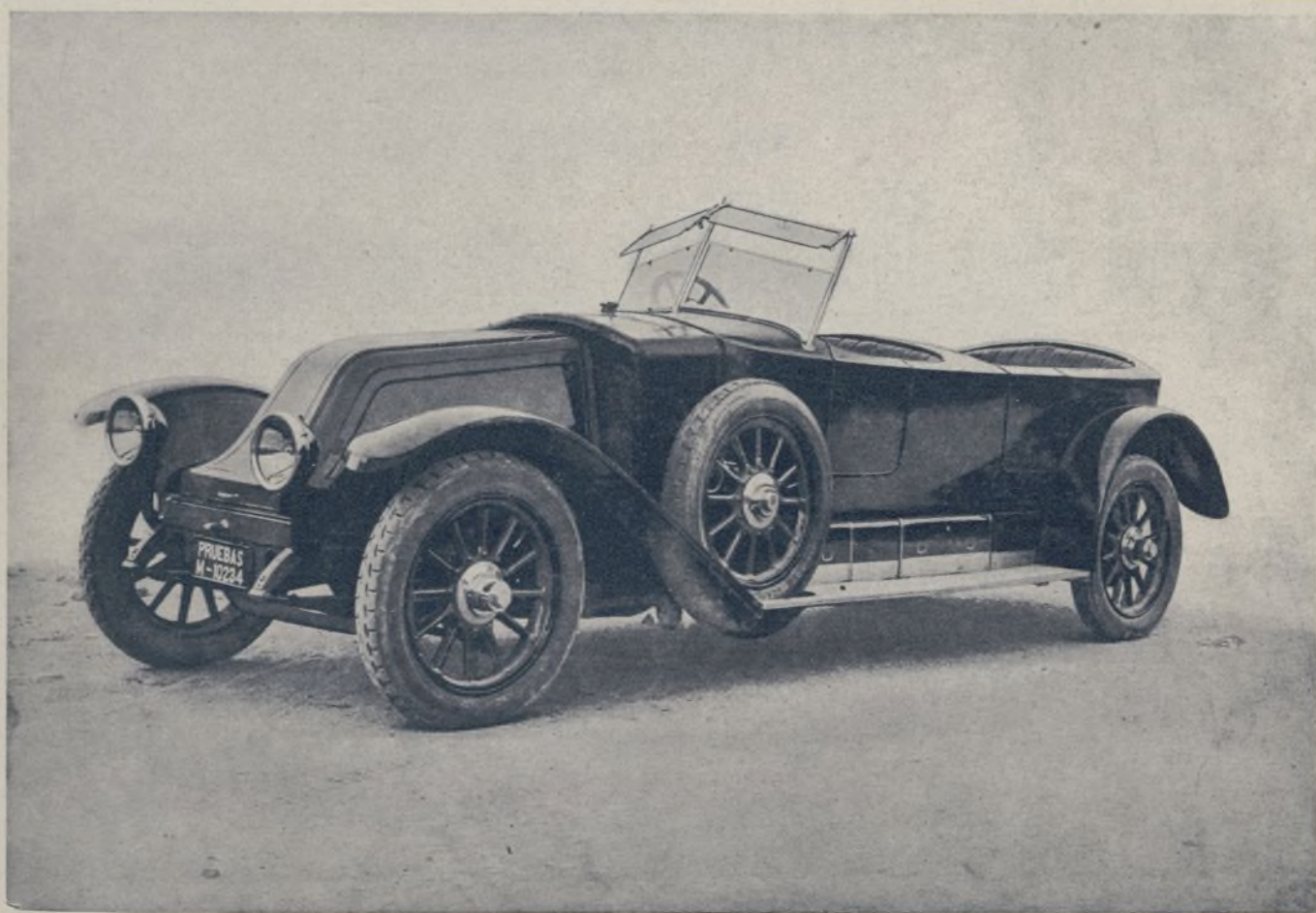




HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



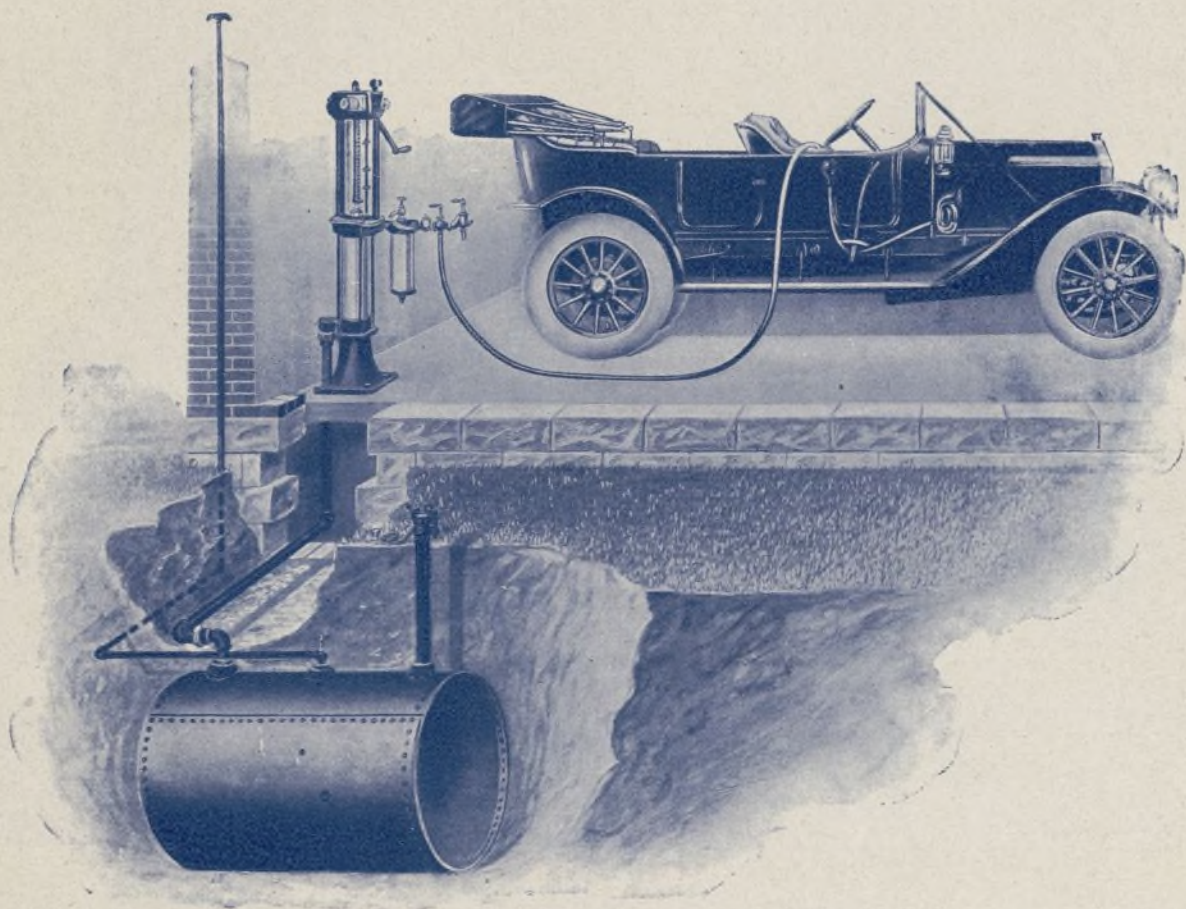
El nuevo 40 HP „RENAULT“

S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID

La gasolina que pasa por un aparato

BOWSER



Pedir Catálogo D

Pida usted en seguida un catálogo á la Casa
S. F. Bowser & C^o. Inc.
5, rue Denis Poisson - PARIS

llega limpia de
agua y de impu-
rezas al depósito
del coche

AUTOMOVILES

P E U G E O T

8 - 10 HP.

Entregas inmediatas

Cuatro cilindros

Ruedas metálicas desmontables

Arranque eléctrico

Dinamo y magneto

Cuatro velocidades y marcha atrás

Alumbrado eléctrico

Representación exclusiva en España:

GONZALO R. PEÑALVER

Génova, 11
MADRID

Paseo de la Castellana, 6 dupdo.

Teléfono S. 607

„L'ANNUAL“

**ANUARIO-DICCIONARIO
UNIVERSAL DE LA
INDUSTRIA AUTOMÓVIL**

FUNDADO EN 1905

Obra de reputación mundial que interesa igualmente y á un tiempo á los Industriales y á los Comerciantes y al gran público

Constructores y comerciantes

de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, „cyclecars“, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motocicletas, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, „sidecars“, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, „voiturettes“, etc., etc.,

del mundo entero

„L'ANNUAL“

222, Boulevard Péreire, PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 francos
(portes aparte)

¡Seamos

Fuertes!

**Manual de Cultura
Física elemental**

Por el Doctor
J. E. RUFFIER

Traducción española de
R. RUIZ FERRY



Los suscriptores á **HERALDO DEPORTIVO** obtendrán en nuestra Administración esta interesante obra (que lleva, además, un cuadro de ejercicios de 1 x 0,35 metros), con un descuento de **DIEZ POR CIENTO**

Precio para el público:
CINCO PESETAS

**HERALDO
DEPORTIVO**

Villalar, 10, bajos Apartado No. 822
MADRID

Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

1^o absoluto
FIAT
TIEMPO: 21 SEGUNDOS
Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

1.º FIAT 501

Precio actual del TORPEDO 501, franco Madrid: Ptas. 14.500

FIAT HISPANIA
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

M A D R I D
TELÉFONO M.-454



NEUMATICOS

DUNLOP

Calle de Buenos Aires, 18
BARCELONA

Sociedad Española DUNLOP (S. A.)

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Claudio Coello, 106
MADRID

Ayuntamiento de Madrid

HERALDO DEPORTIVO



Año VII.—No. 224
5 agosto 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes
Oficinas: VILLALAR, 10—MADRID—TEL. S-1311
Apartado de Correos, 822

| SUSCRIPCIÓN | | | |
|-------------|--------|------------|------------|
| | Madrid | Provincias | Extranjero |
| Semestre. | 8,— | 9,— | 12,— ptas. |
| Año | 15,— | 16,— | 22,— |

CULTURA FISICA

En nuestro estimado colega *El Sol*, (1) ha comenzado á aparecer unas «notas de viaje» que el Doctor Bartrina Costa enviará durante el curso de un viaje de estudio que ha emprendido á Francia, Bélgica, Alemania, etc.

Reproducimos hoy el primero de esos artículos y lo propio haremos con los siguientes:

«Educación y reeducación físicas

I

Euforesis, Capital... Raza

No cabe la menor duda que los progresos de la civilización han proporcionado al hombre mejoras indisputables en su largo camino hacia la perfección; pero los grandes descubrimientos modernos: electricidad, empleo del vapor, etc., etc., han determinado un cambio completo en el modo de vivir de los pueblos, desnaturalizando sus costumbres, su ambiente... La vida humana, cada día más intensamente psíquica y vibrante á consecuencia de la lucha cotidiana por la existencia, ha venido á agravarse más todavía por los efectos fatales de la guerra mundial, cuyo primer acto dejó millares de inválidos en los campos de batalla y centenares de millares de anemiados y tuber-

culosos en las urbes, y cuyo segundo acto que estamos presenciando, la lucha social, política y económica en los pueblos en que hay opinión, cultura, ideales y gobierno, y la lucha vergonzosa, fratricida, además, en aquellos que, como en el nuestro, no hay ni opinión, ni cultura, ni ideales.

Las cifras aterradoras de la mortalidad infantil de nuestro pueblo; las estadísticas de avariosis, alcoholismo, tuberculosis, tifus, paludismo, cáncer, etc., etc., que tantas veces los doctores Cortezo, Francos Rodríguez, Recaséns, Juarros, etc., en sus campañas sanitarias han repetido, nos dan idea, teniendo en cuenta las fatales leyes de la herencia biológica, de la degeneración de nuestra raza. Hasta qué grado nuestra depauperación física se habrá hecho visible, que preocupa altamente á uno de nuestros más grandes políticos. Al lector remito al capítulo «Depauperación de nuestra raza», del libro que sobre «El Ejército y la Política» publica el ex-presidente del Consejo de ministros, señor conde de Romanones, y se verá que no se trata de una afirmación gratuita, sino de una realidad espantosa, única en el mundo civilizado. Y es que por encima de la Humanidad existen leyes de vida universal, principios directores, que regulan sus condiciones de existencia psicosomática. Se ha olvidado aplicar al hombre estas le-

yes, que guían la naturaleza entera. La civilización, y con ella la ciencia, han separado artificialmente al ser humano de su medio natural. La ciencia ha estudiado al hombre como si éste tuviera una existencia independiente, como si él fuera libre de trastornar impunemente su fisiología preestablecida y de vivir sin norma y sin ley. Resultado de ello: nociones falsas sobre lo que realmente es la salud, sobre los orígenes de las enfermedades, sobre los procedimientos de curación real y duradera y, en fin, sobre los medios de renovar los individuos.

Se ha creído que la salud dependía del uso de medicamentos, los más raros y caros; de las precauciones minuciosas contra las menores intemperies, apartamiento del aire de los individuos delicados, de una sobrealimentación, del reposo prolongado, de la maniática preservación de los microbios, figurándose que la enfermedad caía formada del exterior sobre el individuo, especie de terreno neutro é inocente. De aquí el terror al agua pura, al aire, á los rayos solares, á la sobriedad, al microbio anodino y al ejercicio físico; resultado de ello: nuestras generaciones enfermas, timoratas, inconstantes en el trabajo, y siempre bien dispuestas, por comodidad, á creerle como castigo de Dios.

(1) Plana deportiva del 26 de julio.

Jamás la farmacopea se había visto tan exuberante, tan rica en productos diversos, cuya acción de la mayor parte de ellos nos es, en realidad, desconocida, y que de buena fe el médico, tan tranquilo, receta, y el público, confiado, se toma, creyendo el primero poder aliviar y esperando el segundo en la curación de sus males. Y cuántas veces no cede el médico á la incultura del pueblo, recetando casi por imposición, por temor á que no se le considere competente. Es que el médico, á pesar de estar bien orientado, no se siente con fuerzas para hacer respetar su ciencia.

La salud es simplemente la consecuencia de obedecer las leyes que rigen la vida y la evolución humanas; y la enfermedad es siempre el efecto de una infracción, más ó menos lejana, de las leyes vitales y morales de la especie. En efecto, una cuestión domina toda la Medicina, y ésta es la del terreno orgánico, de su conducción normal y de sus resistencias inmanentes. La enfermedad no sale de improviso: se prepara, se incuba durante largo tiempo, y excepto varios casos, quizá discutibles, sólo cuando las defensas quiebran, se desarrollan en nuestro organismo las enfermedades diatélicas, gran número de las microbianas y de las que es tipo clásico la tuberculosis.

Que se sepa que se disminuyen las resistencias y se cultiva la aptitud morbosa nutriéndose de bebidas alcohólicas, de azúcar industrial, abusando de las carnes, consumiendo los productos alimenticios esterilizados, concentrados y desnaturalizados por la industria, y no empleando los alimentos crudos, que son los más vitalizantes. Algunas veces es la insuficiencia de la alimentación ó la mala composición de los menús; pero otras es la fatiga intelectual ó física lo que prepara el terreno para la explosión del mal. Y hoy que, por efecto de la civilización, nuestra vida es, ante todo, cerebral, inquieta, anhelante, obligada á desenvolverse en atmósferas enrarecidas, tóxicas, se van debilitando nuestras energías vitales, si éstas no se han perdido ya en los centros nocturnos de las grandes ur-

bes, donde se rinde un culto desmesurado á Baco, Venus y al indeseable Jorge...

Si cierta falsa civilización nos trajo ventajas incomensurables, no es menos cierto que con ella, ó de ella, han nacido una serie de factores que determinan una gran disminución, tanto de nuestra longevidad, como de nuestro coeficiente vital.

Los pueblos modernos, si quieren resistir y vencer en la lucha, no disponen de otro medio que acercarse más á la vida natural: buscar una compensación al trabajo cerebral, recurriendo á las prácticas de cultura

física; vivir todo el tiempo posible al aire libre, aprovechando á menudo los rayos solares; utilizando más el agua y eligiendo más frecuentemente los alimentos naturales.

Todos los principios contenidos en estos modestos renglones, si han de surtir efecto, exigen á los Poderes públicos un cambio de orientación, radical y general, en materias que incumben á los señores ministros de Instrucción Pública y de Gobernación. Así lo han reconocido y puesto en práctica oficialmente los Gobiernos de otros pueblos.

DR. BARTRINA COSTA

La carrera de automóviles Gran Premio „Peña Rhin“

La organización magnífica que á esta prueba van á darle los valiosos elementos que componen la directiva de la «Peña Rhin» asegura, desde luego, un pleno éxito á esta carrera, que revestirá verdadera solemnidad internacional.

El último «eco» de dicha carrera nos lo da *La Vanguardia*, de Barcelona, que inserta en uno de sus últimos números el siguiente suelto:

«Son interesantísimas las noticias que sobre la inscripción de nuevas marcas que desean participar en esta carrera, se reciben en las oficinas de la «Peña Rhin», donde se trabaja sin descanso contestando innumerables consultas de casas nacionales y extranjeras interesadas por tan extraordinaria manifestación deportiva. Aunque los directores de la «Peña Rhin» guardan la natural reserva sobre marcas y calidad de coches probables, concursantes y otros extremos en orden de organización, hemos podido averiguar los nombres de algunos de estos probables concursantes.

Una nueva y ya importante fábrica nacional, la casa Izaro, parece ser que pondrá dos coches en línea, y en cuanto á casas extranjeras, sabemos que la Fiat, Chiribiri, Imperia de Bélgica y Alfa Romeo, están al habla con los organizadores para la ins-

cripción de sus coches de carreras.

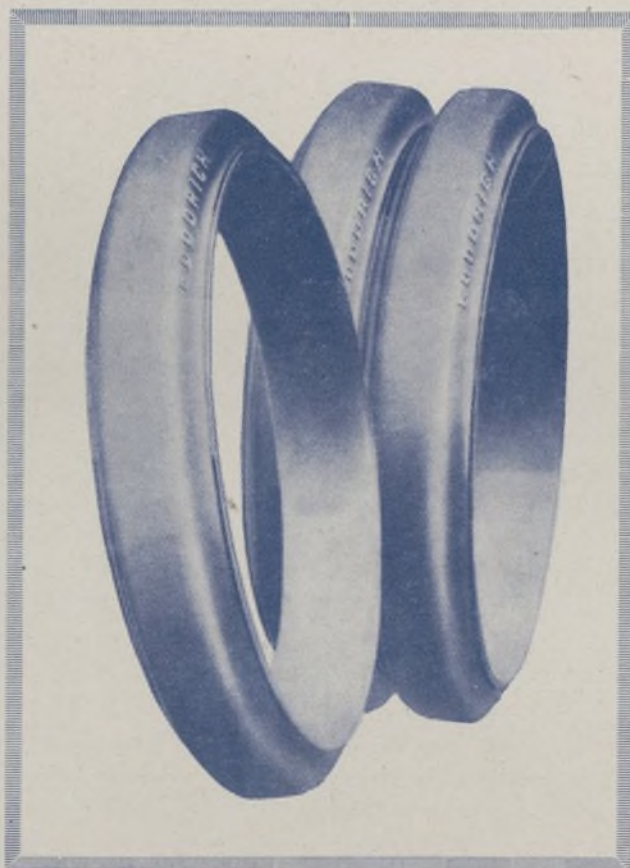
Se trabaja activamente para dejar las carreteras que componen el circuito en condición de verdaderas pistas, lo cual es conseguido gracias al celo desplegado por el Ingeniero jefe de Obras públicas de la provincia, don Blas Sorribas, y por el Ingeniero director de la Mancomunidad de Cataluña, don J. Turell, los cuales, eficazmente secundados por los señores Ingenieros jefes de demarcación, don José María Ortega, quien con toda actividad cuida de la parte correspondiente al Estado, y don José Moreno, quien pone el mayor celo en que al trozo correspondiente á la Mancomunidad no le falte el más pequeño detalle, contribuyen al éxito de la carrera, sin descansar un momento.

Ultimamente han sido conseguidas del ministro de Fomento nuevas consignaciones que permitan atender debidamente los trabajos que se llevan á efecto».

Como se vé, los catalanes tienen más fortuna que nosotros los de «la meseta central» en cuanto á obtener el auxilio del Estado en materia de carreteras.

En las «doce horas» no hubiera venido mal que la dependencia de Obras públicas nos hubiera tomado por catalanes...

El mejor **BANDAJE** al mejor **PRECIO**



B. F. GOODRICH, S. A. E.

CASA CENTRAL:
Plaza Lealtad, 3
M A D R I D
TELÉFONO M-50 20

Capital: 500.000 pesetas

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25

Bosch



La nouvelle
MAGNETO
BOSCH



GRAISSEUR
BOSCH
pour toutes machines



Lumière
et Démarreur
Bosch

Representantes exclusivos para España
F. XAUDARÓ Y Ca
Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º

La vuelta á Francia

El día 25 de julio entró Scieur en París sin que ninguno de sus contrincantes le molestase en su puesto de primero de la clasificación general.

Véanse las últimas fases de esta prueba gigantesca:

Décima tercera etapa: Estrasburgo-Metz (300 kilómetros).

1. Sellier, en 10 h., 8 m., 30 s.; 2. Leenaers; 3. Muller; 4. Coopens; 5. Goethals; 6. Lucotti; 7. Barthélemy; 8. Mottiat; 9. Tiberghien; 10. Heusghem.



Scieur subiendo el Galibier... ¡como los buenos!

Décima cuarta etapa: Metz-Dunkerque (433 kilómetros).

1. Goethals, en 17 h., 40 m., 40 s.

4. Heusghem.
5. Mottiat.
6. Leenaers.

2. Lucotti.
3. Sellier.
4. Tiberghien.
5. Despontin.
6. Mottiat.
7. Heusghem.
8. Scieur.
9. Dhers.
10. Barthélemy.

Ultima etapa: Dunkerque-París (340 kilómetros).

1. Goethals, en 15 h., 25 m., 9 s.

2. Lucotti.
3. Tiberghien.



Vista general del famoso Galibier

7. Despontin.

8. Muller.

9. Ferrara

10. Leroy.

La clasificación general ofrece el siguiente resultado:

1. Scieur, con 221 horas, 50 minutos, 26 segundos.

2. Heusghem, con 222 horas, 9 minutos, 2 segundos.

3. Barthélemy, con 223 horas, 51 minutos, 26 segundos.

4. Lucotti, con 224 horas, 29 minutos, 44 segundos.

5. Tiberghien, con 226 horas, 23 minutos, 45 segundos.

6. Leenaers, con 226 horas, 43 minutos, 49 segundos.

7. Despontin, con 226 horas, 52 minutos, 20 segundos.

8. Leroy, con 229 horas, 46 minutos, 53 segundos.

9. Lambot, con 230 horas, 16 minutos, 51 segundos.

10. Goethals, con 230 horas, 32 minutos, 52 segundos.

Detrás se clasifican por el orden siguiente:

Mottiat, Dhers, Ferrara, Amenc, Muller, Sellier, Collé, Sala, Cecherelli, Meyer, Javaux, Huydsn, Normand, Dorfenille, Raboisson, Deloffre, E. Paul, Roy, Parel, Coppens, Kienlen, Pothier, Roquebert, Constantin, Cento, Kanun, Alpini y Catelan.

Total: 38 corredores, es decir, 8 de primera y 30 de segunda clase.

La clasificación por tiempos es la que regía en esta «Vuelta» pero como son muchos los partidarios de la fórmula de «por puntos», es decir, por suma de lugares de llegada, veamos lo que hubiera dado este sistema de clasificación:

1. Lucotti.

2. Scieur.

3. Heusghem.

4. Barthélemy.



Barthélemy bajando el Galibier

5. Mottiat.

6. Tiberghien.

7. Despontin.



Scieur, vencedor de «La vuelta á Francia»

8. Lambot.

9. Goethals.

10. Leenaers.

Como se ve la cosa cambia por completo de una á otra fórmula.

La velocidad media de este año es ligeramente superior á la de 1920, que fué á su vez la más baja desde 1910, según se puede ver por el siguiente cuadro:

1910. Kilómetros 29,214 por hora.

1911. 27,998 kms. por hora.

1912. 28,236 „ „

1913. 27,625 „ „

1914. 27,094 „ „

1919. 25,324 „ „

1920. 24,240 „ „

1921. 24,900 „ „

Los corredores han ganado, respectivamente, hasta la etapa última, es decir antes de añadir los premios de clasificación general y primas varias:

Mottiat 3.751,25 francos.

Scieur 3.667,91 „

Barthélemy . . 2.735,41 „

Sellier 2.707,50 „

Heusghem . . . 2.576,25 „

Lucotti 2.492,91 „

Leenaers 2.250,— „

Goethals 1.817,91 „

Lambot 1.793,75 „

Bellenger 1.141,66 „

Con sólo examinar esas cifras, que corresponden solamente á los diez primeros clasificados, basta para alejar del pensamiento toda idea de imitar á Desgrange, intentando una «Vuelta á España».

Janer ha enviado á *L'Auto* una carta de gratitud para las personas que, durante su participación en la carrera, le han auxiliado y estimulado.

¿Qué hacemos en España con Janer? Esta pregunta, formulada ya por Bowden en *El Sol*, parece que ha de quedar incontestada.



Dinamos, Faros,
Acumuladores

Baterías especiales para
alumbrado y arranque
eléctrico de automóviles

Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID
Calle de Sagasta, 19

BARCELONA
Balma, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

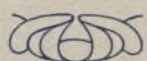
VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

BUJIAS

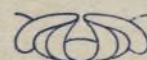
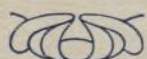
BARDIN

BARDIN



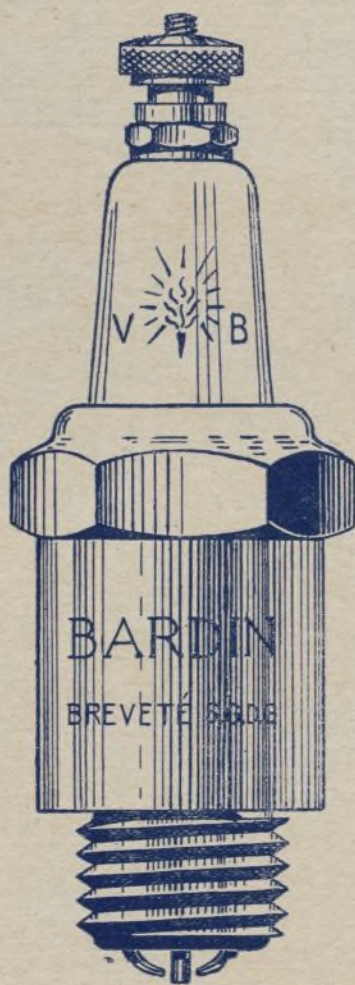
BARDIN

BARDIN



BARDIN

BARDIN



**Agencia exclusiva
para toda España**

E. Tarrida

Claudio Coello, 50

M A D R I D



AUTOMOVILISMO

El Gran Premio de Francia

Un nuevo desencanto deportivo acaban de sufrir los franceses con los resultados de la carrera de Le Mans.

La victoria de «Duesenberg» es, además, mucho más trascendental que la de Dempsey. Afecta á algo que, de día en día, es menos deportivo, puesto que el automovilista de 1921 no es un deportista, sino «el pasajero de un conductor de oficio».

En las primeras líneas de la infor-

mación telegráfica que Faroux enviaba á *L'Auto* momentos después de terminar la carrera, se puede condensar el alcance de la victoria americana. Y conste que, en el caso á que aludimos, donde se habla de victoria americana, no hay que leer derrota francesa, sino derrota europea. Esto, por lo menos, mientras no se demuestre lo contrario, ó mientras no se demuestre que las carreras de automóviles no demuestran nada.

Dice así el telegrama de referencia:

«... lealmente no se puede regatear la victoria y hay que hacer justicia á los constructores americanos. De esta suerte, tendremos que sobrellevar, tal vez durante largo tiempo, el peso de una guerra terrible, que ha desviado á nuestras industrias del camino de las obras fecundas...»

«... cuando estudié el coche ven-



Los coches dispuestos para tomar la salida

cedor dije que su dibujo me parecía perfecto, pero que hallaba inverosímilmente débiles algunas de sus piezas. Lo creía y lo dije: me parecía que estos «Duesenberg» tan rápidos tendrían que sufrir molestias de orden mecánico.

Nada les ha ocurrido, y ello demuestra en forma evidente que la siderurgia americana ha alcanzado progresos considerables...»

He aquí un argumento altamente peligroso si se generaliza al apreciar «cualquier tipo» de coche americano. Pon-gamos en guardia al lector, pues la victoria de «Duesenberg» no puede servir de pabellón de excusa para infinidad de «cosas» ultraoceánicas que no pueden ser tomadas á ciegas en

un país de las condiciones atmosféricas y topográficas de España.

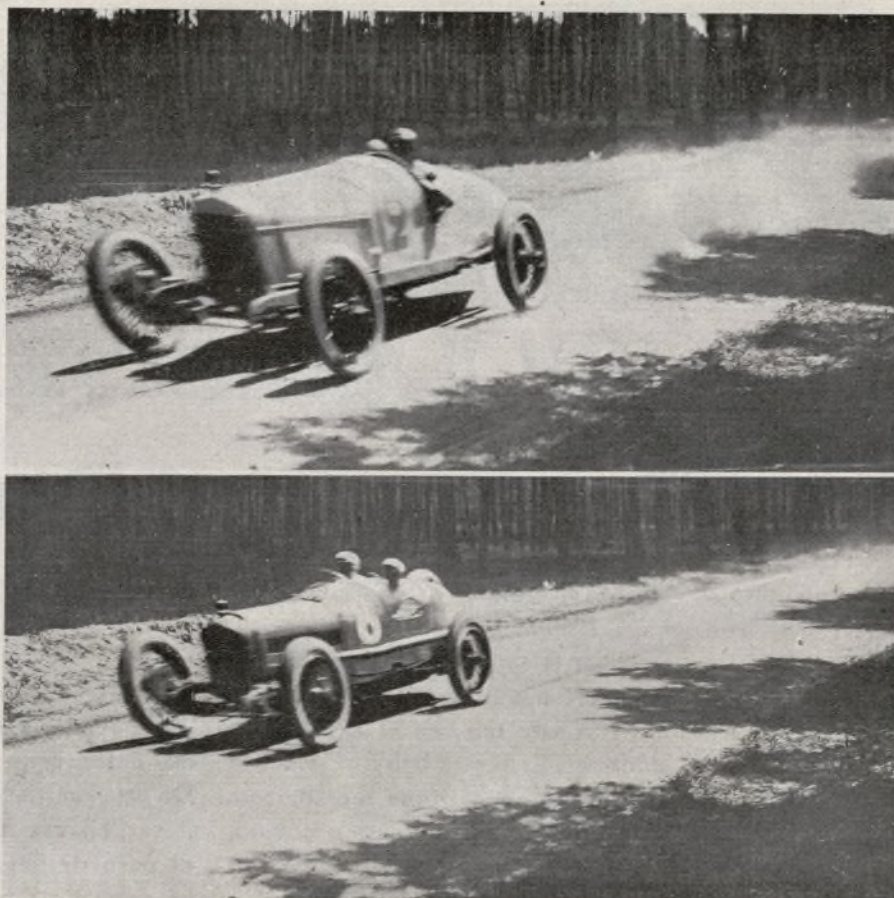
Pero no cabe, tampoco, dejar pasar silenciosamente esa circunstancia, pues Faroux es uno de los contados plumíferos que están *técnicamente* en

condiciones de poder escribir y de poder ser escuchados. Ello da mayor importancia á su impresión primera acerca de la fragilidad de algunas piezas de las que produce la siderurgia americana.

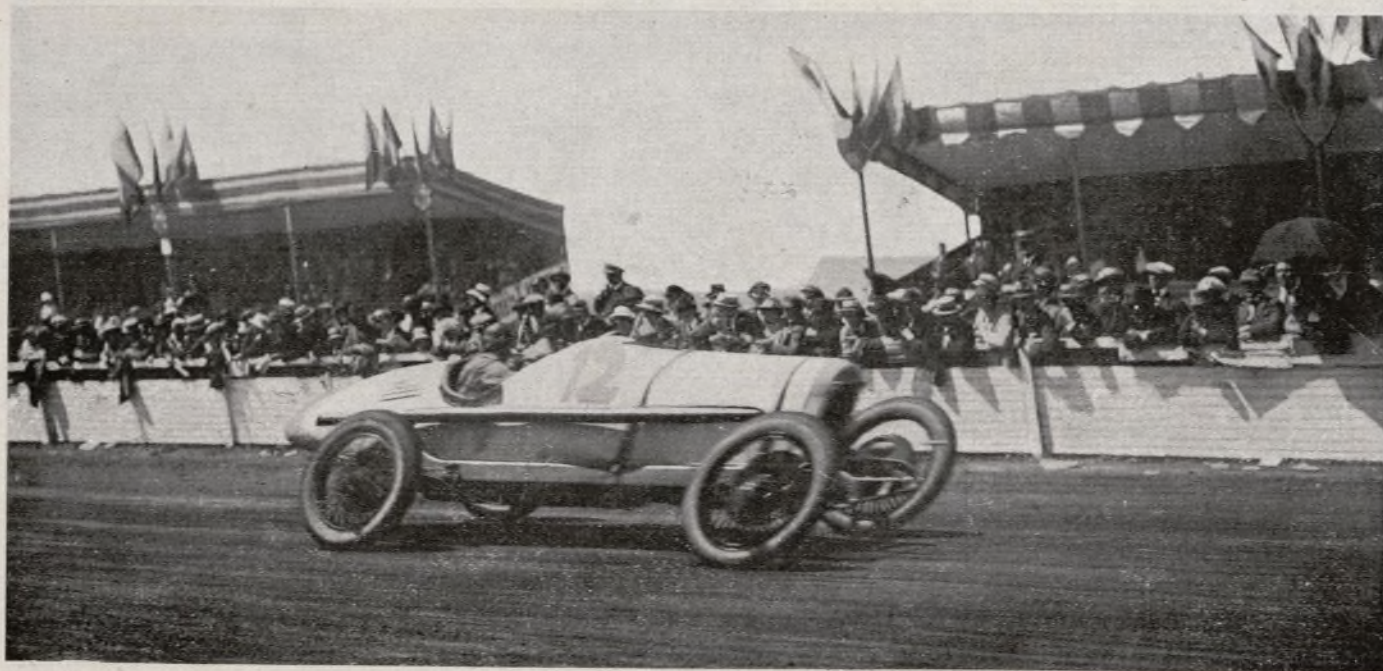
Pero estas columnas no son apropiadas para los tecnicismos, ni quien embozona estas cuartillas tiene títulos científicos para entrar en disquisiciones de esa índole. Después de leer muchos años al propio Faroux y á otros técnicos, es cosa de preguntarse si no es mejor igno-

rar lo que es velocidad lineal, crecimiento de las presiones, régimen angular y velocidad de rotación...

En fin de cuentas, si hemos de creer á estos mismos técnicos, ha de ser preciso que olvidemos hoy lo que



Velocidades comparadas: arriba el «Duesenberg», de Murphy; abajo el «Ballot», de Chassagne
Las dos vistas están tomadas en el mismo lugar



Una idea de la velocidad del vencedor en un paso por las tribunas.

FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE
ACCESORIOS
PARA AUTOMÓVIL

Especialidad en radios para
automóvil; frenos para bicicleta,
y herramientas de todas clases

ECHEVERRÍA Y URAIN

EIBAR (Guipúzcoa)

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

JOSÉ JUNQUERA

MADRID

OLOZAGA, NO. 12

TELEFONO S - 595

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

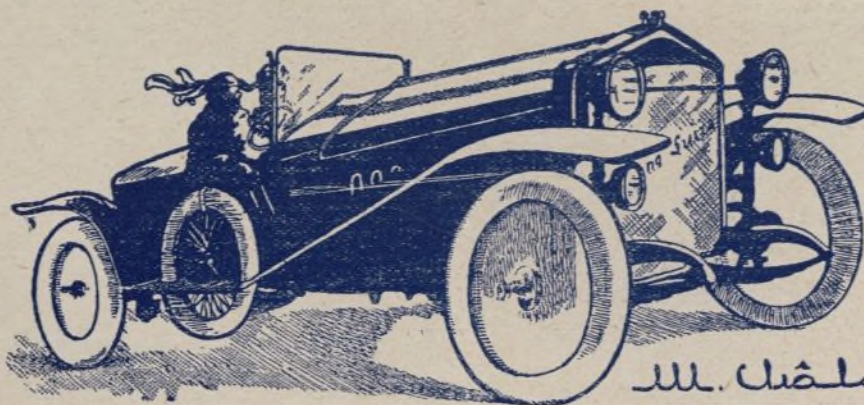


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

Motores Lyon Napier para aviación. - Bujías. - Ruedas. - Neumáticos - Hélices. - Tensores. - Cables de acero. - Cuerdas de piano. - Tirantes de acero "Bruntons". - Telas de globos y aeroplanos. - Barniz "Novavia". - Trajes eléctricos para aviadores. - Acumuladores. - Magnetos. - Tubo de acero estirado en frío, sin soldadura. - Cables de goma, etc.

**ALBERTO AGUILERA, 14
TELÉFONO J-1342**

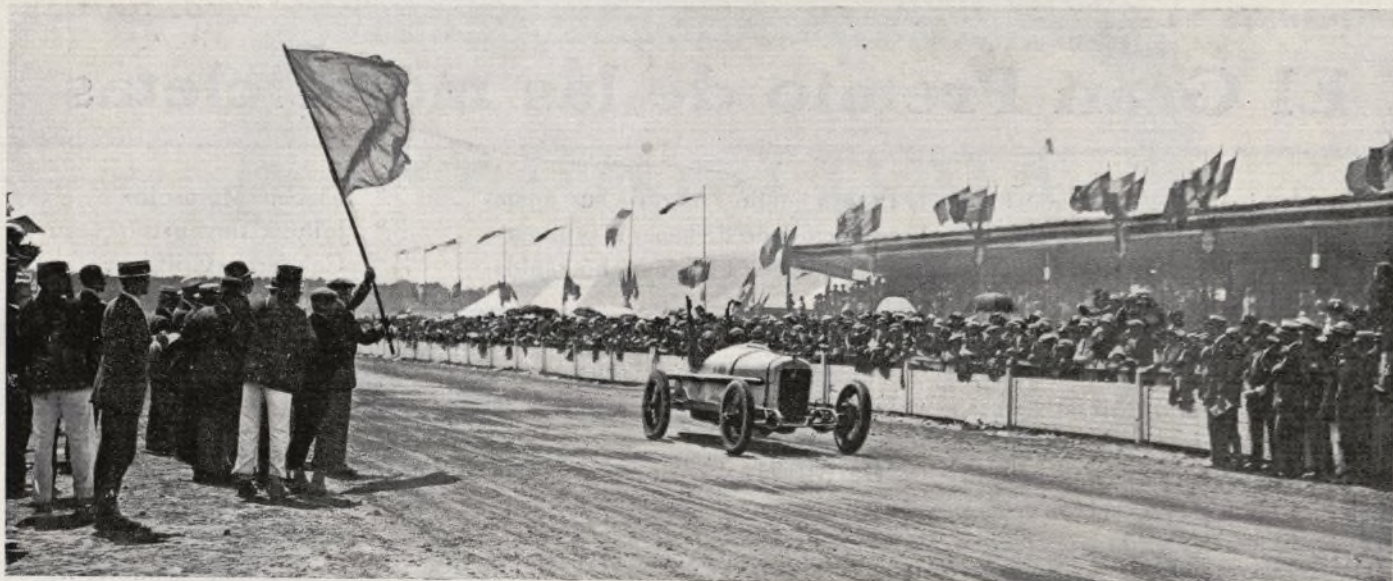
MADRID



**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Hutchinson

Hutchinson



La llegada de Murphy, vencedor

nos dijeron ayer. En otro orden de cosas, vemos cómo el pleito de las cubiertas «sin pestaña» se falla en contra de sus más atrabiliarios enemigos técnicos...

La vida es eso: una serie ininterrumpida de rectificaciones. Y como hemos convenido en que esto es también el progreso, quiere decir que lo mejor es comprar automóvil y no esperar á que el progreso lo haga pasar de moda para venderlo.

EFE

* * *

El lote de coches que tomaron la salida y las horas de hacerlo, fueron como sigue:

9 de la mañana: De Palma, «Ballot», y Mathis, «Mathis».

9 h. y 1 m.: Guinness, «Talbot», y Thomas, «Talbot-Darracq».

9 h., 2 minutos: Guyot, «Duesenberg», y Chassagne, «Ballot».

9 h., 3 minutos: Seegraves, «Talbot», y Murphy, «Duesenberg».

9 h., 4 minutos: Boillot, «Talbot Darracq», y Wagner, «Ballot».

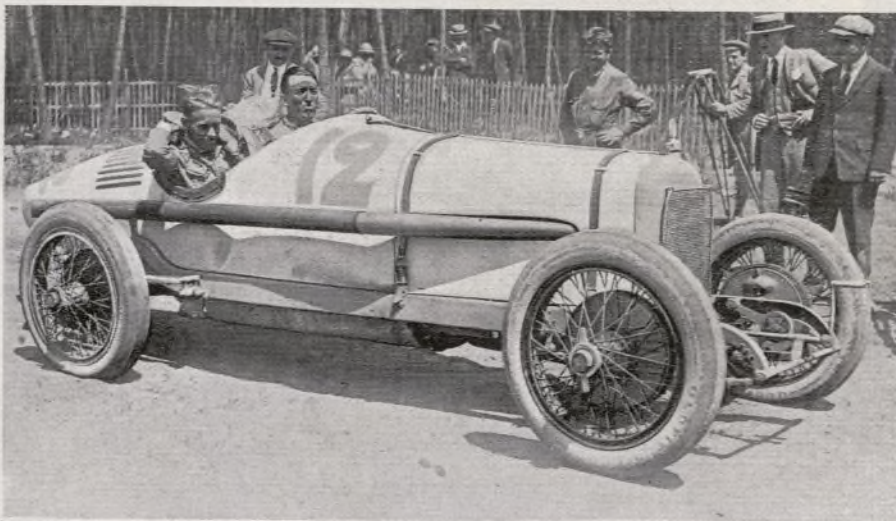
9 h., 5 m.: Boyer, «Duesenberg», y Goux, «Ballot».

9 h., 6 m.: Dubonnet, «Duesenberg».

Las cinco primeras vueltas (kilómetros 17,262 cada una) las cubren los 13 corredores que salieron.

En la sexta, falta Mathis, que se retira porque la colocación de frenos en sus ruedas delanteras reduce el ángulo de giro de su dirección y estorba en los virajes á sus contrincantes, constituyendo, además, un peligro.

Hasta la vuelta 17, inclusive, quedan los 12 corredores anteriores en liza. Pero á la 18 ya hay dos nuevas bajas: Chassagne y Boyer. El primero, que iba en excelente lugar, con 33 segundos de delantera sobre Murphy, sufre la reventadura del depósito de gasolina, producida por una piedra.



Murphy... «¡ritorna vincitor!»

Siguen 10 corredores hasta la vuelta 24, en que es baja Thomas.

Y terminan nueve coches, á saber:

1.º Murphy, que cubre los 517 kilómetros 860 metros en 4 h., 7 m., 11 s., 2/5.

2.º De Palma: 4 h., 22 m., 8 segundos, 1/5.

3.º Goux: 4 h., 28 m., 38 s., 1/5.

4.º Dubonnet: 4 h., 30 m., 19 segundos, 1/5.

5.º Boillot: 4 h., 35 m., 47 s.

6.º Guyot: 4 h., 43 m., 13 s.

7.º Wagner: 4 h., 48 m., 1 s.

8.º Lee Guinness: 5 h., 6 m., 43 s.

9.º Seegraves: 5 h., 8 m., 6 s.

Considerando cada vuelta como si fuera una carrera aislada, tendríamos los siguientes resultados:

Murphy, ganador de las vueltas 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 25; total 18 vueltas.

De Palma, ganador de las vueltas 24, 27, 28 y 30; total: cuatro vueltas:

Boyer, ganador de la 1 y 13.

Goux, ganador de la 26 y 29.

Chassagne, ganador de la 14 y 15.

Dubonnet, ganador de la 11.

Guyot, ganador de la 12.

El Gran Premio de las motocicletas

En el mismo circuito que el de automóviles se corrió el Gran Premio de motos, en Le Mans.

No despertaron igual expectación las motos que los coches, y puede decirse que el público faltó materialmente á esta carrera, á pesar de ser, deportivamente, más interesante.

Como nota curiosa, después de lo que en su día dijimos aquí del cronometraje de las «doce horas», recogemos la crítica que en *L'Auto*, de París, se hace del cronometraje de la carrera en cuestión:

«El cronometraje no dió lugar á ningún error y hemos de hacer notar que es la primera vez, desde 1905, en que ésto ocurre, en pruebas del «Automóvil Club de Francia». Es justo decir que todos los cálculos se hacían bajo la comprobación de un técnico bien conocido, M. Charlot.

Lo único que dejó que desear fué el cuadro de los tiempos. Desde la tercera vuelta, ó más bien desde el término de la segunda, observamos una tardanza de seis á ocho minutos entre el paso del corredor y la aparición en el encerado del tiempo correspondiente. Este retraso pasó á dieciocho minutos al terminar la cuarta vuelta, y en estas condiciones,

la Prensa confió á uno de sus miembros el cuidado de hacer el cronometraje. Entonces todo marchó rápidamente...»

Por lo visto, eso de cronometrar va pasando á ser ciencia infusa en todas partes...

De 310,716 kilómetros constaba el recorrido, y la clasificación ha sido la siguiente:

500 c. c.

- 1.º Bennet, «Sunbeam», en 3 horas, 13 minutos, 24 segundos, 3/5, ó sea á 96,395 por hora.
- 2.º De la Hay, «Sunbeam».
- 3.º Sgonina, «Triumph».
- 4.º Emerson, «Douglas».
- 5.º Perrin, «A. B. C.».
- 6.º Jacquín, «Griffon».
- 7.º Delabre, «Rover».
- 8.º Rolly, «A. B. C.».

350 c. c.

- 1.º Meunier, «Alcyon», en 3 h., 55 m., ó sean 79,332 por hora.
- 2.º Milland, «Alcyon».
- 3.º Harveson, «Douglas».

250 c. c.

- 1.º Vernise, «Ivel's», en 3 h., 44 m., 49 s.; á 69,356 por hora.

- 2.º Clech, «Motosolo»
- 3.º Jolly, «Alcyon».
- 4.º Conderc, «Griffon».
- 5.º Denley, «Velocette».
- 6.º Colombel, «Griffon».

Los no clasificados representan, con relación á los que tomaron la salida, 70 por 100 en la categoría de 500 c. c.; 60 por 100, en 350 c. c., y 50 por 100, en 250 c. c.

A los motoristas españoles ha de hacerles mucha gracia el comentario de Faroux respecto de las motos «fuertes» de este Gran Premio:

«Vería sin desagrado la desaparición, en plazo breve, de la categoría de motos de 500 centímetros cúbicos. Véase más bien á dónde vamos. La «Sunbeam» victoriosa, la de Bennett, ha batido el *record* de la vuelta precisamente en la última de su recorrido, con 10 m., 20 s. y 2/5, es decir, á poco más de 100 de media. Está, pues, fuera de dudas que en llano debe hacer muy cerca de 130, ó sean unos 36 metros por segundo.

Pesa, en orden de marcha, 200 kilos, ó sea una resistencia al rodamiento de cuatro kilogramos, aproximadamente, y á la marcha indicada, una resistencia á la penetración de



Salida de motos en el circuito de Le Mans

NEUMATICOS CONTINENTAL

S. A. E.

CENTRAL:
MADRID
Sagasta, 6



SUCURSAL:
BARCELONA
P.º Gracia, 61

Tienen ya surtido
completo con exis-
tencias importan-
tes de sus famosos

Neumáticos
nervaduras
extrafuerte

y sus bandajes
macizos

cuya superioridad
ha sido de nuevo
contrastada por su
fiel clientela

PASA POR
TODAS PARTES

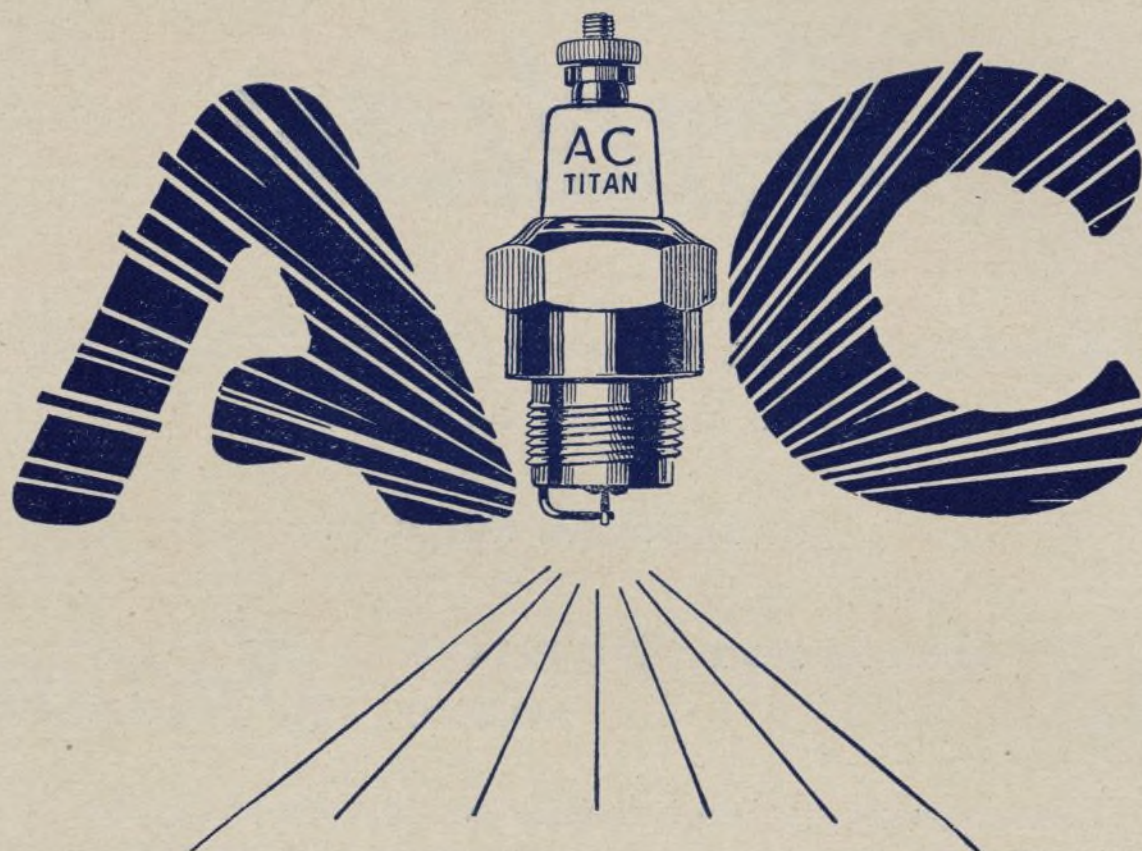


EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid

Las bujías



SON LAS MEJORES

Pedidlas en todas partes

Representante general para España:

LUIS R. VILLAMIL

Alcalá, 62

MADRID

Otro triunfo de las motocicletas

Indian

Carrera de las DOCE HORAS

(10 de Julio de 1921)

CATEGORÍA 750 C. C.

1.^o Baltasar Santos *Indian*
sobre

BATIENDO EL "RECORD" DE 1919 CON LA IN-
MENZA VENTAJA DE 307,636 KILÓMETROS....!!

Realizando en tan dura prueba de
los puertos 683,156 Kilómetros
con una moto de 5 HP, de riguroso
turismo, y venciendo al segundo
por 141 kilómetros 445 metros de
* * * ventaja. * * *

AUTOMOVIL SALON

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Calle de Trafalgar, 52. BARCELONA - Calle de la Paz, 33, VALENCIA

28 kilogramos, ó sea un total de 32 como resistencia al avance. El producto de esta fuerza por la velocidad en metros-segundo es de 1.152 kilográmetros-segundo, ó sea algo más de 15 caballos útiles en la llanta de la rueda motriz. Es, pues, verosímil que el motor «Sunbeam» dé sus buenos 18 caballos. Y yo os pregunto: ¿es ésto razonable?»

Y nosotros decimos al lector: esa máquina, terrible para el buen Faroux, es monocilíndrica, su émbolo tiene 85 por 88...

Dese el lector una vueltecita por «nuestras» motos, y calcule el gesto de terror que pondría el simpático escalpelista parisino si viera que, *así y todo*, las hay que «sudan» en nuestros puertos...

SEGMENTO

* * *

En la «Vida deportiva» de nuestro estimado colega *El Sol*, correspondiente al día 2, leemos lo que sigue:

«Con ocasión de la carrera de doce horas habíanse iniciado conversaciones entre Madrid y Barcelona, conversaciones cuyo resultado esperábamos con ansiedad los que tenemos del motorismo, como de todos los deportes en general, la idea de ver unidos, en unión sincera, á todos los elementos nacionales de valor positivo.

Sabido es que á la hora presente, en la «Unión Internacional de Clubs Motoristas» España está representada por el Club madrileño, constituido por la fusión de dos viejas disidencias perfectamente absurdas.

Por algunas personas, cuya buena fe nos consta, se ha establecido un parangón entre la situación del motorismo y la del automovilismo y aeronáutica.

Sin faltar á esa misma buena fe, se omite la comparación con el fútbol. Omisión y comparaciones son éstas que tenían como exclusivo objeto sostener la teoría de que el Club madrileño, que ostenta con carácter provisional la representación de España en el consorcio motorista internacional, es por este solo hecho «Federación Española de Motorismo».

No es nuestro propósito envenenar esta cuestión. Al contrario, tenemos la satisfacción de haber contribuido con el desinterés que corresponde á facilitar la puesta en comunicación del «Real Moto Club de Cataluña», deportivamente diez veces más importante que el más lucido de los Clubs motoristas de España, con el Club madrileño, pretendiente á la hegemonía motorista de nuestra patria.

Las conversaciones de referencia no han dado el resultado armónico que era de esperar. Lo lamentamos sinceramente, porque las consecuencias de esta inarmonía no pueden ser sino dolorosas.

Por eso, sin querer anticipar juicio, terminamos estas líneas manifestando que, por lo que se refiere al fútbol, no es un secreto para nadie que la Federación Española no es un Club; que por lo que se refiere á la Aeronáutica, en la que sólo existen el «Real Aero Club de España» y el de Cataluña, la creación del segundo fué infinitamente posterior á la del primero, no obstante lo cual, sus relaciones son á tal extremo cordiales, más bien fraternales, que ojalá sirvieran de modelo para todas las entidades deportivas españolas.

El «Real Aero Club de España» llevaba muchos años en la «Federación Aeronáutica Internacional» cuando se fundó, á instancias precisamente de significados elementos suyos, su filial de Barcelona.

Encuanto al Automovilismo, acontece algo muy parecido á lo que ocurre en Aeronáutica. Todos los Clubs españoles son de creación posterior al «Real Automóvil Club de España» y á su afiliación internacional; pero, además, tiene una personalidad oficial que emana de las leyes vigentes.

* * *

Entre los elementos que no participan del criterio adoptado por el «Moto Club de España» en la cuestión que motiva estas líneas, se encuentran D. Emilio Vicente Arche y D. Roberto Aldeanueva, dimisionarios de su Directiva.

Janer y la Vuelta á Francia

Al cerrar el presente número llega á nuestras manos el último aparecido de nuestro colega *Mundo Deportivo*, de Barcelona.

Como fuimos los primeros en pedir á la afición ciclista española una prueba de afecto y admiración para el simpático corredor catalán, nos asociamos al homenaje que se prepara al «rescapé» de la décima quinta «Vuelta á Francia», y transcribimos lo que dice el precitado colega:

«Jaime Janer, ese bambino tan

simpático y tan valiente que acaba de dar una prueba evidente de lo que son capaces nuestros ciclistas, ha regresado á Barcelona y ha tenido la atención de venir á vernos.

Janer nos ha contado una serie de peripecias que le han ocurrido, algunas de las que nosotros habíamos pronosticado que le sucederían durante su largo viaje de Barcelona á París y durante toda la carrera, ya que únicamente iba confiado á la Divina Providencia, que no le ha desamparado.

De la conversación sostenida con Janer se desprende que es una locura dejar ir así, á un muchacho «solo», á correr la prueba más difícil del mundo, pero que no es locura que uno, ó mejor, varios corredores españoles: Janer, Bover, Antón, Otero, etc., etc., participen en la carrera de *L'Auto*, bien preparados al efecto.

Y eso habrá que intentarlo el año próximo, con tiempo, escogiendo un buen «manager», hombre de extraordinaria voluntad (que se encontraría fácilmente), y unas pesetas, á fin de

que lleguen éstas con retraso ó las convierta en primas á otorgar cuando la carrera sea homologada por el director de la carrera.

Janer no viene reventado ni fatigado siquiera: es el mismo Janer que partió para París á las diez de la noche, por carretera, la antevíspera de tomar la salida, á las doce de la noche, en la plaza de la Concordia, habiendo maldormido la noche anterior en el tren.

Janer nos ha suplicado hagamos constar su profundo agradecimiento, por las atenciones que ha merecido, á sus compatriotas de aquí que le han mandado cantidades para que pudiera atender más desahogadamente á su persona; á aquellos otros que le han ayudado durante su larga travesía de París á Grenoble (3.716 kilómetros), algunos de los cuales le enseñaban á su paso lo que decíamos á diario en *La Vanguardia* y muy especialmente al Centro Español de Perpiñán, que le han guardado conside-

raciones que, como aquellas otras, no olvidará nunca.

Por último, nos ha dicho que el año que viene volverá á inscribirse en la «Vuelta á Francia», con ánimo decidido de terminar las quince etapas.

* * *

Convocados por la «U. V. E.» se reunieron anteayer en el local de la misma delegados de distintas entidades de ésta, con objeto de testimoniar á Janer su admiración por su participación en la «Vuelta á Francia», acordándose, en principio, celebrar un banquete popular, y ofrecer á Janer una placa conmemorativa de su participación en la «Vuelta á Francia».

El próximo martes se reunirán de nuevo los delegados de todas las entidades, rogando á cuantos no hayan recibido la invitación ó simpaticen por la idea del homenaje, no dejen de asistir á la reunión.

* * *

Entendemos que el homenaje á Janer no puede, no debe ser, una cosa exclusivamente barcelonesa.

Claro está que si la «Unión Velocipédica Española» toma la iniciativa, hará extensiva su llamada á todos los ciclistas españoles.

Por si así no fuera queremos reiterar el deseo de HERALDO DEPORTIVO de participar en ese homenaje.

Cuando en Madrid, por iniciativa de Fernando Salvadores se trató de enviar un equipo á la «Vuelta á Francia», fuimos inmediatamente con nuestro modesto óbolo á la suscripción abierta para costear sus gastos.

Nos parece que, aparte el homenaje *personal* á Jaime Janer, el mejor testimonio que pudiera ofrecérsele sería abrir inmediatamente una suscripción nacional para reunir fondos para el equipo español en la décimosexta «Vuelta á Francia».

Sería el medio más práctico de asegurar la asistencia de un grupo de españoles á la referida carrera.

FOTOGRAFIA

La «Agrupación Deportiva Ferroviaria» celebrará en 1.º de octubre de 1921 un Concurso y Exposición de Fotografía Artística con el tema: «España, sus tipos y costumbres, sus monumentos y sus paisajes».

Las fotografías, cualquiera que sea el procedimiento que se emplee para la impresión, habrán de ir tiradas sobre papel y montadas sobre cartulina; y respecto al tamaño de la prueba habrá de estar su lado menor comprendido entre 12 y 24 centímetros y su lado mayor comprendido entre 12 y 30 centímetros (sin comprender el margen).

Las obras se entregarán en el domicilio social (Salud, 13), en la Secretaría, antes de las ocho de la noche del día 15 de septiembre de 1921, y deberán llevar en sitio bien visible: el nombre del autor, título del cuadro y pueblo y provincia en donde está obtenida la fotografía. Al hacer entrega de las obras el concursante ó su mandatario, recibirá un resguardo

en el que se hará constar las obras presentadas por él y á su vez firmará su completa conformidad con las presentes bases.

Las obras se clasificarán en tres secciones, que corresponden á cada uno de los tres epígrafes que figuran en el tema, á saber:

- 1.ª Tipos y costumbres.
- 2.ª Monumentos; y
- 3.ª Paisajes.

Se concederán tres premios en cada sección y cuantas menciones honoríficas estime justo el Jurado; y el premio de honor, que concede Su Majestad el Rey, se otorgará al que presente la mejor colección de obras, siempre que en ella figuren de las tres secciones.

El Jurado estará formado por un fotógrafo profesional y un aficionado, ambos de reconocida autoridad, que hayan obtenido premios en concursos de importancia, y actuarán de Presidente y Secretario, respectivamente, los que lo sean de la «Agrupación

Deportiva Ferroviaria».

El Jurado, constituido en la forma que se expresa en la base anterior, tendrá á su cargo el examen, admisión y calificación de los trabajos presentados, su colocación en el local de la Exposición y la resolución de cuantas cuestiones y dudas se susciten, siendo sus fallos inapelables.

Bajo ningún pretexto podrá retirarse obra presentada hasta después de clausurada la Exposición. Las obras premiadas y mencionadas quedarán de propiedad de la «Agrupación Deportiva Ferroviaria» y podrá hacer de ellas el uso que tenga por conveniente; las restantes se devolverán, mediante la presentación del resguardo, dentro de los quince días siguientes al de la clausura de la Exposición, sin que la Sociedad responda de las que no sean retiradas por sus presentadores dentro del plazo referido.

La Sociedad no responde del deterioro ó extravío de las obras en caso de fuerza mayor.

NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

DOS ARTICULOS

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,
DE CALIDAD INMEJORABLE,
DE RESULTADOS INCOMPARABLES,
DE PRECIOS VENTAJOSÍSIMOS

Una sola comparación
de ambos artículos con
cualquiera análogo de
los de más fama mun-
dial, convencerá com-
pletamente * * * *

Hoy se fabrican tanto
los neumáticos "R. S."
como los macizos "DEL-
TA" con la maquinaria
más perfeccionada co-
nocida * * * *

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

VALENCIA
Lauria, 9

BARCELONA
Princesa, 61

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4

Alfonso
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6
Teléfono 2869-Madrid

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los
mismos, faros, fa-
roles, bocinas, ale-
tas, etc.

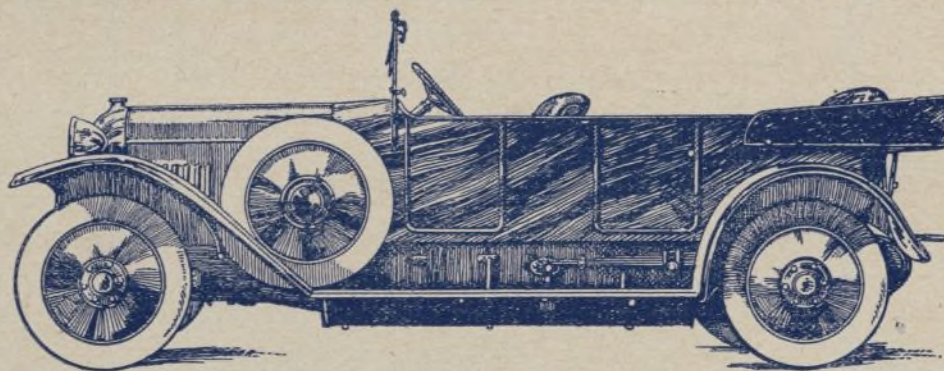


Equipos completos
de radiadores, de-
pósitos y accesorios
para aviación.

MADRID: Calle de Monteleón, 28 - Teléfono J. 835
BARCELONA: Gran Vía Diagonal, 458 - Teléfono G. 788

Roche-Schneider

El automóvil europeo de calidad



Leoncio Garnier
Miracruz, 9

SAN SEBASTIÁN

SE SOLICITA AGENTES EN LAS DEMÁS REGIONES



SUBAGENCIAS

Garnier-Brenes: Fernando VI, 12 - Madrid.
Cataluña.
G. Bigas: Lauria, 119.-Barcelona Valencia.
Aragón.
Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla
(Provincias andaluzas).

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

Director propietario:

RICARDO RUIZ FERRY

Villalar, 10

Teléfono S. 13 11
Apartado de correos 822

Madrid

TALLERES

TIPOGRÁFICOS

STAMPA

Calle de Villalar, 10
Teléfono S. 13 11
MADRID

LA BICICLETA VOLANTE



Poulain dirigiéndose á la pista de ensayos

Insistiendo en sus repetidos intentos, el famoso corredor francés Gabriel Poulain (piloto de aeroplano por añadidura) acaba de ganar el premio establecido, por M. Robert Peugeot, para la bicicleta provista de alas que efectuase un vuelo, sin más motor que el esfuerzo humano de su jinete, de más de diez metros de longitud.

Nuestras fotografías reproducen este interesante experimento, llevado á cabo en París, en Lonchamp, y homologado oficialmente.

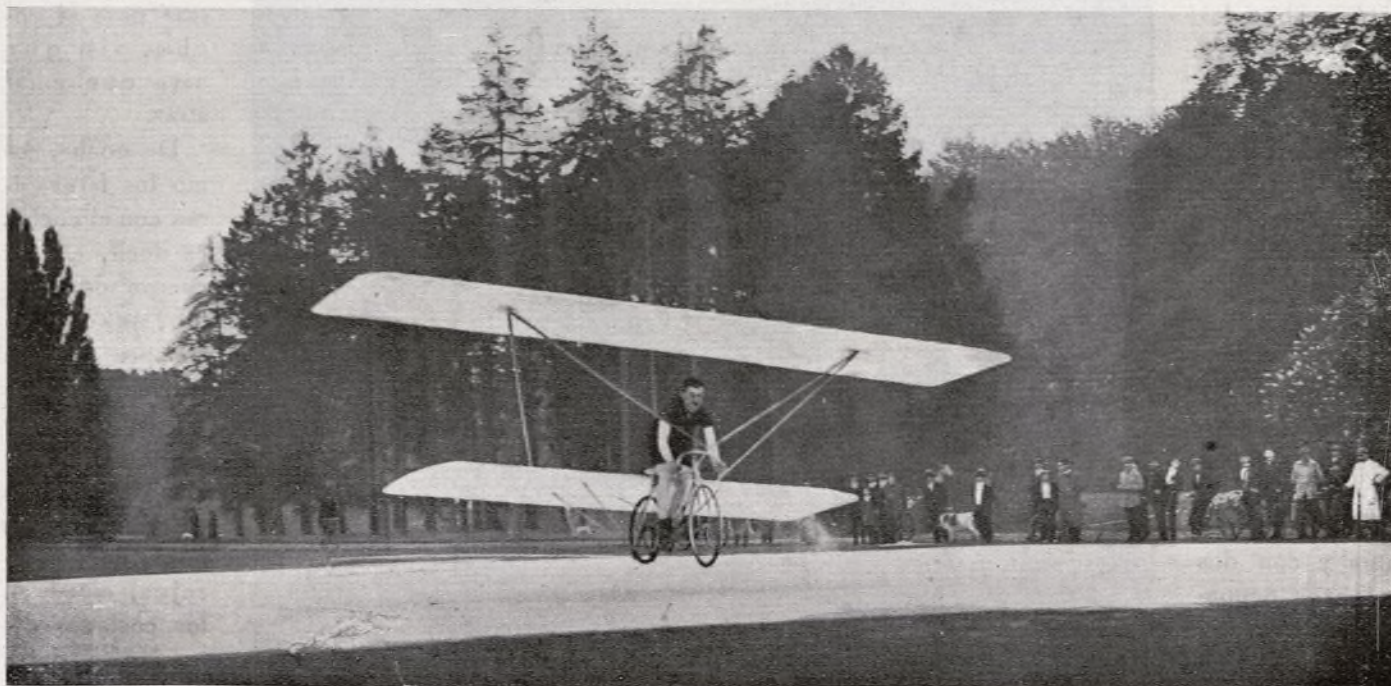
No se trata de un vuelo de casualidad, pues durante los ensayos oficiales Poulain efectuó los siguientes vuelos:

| | | | |
|-------|----------|--------|------------|
| 11,98 | metros á | 1,50 | de altura. |
| 11,59 | » | á 1,20 | » |
| 11,72 | » | á 1,50 | » |
| 12,30 | » | á 1,20 | » |

El creador de este premio del decámetro, M. Peugeot, después de entregar los 10.000 francos ofrecidos, ha anunciado un nuevo premio de 20.000, cuyas condiciones se ignoran.



Poulain después de su éxito



Poulain gana el premio «Peugeot» con un vuelo de más de diez metros



AUTOMOVIL ORIGINAL



Un ingeniero francés, Marcel Leyat, fué el inventor del primer coche-cillo de tracción aérea.

Sus primeros ensayos datan de 1913, época en que abandonaba la Aviación para entregarse á los estudios de su proyecto.

El autor de esta aplicación es también el dibujante de su propia hélice.

La protección exterior de ésta impide, de un modo absoluto, el peligro de accidente en caso de rotura de sus palas, cosa realmente difícil además.

El aire producido por la hélice no es molesto para nadie, ni para el transeunte, ni para el conductor.

Naturalmente, en este coche el cambio de velocidad no existe, como no existen tampoco embrague, ni *cardam*, ni diferencial...

La dirección actúa sobre las ruedas traseras y el freno sobre las cuatro.

Su peso total es de 250 kilogramos y el motor es un 6-8 caballos, tres cilindros, en trozo de estrella, refrigerados por aire y con un consumo de cinco litros por 100 kilómetros, á 80 por hora y con dos asientos ocupados...

El vehículo va provisto de alumbrado eléctrico y

su gasto en neumáticos es nulo, pues, no llevando ruedas motrices, las gomas no tienen sino el uso normal de ruedas delanteras.

Por la facilidad con que puede

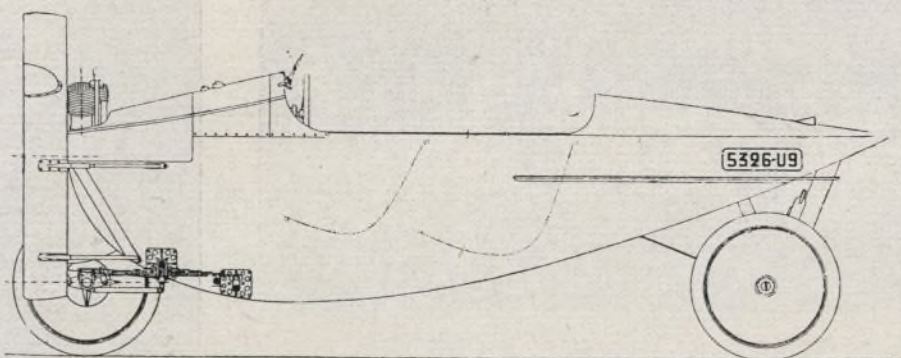
El autor asegura que este coche-cillo sube mejor las cuestas que los de tipo corriente; pero, además, caso de que el terreno sea sumamente difícil, el conductor puede apearse y llevar el vehículo de la mano *sin parar el motor*, pues por la disposición del volante y de los mandos se puede cuidar de todo ello marchando al lado del coche.

Esto ha sido previsto para el uso del vehículo en las colonias, al objeto de que la calidad de los caminos no pueda ser obstáculo insuperable.

La dirección sobre el tren trasero ofrece varias ventajas, siendo las más importantes una mayor facilidad para ajustar la línea de ruedas delanteras

á la forma del camino que se sigue; en efecto: «donde pasan las ruedas delanteras» pasa el coche, sin que haya que mirar atrás.

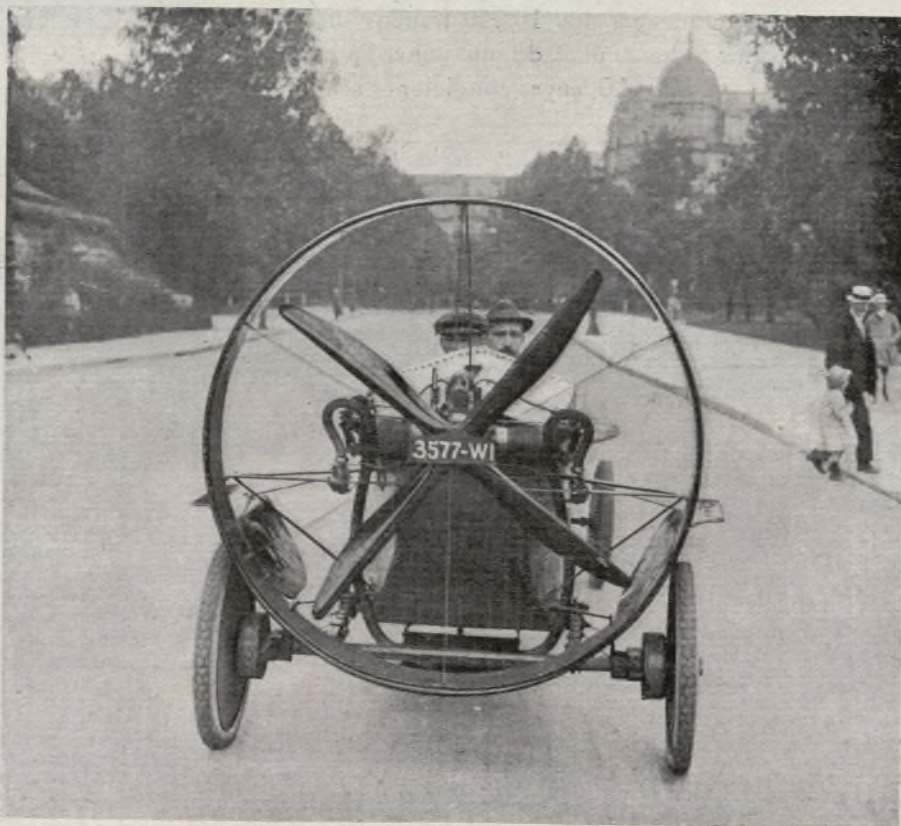
De noche, como los faros giran con el coche, es decir, con el cuerpo del mismo, la luz va siempre dirigida convenientemente, al contrario de lo que ocurre con los coches corrientes, cuyos faros, en los virajes, alumbran los costados del camino y dejan éste completamente á oscuras.



Corte esquemático del «Leyat»

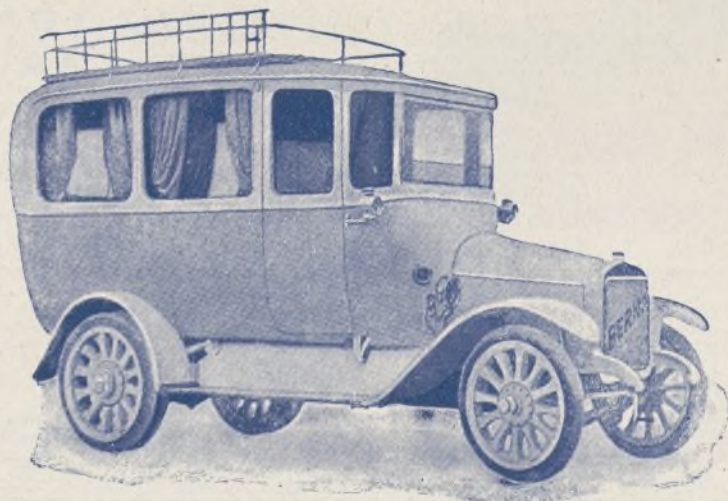
moverse á mano, no lleva mecanismo de marcha atrás, que resulta absolutamente innecesario.

Existe en la actualidad una burda imitación del cochecito «Leyat», y prevenimos á nuestros lectores para que no se dejen sorprender por apariencias externas de semejanza.



Uno de los cochecillos «Leyat» en servicio en París

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:

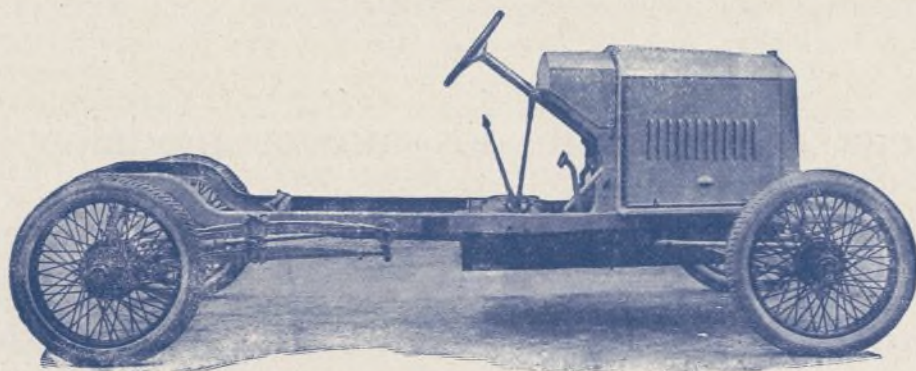
Gonzalo R. Peñalver

P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID



Automóviles ESPAÑA

FABRICA
NACIONAL

F. BATLLÓ, S. en C.

CHASSIS
8/10 HP.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA



Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

Castelló, 41
MADRID

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

Un amigo menos...

Con profundo dolor hemos recibido la triste nueva.

En pasados números recogíamos iniciativas y observaciones atinadísimas del veterano automovilista Julio Rasson...

Hoy lloramos su muerte, acaecida en condiciones verdaderamente extraordinarias. Rasson, el poseedor del permiso número uno de conductor de automóviles en Madrid, el que trajo el primer triciclo automóvil, y lo trajo por carretera desde París, el que ayudó eficazmente al también llorado Conde de Peñalver á formar el primer grupo de buenos aficionados al volante, ha perecido en un acciden-

te de automóvil. ¡Y qué accidente!

Regresaba nuestro amigo de un viaje de propaganda hecho en automóvil, pero solo á bordo, emprendido varios meses antes y en cuyo itinerario había recorrido España entera, trasladándose luego á Argelia y Túnez.

Ya en Francia, próximo al término de su dilatado viaje, Julio Rasson, seguramente fatigado (á pesar de su atlética complexión) por el considerable esfuerzo que representa una caminata de la índole de ésta, haciéndoselo todo él solo, almorzó en un pueblecillo y reanudó su marcha con propósito de llegar á París en las primeras horas de la tarde.

Sabido es que el sofocante calor de este verano hace en Francia iguales estragos que aquí. Rasson viajaba con la cabeza descubierta; y se supone que el calor, actuando en plena digestión, hubo de producirle una congestión.

El hecho tristísimo es que el coche volcado y el conductor exánime fueron hallados, á las dos de la tarde, en una cuneta...

Descanse en paz el leal amigo y lloremos con su pérdida la de un gran propagandista de las bellezas de España, un estusiasta hispanófilo y un hombre bueno.

Reciban su hermano y la Casa Talbot-Darracq (de cuya marca se ocupaba el malogrado amigo) nuestro sincero pésame, extensivo al representante de esos coches y también amigo común don José M.^a Manresa.

MOTORISMO

Los Seis Días de Suiza

La «Unión Motociclista Suiza» ha organizado esta gigantesca prueba, por delegación de la «F. I.»

En el estupendo programa que con tal motivo ha editado la «Unión Motorista Suiza» expone la «fórmula» de esta prueba en los siguientes términos:

«Una máquina pilotada por un conductor resistente debe, sin desfallecimiento alguno serio, marchar durante seis días consecutivos y cubrir cada día un recorrido de 250 á 350 kilómetros, con una marcha comprobada cada 25 ó 30 kilómetros. La «media» de marcha exigida es de 30 kilómetros, rebajada en algunos casos á 20 por hora, y aun á menos de esta cifra en algunos tremendos recorridos de montaña.

Cada día tiene un duro programa que realizar: los recorridos de montaña son numerosos; los puertos que hay que vencer tienen 10, 15, 20 y hasta 30 kilómetros de recorrido, con diferencias de altitud que alcanzan, á veces, 1.000 y 2.000 metros. Pero, salvo contados trozos, las carreteras son buenas y están bien cui-

dadas. Los desniveles se acercan al 15 por 100 y ciertos recorridos, breves, señalados á los competidores, deben hacerse sin que el corredor pueda apearse de su máquina, si quiere evitar una penalidad.

El último día, cuando las máquinas estén fatigadas por 1.600 kilómetros de marcha, se les somete á una prueba en cuesta, en la que los concursantes son penalizados con un punto por cada diez segundos de diferencia con el tiempo del vencedor de su categoría.

Por último, á pocos kilómetros del final de la carrera, las máquinas deben hacer un «kilómetro lanzado» en un tiempo mínimo fijado para cada categoría.

El concurso tiene penalidades para cada vez que se cambien piezas, y terminada la prueba las máquinas serán examinadas por el Jurado para dictaminar sobre el estado en que se hallan. A este Jurado pueden agregar representantes oficiales de las Federaciones nacionales con equipo inscripto.

Respecto de la organización, la

«Unión Motorista Suiza» ha pensado interesar más á las gentes de los lugares del recorrido, eligiendo un itinerario que constituye la mayor travesía del territorio suizo que puede combinarse.

La «U. M. S.» y sus Clubs se encargan de todos los detalles de aprovisionamientos, hoteles, transportes de equipajes, etc.

El corredor sale de Ginebra con su máquina, y hasta el sexto día no tiene ya que preocuparse más que de su marcha por la carretera. En los lugares convenientes hallará aceite, bencina, neumáticos y á mediodía una comida sustanciosa, preparada en el Jurado fijo.

Por la noche, á la llegada á la etapa, le acompañarán al parque cerrado, donde quedará su máquina alojada, y le llevarán al hotel donde su hospedaje esté previsto; allí encontrará, en una habitación reservada de antemano, sus equipajes de mano, que habrán sido transportados por los organizadores desde el hotel de la víspera al del día siguiente. Este servicio será objeto de una tasa especial razonable.

Los precios de los hoteles variarán según las localidades; pero oscilarán entre 20 y 25 francos diarios los gastos totales de hospedaje y comidas del día.

El itinerario es el siguiente:

PRIMER DÍA.—*Etapa núm. 1:* Ginebra-Vallorbe, 89 kilómetros.—Ginebra, 0 kilómetros 380 metros; Saint-Cergue, 37-104; La Saint-George, 57 kilómetros; Col du Marchairuz, 1-450; Le Brassus, 68-103; Vallorbe, 89-764.

Etapa núm. 2: Vallorbe-Chaux de Fons, 121 kilómetros.—Vallorbe, 0-764; Baulnes, 18-646; Col de l'Aignillon, 1-287; Col des Etroits, 36-115; Les Varrières, 53-945; Les Pons de Martel, 82-101; Colombier, 96-460; Malvillières, 106-843; Vue des Alpes, 1-289; Chaux de Fons, 121-100.

SEGUNDO DÍA.—*Etapa núm. 3:* Chaux de Fonds-Moutier, 130 kilómetros.—Chaux de Fonds, 0-100; Saignelégier, 26-887; Soubey, 45-478; Saint-Ursanne, 59-449; Sur la Croix, 0-792; Porrentruy, 72-441; Les Rangiers, 0-850; Delémot, 101-428; Pichoux, 118-800; Moutier, 130-534.

Etapa núm. 4: Moutier-Bâle, 122 kilómetros.—Moutier, 0-531; Col de Stierenberg, 10-120; Soleure, 27-450;

Corcelles, 42-691; Mümliswil, 71-559; Col du Barschwang, 1-000; Laufen, 94-359; Bâle, 122-300.

TERCER DÍA.—*Etapa núm. 5:* Bâle-Laufen (Chute du Rhin), 164 kilómetros.—Bâle, 0-300; Waldenbourg, 36-540; Aarau, 66-388; Baden, 96-388; Kloten, 121-442; Winterthur, 138-440; Gr. Anrelingen, 151-390; Laufen, 164-415.

Etapa núm. 6: Laufen-Zurich, 178 kilómetros.—Laufen, 0-415; Berlingen, 36-402; Weinfelden, 52-423; Saint-Gall, 87-642; Mogelsberg, 11-674; Hultegg, 129-955; Ob. Wetikon, 154-547; Zurich, 178-500.

CUARTO DÍA.—*Etapa núm. 7:* Zurich-Altdorf, 145 kilómetros.—Zurich, 0-450; Hausen, 19-617; Pfäfers, 46-418; Nieder Urnen, 71-430; Linthal, 98-664; Col du Klausen, 121-195; Hôtel du Klausen, 121-176; Altdorf, 145-490.

Etapa núm. 8: Altdorf-Lugano, 155 kilómetros.—Altdorf, 0-490; Andermatt, 34-145; Hospice du Saint-Gothard, 50-209; Airolo, 63-117; Ponti di Biasca, 101-345; Bellinzona, 122-231; Lugano, 155-280.

QUINTO DÍA.—*Etapa núm. 9:* Lugano-Metringen, 182 kilómetros.—

Lugano, 0-280; Bellinzona, 3-231; Blasca, 53-339; Airolo, 92-117; Hospice du Saint Gothard, 105-209; Hospental, 118-148; Col de la Furka, 135-243; Gletsch, 144-178; Col du Grimsel, 2-165; Metringen, 182-602.

Etapa núm. 10: Metringen-Fribourg, 138 kilómetros.—Metingen, 0-602; Brienz, 17-570; Interlaken, 34-565; Thoun, 58-563; Berna, 86-550; Riffenmant, 114-117; Fribourg, 138-658.

SEXTO DÍA.—*Etapa núm. 11:* Fribourg (Bourguignon)-Bulle, 165 kilómetros.—Fribourg, 0-658; Croisée de Broc, 36-730; Bellegarde (salida de la carrera en cuesta del Bruch), 47-923; Col du Bruch, 1-511; Reidenbach, 65-840; Saanen, 86-102; Col du Pilon, 1-559; Croisée du Sepey, 119-113; Col des Mosse, 1-448; Bulle, 165-780.

Etapa núm. 12: Bulle-Ginebra, 163-500 kilómetros.—Bulle, 0-160; Croisée Blonay, 28-924; Col de Sonloup, 1-161; Montreux, 43-375; Ouchy, 70-416; Nyon, 108-385; Chambésy, 126-385; Bifurcación ruta de Chancy, 148-874 (carrera del kilómetro lanzado, poco después del control); Ginebra, 163-880.

BOXEO

(Conclusión)

Méjico

1896. Bob Fitzimmons, vence á Peter Mahr.

Estados Unidos

1897. Bob Fitzimmons, vence á James J. Corbett.

1899. James J. Jeffries, vence á Bob Fitzimmons.

1899. James J. Jeffries, vence á Thomas J. Sharkey.

1902. James J. Jeffries, vence á Bob Fitzimmons, por *knock-out*.

1903. James J. Jeffries, vence á James J. Corbett.

1904. James J. Jeffries, vence, por *knock-out* á Jack Munroe.

1905. Retirado Jeffries del bo-

xeo, Marvin Hart vence á Jack Root.

El propio Jeffries, que arbitra este *match*, declara su sucesor á Hart.

1905. Jack O'Brien, vence á Bob Fitzimmons.

1906. Tommy Burns, vence á Marvin Hart.

1907. Tommy Burns, vence á Jack O'Brien.

1907. Tommy Burns vence á Bill Squires.

Inglaterra

1907. Tommy Burns vence á Gunnar Moir.

Australia

1908. Jack Johnson, vence á Tom-

my Burns en Sydney (combate suspendido por la Policía).

Estados Unidos

1910. Jack Johnson, vence, por *knock-out*, á Jim Jeffries en Reno.

1912. Jack Johnson, vence, por *knock-out*, á Jim Flynn en Las Vegas.

Cuba

1915. Jess Willard vence, á Jack Johnson, por *knock-out*, en Habana.

Estados Unidos

1919. Jack Dempsey II, vence á Jess Willard, por *knock-out*, en Toledo.

1921. Jack Dempsey II, vence á Georges Carpentier, por *knock-out*, en Jersey-City.

En 1921, como en 1919,

LA CARRERA DE DOCE HORAS

ha sido una victoria completa y definitiva para las

Harley-Davidson

Que obtienen en la prueba celebrada
el 10 JULIO 1921 los siguientes puestos:

Motos solas, 1.000 c. c.

- 1.º Eduardo Landa, con HARLEY-DAVIDSON
- 2.º Manuel Fuentes, con HARLEY-DAVIDSON
- 3.º Víctor Landa, con HARLEY-DAVIDSON
- 4.º Zacarías Mateo, con HARLEY-DAVIDSON
- 5.º Florencio Fuentes, con HARLEY-DAVIDSON

Sidecars, 1.000 c. c.

- 1.º Luis Coppel, con HARLEY-DAVIDSON
- 2.º Vicente Naure, con HARLEY-DAVIDSON
- 3.º Inocencio Mateos, con HARLEY-DAVIDSON
- 5.º Lázaro S. Villada, con HARLEY-DAVIDSON

Premio de regularidad ☛ Premio de vuelta más rápida
en motos ☛ Premio de vuelta más rápida en sidecars
Premio de equipo

Representante para España

Marqués de Riscal, núm. 7

J. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID

Automóviles *De Dion-Bouton*

MODELOS 1921

ENTREGA NORMALMENTE:

Torpedos, Limousines y conducciones interiores, 18 HP., 8 cilindros

Camiones de 3 1/2 toneladas, carga útil

Camiones de 5 toneladas, carga útil

Torpedos, 10 HP., 4 cilindros

Chassis para omnibus

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
S - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16
MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

Vicente López Ruiz
Garaje De Dion-Bouton
Plaza de Ramiro, 2

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués
Germán Puebla Agencia Ford

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

Auto-Garaje Balmes
Mallorca, 231 y Balmes, 96-98

MÁLAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

Garaje S. E. A.
Plaza Teatro Circo

ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía
Grandes Talleres y Garajes
5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

Baterías eléctricas

WILLARD



Agente exclusivo para España:
FRANCISCO CASADELLÁ



Oficina central:
Rambla de Cataluña, 79
BARCELONA

AUTOMÓVILES

TALBOT-DARRACQ

OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
I. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

Automóviles y Camiones

**Hijos de
Labourdette**

Miguel Angel, 31
MADRID

Teléf. J-723

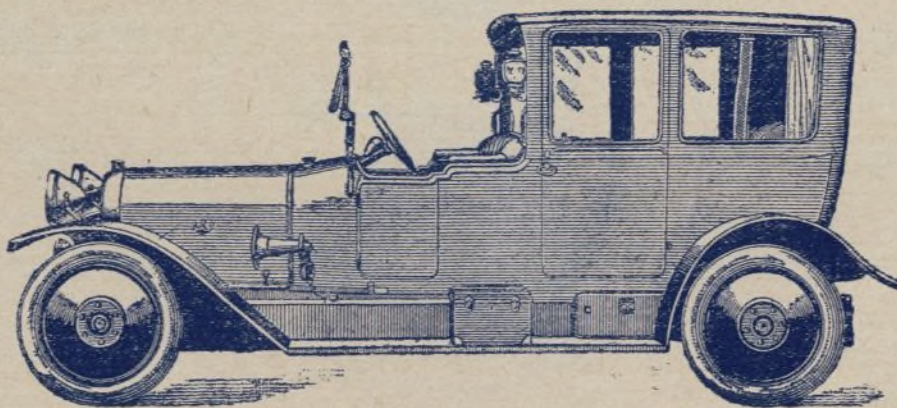


REPRESENTANTES
GENERALES PARA:
Galicia, Asturias,
Vascongadas, Gui-
púzcoa, Navarra,
Extremadura
y Castillas

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker

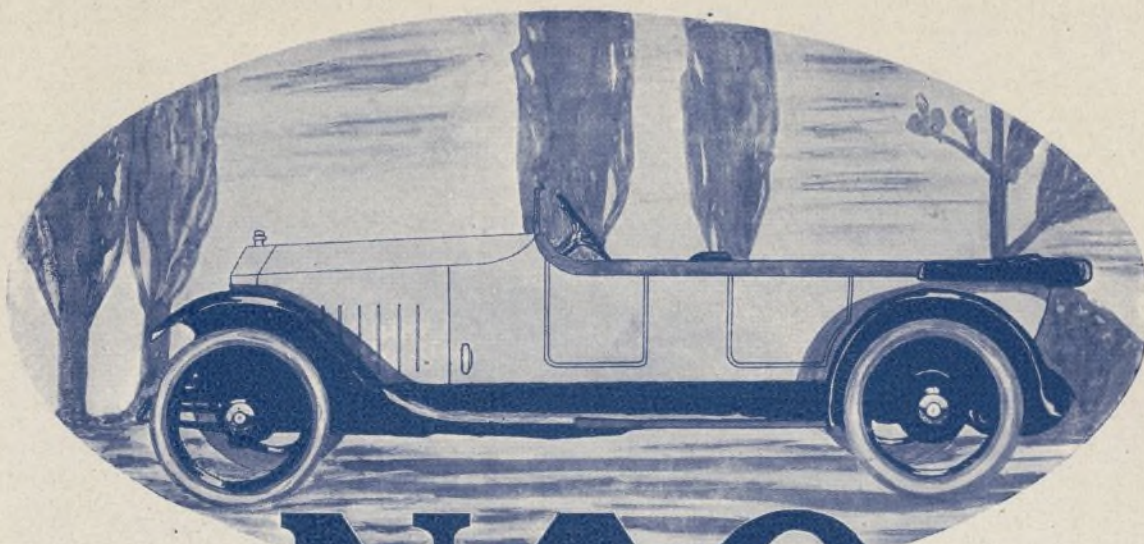


ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15
MADRID



ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES (S. A.)

CENTRAL:

Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10

EXPOSICIÓN:

Alberto Aguilera, No. 62

DEPÓSITO:

Franco Rodríguez, 42. - MADRID

REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—
Barcelona, Aragón, número
208.

Sres. Redondo y Cía.—Grana-
da, Tablas, No. 26.

Sociedad Española de Impor-
tación.—Sevilla, San Miguel,
No. 8.

Sr. D. Antonio Miaja.—León,
Ordoño II.

Sr. D. Manuel Menéndez.—Gi-
jón, Carretera de Villavi-
ciosa.

Automóvil Palace.—San Sebas-
tián, Guetaria, No. 2. J. Mu-
ñoz Valdelomar.

AGENTE EN MADRID:

Sr. D. Cayetano Víu.—Garaje Victoria, Alberto Aguilera, No. 62

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR

LOS ASEES



Moreé

Iranzo

G. D.

ADOPTAN LOS

PIREUS PIRELLI

PARA CORRER EL

Trofeo Armangué

LLEGANDO Á LA META

sin avería en las gomas

CENTRAL:

BARCELONA

Ronda Universidad. 18

SUCURSALES:

MADRID: Alcalá, 73

BILBAO: Gran Vía, 42

LA CORUÑA: Plaza Orense, 6