

30

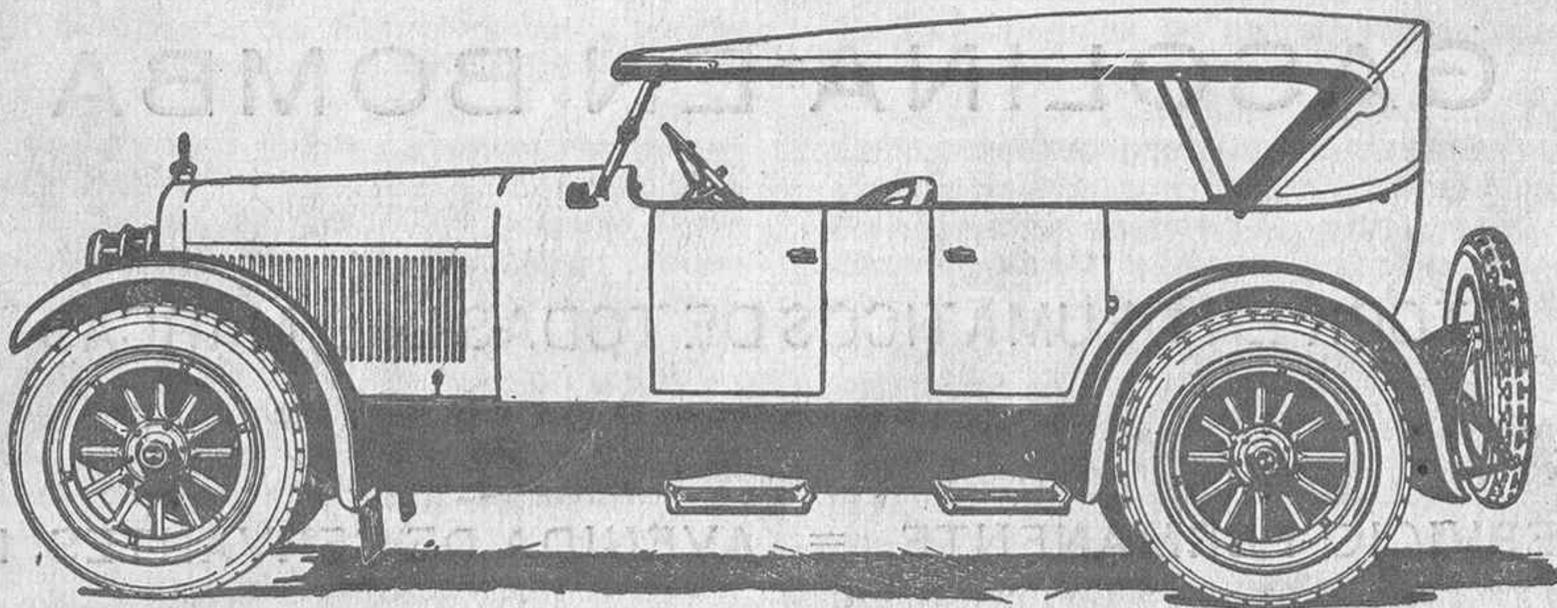
EJEMPLAR
UNA
PESETA



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

AUTOMOVILES CHANDLER-CLEVELAND

Representacion exclusiva: MARIANO SANCHO (S. A.)
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.

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

Ventas al contado y a plazos.

Aceites, grasas, neumáticos, accesorios.

GARAGE

CERVANTES

JAUHAS INDEPENDIENTES,

LUZ ELECTRICA Y AGUA

GASOLINA EN BOMBA

STOCK EN NEUMATICOS DE TODAS LAS MARCAS

SERVICIO PERMANENTE = AVENIDA DE CERVANTES, 16

CÓRDOBA



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Año II

ORGANO DE LOS AUTOMOVILISTAS DE LA PROVINCIA
REVISTA QUINCENAL

N.º 30

OFICINAS: SEVILLA, 16

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 213

15 DE SEPTIEMBRE DE 1924

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

UN CRÉDITO DE 15.000.000

PARA FIRMES ESPECIALES

A Córdoba no se le asigna nada

En la «Gaceta» de Madrid correspondiente al día 3 de Septiembre se publica una Real orden distribuyendo un crédito de 15 millones de pesetas para las subastas de reparación de carreteras con firmes especiales en zonas de gran tráfico, con excepción de las travesías, entre las provincias de Albacete, Barcelona, Cádiz, Guadalajara, Madrid, Málaga, Palencia, Sevilla, Tarragona, Valencia, Valladolid y Zaragoza, correspondiendo a las mismas cantidades que oscilan entre veinticinco mil pesetas como mínimo, a la de Albacete, y cuatro millones de pesetas como máximo, a la de Barcelona y Madrid. Las de Sevilla y Valencia disfrutarán de un crédito de tres y dos millones de pesetas, respectivamente.

Nada se asigna a esta de Córdoba en la indicada distribución, y nos extraña sobremanera, pues nos consta que en la misma existen varios trayectos con imperiosa necesidad de firmes de dicha clase, no sólo por su mal estado de conservación a causa de su enorme tráfico, para soportar el cual con el firme en buenas condiciones son insuficientes todas las consignaciones ordinarias, sino además por la mala calidad de los terrenos en que se desarrollan y

de los materiales de que se dispone para su conservación.

Es de hacer notar que, comprobada por el digno consejero inspector, ilustrísimo señor don Vicente Salinas, con quien tuvimos el honor de entrevistarnos durante su estancia en esta para inspeccionar los pavimentos de las carreteras en el mes de Mayo último, la necesidad de la adopción de firmes especiales en algunos trayectos de los varios que se proponían por el celoso e inteligente ingeniero jefe de esta provincia y la mención especial que en el informe redactado por el Consejo de Obras públicas con motivo de aquélla se hace de la misma, haya sido relegada al olvido al formular la distribución que nos ocupa.

Nosotros que, al dar cuenta en nuestros números correspondientes a los días 15 de Junio último y 1.º del actual de la entrevista y mención a que nos hemos referido, nos congratulábamos de dichos resultados por la conveniencia que con relación a los intereses automovilistas que representamos suponía la buena disposición del mencionado inspector y lo laudatorio del expresado informe, ya que ello hacía esperar se otorgasen a esta provincia toda cla-

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 :: :: ::

AUTOMOVILES DE ALQUILER

TALLER DE VULCANIZACION
DE CÁMARAS Y CUBIERTAS

ANTONIO CUEVAS

JESÚS MARÍA, 8
(ESQUINA A RODRÍGUEZ SÁNCHEZ)

CORDOBA

AGENCIA



EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL

BUJALANCE

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

AGENTE

Antonio Baena Venzalá

se de medios para el completo mejoramiento de sus carreteras, que tanto han adelantado de pocos años a esta parte, gracias a la perseverancia, celo e idoneidad del personal afecto a esta Jefatura de Obras públicas, hemos sufrido una gran decepción al conocer la Real orden de fecha 26 de Agosto anterior por la que se distribuye el precitado crédito.

Por ello, con todos los respetos debidos, solicitamos de la superioridad, y así lo esperamos, la asignación a esta provincia de algunas cantidades de relativa importancia con destino a firmes especiales de carreteras, así como una mayor equidad en lo sucesivo en el reparto de créditos, teniendo para ello en cuenta todas las circunstancias que concurren y el mayor número de datos posible para resolver en justicia.



Real decreto interesante

Arbitrios sobre la circulación de automóviles

Tenemos noticias de que al paso de los automóviles por algunos pueblos, no sólo de la provincia, sino de la región, se les cobra, a pretexto de rodaje, una cantidad por los agentes municipales, cumpliendo acuerdos del Ayuntamiento respectivo.

Llamamos la atención de los automovilistas para que en lo sucesivo se abstengan de abonar dicho arbitrio, por prohibirlo así el real decreto fecha 30 de Agosto del corriente año, por el que se aprueba el reglamento de la Hacienda municipal, y en el que se indica que queda anulado el arbitrio sobre circulación de carruajes de lujo, para impedir así que, con el nombre de peaje, rodaje, tránsito u otros análogos, pueda establecerse sobre el simple paso por cualquier término municipal, ya que ello constituiría una traba lamentable para el desarrollo del turismo automovilista.

EL FIAT-501

Ocho carreras en el mismo día constituyeron el programa del «meeting» automovilístico de este año en la playa de Muriway, en la Nueva Zelandia.

La participación por parte del público y de los concursantes fué digna de la importancia oficial de este acontecimiento. Coches de las más diferentes marcas y categorías se disputaron la victoria en largo y porfiado certamen, bajo las miradas de más de 5.000 espectadores. El premio más importante era la Copa de la Nueva Zelandia, para coches livianos, de disputarse en siete vueltas en un recorrido de kilómetros 80,450, por coches de cilindraje no superior a 2800 cmc.

En esta carrera un pequeño coche Fiat-501 S. se clasificó segundo, a 55" de distancia de una Austin 12 HP., cubriendo los 80 kilómetros y medio del recorrido en 46,55 y venciendo otras cinco máquinas de mayor cilindraje.

Para todos los concursantes la media de los tiempos alcanzados constituye una hermosa afirmación, por cuanto no sea un tiempo record, porque la playa de Muriway se manifestó en la prueba demasiado pesada para servir de pista y la carrera de los coches fué retrasada.

El número mayor de concursantes se halló en la carrera para la Copa automovilística de Nueva Zelandia, y en la carrera reservada a las damas. En aquélla se clasificaron: primera, una Mercer; segunda, una Ford, y tercera, una Essex.

En la última carrera, que fué disputada por trece señoras, en un recorrido de 2.500 kilómetros, cortó primero la raya otra pequeña máquina Fiat-571; la otra a saber: de las únicas dos Fiat que tomaron parte en estos certámenes, seguida por dos Chandier.

R.

La Casa Ortega Obrero

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Se traslada de local, desde la calle Sevilla, número 9, a la de
CONCEPCIÓN, 35

Lo que comunica a su numerosa clientela de Córdoba y la provincia

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 Puentes

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

LA MEZQUITA

FABRICA DE CERVEZA ALEMANA
PROPIETARIO



MOTA DE TREJO

CERVEZA ALEMANA

ESTILO PILSEN Y MUNICH

Agente exclusivo de ventas:

D. MANUEL TIENDA ARGOTE

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 Luis de Granada, sin número

==== Teléfono núm. 642 ====

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

AUTOMOVILISMO

La circulación en plenos Alpes

Sugún estadísticas publicadas recientemente, nada menos que 27.000 automóviles pasaron durante los tres meses de verano del año 1923 (Julio, Agosto y Septiembre) por la localidad de Bolzano (anteriormente llamada Bozen), en la región dolomita, con dirección a Castalunga o Paso de Karer. Como todo automóvil que circula por esas carreteras abona un impuesto especial, cabe decir que la cifra arriba señalada no tiene nada de conjetural, sino que se basa en informaciones de carácter oficial.

Pero la ruta por Bolzano no es sino una de las muchas que conducen a la preciosa región dolomita, y es de suponer que el número total de automóviles y otros vehículos que han visitado aquella zona durante los meses de verano europeos haya sido considerablemente superior. Además, conviene saber que los automóviles que hacen el viaje por la carretera de Ampezzo no están sometidos a impuesto, y que, por lo tanto, el registro del tráfico es relativamente reducido y no permite un cálculo preciso.

«Probablemente la mayoría de los turistas jamás habrían pensado en utilizar como vía de acceso a la región alpina la zona dolomita, de no haber existido una manifiesta hostilidad por parte de Suiza—escribe el Sr. C. L. Freeston en «The Motor»—. La antigua creencia de que Suiza era «los Alpes» seguiría predominando entre los turistas, y sin las trabas, cada vez más molestas, aquel país habría atraído a la mayor parte de los que viajan por placer. Para conseguirlo, le habría bastado con arreglar sus carreteras, dejar libres los caminos velados y abstenerse de hostilizar por todos los medios al automovilista».

De lo que no cabe duda, según vienen declarándolo insistentemente los periódicos de automovilismo europeos, es de que si la zona de Engadine no hubiera sido tan insistentemente cerrada para el tráfico de turistas automovilistas, las cifras se habrían centuplicado. «Pero—escribe el citado Sr. Freeston—durante un largo interregno de más de veinte años los turistas han aprendido mucho acerca de los recursos de otros distritos alpinos—en Francia, en Austria, en Italia—, como para que Engadine consiga ahora poner en peligro su popularidad».

Rafael Galisteo Llamas Automóviles de alquiler. — Chandler.— Ford.— Avisos: Garage Cervantes (frente a los jardines bajos).—Teléfono 346.—Córdoba.

Se intensifica la fabricación de automóviles en Alemania

Recientemente se ha llegado a un acuerdo entre las direcciones de las dos importantes casas alemanas Daimler alemán y Benz, por el que se ha estipulado que ambas firmas trabajarán separadamente, pero que se apoyarán con sus respectivas experiencias, haciendo mutuo uso de patentes y exclusivas, acordándose un reparto de beneficios con arreglo a una determinada proporción.

Las fábricas de ambas Empresas se preparan, bajo una inteligentísima dirección, para la concurrencia que muy en breve quieren presentar en los mercados europeos, de cochecitos de motor de pequeña potencia y bajo precio. Cada día son más interesantes los resultados experimentales que en sus laboratorios se hacen en cuanto a reducción en el consumo, y ya se ha dispuesto y preparado la maquinaria y herramienta en diversas fábricas dependientes de ambas Empresas, para la fabricación intensiva, en serie, de los modelos que sus laboratorios tienen casi terminados.

Al principio del año actual, la producción de cochecitos no pasaba de una media diaria de diez a quince, pero en los pocos meses transcurridos han conseguido quintuplicarla, y en los últimos dos meses se ha mantenido entre los 100 y 150 coches por día.

Manera correcta de usar una bocina

Una buena bocina correctamente empleada es tan necesaria a la seguridad como un buen juego de frenos.

Los automovilistas están rápidamente dándose cuenta cabal de la importancia de usar con tino la bocina—de hacerla sonar oportunamente y con mayor frecuencia. Sobre todo, están comprendiendo muy bien la necesidad de tener una bocina segura y digna de confianza.

La Klaxon evita el peligro a los transeuntes y a los automovilistas, imponiendo entre ellos instantánea atención. Su nota de alarma es poderosa y penetrante. Nunca falla en los momentos de necesidad.

No provoque peligros con una bocina mala. Sustitúyala con una Klaxon ahora mismo. Su precio es insignificante en comparación con el daño, molestia, retardo y compostura que resultan de un solo accidente, aun cuando no hayan desgracias personales que lamentar.

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)

¡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

UN RECORD NOTABLE

Un coche Studebaker ha dado la vuelta a España en 99 horas

Poco después de realizado el viaje Barcelona-Madrid por el Sr. Bianchi, viaje que motivó el record de velocidad entre ambas capitales en un tiempo de 10 horas, 52 minutos y 58 segundos, nació la idea, entre algunos elementos automovilistas, de realizar una gran prueba de resistencia, utilizando para ello un coche Studebaker, de tipo igual al que condujo el señor Bianchi en su triunfal viaje.

La elección de terreno fué un poco difícil, pues eran muchos los que opinaban las dificultades que habían de ofrecer las carreteras, no del todo buenas, del solar hispano, para una jira sin descanso a través del mismo.

Todo preparado, el día 22 de Junio, a las tres de la tarde salió la expedición de Barcelona (Paseo de Gracia, esquina Diagonal), sobre un coche Studebaker de turismo, estrictamente de serie, tipo Big-Six torpedo siete plazas, matriculado en Barcelona. Ocupaban dicho coche los señores Francisco Alberici, Rafael Bianchi, que habían de conducirlo, alternándose durante toda la prueba; el Sr. Cerolo, que actuaba de cronometrador, quien, además, había de comprobar el consumo de bencina que haría el coche, para lo cual las llaves de los depósitos iban en su poder, y Miguel Tejedor, mecánico. Llevaban también unos 350 kilos de equipaje. El itinerario elegido para este viaje fué el siguiente:

De Barcelona a Tarragona, por Villanueva; de Tarragona a Castellón; de Castellón a Valencia; de Valencia a Alicante, por Catarroja, Alberiqui, cruce carretera Játiva, Játiva, Albaida, Cocentaina, Alcoy; de Alicante a Murcia, por Elche, Crevillente, Albatea, Orihuela; de Murcia a Granada, por Alhama, Totana, Lorca, Puerto Lumbrera (Cruce), Vélez Rubio, Chiribel, Cullar de Baza, Baza, Guadix; de Granada a Málaga por Loja, Colmenar; de Málaga a Sevilla, por Alora, Peñarrubia, Campillo, Sierra Yeguas, Fuente Piedra, La Roda, Estepa, Ossuna; de Sevilla a Salamanca, por el Ronquillo, Fuente de Canto, Los Santos, Almendralejo, Mérida, Miajadas, Trujillo, Plasencia, Béjar; de Salamanca a Zamora; de Zamora a León, por Benavente; de León a Orense, por Astorga, Ponferrada, Puebla de Trebes; de Orense a Pontevedra, por Barbante, Carballino; de Pontevedra a Coruña, por Caldas de

Reyes, Padrón, Santiago; de Coruña a Gijón, por Betanzos, Bahamonde, Villalva, Mondoñedo, Castropol, Navia, Luarca, Cañedo (cruce), Avilés; de Gijón a Santander, por Villaviciosa, Rivadesella, Llanes, Torrelavega; de Santander a Bilbao, por Castro Urdiales; de Bilbao a San Sebastián, por Durango; de San Sebastián a Pamplona, por Tolosa; de Pamplona a Logroño, por Estella; de Logroño a Burgos, por Nájera, Beldorado; de Burgos a Madrid, por Aranda de Duero; de Madrid a Zaragoza, por Guadalajara, Calatayud; de Zaragoza a Lérida, por Bujaraloz, Candanos, Fraga, y de Lérida a Barcelona, por Borjas Blancas, Montblanch, Valls, Vendrell, Villanueva y Sitges.

El tiempo previsto para cubrir este recorrido, haciendo un promedio de viaje limitado, considerando que la mitad del mismo tenía que verificarse durante la noche, fué calculado en unas 100 horas, siempre que no hubiera averías ni entorpecimiento de clase alguna. Las paradas para aprovisionamiento fueron limitadas al tiempo estrictamente necesario para reponer el combustible, tomar alimento los viajeros y proveerse de lo necesario para la siguiente etapa.

El descanso tenían que hacerlo sobre el mismo coche, ya que éste, como se dice, se detendría únicamente a los fines del aprovisionamiento.

El éxito más completo ha acompañado a los bravos automovilistas, los que consiguieron cubrir todo el itinerario sin inconveniente alguno en 90 horas de marcha, regresando a Barcelona el día 27 de Junio. El Real Automóvil Club de España ha otorgado a los Sres Stevenson, Romagosa y Cía., agentes generales para España de los coches Studebaker, certificado oficial de esta prueba, que ha sido clasificada «Récord de la vuelta a España».—R.

Agente para Córdoba y su provincia de los automóviles Studebaker, FELIPE GOMEZ SANCHEZ, Garage del Gran Capitán.

A la proximidad de hombres y animales, deberá avisarse con toques repetidos de bocina o claxon, hasta cerciorarse de que han sido oídos.

Se moderará sensiblemente la marcha si la carretera fuese estrecha.

Si los animales dieran muestras de temor o inquietud, se reducirá aún más la marcha, llegando, si preciso fuera, a detener el coche y hasta parar el motor.

(Artículo VI del Código de Carreteras del R. A. C. E.)

SUGERENCIAS

El guardia de la circulación

Nadie más tutelar que el guardia de la circulación.

No se sabe hasta dónde ve, ni cómo, lo que pasa a su alrededor. Su mirada es profunda y muy general. Él está distraído mientras espera la hora de levantar su aparato blanco, el aparato con que se lamina y prepara la masa de las empanadillas en su casa.

La mano del almirez, muy vigorosa se levanta en el aire como espadín romo y empepinado.

El guardia de la circulación divide las aguas del mar Rojo de la avalancha de vehículos de distinta clase que forman caudal en la hora circulatoria. Su poder nos sorprenderá siempre. Jamás fué atropellado uno de esos guías de la circulación, ni la aleta de los automóviles que pasan más raudos le tropezó nunca.

El guardia de la circulación es magnánimo, generoso y providente. Su blanca maza señala el cielo y lo vuelve propicio para los transeuntes siempre que ve un grupo de gentes débiles que tienen la desgracia de ir a pie y esperan el paso libre por entre los trenes, siempre descarrilantes y descarrilados, de la circulación.

El guardia de la circulación tiene serenidad de roca invulnerable, y aunque siempre está sospechando que morirá debajo de un automóvil, sonríe como sin malos augurios.

Mira hacia detrás de sí con la maza debajo del brazo, y si ve a la niña o al cochecito del niño, levanta su cachiporra y todos los vehículos le hacen caso, sacando el brazo todos los chauffeurs para que los que vengan detrás se paren.

Los guardias de la circulación adoran a las amas de cría, sobre todo a las que tienen una papalina rizada y con sus grandes moños de encaje que parecen grandes damas de incógnito.

Los guardias de la circulación se dan un gran tono con su papel mágico, y, movidos por esa altivez, se declaran adoradores de los niños, tan adoradores, que cuando es un niño el que va a pasar, no sólo le abren una cañada, sino que le acompañan de acera a acera.

Ramón Gómez de la Serna

DE CARRETERAS

Nuevos datos sobre las ventajas de los pavimentados modernos

Prosiguiendo hoy en la exposición de datos referentes a las ventajas que sobre el procedimiento usual empleado en España presentaría la adopción de firmes modernos, damos a continuación los resultados de las experiencias hechas en Norteamérica, y que vienen a corroborar los que respecto a otros órdenes publicamos en pasados días.

Según los ensayos hechos por el Automobile Association, del Estado de California, el esfuerzo de tracción para una carga de una tonelada es de 41,4 kilómetros sobre carretera de tierra; de 35,19 sobre afirmado de grava; de 22 sobre revestimiento asfáltico, y tan sólo de 12,420 sobre carretera de hormigón hidráulico. Este esfuerzo de tracción, multiplicado por el camino recorrido, dará el trabajo necesario para un transporte determinado, siendo el consumo de gasolina proporcional a este trabajo. Cuando menor sea el esfuerzo de tracción, menor será el trabajo e inferior el consumo de combustible.

La White C⁰ Cleveland hizo interesantes ensayos con un camión de dos toneladas sobre diferentes tipos de afirmado. Con un consumo de un litro de gasolina se alcanzó, sobre carretera de hormigón hidráulico, un recorrido de 4,20 kilómetros, mientras que sobre buena pista de macadam el recorrido fué de 3,35. En nuestras carreteras, generalmente en mal estado, el recorrido no hubiera sido superior a dos kilómetros.

La cuestión velocidad, otro factor importante en la economía, fué asimismo controlada: un camión que sobre firme de tierra hizo un promedio de siete kilómetros por hora, sobre carretera de hormigón alcanzó una media de 26 kilómetros.

Los anteriores datos demuestran que la economía total que se obtendría con la construcción de carreteras de hormigón sería notable-entretener económico, establecimiento fácil y con elementos exclusivamente nacionales, ausencia de polvo y perfecta permanencia, independientes de las inclemencias del tiempo.

Para los que transitan sobre la carretera, comodidad, economía y rapidez.

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

Joaquín Guerrero Barea

Braulio Laportilla, 6

CÓRDOBA

EL GITANO BLANCO

ESCENA DE AUTOMOVILISMO PINTO RESCO, POR LITTLE BROTHERS

A tiempos nuevos, costumbres nuevas...
y, también, tipos nuevos.

El progreso industrial ha ido modificando más o menos rápidamente nuestra organización social, nuestro modo de vivir. ¡Quién hubiera pensado jamás que los efectos de este progreso se dejaran sentir en el acreditado gremio de traperos de hierro viejo!

El antiguo trapero—nombrando el todo por la parte, puesto que mercadea con artículos otros que trapos—ha visto un especialista hasta poco tiempo ha inédito: el gitano blanco, especialización de una especialización, pues no es más que una variante del vendedor de hierro viejo, consagrado única y exclusivamente a traficar con vehículos de motor mecánico.

Si por un lado el gitano blanco es hijo del traficante en hierro viejo, por otro no deja de presentar sorprendentes semejanzas con los gitanos clásicos, los de Cervantes, Borrow y Vallmitrana.

No todo el mundo sirve para el arriesgado menester de gitano blanco. Ante todo, debe ser un gran psicólogo, con esta intuición maravillosa para amoldarse al carácter del comprador, penetrar en los más escondidos repliegues de su ánimo y hallar los argumentos, especiales para cada caso, que han de llevar el convencimiento al incauto que está a punto de caer en su trampa habilidosamente preparada. Con certero golpe de vista conoce en seguida si el cliente es un amante—hasta la fecha platónico—de la velocidad, o si por el contrario se trata de un buen señor, plácido y reposado, partidario del coche seguro y utilitario, solaz familiar y dominguero o auxiliar del hombre absorbido por los negocios.

En el centro de operaciones del gitano blanco generalmente tienen tertulia algunos incondicionales admiradores de sus habilidades, no precisamente rentistas, aunque pasen todo el día en el establecimiento de su admirado. Estos contertulios, las más de las veces comparte en sus combinaciones aún desinteresadamente, sólo atraídos por el cebo de alguna excursión condimentada con sabrosas peripecias o por la íntima satisfacción que a muchos produce el «enredar» a los demás—aunque sólo sea por el placer de demostrar así superioridad.

La marcha de los negocios gitanescos es

siempre la misma, con ligeras variantes de detalle: el traficante está en posesión de un inverosímil coche que Dios sabe de dónde ha salido, comprado a peso de hierro viejo. Una vez lo ha trasladado a su «taller», el gitano blanco empieza los trabajos de puesta a punto y presentación.

Indefectiblemente, el motor—digno de figurar en un museo de prehistoria—no funciona, pero ponerlo en marcha es un juego para los expertos del gremio. Entre el infernal montón de metal viejo del taller se busca un carburador a surtidor para sustituir el «démodé» modelo a barbotaje; un viejo magneto casi inútil reemplaza a la bobina y acumuladores que hasta entonces había en el coche; se esmerilan las válvulas; se repican los segmentos; se cargan de grafito los cilindros para aumentar en algo su compresión, muy perjudicada por la ovalización y rayado de aquéllos; se evita el deslizamiento del embrague con colofonia, y se ponen en práctica otras innumerables combinaciones por el estilo, sólo conocidas por los iniciados y mantenidas en el secreto profesional. Efectúase luego una ligera revisión de los demás órganos, y todo queda en orden de marcha.

Sigue a estos preparativos el acabado artístico.

El radiador es sustituido por otro flamante y de impresionantes dimensiones con una vieja placa de marca, que se le adosa facticiamente.

Luego, la pintura de aluminio, peligrosísima como todas las purpurinas: se empieza pintando el cárter del motor, pero el atractivo de la purpurina es tal que se acaba pintando con ella todo el coche.

Un tubo de escape prolongado y ruidoso, una bocina aculebrada y polifónica y un par de faroles de latón, relucientes a fuerza de muñeca, son los últimos detalles de la magistral obra de arte.

Y al día siguiente aparece un anuncio en los diarios de la capital:

«MAGNIFICO COCHE EUROPEO. — A toda prueba. Se vende baratísimo, por reverses de fortuna.»

LA CASA M. SANCHO, S. A.

invita a los aficionados al automovilismo que vengan a Córdoba, durante los días de feria, que se celebrará del 25 al 29 del actual, a que visiten su exposición
— de automoviles marcas —

CHANDLER

CLEVELAND

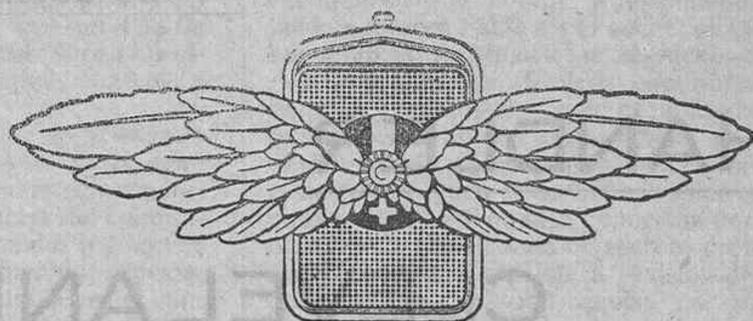
Y AMILCAR

Instalada en la casa, núm. 13

- del Paseo del Gran Capitán -

LA CASA M. ARTEMAN (S. EN C.)

ha establecido su nueva exposición de automóviles



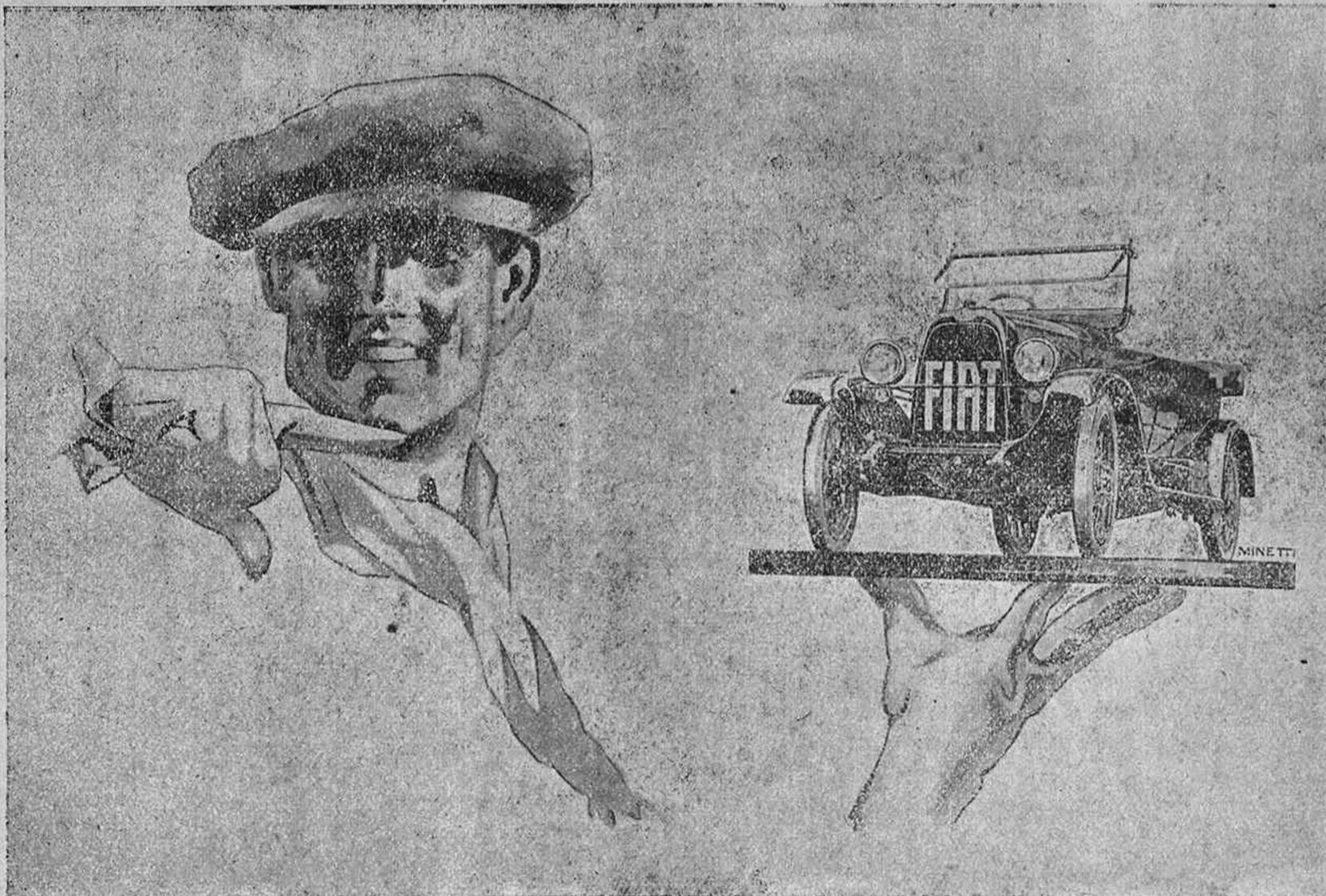
HISPANO-SUIZA



en la calle **SEVILLA, 1** (edificio Confitería La Perla)

Esta Casa invita a los aficionados al automovilismo a que visiten su nuevo local

AUTOMOVILES FIAT



Los señores Grande y Molina Hermanos, propietarios del Gran Garage y representantes de los automóviles FIAT, ponen en conocimiento del público que los precios de éstos, FRANCO CORDOBA, y con la «quinta rueda equipada», son los siguientes:

MODELO 501	
Torpedo lujo	11.000 Pesetas
Spyder lujo	11.000 »
Torpedo gran lujo, asiento corredizo	12.300 »
Torpedo transformable	14.000 »
Conducción interior	14.500 »

MODELO 501 Sport	
Spyder lujo, sport	11.700 »
Torpedo lujo, sport.	12.700 »

MODELO 502	
Chassis.	»

Torpedo normal. Pesetas
Coupé lujo	»

MODELO 505	
Torpedo normal.	15.800 »
Torpedo gran lujo	16.800 »
Coupé limousine	22.500 »

MODELO 510	
Torpedo gran lujo	21.700 »
Coupé limousine	26.000 »
Conducción interior	30.500 »
Torpedo gran lujo, sport.	22.300 »
Tractor.	»

El comprador no tarda en picar. Las más de las veces se trata de un entusiasta del automóvil, tímido y de pocos recursos. En alguna ocasión le acompaña un amigo, un pseudoconocedor más entusiasta y de menos recursos aún.

Sólo al verlos entrar en su establecimiento, el gitano blanco ya ha ultimado su plan de ataque, sin perjuicio de ir modificándolo, hábil y flexible psicólogo como es, a medida de las circunstancias.

—Es un coche precioso y que «hace señor» —dice el gitano—; sólo los faroles ya valen lo que pido por el coche.

—Con un trasto así se puede ir a todas partes—complementa uno de los incondicionales contertulios del establecimiento.

Después del examen de conjunto del coche, el vendedor levanta el «capó», deslumbrando a los presuntos compradores con la profusión de purpurina alumínica que ostenta el motor.

—Es un «Peugeot» 30 caballos.

El acompañante del comprador, que se cree técnico, y por tal lo tiene su amigo, se permite dudar sin demasiada convicción del ilustre origen del esferpento.

—¿Un «Peugeot»? No he visto nunca ninguno de este tipo.

—Naturalmente, hombre—replica oportuno sin inmutarse el gitano;—de este tipo sólo construyeron tres coches, pero su fabricación les salía demasiado cara y decidieron abandonarla. Casi se puede decir que es un ejemplar único. Este coche vino a Barcelona casualmente; un millonario americano que había dado con él la vuelta al mundo se vió obligado a vendérmelo por haberse arruinado jugando a la siete y media en el bar «La Tranquilidad».

Y a este tenor va siguiendo la propaganda eficaz y sugestiva del astuto gitano.

Sin embargo, el comprador pretende ser algo cauto, su amigo el pseudo-conocedor le ha recomendado prudencia, y no quiere concluir nada en firme sin antes haber probado el coche.

Ni ante eso se arredra el gitano blanco; por algo lleva gran número de coches paralíticos vendidos.

Alega, empero, que no pueden salir a la calle porque el coche no está matriculado, pero que lo pondrán en marcha dentro del mismo taller, despejando a toda prisa un par de metros de él para la la solemne prueba del coche.

Para halagar la vanidad del comprador, el gitano le insta a que ocupe el volante, haciéndole creer que fía en sus habilidades de conductor.

Un contertulio práctico en la operación y de

buenos brazos consigue poner en marcha el motor, después de centenares de vueltas frenéticas de la manivela.

Un poco o un mucho azorado el futuro—¡y tan futuro!—automovilista, previa una ligera explicación del gitano blanco, sube al coche, sentándose a su lado el experto amigo y consejero. Con temblor de piernas aprieta el pedal de embrague y lentamente el coche avanza hasta la pared del taller—sin percatarse los ocupantes de que dos contertulios, «Deus ex machina», lo empujan con indecible pericia.

El comprador se retira satisfecho, aunque diplomáticamente no quiera expresar su satisfacción. Pero ha de consultarlo con la almohada, y hablar al amigo sin la presencia de testigos inoportunos.

¡Noche de pesadilla la que pasa soñando en el coche! Dos faroles relucientes danzan ante sus ojos, mientras que en sus oídos zumban el ronquido de un motor a la directa acelerado a fondo. Pasan los árboles vertiginosamente, las cuestas parecen llanos, los llanos descensos en montañas rusas...

Al día siguiente ha de tener lugar la prueba en cuesta. Así lo anuncia el aficionado al gitano blanco, rotundamente y con energía:

—Si no sube La Rabassada no me lo quedo.

No otra cosa pretendía el truhán, que se preparaba a desembarazarse del montón de piezas discordantes y de dudosa procedencia disfrazado de automóvil.

Pero inevitablemente la prueba no puede realizarse «ipso facto». El gitano emplaza al comprador para hallarse en Craywinckel a determinada hora. No es describible con qué milagros llega el coche hasta el punto de la cita. Sólo un gitano blanco es capaz de hacer recorrer tan largo trayecto a tal simulacro de coche.

Poco después llega el comprador. El gitano blanco está pálido y desencajado. Pero no se crea que sea obra del miedo a quedar mal, al contrario.

—Crea—exclama—, que no hubiera venido a no ser por el compromiso que con usted tenía. En caso de haber sabido donde avisarle hubiéramos suspendido la prueba. Mi estado es desastroso, apenas puedo tenerme en pie.

Es tal su aspecto, que el cándido comprador apunta que se conformaría con aplazar la prueba para otro día. Pero en eso no consiente el gitano, sino que tomando el volante la invita a montar en el coche y empezar la subida de la cuesta de la Rabassada.

Por vía de milagro, el coche va subiendo,

el conductor sacaría partido de un cubo de la colada convertido en cilindro.

Cuando nota, viejo conocedor, que el motor está ardiendo y que del radiador se desprende excesiva cantidad de vapor de agua, su estado intestinal se agrava, se le despiertan agudos dolores que habían estado latentes un rato. Para el coche y previa explicación al comprador y con su permiso, se retira detrás de unas malas... a fumar tranquilamente un cigarrillo. Y esta escena se repite cuantas veces es necesario durante la prueba.

Al regreso todo va como una seda. ¡Cualquiera no baja cuestas!

El flamante automovilista no cabe en la piel de puro gozo, pero procura contenerse.

Al llegar al taller, trato concluído, y otro día, el siguiente quizá—ésta son negociaciones de «toma y daca»—el gitano blanco cobra el importe del coche, no sin el desesperado, pero inútil regateo final.

Y el sportman de nuevo cuño marcha orondo y satisfecho, en algún caso acompañado de la novia, en su «lujoso» vehículo.

A los doscientos metros el coche se resiste a seguir andando, y se queda estático en mitad de los raíles del tranvía. Empujado hasta el borde de la acera por su propietario y unos cuantos transeúntes de buena fe, el automovilista novel levanta el «capó» y examina el co-

che pieza por pieza. No falta algún espontáneo consejero, a poca diferencia tan enterado y conocedor como él. Pero es inútil, no sabe por donde empezar ni ve en todo el coche nada de particular que le ponga en camino de arreglar esta primera «panne».

—Afortunadamente—piensa—el taller del Tal (el vendedor) no está lejos, y allí se presenta a pedirle que lo remolque y lo guarde en su garage.

—Imposible, amigo—es la repuesta ritual del gitano blanco—, precisamente esta noche me llegan los coches nuevos americanos que tengo encargados y no hay alojamiento para tantos en mi taller. Hágalo remolcar hasta el garage que usted tenía pensado, al fin y al cabo tanto da.

Y de este garage ya no se mueve el coche hasta que pieza a pieza va saliendo con destino a talleres del mismo género que aquel en que había sido vendido.

—Caramba—dice un día el gitano blanco—este eje delantero es de un «Serpellet» que hallé en los Encantes de la Cruz Cubierta y luego lo montamos en un coche que pasó por un «Peugeot» 30 caballos, que subía la Rabasada y, conducido por un comprador, no pasó dos calles.

♦
Lector, no vayas a caza de gangas.

Todo automovilista deberá prestar ayuda al compañero que la solicite.

Un coche en «panne» pedirá auxilio de uno de estos modos:

1.º De día, agitando el brazo de alto abajo, o colocando en lugar visible del coche una bandera o pañuelo blanco.

2.º De noche, agitando una luz en sentido transversal de la carretera.

El automovilista, cuyo coche está en panne por falta de gasolina, podrá pedirla a otro, y este deberá facilitarle el excedente de que disponga, verificándose su pago en el momento.

(Artículo VIII del Código de Carreteras del R. A. C. E.)

Es obligatorio en todo caso de accidente, detenerse para prestar el auxilio posible a las víctimas.

Una vez en seguridad los heridos y convenientemente asistidos, será el preferente cuidado practicar en el acto las necesarias averiguaciones y comprobaciones indispensables para la exacta reconstitución del accidente y consiguiente responsabilidad de los causantes.

El coche que pase por un sitio donde se encuentre otro, víctima de accidente, deberá detenerse y ofrecerle todo el auxilio posible.

(Artículo VII del Código de Carreteras del R. A. C. A.)

No deje V. de encargar los impresos que necesite a la

IMPRESA LA IBERICA

Plaza del Escudo, núm. 3
y Alonso de Burgos sin n.º

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA 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.

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 máximo 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.

Los automovilistas

y el

FINO CRIADO



Los automovilistas prefieren el

“FINO CRIADO”

a todos los vinos.



COSECHERO:

JOSÉ CRIADO PINO

Aguilar de la Frontera

Se desean representantes con buenas referencias.

Recursos para el automovilista

Lamparilla de socorro

Un accesorio interesante y casi indispensable para el excursionista en automóvil es la lámpara eléctrica independiente del coche, que permite inspeccionar de noche cualquier parte del mismo en caso de avería. Las lámparas de bolsillo con pila seca son un accesorio que no puede faltar en el equipo de un coche. Los servicios que pueden prestar tales lámparas son muchos, pero generalmente se necesita la ayuda de un acompañante que sostenga la lámpara cuando tiene que hacerse alguna reparación.

Unas pinzas de madera de las corrientemente empleadas para tender la ropa y un anillo de goma cortado de una cámara vieja pueden, en la mayoría de los casos, sustituir al ayudante y permitir una reparación cómoda al automovilista que viaja solo. La goma permite ligar la lámpara con las pinzas y éstas pueden fijarse en cualquier parte del chasis o carrocería, de modo que la parte a reparar quede bien iluminada.

Entre los modernos accesorios para los coches provistos de instalación eléctrica figura un tipo de lamparilla amovible que puede fijarse en cualquier parte metálica del automóvil. Un imán permanente o un electroimán que forman cuerpo con el soporte del portalámparas se encargan de mantener esta adherencia. Los aficionados a las pequeñas construcciones utilitarias pueden fabricarse fácilmente una lamparilla que preste servicios análogos a los de la magnética antes mencionada. Basta para ello fijar un portalámparas a una pinza de madera, tal como indica el grabado correspondiente.

Un sencillo aparato para montar resortes de válvula

Existen en el comercio multitud de aparatos contruidos exclusivamente con este objeto y que dan magníficos resultados. El que vamos a describir es sólo aplicable para el montaje; la sencillez de su construcción y lo práctico de su manejo lo hacen interesante.

Para construir este montaresortes se necesitan pocos elementos. Una palomilla de las que antes se usaban para fijar los neumáticos a la llanta y una arandela de acero es todo lo que hace falta. Se busca, pues, una palomilla de dimensiones suficientes y una arandela de acero es todo lo que hace falta. Se busca, pues, una palomilla de dimensiones suficientes y una arandela de diámetro exterior algo superior al de los resortes de válvula del motor; el agujero de dicha arandela conviene que no sea muy superior al de los resortes de válvula del motor; el agujero de dicha arandela conviene que no sea muy superior al diámetro de la palomilla. En dos puntos diametralmente opuestos de la arandela se hacen con una pequeña lima plana dos cortes de unos 3 milímetros de ancho por unos 6 de largo. El aparato está ya construido. Para servirse del mismo basta colocar el resorte de la válvula entre la base de la palomilla y la arandela que se ha modificado. Se comprime el resorte hasta que las espiras consecutivas del mismo vengán en contacto y por las ranuras de la arandela se pasan dos alambres de acero. Se hace una ligadura con estos alambres de manera que el resorte quede completamente comprimido. Se afloja luego el tornillo de la palomilla y el resorte puede colocarse sin cuidado ni dificultades en la válvula. Cuando la clavija de ésta esté colocada se cortan los alambres de acero y la operación está terminada.

La gasolina MOTO-NAFTA

Nuestro estimado amigo don Francisco Castillo Alés, representante en Córdoba y su provincia de gasolina «Moto Nafta», ha tenido la atención, que le agradecemos, de enviarnos dos bidones en miniatura, conteniendo gasolina, regalo de la Sociedad marca «El León» (Dutsch y C.^a, S. en C.).

Talleres LLORT

RADIADORES VILARDELL

Granada, 24.-Tel. 51-23 A

BARCELONA

Fabricación de los radiadores VILARDELL patentados.—Fabricación, reparación y transformación de radiadores de todos los sistemas.—Cambios de nido.—Faros.—Capos.—Bocinas.—Depósitos para Aceite y Bencina, etc., etc.

PERFECCIÓN - RAPIDEZ - ECONOMÍA

SERVICIO ESPECIAL PARA LINEA DE OMNIBUS, CAMIONES Y TAXIS

Crónicas madrileñas

El problema del tráfico y los automóviles

El problema de la circulación en Madrid sólo podrá solucionarse cuando se logre educar, respectivamente, al transeunte y al conductor de automóvil. El castizo paseante madrileño cree aún que la calle es suya y que puede estacionarse en cualquiera parte de ella «a tomar el sol», a charlar con un amigo. La calle no se ha hecho para unos y otros, sino para todos. No deben posesionarse de ella ni los que van a pie, ni los que van en coche. Lo malo es que nadie, hasta ahora, ha parecido comprender la necesidad de armonizar la hostilidad mutua de ambas partes, en vez de fomentarla. Es inútil invocar siempre el derecho a la vida del transeunte y excitar las pasiones contra los automóviles, como hacen algunos colegas en la prensa, porque la cuestión tiene otros aspectos. Si bien se mira, toda calle es una absurda competencia de rivalidades y mezquinos odios. Los que van a pie detestan a los que van en coche. El transeunte goza con fingirse sordo y hacer que se detenga un automóvil en medio de la vía. El automovilista siente un particular deleite en ir por la vía del tranvía y dejar a éste detrás, sin atender a sus llamadas. El camión automóvil va disparado por las calles, con la seguridad de que todo cuanto se le ponga delante ha de ofrecer escasa resistencia. Y el «simón»—el arcaico «simón» madrileño, a quien veremos pronto con su esquelético pencho disecado en el Museo de Antigüedades—se complace en arrastrar su ya agónica existencia deteniendo todo el tráfico. En fin, que las calles de Madrid están pavimentadas de buenas intenciones... como el infierno.

Bien sé yo que todos estos inconvenientes, tan propios del tráfico madrileño, palidecen ante la gravedad de los atropellos. Pero ¿es justo atribuirlos sólo a la barbarie de los que guían automóviles o a los excesos de velocidad? No lo es. Hay que tener también en cuenta la curiosa mentalidad del transeunte, estancada desde hace unos cincuenta años y opuesta a amoldarse a los progresos de la vida moderna.

El paseante madrileño, como el ciudadano en general, estuvo acostumbrado a hacer siempre en la calle lo que le dió la gana y a reirse de los policías y de las ordenanzas municipales. Era el dueño y señor del viejo Madrid. Salía a tomar el sol, a pasearse lentamente con la majestad de la tortuga, a charlar parado en la acera con todo el que encontraba y a formar

corros en medio de la calle. Era éste un Madrid «castizo», donde nadie tenía que hacer ni prisa de llegar a ningún lado. El tráfico respetaba al paseante e imitaba su lentitud: lo mismo los «simones», que los tranvías de mulas, que las carretas de bueyes, que los carros, daban a todo extranjero la impresión de un país desdeñoso de la velocidad.

Las tertulias del día no se celebraban en las casas, sino en la Puerta del Sol, en la Carrera de San Jerónimo, en la calle de Sevilla, donde cómicos, toreros y chulos formaron ahí la última trinchera castiza contra la modernidad. Nadie osaba turbar esos grupos callejeros, ni el tráfico molestaba nada en aquel Madrid de capas y mantones, de organillos y vendedores, de puestos de refrescos y de barquilleros ambulantes, porque todo se había hecho para «pasar el rato» y tomar el sol. Mas ¡ay!, primero las bicicletas y luego la progresiva invasión de automóviles, tranvías eléctricos y motocicletas, ha cambiado el aspecto de Madrid, turbando esa quietud con el incesante clamoreo de bocinas y campanillas.

Furioso, sintiendo en el fondo de su corazón odio al invasor, el transeunte no se da por vencido y ha declarado al automóvil una guerra sorda. Esta guerra sorda consiste en hacerse el sordo. Finge no oír las exasperantes notas de la bocina, se ve precisado por dignidad a volver a la acera o a apartarse cuando le avisan, cruza la calle sin preocuparse de mirar a los lados. ¿Cuándo se acabará por semejante estado de cosas? Cuando el transeunte se decida a andar por las aceras y haya determinados sitios para atravesar la calle, no por todas partes como ahora. Pero, además, el día en que las autoridades comprendan que el problema de la circulación no se resuelve sólo con moderar la velocidad de los automóviles, sino con marcar una ruta para el tráfico, cuya infracción debiera atraer multas y penas severísimas.

Bien sabemos todos que hay automóviles que van por Madrid a una velocidad insensata y convierten, por ejemplo, el paseo de la Castellana en verdadera pista de «pruebas». Hay, sin embargo, algo todavía peor y cien veces más peligroso, lo mismo para los que van a pie que para los que van en coche. Y es el caos de circulación, en no llevar «su mano» casi ningún «auto», en ir disparados en todas direcciones. Mientras no se haya resuelto esto, como en París y en Londres, no se habrá resuelto nada.

XXX



VUELTA A ESPAÑA

Studebaker

comprueba una vez más que

NINGUNO DA MAYOR SATISFACCIÓN

haciendo records de resistencia, sin preparar los coches especialmente.

Del 22 al 27 de Junio, 5 días y 5 noches consecutivos, un coche ya usado, matriculado con el número 12688 B, con carrocería torpedo, estrictamente de serie, tal como se entrega al comprador, y conducido alternativamente por D. Rafael Bianchi y D. Francisco Alberici, llevando, además, dos pasajeros y unos 400 kilos de equipaje, realiza la vuelta a España con el siguiente itinerario:

Barcelona - Tarragona - Castellón - Valencia - Alicante - Murcia - Granada - Málaga - Sevilla - Salamanca - Zamora - Leon - Orense - Pontevedra - Coruña - Gijón - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pamplona - Logroño - Burgos - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona

¡MÁS DE 4.500 KILÓMETROS!

llegando sus ocupantes animosos y sin agotamiento, gracias a la ideal suspensión y estabilidad del coche.

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

NUEVA DISPOSICION

Los conductores de automóviles de servicio público

El gobernador civil de esta provincia, señor Cabello Lapiedra, nos ha enviado copia de la circular remitida por el subsecretario del ministerio de la Gobernación, y que dice así:

«El excelentísimo señor subsecretario del ministerio de la Gobernación, en telegrama circular del 23 del pasado ordena el exacto cumplimiento de lo dispuesto en el art. 5.º del reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico de 23 de Julio de 1918 (*Gaceta* del 24), según el cual los conductores de tales vehículos destinados a alquiler o servicio público deberán poseer un certificado de aptitud física, expedido precisamente por la Inspección provincial de Sanidad, en la que, según dicho telegrama ordena, abonarán iguales derechos a los consignados en el artículo 9.º del mismo reglamento para los reconocimientos técnicos de aptitud.

En su consecuencia, los interesados deberán proveerse de la referida certificación antes del día 15 de Octubre próximo, a partir de cuya fecha ordenaré sean retirados los permisos a cuantos conductores de coches automóviles de alquiler o servicio público carezcan de tal requisito, haciéndose presente que para sufrir el reconocimiento ordenado deben personarse en la Inspección provincial de Sanidad (Gobierno civil) todos los días laborables, de diez a una, a partir del día 15 del actual.

Córdoba 7 de Septiembre de 1924.—El gobernador civil, *Luis M.ª Cabello Lapiedra*.

Recordamos a nuestros socios suscriptores conductores de automóviles destinados al servicio público que a la mayor brevedad posible cumplan el requisito indicado en la disposición citada antes del día 15 de Octubre, fecha en que finaliza el plazo, en evitación de que les sean retirados los carnet de aptitud, con perjuicio de sus intereses.

CÓRDOBA AUTOMOVILISTA, con objeto de dar facilidades a sus adheridos, informará en sus oficinas de los trámites que hay que seguir para el cumplimiento de esta orden.

Los pases de circulación para la próxima feria de otoño

Como recordarán nuestros socios-suscriptores, durante los pasados días de feria de Mayo se cobraba a los automovilistas que no residiesen en esta capital 50 pesetas por los pases de circulación como arbitrio extraordinario impuesto por este municipio.

Nuestro director se ha entrevistado con el alcalde, señor Cruz Conde, para hablarle acerca de los citados pases en la próxima feria de otoño, que se celebrará durante los días 25, 26 y 27 del actual.

El señor Cruz Conde, teniendo en cuenta que esta feria no es de la importancia de la de Nuestra Señora de la Salud, y, por tanto, la recaudación por dicho arbitrio había de ser insignificante, ha dispuesto que no se cobre nada a los automovilistas que visiten nuestra ciudad en los citados días.

Consideramos muy acertada la disposición del alcalde de Córdoba, ya que indiscutiblemente, de haberse cobrado los pases de circulación, hubiera restado la concurrencia de automovilistas a nuestra capital.

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

Talleres LLORT

RADIADORES VILARDELL

Granada, 24.-Tel. 51-23 A

BARCELONA

Fabricación de los radiadores VILARDELL patentados.—Fabricación, reparación y transformación de radiadores de todos los sistemas.—Cambios de nido.—Faros.—Capos.—Bocinas.—Depósitos para Aceite y Bencina, etc., etc.

PERFECCIÓN - RAPIDEZ - ECONOMÍA

SERVICIO ESPECIAL PARA LINEA DE OMNIBUS, CAMIONES Y TAXIS

PEDRO LOPEZ E HIJOS

== BANQUEROS ==

APARTADO NÚM. 14 CORDOBA TELÉFONO NÚM. 34

REPRESENTANTES DEPOSITARIOS

DE LA

Compañía Arrendataria de Tabacos

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.

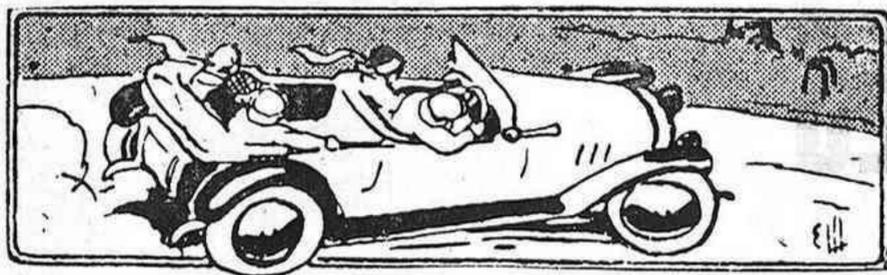
LA CAMPANA

FERRETERIA
CALLE CLAUDIO MARCELO
(esquina a García Lovera)

GRAN SECCIÓN DE CALZADO

ÚLTIMOS MODELOS

PRECIOS REDUCIDOS



NOTICIAS = VARIAS =

El «Garage Valentín» en Cabra

Nuestro estimado amigo don Joaquín Valentín de la Rosa, nos da cuenta de haber abierto al público su nuevo Garage y taller de reparaciones en la calle Sánchez-Guerra, número 28, de la ciudad de Cabra.

Al mismo tiempo, nos participa que cuenta con elementos suficientes para la reparación de toda clase de automóviles, dinamos y magnetos, lo que participamos a los suscriptores de CORDOBA AUTOMOVILISTA.

Deseamos prosperidad en su nuevo negocio al Sr. Valentín.

Automóviles de alquiler

Para viajes paseos, excursiones, etc.—Hudson y Cleveland

Rafael Díaz (Tirantes)

CALLE DOCE DE OCTUBRE CORDOBA
PROLONGACIÓN DEL GRAN CAPITAN

Merecido elogio

Nuestro estimado colega el periódico LA VOZ publica en su número del día 31 de Agosto pasado una interesante información elogian-do la constante labor que realiza el peón cami-nero Antonio Coba, que presta sus servicios en la carretera de Córdoba a Almadén.

La abnegación y celo en el desempeño de su cometido, durante veinticinco años que lleva de servicio, le han hecho acreedor a la consideración de sus jefes y respeto de sus compañeros.

En distintas ocasiones ha sido premiado por el Estado y la Real Sociedad Automovilista Sevillana.

CORDOBA AUTOMOVILISTA envía su felicitación a este honrado obrero y lo tendrá muy presente para los premios que, en su día, otorgue este periódico.

Sin comisión

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.

Enviamos los encargos en la forma que se nos indique.

Gasolina

Advertimos a nuestros suscriptores de fuera de Córdoba, que por nuestro conducto pueden adquirir gasolina de las marcas que acostum-bren 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.

La industria de los automóviles

Durante el mes de Marzo de 1924 se fabricaron 46.826 automóviles, o sea un aumento de 2.826 más que en el mismo mes del año pasado. La fabricación total durante el primer trimestre fué de 143.099 vehículos, contra 100,895 durante el mismo período de 1933.

La exportación de automóviles de los Estados Unidos durante el mes de Febrero fué de 13.329 vehículos, con valor de 9.527.171 pesos comparada con 12.614 coches con valor de pesos 9.104.548 en el mes de Enero. La exportación de camiones fué en cantidad poco menor en el mes de Febrero de 1923, comparada con el mismo mes del año anterior, o sea 1698 camiones contra 1.704. Pero en valor, el de las exportaciones de Febrero de 1924 fué de pesos 1.507.277 contra 1.092.400 en 1923, lo que muestra un importante aumento en el valor a pesar de la pequeña reducción en el número.

ANTONIO JIMÉNEZ DE LA CRUZ

Asesor-Letrado de CORDOBA AUTOMOVILISTA

Estudio: EDUARDO DATO, 5 (antes Madera Alta)

AMORTIGUADORES



Hartford

LOS INDISCUTIBLES

LOS ÚNICOS QUE HACEN PRAC-
TICABLES LOS MALOS CAMINOS

AGENCIA EXCLUSIVA:

M. ARTEMAN, S. EN C.

GARAGE CERVANTES □ AVENIDA DE CERVANTES, 16

CÓRDOBA

Sociedad Anónima SERRALEON

INDUSTRIA, NÚM. 4.—(Cercadilla) CÓRDOBA

STOCK BERGOUGNAN



STOCK BERGOUGNAN

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

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 bo-

las, Accesorios para Automóviles, Suministros para Fábricas y Talleres, Manómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS: **SERRALEON-CÓRDOBA**

HUPMOBILE

EL AUTOMÓVIL DE MAS PRESTIGIO DE LOS DE SU CATEGORIA

Representación exclusiva: **MARIANO SANCHO (S. A.)**

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

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

Ventas al contado y a plazos

Aceites, grasas, neumáticos, accesorios

AUTOMOVILES FIAT

Agentes para Córdoba y su provincia:

GRANDE Y MOLINA HERMANOS

AVENIDA DE CANALEJAS, NÚMERO 23

CÓRDOBA

GRAN GARAGE

*Pensión mensual desde 25 pesetas con
agua y luz.-Cocheras independientes a
40 y 45 pesetas.-Gran stock en pneumá-
ticos, grasas y accesorios de todas clases*

GASOLINA "SHELL" EN BOMBA

Servicio permanente

Teléfono núm. 429

Avenida de Canalejas, 23 (frente a la Plaza de Toros)