



# ÓRDOBA AUTOMOVILISTA

EJEMPLAR

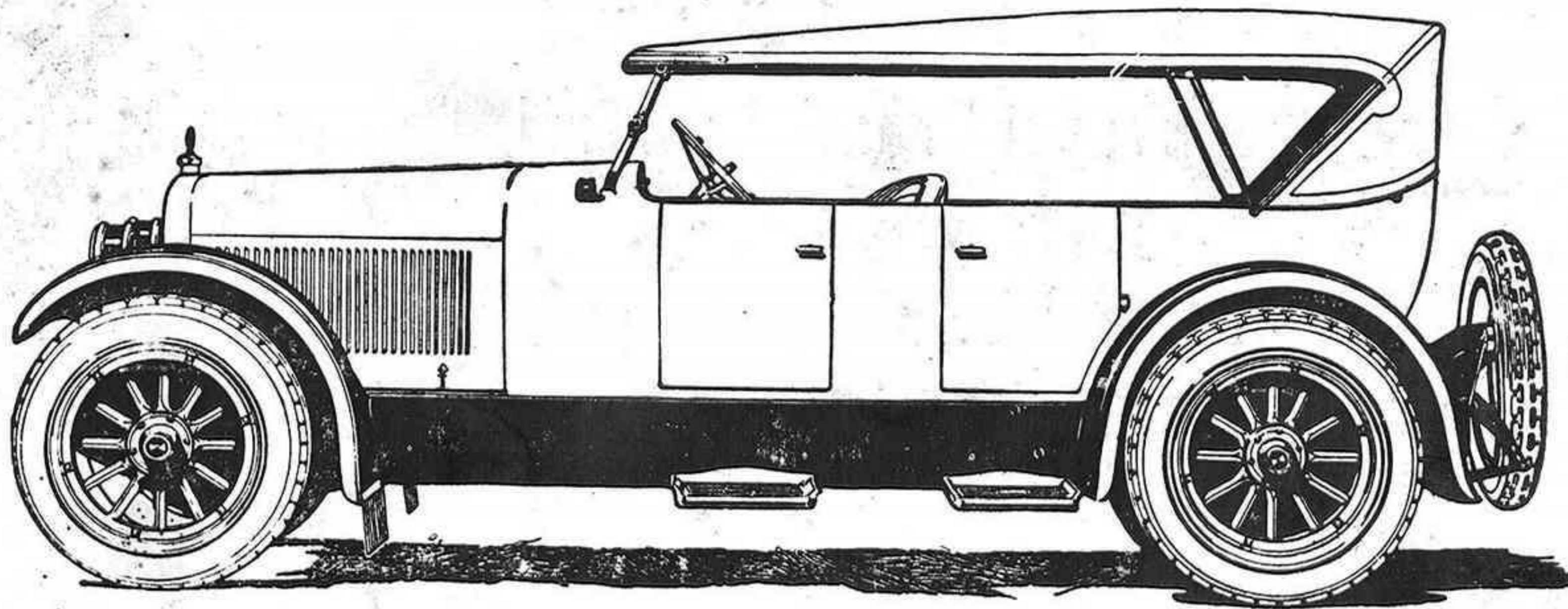
UNA

PESETA

## AUTOMOVILES CHANDLER-CLEVELAND

Representación exclusiva: MARIANO SANCHO

Casa central: General Martínez Campos, número 9.—MADRID (10)



### SUCURSALES DE PROVINCIAS:

VIGO: García Barbón, 39.  
SEVILLA: O'Donell, 38.  
BILBAO: Gran Vía, 9.

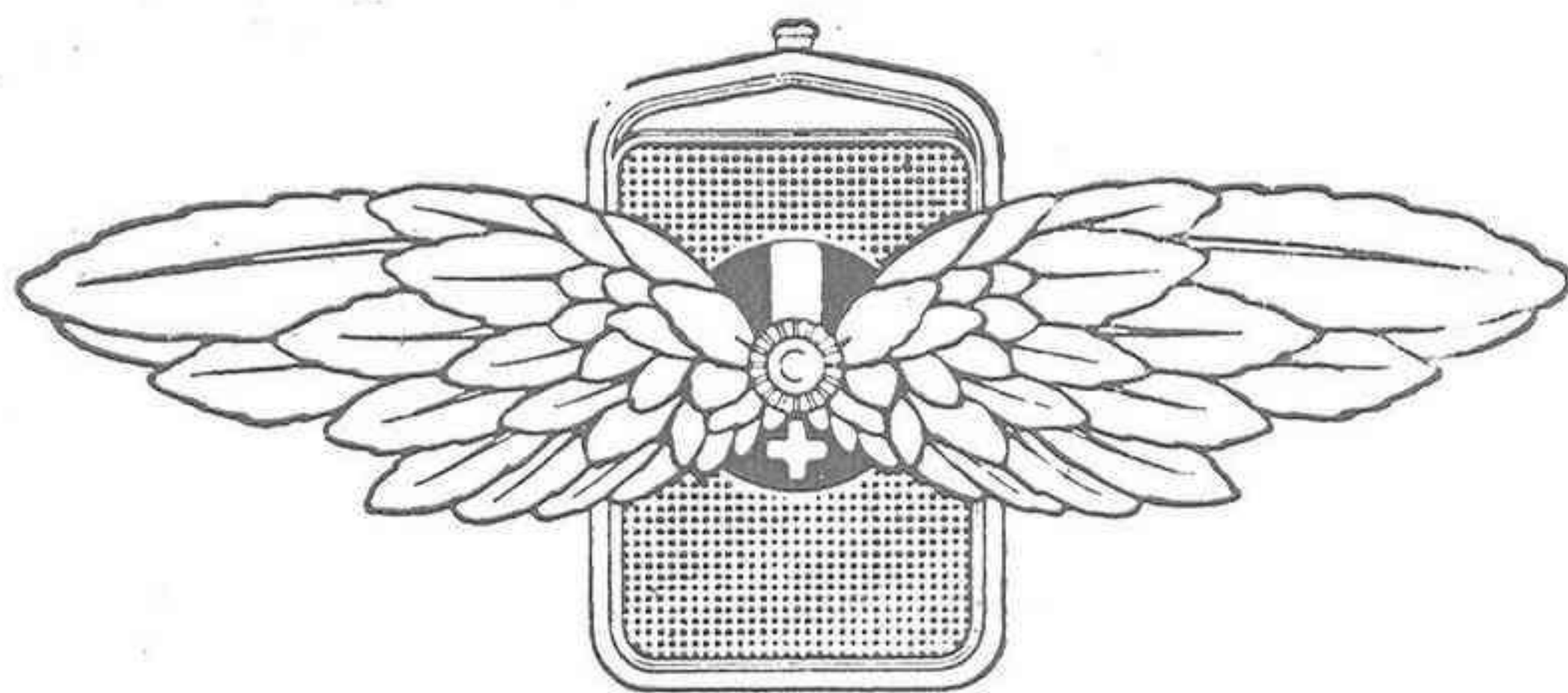
BARCELONA: Paseo de Gracia, 102.  
SANTANDER: Garage Sancho.  
GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4.

CORDOBA: G. Capitán, 13  
GIBRALTAR Irish Town, 6

Ventas al contado y a plazos.

Aceites, grasas, neumáticos, accesorios.

# AUTOMÓVILES



**HISPANO-SUIZA**

Agencia exclusiva para las provincias de Sevilla, Córdoba y Huelva

**M. ARTEMAN, S. EN C.**

GARAGE CERVANTES □ AVENIDA DE CERVANTES, 16

**CORDOBA**



# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Año II

ORGANO DE LOS AUTOMOVILISTAS DE LA PROVINCIA  
REVISTA QUINCENAL

N.º 25

OFICINAS: SEVILLA. 16

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 213

1 DE JULIO DE 1924

*Suscripción: Trimestre, 10 pesetas.—Semestre, 19.—Año, 38.—Pago anticipado.*

## Aniversario de "Córdoba Automovilista,"

Hoy hace un año que empezó a publicarse nuestra revista y al consignar esta fecha sentimos una íntima satisfacción.

Un año ya; un año de titánicos esfuerzos, de inenarrables desvelos, de trabajos y luchas sin cuento; pero también un año de esperanzas risueñas, de halagadores triunfos. ¡Un año ya! ¡Con qué gozo pronunciamos estas palabras!

Pusimos nuestra fe, nuestra voluntad inquebrantable en la obra, y ella recompensó con exceso nuestros anhelos.

Para dar una idea del incremento alcanzado en el tiempo que anotamos de nuestra publicación, baste decir que al empezar a publicarse CÓRDOBA AUTOMOVILISTA contábamos con poco más de cien socios-suscriptores, y que hoy éstos ascienden a seiscientos cincuenta.

A este incremento ha contribuido la labor realizada en favor de los automovilistas por nuestro periódico, que no ha dejado escapar ocasión en que mostrar su interés por cuanto con los mismos se ha relacionado.

Merced a nuestras campañas han sido reparadas numerosas carreteras, que constituían un serio peligro para los que por ellas tenían que transitar.

Hemos difundido planos de la provincia con itinerarios precisos, señalando los inconvenientes y anotando las ventajas de la circulación por unos y otros sitios. Numerosas denuncias tuvieron cabida en nuestras columnas, siempre dispuestas a acoger toda queja o todo razonamiento de justicia.

Constantemente han recibido instrucciones nuestros abonados acerca del estado de las vías de comunicación, así como de todo lo legislado en orden a automovilismo.

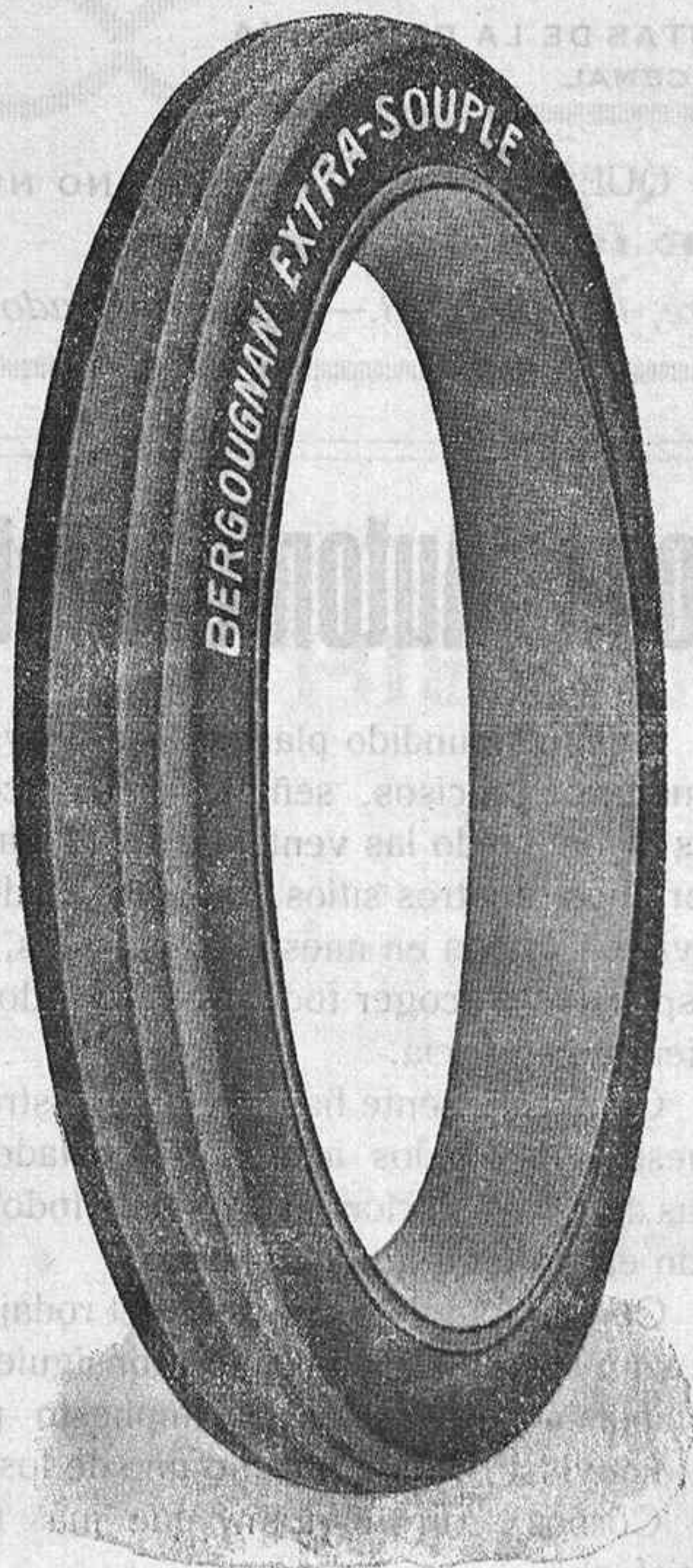
Con motivo del impuesto del rodaje elevamos un escrito al Municipio, consiguiendo una notabilísima rebaja en el impuesto para los automovilistas. Este ha sido uno de los triunfos de CÓRDOBA AUTOMOVILISTA que más nos han satisfecho.

Durante la Feria de Mayo, y con objeto de dar facilidades a los automovilistas, se expendieron en nuestras oficinas pases de circulación por los paseos, para lo cual fuimos autorizados por el Ayuntamiento.

También en referida Feria publicamos un número extraordinario a todo lujo, por el que la prensa nos dedicó entusiastas elogios.

Consultas, hemos despachado un número

# BERGOUGNAN



*Casas en*

**MADRID**

*Sagasta, 15*

**BARCELONA**

*Ramb. Cataluña, 76*

**BILBAO**

*Elcano, 17*



*- Agentes exclusivos -  
para Córdoba y Jaen*

**S. A. Serraleón**

**Industrias, 4      CÓRDOBA**

# R. C. BERGOUGNAN

**ANTONIO SALADO, 9**

**SEVILLA**

notable de ellas, y también nuestro Consejo de Asesores ha resuelto muchos delicados asuntos de automovilismo.

No solamente han sido nuestros abonados los que han gozado de los beneficios que para los automovilistas hemos podido conseguir. En muchas ocasiones, y una de ellas en la Feria pasada, nuestra ayuda fué prestada a todos por igual.

He ahí, a grandes rasgos, nuestra labor de un año. Aunque ella nos satisface, no por eso dejaremos de seguir intensificándola en la medida de nuestras fuerzas, ya que a ello nos estimula la halagadora recompensa del triunfo.

LA REDACCION

SE VENDE UN TALLER completo, de reparación de cubiertas y cámaras, por dejar su dueño el negocio.

Precio reducido. Informarán en las oficinas de **CÓRDOBA AUTOMOVILISTA.**

CALLE SEVILLA 4, NÚM. 16

**AGENCIA**

*Ford*

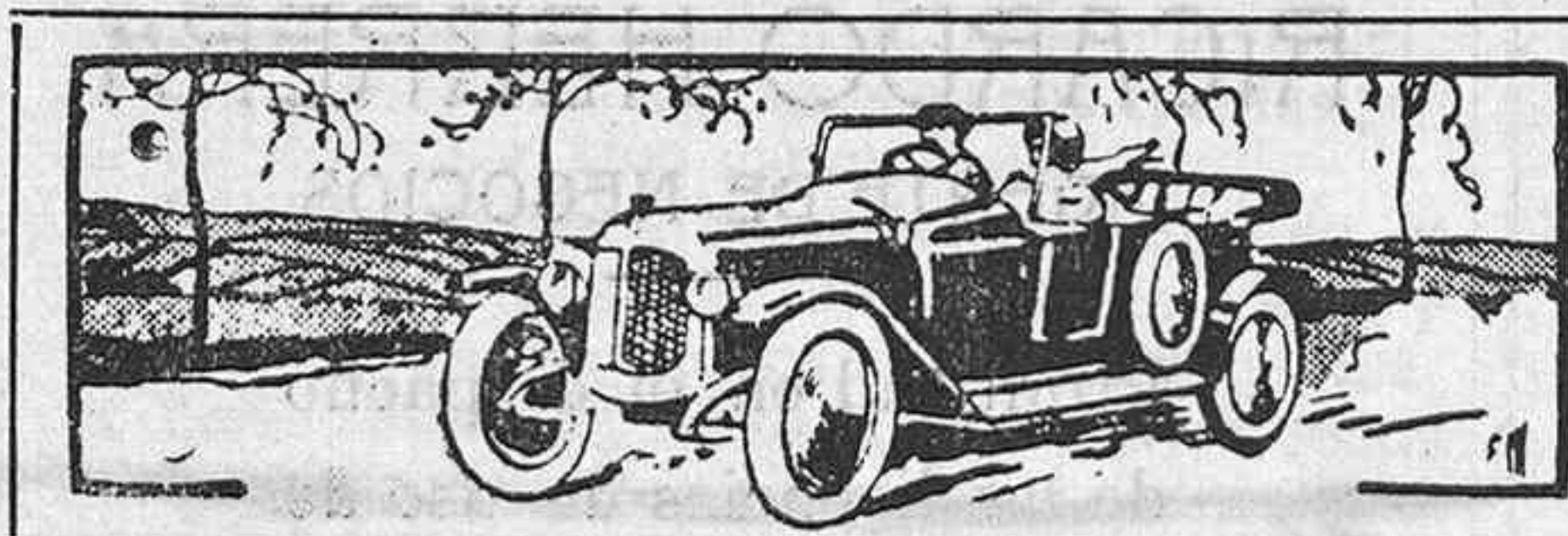
EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL

**BUJALANCE**

Automóviles, camiones, tractores.  
Completo surtido de repuesto FORD.  
Aceites y grasas lubricantes.  
Stock de neumáticos MICHELIN

AGENTE

**Antonio Baena Venzalá**



**BOCINAZOS**

¡Paf...!

Recuerdo, Nati, aquel día en que me dijiste, con cierta confianza en tu augurio, cómo habías de ser dueña de grandes riquezas, de fastuosas joyas, de ricos vestidos. Eras tú, entonces, la mocita más bella de aquel lejano pueblecito, en el que aún cantan los mozos breves canciones que inspiró tu hermosura.

Para lograr tu deseo hiciste cuanto, en tu concepto, debías hacer, y lo primero fué huir del pueblecito riente, que aún evoca en sus coplas tu hermosura.

Después, el pecado, el vértigo de los vicios y un viejo imbécil, baboso y poltrón, que te hace dueña de su inmensa fortuna.

Hoy vas en tu lujoso automóvil, ricamente enjorada, dando al viento la roja pluma de tu sombrero, como bandera de triunfo.

¡Si supieras cómo te recuerda mi alma, mocita linda del pueblecito, y cómo te desprecia, enjorada, risueña, pero mustia mujer del viejo imbécil!

¡Ah; tú has triunfado! ¡Pero a costa de qué?

A costa de la virtud y de la hermosura; las dos llamas que ya no brillarán nunca en el altar de tu feminidad.

¡Paf...! ¡Paf...!

El capó de los automóviles es como la alhacena en que guardan los conductores el manjar más exquisito. Cuando algún gran señor se acerca a un hermoso automóvil, el chofer le hace los honores de la casa mecánica. Toca las ruedas, muestra las palancas, golpea con los nudillos la carrocería y por último levanta el capó y mira al visitante como diciéndole: —¿Quiere usted que le obsequie?

¡Paf...! ¡Paf...! Paf...!

El motor de un automóvil necesita de grandes cuidados y atenciones. Es como un niño que a cada instante requiere un cariñoso halago.

Por eso la mecánica, que es una madre buena de los motores de automóviles, ha puesto a cada uno su «nodriza».

JUAN VIRAJE

# OLDSMOBILE-SIX

PRODUCTO DE LA GENERAL MOTORS

EL AUTOMOVIL DE SEIS CILINDROS  
== MAS BARATO DEL MUNDO ==

**PESETAS 9.850**

ADEMAS DE LAS INNUMERABLES CUALIDADES DE SU MAGNIFICO MOTOR  
Y SUSPENSIÓN IDEAL, VELOCIDAD, ESTABILIDAD, ETC.

REPRESENTANTE PARA CORDOBA Y SU PROVINCIA:

**A. CARRIZO.-GRAN CAPITAN, 36, 2.º**

*Eleuterio Alférez Lozano*  
AGENTE DEL "FORD"

ACCESORIOS EN GENERAL

CAMIONES

AUTOMOVILES Y TRACTORES

== BAENA ==

## EL MOTOR

## LUIS LE BRET

CARRERA DEL PRETORIO LETRA D

Los Talleres de Mecánica de precisión por excelencia.—El máximo tecnicismo unido a la labor de obreros selectos.—El resultado siempre perfecto de nuestra obra salvaguardado por nuestra ga-

:: :: :: rancia :: :: ::

## RICARDO HERRERA

AGENTE DE NEGOCIOS

Prontitud en el despacho

~~de las licencias de uso de~~

*116 de páginas, 9 pesetas*  
armas y de caza

CONCEPCION, 32

== CORDOBA ==

Informes también, en estas oficinas.

*18 de páginas, 5 pesetas*  
**AUTOMOVILES DE ALQUILER**

TALLER DE VULCANIZACION

DE CÁMARAS Y CUBIERTAS

## ANTONIO CUEVAS

JESÚS MARIA, 8  
(ESQUINA A RODRÍGUEZ SÁNCHEZ)

**CORDOBA**

# LOS SALONES Y LAS EVOLUCIONES DEL AUTOMÓVIL

por MILILLU

*El encanto del pasado se proyecta sobre los aspectos más prácticos de la vida tanto como sobre las ideas y los sentimientos. La historia de la infancia y primera juventud del automóvil tiene un atractivo irresistible.*

No es una historia completa del automóvil desde sus orígenes, ni una reseña de todos los salones celebrados en el mundo, lo que nos proponemos hacer. La obra de los precursores Lenoir, Daimler, Levassor y otros es interesantísima; pero en el presente artículo prescindiremos de ella y tomaremos como punto de partida el momento histórico en que el automóvil fué comercial y, por lo tanto, general su uso.

La historia de los salones, que podría ser muy interesante, es algo imposible de hacer; para ello serían necesarios, no unas cuantas páginas de revista, sino varios tomos.

Hablar e historiar un salón, por ejemplo el que se celebra desde el año 1896 en París, y no hacer lo mismo con los de Londres y Nueva York, sería muy injusto; cometarlos todos sería repetir en cada uno de ellos las mismas novedades e invenciones todos los años. Detallar los perfeccionamientos mecánicos e innovaciones sería tarea pesada y poco amena para el lector...

Hay un justo medio que permite seguir perfectamente las evoluciones del automóvil, y consiste en fijarse principalmente en el aspecto exterior del mismo. Los cambios de forma y estructura de estos vehículos en treinta años no han sido arbitrarios e hijos de una «moda». Bien al contrario, la «moda» ha sido consecuencia de estos cambios de forma y de proporciones, originados por necesidades de orden técnico. En automovilismo, lo mismo que en construcción, es bello siempre lo que responde a un fin mecánico. Una construcción de ingeniería es tanto más estética cuanto mejores sean sus soluciones mecánicas, y esta estética práctica es la que ha forzado al automóvil a cambiar continuamente de formas, dictando modas nuevas, no arbitrarias como las que pudiera dictar un modisto caprichoso.

Si sólo se hubiesen celebrado exposiciones automovilísticas, la evolución del coche hubiera sido, sin duda, más lenta y el factor arbitrariedad habría influido más en sus formas; la decoración y la inventiva artística de los constructo-

res hubieran, sin duda, en muchas ocasiones, dominado a la técnica y la estructura general del coche en vez de seguir, como ha seguido, una evolución racional, habría presentado épocas extravagantes y arbitrarias.

Los salones fueron siempre consecuencia de las carreras; en aquéllos se presenta, aunque algo modificado, lo que ha triunfado en éstas.

Cuando aparecieron los primeros automóviles se consideró necesario que su aspecto fuera parecido al de los coches de tracción animal. Un coche era un coche y no podía concebirse de otra manera; las máquinas precursoras del auto no guardaban todas este parecido, pero cuando aparecieron los coches comerciales sus constructores se preocuparon ante todo de esta semejanza.

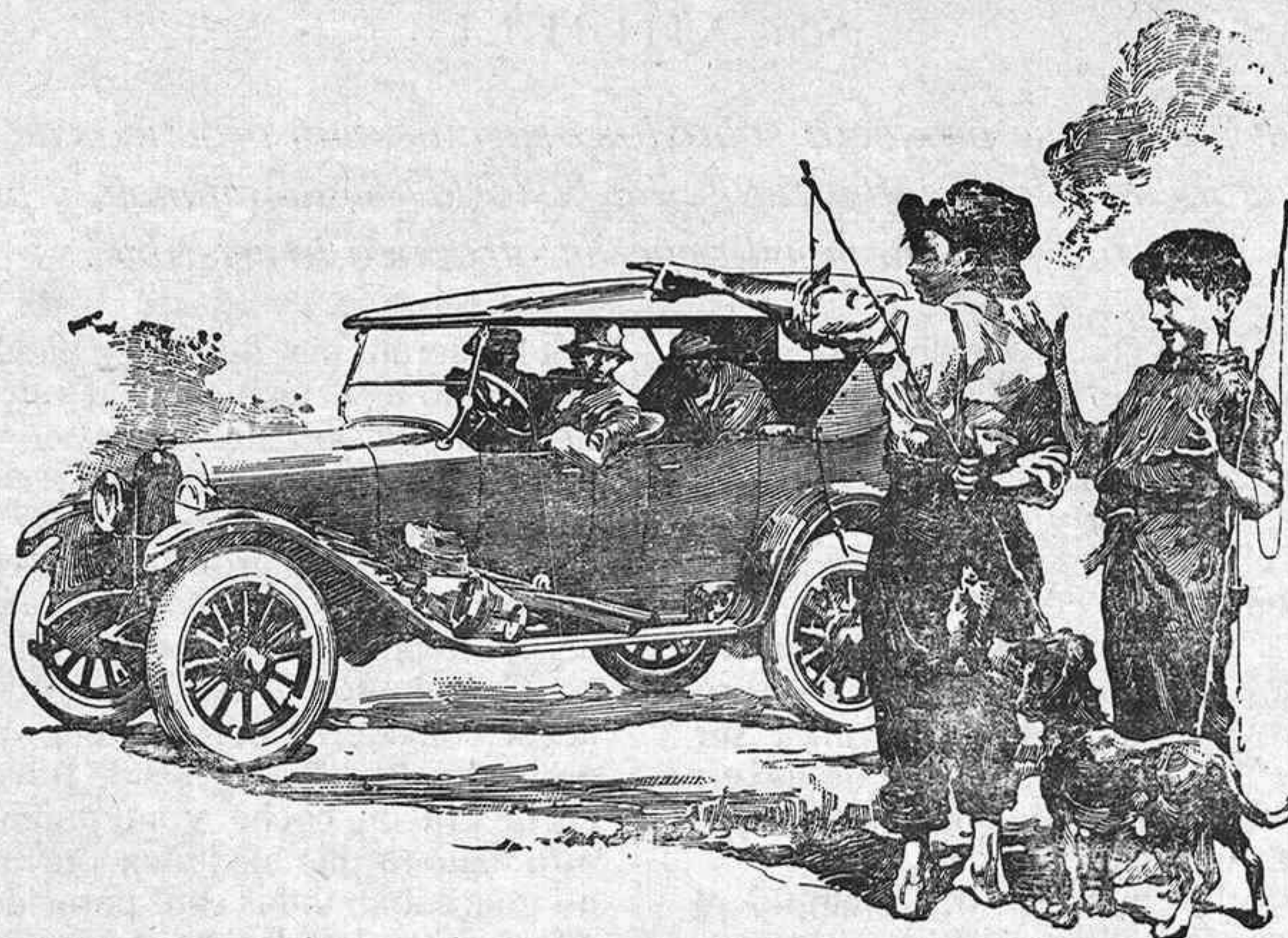
Los Panhard 4 HP. vencedores en la carrera París-Burdeos-París eran completamente iguales a un «simón». Ruedas de madera de diámetros diferentes, sin cojinetes a bolas y hasta con sus frenos a patín de madera.

Esta máquina, naturalmente, sin encendido eléctrico, hacía un promedio de 24 kilómetros por hora.

En el año 1894 aparecieron los triciclos; sus neumáticos, sus ruedas metálicas y el encendido eléctrico eran novedades que muy pronto aprovecharían los coches grandes.

Cuatro años después una nueva Panhard se cubría en gloria de París-Amsterdam y presentaba notables novedades. La dirección directa y reversible de sus anteriores modelos era irreversible, su motor pasaba de uno a cuatro cilindros y el enfriamiento era, en este modelo, por agua con radiador. En el mismo año, Amédée Bollée se preocupa de la forma del coche para aminorar las resistencias del aire y alcanza una velocidad de 55 kilómetros por hora; un año más tarde «Peugeot» comprendió, con razón, que los motores eran demasiado pequeños para el peso de los coches y fabricó la primera «fiera». Un coche ligero con ruedas metálicas y radiador que hacía 60 kilómetros por hora.

# AUTOMÓVILES



## DODGE BROTHERS

**Precio 11.500 pesetas**

NUEVOS MODELOS :: NUEVA COMODIDAD :: ANTIGUA CALIDAD

*La excepcional comodidad y apariencia eminentemente atractiva del automóvil DODGE BROTHERS, en verdad exceden a lo que se espera del mismo.*

*A la vez, es altamente satisfactorio saber que los nuevos modelos de automóviles DODGE BROTHERS, conservan estrictamente su identidad fundamental.*

*El mismo Chassis sólido y resistente.*

*El mismo Motor eficiente y poderoso, perfeccionados durante nueve años de una brillante evolución mecánica.*

AGENTE EN CORDOBA Y SU PROVINCIA:

**MANUEL G. DE LA PLAZA**

Garage España, Pi y Margall, número 1 (Gran Capitán)



Los entendidos de entonces afirmaron que se había llegado al límite de velocidad.

El encendido eléctrico se extendía y prometía dominar a los «encendedores» hasta entonces empleados.

El incremento de velocidad de los vehículos modificaba automáticamente la forma de los coches, que empezaban a construirse más bajos y más largos, apartándose del tipo «simón» y adquiriendo forma propia de automóvil.

Al empezar nuestro siglo un Mors 24 HP. hace 80 kilómetros por hora; como novedades presentaba una comanda para graduar la velocidad actuando sobre la admisión y un contacto para anular la chispa de encendido.

Aparecieron luego los primeros magnetos, pero, a pesar de esto, el encendido eléctrico no era todavía definitivo.

Algunos coches para carreras iban equipados con doble encendido. No se alarme el lector: este doble encendido era en parte eléctrico, con bujía, y además iban provistos los motores de un encendedor para cuando fallara la electricidad, cosa muy corriente en aquellos días.

La casa «Mercedes» monta sus coches con rozamientos a bolas, cosa que, hasta entonces, sólo se había aplicado a los triciclos.

Jenatz con su coche eléctrico y Serpollet con su auto a vapor, hacen 100 kilómetros por hora.

Los coches aumentaban en fuerza y peso de un modo alarmante. Los ganadores de las últimas carreras de 1901 pesaban 1.500 kgs. y se empezó a estudiar una reglamentación de carreras en la que se limitaba el peso de los vehículos. El peso máximo era 1.000 kgs., los coches ligeros se limitaban a 600 kgs., las «voitures» a 400 kgs., los triciclos a 250 kgs., y las motos a 50 kgs.

En el «Salón París», de 1901, se notaban las dos tendencias automovilísticas de aquellos días. Un grupo de constructores seguía presentando sus coches de aspecto análogo a los coches de tracción animal, mientras los demás aprovechando las experiencias de las carreras construían sus autos con estructura propia. Los radiadores se perfeccionaban, el encendido eléctrico por chispa tenía fervientes defensores, lo mismo que el neumático y los motores policilíndricos.

Al siguiente año los records batidos por los bólidos de aquellos días fueron bastante numerosos.

«Serpollet», con su coche sabiamente perfilado, «el huevo de Pascua», hace 120 kilómetros por hora, mientras los cochecitos ligeros «Darracq» alcanzaban a los 100 kilómetros por hora.

En los salones del año 1903 los chasis se alargaron y se generalizó en la construcción de los bastidores el empleo del acero embutido, sustituyendo a la madera, tubo de acero o vigueta del mismo metal.

El neumático se generalizó, el «capó» aumentó en altura, el auto, en su conjunto, se hizo más bajo y tomó ya definitivamente forma propia.

Las velocidades siguieron aumentando en 1903 y los constructores se preocuparon de aminorar las resistencias del aire, con poca fortuna. La mayoría de ellos perfilaban solamente la parte delantera del coche agudizándola, sin preocuparse de la parte posterior. Querían «cortar el viento» por medios análogos a los empleados para cortar el queso. «Serpollet», fué de los primeros que estudió con acierto el perfilado del coche; su modelo tenía incluso semejanza con algunos perfilados presentados en el Gran Premio de Francia de 1923, como novedades.

En los salones del siguiente año acabó de consolidarse el automóvil y aparecieron varios coches con los cilindros fundidos en blocks de dos o cuatro.

Las barras de conexión de la dirección, que hasta entonces pasaban por delante del eje delantero, empiezan a montarse detrás de éste, siguiendo lo iniciado por la casa «Peugeot».

En el salón de París de 1905 se notó una tendencia favorable a lo automático: válvulas, bombas, lubricación por completo mandadas mecánicamente. La cuestión conducción fué asimismo simplificada y unificada; como novedad aparecieron los primeros arranques, que naturalmente no eran eléctricos.

La fórmula que regía la mayoría de carreras en Francia se modificó en 1907 y el Gran Premio de Francia de aquel año se corrió fijando el consumo de gasolina. Este reglamento influyó poco en la forma y detalles mecánicos del coche, pero gracias a él mejoraron mucho los carburadores.

En el año 1909 el automóvil era ya bastante popular y su forma y mecanismo bien resueltos. Los motores tenían casi todos las válvulas en L, y todos los de pequeña cilindrada tenían los cuatros cilindros formando block. Al lado de los grandes coches de 4 y 6 cilindros, las casas presentaban pequeñas voitures de 2 o 4 cilindros económicos y populares. Las transmisiones por cardan eran adoptadas por todos los constructores, desapareciendo las cadenas de todos los coches de turismo.

Los reglamentos de las carreras sufrieron

## Córdoba Automovilista se encarga de sus compras en esta capital

Sin cobrar comisión alguna, el DEPARTAMENTO DE COMPRAS DE CORDOBA AUTOMOVILISTA adquirirá en esta capital para sus suscriptores de fuera cualquiera de los artículos mencionados en nuestras páginas :-: de texto y anuncios :-:

Todos nuestros suscriptores quedan cordialmente invitados a hacer uso de este Departamento, que hemos establecido por indicación de muchos automovilistas de la provincia. Envíanos los encargos en la forma que se nos indique.

*1/2 plana, 9.º pesetas*  
**Banco Español de Crédito**

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid.

SUCURSAL EN CORDOBA

Calle Duque de Hornachuelos, núm 8

**Caja de Ahorros**

intereses que se abonan: 3 por 100 - Libretas máximum 5.000 Pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA

CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

**Consignaciones a vencimiento fijo**

Un mes. . . . .	3	por 100
Tres meses . . . . .	3 1/2	por 100
Seis meses. . . . .	4	por 100
Un año . . . . .	4 1/4	por 100

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos. etc., un departamento de

**Cajas de Alquiler**

con todas las seguridades que la experiencia aconseja.

*1/2 plana, 12.º pesetas*  
**AUTOMOVILES**

# METALLURGIQUE

nuevo modelo 1924 con motor intensivo 12/45 HP

Instalación eléctrica completa BOSCH

Carrocerías de gran lujo Van den Plas

ENTREGAS EN EL ACTO

**Camiones BERNA**

**Agente General para España G. R. PEÑALVER**

**Génova, 11.--Madrid**

nuevas modificaciones; después de la limitación de consumo aparecieron las fórmulas limitativas del diámetro de los émbolos, y más tarde las que fijaban una cubicación máxima del motor.

Esta última fórmula se aplica desde 1909, y en la actualidad es la única que rige cuantas pruebas de velocidad se corren.

En los salones de 1910 y 1911 el aspecto del coche sufrió pocas variaciones; las líneas de algunas marcas eran análogas a las de los coches actuales. Los motores de más de cuatro cilindros aumentaban y aparecieron en estos salones algunos motores sin válvulas; los motores formando block con el cambio de velocidades tenían bastantes representantes. Otra novedad de estos salones fueron las ruedas separables.

Las novedades en 1912 fueron pocas. El auto era ya una cosa uniforme y definitiva; desde entonces el trabajo de los técnicos ha sido trabajo de detalle. Paso a paso fueron aprovechando todos los coches, lo que en la práctica había dado resultados y así fué cómo automáticamente llegaron a ser todos de mecanismo y estructura parecidos.

La forma de los coches de 1912 no era exactamente la misma que la de un auto modelo 1924, pero su aspecto no tiene nada de desconcertante en nuestros días. Por nuestras calles, y sobre todo en algunas ciudades algo apartadas, circulan coches de aquella época, que se defienden como buenos veteranos.

Y en este año podemos detener nuestra historia de la evolución del automóvil ya que las evoluciones que ha sufrido a partir de aquella fecha son de todos bien conocidas.



## GASOLINA

Advertimos a nuestros suscriptores de fuera de Córdoba, que por nuestro conducto pueden adquirir gasolina de las marcas que acostumbren consumir y cuyos representantes residan en esta capital.

Por esta gestión no cobramos absolutamente nada y únicamente lo hacemos para dar facilidades a nuestros asociados.

¿HASTA CUÁNDO?

## El uso del automóvil

Hay todavía muchas personas que ven o sentir un «pof, pof», como dicen los chicos, y sentarles peor que si hubieran visto al casero, es todo lo mismo.

Crean, porque tenemos que suponerlo así, que el automóvil sigue siendo patrimonio de los potentados, y por ese odio de clases miran con recelo todo lo que es del rico.

Se engañan miserablemente. Hoy día el tanto por ciento más elevado del automovilismo pertenece a la industria, y ésta, en los más de los casos, suele ser de hombres modestos que con su trabajo, procuran ganarse honradamente el sustento.

De ese odio y de esa inquina, tan injustificada como cierta, nacen las hondas diferencias que se notan entre peatones y automovilistas, diferencias que suelen llegar hasta los últimos intérpretes de leyes y reglamentos, para culminar en no pocas ocasiones en multa de dudosa justificación.

Y esto no debe ser, porque para algo ha de valer el claro juicio de los directores del gobierno provincial, a cuyo fin deben dedicar una atención más decidida.

Además, la circulación del tránsito por la población y por las carreteras es cosa que en nuestra provincia está abandonadísima.

En las calles cada uno va por donde quiere y como quiere, y ya pueden los automovilistas dar bocinazos, que tendrán que sufrir las intemperancias de un público que ni siquiera está iniciado en lo que debe ser la circulación. Eso no quita para que si la aleta de un coche roza la ropa de un viandante quieran comerse vivo al conductor del vehículo.

Y por las carreteras y caminos ocurre poco más o menos. Los que llevan vehículos de tracción animal piensan, sin duda, que son los amos. Así se explica que cómodamente dormidos circulen por medio de las carreteras, sin importarles un comino de lo que pase o pueda pasar. Menos mal que las caballerías suelen tener más instintos que muchos de ellos, y se apartan «discretamente» las más de las veces, evitando así no pocos accidentes.

Todo esto debía y podía corregirse con bien poco esfuerzo; bastaba que en ello se pusiera cuidado e interés, con lo que se conseguiría hacer cumplir lo mandado y evitarnos a nosotros la violencia, cada vez más inminente, de tener que tratar estas cuestiones con dureza y energía.

**BANCO CENTRAL**  
**ALCALÁ, 31.—MADRID**  
**SUCURSAL DE CÓRDOBA: GRAN CAPITÁN. 12**

CONTINUADOR DE LOS NEGOCIOS DE LAS CASAS:

**== ALDAMA Y COMP., SUCESORES DE A. JIMENEZ Y BANCO DE ALBACETE ==**  
CAPITAL 200.000.000 DE PESETAS

SUCURSALES.—Albacete, Alicante, Almansa, Andújar, Arévalo, Avila, Barcelona, Ciudad Real, Córdoba, Jaén Lorca, Lucena, Málaga, Martos, Mora de Toledo, Murcia, Peñaranda, Talavera de la Reina, Toledo y Villacañas.

BANCOS Y BANQUEROS ASOCIADOS.—Crédito de la Unión Minera, Bilbao; Crédito Navarro, Pamplona; Banco Guipuzcoano, San Sebastián; Banco de Santander, Santander; Banco Castellano, Valladolid; Banco de Crédito de Zaragoza, Zaragoza; y Señores Hijos de Manuel Rodríguez Acosta, Granada.

CAJA DE AHORROS.—En libretas, hasta 10.000 pesetas. Interés, 4 por 100 anual.

Cuentas corrientes con interés en pesetas y en monedas extranjeras. Cuentas de crédito. Compra y venta de valores. Cobro y descuento de letras y cupones. Compra y venta de monedas extranjeras. Giros y cartas de crédito. Seguros de cambio. Depósito de valores, libres de todo gasto para los cuentacorrentistas, y en general, toda clase de operaciones de Banco.

**LA CAMPANA**

**FERRETERA**  
**CALLE CLAUDIO MARCELO**  
(esquina a García Lovera)

**GRAN SECCIÓN DE CALZADO**

**ÚLTIMOS MODELOS**

**PRECIOS REDUCIDOS**

**LA VASCO NAVARRA**

**COMPANÍA DE SEGUROS A PRIMA FIJA**

**Domicilio Social: Pamplona**

DELEGADOS PROVINCIALES DE CORDOBA:

**La Calle y Colinet**

**Calle Marqués de Boil, 6**

OPERACIONES QUE REALIZA

Seguros de responsabilidad civil, para automóviles, coches, carros, etc.

Seguros individuales, de accidentes personales. Seguros contra accidentes del trabajo.

CONDICIONES DE POLIZAS LIBERALES

Nos permitimos llamar la atención a nuestros suscriptores para que antes de hacer un seguro de responsabilidad civil, consulte las tarifas de esta Compañía, que siempre se ha distinguido por su seriedad.

## LOS PROGRESOS DEL AUTOMOVILISMO

La idea y la práctica de los «coches sin caballos», es decir, de los «horseless vehicle», no es, precisamente, de hoy. Y claro es que al sentar esta afirmación no nos referimos a las locomotoras de vapor, que para marchar necesitan de vía férrea.

Ya en el año 1447 apareció en las calles de Meiningen, en Alemania, un vehículo automóvil, seguido este ejemplo por otros inventores de aquel tiempo; pero sin que el éxito alcanzado por los nuevos inventos llegara a ser decisivo. Demuestra este fracaso que transcurrieron trescientos años después de aparición de aquellos primeros coches sin que se volviera a repetir el experimento.

Fué luego en Francia donde, con fines militares, se ensayó un cañón cuya cureña era movida por un motorcito de vapor. Esta experiencia se verificaba sesenta años antes de la invención de los ferrocarriles.

El inventor de aquel cañón maravilloso era un capitán de Artillería llamado Nicolás Cugnot, precursor en 1768 de Trevithich en 1804 y de Stephenson en 1828, que se disputan la paternidad de la invención de la locomotora.

También en Francia, en 1779, fué ideado y construído un tándem, que montaban dos personas: una que, sentada delante, llevaba la dirección, y otra que, colocada detrás, cuidaba del movimiento.

En Londres, el año 1795, el tal Ovenden inventó una «máquina para viajar sin caballos»; así la tituló: «Madrinetto travel without horses». Este vehículo, conostruído por la casa Jacob & Winy, era movido por un lacayo colocado en la trasera del coche, y que con los pies accionaba dos palancas. El invento de Ovenden no obtuvo éxito que su inventor esperaba.

Un norteamericano, Richard Dudgeón, en 1601, construyó una especie de charaván movido a vapor, pudiendo considerarse a este inventor como precursor de Serpollet, quien, como es sabido, ha intentado más modernamente substituir los vehículos actuales de bencina por vapor.

Es, pues, indudable que la idea inicial del coche mecánico nació en Alemania; la primera

aplicación del vapor para fines militares surgió en Francia, y la idea práctica de utilizar el vapor como medio de transporte, en los Estados Unidos.

El primer motor de petróleo del mundo fué alemán, el motor Daimler, que aún subsiste, perfeccionadísimo, y que entonces introdujeron en Francia Monier, siendo perfeccionado por Levassor y Dion.

Los ingleses no aceptaron los nuevos medios de locomoción por estar prohibida entonces la circulación de vehículos de motor por calles y carreteras.

Los norteamericanos progresaron en la construcción de automóviles, y se dedicaron con ahínco a la naciente industria, dentro de su modalidad especial de construcción.

El progreso en los automóviles de petróleo fué cada vez mayor, como lo prueba el que el motor Dion, cuyo caballo pesaba 36 kilos en 1895, en 1901 sólo pesaba 9 kilos 400 gramos. Es decir: que hacía la misma fuerza con cuatro veces menos de peso.

También ha habido numerosos ensayos de coches eléctricos, debidos al norteamericano Davenport, en 1834; Jacoli, en 1838; Davidson, en 1881; el inglés Volk, en 1887, y Junish, en 1888. En 1891, Graffigny inventó otro coche eléctrico, y en 1803. Pouchain. En 1894, Bhumfield y Garrard construyeron un vehículo eléctrico, que fué la base de los modernos «voitures».

El coche eléctrico se desechó, y como es sabido, el accionado por la fuerza explosiva de la bencina es el que ha producido la revolución mecánica del motor de explosión, usado en la actualidad para los coches automotores casi exclusivamente.

La importancia adquirida por el automovilismo lo demuestra el hecho de que el año 1898, año de verdadero nacimiento de la industria automoviltista, Francia construyó 1631 automóviles; Alemania, 894, e Inglaterra, 682. Y la última estadística del año de 1923 pone de manifiesto que existían en ese año 18.241.747 automóviles en circulación.

ANTONIO VIDAL.

Telefonía sin hilos.-Aparatos receptores, accesorios de todas clases e instalaciones completas.

# Joaquín Guerrero Barea

Braunio Laportilla, 6

CÓRDOBA

*Una*

CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

# ¡AUTOMOVILISTAS!

Se les invita a experimentar el coche

## CITROEN

el de mejor presentacion, mejor ca-

lidad y más economico de los de

su categoría

### SALÓN EXPOSICIÓN

## PI Y MARGALL, 1

(GRAN CAPITÁN)

AGENTE: M. G. Plaza

## TEMA DEL DIA

Los poseedores de automóviles, camiones y aeroplanos se preguntan

### ¿QUE ES MARITA?

1.º El aparato MARITA es un economizador de gasolina y, sobre todo, un purificador de la mezcla de combustible, y cuyo trabajo es absolutamente automático, no teniendo que preocuparse el conductor del coche en lo más mínimo del funcionamiento de dicho aparato. Se monta, casi sin trabajo, en dos horas, sobre el salpicadero del coche, funcionando después por la absorción del aire fresco.

2.º A los señores que utilicen nuestro aparato MARITA garantizamos «una economía mínima del 20 por 100 de combustible». Tenemos a disposición de los interesados centenares de certificados y referencias demostrando un ahorro del 30, 35 y más por 100 en el consumo de la gasolina.

3.º MARITA no sólo ahorra gasolina, sino «aumenta en un 15 por 100 el rendimiento de los motores», cosa importantísima para toda clase de vehículos automóviles.

4.º MARITA tiene un freno de compresión que entra en funcionamiento al bajar las cuestas y que frena suave y eficazmente la marcha, conserva por ello el motor y no desgasta los frenos mecánicos por su recalentamiento. Al entrar en función este freno de compresión, se corta todo el consumo de gasolina, hasta incluso el del surtidor de marcha lenta, lo que significa otro ahorro de esencia, evitando al mismo tiempo el tan molesto engrase de bujías, formación de carbón en los cilindros y el tan perjudicial lavar de los émbolos con gasolina no quemada.

5.º MARITA está dotado de un surtidor, por medio del cual se facilita el arranque del motor, recibiendo éste desde un principio una mezcla de gas muy perfecta, obligándole a arrancar con facilidad. Evita, por lo tanto, el tener que levantar «capot» del motor, el peligroso manejo de la aguja del flotador o el molesto trabajo de inyectar gasolina por los purgadores, esto último de bastante perjuicio para el engrase de los pistones.

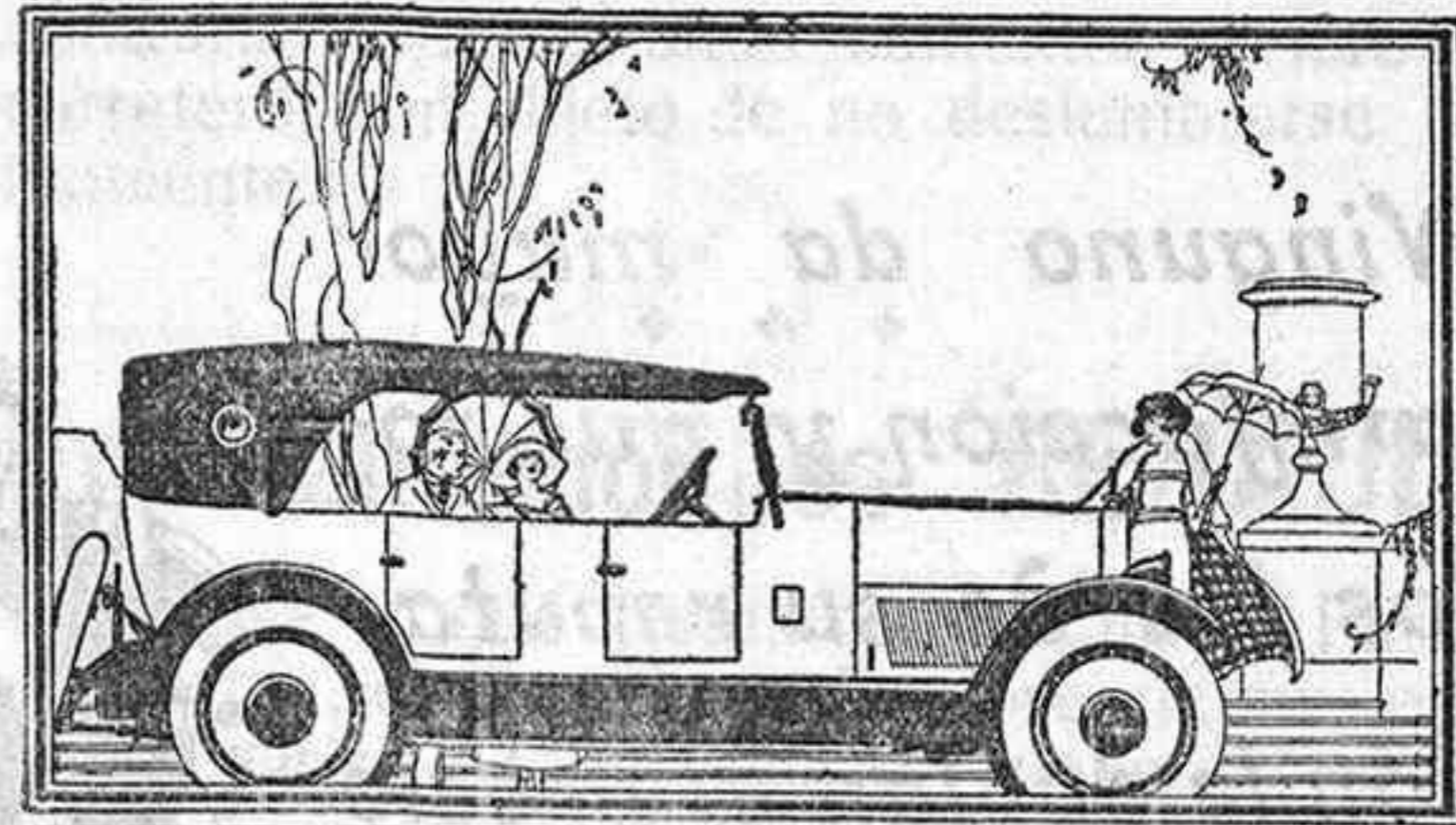
6.º El aparato MARITA es lo más perfecto de nuestros tiempos y es UNICO. Todos los demás economizadores o aparatos similares que han aparecido hasta hoy en día han de ser regulados constantemente por las manos del

conductor, algunos por el pie, y cuyo funcionamiento depende del conocimiento o sentido de a ruél, o bien se llaman automáticos, dependiendo su funcionamiento del justo reglaje, según la temperatura, tan variable durante el día, por lo cual dejan de ser automáticos.

El aparato MARITA, en cambio, se regula siempre automáticamente por sí solo. Su válvula se cierra sola cuando el motor trabaja en vacío, abriéndose cuando el motor empieza a trabajar con carga.

El aparato MARITA es indispensable para todo motor de explosión, sea para automóvil de lujo o de carga, de aeroplano, marítimo o industrial. Ahorra combustible, aumenta la fuerza motriz, y toda ello sin necesidad del menor cuidado, y da la verdadera satisfacción a todo propietario de motor de explosión.—R.

Representación para esta provincia: JOSE BEJARANO RIVAS, Tomás Conde, 6, Córdoba.



### ACCESORIOS

Nuestros suscriptores de fuera de Córdoba que deseen adquirir accesorios en general de los que se venden en las distintas casas de esta capital, pueden pasar los pedidos a estas oficinas para que, por nuestro conducto, se les sirvan, sin que por ello tengan que abonar comisión ninguna por esta gestión, ya que la hacemos gratuitamente.

Además, los socios de CÓRDOBA AUTOMOVILISTA que adquieran accesorios por nuestro conducto, obtendrán un beneficio en sus compras por las casas vendedoras.

**ANTONIO JIMÉNEZ DE LA CRUZ**

**Asesor-Letrado de CORDOBA AUTOMOVILISTA**

Estudio: **EDUARDO DATO**, 5 (antes Madera Alta)

*Una plana, 90'000 pesetas por inversión*

CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

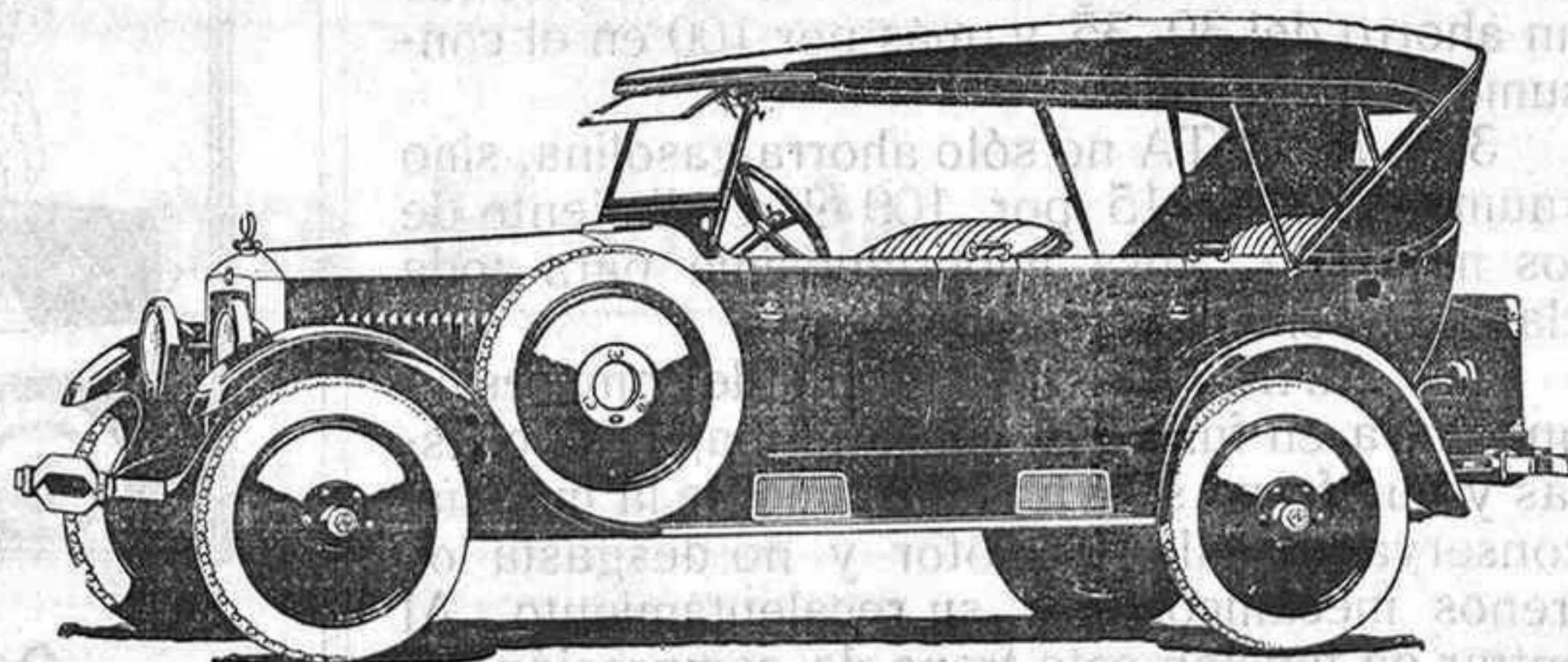
**LA SUPREMACIA**

**DE STUDEBAKER**

**Ninguno da mayor satisfacción Todos los de su reputación le doblan el precio**

*Estas aseveraciones han sido sancionadas por los inteligentes automovilistas de Barcelona—la gran ciudad sportiva—que, en lo que va de año, registra en su Gobierno Civil una proporción de coches STUDEBAKER muy superior a la de las demás marcas, excepto Ford. STUDEBAKER, en poco más de un año que hace lo han lanzado sus actuales distribuidores, se coloca en PRIMER LUGAR, probando con ello que...*

*Ninguno da mayor satisfacción y que todos los de su reputación le doblan el precio*



REPRESENTANTE PARA CORDOBA Y SU PROVINCIA:

**FELIPE GOMEZ SANCHEZ**

**GARAGE GRAN CAPITÁN**

Accesorios en general

Repuestos FORD, legítimos

TELEFONO NUM. 602

Jaulas independientes

**SERVICIO PERMANENTE**



## El triunfo de los FIAT

El día 27 de Mayo llegaron a Valparaíso los coches que habían participado al raid interoceánico de la América latina, que este año se desarrolló a través de los territorios de la Argentina y Chile, atrayendo un inesperado número de concursantes.

El numeroso grupo de máquinas salidas de Buenos Aires fué mermando notablemente mano a mano, que aumentaban los ásperos kilómetros recorridos, siendo la carrera particularmente dificultada por el cruce de la Cordillera de los Andes, enemiga declarada y temibilísima de toda clase de autovehículos. A este certamen tan interesante participó, entre otros, un 501 tipo colonial, el que, venciendo con notable facilidad los obstáculos y las cuestas del camino excepcionalmente accidentado, pudo superar todas las «performances» de los demás coches concursantes, en su mayor parte provistos de motores de 6 a 8 cilindros y todos más potentes de la pequeña máquina Fiat.

El desarrollo de este raid importantísimo fué seguido en toda la América latina con la más viva atención e interés, despertando un coro de vivo entusiasmo, especialmente entre las poblaciones de los pueblos cruzados por las máquinas concurrentes en este experimento, del cual se esperaba que resultase el reconocimiento del tipo de coche más apto al tráfico de las regiones del interior de las Repúblicas sudamericanas.

Durante la travesía de la Cordillera de los Andes, el equipo del pequeño Fiat 501, para recuerdo de la superioridad de sus coches en la performance (acontecimiento verdaderamente notable y único en la historia del automovilismo en aquellas comarcas) quiso clavar en una cuota superior a los 4.000 metros una bandera con el nombre y los colores de la Fiat.

R.

Rafael Galisteo Llamas Automóviles de alquiler. — Chandler. — Ford. — Avisos: Garage Cervantes (frente a los jardines bajos). — Teléfono 366. — Córdoba.

En evitación de desgracias

## Las luces de los automóviles

Rogamos a nuestros socios-suscriptores que cuando transiten por las carreteras de noche, llevando las luces encendidas, y vean venir otro automóvil en sentido contrario, apaguen los faros de carretera, dejando únicamente los de población, para evitar así posibles desgracias.

Hace varias noches, en la carretera de Madrid, y en el puente próximo a La Carlota, estuvo a punto de ocurrir una catástrofe, por no apagar los faros uno de los automóviles, que iba con dirección a La Carlota, correspondiendo a las señales hechas por el que venía a Córdoba.

Aconsejamos a los automovilistas que tengan presentes estas indicaciones y no olviden que cuando circulen de noche por las carreteras y vean venir otro automóvil en dirección contraria, apaguen unos momentos los faros de carretera, con objeto de no deslumbrarse mutuamente.



## Los automóviles RENAULT

Véase en qué términos M. Charles Faroux da cuenta, el día 13 de Octubre último, en el diario parisién *L'Auto*, de la prueba que acababa de hacer con uno de nuestros 6 cilindros.

«Luis Renault ha tenido la amabilidad de hacerme probar su nuevo 40 HP. Es un coche verdaderamente notable y maravilloso por las tres cualidades siguientes: dirección segura y precisa sin reacciones desagradables sobre malos caminos; un compartimiento excelente en la carretera; frenos potentísimos, sin ser bruscos (servo-freno de primer orden). En carreteras malísimas, Luis Renault, hombre seguro de su mecánica, ha conducido el coche a velocidades inverosímiles sin que el pasajero haya sufrido la más mínima molestia. Algunas cifras: 140 por hora, francamente sostenida y aún rebasada en llano; la pendiente de Gometz-le-Chatel, subida desahogadamente y coronada a ciento. Este es un coche con gran reserva de potencia, suave, manejable, muy confortable de gran turismo, con aceleraciones que dan un encanto inexpresable a la conducción.—R.

CHARLES FAROUX

Agente para Córdoba y su provincia: FELIPE GOMEZ SANCHEZ, Garage Gran Capitán.

# AUTOMÓVILES



Agencia exclusiva para las provincias de Sevilla, Córdoba y Huelva

## M. ARTEMAN, S. EN C.

**GARAGE CERVANTES □ AVENIDA DE CERVANTES, 16**

### CORDOBA

CHARLES FAROUX  
Agente para Córdoba y su provincia: FE-  
LÍPE GÓMEZ SÁNCHEZ, Garage Gran Ca-  
pitán.

Rafael Galisteo Llamas  
Ford.—Avisos: Garage Cervantes (frente a los jardines  
bajos).—Teléfono 888.—Córdoba.  
Automóviles de al-

## TEMAS INTERESANTES

## Regulación de la velocidad del motor

Entre los extremos a que debe atender todo conductor de automóvil en la dirección de su coche, figuran en lugar preferente el encendido y la carburación, y debe saber perfectamente cuál es la mejor posición en que ha de colocar las diferentes manecillas para sacar el mayor provecho de la máquina que conduce.

La regulación de la velocidad del motor parece un asunto sencillo, pero son muchos los automovilista que únicamente después de una larga práctica consiguen manejar adecuadamente las manecillas de la chispa y de los gases. La regulación de la velocidad del motor depende de dos factores: primero, del avance de la chispa, después del arranque del motor, hasta el punto de mayor eficacia, y segundo, de la cantidad de gas suministrado a los cilindros.

Aunque las manecillas del encendido y del carburador pueden funcionar independientemente, en general existe cierta relación entre sus movimientos respectivos. No es conveniente hacer funcionar un motor con gran avance del encendido y con el obturador de gases casi cerrado; así como tampoco se obtendrán grandes resultados si se retrasa la chispa y se abre excesivamente el carburador con objeto de aumentar la velocidad del motor.

Empezaremos primero por señalar qué factores son los que modifican las condiciones en que se verifican las dos operaciones dichas.

En la carburación entran dos elementos: el gas carburante y el aire que ha de permitir su combustión. El primero, producido por la evaporación del carburante líquido, está sensiblemente influenciado por la temperatura del ambiente y la cantidad de vapor de agua contenida en el aire, que facilitan o dificultan la volatilización; en cuanto al segundo elemento, el aire es de densidad variable con la temperatura; se deduce de todo esto que para obtener continuamente una carburación correcta será preciso modificar constantemente las aberturas del paso del aire y del carburante, es decir, la dimensión de la toma de aire y el diámetro del inyector.

Por si esto fuera poco, hay que entrar también en cuenta la succión creada por la aspiración del motor; la inercia de los líquidos es mucho mayor que la de los gases, y de aquí que aun conservándose las mismas, la temperatura y humedad ambiente, crezca la proporción de carburante en la mezcla explosiva a medida

que crece la succión del motor, y que al contrario, disminuye esta proporción, empobreciéndose la mezcla a medida que la depresión disminuye.

De todo lo anterior, podemos deducir las siguientes conclusiones, que han de servir de base para conducir la carburación cuando se dispone de un inyector regulable.

Primero. Abrir tanto más el inyector cuanto mayor sea el frío y la humedad, y cerrarlo, por el contrario, progresivamente, a medida que el ambiente esté más seco o haga más calor.

Segundo. Utilizar la manecilla de aire para acordar la carburación con la velocidad de rotación del motor, teniendo cuidado de dar más aire a medida que se da más gas.

En el caso de los carburadores semiautomáticos no se puede hacer la regulación por la esencia; hay que corregir entonces la carburación únicamente por la entrada de aire y abrirla menos a medida que la temperatura baja.

El papel del avance variable consiste en asegurar una inflamación completa en la masa de la mezcla detonante, contenida en el cilindro en el momento en que el émbolo se halla en el punto más alto de su curso, lo que se consigue provocando una inflamación anticipada, es decir, antes de que se alcance ese punto muerto.

La práctica enseña que se avance, que es necesario dar directamente proporción a la velocidad de rotación que se desea alcanzar; por el contrario, a escasa velocidad, el motor funciona mejor sin avance y aun cuando es muy lenta conviene dar retardo, es decir, inflamar el gas después del paso del émbolo por el punto muerto.

Estos principios directores no son absolutos y en ocasiones es preciso modificarlos, por lo que procuraremos reseñar las principales fases de la conducción y ver cuáles son en cada caso las mejores posiciones de las manecillas.

La puesta en marcha muy fácil en algunos motores, presenta en otras dificultades, y sentaremos como precepto que convendrá retrasar todo lo posible la manecilla de avance, cerrar por completo el aire y abrir muy poco los gases.

Si el carburador es de inyector de aguja debe evitarse el inundar el carburador y convendrá abrir su inyector algunos puntos para

# Sociedad de Gas y Electricidad de Cordoba

## FÁBRICA DE GAS

Se vende cok, procedente de esta Fábrica a los siguientes precios:

La tonelada de 1.000 kilogramos en fábrica a pesetas	105
» » de 1.000 a domicilio » »	110
Quintal de 46 kilogramos en fábrica. . . » »	5
» » » » domicilio . . » »	5'50

Por vagones completos de 10.000 kilogramos, gran reducción de precios.

AVISOS: Sociedad de Gas y Electricidad.—Alfonso XIII, número 35

# CARBONELL Y COMPAÑÍA (S. EN C.)

CASA CENTRAL EN CÓRDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica  
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.  
Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Daverio y  
Bühler. Producción diaria 35.000 kgs.  
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.  
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

**SUCURSALES EN**

**Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río y Pinos Puente**

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de  
Carbono y de Jabones

# PEDRO LOPEZ E HIJOS

==== **BANQUEROS** ====

APARTADO NÚM. 14

CORDOBA

TELÉFONO NÚM. 34

REPRESENTANTES DEPOSITARIOS

DE LA

**Compañía Arrendataria de Tabacos**

obtener la mezcla rica que necesitan las primeras explosiones. Si se ha regulado el carburador para tiempo frío e hiciese calor, convendrá llevar el inyector de aguja a su posición inicial, cerrándolo algo con relación al regulado que sirvió de base; durante los tres primeros minutos que gira un motor, habrá que recordar que la posición de las manecillas debe ser diferente a la de la marcha en caliente y por consiguiente:

1.º Convendrá dar un pequeño avance para evitar la combustión;

2.º Dar menos aire que de costumbre;

3.º Conducir con más gases que de ordinario. A medida que la temperatura del motor se eleva, se puede volver a las posiciones ordinarias de las manecillas.

El servicio dentro de poblaciones se hace con un uso desmedido de los registros de aire y del avance en el sentido de que se da demasiada admisión de aire y demasiado avance en las pequeñas velocidades, seducidos por el funcionamiento dulce y silencioso que se consigue del motor con el carburante pobre. Este método no es muy conveniente, y por ello debemos procurar evitar esta clase de abusos y comprobar con bastante frecuencia la carburación, valiéndonos del color de las materias aisladoras de las bujías, el cual debe quedar marrón, si aquella está bien hecha. Si presenta algo de ennegrecimiento mate, es señal de que existe exceso de gasolina, y si este ennegrecimiento es como grasiento, indica que de lo que hay exceso es de aceite; todo colorido marrón claro o blancuzco es indicio de que la mezcla quemada era pobre.

En los viajes largos, es muy conveniente aprovechar todas las paradas que se hagan con objeto de abastecerse, para modificar un punto o varios, según sea preciso, la abertura de un inyector regulable, cerrándolos y abriéndolos, según vaya avanzando la mañana o la tarde, respectivamente, y sin olvidarse, como es natural, de la a llegada volverlo a poner sobre su posición inicial.

Cuando se tenga que subir alguna pendiente, no se deben tocar las manecillas de aire y de avance al encendido, hasta el momento en que empiece a disminuir la velocidad de rotación, en cuyo instante es preciso disminuir el avance y cerrar el aire de una manera progresiva, efectuando la misma maniobra en el caso en que sea necesario volver a aumentar dicha velocidad por haber antes efectuado voluntariamente una disminución. El ruido del motor puede servir para conocer las variaciones en su velocidad de rotación; en el caso en que no se

tenga práctica, podemos valernos de ver si la marcha tiende a aumentar o disminuir. Es inútil que cada vez que maniobre sobre el aire o el avance, lo haga por movimientos de gran amplitud, para poder sentir el efecto inmediato y después reducir este movimiento de la manecilla a la mitad o a los dos tercios de lo que se hubiese movido.

Si el inyector es de los regulares en marcha, es bueno dar más bien demasiada gasolina en las pendientes, y, por el contrario, disminuir su consumo en las partes llanas. Los fuertes descensos se prestan a una gran economía de combustible, a poco que se cierre el inyector y se dé gran entrada al aire; esto proporciona la ventaja al bajar cuestas peligrosas, de que el motor sirve de freno eficaz sin riesgo de engrasar las bujías, ya que aspira regularmente cilindradas de aire puro.



## El público y el automóvil

El progreso de la industria en varios territorios demuestra que el público no tarda en apreciar estas felices circunstancias. Cuando se compara el precio de un automóvil con el de otro producto distinto, y se tiene presente el correspondiente importe de años atrás, el público se siente favorablemente inclinado hacia el vehículo mecánico. Grandes economías en la manufactura han quedado en beneficio de los compradores.

No olvidemos, por lo tanto, que el negocio de automóviles, en términos generales, mantiene las más agradables relaciones con los dueños de automóviles. Es menester conservar estas felices relaciones.

Tenemos en las mutuas relaciones cordiales que entre el comercio y el público existen la explicación fundamental del progreso de la industria. Es aquí donde reside el secreto de la vitalidad y del éxito de nuestras actividades.

El automóvil es un nuevo factor de la vida moderna. Está introduciendo importantes y muy significativos cambios en las actividades sociales, políticas y económicas de cada nación. Está reconstruyendo ciudades. Está eliminando el aislamiento de los habitantes del campo. Está contribuyendo a poblar y desarrollar enormes tierras que por falta de transporte eran antes inútiles. No olvidemos, por lo tanto, que el automóvil es un ser viviente del público. Y que la gran familia humana recibirá de este sirviente mecánico beneficios de incalculable valor para su bienestar, prosperidad y progreso.

# HUPMOBILE

EL AUTOMÓVIL DE MAS PRESTIGIO DE LOS DE SU CATEGORIA

Representación exclusiva: **MARIANO SANCHO**

Casa central: **General Martínez Campos, número 9.—MADRID (10)**

## SUCURSALES DE PROVINCIAS:

VIGO: García Barbón, 39.  
SEVILLA: O'Donell, 38.  
BILBAO: Gran Vía, 9.

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102.  
SANTANDER: Garage Sancho.  
GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4.

CÓRDOBA: G. Capitán, 13  
GIBRALTAR Irish Town, 6

**Ventas al contado y a plazos.**

**Aceites, grasas, neumáticos, accesorios.**

## HIELO

**La Frigorífica Cordobesa**

PROPIEDAD



**MOTA DE TREJO**

**CÓRDOBA**

Precio para la plaza y Exportación

Arroba, UNA peseta

Para pedidos, directamente a la fábrica

**Calle Fray Luís de Granada, sin número**

— Teléfono núm. 642 —

## LA MEZQUITA

**FABRICA DE CERVEZA ALEMANA**

PROPIETARIO



**MOTA DE TREJO**

**CERVEZA ALEMANA**

**ESTILO PILSEN Y MUNICH**

Agente exclusivo de ventas:

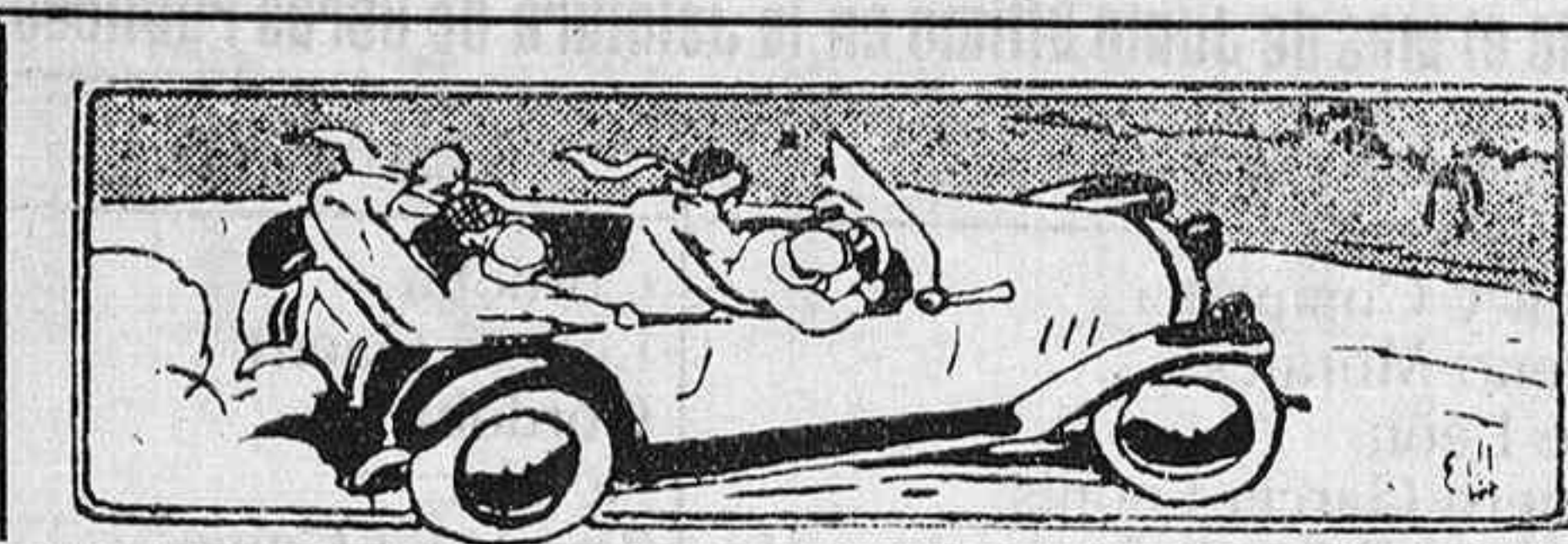
**D. MANUEL TIENDA ARGOTE**

**Relación de los automóviles matriculados durante el mes de Junio último en la Jefatura de Obras Públicas**

Núm.	MARCAS	PROPIETARIOS	RESIDENCIA
1194	Stoevver (C).	Señores Carbonell y Compañía.	Córdoba.
1195	Ford.	Don Miguel Moreno Morales.	Lopera (Jaen).
1196	Fiat.	» Julio Grande León.	Córdoba
1197	Moon.	» Vicente Romero García Leonis.	Aguilar.
1198	Overland.	» Matilde Parras y Parras.	Torre del Campo.
1199	Chevrolet	» Toribio del Prado.	Baena.
1200	Ford.	» José Lozano López.	Idem.
1201	Fiat.	» Antonio de la Bastida Fernández.	Montoro.
1202	Ford O.	» Francisco González de Dios.	Córdoba
1203	Hudson.	» Rafael Illescas Alzate.	Idem.
1204	Ford	» Rafael Ruiz López.	Lucena.
1205	Ford C.	» Francisco Sánchez Luque.	Córdoba
1206	Fiat.	Señora Duquesa Viuda de Frías.	Montemayor.
1207	Cleveland.	Don Eulogio Galiano Díaz.	Bujalance.
1208	Delage.	» Rafael Molina Sánchez.	Priego de Córdoba.
1209	Ford O.	» Diego Gallegos Rodríguez.	Espiel.
1210	Ford	» Dionisio de Trevilla.	Adamuz.
1211	Hudson.	» Ricardo Aguilar Catalán.	Córdoba.
1212	Dodge.	» Rafael Aguilera Carmona.	Aguilar.
1213	Cleveland.	» Pedro Celestino Romero del Santo.	Fuente Obejuna.
1214	Berliet.	» Amador Fragero Luque.	Córdoba.
1215	Studebaker.	» José Guerra García.	Idem.
1216	Dodge	» Bartolomé Baena.	Bujalance.
1217	Amilcar.	» Carlos Cruz Lorite.	Baeza.
1218	Fiat	» Juan Cuesta y Núñez de Prado.	Montilla.
1219	Dodge.	» Francisco Velastegui Paces.	Priego de Córdoba.
1220	Ford.	» Joaquín Torres Távora.	Córdoba.
1221	Essex	» Gerónimo Padilla Cobos.	Idem.
1222	Dodge.	» León García Bartolomé.	Idem.
1223	Indiam.	» Sres. Hijos de Adriano Pintado.	Idem.
1224	Dodge.	» Francisco Ordóñez Priego.	Nueva Carteya.
1225	Fiat.	» José García.	Montilla.
1226	Id.	Doña Teresa Coca Cañas.	Bujalance.
1227	Id.	Don Juan Manuel Serrano.	La Rambla.

Total se han matriculado durante el mes de Junio 34 AUTOMOVILES, que corresponden a las siguientes marcas: 8 a la marca Ford, 8 a la Fiat, 5 a la Dodge, 2 a la Hudson, 2 a la Cleveland, y uno a cada una de las correspondientes marcas Moon, Overland, Chevrolet, Stoevver, Berliet, Studebaker, Amilcar, Indian y Delage.

**ORTEGA OBRERO**  
 NEUMATICOS  
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES.  
 LUBRIFICANTES  
 SEVILLA, 9 CORDOBA



## NOTICIAS = VARIAS =

### Don Víctor del Prado

Con verdadero sentimiento damos hoy la noticia de la muerte del que en vida fué nuestro querido amigo don Víctor del Prado Padillo, residente en Baena.

El señor del Prado figuraba en el Consejo de Asesores de CÓRDOBA AUTOMOVILISTA desde su fundación y era un constante colaborador de nuestra obra, alentándonos en todo momento para que continuásemos nuestra labor emprendida en favor del automovilismo.

En esta casa de CORDOBA AUTOMOVILISTA, donde tan querido era don Víctor del Prado, ha causado hondo pesar su muerte.

A su desconsolada esposa e hijos enviamos la expresión de nuestro sentido pésame.

### Los nuevos carnets de "Córdoba Automovilista"

El día 28 del pasado hemos recibido de Alemania los nuevos carnets de identidad para los socios-suscriptores de CÓRDOBA AUTOMOVILISTA.

Estos carnets son idénticos a los que facilita el Real Automóvil Club de España a sus socios.

Como obra litográfica, los nuevos carnets son admirables, estando tirados en papel pergamino.

En la parte superior del carnet aparece, en relieve azul, el título de nuestra revista, y en el centro, y también en relieve dorado, el escudo de Córdoba.

En la página interior lleva el nombre del socio suscriptor y el número de orden correspondiente.

En la quincena actual recibirán nuestros socios suscriptores los mencionados carnets. A los de la capital les serán entregados en su propio domicilio, y a los de fuera, llegarán a su poder por correo.

Nuestros socios-suscriptores que no hubiesen recibido el carnet en esta quincena, lo comunicarán a las oficinas de CÓRDOBA AUTOMOVILISTA, para remitírselo nuevamente.

### La carretera de Aguilar a su estación

Varios de nuestros suscriptores de Aguilar de la Frontera nos denuncian el mal estado en que se encuentra el trozo de carretera que conduce desde dicho pueblo a su estación férrea.

Dicho trozo es solamente de unos 800 metros, y el tránsito de vehículos es frecuente, siendo mucho el número que circulan por el referido lugar.

Como esta carretera pertenece a la Diputación Provincial, dirigimos estas líneas al presidente de dicha corporación, nuestro querido amigo don Miguel Fresneda, con objeto de que vea la forma de que sea reparado el antedicho trozo de carretera, con lo cual hará un gran beneficio al importante pueblo de Aguilar.

### Relación de los conductores autorizados para conducir automóviles durante el mes de Junio último

Números 1.411 a 1.456

Don Francisco Ojeda de la Torre, don Remigio Rodríguez Navarro, don Antonio Roperero Perea, don Agustín García Mauricio, don Salvador Navarro Luque, don Luís Salamanca Montes, don Francisco Jurado Valdelomar, don Antonio García Rey, don Roberto Merlin Grosgean, don Manuel Muñoz Murillo, don Juan Nadales Cremona, don Manuel García Capilla, don Bartolomé Pérez Sánchez, don Luís Mellado Camara, don Florentino Pérez Canales, don Felipe Gómez Sánchez, don Rodolfo Alodi Radacich, don José Medina Muñoz, don Francisco Carmona Sicilia, don Francisco Torres Soriano, don Antonio Camacho Borrueco, don Francisco Quesada Chacón, don Juan Gutiérrez Peláez, don Rafael Benavides Sánchez de Toro, don Rafael Rael Barcos, don Baldomero Reyes Cortes, don José Martínez Ruiz, don Manuel Escribano Sáiz, don Antonio Moreno Flores, don Arturo Castaño Amaro, don Ildefonso Castro Ruiz, don Federico Suárez Pineda, don Bartolomé Torralba Castilla, don Mariano Molina Abela, don Antonio Luque Díaz, don Rafael Castro Palacios, don Pedro Miguel Serrano Camacho, don Fermín Arévalo Viñas, don Pascual Díaz Estival, don Ramón Vega González; don Carlos Sirt Castilla; don José Soriano Romero, don Juan Sánchez Moscoso, don Juan Alagarrada Moreno, don Bartolomé Baena Venzalá y don Juan José Oteros Tapia.



# Sociedad Anónima SERRALEON

INDUSTRIA, NÚM. 4.—(Cercadilla) CÓRDOBA

STOCK BERGOUNGAN

Reparación de Automóviles y motores a explosión.—Stock de bandajes macizos y prensas para su colocación. Grasas y Aceites Lubrificantes, Correas, Gomas Amiantos, Coginetes de bolas, Accesorios para Automóviles, Suministros para Fábricas y Talleres, Manómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

STOCK BERGOUNGAN

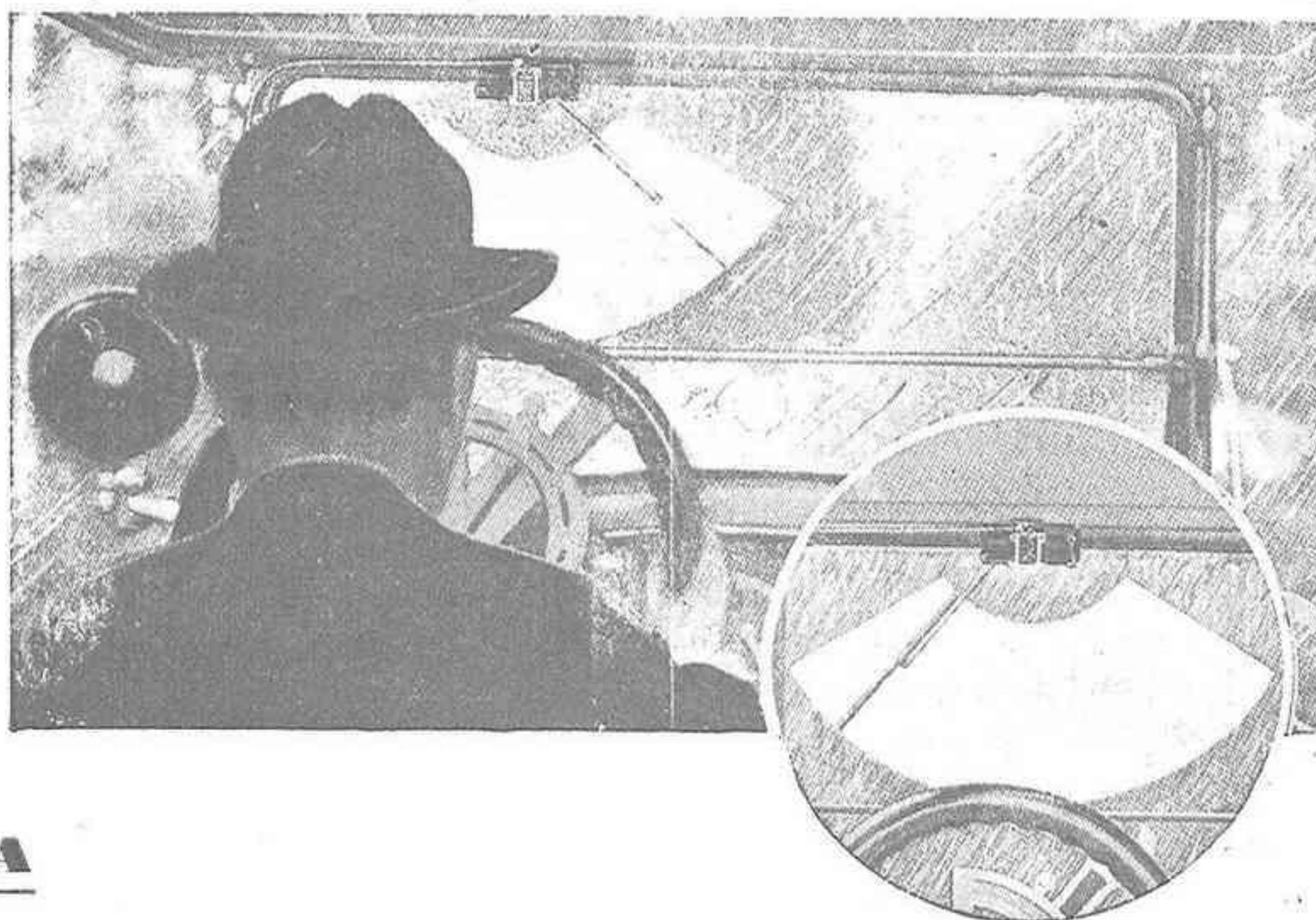
TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS: SERRALEON-CORDOBA

## LIMPIADOR AUTOMÁTICO DE PARABRISAS "MAYO"

◆ ◆ ◆

Modelo grande . . . 70 ptas.  
Modelo pequeño . . . 50 »

◆ ◆ ◆



**EXCLUSIVA DE VENTA**

SEVILLA, 9 SUCURSAL DE M. SANCHO CÓRDOBA

# GRAN ACONTECIMIENTO AUTOMOVILISTICO

HA SIDO LA SALIDA AL MERCADO DEL NUEVO MODELO DEL COCHE

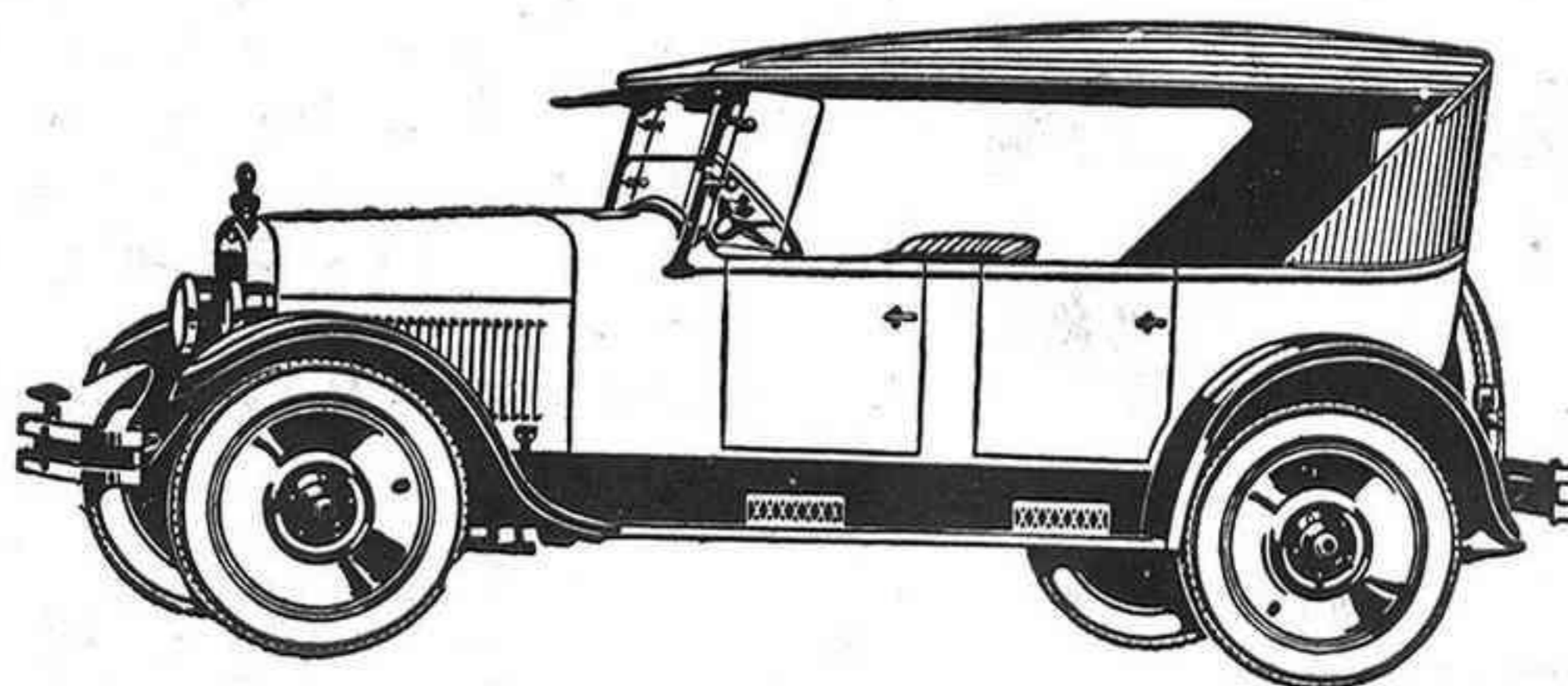
## OAKLAND

EL COCHE MAS BARATO DE LOS

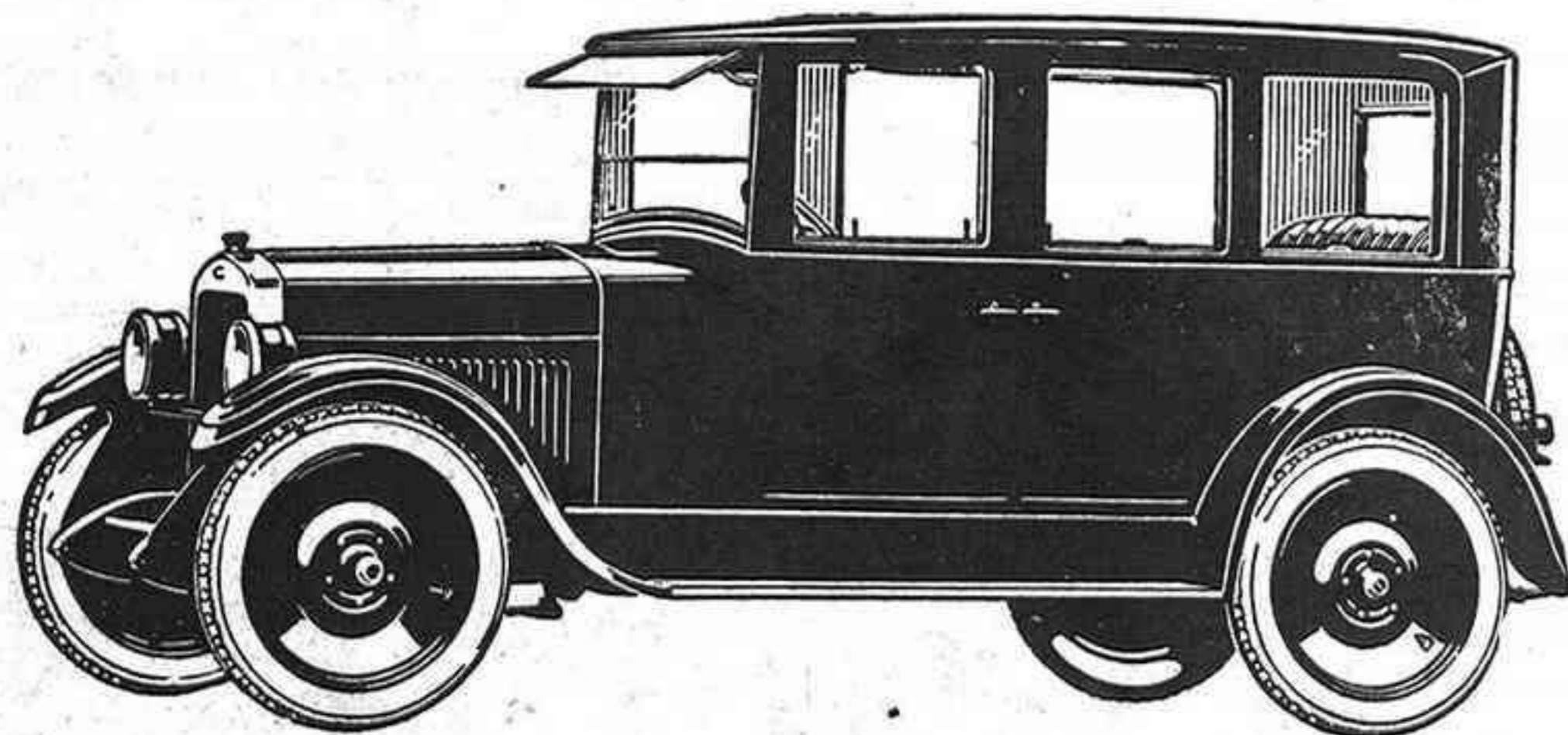
CONOCIDOS HASTA EL DIA



**6 CILINDROS**



FRENOS A LAS CUATRO RUEDAS



AVANCE

AUTOMÁTICO

12.700 PESETAS

AGENTES EXCLUSIVOS:

**GRANDE Y MOLINA HERMANOS**

**GRAN GARAGE**

**AVENIDA DE CANALEJAS, NÚMERO 23**

**CÓRDOBA**