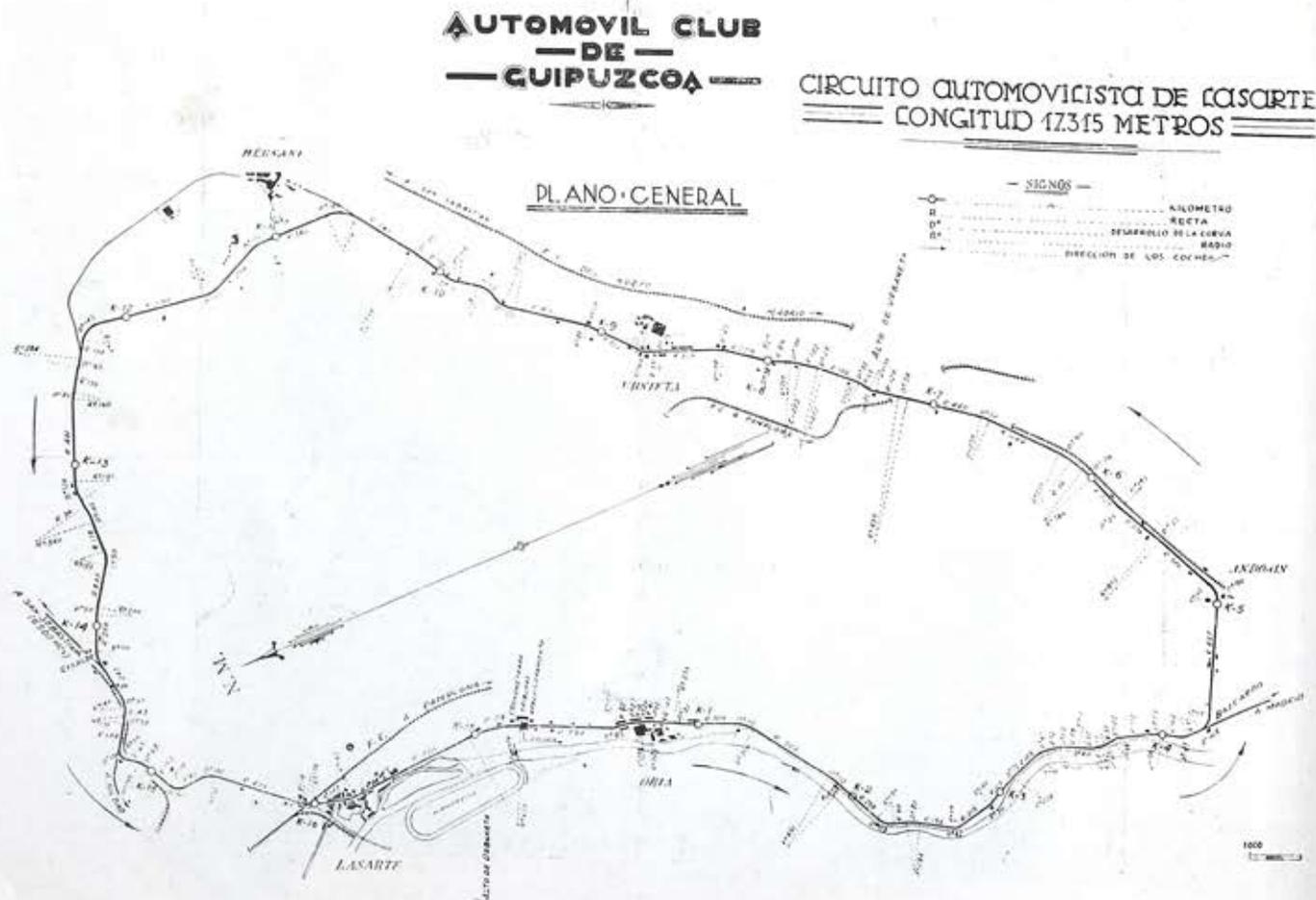
nosotros, la razón estaba de parte del Automóvil Club, que desde el primer momento basó sus peticiones en cifras y presupuestos, en tanto que el Ayuntamiento regateaba para el esplendor, o mejor dicho, la celebración de la fiesta 15.000 pesetas, de las 40.000 que le pedía el Automóvil Club con presupuestos a la vista...

El renombre del circuito de Lasarte, su dureza, la importancia de sus premios, y la magnífica lista de inscripciones que siempre ha alcanzado, y que son más de esperar aún este año a juzgar por las noticias, entre la que destaca la participación del gran Tazio Nuvolari, a quien la «guigne» persiguió en su actuación del pasado año, todo hace esperar el gran éxito de costumbre.

El entusiasmo de los organizados

res no cesa, y el Automóvil Club de Guipúzcoa tiene ya bien acreditada de antiguo su pericia en estas lides, para esperar confiados, en que, como ya se anuncia, la organización superará a la de años anteriores, y el nombre de España y de Guipúzcoa quedarán a la altura que les corresponde en el deporte del automóvil.

Cerraremos, pues, estas líneas de introducción prediciendo un éxito más, y congratulándonos de que el cariño de todos por la hermosa Donostia, y la labor inteligente del Automóvil Club, hayan impuesto al fin, la solución patriótica que el buen sentido y el amor al deporte imponían en esta ocasión.



# REGLAMENTO

Artículo 1.º El Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 23 de septiembre de 1934, una carrera de automóviles denominada Gran Premio de España.

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

Art. 3.º La carrera será internacional.

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

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

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

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

Cilindrada y combustibles libres.

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

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

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

Art. 7.º Será ganador del Gran Premio de España de 1934 y quedará clasificado como primero, el

vehículo que haya efectuado el recorrido total invirtiendo menos tiempo.

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

Art. 8.º El vehículo ganador del Gran Premio de España de 1934, recibirá:

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

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

Al tercero, un premio de 5.000 pesetas en metálico.

Al cuarto, un premio de 2.500 pesetas en metálico.

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

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

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

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

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

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 13 de septiembre; pasada esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 300 pesetas, hasta las veinte horas del día 17 de septiembre, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso, sólo serán reembolsadas 150 pesetas a los vehículos que tomen la salida.

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

Art. 11. Tanto los concursantes como los conductores titulares y su-

plentes, deben hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un Club afiliado a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si algún vehículo concursante se detuviera por cualquier causa, su conductor tiene la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya

**FIAT**

*Balilla*



El coche que reúne todos los perfeccionamientos de la experiencia

**FIAT HISPANIA, S. A.**

MADRID.—Salón de Exposición: Avenida Conde Peñalver, 19. Teléfono 12976

Dirección, oficinas, recambio, talleres: Paseo Ramón y Cajal, 23. Teléfono 71521

BARCELONA.—Plaza de Cataluña, 14. Teléfono 15432

AGENTES EN TODAS LAS PROVINCIAS

obstáculo para la circulación de los demás vehículos concursantes.

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

Bandera azul inmóvil: Marche por el lado derecho.

Bandera azul agitada: Precaución.

razón de cuatro personas como máximo por vehículo (es decir: dos conductores y dos mecánicos). Esas cuatro personas, que podrán estar en la pista al mismo tiempo mientras duren las operaciones de aprovisionamiento, son las únicas que tienen derecho a tocar el vehículo, y no podrán salir del puesto

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

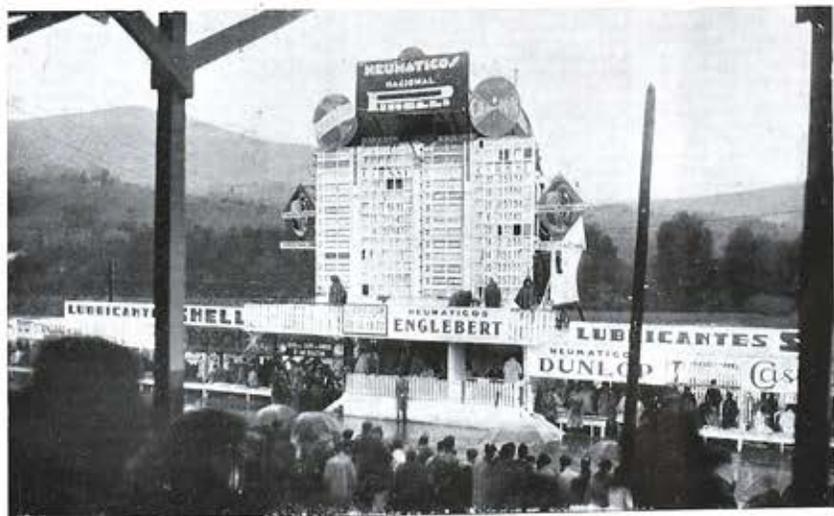
Durante la carga de combustible de un coche, el conductor debe parar el funcionamiento del motor.

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

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

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

Art. 17. Queda prohibido cualquier aprovisionamiento, ya sea destinado a los vehículos, ya sea a sus ocupantes, durante la carrera, fuera del puesto mencionado en el ar-



Gran Premio de España 1933.—El cuadro de affichage.

Bandera amarilla: Parada absoluta.

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

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

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

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

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

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

Estos mecánicos, que deberán ser designados de antemano, estarán permanentemente en los puestos de aprovisionamiento y llevarán brazales distintivos. Podrán ayudar al conductor o conductores de un coche inscrito por el concursante, a

de aprovisionamiento hasta el momento en que su coche se haya parado completamente, debiendo volver a entrar en aquél tan pronto como éste se haya marchado.

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



Gran Premio de España 1933.—Momento antes de dar la salida a los corredores.

título 16, autorizándose, únicamente, las provisiones, reparaciones y substituciones de piezas llevadas a cabo por medio de útiles, piezas de repuesto o substancias que los vehículos lleven a bordo y cuyas operaciones, efectuadas durante la carrera, sólo podrán ser ejecutadas en cada vehículo por su correspondiente conductor.

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

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al A. C. de G. adjudicar el emplazamiento, y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deben dirigirse a la Secretaría del A. C. de G. (Plaza de Oquendo, San Sebastián), antes de las veinticuatro horas del 13 de septiembre. Las peticiones que posteriormente se reciban antes del 17 de septiembre deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares el día 23 de septiembre de 1934.

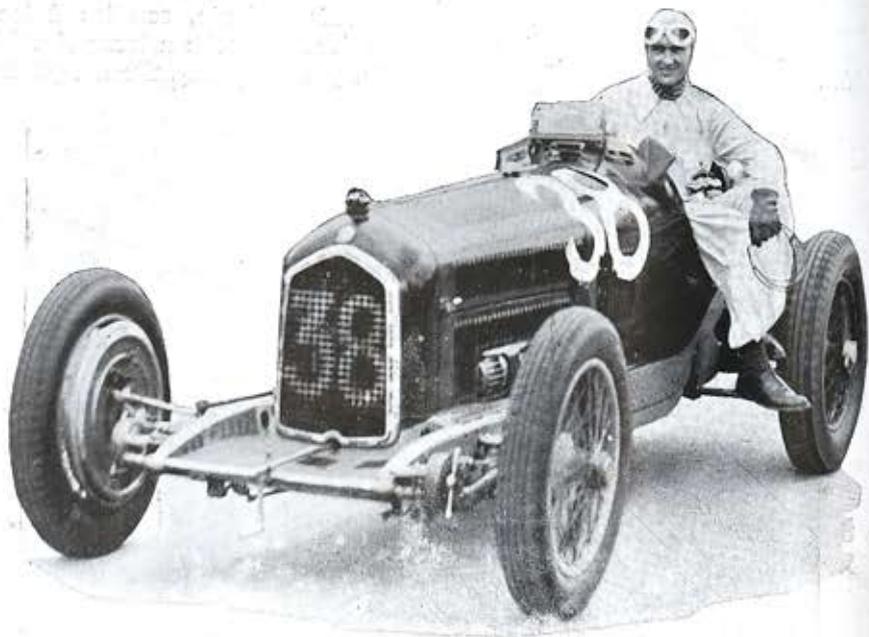
Art. 19. Toda reclamación debe formularse por escrito y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Código Deportivo Internacio-

nal de la A. I. A. C. R. dentro de los plazos siguientes:

Las que se relacionen con la clasificación de los vehículos, conductores o mecánicos, veinticuatro ho-

Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

Art. 21. Los concursantes serán



Luis Chiron, vencedor con Alfa Romeo del Gran Premio de España 1933.

ras antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

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

Art. 20. Por el hecho de efectuar su inscripción, tanto los concursantes como los conductores reconocen como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código

personalmente responsables de todos los accidentes que puedan causar.

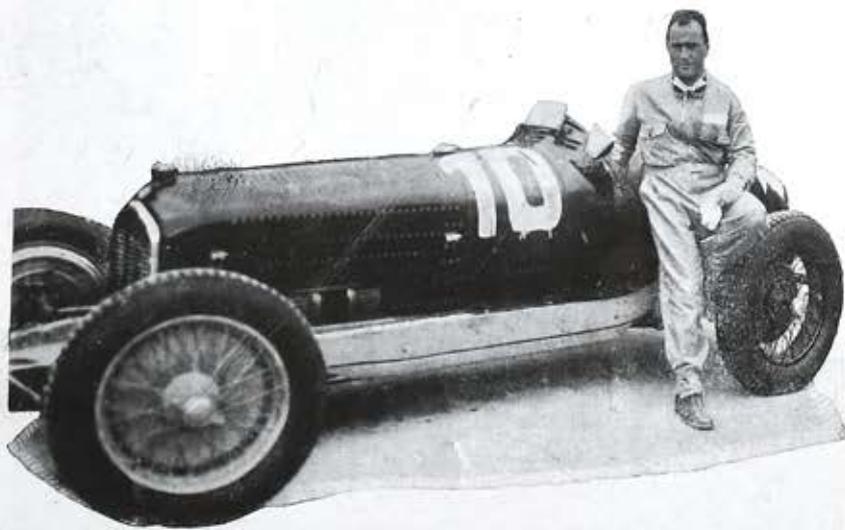
Sin embargo, el Automóvil Club de Guipúzcoa ha contratado a nombre de aquéllos, y en su beneficio, un seguro que les cubre de los riesgos siguientes:

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

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

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

Los concursantes serán también responsables de todos los daños que excedan de las cantidades citadas en los números 1.º y 2.º, y podrán contratar personalmente los seguros complementarios que crean convenientes. Toda póliza contratada por el concursante, cualquiera que sea el riesgo a que se refiere, debe contener necesariamente una cláusula



El corredor italiano Fagioli, que pilotando coche Maserati, se clasificó 2.º en el Gran Premio de España 1933.

en que la entidad aseguradora haga constar categóricamente que renuncia a toda clase de recursos o acciones que pudiera entablar o ejercitar, en caso de accidente o de siniestro, contra el Automóvil Club de Guipúzcoa o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los duplicados de las pólizas contratadas por los concursantes deben ser remitidos por correo certificado al Automóvil Club de Guipúzcoa, para su confrontación, antes del 18 de septiembre de 1934. Toda póliza que no se halle de acuerdo con las prescripciones de este artículo será rechazada. No se autorizará la salida de los coches para los que no se hubiere cumplido este requisito.

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

Art. 22. Las operaciones de peso y de comprobación se realizarán el día 22 de septiembre de 1934 en el lugar, horas y condiciones que oportunamente se darán a conocer a los concursantes.

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

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

Art. 25. El A. C. de G. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursan-

tes a la carrera, conductores o mecánicos, ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera y de los entrenamientos para la misma.

Los Comisarios deportivos serán:

D. Luis Echeverría, vocal de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa.

D. Antonio San Gil, vocal de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa.

D. Federico Zappino, vicepresidente de la Junta Directiva del Automóvil Club de Guipúzcoa.

Un comisario designado por el Automóvil Club de España.

El Director de la carrera será:

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



## PALMARES DEL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

1923

### Gran Carrera de Motocicletas

#### Clasificación general:

1.º Eduardo Landa, 450 kilómetros en 3 h. 59 m. 16 s. Velocidad media por hora, 90 kms.

2.º Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s.-2.

3.º Gremónt, Pean, en 4 h. 33 m. 32 s.-2. (Primero en su categoría).

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

### Premio de Sidecars

#### Clasificación general:

1.º Vicente Naure, 270 kms. en 2 h. 53 m. 57 s.-2. Media, 73 kms. 800 metros por hora.

2.º Villar, en 3 h. 50 m. 45 s.-6.

3.º P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 s.-2.

La vuelta más rápida, Vicente Naure, 17,750 kms. en 12 m. 25 s.

### Gran Premio de Turismo.

#### 1.ª Categoría:

1.º Satrustegui, Bugatti, 106 kms. 500 m. en 1 h. 14 m. (Media 86 kilómetros 667 m. por hora).

2.º Espée, Bugatti, en 1 h. 16 m. 4 s.

3.º Pruner, Citroen, en 1 h. 29 m. 35 s.

#### 2.ª Categoría:

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

2.º Belven, Delage, en 1 h. 58 m. 6 s.

#### 3.ª Categoría:

No se clasificó ningún corredor.

#### 4.ª Categoría:

1.º Dubonet, Hispano-Suiza, 443 kilómetros 700 m. en 4 h. 52 m. 52 s. Media, 91 kms. 650 m. por hora.

2.º Garnier, Hispano-Suiza, en 4 horas 59 m. 2 s.

3.º Boyriven, Hispano-Suiza, 5 h. 13 m. 23 s.

La vuelta más rápida, Dubonet, en 9 m. 26 s. (Media, 113 kms. 310 metros por hora).

### Pruebas de Autociclos

#### Categoría 1.100 c. c.:

1.º Bueno, Salmson, 461 kms. 500 metros en 5 h. 39 m. 14 s.-6. Media, 82 kms. por hora.

2.º Benoist, Salmson, 5 h. 50 m. 15 segundos.

3.º Mauve, Mauve, en 6 h. 10 m. 43 s.-8. Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar.

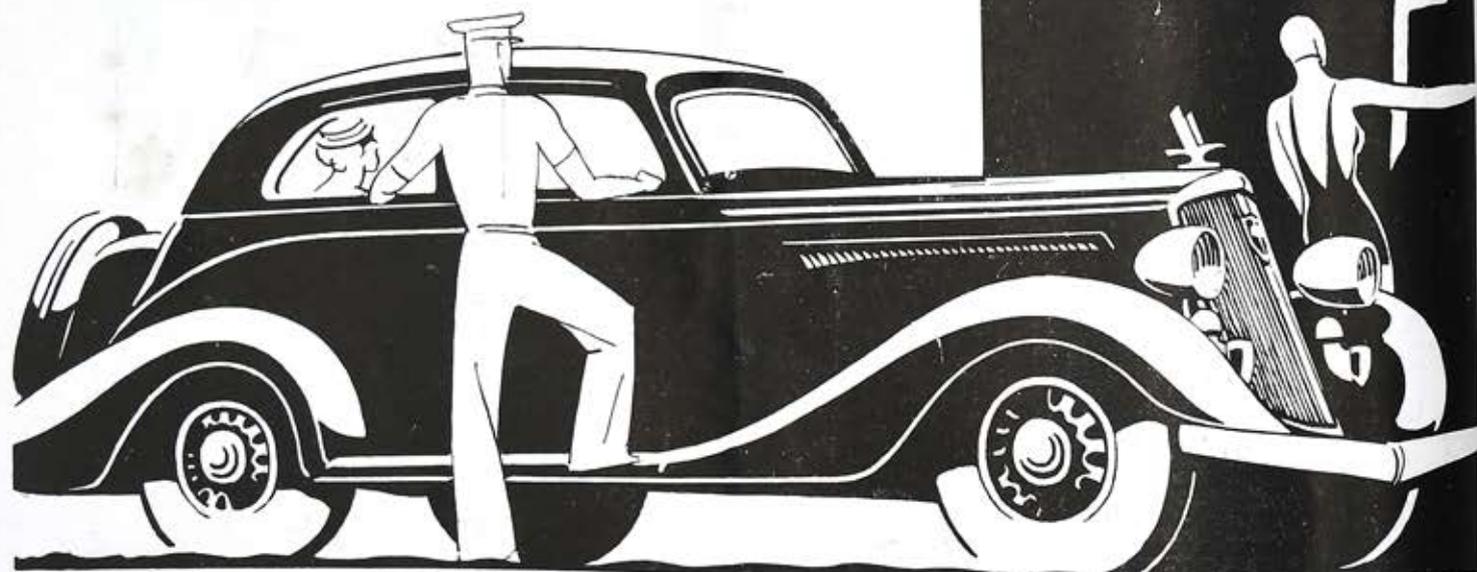
#### Categoría 750 c. c.:

1.º Palazón, Senechal, en 6 h. 00 minutos 50 s. Media, 76 kms. 350 m. por hora.



# EL ESTILO MODERNISIMO

y las admirables características mecánicas del STUDEBAKER 1934 están en consonancia con la época actual, dinámica y deportiva. La originalidad y elegancia del STUDEBAKER 1934 y su maravilloso rendimiento le hacen imprescindible para aquellas personas que deseen conocer los goces que proporciona el progreso del automóvil, que con este coche ha alcanzado la máxima superación posible hasta hoy.



## Studebaker 1934

Distribuidores Región Centro

# TREMA

Villanueva, 38 - Madrid

2.º Sierra, B. N. C. en 6 h. 20 m. 26 s. (Sólo dió 23 vueltas al circuito.)

#### Gran Premio de San Sebastián

1.º Guyot, Rolland Pilain, 443 kilómetros 750 m. en 4 h. 45 m. 57 s. Media, 93 kms. 773 m. 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 kms. 300 m. a la hora.

#### Gran Premio de Voiturettes

1.º Barón de L'Épée, Bugatti, 587 kilómetros 995 m. en 6 h. 54 m. 22 s. Media, 85 kms. 58 m. por hora.

2.º De Vizcaya, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.-1.

3.º Satrustegui, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.-1.

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

1924

#### Gran Premio de Motocicletas

##### Categoría A:

1.º Marc, Alcyon, 266,250 kms. en 3 h. 4 m. 24 s.-2. Media, 87,020 kilómetros a la hora.

2.º Jolly, Alcyon, en 3 h. 16 m. 5 s.-6.

3.º Cantó, Velocette, en 3 h. 43 minutos 17 s.

La vuelta más rápida, Marc, en 11 m. 17 s.

##### Categoría B:

1.º Mateos, Douglas, 355 kms. en

4 h. 14 m. 32,8 s. Media, 84,055 kms. por hora.

2.º Anstice, Douglas, en 4 h. 41 minutos 27 s.-2.

3.º Whalley, Douglas, en 4 h. 44 minutos 51 s.

Vuelta más rápida, Whalley, en 11 m. 4 s.-2.

##### Categoría C:

1.º Fuentes, Harley, 473,750 kms. en 5 h. 53 m. 34 s.-6. Media, 75,629 kilómetros por hora.

2.º Arteche, Harley, en 5 h. 53 minutos 44 s.

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

#### Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

##### 1.ª Categoría:

1.º Leblanc, Salmsom, 177,750 kilómetros en 2 h. 8 m. 55 s.-4. Media, 82,600 kms. por hora.

2.º Rigal, Aries, en 2 h. 9 m. 33 segundo-4.

3.º Bloch, Amilcar, en 2 h. 19 m. 21 s.-8.

##### 2.ª Categoría:

1.º Sailer, Mercedes, 213 kms. en 2 h. 38 m. 27 s.-8. Media de 80,650 kilómetros por hora.

2.º Peris, Aurea, en 2 h. 43 m. 51 s.-6.

##### 3.ª Categoría:

1.º Matthis, Bignan, 319,300 kilómetros en 3 h. 41 m. 17 s.-2. Media, 86,631 kms. por hora.

2.º Springel, Bignan, en 3 h. 51 minutos 48 s.

3.º Maserati, Diatto, en 4 h. 15 minutos 37 s.

##### 4.ª Categoría:

1.º Laly, Aries, 355 kms. en 4 h. 13 m. 9 s.-2. Media, 84,130 kms. por hora.

##### 5.ª Categoría:

1.º Courcelles, Lorraine-Dietrich, 408,250 kms. en 4 h. 43 m. 19 s. Media, 86 kms. 460 m. por hora.

2.º Brisson, Lorraine-Dietrich, en 5 h. 00 m. 51 s.-4.

##### 6.ª Categoría:

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

##### Clasificación general:

1.º Leblanc, Salmsom.

2.º Mattis, Bignan.

#### Gran Premio de San Sebastián

1.º Seagrave, Sumbean, 621,250 kilómetros, 35 vueltas, en 6 h. 1 m. 19 s.-6. Media, 103,190 kms. por hora.

2.º Constantini, Bugatti, en 6 h. 2 m. 44 s.-4.

3.º Morel, Delage, en 6 h. 3 m. 49 segundos.

4.º Divo, Delage, en 6 h. 11 m. 10 s.-8.

5.º De Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 29 m. 9 s.-4.

6.º Chassagne, Bugatti, en 6 h. 46 m. 29 s.-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, Salmsom, en 5 h. 36 m. 10 s. Media, 94 kms. 82 m.

### Palmarés de velocidades del Circuito de Lasarte

	A	B
	Kms. h.	Kms. h.
Año 1923 — Eduardo Landa	105 850	106,50
Guyot		105,350
Dubonet	113,310	
Año 1924 — Seagrave		103,190
Constantini	112,313	
Año 1925 — Divo		123,249
Constantini	133,548	
Año 1926 — Constantini		123,776
Constantini	135,214	
Año 1927 — Benoist		129,592
Materassi	139,762	
Año 1928 — Chirón		129,659
Chirón	141,764	
Año 1929 — Chirón		116,119
Chirón	139,449	
Año 1930 — Varzi		139,762
Varzi	146,564	
Año 1933 — Chirón		134,092
Chirón	152,629	

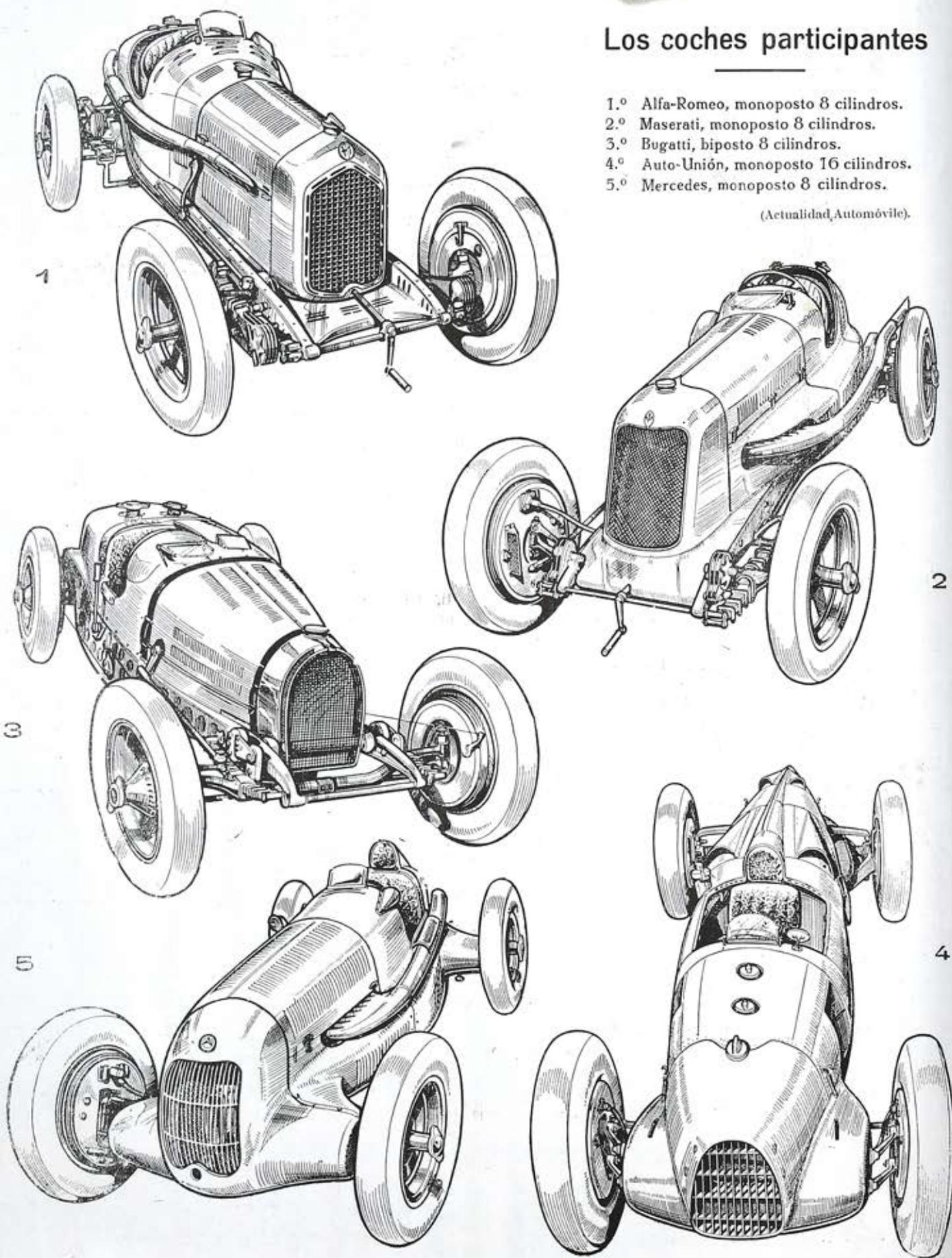
A.—Velocidad en la vuelta más rápida.

B.—Media horaria en la carrera más rápida.

## Los coches participantes

- 1.º Alfa-Romeo, monoposto 8 cilindros.
- 2.º Maserati, monoposto 8 cilindros.
- 3.º Bugatti, biposto 8 cilindros.
- 4.º Auto-Unión, monoposto 16 cilindros.
- 5.º Mercedes, monoposto 8 cilindros.

(Actualidad, Automóvil).



## Figuras del Circuito Automovilista de San Sebastián



Don Carlos Resines, Secretario del Automóvil Club de España.



Don Manuel Rezola, Presidente del Automóvil Club de Guipúzcoa.



Don José M. Maquivar, Secretario del Automóvil Club de Guipúzcoa.

### Categoría 750 c. c.:

1.º Zubiaga, Austin, en 6 h. 48 m. 43 s. 2-10. Media, 91 kms. 780 m.

Vuelta más rápida en la categoría B: Casse, 10 m. 2 s. Media, 105 kilómetros 847 m.

Vuelta más rápida en la categoría A: Zubiaga, en 11 m. 10 s. Media, 95 kms. 104 m.

### Copa Packard:

Tiempo más rápido: Casse, 20170 segundos.

Tiempo más lento: Arteché, segundos 26567 4-10.

Corredores que pueden concursar a la Copa por hallarse dentro de la fórmula del apartado 3.º del Reglamento.

Casse: T—20.170 segundos.

Uribesalgo: T—21.939,2 s.

Mandaret: T—22.017 s.

Los restantes quedan eliminados por no reunir dichas condiciones.

Regularidad: 1.º Marandet, 16 m. 18 segundos.

2.º Uribesalgo, 21 m. 53 s. 9-10.

3.º Casse, 24 m. 21 s. 6-10.

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

### III Gran Premio de Guipúzcoa

Turismo: Doce horas.

### Categoría C:

1.º Rigal, Peugeot, 1.144 kms. 732 metros. Media de 95 kms. 94 m. por hora.

2.º Nicolás Diels, Excelsior, 1.113 kilómetros 187 m. Media, 92 kms. 765 m. por hora.

### Categoría E:

1.º De Duck-Degrose, Ballot, 1.190

kilómetros 504 m. Media, 98 kms. 375 m. por hora.

2.º Foresti, Bolestiero, O. M. 1.097 kilómetros 813 m. Media, 91 kms. 484 m. por hora.

3.º Minoia Morande, O. M. 1.066 kilómetros 592 m. Media, 88 kms. 872 m. por hora.

### Categoría F:

1.º Sabipa, Bugatti, 1.105 kms. 722 m. Media, 87 kms. 872 m. por hora.

### Trofeo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa:

1.º De Duck-Decrose, 15,789.

2.º Sabipa, 8,038.

3.º Boillot-Bigal, 6,175.

### 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 kms. 249 m.

2.º Benoist, Delage, en 5 h. 55 m. 43 segundos.

3.º Thomas, Delage, en 5 h. 56 minutos 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 s. 4-10.

6.º Goux, Bugatti.

7.º Lehoux, Bugatti.

La vuelta más rápida, Divo, en 8 minutos 6 s. 8-10.

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

1926

### Gran Premio de Europa

45 vueltas; 779 kms. 175 m.

1.º Goux, Bugatti, 6 h. 51 m. 52

segundos. Media, 113 kms. 513 m. por hora.

2.º Bourlier - Senechal, Delage, 6 horas 59 m. 52 s.

3.º Constantini, Bugatti, 7 h. 28 minutos 18 s.

4.º Morel-Benoist, Delage, parado en las 41 vueltas.

5.º Minoia-Dupier, Bugatti, parado en las 41 vueltas.

6.º Benoist-Wagner, Delage, parado en las 34 vueltas.

### Gran Premio de Turismo

Doce horas

### Categoría G:

1.º Manso de Zúñiga - Leonard, Ch. Walcker, 1.245 kms. 372 m., a una media de 193 kms. 780 m. por hora.

2.º Lagache-Pizard, Ch. Walcker, 1.229 kms. 345 m., a una media de 102 kms 445 m.

3.º Senechal, Senechal, 1.043 kilómetros 444 m., a una media de 86 kilómetros 953 m.

### Categoría E:

1.º Minoia-Morandi, O. M. 1.128 kilómetros 529 m., a una media de 94 kms. 701 m.

2.º Ballester-Danieli, O. M. 1.059 kms. 278 m., a una media de 88 kms. 890 m.

3.º Rost - Ladhiere, Georges Irat, 1.058 kms. 792 m., a una media de 88 kms. 701 m.

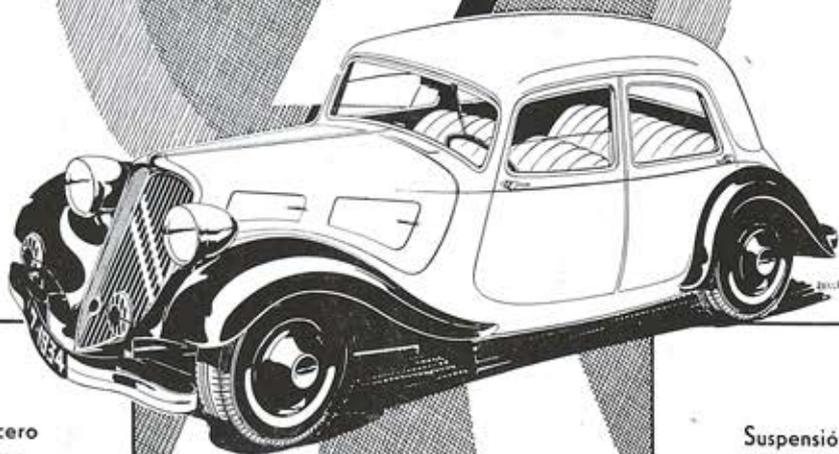
### Categoría C:

1.º Boillot-Letalleur, Peugeot, 1.083 kms. y 074 m., a una media de 100 kms. 787 m.

2.º Rigal - Serre, Peugeot, 1.078

# UN AUTOMOVIL SENSACIONAL

## EL CITROËN



Carrocería todo acero monocasco, de concepción inédita, extra rígida, de perfil enteramente aerodinámico, eliminando completamente el chasis.

Tracción delantera. Solución ligera que permite un nivel muy bajo al vehículo y una estabilidad desconocida.

Frenos hidráulicos: los más eficaces que existen. Equipan millones de vehículos.

## esencialmente económico

Un vehículo de concepción enteramente moderna. Concebido bajo el signo del progreso adelantándose por lo menos en dos años a toda la competencia; se impone por el conjunto de cualidades debidas únicamente a soluciones nuevas aplicadas en su construcción.

VELOCIDAD: 100 KMS. HORA  
CONSUMO: 9 LITROS por 100 KMS.  
PESO: 900 KGS.

PRECIO:

### 9.500 PTS.

Suspensión por ruedas independientes y barras de torsión, que elimina completamente las ballestas y no exige entretenimiento alguno.

Motor flotante. El más elevado rendimiento.

Merced a un encamisado de cilindros de fundición durísima no tiene desgaste.

CONCESIONARIO EN MADRID  
FELIX ALVIRA  
EDUARDO DATO 18

S<sup>DA</sup> ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES CITROËN, S. A.  
PLAZA DE CANOVAS, 5. MADRID  
Sucursal de Barcelona. Rambla de Cataluña, 90  
Delegaciones: Valencia, Sevilla, Oviedo

CONCESIONARIO EN MADRID  
FRANCISCO SAINZ  
NÚÑEZ DE BAIBOA, 3

# CITROËN

kilómetros, a una media de 100 kilómetros 295 m.

*Categoría B:*

1.º Merz-Gatner, Mercedes, 1.069 kilómetros 074 m., a una media de 101 kms. 816 m.

2.º Caracciola - Kulharte, Mercedes, 1.067 kms. 153 m., a una media de 101 kms. 633 m.

3.º Wagner-Walb, Mercedes, 1.055 kms. 685 m., a una media de 100 kms. 541 m.

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

**Gran Premio de España.**

40 vueltas; 692 kms. 600 m.

1.º Constantini, Bugatti, en 5 h. 35 m. 47 s. Media, 123 kms. 776 m. por hora.

2.º Goux, Bugatti, en 5 h. 52 m. 15 s. Media, 117 kms. 964 m. por hora.

3.º Wagner, Delage, en 5 h. 56 m. 57 s. Media, 116 kms. 425 m. por hora.

4.º Minoia, Bugatti, en 5 h. 57 m. 26 segundos.

5.º Ferry, Bugatti, parado en la vuelta 33.

Record de la vuelta: Constantini, Bugatti, en 7 m. 40 s. Velocidad media, 135 kms. 214 m. por hora.

1927

**V Gran Premio de San Sebastián**

*Clasificación general:*

1.º Materasi, Bugatti, en 5 h. 28 minutos 09 s. Velocidad media, kilómetros 126,795 por hora.

2.º Dubonet, Bugatti, en 5 h. 32 minutos 11 s.

3.º Conelli, Bugatti, en 5 h. 40 m. 30 segundos.

4.º Chiron, Bugatti, en 5 h. 59 m. 45 segundos.

5.º Bret, Bugatti, en 6 h. 21 m. 56 segundos.

6.º De Maleplane, B. U. C.

*Categoría 1.100 c. c.:*

1.º Martín, Amilcar, en 6 h. 25 minutos 34 s. Velocidad media, kilómetros 107,844 por hora.

2.º Jourdan, Salmson, en 7 h. 11 minutos 22 s.

Vuelta más rápida. Record del Circuito, Materasi. Tiempo 7 m. 26 segundos. Velocidad media, 139,762 kilómetros.

**V Gran Premio de Guipúzcoa**

(Criterium de las 12 horas)

*Clasificación por Categoría:*

*Categoría C:*

1.º Peugeot, Rigal-Serre, 1.187 kilómetros 168 m.

2.º Lorraine, Blisson-Bloch, 1.171 kilómetros 547 m.

*Categoría D:*

1.º Aries, Laly-Chassagne, 1.146 kilómetros 359 m.

2.º Aries, Duray-Chassagne, 1.104 kilómetros 469 m.

*Categoría E:*

1.º Georges Irat, Ros - Lehoux, 1.136 kms. 897 m.

2.º Bignan, Clause-Gros, 1.110 kilómetros 642 m.

*Categoría G:*

1.º E. H. P. Bouriat - Bussiene, 1.155 kms. 553 m.

*Clasificación general:*

1.º Georges Irat, Ros - Lehoux, 1.147 kms. 2 m.

2.º E. H. P. Bouriat - Bussiene, 1.115 kms. 6 m.

**V Gran Premio de España**

*Clasificación general:*

1.º Benoist, sobre Delage, en 5 h. 20 m. 45 s. Velocidad media, 129 kilómetros 592 m. por hora.

2.º Conelli, sobre Bugatti, en 5 h. 23 m. 01 s. 9-10.

3.º Bourlier, sobre Delage, en 5 horas 29 m. 12 s. 5-10.

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

1928

**Gran Premio de España**

29 julio 1928

*Coches categoría Sport:*

1.º Chiron, Bugatti, 2 h. 25 m. 44 segundos.

2.º Bouriano, Bugatti, 2 h. 30 m. 15 segundos.

3.º Delamer, E. H. P. 2 h. 30 m. 39 segundos.

4.º Crhistin, Lombard, 2 h. 35 m. 44 segundos.

5.º Laly, Aries.

**Gran Premio de San Sebastián**

40 vueltas al Circuito; 692,500 kms.

25 julio 1928

1.º Luis Chiron, Bugatti, en 5 h. 20 m. 30 s. Velocidad media, 129 kilómetros 659 m. (Record.)

2.º Roberto Benoist, en 5 h. 22 m. 55 segundos.

4.º Lehoux, en 5 h. 35 m. 34 s.

5.º Blancas, 6 h. 4 m. 46 s.

Vuelta más rápida, Luis Chiron, en 7 m. 19 s. Velocidad media, 141 kilómetros 764 m. (Record del Circuito.)

1929

**Gran Premio de San Sebastián**

40 vueltas al Circuito; 692,500 kms.

25 julio 1929

1.º Luis Chiron, sobre Bugatti, en 5 h. 57 m. 6-10 s.

2.º Phillipe, sobre Bugatti, en 6 h. 2 m. 59 s.

3.º Lehoux, sobre Bugatti, en 6 horas 4 m. 18 s.

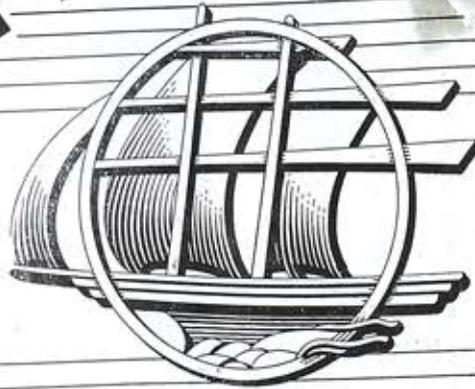
5.º Dreyfus, sobre Bugatti, en 6 horas 10 m. 5 s.

El vencedor: velocidad media, 116 kilómetros 119 m. por hora.

## Inscripciones oficiales hasta el 5 de Septiembre:

1.º Rene Dreyfus . . . . .	BUGATTI I	7.º Luigi Fagioli. . . . .	MERCEDES II
2.º A. Brivio. . . . .	BUGATTI II	8.º Tazio Nuvolari. . . . .	MASERATI I
3.º J. P. Wimille. . . . .	BUGATTI III	9.º Villapadierna. . . . .	MASERATI II
4.º Luis Chiron. . . . .	ALFA-ROMEO I	10.º Straight. . . . .	MASERATI III
5.º Achilles Varzi. . . . .	ALFA-ROMEO II	11.º Stuck. . . . .	AUTO UNION I
6.º Rodolfo Caracciola. . .	MERCEDES I	12.º Monberger. . . . .	AUTO UNION II

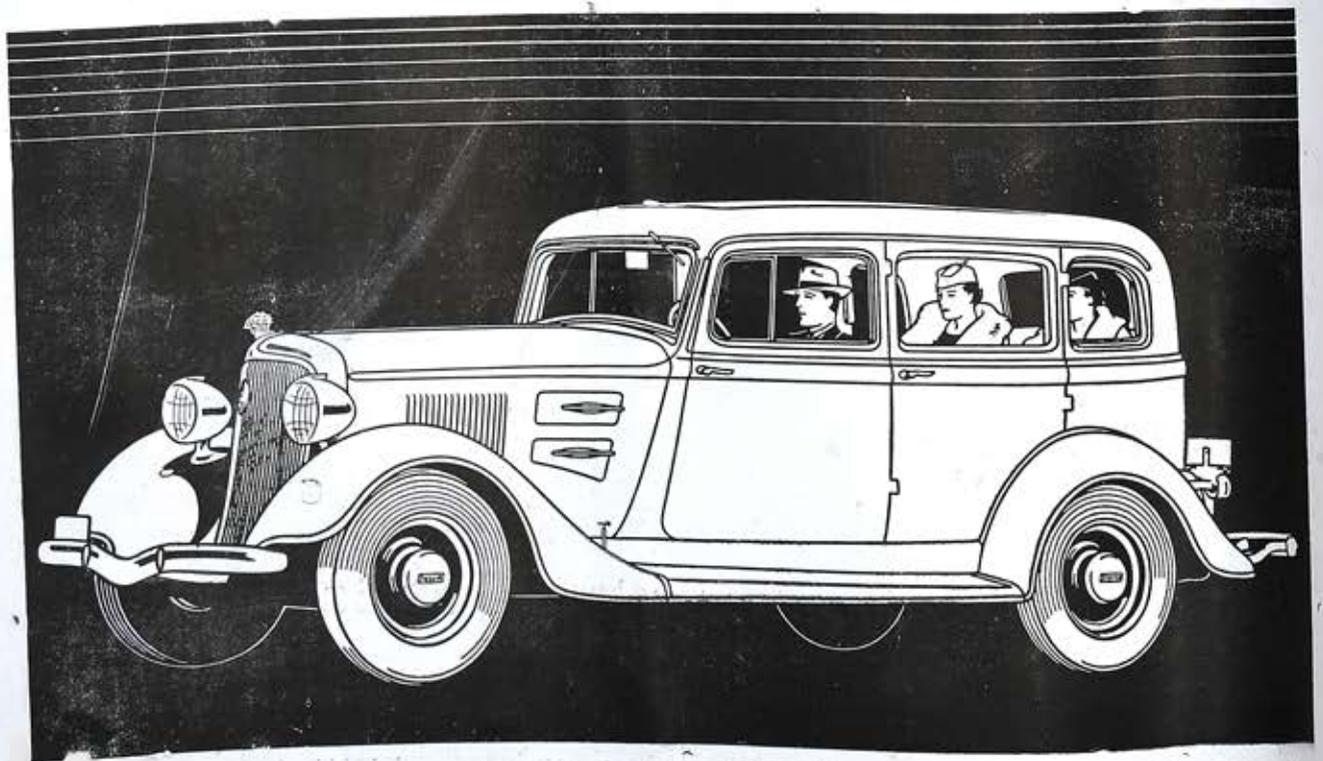
**CHRYSLER**



**PLYMOUTH**

El resultado de la acumulación de progresos de los Ingenieros de la Chrysler es el NUEVO PLYMOUTH «6».

Ruedas independientes-Ventilación indirecta-Carrocerías aerodinámicas-rueda libre-embrague automático-Frenos hidráulicos etc. etc.



Concesionarios: **S. E. I. D. A., S. A.** - Espronceda, 38  
CHRYSLER - PLYMOUTH - DODGE - DE SOTO

1930

Gran Premio de San Sebastián  
30 vueltas al Circuito; 519,450 kms.

- 1.º Achilles Varzi, sobre Maserati, en 3 h. 43 m. 4 s. 8-10.
  - 2.º Comte. Maggi, sobre Maserati, en 4 h. 5 m. 3 s. 8-10.
  - 3.º Ferrand, sobre Peugeot, en 4 horas 10 m. 10 s. 8-10.
  - 4.º Fourny, sobre Bugatti, en 4 horas 13 m. 58 s. 7-10.
- Vuelta más rápida: Varzi, en 7 m.

6 s. 3-10. Velocidad media, 146 kms. 564 m.

1933

IX Gran Premio de España  
30 vueltas al Circuito; 519,450 kms.  
24 septiembre 1933

- 1.º Luis Chiron, sobre Alfa Romeo, en 3 h. 50 m. 57 s. y 4-10, a una media de 134,092 por hora.
- 2.º Luis Fagioli, sobre Alfa Romeo, en 3 h. 55 m. 21 s. 3-10, a una media de 132,034 por hora.

3.º Andrés Lehoux, sobre Bugatti, en 4 h. 12 m. 49 s. 8-10, a 123,043 por hora.

4.º Archille Varzi, sobre Bugatti, en 4 h. 14 m. 14 s. 4-10, a una media de 122,704 por hora.

5.º Wimille, sobre Alfa Romeo, en 4 h. 15 m. 57 s. 4-10, a una media de 121,745 por hora.

Vuelta más rápida Chiron, en 6 m. 48 s. 4-10. Velocidad media, 152.629 kilómetros.

## ¿Andarán los automóviles con agua del mar!

No hace mucho un diario de París ha dado la noticia de que cerca de Bonen, en Lepte sur Loup, se han realizado con éxito ensayos de emplear el agua del mar como sustitutivo de la gasolina para hacer andar los motores de explosión.

Se dice que M. Lahenes, ha inventado un aparato mediante el cual el agua del mar se transforma en el acto en esencia para automóviles, o cosa parecida.

Ello tiene lugar enviando el agua marina por medio de bombas dispuestas al efecto a un filtro, del que pasan las aguas a un horno eléctrico donde se verifica su descomposición, y más tarde los productos de ésta pasan a otro filtro en el que la presencia de una substancia, hasta ahora ignorada, confiere al agua salada las propiedades carburantes de la gasolina.

Se asegura que con la esencia obtenida así se ha logrado hacer andar varios coches.

Y... hasta parece que las pruebas fueron presenciadas por representantes de los Ministerios de la Guerra y Aire, peritos del Estado, etc.

Ahora bien... ¿de dónde llevaron el agua del mar? Porque Ronen está situado aguas arriba del Sena, a bastantes kilómetros del mar..., y, por lo tanto, el agua recogida en dicha parte del río tiene mucha mezcla de agua dulce...

Por otra parte... ¿Qué substancia es esa que el inventor no quiere descubrir?

Es posible que sea el carbono, puesto que este no se encuentra en el agua del mar y es necesario en

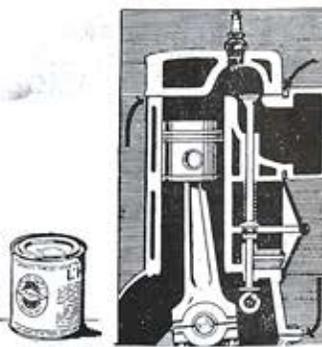
cantidad apreciable, y este elemento es indispensable para formar con el hidrógeno libre por la descomposición del agua el hidrocarburo sustitutivo de la gasolina.

¿No será este producto algo semejante al billete legítimo, tan ne-

cesario para el famoso «tímo de la guitarra»?

En fin, que el misterio de las experiencias y de la explicación del invento hacen dudar de que esto sea cierto, y aun cuando no es época de bromas ni inocentadas, hay que acoger la noticia con todas las reservas imaginables y... no creer en la posibilidad de una realización industrial inmediata del tal inventillo.

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR  
PERDIDA DE FUERZA



PARA EVITARLO LAS JUNTAS DEL MOTOR HAN DE TENER UN AJUSTE HERMETICO SOLO LO CONSEGUIRAN CON EL AUTENTICO Y UNICO

# L'HERMETIC

NO ACEPTE LOS PRODUCTOS OFRECIDOS COMO SIMILARES PUES LA UNICA SEMEJANZA ES EL COLOR PIDALO EN SU GARAGE

# LOS AUTOMOVILES ADLER

La S. E. I. D. A., que tan alto ha colocado en el mercado español los nombres de Chrysler, De Soto, Plymouth, Dodge, etc., etc., cuenta desde ahora con un nuevo pupilo, y, además, europeo y avanzado.

Se trata en efecto de la antigua marca alemana Adler, pero en tal forma renovada que no tiene del primitivo coche Adler más que el nombre.

Sus características son las siguientes:

**Chassis.**—Bastidor combinado con la carrocería y por consiguiente de resistencia a la torsión hasta ahora

árbol de leva de doble apoyo, accionamiento del mismo por cadenas de rodillos Duplex, árbol de cigüeñal enteramente compensado, 3 cojinetes extrafuertes para el árbol de cigüeñal, pistón de metal ligero de la más moderna construcción, lubricación del motor por circulación a presión de la bomba de rueda dentada, encendido de la batería, carburador económico con dispositivo para la más rápida aceleración y arranque seguro y rápido, termosifón para el enfriamiento de agua y ventilador.

**Embrague y mecanismo de accio-**

**ciones especiales herméticamente** capsuladas contra aire y polvo. Mecanismo diferencial de rueda cónica montado en la caja del mecanismo de accionamiento sobre cojinetes de rodillos cónicos, rueda con piñón, corona con piñón de ataque de dentado en espiral. Reducción del eje delantero 5,2:1. Transmisión de empuje por resortes.

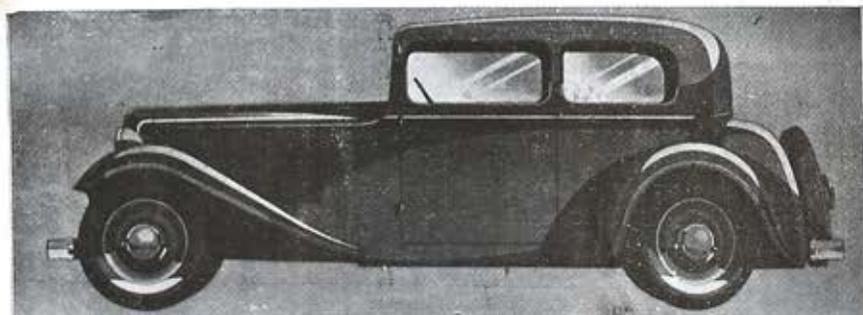
**Dirección y freno.**—Dirección por cremallera y piñón a la izquierda, freno de zapatas interiores con cable para 4 ruedas, tambor de freno de gran tamaño. Freno a mano accionado sobre las 4 ruedas.

**Instalación eléctrica y accesorios.** Instalación Bosch 6 voltios con batería de encendido para alumbrado de una capacidad de ochenta y cinco horas-amperios. Interruptor de reducción debajo del volante de dirección y botón de bocina en el centro del volante. Taquímetro con cuenta - kilómetros, contador de esencia, manómetro de aceite, lámpara de control para la carga eléctrica, limpia parabrisas, lámpilla, flecha de dirección, lámpara de matrícula, encendedor, cenicero, alumbrado interior para-choques, para-choques hidráulico y caja para tres baules.

**Conjunto del chassis.**—Distancia entre ruedas 1.250 mm. y entre ejes 2.825 mm. Longitud total 4.740 mm., anchura máxima 1.600 mm., altura máxima 1.580 mm. aproximadamente. Distancia al suelo 220 mm. Peso aproximado de la limosina: 950 kgs.

En cuanto a las ventajas que presenta tenemos:

Para coche corriente, seguro y barato, el motor de 4 cilindros es el más apropiado y económico. Tiene menos piezas, pero más sólidas que otro motor de la misma potencia y más cilindros. El reducido consumo



Adler conducción interior.

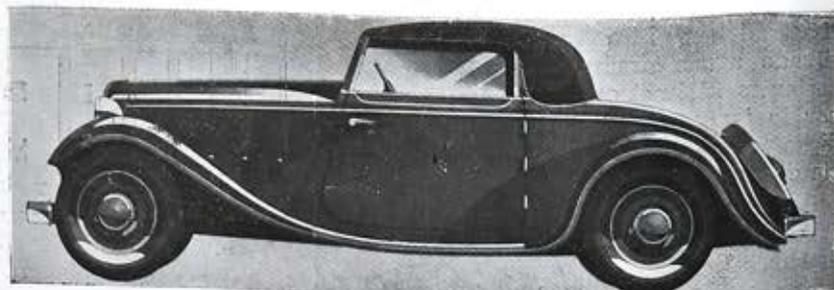
no alcanzada. Suspensión independiente de sus 4 ruedas, las delanteras en dos ballestas de 45 por 1.190 y las traseras en ejes individuales amortiguadores suspendidos en caucho, están provistas con ballestas de 45 por 760.

**Motor de cuádruple suspensión** en caucho. Depósito de gasolina junto al tablero de 30 litros de cabida, lubricación del mecanismo por engrasador continuo, ruedas de disco, llantas de seguridad para bastidor bajo, neumáticos de 4,75 por 17.

**Motor.**—Normal: 4 cilindros fundidos en un bloque, diámetro interior 71 mm., elevación 95 mm., volumen de elevación 1.494 cmc., grado de compresión 1:5,5; capacidad efectiva 32 HP., número máximo de revoluciones 3.400 por minuto. Mediante un aumento de precio se proporciona: diámetro interior 74,25 milímetros, elevación 95 mm., volumen de elevación 1.623 cmc., grado de compresión 1:5,5; capacidad efectiva 38 HP., número máximo de revoluciones 3.800 por minuto, transmisión del eje delantero 4,85:1, culata de cilindros desmontable, válvulas dispuestas en un sólo lado,

**namiento.**—Embrague de un sólo disco trabajando en seco, engranaje, todas las ruedas gemelas con excepción de la retroceso están engranando continuamente. Dos pares de ruedas con dentado de en espiral. Los árboles de accionamiento giran en cojinetes de rodillos. Cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás. Cambio de marcha debajo del volante de dirección. Mecanismo de transmisión formando bloque con el motor.

**Transmisión y accionamiento.**—Transmisión de fuerza mediante dos árboles de eje de acero refinado girando cada uno sobre dos articula-



Adler Cabriolet 2 plazas.

de combustible de un 4 cilindros, no puede ser igualado por ningún otro sistema de construcción. Las ventajas del 4 cilindros se ponen especialmente de manifiesto, por la nueva suspensión elástica sobre caucho que se emplea en el Adler-Trumpf.

Las cualidades sobresalientes de marcha las debe el Trumpf ante todo a sus ejes individuales. Cada rueda puede, independientemente de las demás, adaptarse a las irregularidades de la carretera. De especial importancia es la suspensión independiente de las ruedas en el eje delantero, por evitarse con ello la tre-

mecanismo de transmisión en un conjunto compacto. Con esto se obtiene una disposición especialmente sólida de piñón, corona y engranajes. La suavidad de la marcha aumenta todavía por estar construidas cuatro ruedas dentadas con un dentado oblicuo y dientes muy anchos.

El tablero se caracteriza por una disposición muy clara y de gran visibilidad de todos los instrumentos, necesarios al conductor para el control del coche habiendo suprimido los que la práctica ha demostrado ser innecesarios. Es digno de tenerse en cuenta el cierre de seguridad

da la mayor parte del horizonte visible, lo que se ha conseguido mediante dos limpia-parabrisas gemelos. Con ello tiene también el pasajero una vista libre cualquiera que sea el estado del tiempo, lo que facilita la orientación.

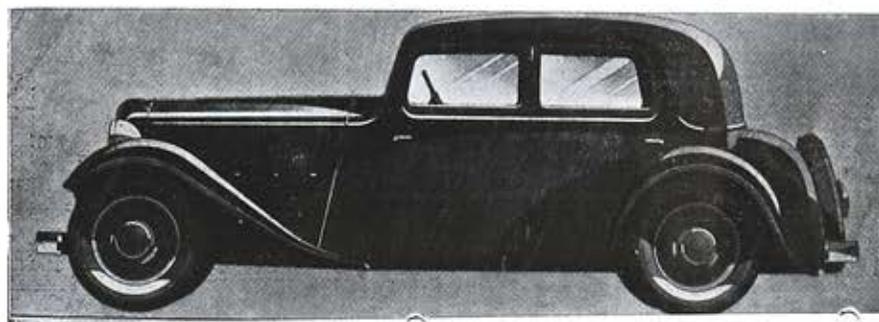
El lugar destinado para alojar el cofre es más espacioso que en la mayor parte de los coches más grandes y caros. Como por la suspensión del eje trasero todo el espacio existente entre los bastidores es aprovechable, resulta que con un centro de gravedad muy bajo, se tiene un espacio libre no alcanzado por ningún otro coche de la misma potencia que el Trumpf. El lugar que ocupa el cofre es accesible sólo desde el interior del coche, por lo que no llega el polvo ni está tampoco al alcance de los ladrones. El equipaje es imposible se ensucie, por mal tiempo que haga.

Cada rueda trasera resulta ser oscilante y su masa, sin resorte, queda reducida al mínimo posible.

Cada rueda posterior tiene una suspensión independiente y posee la masa más pequeña posible sin resorte. De aquí que se logra la mayor adherencia posible al terreno. Toda la suspensión y elasticidad estriba en el caucho y no exige vigilancia ni engrase, no desgastándose ni aún después de largos años de uso. La caída de ángulo permanece invariable, resultando muy pequeño el desgaste del neumático.

Los para-choques delantero y trasero son del mejor acero de cinta para muelles muy ligero y resistente, de construcción moderna y elegante. Están cromados y pulidos con gran brillo, siendo, por lo tanto, inoxidables. El para-choques trasero está construido de tal modo que se pueden llevar dos ruedas de repuesto sin necesidad de graduarlo.

El Trumpf como primer coche alemán tiene el bastidor solidario de la carrocería, consiguiéndose con ello que la carrocería descansa sobre un



Adler conducción interior 4 puertas.

pidación y su consiguiente reflejo en el volante de dirección.

Por la perfecta suspensión de las ruedas se consigue una fácil dirección con el ligero movimiento del volante, que imprime, por lo tanto, a las ruedas delanteras un cambio de dirección relativamente grande, con lo que el Trumpf logra una agilidad desconocida hasta ahora. El conductor adquiere la fina sensibilidad de estar en íntimo contacto con la carretera. Esta seguridad en la dirección la conserva el coche aún en las mayores velocidades.

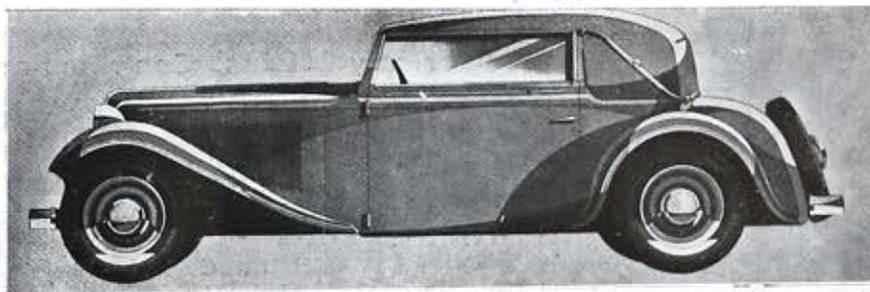
Por la suspensión flotante de todo el mecanismo en cojinetes de caucho, se absorben todas las trepidaciones y ruidos del bastidor y carrocería. El aislamiento ha sido objeto de especial atención ya que incluso todos los tubos y varillas del embrague y accionamiento de arranque, por ejemplo, están interrumpidos por elementos no transmisores del ruido. Con ello se consigue que el motor de 4 cilindros tanto en lo que se refiere al ruido como a la suavidad, marche tan silencioso y exento de vibraciones, como un moderno motor de 6 cilindros.

Una de las grandes ventajas de tracción delantera, consiste en reunir los elementos constitutivos del

en la bobina del encendido que no se puede accionar con una llave falsa, habiendo por lo tanto alcanzado una seguridad absoluta contra el robo.

El cambio de marcha se encuentra inmediatamente debajo del volante de dirección al alcance más conveniente del conductor. El correspondiente esquema, claramente visible en la dirección, simplifica su accionamiento y hace imposible todo error. Especialmente el cambio de la tercera a la directa es muy fácil y cómodo. La disposición del cambio de marcha en el volante permite además que el conductor baje sin dificultad alguna por la portezuela derecha.

En el Trumpf se ha tenido especial cuidado, en mantener despeja-



Adler Cabriolet 4 asientos.

## LA OPINION DE LOS CONDUCTORES DE COCHES Y CAMIONES

Los conductores, por su larga experiencia, son los más capacitados para distinguir el mérito intrínseco de una cubierta. Ellos saben que con el coche o camión en marcha es el cuerpo de la cubierta el que soporta los principales esfuerzos, efectuando una flexión, como si fuera un muelle.

La flexión tiende a separar las capas y las cuerdas que las forman y si se tiene en cuenta que una cubierta llega hasta soportar 440 esfuerzos de flexión por kilómetro, el hombre que está al volante puede considerar la enorme fricción interior que se engendra. Por ésto prefieren cubiertas FIRESTONE HISPANIA de fabricación nacional, en las cuales, por virtud de un procedimiento patentado para la impregnación con caucho de las fibras más finas de las cuerdas se ha evitado la fricción interior con el consiguiente recalentamiento que destruye el neumático y pone en riesgo la vida del conductor.



# Firestone - Hispania S. A.

Fábrica y Oficinas Centrales en BASAURI  
Apartado, 406 - Teléfonos 17827-28-29, - BILBAO

MADRID	General Pardiñas, 50 - Teléfono 51724
BARCELONA	Clarís, 92 - Teléfono 80832
SUCURSALES: SEVILLA	San Pablo, 35-41 - Teléfono 26332
VALENCIA	Colón, 15 - Teléfono 10567
CORUÑA	Juana de Vega, 56 al 60 - Teléfono 2940
DEPOSITO: MURCIA	Plaza Belluga, 3 - Teléfono 1123

fundamento exento de torsiones, quedando así garantizada la solidez y ausencia de ruidos de la carrocería, aún después de sometido al más largo y duro esfuerzo. El ahorro de peso resultante de esta construcción, favorece extraordinariamente la marcha por cuestas y velocidad del coche.

El nuevo Adler Trumpf está basado en las siguientes consideraciones deducidas de la ciencia y de la práctica.

Los nuevos conocimientos adquiridos en la construcción de automóviles, han demostrado que las cualidades de marcha de un coche son tanto mejores cuanto menor es el peso de las partes exentas de resortes, esto es, las que están conectadas directamente con las ruedas. Por la suspensión de las 4 ruedas sobre ejes individuales, dicho peso ha logrado reducirse en el Adler Trumpf, a un mínimo. Las notables cualidades dichas unidas a las que se derivan del bastidor bajo, tracción delantera y muy favorable situación del punto de gravedad, han hecho que el Trumpf llegue a una altura increíble. Se puede viajar con este coche a velocidades superiores a 90 kilómetros-hora por los caminos más malos con baches, roderas y otros obstáculos, sin notar la más mínima sacudida ni patinaje.

Las ruedas de suspensión individual, absorben los choques y producen una adherencia del coche al terreno que hace obedecer siempre el coche a la voluntad del conductor. Al tomar las curvas se reconocen palpablemente las ventajas de la tracción delantera. La caída de ángulo da siempre a las ruedas delanteras la dirección de la fuerza de tracción. El coche no sale por lo tanto despistado en las curvas sino que las sigue con toda seguridad. Pronto se acostumbra el conductor a seguir las curvas con gas, cosa que permite la fuerza de tracción dirijible aún con carreteras resbaladizas. Por ello se alcanza un promedio de velocidad en los viajes que a penas se puede lograr en coches de mucha más potencia. Además la tracción delantera ofrece otra gran ventaja debida a la independencia de la carrocería del mecanismo de transmisión. La caja del coche ha sido aprovechada exclusivamente para dar cabida a los viajeros y equipaje.

El piso liso está por debajo de los montantes del bastidor. A pesar de

la pequeña altura del coche (1,50 m. aproximadamente) y de una distancia al terreno de 22 cms., en el coche Trumpf caben cómodamente 4 personas de estatura más que regular y tres grandes baules. Los asientos traseros tienen una anchura de 1.280 mm. La favorable disposición de los asientos y de la caja para los baules ha permitido colocar muy bajo el punto de gravedad del Adler Trumpf, el cual por esta razón puede conducirse con toda regularidad. La presentación exterior e interior de este coche responde al refinado gusto de estos tiempos de automovilismo y según consigna una de las revistas más importantes profesionales, no deja nada que desear. Bajo, largo y de forma esbelta con radiador inclinado y formando proa no muy aguda, presenta un cuadro de suprema elegancia.

La guarnición interior ofrece la mayor comodidad. No se ha omitido ni el menor detalle para hacer lo más agradable posible la permanencia en el coche, incluso en los largos viajes. Los colores escogidos y el material más exquisito, juntamente con una construcción irreprochable, completan el aspecto estético con el cromado de los focos, para-choques y ruedas que hacen de este coche el predilecto del más exigente automovilista que por poco precio busca lo más moderno en construcción y equipo, sabiendo apreciar además la estética y alto rendimiento. El Adler está provisto generalmente con un motor de 1,5 litros de cubicación de 6/30 HP. Con un pequeño aumento de precio, se puede entregar también el coche con una cubicación de 1,7 litros, correspondiente a 7/37 caballos. La fuerza suplementaria de 7 HP. (o sea un 20 por 100 a igualdad de peso) se traduce en un momento de fuerza de arranque todavía mayor y en una velocidad máxima de más de 100 km.

Como prueba de lo que es el coche, y los juicios que ha merecido, transcribimos las siguientes líneas del crítico de la revista «Motor».

«El Adler Trumpf representa un gran paso en la evolución del automovilismo e incluso la iniciación de un nuevo desarrollo. Constituye en efecto, una revolución en el mundo automovilista. Si se tienen en cuenta, como factores más importantes, su economía, capacidad de transporte, confort y seguridad de marcha.»

¡Adler Trumpf! Un nuevo valor

del automovilismo, acogido con el mismo entusiasmo por los expertos que por la gran masa del público. El nuevo tipo, libre de la estrechez y limitación propias de todo coche pequeño, pero sin pertenecer tampoco a los grandes, cuya adquisición y conservación pueden permitirse sólo, por lo costosas, un reducido número de compradores. Un nuevo avance del automovilismo debido también a los perfeccionamientos introducidos en su parte técnica. Con sus ruedas de suspensión individual, su tracción delantera, bastidor bajo, dirección independiente de cada rueda, motor de suspensión oscilante y otros muchos adelantos técnicos, constituye el coche insustituible de la actualidad, del cual un famoso constructor de automóviles extranjero ha dicho que ya hoy se anticipa a lo que será el automóvil en el año 1940. Muchos miles de automovilistas entusiastas del Trumpf, han experimentado y podido apreciar las relevantes cualidades del mismo, habiéndose comprobado la superioridad de construcción de este coche y su absoluta seguridad incluso en las carreras y pruebas internacionales de más importancia bajo control oficial, por las numerosas victorias alcanzadas.

Y para broche final, nosotros suscribimos esta opinión, y estamos seguros de que será un digno pupilo de la S. E. I. D. A., a quien auguramos un nuevo éxito con el Adler Trumpf.



# INDIANA TRUCKS



**S. Y. V. A.** Distribuidores Generales para España

Félix Pizcueta, 13. -- VALENCIA



Con el máximo de Rendimiento y mínimo de coste, Vd. obtendrá buenas ganancias.

Utilice camiones "INDIANA" de motor a gasolina o aceites pesados y nos agradecerá nuestra recomendación.

Interesamos distribuidores en territorio por cubrir.

## EL POR QUÉ DE LAS RUEDAS CON RODILLAS

Porque convierten el transporte en automóvil en el método más cómodo y descansado de trasladarse de un lugar a otro.

Porque con ellas se consigue una distribución del peso del coche, entre las ruedas de delante y atrás, mucho más lógica y segura.

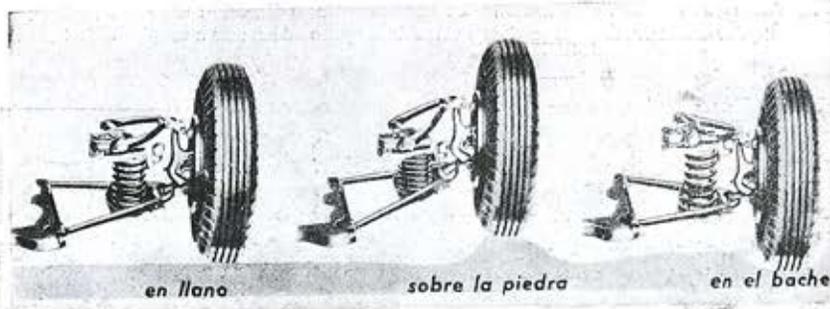
Porque al aislar el bastidor de los impactos producidos al chocar las ruedas contra los baches, alargan la vida del coche.

CON el procedimiento de suspensión antiguo, que conectaba las dos ruedas delanteras por medio de un eje rígido, sujeto al bastidor, cada golpe que sufría una rueda era transmitido a la otra y de paso al bastidor, a la carrocería, a los ocupantes. Si se rompía una ballesta,

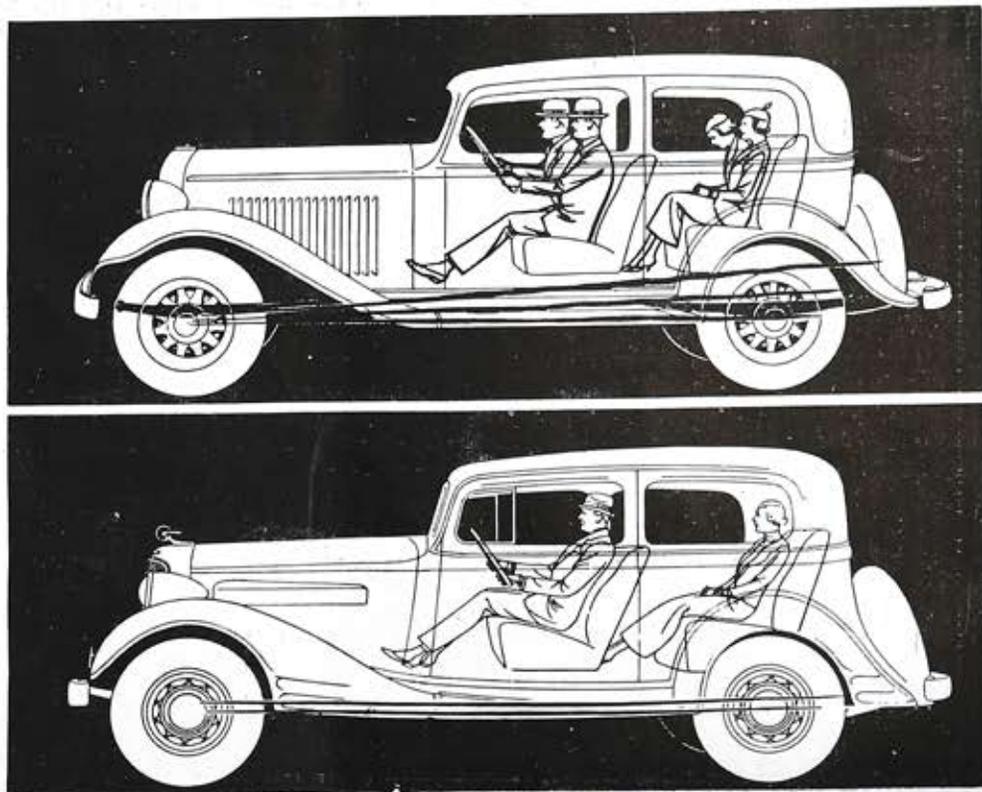
todo el mecanismo de dirección quedaba inutilizado. ¿Por qué? Porque las antiguas ballestas delanteras ejercían dos funciones complementarias, una mantener en línea las ruedas delanteras, otra conservar en debidas condiciones todo el sistema de la dirección. De aquí que

cuando se rompía una ballesta ya no se podía conducir un coche. Mas no era esto lo peor, sino que estas funciones complementarias de las ballestas creaban un problema con caracteres de círculo vicioso; si se suspendía el coche sobre ballestas de coeficiente de flexión apropiado a la comodidad de los ocupantes, resultaba imposible conducirlo, por quedar la dirección afectada; mientras que si se ponían ballestas de la dureza necesaria para mantener ruedas y dirección bien alineadas, resultaba perjudicada la comodidad de los ocupantes. Ante este problema, lo único que cabía era una transacción, de los que resultaban perjudicadas a la vez la comodidad y la dirección.

En los laboratorios de la importante firma General Motors y en sus



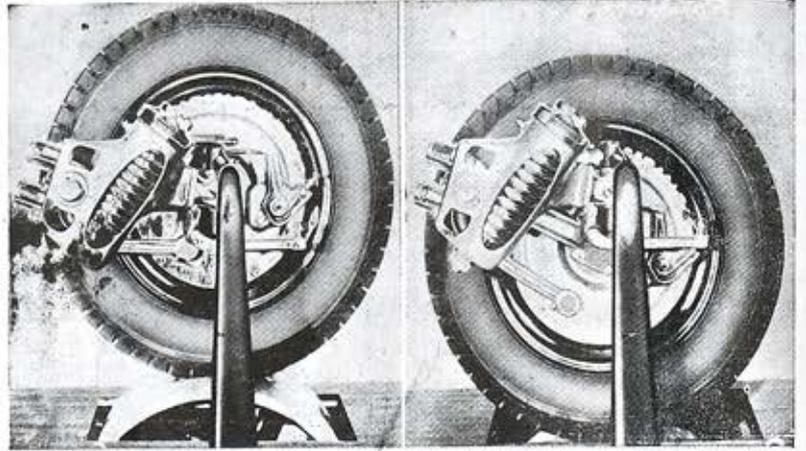
La rueda sube, baja, absorbe por medio de su muelle y del neumático las sacudidas originadas por las irregularidades de la carretera, pero estas sacudidas mueren en el muelle sin pasar ni al bastidor, ni a la carrocería, que ganan en duración, ni a los ocupantes que ganan en comodidad. Esto es lo que consiguen las ruedas con rodillas.



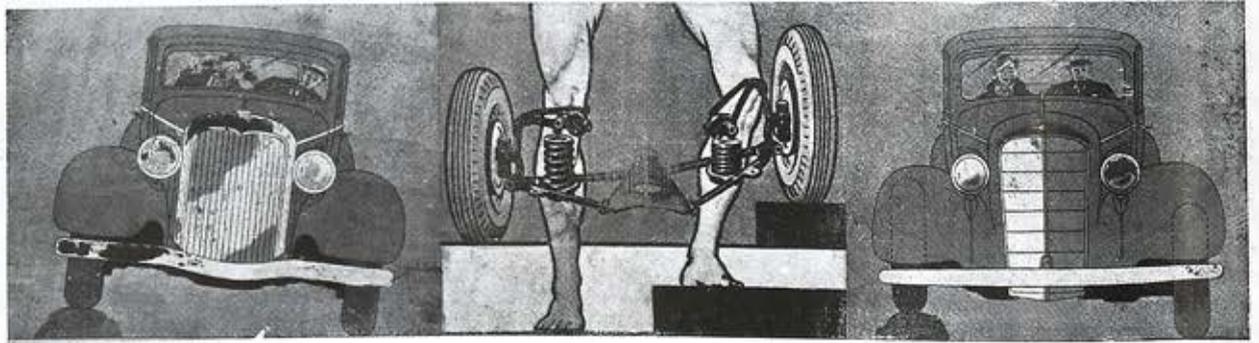
En el dibujo superior se ilustra lo que ocurre en coches equipados con ballestas delante y detrás. La obligada dureza de las ballestas delanteras motiva el desagradable cabeceo que denota el dibujo.

En los coches de General Motors de ruedas con rodillas, los muelles espirales de delante están calibrados de acuerdo con la elasticidad de las ballestas traseras, y el cabeceo desaparece para dar lugar a una sensación de deslizamiento agradable, tal como indica el dibujo inferior.

Campos de Pruebas, dedicaron los ingenieros días, noches, meses y años, a investigaciones, cálculos y pruebas, hasta perfeccionar la solución que hoy presenta en sus coches, conocida en el mercado con el nombre de «Ruedas con Rodillas», que sustituyen las ballestas delanteras por muelles independientes y hacen desaparecer la barra rígida antes indispensable para conectar las ruedas delanteras entre sí. Ahora éstas no desempeñan otra función que la de rodar, adhiriéndose al piso, y la dirección queda completamente libre, mientras los muelles suspenden el chasis y absorben los choques producidos por los baches de la carretera.



Este ingenioso aparato, construido a base del dispositivo de suspensión independiente de un coche Chevrolet, nos permite ver lo que ocurre cuando la rueda delantera de este coche tropieza con un bache o con un saliente de la carretera. Y se puede observar que sólo el mecanismo cambia de posición, que la rueda baja o sube, mientras que el brazo de dirección siempre se conserva horizontal, y en consecuencia la dirección continúa perfecta en cualquier carretera, aunque se viaje a velocidades poco adecuadas a un piso defectuoso.



El coche corriente encuentra un bache o una piedra en su camino y todo él se inclina hacia un lado de manera violenta y molesta para sus ocupantes, pudiendo en algunos casos incluso ser peligroso.

El hombre, gracias a la rodilla, doblando la pierna salva el obstáculo, sin que por ello pierda el equilibrio y sin que el movimiento sea transmitido a la otra pierna.

Una acción parecida es la que efectúan las ruedas con rodillas de los nuevos coches de General Motors. Es la rueda que encuentra el obstáculo la que se levanta, pero ni la otra rueda ni el coche en sí notan los efectos del impacto.

IZARRA



BILBAO

SEGURO AUTOMOVIL PERFECTO

Oficinas: ALCALA, 40 -- MADRID

Teléfonos: 25697 - 25068 - 25415

# PERFILES AERODINAMICOS

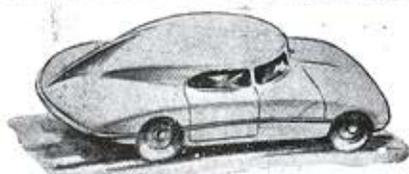
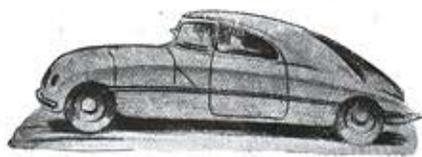
**Y**A en 1923, hace once años, el ingeniero italiano Jaray, había construido carrocerías aerodinámicas, pero no obstante, hasta ahora el concepto del perfil no había entrado en el conjunto de los oficios técnicos de las fábricas de automóviles, y al hacerlo ahora marca una fecha importantísima en la evolución del automóvil.

Hay que protestar contra la inercia de las multitudes, gracias a la cual los perfeccionamientos se retrasan años enteros, y aún a veces lustros y decenios.

Pero esta oposición de las multitudes acaba siempre por ser vencida. He ahí un ejemplo en las carrocerías de los automóviles que por el tesón de los innovadores, el empuje de los jóvenes, empiezan a ser algo racional, lógico y satisfactorio.

«La juventud no es una época de la vida, es un estado de la mente. Es un temple de la voluntad, una

cualidad de la imaginación, un vigor de la emoción. Es la frescura y lozanía de los profundos manantiales de la vida. Juventud significa predominio del arrojo sobre la timidez, de la aventura de amor sobre el



Coche perfilado Jaray, dos asientos a transmisión delantera.

amor tranquilo y sosegado. Y lo mismo puede existir en una momia de cincuenta años que en un muchachote de veinte». El progreso

viene del espíritu, y el espíritu que debe predominar es el de la juventud...

La carrocería de hoy, aunque superior a las anteriores, tiene, sin embargo, sólo una pequeña parte de «aerodinámica». Para llegar al perfil-límite a que se debe tender, ha de sufrir aún algunas transformaciones.

Las experiencias en los túneles aerodinámicos hechas sobre modelos pequeños no dan, por la propia pequeñez de éstos, la exactitud debida.

Por eso, en América, se ha construido un túnel gigantesco, en el que las experiencias se hacen con verdaderos aeroplanos de tamaño normal y no sobre pequeños modelos.

Este aparato podría servir para hacer estas experiencias con auto-

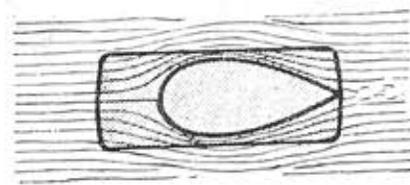


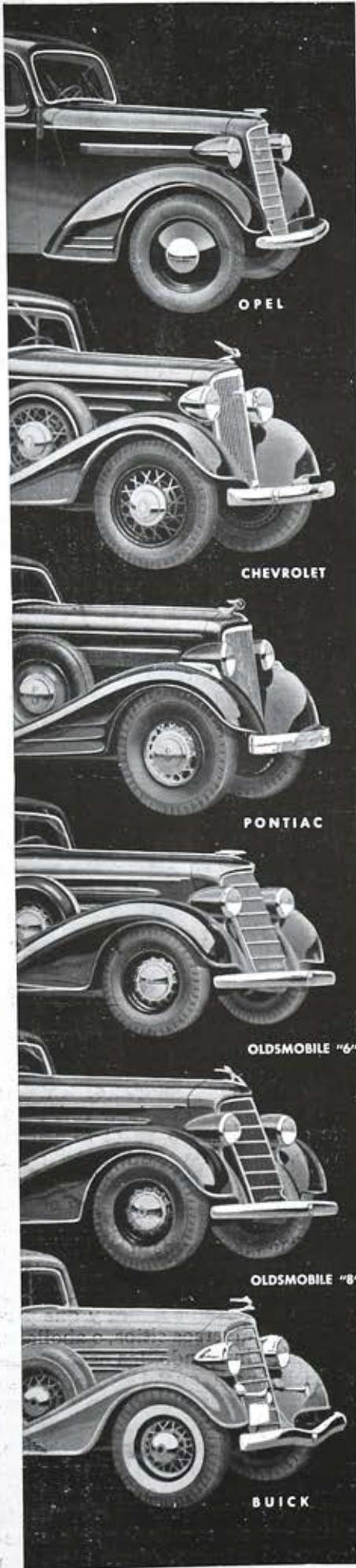
Diagrama de corrientes de aire en torno al coche aerodinámico Jaray.

móviles si no fuese que se trata de un vehículo destinado a rodar sobre el suelo, y no en el aire solamente, pues la vecindad del suelo produce un efecto perturbador que falsea los datos, pues parte del aire queda adherido al plano de la ruta.

Podría resolverse este inconveniente sustituyendo el suelo bajo el coche con una larga cinta que corriese a la velocidad del aire y que perforada en diversos sitios, o abollada, originase simulando los baches e incidencias, para que el aire adherido a la carretera se mueva, o aún podría hacerse sustituyendo el plano de la base con un segundo modelo, unido al primero por las ruedas, pero... cabeza abajo, o como si dijéramos «reflejado». Parece que este sistema daría resultados más exactos que el primero. Ahora bien, una



Dos vistas de la carrocería aerodinámica Jaray, sobre chasis Mercedes.



# EL MAXIMO DEL BUEN GUSTO

Modernos ¡sí! que no modernistas... Elegantes ¡sí! que no cursis... Aerodinámicos ¡también! pero sin extravagancias... Esto es lo que usted exige a la apariencia de su coche: líneas modernas, elegantes y aerodinámicas...

Vea pues los modelos que para celebrar sus Bodas de Plata ha creado General Motors... en ellos encontrará usted el gusto más exquisito hermanado con la técnica más depurada. Y no solamente en punto a estilo, sino también en sus mecanismos, General Motors le ofrece en cada caso el máximo por su precio: experimente la agradable sensación de sus ruedas con rodillas, la extraordinaria comodidad de sus carrocerías de acero y madera, y aquilate la seguridad que le proporciona que cada producto de General Motors está **PROBADO** y cubierto por una amplia garantía.

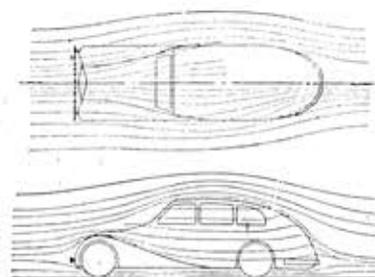
**GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.**  
BARCELONA

Si visita Barcelona, no deje de ver la Exposición Permanente de General Motors, Avenida 14 de Abril 330

determinación rigurosamente exacta del famoso «K», con estas experiencias no es posible aún.

Pero... prescindiendo de detalles técnicos que sólo servirían para confundir al lector, vamos a resumir experiencias y resultados.

Comparando un simple plano normal al viento, una berlina de estos últimos años y un sólido de buena penetración (de igual sección maestra), encontramos que la resistencia del aire en la berlina es solamente de 47 por 100 de la resistencia del plano, y que la resistencia en



Esquema de las corrientes de aire en torno al coche aerodinámico.

do. Naturalmente que al redondear de tal forma las aristas, es necesario alargar y ensanchar el casco, para suprimir totalmente toda parte que sobresalga de él. Así, pues, un guardabarros que sobresale algo... representa un error desde el punto de vista del perfilado.

No hay que olvidar que la resistencia del aire en kilogramos aumenta sólo con el cuadrado de la velocidad, en tanto que la potencia necesaria para vencerla crece con el cubo de ésta.

En el perfilado de los coches no se debe olvidar ningún elemento por pequeño que parezca, y toda facilidad de «penetración» debe tenerse en cuenta.

Si del bloque paralelepípedo, pasamos a modelos más perfectos encontramos que los americanos adoptan para la parte anterior del perfil elíptico, y para la posterior el parabólico. Un perfil anterior continuo, no da los resultados que se podían esperar.

Alargando y ensanchando el casco y redondeándole la parte anterior, de forma que el parabrisas quede a 45 por 100, se obtiene una resistencia del aire, igual, y aún menor, que en un perfil continuo. Es indudable que el parabrisas inclinado es más favorable cuanto más inclinado, si bien contrariamente a lo que se podía esperar un parabrisas a 105° es menos bueno que uno plano.

Todo esto indica que hay límites que no se pueden franquear fácilmente.

La parte anterior del automóvil ha de ser un todo unido, armónico, sin reminiscencias arcaicas. ¿P O R

qué hemos de renunciar a la carrocería a parte anterior ancha, cuya resistencia es sólo de un 35 por 100, o sea, un tercio de lo que ofrece la berlina 1930?

El ingeniero Jaray ha superado hace tiempo las concepciones legadas por el pasado. Ha decidido que las ruedas deben ir encajadas en la carrocería y que ésta debe tener el perfil del ala de aeroplano. La parte superior ha de ser perfilada independientemente de la inferior.

Examinando las carrocerías proyectadas por Jaray, notaremos que

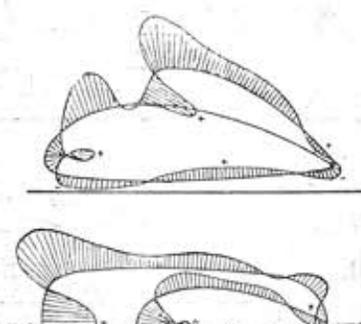
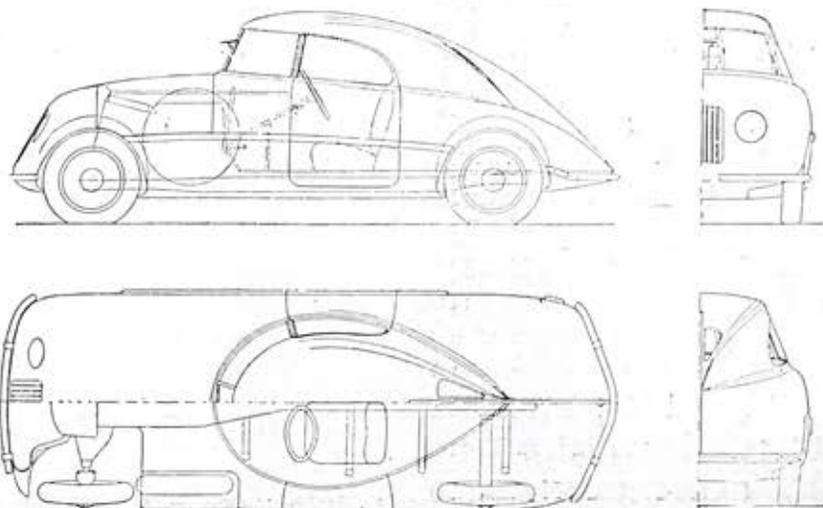


Diagrama de las presiones y depresiones producidas en torno al modelo Jaray.

presentan varios inconvenientes, unos relativos a la dificultad de construirlas en tipos que presenten la más completa seguridad en caso de rotura, y otros relativos a la distorsión de la visualidad que no es exactamente igual para todos los que ocupan el interior del coche.

Desde luego, debía ser obligatorio el uso de cristales de seguridad en todo coche moderno, porque se camina hacia cristales curvos de muy difícil montaje y expuestos a fáciles roturas, y además Jaray prodiga los



Esquema de la carrocería Jaray, dos plazas y transmisión delantera.

el sólido perfilado es de 13 por 100 de la de la berlina.

Evidentemente el sólido perfecto representa un límite absoluto que en el automóvil no se alcanzará nunca. Pero, entre tanto, la berlina 1930 presenta sobre el plano simple una resistencia menor de la mitad.

Si comparamos ahora un bloque paralelepípedo con igual ancho, alto y largo, que la berlina típica a ruedas no salientes, encontramos que la resistencia del aire es mayor que la opuesta a la berlina. Basta un redondeamiento de las aristas en razón de 150-155 mm. para «perforar» el bloque algo mejor que la berlina.

Si elevamos el redondeamiento a 230 mm. con arreglo a la escala de reducción del modelo, encontramos un resultado sorprendente: el importe y tosco bloque presenta sólo el 76 por 100 de la resistencia de la berlina.

He aquí una primera enseñanza, nada de coches angulares, estrechos..., sino carrocerías opulentas, redondas, amplias... ¡Señores carroceros, sean ustedes generosos en las curvas!

Todo cuanto sobresale en los flancos de la carrocería, presenta resistencia al aire y quita velocidad.

De ahí que el coche ha de ser como el casco de un navío en su parte sumergida, generosamente redon-

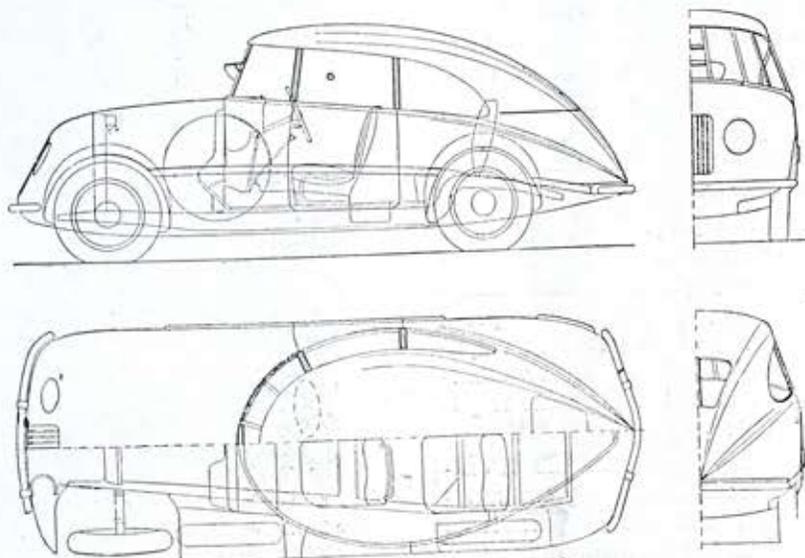
cristales como se ve bien claramente en los diseños adjuntos.

Indudablemente debemos reconocer que los proyectos de Jaray tienen ventajas enormes y su perfilado característico debe triunfar.

Aunque la rueda descubierta en marcha rectilínea, sin viento, da casi igual rendimiento que la rueda oculta; en la práctica estas condi-

una nueva concepción de la carrocería se debe ir derecho al final. Si el diseño inicial no es avanzadísimo, durante el tiempo necesario para la preparación de los elementos técnicos de producción, la moda cambia, y el modelo resulta anticuado, entendiéndose por «moda» el modelo universalmente aceptado.

Para concluir, el modelo ideal de



Carrocería Jaray, cuatro plazas a transmisión posterior.

ciones ideales no se dan con frecuencia y contra el viento, sobre todo de costado parece más conveniente el cubrir las ruedas, sobre todo las posteriores, que no sobresalen del plano lateral de la carrocería.

La construcción de coches perfilados de tipo intermedio, es una solución provisional que carece de la debida justificación. Tratándose de

carrocería, es a ruedas ocultas, cuerpo alargado, parte superior perfilada, combinando el rebaje del techo y estrechamiento de los flancos hacia la parte trasera.

Los empleos de tipos intermedios, no hacen otra cosa que retardar la solución final y definitiva. Hay que ir, pues, hacia el tipo más avanzado.

H.

## Lo que serán probablemente los modelos de 1935

**Q**UÉ novedades nos traerá el año 1935? Nos encontramos ya a mitad de camino de 1934 y los ingenieros de automóviles se hallan entregados de lleno a la preparación de los modelos para el año entrante; sin embargo, cuando se les pregunta algo acerca de esos modelos se muestran muy reticentes, sin anticipar un solo dato claro sobre lo que ya están preparando los grandes establecimientos industriales, capaz de darnos la más ligera idea de lo que se nos ofrecerá en materia de automóviles el año próximo.

No obstante, todos sabemos que habrá cambios en los nuevos coches, muchos cambios. Y no sólo los habituales mejoramientos en tal o cual mecanismo, sino que se cree que los cambios serán más radicales que los habidos en los modelos de este año; pero todo esto son sólo conjeturas. Hay muchas presunciones de que los mecanismos denominados de «acción articulada» o «acción de rodilla» presentarán el año próximo apreciables perfeccionamientos, y se estima que en el otoño del año pasado muchas de las empresas manufactureras que adoptaron ese nuevo mecanismo lo hicieron con alguna precipitación, esperándose que ciertas imperfecciones registradas en la aplicación del mismo quedarán subsanadas en los próximos modelos.

Las carrocerías, por otra parte, serán en gran número remodeladas, y no sorprendería si muchas de ellas presentaran grandes cambios. Existe una fuerte corriente de opinión, tanto entre la gente perteneciente al ramo automovilista como entre el público en general, de que los compradores se verán obligados a adquirir el año que viene coches cuyo aspecto será probablemente menos agradable a la vista que el de los actuales vehículos. Sea esto cierto o no, resulta aún prematuro afirmar que entre los carroceros va a insinuarse un movimiento tendiente a atenuar las líneas demasiado «radicales» de los nuevos modelos, y nada seguro podrá afirmarse al respecto hasta que se formulen en el próximo otoño los anuncios oficiales de las respectivas fábricas.

**BOADA Y C.<sup>IA</sup>**

GESTOR ADMINISTRATIVO

OFICINA AUTOMOVILISTA

TRAMITACION DE TODA CLASE DE DOCUMENTOS

NECESARIOS AL AUTOMOVILISTA MATRICULAS :-

CAMBIOS DE PROPIEDAD :- PATENTES :- CARNET DE

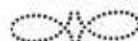
CONDUCTOR :- TRAMITACION DE LICENCIAS PARA

SERVICIO PUBLICO Y CARNET MUNICIPAL :- PASES

FRONTERA :- SEGUROS

CONCEPCIÓN ARENAL, 4

(Tienda-Esquina a Pí y Margall) TELEFONO 27794



## Garajes automáticos en Norteamérica

**E**L número de coches que crece de día en día, agrava por momentos el problema de la circulación, que en las grandes ciudades es punto menos que insoluble.

Las calles suelen estar obstruidas por el gran número de automóviles en estacionamiento al borde de las aceras, a veces hasta en doble fila, lo que hace difícilísimo el paso por sitios a veces tan estrechos que los conductores tienen que realizar verdaderos prodigios de destreza para no rozar o tropezar unos con otros a cada momento.

En los Estados Unidos, donde el más modesto empleado tiene su coche, la circulación sería imposible si se permitiese el estacionamiento. Consecuencia de ello es que los mismos taxis no están autorizados para esperar al cliente más que breves minutos, y si éste tarda el taxi debe esperarle en el parque o garaje más próximo, que el propio chauffeur debe indicar a su cliente.

Para responder a esta necesidad imperiosa, Mr. Milton A. Kent, especialista en estas cosas, ha construido dos garajes de los que lo menos que puede decirse es que son únicos en el mundo. Estos dos garajes están situados en Nueva-York (uno en Columbus Circus y otro cerca de la estación del Central Railway).

Como el precio del metro cuadrado de terreno sería francamente prohibitivo, Mr. Kent ha pensado obtener por altura lo que no era posible en superficie plana, y por tanto sus dos garajes son Skycrappers o sea rascacielos, que elevan a la conquista de éste sus veinticuatro pisos, en los que se pueden alojar mil automóviles por edificio.

Pero lo más maravilloso de todo consiste en que absolutamente nadie toca a los coches desde el momento en que son confiados al garaje, con la sola condición de que los frenos no estén echados. Las operaciones son simples y fáciles: Se coloca el coche enfrente justamente de uno de los tres ascensores ultrarrápidos de doble vía colocados al nivel de la calle. El cajero entrega un recibo que servirá para recoger más tarde el vehículo, un pequeño carro eléctrico se coloca bajo el eje posterior del coche, cuyas ruedas quedan en contacto con el suelo y le arrastra al ascensor, que a su vez lo eleva al piso que le

corresponda y donde haya plaza disponible.

Un operador, desde su puesto, ejecuta eléctricamente todas estas maniobras, una vez que ha sido telefónicamente avisado por el cajero, que es quien, con el plano a la vista, indica el sitio en que debe ser colocado el coche.

Así el coche, va y viene desde su jaula al suelo, sin que ningún operario, con su mono más o menos

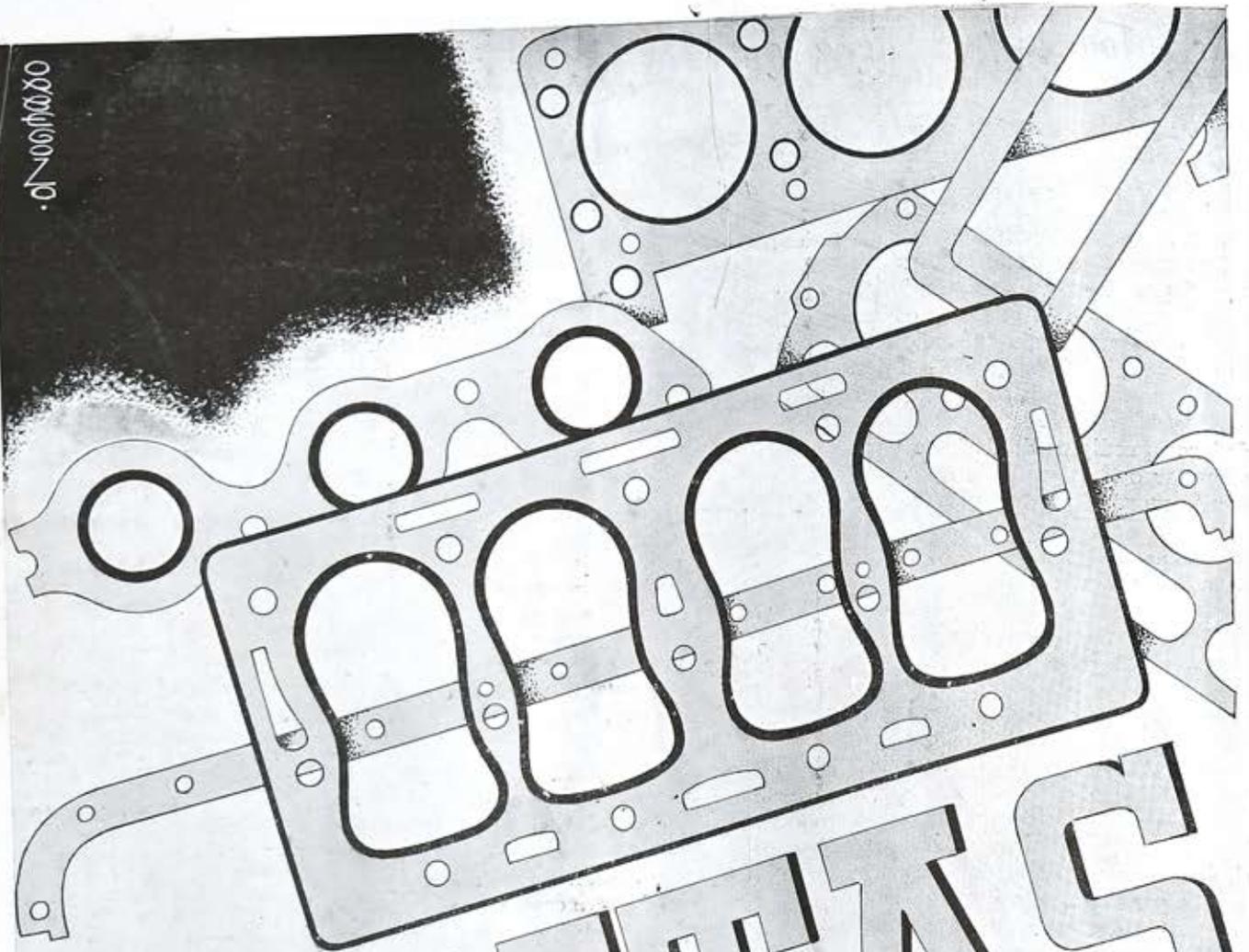
manchado de aceite, o de lo que sea, tenga que sentarse en él, ni manejarlo para nada. Dos o tres minutos después de pedido el coche, está éste de nuevo al servicio de su dueño a la puerta del ascensor en la calle.

Ambos garages, regentados por la Texas Oil C.<sup>a</sup>, han demostrado ser un buen negocio y una institución práctica, pues por los pocos empleados necesarios, la baratura de la fuerza eléctrica y el gran número de coches que pueden contener, resultan muy económicos de sostenimiento.



El Gran Garage de New-York

027100100100



# JUNTAAS



REPUESTOS  
ACCESORIOS

CASA  
**RODRIGUEZ  
PORTELA**  
Génova, 9 • Telef. 33061  
M A D R I D

## LAS GRANDES PRUEBAS INTERNACIONALES

### El I Gran Premio de Suiza.

Por primera vez se ha disputado sobre el circuito de los Bosques, el Gran Premio Automovilista de Suiza. Los participantes tenían que dar 70 vueltas al circuito con un recorrido total de 509 kilómetros. Tomaron la salida los más famosos conductores y fué presenciada por un público numerosísimo.

La carrera fué ganada brillantemente por los coches alemanes Auto Unión, que ocuparon los dos primeros puestos de la clasificación.

La lluvia, que cayó durante las primeras horas de la mañana, cesó a mitad de la prueba.

La vuelta más rápida fué la 61 de Momberger en 2 m. 53 s. A la media de 151,494 kilómetros por hora.

La clasificación final se estableció como sigue:

1. Stuck, Auto Unión, en 3 h. 37 m. 51 s. A la media de 140,350 kilómetros por hora.
2. Momberger, Auto Unión, en 3 horas 37 m. 54 s.
3. Dreyfus, Bugatti, en 3 h. 28 m. 10 s.

4. Varzi, Alfa Romeo.
5. Chiron, Alfa Romeo.
6. Fagioli, Mercedes.

### La carrera del Klausen.

La carrera del Klausen, en los Alpes suizos, es una verdadera carrera de montaña que comprende un recorrido de 21,500 kilómetros. La diferencia de nivel de la salida a la llegada es de 1,273 metros. El desnivel medio es de 6,21 por 100, llegando en algunos puntos al 8,5 por 100. La carrera se divide en dos grandes subidas, separadas por una recta de cuatro kilómetros; en este trozo se cronometra una prueba de kilómetro lanzado y es el único punto de la carrera en que es posible la velocidad pura; en todo el resto, además de la formidable cuesta, mendenan los virajes cerrados y difíciles.

Este año había obtenido una inscripción numerosísima, tanto en coches como en motocicletas.

Desde tres días antes de la carrera había llovido copiosamente, y aunque el día de la carrera cesó la lluvia, la carretera estaba mojada y

la niebla intensa dificultaba la visibilidad. Ello determinó algunas ausencias, pero el éxito deportivo y técnico de la prueba no fué menor por ello. Las dos marcas alemanas de carreras, Mercedes y Auto Unión (representadas respectivamente por Caracciola y von Stuck), libraron una ruda batalla para el «record» general. Lo batieron ambos. Pero Caracciola tardó tres segundos menos que el piloto de Auto Unión.

Los vencedores en las diversas categorías fueron los siguientes:

### Coches de sport.

1.100 c. c.: Wastrow (M. G.), 21 minutos 21 s. 4/10.

1.500 c. c.: Lurani (Maserati), 18 minutos 5 s. 4/10 (record).

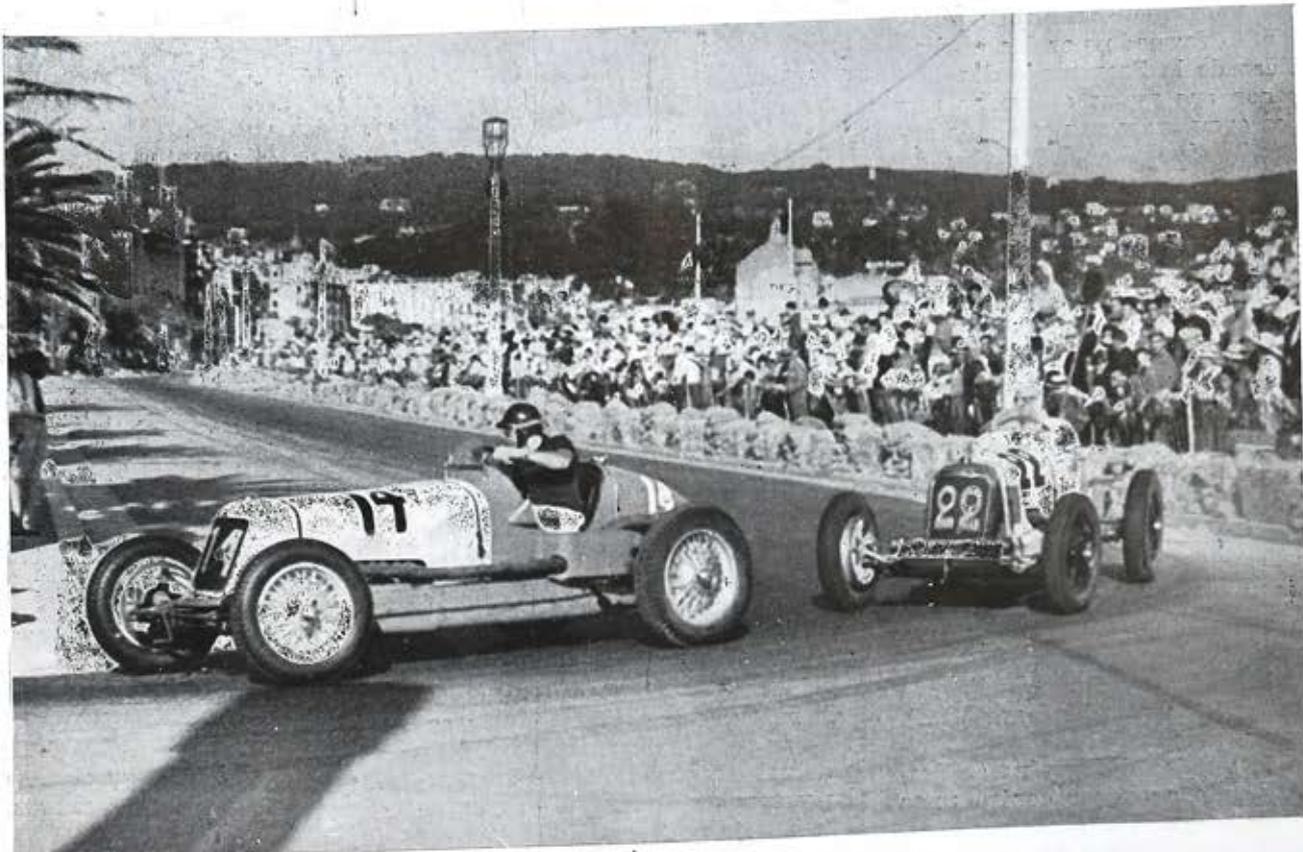
2 litros: Rey (Bugatti), 18 m. 40 s. 2/10.

3 litros: Balestrero (Alfa Romeo), 17 m. 7 s.

5 litros: Strazza (Lancia), 18 m. 44 s.

### Coches de carrera.

1.100 c. c.: Hamilton (M. G.), 17 minutos 53 s. 6/10 (record).



Gran Premio de Niza. —El corredor Ruesch, seguido por el español Villapadierna.

1.500 c. c.: Malagoti (Maserati), 18 m. 47 s.

2 litros: Steinveg (Bugatti), 17 m. 2 s. 6/10.

Más de 2 litros: Caracciola (Mercedes), 15 m. 22 s. 2/10 (record absoluto). Velocidad media: 83,900 kilómetros.

#### Motos.

175 c. c.: Bourquin (Allegro), 25 minutos 54 s. 4/10.

250 c. c.: Winckler (D. K. W.), 19 m. 38 s. 4/10.

350 c. c.: Ischy (Motosacoche), 18 m. 18 s. 6/10.

500 c. c.: Haenni (Motosacoche), 17 m. 2 s. 9/10.

750 c. c.: Bizzozero (Douglas), 17 minutos 45 s. 6/10.

#### Sidecars.

350 c. c.: Koehler (Motosacoche), 22 m. 9 s. 2/10 (record).

600 c. c.: Staerkle (N. S. U.), 19 minutos 19 s. 2/10.

1.000 c. c.: Kirsch (Universal), 19 minutos 34 s. 2/10.

#### El Gran Premio de Niza.

Sobre el circuito urbano, establecido sobre las principales calles y avenidas de Niza, se ha disputado el I Gran Premio de Niza.

Se trata de un circuito corto y poco rápido formado por las anchas avenidas de la Promenade des Anglais con sus rectas enlazadas por virajes cerrados y su parte más accidentada alrededor del jardín de Alberto I. En conjunto un desarrollo de 3 kms. 214, que los concursantes han de cubrir 100 veces, o sea un recorrido total de 312 kms. 400.

Tomaron la salida: Nuvolari (Maserati); Sommer (Maserati-Budd); Etancelin (Maserati); Zehender (Maserati); Hans Ruesch (Maserati); Villapadierna (Maserati); Straight (Maserati); Pen Hughes (Alfa Romeo); Soffiessi (Alfa Romeo); Minozzi (Alfa Romeo); Chiron (Alfa Romeo); Varzi (Alfa Romeo); Brunet (Bugatti); Dreyfus (Bugatti); Veyron (Bugatti); Marret (Bugatti); Delmo (Bugatti).

La salida fué dada por el crítico francés Charles Faronx.

En las primeras cinco vueltas, la situación fué favorable para Varzi, Chiron y Dreyfus.

En la vuelta 10, Dreyfus se desistió, yendo a chocar contra unos sacos de arena. Los sacos de arena amortiguaron considerablemente el

golpe y Dreyfus hubo de abandonar. De esta forma quedó el cuarto lugar Trossi, también de la «scuderia» Ferrari.

En la vuelta 22 se registró un nuevo abandono sensacional el de Nuvolari, por avería en el pistón.

En la vuelta 50, cuando los corredores habían cubierto la mitad del recorrido (160,700 kilómetros), seguía en cabeza Varzi en 1 h. 29 m. 51 s., al promedio de 107,312 kilómetros por hora, seguido de Trossi, en 1 h. 51 s. Seguían, a breve distancia y por el orden que se citan, Chi-

quedó sin gasolina y el tiempo invertido en el aprovisionamiento fué aprovechado por Etancelin para colocarse en segundo lugar, manteniéndose en él hasta el final, a pesar de la tenaz persecución del italiano.

Hasta el final de la carrera ya no hubo más cambios, estableciéndose la siguiente clasificación:

1. Achille Varzi, Alfa Romeo, que cubrió los 321,400 kms. en 3 h. 2 m. 19 s. A la media de 105,772 kilómetros por hora.

2. Philippe Etancelin, Maserati, con 98 vueltas, en 3 h. 2 m. 20 s.



El conde Trossi, vencedor con Alfa-Romeo en varios grandes premios.

ron, Etancelin, Zehender, Villapadierna. En la vuelta 64 Chirón se detuvo en el stand de aprovisionamiento por avería de bujías. Como con la operación perdió varias vueltas y los consiguientes puestos, el citado corredor optó por retirarse.

En la vuelta 94, el español Villapadierna, que ha hecho en esta carrera su más brillante actuación de la actual temporada, forzó su marcha y consiguió pasar a su compañero de equipo Zehender.

En la vuelta 96, el coche de Trossi

A la media de 104,504 kms. por hora.

3. Conde Trossi, Alfa Romeo, con 97 vueltas, en 3 h. 2 m. 20 s.

4. Villapadierna, Maserati, 97 vueltas, 3 h. 3 m. 19 s.

5. Zehender, Maserati, 97 vueltas, 3 h. 3 m. 19 s.

6. Veyron, Bugatti, 95 vueltas.

7. Lord Howe, Bugatti.

8. Marret, Bugatti.

9. Brunet, Bugatti.



## UNA VICTIMA MAS

## GUY MOLL MUERE EN EL CIRCUITO DE PESCARA

**L**a Copa Acerbo, que se corrió en el circuito de Pescara, cuenta en su historia una nueva víctima del deporte, y estuvo a punto de producir otras dos, pues al chocar el auto del corredor argelino con el pretil del puente, causándose éste gravísimas heridas, de las que falleció momentos después, los restos del coche causaron también el choque de los coches de Chiron y Caracciola, que quedaron destrozados, y sus conductores, ligeramente herido el primero, e ileso el segundo.

Guy Moll era argelino, contaba veintitrés años, y desde los diecinueve había hecho sus armas como amateur, siendo discípulo de Marcel Lehoux, el veterano corredor tan conocido en España por sus triunfos en el circuito de Lasarte.

Su debut en competición internacional de importancia tuvo lugar en el Gran Premio de Marsella del año 1932, disputado en el autódromo de Miramas, en el que el joven debutante alternó con los ases Nuvolari, Varzi, Dreyfus, Lehoux, Chiron, Fagioli..., logrando clasificarse en tercer lugar, detrás de Sommer y de Nuvolari.

La carrera se corrió en septiembre, a fin de temporada, y Moll regresó a Argelia, reapareciendo el año pasado en el Gran Premio de Pau disputado bajo una tormenta de nieve. En esta carrera Moll, con Alfa Romero, se clasificó detrás de Lehoux, que fué el vencedor.

En el Gran Premio de Túnez tuvo una actuación brillante, demostrando también su clase en las veinticuatro horas del Mans, en el Gran Premio del Marne y en el Gran Premio de Marsella, clasificándose en

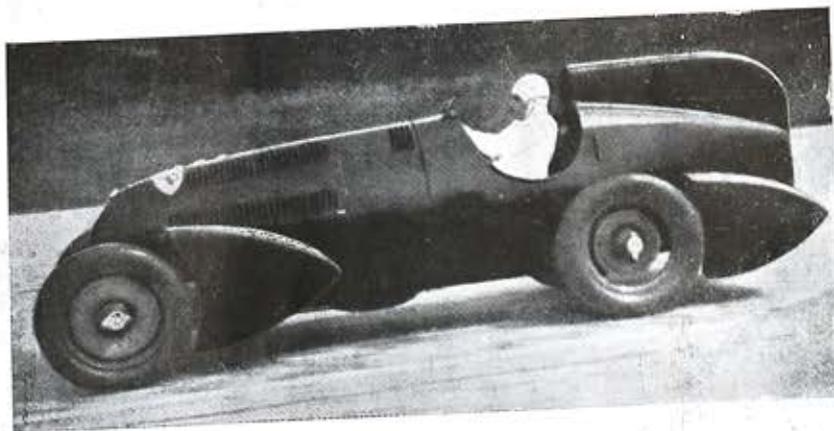
tercer puesto en estas dos últimas pruebas.

Guy Moll se revalidó este año como estrella ganando el Gran Premio de Mónaco en lucha con los mejores hombre de los mejor preparados equipos continentales. Luego siguió su temporada brillantemente, confirmando en los más rápidos circuitos su alta escuela, puesta en evidencia en el circuito accidentado de Mónaco. Su clasificación, junto a Varzi, en el Gran Premio de Trípoli, a 186 kms. de promedio, y su victoria en Avus a 205 kms. 300 por hora, demostraron que Guy Moll era tan bueno sobre recorridos difíciles como sobre circuitos extrarrápidos.

Así resulta que la sola intervención durante una temporada en las competiciones internacionales le valió para entrar a formar parte este año del equipo Ferrari y ser clasificado como uno de los mejores volantes europeos.



El malogrado corredor francés Guy Moll, muerto tragicamente en el Gran Premio Acerbo.



El corredor Moll, sobre su Alfa Romeo que tantos triunfos le proporcionó esta temporada y con el que se mató corriendo en la copa Acerbo.

# MONEO HIJO

## CARROCERIAS, OMNIBUS Y CAMIONES

APARTADO, 34 :: :: SALAMANCA

## Resumen de los automóviles matriculados en España durante el mes de Julio de 1934 y clasificación de las 25 primeras marcas.

PROVINCIAS	Ford.	Citroën.	Opel	Fiat	Renault.	Chevrolet.	Plymouth.	Peugeot.	Austin	Singer.	Standard.	Studebaker.	Buick.	Essex.	Vauxell.	Chrysler	Morris	Dodge.	Olds.	Hudson.	D. K. W.	Adler.	Graham.	Hispano.	Wanderer.	Otras marcas.	TOTALES	
Alava...	1	1		1	2		1	1																			7	
Albacete...	5		2			1								1		1								1			11	
Alicante...	4		9	3	4	1		1	2					1	1												26	
Almería...			1	2	1	1									1	1											7	
Ávila...				1	1		1																				3	
Badajoz...	6	1	1			2										1									1		12	
Baleares...	4	7	9	6	4					3								2			1						37	
Barcelona...	104	78	60	46	33	18	9	5	12	9	7	8	9	4	7	4	2	3	4		3	13		3	5	21	467	
Burgos...	1	4			2			2			1											13					11	
Cáceres...	5	1		6		2	1																				15	
Cádiz...	5	1	3	4		1	1	1	6	1		1	1		3	1				1							30	
Castellón...	2	2		1	1			1															1				8	
Ceuta...	7					3			1				3	1			1			1					3		20	
Ciudad Real...	1		4		1	2											1										9	
Córdoba...	3		1		3	1			4	1					3			1	1							1	19	
Coruña...	3	3	6	6			1				2	2		3				5						1		2	34	
Cuenca...	3									1																	4	
Gerona...	4	6	4	5	3	2		2												1							27	
Granada...				2	2	2	1	2				3			1												13	
Guadalupe...		2	2			2																					6	
Guipúzcoa...	4	5	6	7	5			3	1	1	4	1	2	1	1		1				1						43	
Huelva...		1	1			1	1		1		1																5	
Huesca...	4	1	5	1											2											1	14	
Jaén...	1	2					1	3																			7	
Las Palmas...																											0	
León...		2	6	1		4				1																	6	
Lerida...	6	2	3		2	2										1											15	
Logroño...	1	3	2		1	1																					17	
Lugo...	2	2			1																						8	
Madrid...	66	77	21	6	4	21	32	19	12	13	18	4	11	12		6	8	5	9	11	7	1	3	3	1	14	479	
Málaga...	3	3	3			4																					16	
Melilla...	7	1			2	6				1			5	1		1											16	
Murcia...	8	4	5	2	3	2			1					1										2			26	
Navarra...	3	8	6		1			2																			27	
Orense...			2	1		1																					19	
Oviedo...	9	13	6	1	4	1	5				1	1				1	1	2	1							1	6	
Palencia...	1	2	2		1	2				2																	1	48
Pontevedra...		3	1		1			2			1	2															11	
Salamanca...	4	1	4	2	4	1	5							2	2						2						1	16
Santander...	3	2	3		4	2	2	2	1				1	2	1						1					3	28	
Santa Cruz de Tenerife...																						1			1			25
Segovia...			1	1																								0
Sevilla...	2	10	2	13	4	2	1	5	5	1	1	3			1		1		1								2	
Soria...	2	1	3								1		3				1	1		1							54	
Tarragona...	4	4	5	1	2																						7	
Teruel...	1	2	1		2																						16	
Toledo...	2	1	1			1		1							1												7	
Valencia...	9	11	14	11	4	2	8	6	6	2	3		1			3	4	1									7	
Valladolid...	3	5	1		3	2	1	1				1												4		3	7	99
Vizcaya...	4	11	8	9	4	2	2	2	9	5	2	2	1	2		1	1	2	1								1	18
Zamora...	1	1	1		1																	1					2	72
Zaragoza...	6	7	8	2	2	2	2	1					1	1														4
TOTALES...	314	290	225	191	154	92	80	61	60	45	43	34	32	32	29	23	22	21	18	15	14	14	12	10	9	63	1903	

## Suscríbase a MADRID AUTOMOVIL

10 PESETAS AÑO

## Resumen de los camiones matriculados en España durante el mes de Julio de 1934 y clasificación de las 25 primeras marcas.

PROVINCIAS	Chevrolet.	Ford.	Dodge.	Reo.	G. M. C.	Blitz.	Stewart.	Renault.	Federal.	Opel.	Diamond.	Internacional.	Studebaker.	Citroen.	Bedford.	Berliet.	Hispano.	Leyland.	Delahaye.	Aclo.	Sterling.	Brokway.	Krupp.	Souma.	Indiana.	Otras marcas.	TOTALES.	
Alava									1					2													3	
Albacete	1	3	1		4														1	1							11	
Alicante	5	4	4		2	3						1															19	
Almería	3	1		1																							5	
Avila																											0	
Badajoz	7	3	4		4										1										1	20		
Baleares	2		2			1		1								2									1	9		
Barcelona	26	59	10	2	4	7	15	5	2	5		1		2		1							3		8	148		
Burgos	4		1	2				2	1	1				1												6		
Cáceres	2	3			1																						6	
Cádiz	12	4	1	1	2							5	1		2												29	
Castellón	4	1	3	1	1						2			1													13	
Ceuta	1	1																									2	
Ciudad Real	1	2	1																								4	
Córdoba	7	3	8	4	1	2			2			1			2												30	
Coruña	2	3	5	2	2	1			1		1		1	1			2										19	
Cuenca	5	5	2	1														1					1			2	9	
Gerona	6	1			1		2							1													14	
Granada	1	2	1		1								2		1												8	
Guadalajara	2	1	2	1			1			1		1													1		9	
Guipúzcoa	3	4	2		1			1	1	2				1			1										16	
Huelva	5	6	2		1																						12	
Huesca	2	1	1	2	1											2											8	
Jaén	9			2	1																						12	
Las Palmas																											0	
León	5	3	1			1		2									1										12	
Lérida	5	7	2	3	1	1						1										1					21	
Logroño	4	2	1	2		2																					12	
Lugo	2	1	4		1			1	1				4												1	1	14	
Madrid	28	15	9	14	2	4	3			5	2	3	3	2		1			4	2	4					1	102	
Málaga	4	5	6	2						2			1														21	
Melilla	7																										7	
Murcia	17				2		1	1								1						3					25	
Navarra	1	3	1					2	1			1															10	
Orense	1		2		1													1									4	
Oviedo	5	5		1	1		1																	1			16	
Palencia			2										1			1								1			5	
Pontevedra	5	1	4	1		1						1			1									1			15	
Salamanca	3	3	3					1	1	1																	12	
Santander	2	1		1				1	1	1					1												8	
Santa Cruz de Tenerife																											0	
Segovia	5	1	2	3	1			1																		3	13	
Sevilla	10	3	7	4	1	1	2				1		1	4													37	
Soria	2				1																		2				3	
Tarragona	1	2	1	1		2			3																		15	
Teruel	4	1																									6	
Toledo	7	2				1																				1	10	
Valencia	4	5	9	4	4	4	3			1	2	1	5	1	1		1	1									46	
Valladolid	1	1	1																								7	
Vizcaya	3	2				2	8	1	1	3	1			1													25	
Zamora	2					1										1					1						3	
Zaragoza	6	16	2		2	6			1	3	2																40	
TOTALES	239	180	111	53	42	40	38	25	22	18	16	16	15	13	12	7	5	5	4	4	4	4	3	3	3	2	27	907

**Anúnciese en** 

---

  
**MADRID AUTOMOVIL**

# El Automovilismo en el mundo



## La coordinación de transportes por ferrocarril y por carretera.

Se ha constituido en la Dirección general de ferrocarriles la Comisión nombrada en virtud del decreto de coordinación de transportes por ferrocarril y por carretera de 19 de julio próximo pasado.

Esta Comisión está presidida por el director general de Ferrocarriles y formada por D. José Manuel González, secretario de la Cámara de Comercio de Madrid, en representación del Ministerio de Industria y Comercio; señor Granados, en nombre del Ministerio de Comunicaciones; señor Monfort, en representación del Ministerio de Hacienda; D. Rafael Silvela, ingeniero de Caminos; Canales y Puertos, en substitución del ingeniero D. José Barcala, en representación del Ministerio de Obras Públicas; D. José Graells y D. Carlos Miquel, en nombre de la Cámara de Transportes por carretera; D. José Luis Anchustegui y D. José Villalonga, en representación de la Asociación de Transportes por vía férrea.

La Comisión actuará provisionalmente en una de las dependencias de la Dirección de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera y asumirá las funciones de secretario de la misma el jefe del Negociado de Transportes de este Ministerio que accidentalmente lo es el señor Saint Aubin.

## Un motor de veinte cilindros.

Se anuncia que la Numay Engineering Corporation ha producido un nuevo generador de fuerza motriz de construcción «revolucionaria», compuesto de veinte cilindros, y capaz de desarrollar una energía de trescientos caballos. Los cilindros están colocados en series de diez a cada lado, con los pistones acoplados por una varilla de conexión común a la transmisión principal. Este arreglo de los cilindros, según se afirma, contribuye a reducir el espacio y el peso por caballos de fuerza. El radiador, como unidad separada, se omite, utilizán-

dose en cambio un contenedor de agua para la refrigeración.

Se afirma que este motor es fácilmente convertible para que pueda consumir petróleo crudo en vez de nafta.

## Peter de Paolo a los Estados Unidos.

El famoso «driver» americano De Paolo, herido de consideración durante los entrenamientos del Gran Premio de Barcelona, acaba de ser dado de alta en el hospital donde se encontraba, habiendo embarcado recientemente camino de su país.

## Gran premio de la costa de Fribourg.

Ha tenido lugar la prueba del Gran Premio de la Montaña de Fribourg y el circuito de la «Foret Noir». Este último, desgraciadamente, ha ocasionado dos accidentes mortales. La joven deportista alemana Edith Fritsch que acababa de ganar la Copa Glaciers en la Copa de los Alpes y el corredor Norden de Eozen, han sido las víctimas.

La carrera ha sido ganada por Etuck sobre Auto Unión, que ha batido de 26 segundos el record que obraba en poder de Caracciola desde 1932.

El record de motos que poseía desde 1932 Bullus sobre N. S. U. ha sido también batido por Loof sobre Imperia 500 c. c.

Los resultados han sido los siguientes:

Motos 250 c. c.: 1. Winkler (D. K. W.), 9 m. 14 s.; promedio, 77 kilómetros 900.

Motos 350 c. c.: 1. Loof (Imperia), 8 m. 52 s.; promedio, 81 kms.

Motos 500 c. c.: 1. Loof (Imperia), 8 m. 38 s.; promedio, 83 kms. 300.

1.000 c. c.: 1. Roth (Imperia), 8 m. 38 s.

Coches sport 800 c. c.: 1. Kohlrusch (M. G.), 9 m. 32 s.

1.100 c. c.: 1. Kohlrusch (M. G.), 9 m. 36 s.; promedio, 74 kms. 500.

1.500 c. c.: 1. Burgaler (Bugatti), 9 m. 24 s.

3.000 c. c.: 1. Hartmann (Bugatti), 9 m. 10 s.; promedio, 78 kms. 400.

Coches de carreras 800 c. c.: 1. Burgaler (Austin), 9 m. 32 s.

1.100 c. c.: 1. Rofoelleo (Maserati), 9 m. 55 s.

1.500 c. c.: 1. Kessler (Maserati), 9 m. 10.

2.000 c. c.: 1. Steinveg (Bugatti), 8 m. 45 s.

Más de 2.000 c. c.: 1. Stuck (Auto Unión), 8 m. 6 s.; promedio, 88 kilómetros 700 (nuevo record); 2. Caracciola, 8 m. 32 s. 5-10; 3. Von Delius (Alfa Romeo), 8 m. 45 s.; 4. Zanelli (Nacional Pescara), 8 m. 57 s.

## La clasificación de la Copa de los Alpes.

He aquí la clasificación final de la Copa de los Alpes, que ha terminado en Munich:

Primer grupo. — Individuales: 1, exequi R. L. Richardson, Mutsaert, Van Strien, Fusette, todos 1.000 puntos. Por equipos: Perrot, Dhome y Girod del equipo Delahaye con 2.700 puntos.

Segundo grupo. — Individuales: Carriere, 1.000 puntos.

Por equipos: la Copa de Los Alpes ha sido atribuida al equipo Talbot y Adler con 3.000 puntos.

Tercer grupo. — Individuales: Copa Glacier, con 1.000 puntos: Frish, Engeser, Goldegg, Sauerwein.

Equipos: Copa de Los Alpes, a los equipos Auto Unión, Opel y Adler, con 3.000 puntos.

Glaciers con 1.000 puntos. Mumm, Aldrugton, Zivedale, Cadbury, Clarke.

Equipos: Copa de Los Alpes, con 3.000 puntos: B. M. V. (Brenner, Raudt y Delius).

Quinto grupo. — Individuales: Copa Glaciers con 1.000 puntos: Newham, Hearley, Jehveder, Gardener, Barues, Cormel.

Equipos: Copa de Los Alpes (3.000 puntos): Triumph (Leveret, Ridley y Hoolbrook).

## 15 records mundiales de velocidad por el americano Jenkins.

La Internacional de Automóviles Clubs reconocidos comunica que ha recibido de la American Association Automobiles un telegrama informándole de que el corredor americano Jenkins ha batido sobre la pista de Bonneville Sal Flats (Utah).

15 records mundiales de velocidad, varios de los cuales obraban en poder de G. E. T. Eyston que los había establecido este año sobre el Autódromo de Montlhéry.

La velocidad media realizada por Jen Rius sobre las 200 millas ha sido de 132 millas 180 por hora.

He aquí la lista de los nuevos records, que son ahora propiedad de Jen Rius:

- 200 millas: 132 millas 180 por h.
- 500 kms.: 132 millas 470 por h.
- 500 millas: 132 millas 607 por h.
- 1.000 kms.: 132 millas 635 por h.
- 1.000 millas: 130 millas 906 por h.
- 2.000 kms.: 129 millas 596 por h.;
- 2.000 millas: 128 millas 597 por h.
- 3.000 kms.: 128 millas 576 por h.;
- 3.000 millas: 127 millas 529 por h.;
- 4.000 kms.: 128 millas 056 por h.;
- 5.000 millas: 127 millas 229 por h.
- 3 horas: distancia recorrida 397 millas 773 a un promedio de 132 millas 804 por hora.
- 6 horas: distancia recorrida 794 millas 826 a un promedio de 130 millas 804 por hora.
- 12 horas: distancia recorrida 1.556 millas 845 a un promedio de 129 millas 737 por hora.
- 24 horas: distancia recorrida 3.053 millas 263 a un promedio de 127 millas 219 por hora.

También Jenkins está dirigiendo actualmente la construcción de un vehículo, destinado a batir el record del mundo que obra en poder de Campbell.

Este vehículo tendrá dos motores que en conjunto darán tres mil caballos.

Antes de revelar exactamente sus proyectos de dar a conocer las características de su coche, Jenkins espera que Campbell realice la tentativa que tiene en proyecto de batir su propio record, el cual se efectuará en junio próximo en el lago seco de Salduro, Estados Unidos.

#### La carrera en cuesta Stelvio.

Ha tenido efecto en Milán la carrera de la cuesta Stelvio, organizada por la sección provincial de Milán del Real Automóvil Club de Italia, la cual fué disputada sobre un circuito de 84 kms. y contando para los campeonatos italianos de velocidad.

Los resultados fueron los siguientes:

Coches comerciales.—1. Burgazzi (Fiat 508), en 18 m. 44 s., a un promedio de 44 kms. 389.

Coches sport.—Cat. 1.100 c. c.: 1.

Baumer (Austin), en 16 m. 58 s. 1-5, a un promedio de 49 kms. 498.

Cat. 1.500 c. c.: 1. Argentiero (Alfa Romeo), en 16 m. 44 s. 2-5, a un promedio de 50 kms. 178.

Cat. 2.000 c. c.: 1. Restelli (Alfa Romeo), en 16 m. 22 s. 4-5, a un promedio de 51 kms. 282.

Cat. de 2 litros: 1. Belmondo (Alfa Romeo 2.600 c. c.), en 15 m. 47 s. 1-5, a un promedio de 53 kms. 208.

Coches de carreras. — Categoría 1.100 c. c.: 1. Cecchini (M. G.), en 16 m. 48 s. 3-5, a un promedio de 49 kms. 970.

Cat. 1.500 c. c.: 1. Lurani (Maserati), en 15 m. 38 s. 2-5, a un promedio de 53 kms. 758.

Cat. 2 litros: 1. Steinweg (Bugatti), en 15 m. 27 s. 4-15, a un promedio de 54 kms. 391.

Cat. de más de 2 litros: 1. Tadini (Alfa Romeo, 2 lit. 900), en 15 m. 1 s. 2-5, a un promedio de 55 kms. 911 (mejor tiempo de la jornada).

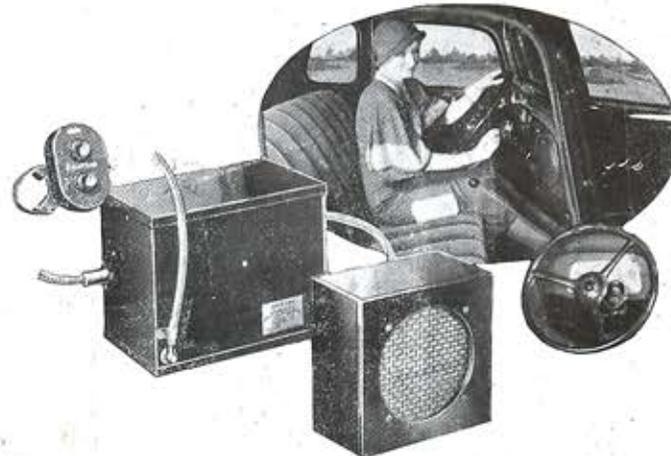
#### La amenaza del "Dumping" japonés empieza a ser un hecho.

En los mercados automovilistas de la India y Extremo Oriente han comenzado a venderse unos coches japoneses al precio de 50 libras esterlinas.

Los catálogos y descripción de características de los coches obran ya en poder de agentes y representantes en Calcutta y otras poblaciones. Se trata de un coche de 7 cv., fabricado en Tokio por MM. Jidosha Seizo.

La presentación de estos coches en los mercados del Japón, China y Manchukuo han tenido tal aceptación que la capacidad de producción de las fábricas está totalmente comprometida hasta fin de año. A pesar de ello, se han suministrado coches a las Indias holandesas, Federación de Estados Malayos y otras regiones.

Imp. Vallinas.—Luisa Fernanda, 5. Madrid



SPARTON radio

El receptor de automóvil preferido en el mundo entero

Superheterodino de seis válvulas.—Totalmente electrificado.—Sin baterías supletorias.—El más económico de funcionamiento.—Audiciones perfectas con máxima pureza.—El compañero ideal del automovilista.—Solicite precios y folletos a



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MARIANA PINEDA, 5  
APARTADO 325, MADRID

ELECTRICIDAD

# COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE AGOSTO

## EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario y Domicilio	Núm.	Marca	Propietario y Domicilio
49541	Singer.	Joaquín García Mauriño, Claudio Coello, 47.	49611	Aclo (c).	Madrialeña de Tranvías, Magallanes, 3.
49542	Opel.	José Luis Manez, Goya, 58.	49612	H. Suiza.	Dirección de Seguridad.
49543	Chrysler.	Unión Radio, Pi y Margall, 10.	49613	H. Suiza.	Idem id.
49544	Singer.	Luisa Espuñes, Castelló, 18.	49614	Buick.	Rafael López Pando, Gral. Castaños, 9.
49545	Opel.	Antonio Blanco García, Almagro, 1.	49615	Citroen .	Teresa Roca Pérez, Don Pedro, 10.
49546	Plymouth.	Bernardo Aza Escalada, P. Independencia, 5.	49616	Renault.	Ramiro García Ansorena, Marqués Cubas, 23.
49547	Federal (c).	Emilio Yagüe, S. Isidro, 9 (Carabanchel).	49617	Citroen.	Pilar García Trelles, Jorge Juan, 5.
49548	Peugeot.		49618	Studebaker.	Tomás Maestre Zapata, Alcalá Zamora, 36.
49549	Peugeot.		49619	Chevrolet (c).	Ciriaco González Sánchez, Navahermosa.
49550	Peugeot.		49620	Fiat.	Luis Marina, Alcántara, 6.
49551	Peugeot.		49621	Velocette (m).	José Sanz Ortiz, Cobiña (Madrid).
49553	Peugeot.	Auto sin Chofer, Dr. Castelo, 20.	49622	Fiat.	González y Olabarri, Lope de Rueda, 34.
49554	Peugeot.		49623	Dodge (c).	Espasa Calpe, Ríos Rosas, 24.
49555	Peugeot.		49624	Dodge (c).	Hijos de A. y J. Batie, Villaseca (Toledo).
49556	Peugeot.		49625	Fiat.	Agapito Herrero, Sanatorio de Manzanares.
49557	Peugeot.		49626	Citroen.	Miguel Maura Gamazo, Montesquín, 26.
49558	Opel.	Fernando Soler, Mendizábal, 12.	49627	Chevrolet (c).	Manuel Aguado, Cava Baja, 14.
49559	Renault.	Patricia Córdoba, San Germán, 3.	49628	Diamond (c).	Alejandro de Andrés Ruiz, Concepción Arrenal, 4.
49560	Stewart (c).	José Collado Alvarez, Mayor, 58.	49629	Peugeot.	Juan Goschande, Plaza del Angel, 2.
49561	Wolsley.	José Argila y Batlle, Jorge Juan, 11.	49630	Citroen.	Fernando Solans y Solans, Tamayo, 3.
49562	Citroen.	Nicasio Ramos, Fuencarral, 109.	49631	Plymouth.	Dario López, Conde de Peñalver, 21.
49563	Citroen.	Joaquín Fuertes Zarcón, San Vicente, 68.	49632	Reo (c).	Ricardo Martín, Toledo.
49564	Standard.	Luis Ochaita Luca de Tena, Gil, 18.	49633	Fiat.	Emilio Martín Pérez, Padilla, 76.
49565	Standard.	Miguel Luja Serra, San Joaquín, 12.	49634	Fiat.	Gregorio López Montero, Humilladero, 2.
49566	Fiat.	Daniel Alonso Martínez, Ramón y Cajal, 23	49635	Buick.	María del Prado Romero, Alcalá Zamora, 34.
49567	Plymouth.	Esteban Alonso Franco, Soria, 5.	49636	Autoplano.	Mariano Miranda, Carmen, 8.
49568	Fiat.	Matías Oviedo Borregón, Villalba (Madrid).	49637	Ford.	Fernando Alarcón Muñoz, Azcona, 2.
49569	Opel.	Central Metalúrgica, Alcalá, 28.	49638	Reo (c).	José Azañedo Rodríguez, P. de la Cebada, 10.
49570	Opel.	Manuel Caso, Cristóbal Bordiú, 5.	49639	Opel.	José Mozo Gómez, San Bernardo, 55.
49571	Reo (c).	Luciano Fernández Nogales, Fuencarral.	49640	Ford.	Guillermo Ferrer Fernández, Serrano, 24.
49572	Ford.	Mariano Fernández Nogales, Fuencarral.	49641	Ford.	Francisco Barrero Sánchez, El Escorial.
49573	Ford (c).	El Café «Villarrubias», San Bernardo, 18.	49642	Oldsmobile.	José María Quintana, Jorge Juan, 41.
49574	Fiat.	María Corrochano, Talavera de la Reina.	49643	Oldsmobile.	Juan Manuel Hoyo Perruca, Alvarez Quintero, 6.
49575	Fiat.	Gregorio López, Humilladero, 2.	49644	Fiat.	José Ballester Gozalvo, Altamirano, 31.
49576	Citroen.	Angel Fernández Campos, P. Delicias, 134.	49645	Dodge (c).	Angel Sánchez Biesma, Sonseca (Toledo).
49577	Citroen.	Emilio Leizana Montes, Andrés Mellado, 45.	49646	Plymouth.	Mariano Granados Aguirre, Alcalá, 159.
49578	Fiat.	Tomás Moreno Núñez, Gaztambide, 14.	49647	Ford (c).	Julián Puertas López, Padilla, 71.
49579	Ford.	Gonzalo García, Isaac Peral, 1.	49648	Citroen.	Miguel García García, Villanueva 27.
49580	Leyland (c).	Sdad. Madrialeña de Tranvías, Magallanes, 3.	49649	Plymouth.	María Miñón, Zurbarán, 22.
49581	Leyland (c).	Idem id.	49650	Plymouth.	Julián Laboria, Diego de León, 43.
49582	Peugeot.	Pedro Castejón Treviño, San Javier (Murcia).	49651	Citroen.	Victor Fontanet Martín, Conde Duque, 19.
49583	Ford.	Francisco López, Elipa, 8.	49652	Peugeot.	Graciano Cebeira de Prado, Marqués de Urquijo, 17.
49584	Renault.	Pedro Ruiz Arteaga, Antonio Maura, 1.	49653	Ford.	Luis Cortajada Gerdino, Santo Tomás, 3.
49585	G. M. C. (c).	Díaz y Reina, Vizcaya, 7.	49654	Ford.	Germán Platero de la Fuente, Los Madrazo, 32.
49586	Hudson.	Tomás Rodríguez Mata, P. Ruiz Zorrilla, 11.	49655	Ford.	Ulpiano del Cura Evás, Plaza Santa Ana, 10.
49587	Citroen.	Juan Dancaucasa Gras, Mayor, 31.	49656	Ford.	Felipe Castellanos Menéndez, Mediodía Grande, 10.
49588	Chevrolet (c).	Francisco García Fernández, Navalcarnero.	49657	Citroen.	José Domingo Vázquez, Alcalá, 19.
49589	Internac. (c).	Angel Peribáñez Cuenca, Zaragoza.	49658	Renault.	Juan Curtos Pellitier, Conde Peñalver, 5.
49590	Chevrolet (c).	Francisco Gómez, Cuesta Santo Domingo, 7.	49659	Citroen.	Salvador Martín Guell, Concepción Arrenal, 4.
49591	Fiat.	González y Olabarri, Lope de Rueda, 34.	49660	Fiat.	Mónico Cid Botija, Marqués de Viena, 19.
49592	Fiat.	José J. Muñoz Vela, Fuencarral, 137.	49661	Renault.	
49593	Fiat.	Rafael Rivelles, Conde de Peñalver, 22.	49662	Renault.	
49594	Plymouth.	Luis Quilez y Sanz, Almagro, 1.	49663	Renault.	
49595	Ford.	Carmen García Baquero, Ventura la Vega, 13.	49664	Renault.	
49596	Citroen.	Valeriano Pérez, Galileo, 12.	49665	Renault.	
49597	Citroen.	José Benayas Fernández, Recoletos, 6.	49666	Harley (m).	
49598	Citroen.	Miguel Gros Fernando, R. de la Cruz, 14.	49689		
49599	Citroen.	Angelo Angarochisco, Conde de Peñalver, 21.	49690	Morris.	José Otero Fernández, Blasco Ibáñez, 52.
49600	Plymouth.	Francisco Arce, Florida, 19.	49691	Singer.	Francisca Gallardo Nicolás, Don Benito (Badajoz).
49601	Plymouth.	Constantino López López, P. República, 7.	49692	Morris.	Victor del Moral Fernández, Relatores, 8.
49602	Renault.	Manuel Travesado y Silvela, Peligros, 3.	49693	Morris.	Domingo Marrinez Cerdeño, Santiago, 1.
49603	Renault.	Luis Sanz Blanco, Zurbano, 58.	49694	Reo (c).	Enrique Ugena Ayala, Santa Engracia, 42.
49604	Fiat.	Arturo Contreras Bueno, Gta. de Bilbao, 7.			
49605	Chevrolet.	José M. de Iraola, F. de la Hoz, 25.			
49606	Ford.	Luis Sanz Fernández, Valverde, 20.			
49607	Ford.	Juan Antonio Ortuño, Ramón y Cajal, 13.			
49608	Oldsmobile.	Pedro Viudell, Plaza de las Cortes, 10.			
49609	Citroen.	Leonor Sanz García, F. de los Ríos, 1.			
49610	Citroen.	María Teresa Martínez, Ayala, 64.			

Núm.	Marca	Propietario y Domicilio	Núm.	Marca	Propietario y Domicilio
49695	Peugeot.	Matilde Orriz de Bueno, Fuencarral, 138.	49733	Standard.	Yecla Roldán Núñez, M. de Villamejor, 5.
49696	Ford (c).	Nicolás Sánchez, Morata de Tajuña.	49734	Aclo (c).	Sociedad Madrileña de Tranvías, Magallanes, 3
49697	Citroen.	Fernando Rodríguez Gil, Calvo Asensio, 3.	49735	Aclo (c).	Idem id. id.
49698	Fiat.	Embajada de Italia.	49736	Aclo (c).	Idem id. id.
49699	Chevrolet (c).	Agustín Crespo Yela, Santa Ursula, 3.	49737	Chevrolet (c).	Domingo Crespo Vega, Codesal (Zamora).
49700	Fiat.	José de la Rosa Santos, Dr. Castelo, 16.	49738	Citroen.	Pilar Fernández, Castellana, 6.
49701	Fiat.	Francisco Portillo Méndez, F. de la Hoz, 38.	49739	Hudson.	Ramón Feced Gresa, Villanueva, 19.
49702	Chevrolet.	Benigno Carriles Elorria, Echegaray, 1 y 3.	49740	Hudson.	Emilio Elices Jiménez, Zurbano, 43.
49703	Opel.	José de Muguruza, F. de los Rios, 4.	49741	Ford.	Juan Monjardín de Callejón, Lista, 32.
49704	Opel.	Enrique Molestuella, Jordán, 23.	49742	Ford (c).	Compañía de Electricidad, Arregui Arruig, 8.
49705	D. K. W.	Pablo Domínguez Marcos, Don Pedro, 6.	49743	Citroen.	Ignacio Sanz Solá, Ríos Rosas, 50.
49706	D. K. W.	Vicente Torres López, Granada.	48744	Ford.	Isabel Morén Hurtado, Villanueva, 8.
49707	Ford.	Alfonso Muñoz Paniagua, Fuencarral, 122.	49745	Studebaker.	Alfredo Redondo Ortiz, Hermosilla, 45.
49708	Citroen.	Luciana Soria López, Azeona, 6.	49746	D. K. W.	Antonio García Romanillos, Picón, 6.
49709	Autoplano.	José Goitia Bachimbarrena, Covarrubias, 1.	49747	Hispano.	Enrique Scheschkin, Marqués Monistrol, 8.
49710	Hudson.	Domingo Díaz, Manuel Longoria, 4.	49748	Renault.	Luis de Urquijo Landecho, Almagro, 26.
49711	Fiat.	José Elices Jiménez, Miguel Angel, 11.	49749	Plymouth.	Gregorio Arrauz Ollalla, Alcalá, 39.
49712	Fiat.	Vicente Díez Pérez, Lope de Rueda, 25.	49750	Adler.	Rafael Zozaya, Aravaca (Madrid).
49713	Reo (c).	Francisco Ros Torralba, Fuente Alamo (Murcia).	49751	Reo (c).	Félix Gómez Castaño, Albarrán (Murcia).
49714	Fiat.	Ricardo Labiaga Cernuda, Avda. Pablo Iglesias, 4.	49752	Fiat.	Salvador Robles Soler, Goya, 89.
49715	Citroen.	Fernando López Muñuela, Zurbano, 39.	49753	Fiat.	Tomás Moreno Núñez, Guztambide, 14.
49716	Ford.	Justo Sanjurjo Jiménez, Ayala, 11.	49754	Opel.	Carlos Arechavala Almeida, Andrés Mellado, 21
49717	Standard.	Carlos de Salamanca, Paseo Recoletos, 12.	49755	Fiat.	Fernando Pérez, Alcalá, 120.
49718	Standard.	José de Torres Bernal, Dr. Esquerdo, 51.	49756	Morris.	José Mañía Taramona, Abascal, 24.
49719	Citroen.	Román Ruano, Núñez de Balboa, 3.	49757	Renault.	Marcelina Hernández, Baltasar Bachero, 8.
49720	Chevrolet.	José Rodríguez Calvo, Paseo del Prado, 26.	49758	Ford.	Antonio Villareal, San Vicente, 18.
49721	Chevrolet (c).	Florencio Alguacil, Antonio Vives, 17.	49759	Singer.	Enrique Loewe Huiton, Barquillo, 13.
49722	Fiat.	Manuel Cabanyes Mata, Moreto, 8.	49760	Singer.	Antonio Ortiz Rodríguez, Benito Gutiérrez, 27
49723	Fiat.	Scott Adickes, Mayor, 4.	49761	Singer.	Antonio Soriano Salazar, Lagasca, 66.
49724	Chevrolet.	Tomás Fernández, Pi y Margall, 9.	49762	Standard.	Emilio Pérez Pérez, Velázquez, 24.
49725	Fiat.	Julio Tomás de Rementería, Montera, 6.	49763	B. S. A. (m).	Andrés Herrero España, Ayala, 7.
49726	Vauxhall.	Luis Baeza Abellán, Fuencarral, 43.	49764	Ford.	Ramón Begueiro, Covarrubias, 31.
49727	Fiat.	José Esteban Fernández, Cifuentes (Guadalajara).	49765	Peugeot.	Manuel Monjardín Callejón, Lista, 30.
49728	Ford.	Irene Salazar Mendía, Conde Peñalver, 8.	49766	Ford.	Tomás Redondo Sánchez, A. Vidal, 39.
49729	Opel.	Miguel del Palacio, Travesía del Conde, 4.	49767	Singer.	Félix Alonso Misol, Arenal, 18.
49730	Ford.	Raimundo Martín, Medillo del Condado (Tolledo).	49768	Singer.	Parque Móvil Guardia Civil, Cuarenta Fanegas
49731	Dodge (c).	Fulgencio Moral Arjona, Paseo Delicias, 11.	49769	Harley (m).	Idem id. id.
49732	Renault.	Ramón Abello Martí, Conde Peñalver, 15.	49770	Harley (m).	Catalina Goya, Hotel Palace.
			49771	Cadillac.	Cesáreo Martínez Andreu, Lagasca, 126.
			49772	Citroen.	José Gallifa Mazolive, Duque de Rivas, 3.
			49773	Ford.	

31 de julio de 1934

## RESUMEN DEL MES DE JULIO

### COCHES

Citroen	77	D. K. W.	7
Ford	66	Chrysler	6
Fiat	62	Dodge	5
Renault	40	Studebaker	4
Plymouth	32	Grahan	3
Opel	24	Hispano	3
Chevrolet	21	Wolseley	3
Peugeot	19	De Soto	2
Standart	18	Packard	2
Singer	13	Audi	1
Austin	12	Wanderer	1
Essex	12	Pierce	1
Hudson	11	Nash	1
Buick	11	Adler	1
Olds	9	Delahaye	1
Morris	8	Reo	1
		Rover	1
		Cadillac	1

### CAMIONES

Chevrolet	28
Ford	15
Reo	14
Dodge	9
Federal	5
Aclo	4
Leyland	4
Blitz	4
Stewart	3
Diamont	3
Internacional	3
Citroen	2
Opel	2
Delahaye	2
G. M. C.	2
Indiana	1
White	1

## MES DE AGOSTO

Núm.	Marca	Propietario y Domicilio	Núm.	Marca	Propietario y Domicilio
49774	Renault.	Francisco Duclos, Espronceda, 4.	49850	Chevrolet.	Francisco Fernández Córdoba, Alcalá Zamora, 20.
49775	Singer.	Ricardo Furiel Serrer, San Bernardo, 121.	49851	Chevrolet (c).	Rafael Martín García, Imperial, 9.
49776	Opel.	Joaquín Ruiz Golluri, Hermosilla, 62.	49852	Renault.	Benito Martínez López, Castelló, 36.
49777	Opel.	José Luis Maños, Goya, 58.	49853	Adler.	José Ennar Viladonat, General Oráa, 19.
49778	Opel.	Enrique Bosch, Almagro, 38.	49854	Fiat.	Rafael Velasco, Vallehermoso, 43.
49779	Opel.	Faustino Arregui, N. Gallego, 1.	49855	Fiat.	Rafael Guer Sánchez, Carranza, 22.
49780	Citroen.	Antonio Rodríguez Castañeda, Lagasca, 7.	49856	Fiat.	Justo Rosilla Ballesteros, Padilla, 1.
49781	Citroen.	Juan del Campo Valdés, Resales, 14.	49857	H. Suiza.	Dirección General de Seguridad, Alvarez de Baena, 7.
49782	Federal (c).	Ricardo Ruiz Ferry, López de Hoyos, 194.	49858	Citroen.	José Nieto Iglesias, Villa Nieto.
49783	Opel.	Francisco Pérez Polo, Alcalá, 157.	49859	Opel.	Diego de Reyna Cabronero, Relatores, 13.
49784	Chevrolet (c).	Pedro Gómez Moreno, Canarias, 18.	49860	Ford.	Anselmo de Cepeda y Picón, Bidassoa, 4.
49785	Chevrolet.	Pavimentos Asfálticos S. A., Castellana, 1.	49861		
49786	Fiat.	Juan Artigues Castagrón, Esparteros, 8.	49862	Chevrolet.	Francisco Rosabal, R. de la Cruz, 7.
49787	Autoplano.	Oscar Leblanc Labayer, Francisco Giner, 39.	49863	Peugeot.	Gregorio López Aranjuelo, Alcalá Zamora, 56.
49788	Graham.	Pilar Carreras Segura, Alcalá, 84.	49864	Reo (c).	Julio Rubio Domingo, Comandante Morenas, 2.
49789	Peugeot.	Antonio López Palacios, Preciados, 7.	49865	Peugeot.	Cándido Calvo Domínguez, Fuencarral, 21.
49790	Studebaker.	José Manuel Alonso Zabala, Alarcón, 13.	49866	Ford.	Francisco Buella, Castellana, 10.
49791	Citroen.	Francisco Haro García, Serrano, 74.	49867		
49792	Citroen.	Ricardo Ruiz Ferry, López de Hoyos, 194.	49868	Ford.	José Silvarino González, Eloy Gonzalo, 38.
49793	Citroen.	Francisco Pérez Polo, Alcalá, 157.	49869	Fiat.	Julio Roble Evalet, Victoria, 2.
49794	Dodge.	Manuel Martínez Torrecilla, Conde Barajas, 1.	49870	Renault.	Cosme García Vinateca, Don Quijote, 3.
49795	Citroen.	Ceferino Alcarria Guijarro, Lavapiés, 46.	49871	Fiat.	José Molino Alonso Conde Aranda, 14.
49796	Ford.	Manuel Nolo Caamaño, Don Felipe, 14.	49872	Dodge (c).	La Castellana, García de Paredes, 19.
49797			49873	Fargo (c).	Juan Bautista Vázquez, Luchana, 29.
49798	Morris.	Nicolás Fernández Boix, Fuencarral, 42.	49874	Singer.	Miguel Forcal Beltrán, Avda. Pza. de Toros, 4.
49799	Fiat.	Fernando Chavarri Rodríguez, Monte Esquinza, 26.	49875	Ford.	Cándido López, .....
49800	Chevrolet.	José Serra Cortés, Pi y Margall, 7.	49876	Chevrolet (c).	Segismundo Montoya, Santa María (Cuenca).
49801	Morris.	Roberto Sánchez Jiménez, Jorge Juan, 21.	49877	Citroen.	Juan Ves, Eloy Gonzalo, 17.
49802	Morris.	Ricardo Ruiz Ferry, López de Hoyos, 194.	49878	Citroen.	Tomás Fernández, Glorieta Embajadores, 5.
49803	Morris (c).	Francisco Pérez Polo, Alcalá, 157.	49879	Austin.	Antonio Sánchez Fuster, O'Donnell, 8.
49804	Plymouth.	Vicente de Castro Les, Lagasca, 105.	49880	Renault.	Alfonso Rodríguez Tundidor, Martínez Izquierdo, 10.
49805	Plymouth.	Enrique Quijada Villapadierna, Luchana, 20.	49881	Ford.	Eloy Arroyo, Sagunto, 11.
49806	Amilcar.	Luis López Chicheri, Núñez de Balboa, 191.	49882	Velocette (m).	Joaquín Márquez Blasco, Lagasca, 117.
49807	Citroen.	Carlos Soler de Agustín, General Porlier, 35.	49883	Harley (m).	Julio Gilarranz Tabrejas, Juan Bravo, 33.
49808	Citroen.	Vicente Padrón Espino, Galileo, 6.	49884	Renault.	Francisco Martínez, San Bernardo, 15.
49809	Ford.	Victoriano Martín Picallo, Embajadores, 7.	49885	Chevrolet (c).	Joaquín Esquivia Martínez, Mejorada del Campo (Madrid).
49810	Renault.	Jesús López Suárez, P. de Vergara, 73.	49886	Renault.	Minas de Barruelo, Arlabán, 7.
49811	Renault.	José Lorenzo Fernández, Calatrava, 8.	49887	Ford.	Jacinto Esteban Núñez, Aranjuez.
49812	Fiat.	José Baldori y Malandri, Alcalá Zamora, 50.	49888	Ford.	Arsenio Jiménez Montero, Goya, 65.
49813	Chevrolet (c).	Manuel Herrero Castillo, San Oropio, 13.	49889	Ford.	Enrique Sanjurjo Castro, Zurbano, 52.
49814	Chevrolet (c).	Teodoro Patrocinio Silván, Tortosa, 3.	49890	Plymouth.	Antonio L. Orosio, Hotel Palace.
49815	Renault.	Fernando Pontanello Bellmunt, Ayala, 95.	49891	Dodge.	Seida, S. A. Espronceda, 38.
49816	Citroen.	Fernando Rodríguez de la Torre, Montero, 35.	49892	Opel.	Juan Manuel Menéndez Lindo, Velázquez, 110.
49817	Reo (c).	José Guerrero Rangel, Paseo Delicias, 13.	49893	Autoplano.	Mauro Luis Torre, Lagasca, 66.
49818	Ford.	José Tejero Moreno, San Bartolomé, 7.	49894	Packard.	Teodoro Latorre de Peláez, Alcalá, 97.
49819	Ford.	Antonio Cubiles Ramos, Plaza la República, 7.	49895	Morris.	Román Cuellas Risueño, Fuencarral, 40.
49820	Pontiac.	Luis Martínez Gil, Lagasca, 21.	49896	Badfor (c).	Federico del Campo Tapia, Barceló, 15.
49821	Plymouth.	Antonio Ramos Domínguez, Siete de Julio, 5.	49897	Citroen (c).	Alejandro González Portela, Villa del Prado.
49822			49898	Dodge.	Angel Méndez Beistegui, Cabestros, 13.
49823	Opel.	Jesús García Montero, Cañizares, 6.	49899	Opel.	Francisco Boor, Sevilla, 4.
49824	Opel.	Juan Francisco Martínez, Eduardo Dato, 12.	49900	Reo (c).	Germán Sánchez Fernández, Trafalgar, 28.
49825	D. K. W.	Francisco García Fernández, Carrera San Jerónimo, 10.	49901	Citroen.	Francisco Velasco Hanero, Paseo Recoletos, 12.
49826	Citroen.	Enrique Fontana, M. Urquijo, 26.	49902	Fiat.	Jacinto Segovia Caballero, Bárbara de Braganza, 10.
49827	Opel.	Manuel Rodríguez Fernández, Bravo Murillo, 143.	49903	Fiat.	Pedro Alvarez Castellanos, Alcalá, 99.
49828	Ford.	Juan Pan de Torre, Francisco Giner, 13.	49904	Peugeot.	Carlos Lorenzo, Granada.
49829	Ford.	Federico Peñalver Oliva, Plaza de las Cortes, 5.	49905	Fiat.	Benjamin Rodrigo Gallardo, Olivar, 29.
49830	Fiat.	Juan Alvarganzales, Barquillo, 1.	49906	Fiat.	Tomás Moreno Núñez, Gaztambide, 14.
49831	Peugeot.	José Portela Cano, Espronceda, 10.	49907	Chrysler.	Cristóbal Carnicer, Prado, 2.
49832	Peugeot.	Mariano Marcos Alcántara, Santa Brigida, 15.	49908	Peugeot.	Eustaquio Carballo Díaz, Guerrero Mendoza, 55.
49833	Ford.	Juan Muñoz Matu, Ramón de la Cruz, 17.	49909	Ford.	Carmen Culojambe Gil, Conde Duque, 28.
49834	H. Suiza.	Manuel de la Vega y Zayas, Lista, 19.	49910		
49835	Fiat.	José Marial Arazán, Huertas, 16.	49911	Hudson.	Adrián Piera, Santa Engracia, 139.
49836	Ford.	José Santos Vidal, El Escorial.	49912	F. N. (m).	José Fernández Martos, Caños, 4.
49837	Austin.	Joaquín Madrid Victoria, Cartagena (Murcia).	49913	Reo (c).	Federico Mesas, Plaza de la Cebada, 16.
49838	Chevrolet.	Antonio Ardid Manchón, Génova, 4.	49914	Austin.	Jesús Pérez Gómez, Evaristo San Miguel, 18.
49839	Ford.	Talleres de Optica Mecánica, R. de la Cruz, 97.	49915	C. N. Y. C. (c).	Gabriel Enriquez de la Orden, Torrelozanes.
49840	Citroen.	Manuel Torres Oliveros, Eduardo Dato, 14.	49916	M. G.	Manuel Taranona Sanjinés, Plaza la Independencia, 1.
49841	Peugeot.	Román Sánchez Díaz, Francisco de Abril, 12.	49917	Citroen.	Nicasia Velasco, Lagasca, 18.
49842	Citroen.	Alfonso de Gabriel Ramírez, Alcalá, 119.	49918	Vauxhall.	Agustín Ruiz de Azcaute, Alcalá, 98.
49843	Guillet (m).	Emilio de la Rubia, Colmenar de Oreja.	49919	D. K. W.	Fernando Cañeta Escribano, P. del Prado, 40.
49844	Standard.	Alejandro Pardiñas Calvo, El Plantío.	49920		
49845	Ford.	Ernesto Blanco, Salamanca.	49921	F. N. (m).	Félix de Oriorte Otermin, Velázquez, 53.
49846	Ford.	José María Madariaga, Almagro, 2.	49922	Standard.	Mariano Asquerino, Hotel Palace.
49847	Ford (c).	Antonio Rubio Pérez, Tenerife, 25.			
49848	Ford (c).	José Ruiz Valero, Tenerife, 25.			
49849	Citroen.	Luis Cano Vázquez, Nicasio Gallego, 1.			

Núm.	Marca	Propietario y Domicilio	Núm.	Marca	Propietario y Domicilio
49923	Ford.	Fernado Suárez, Fuencarral, 107.	49997	Dodge (c).	Emilio de Alvear, Gral. Castaños, 4.
49924	Ford.	Enrique Ruiz Meléndez, Montesquiza, 24.	49998	Dodge (c).	Idem id.
49925	Ford (c).	Florentino Lucia Lucia, Fermin Galán, 16.	49999	Ford.	Abonos Medén, O'Donell, 7.
49926	Peugeot.	Tomás González Sánchez, Villanueva, 38.	50000	Chrysler.	José Acuña, Castelló, 22.
49927	Ford.	Joaquín Zuazo Palacios, Serrano, 50 (Guadarrama).	50001		
49928	Ford (c).	Mariano Cumiél, Moncederos, 4.	50002		
49929	Citroen .	Carlos Martín, San Joaquín, 10.	50003		
49930			50004		
49931	Fiat.	Rafael Portaencasa, Fuencarral, 119.	50005	Chrysler.	Adolfo Hinojar Pons, Alcalá, 95.
49932	Opel.	Aurelio Berenguer Beneyto, Ferraz, 27.	50006		
49933	Ford .	José Lanchares Gutiérrez, Salud, 5.	50104	Gillet (m).	Dirección General de Caminos.
49934	Harley (m).	Seida, S. A., Espronceda, 38.	50105	Renault.	Enrique Caso Suárez, León Bonnat, 9.
49935	Peugeot.	Antonio Herbón González, Borque, 3.	40106		
49936	Ford.	Santiago Tarodo Fortis, Serrano, 8.	50113	Gillet (m).	Dirección General de Caminos.
49937	Chevrolet (c).	Francisco Rodríguez Lastra, San Martín de Valdeiglesias.	50114	Harley (m).	Manuel Largo, Puerta del Sol, 12.
49938	Chevrolet.	José M. González Pérez, Hermanos Bezquer, 10	50115	Citroen.	Manuel Pérez Aguirre, Conde Romanones, 7.
49939	Chevrolet (c).	Emilio Villa Sánchez, C. Parque, 18.	50116	Chevrolet.	Emilio Gálvez Martín, Aranjuez (Madrid).
49940	Ford (c).	Jesús García Cuevas, P. de la República, 12.	50117	Chevrolet (c).	José Monrroy Cordero, Buen Suceso, 18.
49941	Ford.	Raul Redonnet Uchan, Esparteros, 6.	50118	Reo (c).	Eusebio Sánchez, Galileo, 5.
49942	Fiat.	Pedro Butragueño Ramos, Fuencarral, 18.	50119	Peugeot.	Luis Isla Escoriaza, P. del Prado, 24.
49943	Ford.	Tomás Francisco Ruiz, F. el Católico, 19.	50120	Citroen.	Eduardo Nueda y Ferrados, Galileo, 6.
49944	Fiat.	Roberto Pallín Martín, Eduardo Dato, 27.	50121	Citroen.	Mateo Marín Burgos, Hernán Cortés, 18.
49945	Plymouth.	Francisca Pascual Ruilópez, Cañizares, 3.	50122	Fiat.	Enrique Gómez de la Granja, S. Engracia, 125.
49949	Chrysler.	Luis Iturbe Zulaica, Colonia Iturbe.	50123	Ford.	Diego González, Trujillo, 6.
49947	Pontiac.	Francisco Fernández de Córdoba, Alcalá Zamora, 20.	50124	Renault.	Fernando Gosálvez Manresa, P. de Vergara, 9.
49948	Chevrolet.	Adolfo Sixto Fontán, Antonio Acuña, 9.	50125	Renault.	Isidoro Molina Guillén, Ramón y Cajal, 28.
49949	Humbert.	Jehon James Mac, Zurbarán, 11.	50126	Fiat.	José María Chavarri, Monte Esquinza, 26.
49950	Peugeot.	Miguel Inglés Guillermo, Villanueva, 38.	50 27	Fiat.	Manuel Gutiérrez Criado, Viriato, 68.
49951	Ford.	Francisco Arderius, Alcalá, 161.	50128	Fiat.	José Santiago Mendaro, San Sebastián.
49952			50129	Autoplano.	Gloria Canalejas Morayta, Rosalía Castro, 23.
49953			50130	Opel.	Julio Canales Pascual, Marqués Urquijo, 42.
49954	Ford (c).	Jacineo Velasco Herranz, A. Libertad, 31.	50131	Plymouth.	Félix Parra Lázaro, Marqués Villamejor, 6.
49955			50132	Fiat.	Victor Zozaya, Aravaca (Madrid).
49956	Reo (c).	León Tabanera, Cerecedilla (Madrid).	50133	Velocette (m).	Clemente García Bertrán, G. el Bueno, 10.
49957	Standard.	Antonio Fernández Uzosa, Gral. Pardiñas, 48.	50134	Fiat.	Francisco Blanco, Lista, 24.
49958	Opel.	Eduardo Correa, Velázquez, 55.	50135	Citroen.	Félix Morcillo, Arganda (Madrid).
49959	Adler.	Eduardo Puig Gallard, Conde Peñalver, 17.	50136	Blitz (c).	José González Rodríguez, Eduardo Dato, 10.
49990	Fiat.	Pablo Muñoz Llorente, Jaén.	50137	Austin.	José Carceller Almodóvar, Torrecilla, 50.
49991	Chevrolet (c).	Angel García Carayo, Guipúzcoa, 1.	50138	Federal (c).	Emiliano Llorente Llorente, Tudescos, 1.
49962	Fiat.	Embajada de Italia.	50139	Studebaker.	Francisco Montero, Coruña, 1.
49963	Renault.	Legación de Turquía.	50140	Citroen.	Antonio Díaz Garrido, Arenal, 16.
49964	Aelo (c).	Madrileña de Tranvías, Magallanes, 3.	50141	Fiat.	Mariano Alonso Miguel, G. San Bernardo, 6.
49965	De Soto.	Publicitas, S. A., Pi y Margall.	50142	Reo (c).	Francisco Segovia Asenjo, Ronda Atocha, 27.
49966			50143	Renault.	Pascasio Sancho Alvarez, Velarde, 10.
49967	Dodge (c).	Juan Santos Llorente, Ferraz, 68.	50144	Ford.	Isidro Lorca Gaitán, M. de Villamejor, 3.
49968	Chevrolet (c).	Francisco Vico Jiménez, Paseo del Prado, 12.	50145	Peugeot.	Dionisio Bueno González, Montesinos, 1.
49969	Chevrolet (c).	Hermenejildo Pagé, Torrelaguna (Madrid).	50146	Chevrolet (c).	Carlos Yagüe González, M. de Guzmán, 16.
49970	Ford.	Enrique Pizarro Colomo, V. de la Vega, 6.	50147	Citroen.	Enrique Vicálvaro, Narváez, 6.
49971	Chevrolet (c).	Agustín Castro de Abajo, López de Hoyos, 79.	50148	Chevrolet.	
49972	Opel.	Pedro González García, Bravo Murillo, 107.	50149	Chevrolet (c).	Abdón Díaz Avila,
49973	Morris.	Fernando González de Miguel, Espez y Mina, 9	50150		
49974	Plymouth.	Jaime Mac Veigjh, Alberto Aguilera, 64.	50151	Buick.	Hijos de Honorio Riesgo, Postas, 8.
49975	Ford (c).	Ana Ayala González, Gil y Ortega, 11.	50152	Ford (c).	Federico Martínez González, Carolinas, 19.
49976	Delahaye (c).	Bernabé Arranz Martín, Santísima Trinidad, 8	50153	Ford.	Mariano González de la Torre, Villaverde, 31.
49977	Peugeot.	Antonio del Saso, Lagasca, 65.	50154	Renault. (c).	Vicente Navarro López, Almirante, 18.
49978	Chevrolet (c).	Daniel Ortega, Velázquez, 18.	50155	Renault.	Acumuladores Tudor, Almagro, 16.
49979	Ford.	Luis Felipe Franco, Claudio Coello, 38.	50156	Reo (c).	Emiliano Liz Ramos, Colmenar Viejo.
49980	Ford.	Orozco Cristobalena Geñi, Magallanes, 16.	50157	Dodge (c).	Jullán Salinas Saa, Manzana, 6.
49981	Opel.	Cristian Fromkokoeger, Fortuny, 5.	50158	Harley (m).	José Trojer, Serrano, 65.
49982	Federal (c).	Pedro Cañas Molina, Jabalquinto.	50159	Opel.	Eladio Morillo Aboy, Eloy Gonzalo, 8.
49983			50160	Opel.	García y Compañía, P. Imperial, 59.
49984	Fiat.	José Andrés García, Lagasca, 60.	50161	Fiat.	Luis López Llaser, Mallorca, 2.
49985	Ford.	Lorenzo Aguilar Aznar, Serrano, 3.	50162	Blitz (c).	Riegos Asfálticos, P. de las Cortes, 3.
49986			50163	Chevrolet.	Vicente Serrat Andru, Príncipe, 10.
49987	Citroen.	Julio Sempere Olivares, Maldonadas, 24.	50164	Austin (c).	Rodríguez Hermanos, San Jerónimo, 34.
49988	Ford.	Abonos Medén, O'Donell, 7.	50165	Ford.	Federico Martínez, Carolinas, 12.
49989	Formidable m	Atanasio Francisco Vicente, Caños, 8.	50166	Opel.	Carmen de Francisco, San Jerónimo, 28.
49990	Ford.	José M. Cross, Arenal, 15.	50167	Pierce.	Josefa Fernández Durán, Santa Engracia, 7.
49991	Fiat.	Salvador Bartolosi Rubio, Ayala, 73.	50168	Singer.	Francisco Romero, Almirante, 6.
49992	Ford (c).	Ricardo Cano del Amo, Valdelecha (Madrid).	50169	Reo (c).	Enrique Navajo, Cantalejo (Segovia).
49993			50170	Fiat.	José Herranz Irigoyen, Génova, 3.
49994	Ford.	Claudia de Roa Yndias, Cartagena, 138.	50171	Renault.	Eusebio Gutiérrez Manchón, Garcilaso, 5.
49995	Dodge (c).	Zoilo Vallejo Navacerrada, Bustarviejo (Madrid).	50172	Royal (m).	Manuel Torres Luaces, López Silva, 5.
49996	Ford.	Alberto Villanueva Labayén, N. de Balboa, 72.	50173	Morris.	Patricio Olmedo, Ponzano, 68.
			50174	Peugeot.	Mariano Cristóbal Catalina, Galileo, 53.
			50175	Opel.	M. Teresa Vargas Macbucá, A. Aguilera, 14.

Núm.	Marca	Propietario y Domicilio	Núm.	Marca	Propietario y Domicilio
50176	Opel.	Manuela González Gómez, Pi y Margall, 11.	50227	Citroen.	Manuel Rodríguez García, C. Coello, 95.
50177	D. K. W.	Fernando Mouza, Velázquez, 62.	50228	Citroen.	Manuel Martín Sanz, Grifón (Madrid).
50178	D. K. W.	Antonio González Germán, Velázquez, 39.	50229	Citroen.	Valentín Pastrana, Recoletos, 6.
50179	Ford.	Martin Mayo Sevilla, Montera, 47.	50230	Ford.	Pedro Rianza Barriopedro, Preciados, 7.
50180	Ford.	Modesto García, Comandante Cirujeda, 40.	50231	Chevrolet.	Carlos del Río Mesa, Velázquez, 101.
50181	Chevrolet (c).	Luisa Alvarez, Valenzuela, 6.	50232	Ford.	José Alvarez de Echorques, F. Giner, 23.
50182	Chevrolet (c).	Antonio Palomeque Martín, Delicias, 16.	50233	Renault.	Manuel Sanz Calvo, Mario de Luna, 6.
50183	Renault.	Matías Laplana Figuera, Atocha, 61.	50234	Peugeot.	Fabián Fernández Crespo, Ilustración, 8.
50184	Chevrolet.	Vicente Albiol Sanchiz, Campoamor, 17.	50235	Ford.	Luis Bastayre, Cardenal Cisneros, 25.
50185	Opel.	Manuel Rodríguez Sanz, Villaverde (Madrid).	50236	Citroen.	Julio Fernández Cisario, Alarcón, 10.
50186	Citroen.	Fernando Cruz Bacomí, Pedro Heredia.	50237	Ford.	Celestino Martínez Perales, Amaniel, 28.
50187	Singer.	Luis Ortiz Moreno, San Jerónimo, 43.	50238	H. Suiza.	Dirección Gral. Seguridad, Alvarez Baena, 7.
50192			50239	Opel.	Celestino Echevarría Soriano, Granada.
50193	Chevrolet (c).	Antonio Palomeque Martín, Delicias, 16.	50240	Citroen.	Milagros Blázquez, Eloy Gonzalo, 17.
50194	Chevrolet (c).	José Andaluz Juste, P. de la Cebada, 10.	50241	Renault.	Julio Sánchez Seisdedos, Madera, 41.
50195	Opel.	Carolina Fijina Robles, Lagasca, 30.	50242	Lancia.	Agustín Torrejón Marinas, Alenza, 18.
50196	Ford.	Santiago Arias, Castellana, 14.	50243	Ford.	Ricardo Sanz Portas, El Escorial.
50197	Plymouth.	M. del Carmen Salabert, E. S. Miguel, 4.	50244	Ford (c).	Félix Pérez Río, Ventura de la Vega, 1.
50198	Kissel.	Alfonso Vázquez González, C. Valencia.	50245	Chevrolet.	Blas Ernesto Rodríguez, Navas, 1 (Tetuán).
50199	Fiat.	Luis Martos Martínez, Gral. Pardiñas, 7.	50246	Citroen.	Prudencio Zorrilla, Hortaleza, 15 y 17.
50200	Chevrolet.	Jefatura de Obras Públicas, Castellana, 14.	50247	Citroen.	Juan Alpiroz, P. Castellana, 13.
50201	Chevrolet.	Idem id.	50248	Chrysler.	César Rodríguez Bauza, P. de Vergara, 3.
50202	F. N. (m).	Manuel Presa Torres, Caños, 8.	50249	Ford.	Antonio Ochoa Farias, Castellana, 61.
50203	Citroen.	Máximo Ramos García, Gral. Lacy, 6.	50250	Chevrolet.	César Sánchez Rubio, Guadalix de la Sierra.
50204	Autoplano.	Modesto Raynach Calvo, El Escorial.	50251	Citroen.	Francisco Lozano Hidalgo, M. de Urquijo, 19.
50205	Opel.	José Lago Blanco, Serrano, 100.	50252	Fiat.	Manuel Vaguillas Rubio, Modesto Lafuente, 5.
50206	Oldsmobile.	Ignacio Sancho Poza, Velázquez, 11.	50253	Fiat.	Heliodoro del Castillo, Alberto Aguilera, 34.
50207	Citroen.	Luis Barbadillo, Padilla, 131.	50254	Ford.	Benjamin Baldellón Radriro, Villalar, 9.
50208	Dodge (c).	Cesáreo Martín Rubio, A. de Castro, 19.	50255	Blitz (c).	La Concordia, San Jerónimo, 5.
50209	Citroen.	Estrella Muñoz Contreras, C. Romanones, 10.	50256	Austin.	Bernardina Asenjo Núñez, Pasaje Moderno, 18.
50210	Ford.	Gregorio Retana, León, 20.	50257	Fiat.	Rafael Terol Soriano, Pérez Galdós, 3.
50211	Federal (c).	Agustín Nuevo Fuentes, Alonso Cano, 57.	50258	Peugeot.	Antonio González Fernández, P. de S. Ana, 4.
50212	Morris.	Enrique de Gungunegui, Castellana, 61.	50259	Opel.	Antonio Perea González, Dr. Mata, 3.
50213	Opel.	Pedro Marín Villaseca, P. N. Salmerón, 17.	50260	D. K. W.	Ovidio Alcázar Palacios, Pablo Iglesias, 24 (Sepúlveda).
50214	La Salle.	Manuel Lobos López, Goya, 24.	50261	B. S. A. (m).	Tomás Merino, Nueva del Este, 3.
50215	Fiat.	Pedro Alzaga Nadales, Alcalá Zamora, 48.	50262	Fiat.	Juan Martínez Velasco, Aduana, 19.
50216	Citroen.	Francisco Blanco Serrabe, Lista, 24.	50263	Citroen.	José Bercuda Carranza, Corredera Baja, 9.
50217	Dodge (c).	Agustín Fernández Bago, Cáceres.	50264	Ford.	Ruperto Lorenzo Martín, Toledo.
50218	Citroen (c).	Manuel Pratón, Miraflores.	50265	Citroen.	José Martín Gutiérrez, Segovia.
50219	Ford.	Alfredo de Vera Fernández, Lagasca, 70.	50266	Ford.	Líneas Aéreas, Lealtad, 3.
50220	Ford.	Patricio Tobares, Hospital Militar.	50267	Adler.	Teresa Mustienes, Gral. Porlier, 31.
50221	Opel.	Juan Ruiz Gómez, A. República, 30.	50268	H. Suiza.	Dirección Gral. Seguridad, Alvarez Baena, 7.
50222	Reo.	Justa Urraca Santos, Villalón.	50269	F. N. (m).	Julio Fernández Martos, Córdoba.
50223	Adler.	Luis Martín Peduchi, Nervión, 3.	50270	Federal (c).	Valentín López Vedoy, Rodríguez S. Pedro, 13.
50224	Ford (c).	Gregorio Majano, Toledo.	50271	Renault.	Miguel Ortiz Gómez, Juan de Mena, 10.
50225	Singer.	Pablo Gracia Medrano, Goya, 24.	50272	Ford.	José Velada Illana, Toledo.
50226	Opel.	José Navarro López, José Morato, 7.	50273	Ford.	Carmen Galdón Seijas, Gabriel Lobo, 14.

31 de agosto de 1934

## RESUMEN DEL MES DE AGOSTO

COCHES		CAMIONES	
Ford	61	M. G.	1
Citroen	42	Mercedes	1
Fiat	36	Chevrolet	22
Opel	30	Ford	13
Renault	21	Reo	11
Peugeot	17	Dodge	8
Chevrolet	15	Federal	5
Singer	10	Blitz	3
Plymouth	8	Morris	1
Morris	6	Fargo	1
Austin	5	Bedford	1
D. K. W.	5	Citroen	2
Chrysler	5	Oeye	1
Essex	4	Aclo	1
Adler	4	Delahaye	1
Hispano	4	Renault	1
Standart	3	Austin	1
Studebaker	2		
Dodge	2		
Pontiac	2		
Graham	1		
Amilcar	1		
Olds	1		
La Salle	1		
Lancia	1		
Packard	1		
Hudson	1		
M. G.	1		
Vauxall	1		
Humbert	1		
De Soto	1		
Buick	1		
Pierce	1		
Kissell	1		



**13.500**

**Pesetas**

vale un

**FEDERAL**

para 3.000 kgs. de carga

**El Camión que siempre presta servicio**

Distribuidor exclusivo:

Centro de España, Extremadura y Levante

**AUTOMOVILES INDUSTRIALES "FERNANDEZ"**

Exposición y Oficinas:

Lagasca, 65

Teléfono 60650

**MADRID**

Talleres y Depósito:

Rodríguez San Pedro, 18

Teléfono 45217

# MALCOLM CAMPBELL dice:

"He comprobado que la nueva lámpara Super-Duplo Selectiva

Y el Comandante C. Montague, el famoso competidor del Rally de Monte-Carlo, expresa su satisfacción por la notable ayuda que le prestaron en esta Prueba las lámparas Super - Duplo Selectivas:

"Las lámparas Super-Duplo selectivas, son las mejores que he usado en mi vida automovilista. Tanto para penetrar la niebla más espesa como por su gran iluminación en los viajes nocturnos son insustituibles. Pude apreciar sus cualidades en la Prueba del Rally de Monte - Carlo, corriendo por paisajes cubiertos de nieve, noche y día, sin el menor riesgo de deslumbramiento. En cuanto a la resistencia de estas lámparas, bastará decir que actualmente tengo en uso las mismas utilizadas en la prueba del Rally, lo cual demuestra que resisten perfectamente el trabajo más duro y constante."

*C. Montague Johnstone  
(Major), Henley-on-Thames*



EVITAN EL DESLUMBRAMIENTO Y AUMENTAN LA VISIBILIDAD EN NIEBLA ESPESA



# PHILIPS

*Super - Duplo Selectiva*



MARCA REGISTRADA

Pasta para esmerilar

**SCHNORBUS**

Soluble al agua

Economía. Ahorro de tiempo y material. Comodidad y limpieza.

Indispensable en talleres mecánicos y fábricas en general.

Botes de 1/4, 1/2 y un kilo en tres diferentes grados de finura

PIDA PROSPECTOS AL REPRESENTANTE

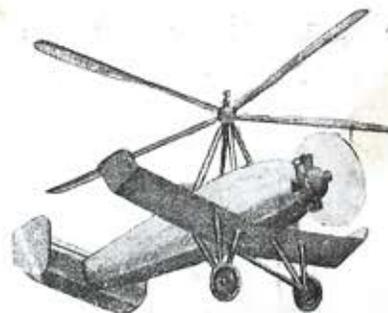
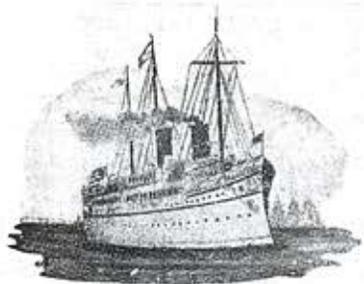
**RODOLFO BIERMANN**

Lagasca, 121  
TELEFONO 59874

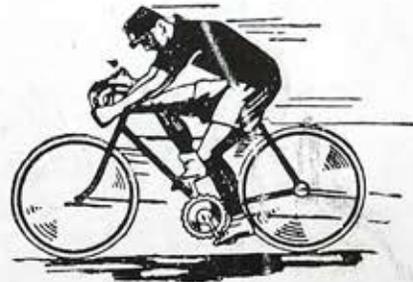
MADRID

Apartado 713

TELEGRAMAS: «BIERMANN»



En viaje lleve siempre un décimo de  
**COÑAC OXIGENADO**



**Francisco Braojos Herreros**

os ofrece

Los mayores descuentos en

**NEUMATICOS Y ACEITES**

**PIEZAS LEGITIMAS AMERICANAS**

para **FORD**

Jorge Juan, 19

Teléfono 54158

**MADRID**

**ANZONIO SANCHO**

NEUMÁTICOS DE  
TODAS CLASES

ACEITES "VACUUM"

Almacén: LAGASCA, 67

Teléfono núm. 50.704

**MADRID**

**Garage Bugatti**

Jaulas independientes

Castelló, 41

Teléfono 55.365

**La Vulcanización**

Casa **BERMEJO**



Claudio Coello, 54

**MADRID** Teléf. 54.212

**Talleres VUBKI**

La mejor casa para re-  
paración de neumáticos

Zurbano, 64

Teléfono 33.356

**MADRID**

**Nicolás Morante**

**Carrocerías - Pintura "DUCO"**

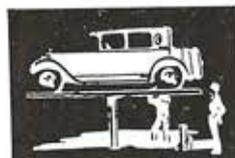
Paseo (izquierdo) del Hipódromo, 7. **MADRID**

Tel. 36532



**Su automóvil**

**¡engrasado a su vista**



Sólo en



**en quince minutos!**

Doctor Castelo, 24 (detrás del Retiro)

**MADRID**

Teléfono 52457

Para matricular automóviles, camiones y motocicletas, y obtener carnet de conducir

**MARCOS**

Agencia automovilista

la más antigua de Madrid

**Prontitud en sus gestiones**

San Felipe Neri, 1, tienda

(Esquina a Mayor, 38)

Teléfono 15849

**MADRID**

ADQUIRIDO POR  
**PRODUCTOS DURATIK**

HERMETICO • DUCO-POLISCH • ESMERIL  
ACEITE DE FRENOS-PINTURA P. NEUMATICOS

**Garage Pardiñas**

Jaulas y Estancias

**Seguridad-Prontitud-Economía**

G. Pardiñas, 29

Teléfono 59888

**MADRID**

**MAGESTIC GARAGE**

*Alcalá Zamora, 60*

Teléfono 70929

**MADRID**

**Talleres CEÑAL**

Especializados en la construcción de toda clase de piezas para los automóviles y en la reparación de los mismos.

Galileo núm. 7.—MADRID

Teléfono 31771

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMOVIL.

# S. E. I. D. A., S. A.

Concesionarios de los automóviles CHRYSLER, PLYMOUTH, DODGE  
y DE SOTO y de los camiones DODGE y FARGO

Exposición DODGE  
Génova, 11

Oficinas y Talleres  
Espronceda, 38

Exposición CHRYSLER  
Av. Pi y Margall, 14

Exposición DE SOTO  
Plaza de la Independencia, 5

M A D R I D  
AGENCIAS

<p><b>ALAVA</b> Garaje «La Unión». Fueros, 14 (Vitoria).</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>BILBAO</b> Rafael Fernández Rojo. Gran Vía, 34.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>CUENCA</b> Benjamin Dominguez. Tarancón.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>ALBACETE</b> D. Pedro Amores. Paseo de la República, 4.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>BURGOS</b> Emeterio Moreno Diez. Progreso, 11, triplicado.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>GRANADA</b> Luis Rodríguez. Reyes Católicos, 33.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>ALICANTE</b> Martínez Roselló y López. Juan Bautista Lafora, 6.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>CACERES</b> Carlos Plá. Martín Casado (Badajoz).</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>GUADALAJARA</b> Viuda de I. Taberné.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>AVILA</b> Auto Garsouta, S. L. Carretera de Villacastín a Vigo, 2.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>CADIZ</b> Manuel García Pelayo. Honda, 12 (Jerez de la Frontera).</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>GUIPUZCOA</b> Elorrio y Zabalza Hnos., S. L. Calle Pinares (San Sebastián)</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>BADAJOS</b> Carlos Plá Alvarez. Martín Casado y Zurbarán.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>CASTELLON</b> Ezequiel Dávalos Masip. Antonio Pons, 4.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>GERONA</b> Rafael Portas Jaime I, números 46 y 48.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>BALEARES</b> Bartolomé Payeras Ferrer. General Luque, 61 - Inca. Palma de Mallorca.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>CORUNA</b> Manuel Neira. Feijóo, 11-15.</p> <p>Plymouth. Chrysler.</p>	<p><b>HUELVA</b> Miguel de los Santos Sánchez. Carretera de Gribaleón, 10.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>
<p><b>BARCELONA</b> Automóviles Exhibición. Diputación, 35.</p> <p>Dodge.</p>	<p><b>CIUDAD REAL</b> Viuda de E. Morales. Carlos Vázquez, 6.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>HUESCA</b> Fernando Romero Samper. Garaje Coll. Barbastro.</p> <p>Chrysler, Plymouth y Dodge</p>
<p><b>BARCELONA</b> Seida, S. A. Rosellón, 136-138.</p> <p>Plymouth. Chrysler.</p>	<p><b>CORDOBA</b> Manuel García Plaza. Gran Capitán, 27 y 29.</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>	<p><b>JAEN</b> Plácido Gisbert Luna. Ronda de Capuchinos, 15 (Andújar)</p> <p>Dodge, Plymouth y Chrysler.</p>

<b>LEON</b> Baltasar Iban. Independencia, 10. Plymouth. Chrysler.	<b>OVIEDO</b> Marcelino Fernández Suárez, S. L. General Elorza. (Garaje Blanco). Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>SORIA</b> Gonzalo Ruiz. Mayor, 4. Dodge, Plymouth y Chrysler.
<b>LEON</b> Auto Motor. Padre Isla, 8. Dodge.	<b>ORENSE</b> Manuel Neira. Progreso, 76. Plymouth. Chrysler.	<b>SEGOVIA</b> Auto Garsouta, S. L. Cervantes, 38. Dodge, Plymouth y Chrysler.
<b>LERIDA</b> José Tous Gironés. Remolins, 2. Dodge.		<b>TOLEDO</b> Manuel García Alonso. Plaza, 4. Torre Esteban. Hambram. Dodge, Plymouth y Chrysler.
<b>LOGROÑO</b> Juan José Laborde. Canalejas, 1. Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>PONTEVEDRA</b> Manuel Neira. García Barbón, 56 (Vigo). Plymouth. Chrysler.	<b>VALENCIA</b> Francisco Amat. Avenida Mariano Aser, 35. Dodge, Plymouth y Chrysler.
<b>LUGO</b> Manuel Neira. Ronda de la Coruña. Plymouth. Chrysler.	<b>SALAMANCA</b> Moneo Hijo. Zamora, 20. Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>VALLADOLID</b> D. Agapito del Peral. Miguel Iscar, 17. Dodge, Plymouth y Chrysler.
<b>MADRID</b> S. E. I. D. A., S. A. Espronceda, 38. Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>SANTANDER</b> Humberto Fernández Cervera. General Espartero, 5. Dodge, Plymouth y Chrysler.	
<b>MALAGA</b> Cristóbal Benítez. Marqués de Larios, 9. Dodge, Plymouth y Chrysler.		<b>ZAMORA</b> Gonzalo Rubio. Reina, 28. Plymouth. Chrysler.
<b>MURCIA</b> Sucesores de R. Servert. Platería, 72 y 74. Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>SEVILLA</b> José Martín Carrero. Santa Ana, 1. (Estepa). Dodge, Plymouth y Chrysler.	
<b>NAVARRA</b> Pedro M.ª Irurzun. Olite, 17 (Pamplona). Dodge, Plymouth y Chrysler.	<b>SEVILLA</b> Francisco Sánchez Romero. Serpes, 86. Dodge, Plymouth y Chrysler.	



En España  
+ del 70%  
de los Automovilistas  
han adoptado las  
**BUJIAS CHAMPION**



CONCESIONARIO  
PARA ESPAÑA:  
FRANCISCO FLORES  
ESPINARDO - MURCIA

*esto  
no puede ser  
el resultado  
de un error  
colectivo*