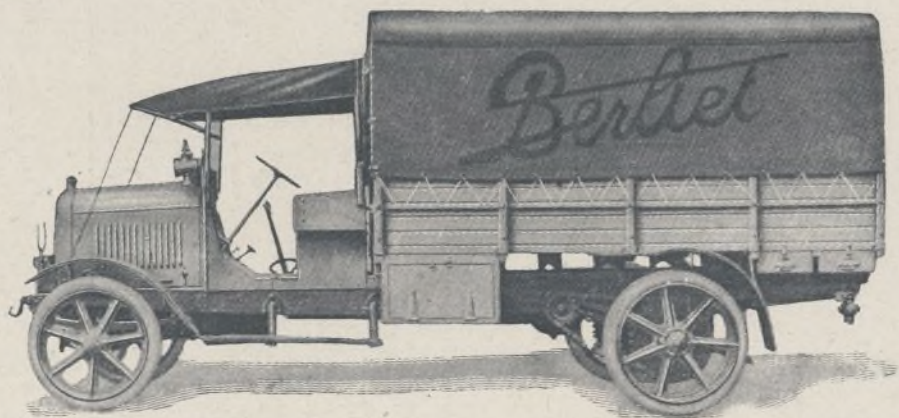


HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 232

BIENESTAR
MUNICIPAL
MADRID



AUTOMÓVILES

AUTOMÓVIL SALÓN

CAMIONES

Talleres y Garaje: LAGASCA, 103
Exposición: ALCALA, No. 81

MADRID

Trafalgar, 52 - BARCELONA
Paz, No. 33 - VALENCIA

Bosch



Representantes exclusivos para España

F. XAUDARÓ Y Ca

Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.

La Casa

M. SANCHO

ha trasladado
sus oficinas

Hupmobile

Chandler

á su nuevo edificio propio:

General Martínez Campos, 9
MADRID

Próxima apertura de ta-
lleres y garaje modelo

SUCURSALES EN PROVINCIAS:

BILBAO:
Villarías, No. 10

SEVILLA:
Exposición: Gravina, 21
Garaje: Arroyo, 25

SANTANDER:
Garaje Sancho

GIJÓN:
Cifuentes, Nos. 2 y 4

VIGO:
García Barbón, 39

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

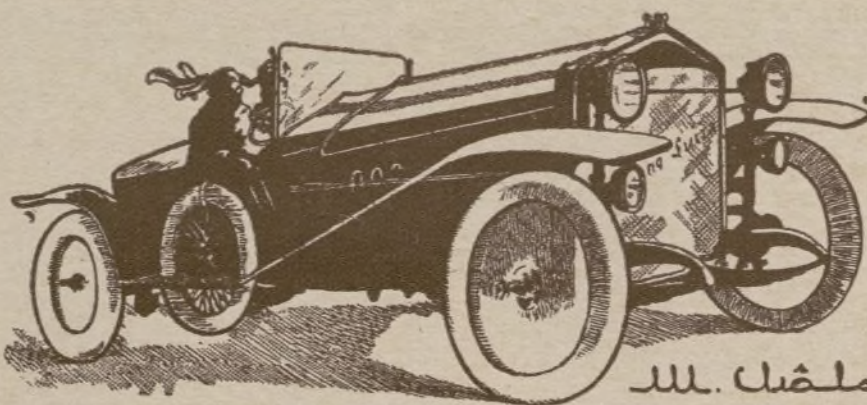


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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**

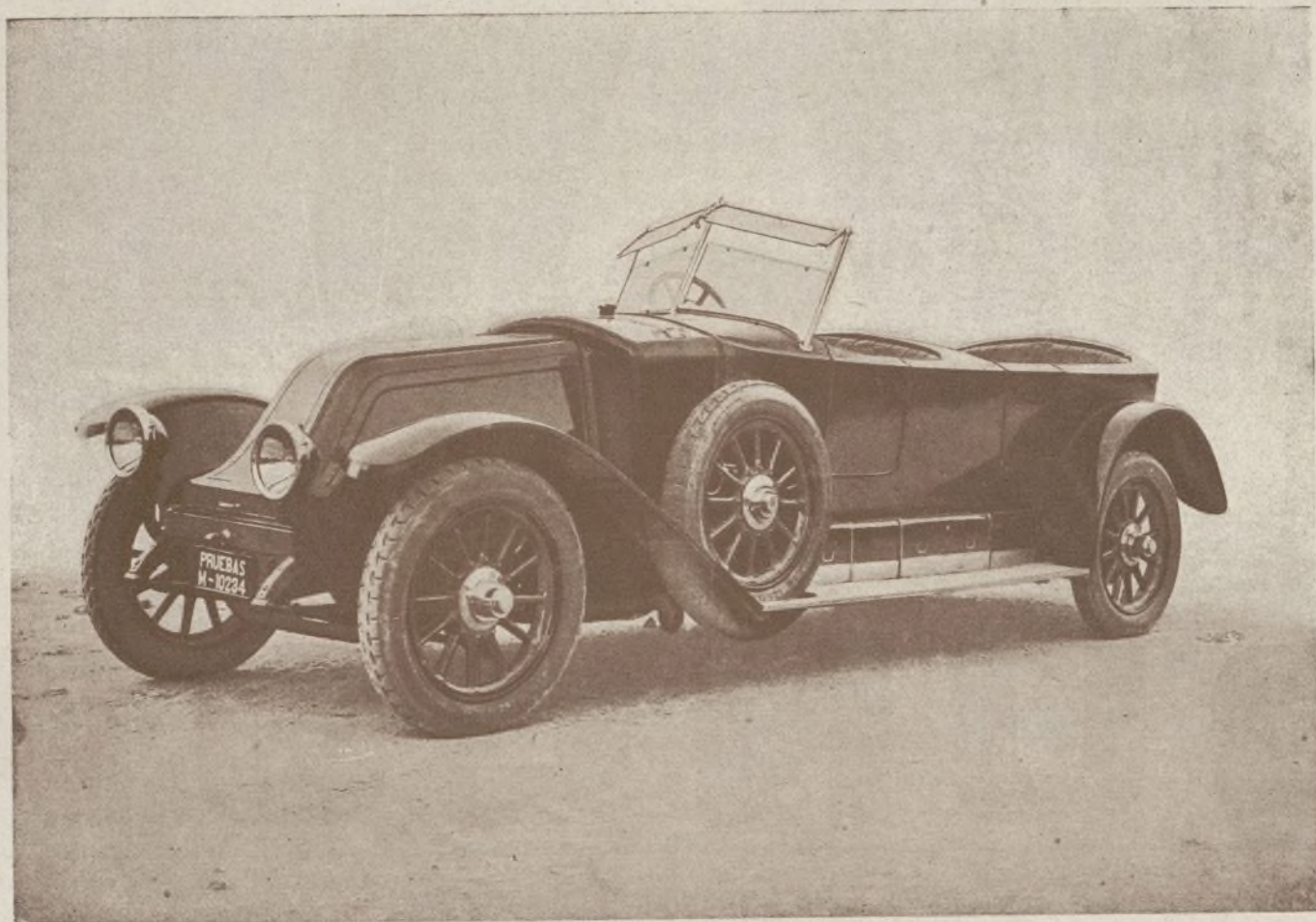
MADRID



**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Hutchinson **Hutchinson**

RENAULT



El nuevo 40 HP

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

**Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID**



DUNLOP

**La cubierta
Extrapesada
para Motos**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

HERALDO DEPORTIVO



Año VII.—No. 232
25 octubre 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,—

ATLETISMO

Progreso sobre sí mismo

La tercera condición de la actividad deportiva, que tampoco suele verse atendida en nuestros concursos atléticos, es la que se refiere al progreso sobre sí mismo, que alcanza todo aquel que trabaja con entusiasmo, inteligencia y constancia, aunque no llegue á ser campeón.

Solemos contentarnos con la comparación absoluta de unos con otros, aplaudiendo únicamente al que obtenga la mejor marca, como si ello indicara el grado de desarrollo que se ha adquirido en un deporte.

Esto estimula, indudablemente, á los más fuertes, y es muy conveniente para la selección de los mejores (cosa interesante...). Pero entretanto, ¿cuántos deportistas principiantes y cuántos otros que se entrenan con una gran constancia no se habrán desanimado al encontrarse, después de un largo período de preparación, en la imposibilidad física que les niega su naturaleza de alcanzar determinadas marcas?

Esto es lo más doloroso y lo que más debe evitarse. Estas deserciones, así como las faltas de decisión para comenzar, son de lo que más perjudica á la extensión de los deportes en España.

Nunca nos convenceremos bas-

tante de que los deportes son un medio de fortalecimiento general, *para todos*, y el país, esa masa general que debe practicarlos, no es la reducida minoría de campeones que nos asombran con sus proezas, quizá menos preparadas que las medianas marcas que otros, más empeñados pero peor dotados por la naturaleza, consiguen.

Si ahora tratamos de abordar la cuestión práctica de comprobar el progreso sobre sí mismo que haya obtenido cada uno, encontraremos en seguida que ello se presta á mil ingeniosas «combinaciones» para todos aquellos á quienes convenga empezar muy mal, aparentando una debilidad casi enfermiza.

Pero ello pueden evitarlo las sociedades, teniendo en cuenta que cada individuo tiene su tipo particular determinado que limitará sus aptitudes hasta cierto límite y estableciendo, por tanto, las correspondientes categorías.

Además, como el deportista entrenado verdaderamente suele alcanzar un cierto dominio de movimientos, una cierta soltura y una corrección particular; he aquí otro medio de comprobar el grado de preparación alcanzado.

Ambos medios son inexactos, lo sabemos; mas ellos pueden auxiliarse con la acción vigilante de las Directivas, que deben privar del premio,

ó incluso de la participación en los concursos, á aquellos que no hubiesen concurrido á un número determinado de entrenamientos.

En el acertado empleo de los estímulos deportivos estriba, pues, la dirección de nuestras prácticas, y nos parece que en nuestro país, donde todavía comienza el atletismo y donde tenemos una gran experiencia deportiva de otro género, es inaplazable aprovecharla, para evitar que caigamos en los defectos y excesos de otros deportistas.

La atención á las tres exigencias de la educación física de que hemos hablado hasta ahora (progreso sobre sí mismo, armonía en el desarrollo, proporcionalidad del esfuerzo á la capacidad del deportista), las juzgamos indispensables en nuestros futuros actos deportivos. Y ello, no sólo por su propio valor para los actuales deportistas, sino también por el ineludible deber que tenemos de conquistar para la vida deportiva á nuevas gentes que aún no nos conocen.

Esto último nos indica ya que es preciso hacer propaganda de nuestras ideas, de las orientaciones que se sigan, al mismo tiempo que se ponen en práctica. De otro modo, perderíamos una parte enorme de las ventajas de su adopción, de la cual no se darían cuenta ese público que no nos sigue y tal vez algunos deportistas.

Urge, pues, que todo cambio de orientación que se intente, todo perfeccionamiento que se introduzca, sea anunciado debida y sinceramente, es-

tableciendo como una especie de enseñanza de los deportes, en particular en todos aquellos lugares donde se reúnan los directores de nuestra ju-

ventud. Las Directivas tienen en su mano la adopción de las medidas oportunas para hacer eficaz su actuación.
MARCELO AGUDO

HÍPICA

La temporada de Otoño

De la Prensa tomamos el programa de esta temporada, que, ignoramos por qué causa, no nos lo remite la sociedad organizadora de las carreras de caballos.

Por lo visto le interesan poco los deportistas; y ello no nos extraña, porque confirma lo que un día dije-
ra á nuestro Director el entonces «jefe supremo» de Lasarte, que fué, sobre poco más ó menos, lo siguiente:

—Sí, está un poco lejos de la ciudad; pero á mí no me interesa el gran público, me conformaría con que vinieran solamente sesenta personas que yo eligiera...

Primer día

Domingo 16

Premio Duero.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para potros y potrancas de dos años. Distancia, 1.000 metros.

Criterium de Madrid.—5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero, para toda clase de potros y potrancas de dos años, nacidos y criados en España. Distancia, 1.600 metros.

Premio Moraima (á reclamar).—2.000 pesetas al primero, y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para toda clase de caballos de tres años en adelante, puestos á reclamar por 8.000 pesetas. Distancia, 2.200 metros.

Premio Gerona (handicap).—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante. Distancia, 2.200 metros.

Premio Calatrava (militar lisa).—1.250 pesetas: 1.000 al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares, de tres

años en adelante. Distancia, 2.400 metros.

Segundo día

Jueves 20

Premio Ebro.—5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero, para caballos y yeguas de dos años en adelante, importados por mediación de la Sección de Tattersall, y que no hayan ganado un premio de 4.000 pesetas. Distancia, 1.100 metros.

Premio Corpa.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de potros y potrancas de dos años, nacidos y criados en España, y que no hayan ganado nunca. Distancia, 1.000 metros.

Premio Pisuerga (á reclamar).—2.000 pesetas al primero y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para potros y potrancas de dos años, á reclamar por 8.000 pesetas. El ganador se venderá en pública subasta después de la carrera. Distancia, 1.000 metros.

Premio Salamanca (handicap).—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante, que estén en España desde 1.º de febrero de 1921. Distancia, 1.800 metros.

Premio Alcántara (militar lisa-handicap doble-primera parte).—1.250 pesetas: 1.000 al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares de tres años en adelante. Distancia, 1.800 metros.

Tercer día

Domingo 23

Premio Guadiana.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para potros y po-

trancas de dos años que no hayan ganado un premio de 4.000 pesetas. Distancia, 1.000 metros.

Premio Torre Arias.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos de tres años en adelante, nacidos y criados en España. Distancia, 2.400 metros.

Omnium de Madrid.—10.000 pesetas: 8.000 al primero, 1.500 al segundo y 500 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante. Distancia, 2.500 metros.

Premio Avila (handicap).—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante, que estén en España desde 1.º de febrero de 1921. Distancia, 2.200 metros.

Premio Santiago (militar lisa-handicap doble-segunda parte).—1.250 pesetas: 1.000 al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares de tres años en adelante. Distancia, 1.800 metros.

Cuarto día

Jueves 27

Premio Guadalquivir.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de dos años en adelante, importados por mediación de la Sección Tattersall, y que no hayan ganado nunca. Distancia, 1.100 metros.

Premio Valderas.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para potros y potrancas de dos años, nacidos y criados en España, que no hayan ganado nunca. Distancia, 1.100 metros.

Premio Ducatry (á reclamar).—2.000 pesetas al primero y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para toda clase de caballos y

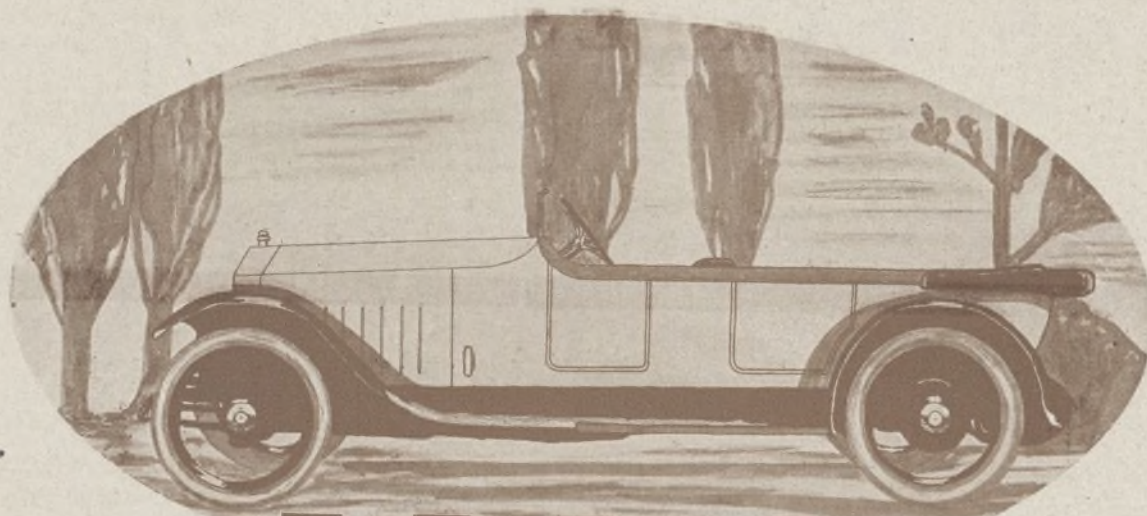
PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de 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

yeguas de dos años en adelante, puestos a reclamar por 8.000 pesetas. Distancia, 1.100 metros.

Premio Lisbon.—5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante. Distancia, 1.800 metros.

Premio Montesa (militar vallas-handicap).—1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero, para toda clase de caballos militares de tres años en adelante. Distancia, 3.000 metros.

Quinto día

Domingo 30

Premio Tajo.—5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y

300 al tercero, para potros y potrancas de dos años. Distancia, 1.100 metros.

Premio Luzunariz (handicap).—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos y yeguas de tres años en adelante, nacidos y criados en España. Distancia, 1.800 metros.

Premio Burgos (handicap).—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante. Distancia, 2.200 metros.

Premio Ellermira.—2.300 pesetas: 2.000 al primero, 200 al segundo y 100 al tercero, para caballos y yeguas de tres años en adelante que

hayan corrido sin ganar en esta reunión, exceptuando á reclamar. Distancia, 1.800 metros.

Premio Capuchina (á reclamar).—2.000 pesetas al primero y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para toda clase de caballos y yeguas de dos años en adelante, puestos á reclamar por 6.000 pesetas. Distancia, 1.100 metros.

Premio Treviño (militar lisa-handicap).—1.250 pesetas: 1.000 al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares de tres años en adelante que, habiendo corrido en esta reunión (en lisa ó en vallas), no hayan ganado un premio. Distancia, 1.800 metros.

AUTOMOVILISMO

El Salón de París

Después de dos años, ya que en octubre del 19 se celebró el XV Salón parisino del Automóvil, el Grand Palais ha cobijado nuevamente, durante doce días, á los constructores de automóviles, ciclos y accesorios.

La serie de los Salones parisinos comienza en 1898, pues aunque en 1894 95 96 y 97 hubo exposiciones donde se exhibieron vehículos automóviles, se llamaron Salón del Ciclo, y en 1897 sus organizadores no se pusieron de acuerdo y hubo simultáneamente dos en vez de uno.

En 1898 el «Automóvil Club de Francia» fué el que inauguró la nueva era de los Salones titulado á este primero Salón del Automóvil, del Ciclo y de los Deportes, denominación que se conserva aún, si bien desde 1910 lo organiza la «Cámara Sindical», es decir, que de los automovilistas pasó á manos de sus proveedores.

En 1898 y 1899 se celebró esta Exposición en los jardines de las Tullerías, en barracones desmontables.

En 1900 no hubo Salón, pero al término de la Exposición Universal, se organizó el de 1901, aprovechando al efecto el espléndido edificio

denominado Grand Palais, que ha seguido sirviendo para los siguientes Salones. Hubo dos en este año de 1901: uno en enero y otro en diciembre.

Sin interrupción se celebraron los siguientes años, hasta 1908 en que la Aeronáutica se sumó al automovilismo, y se celebraron: del 28 de noviembre al 13 de diciembre, el de autos, ciclos, etc; del 24 al 30 de diciembre el de aeronáutica.

En 1909 no hubo Exposición; la hubo en 1910. En 1911 no se celebró tampoco, y pasados los Salones de 1912 y 13, la guerra abrió un paréntesis que se cerró en 1919, fecha del último Salón, pues el año pasado tampoco se celebró esta Exposición, como dejamos dicho más arriba.

* * *

De 1919 acá han ocurrido muchas cosas en materia automovilista... comercial. La más importante ha sido la casi total desaparición de los famosos «nuevos ricos».

En octubre de 1919 estaba aún muy próximo el armisticio y la gran fuerza de inercia de los negocios fabulosos de la «gran guerra» permitía aún marchar en *piñón libre* á mucha gente.

Gran parte de esta gente pudo creer, como los ciclistas que *estrenan* ese confortable mecanismo del piñón libre, que el suave y dulce deslizamiento sin tener que pedalear ha de prolongarse indefinidamente...

Pero no bien llega, no ya la empinada cuesta, sino el más leve repecho, el dulce piñón libre cesa en su benéfica acción. Y, además, hay que apresurarse á iniciar el «pedaleo» normal, porque de retrasar la iniciación del esfuerzo se corre grave peligro de pagar con una caída desagradable la pasada satisfacción del marchar «de balde».

En ese «piñón libre» de la vida suave, muchos de los que gozaron de su dulzura se descuidaron en el preciso momento de la transición entre el piñón libre y el fijo, y las caídas han menudeado...

A la artificiosa situación que, en 1919 todavía, daba la sensación de que el mercado de automóviles era una sima sin fondo, ha ido sucediendo, lenta pero continuamente, una constante reducción que, complicada, ora con los derechos arancelarios, ora con las elevaciones de tributos, ha llevado las cosas á términos de verdadera gravedad para la industria del automóvil.



La hora del almuerzo en el Salón de París

Y no mencionamos entre esos factores de restricción el precio del carburante porque de este capítulo se ha solido abusar mucho como argumento Aquiles y no es, á juicio nuestro, capítulo tan considerable como á primera vista lo parece.

En el presupuesto del automovilista lo grave son *los gastos fijos*, es decir, todo lo que se gasta con exclusión precisamente de la gasolina, los neumáticos y el aceite. Y en cuanto á la gasolina, mientras no se perfeccione «de veras» el motor moderno, haciéndole dar un rendimiento racional con relación al carburante que consume, mientras los kilográmetros no se pongan en más amistosas relaciones con las calorías, no se habrá alcanzado gran cosa. La actuación de los economizadores y de los «retorcimientos» mecánicos de los actuales carburadores, es de una eficacia terapéutica comparable á la de los paños calientes en la farmacopea casera.

Por lo general, se despilfarra más gasolina desde el volante del conductor que en las cámaras de explosiones del motor.

Pero no nos desviemos del tema fundamental

* * *

Si como consecuencia de la actuación de los millares de intermediarios en los negocios de la guerra (plaga que ha pasado á ser crónica

en la paz), no se hubiera encarecido artificialmente la vida, el automóvil hubiera podido llegar á ser (como iba camino de serlo) herramienta indispensable de trabajo para millares de hombres cuya actividad hubiera podido en su día contribuir á evitar el encarecimiento lógico de la vida llegada la postguerra. Claro está que entre el encarecimiento lógico y el efectivo es donde se encuentra el artificio á que acabamos de referirnos.

Pero los que trabajaban en 1914, y que hubieran podido aumentar su fuerza productora utilizando el automóvil, se han ido encontrando con

que la «plaga de los vagos» ha hecho el triste milagro de que la vida les cueste á aquéllos un elevadísimo tanto por ciento más que en aquella fecha; tanto por ciento que representa lo que dichos «vagos» consumen para vivir sin producir nada.

Y de aquí que sigan á *pié*, y casi podríamos añadir «sin dinero», un considerable número de compradores de automóviles posibles en 1915, pero absolutamente imposibles en 1921.

Y como la vida es cara solamente para quienes viven de su trabajo, resulta, además, que la mano de obra no puede ser barata. Y los precios de los coches actuales se encuentran, por este solo hecho, más distantes cada vez de las posibilidades de los compradores modestos, *que son los interesantes* para esa industria, puesto que los adinerados tendrán siempre «constructores especiales».

Participando de esa general corriente de «amor á no trabajar» que constituye la enfermedad mundial en estos momentos, los hacendistas de la mayoría de los países no han querido quebrarse las meninges estudiando medios de obtener recursos sin modificar las tasas de imposición vigentes, haciendo, por ejemplo, que se persiga la ocultación en todos los órdenes (medida que en España centuplicaría los recursos del Estado), y por virtud de ese modo de hacer de



Parte Norte del palacio de la Exposición del Automóvil de Berlín

Son los aparatos

surtidores y medidores

BOWSER

los más perfectos

los más económicos

los más seguros

Pida usted á la Casa

S. F. Bowser & C^o. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS

el Catálogo D ó la visita de un representante que estudie sus necesidades

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

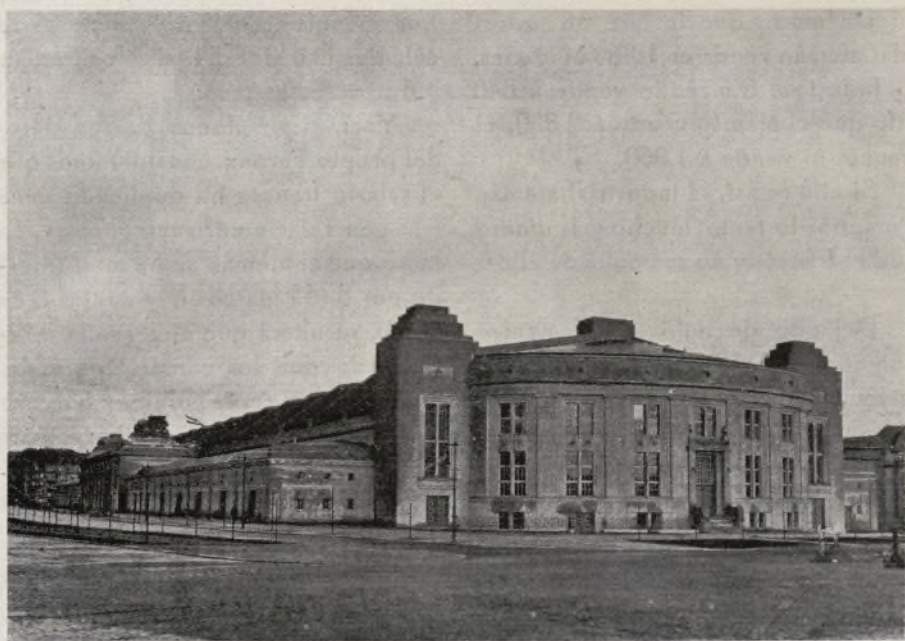
Premio de regularidad ♣ Premio de vuelta más rápida
en motos ♣ Premio de vuelta más rápida en sidecars
Premio de equipo

Representante para España

Marqués de Riscal, núm. 7

I. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID



El palacio de la Exposición del Automóvil de Berlín. Parte Sur del edificio, correspondiente al «restaurant»

los que, por lo general, utilizan automóviles «oficiales», el infeliz automovilista ha continuado viendo cómo se le aumentaban los tributos inherentes á su vehículo, ó cómo se establecían disparatados regímenes arancelarios (Suiza y España, por ejemplo), que hacían ser cosa realmente de lujo lo que tendrá que ser artículo de primera necesidad.

* * *

En estas consideraciones parecen haberse fundado, al decir de algunos, los constructores franceses para dedicarse, con unanimidad comercialmente peligrosa, á hacer el coche pequeño. Así ha podido decirse que el Salón de 1921 era el de los «10 caballos».

Nosotros hemos oído repetidas veces, de labios de los más reputados constructores franceses (y nos ha parecido que era una verdad indiscutible), que costaba lo mismo el *usage* de un 10 HP que el de un 40.

Claro está que los «caballos» de 1921 son mucho más fuertes que los de 1910, por ejemplo; pero esto no es cuestión, porque de lo que se trata es de que el precio de adquisición del vehículo esté al alcance de los recursos del comprador. Lo contrario sería, con pretexto de que ha de pagar menos impuestos al Fisco, venderle al cliente un 20 caballos, denominado 10, al precio de un 40.

Y á poco que nos fijemos en los datos del problema observaremos que como el automovilista francés, por ejemplo, va á pagar por los 10 caballos 1921 el doble de impuesto que lo que hubiera pagado en 1914 y el doble casi también de precio de adquisición, resultará que en automovilismo, como en las demás cosas de la «vida cara», *lo que se adquiere es, con otra denominación distinta y á doble precio*, la misma cosa que en 1914 se obtenía por la mitad y llamándola por su nombre.

* * *



Acto de la inauguración del Salón de Berlín por el almirante Rambold

Ocupándose del Salón de Berlín, que, como es sabido, se ha celebrado el mes pasado en el «kaiserdamm», el cronista francés Faroux establece unas comparaciones que, por lo curiosas, queremos reproducir, antes de abordar, por lo que á la importación española se refiere, el factor «cambio de moneda».

Dice así el referido cronista:

«El mercado de los cambios favorece la exportación alemana; es natural que así sea. Y nosotros nos apecibiríamos de ello si no fuera por el famoso 180 por 100 al entrar en Francia.

Decir esto es comprobar un hecho evidente. Pero nuestro objeto es otro: queremos saber si el coche alemán cuesta más caro, á valor igual, á un alemán, que el coche francés á un francés.

Hay, pues, que tomar una medida común, una base de comparación que no sea simplemente un signo monetario cuyo valor es siempre relativo.

Hagamos, por ejemplo, convertir francos y marcos en quintales de trigo, en litros de esencia, etc.

Mejor me ha parecido tomar por vasa la jornada de salario de un obrero.

Es el mejor punto de comparación en definitiva. Si se parte del ori-

gen, el salario es el factor decisivo del precio de coste. Uno de nuestros constructores debe contar un coeficiente importante: *primeras materias*, pues compra ejes, ruedas, bandajes, rozamientos de bolas, magnetos, carburadores, piezas de fragua ó de fundición, bujías, bastidores, accesorios, etcétera.

Pero una vez más remontémonos hacia el origen, á la mina, y opinarán ustedes como yo; la jornada de salario constituye la medida esencial.

Ahora, bien; el obrero francés gana actualmente un promedio de 25 francos; el obrero alemán gana un promedio de 65 marcos. De donde se deduce la conclusión de que un buen *châssis* alemán se vende desnudo en 1.860 jornales de obrero y carrozado en 2.800.

En Francia un *châssis* comparable, se vende desnudo en 21.000 francos y carrozado en 26.500.

De modo que lo que un industrial alemán vende en 1.860 unidades, un industrial francés lo vende á 840 y lo que el alemán vende á 2.800, el francés lo vende á 1.060.

Si ello es así, el industrial alemán gana, por lo tanto, mucho más dinero que el francés y no se oculta de ello.

Dejando de lado los elementos que en España se oponen á la importación, puesto que á precios iguales de aduana la mercancía alemana tiene un mayor coeficiente de depreciación de moneda que la francesa, y poniendo frente á frente los precios á que un español podría ahora comprar en fábrica coches equivalentes, en Francia ó en Alemania, tendríamos que el vehículo del ejemplo de Faroux costaría adquirirlo en París 11.340 pesetas en *châssis* y 14.310 carrozado. Adquirido en Berlín costaría 7.260 y 10.920, respectivamente.

Los cambios tomados para estos cálculos han sido 54 para los francos y 6 para los marcos.

Y si, sirviéndonos de los datos del propio Faroux, consideramos que el salario francés ha duplicado nada más con relación al «anteguerra», en tanto que el alemán se ha multiplicado por 8 (65 marcos hoy contra 8 en 1914), resultará que el verdadero secreto de que los constructores alemanes ganen más dinero que los franceses, ha de estar en el precio de las primeras materias, y en respetables proporciones, puesto que si en 1914 los precios de ambas fabricaciones eran casi similares, ahora resulta que en el cálculo de precios de coste hay, en cuanto á la mano de obra, una relación de una á dos en los jornales franceses y de una á ocho en los jornales alemanes. Y en lo que se denomina «primeras materias» también hay mano de obra.



Una vista del Salón de Berlín

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-
necida ❖ ❖ ❖ ❖

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

VALENCIA
Lauria, 9

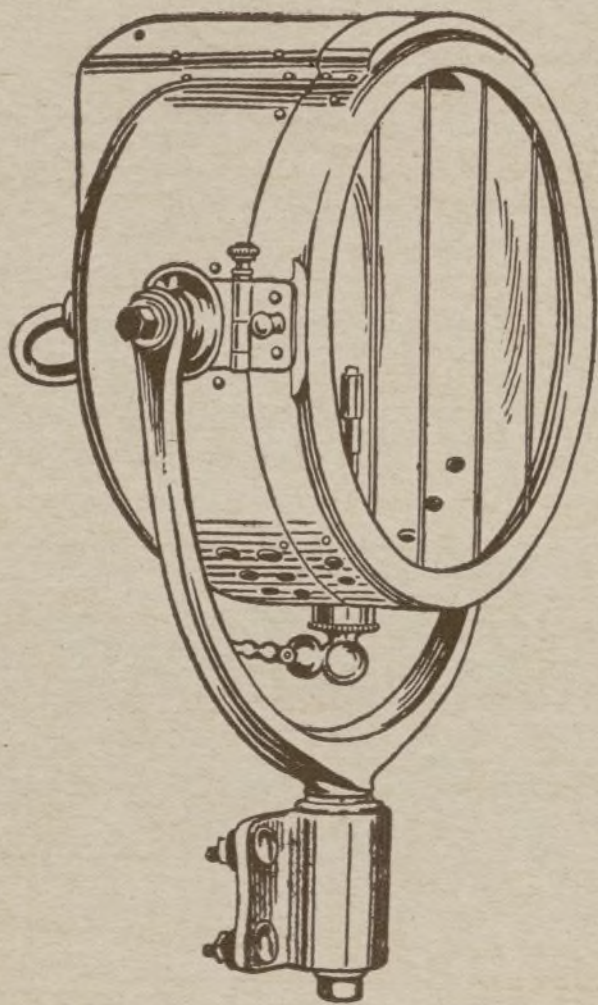
BARCELONA
Princesa, 61


SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4

FAROS Y PROYECTORES
Tarrida y "Omnia"



Stock importante
en almacén 

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50

M A D R I D

Pero todo esto son temas especulativos que, si pueden entretener al lector, no resuelven el problema del vendedor de automóviles.

Y sospechamos que para el vendedor alemán en *Alemania*, como para el francés en Francia, el problema es el mismo: la falta de comprador en el país y la dificultad de exportar por la unanimidad con que los diversos mercados propicios antes de la guerra se han cerrado ahora con aranceles prohibitivos.

* * *

El Salón de París 1921 tenía que ser necesariamente lo que ha sido: un supremo esfuerzo para ver de aplazar, por algún tiempo, mediante ventas hechas del mejor modo posi-

ble, el cierre de numerosas fábricas que no pueden seguir, ni aun en régimen muy reducido de obreros, por falta absoluta de mercado.

Contadas son las casas que hoy pueden capear el temporal con probabilidades de salvarse del naufragio que se avecina. Todos las conocemos. Son las marcas seculares, las que no han nacido al amparo de la guerra, aunque durante ésta sirvieran á su país y realizaran buenos negocios.

Se salvarán los que desde el armisticio supieron iniciar el repliegue, que son contadísimos.

Pero pensar que los precios de los coches han de bajar mientras no baje el conjunto de los precios de la vida «para los de abajo», es pensar

en una utopía. Y de ahí que nosotros deduzcamos que los nuevos «10 HP» no encontrarán la verdadera clientela interesante, sino que, á lo sumo, sustituirán á sus hermanos mayores á medida que los ex ricos vayan, á su vez, replegándose.

Nos hemos extendido excesivamente en el comentario previo, y ahora nos falta espacio para hablar de lo que había en el Salón de París.

Iremos dando en números sucesivos lo que hoy no cabe en estas columnas. Limitémonos á decir, como idea resumen, que el Salón no ha ofrecido en el aspecto técnico un conjunto de maravillas digno de hacerle «remarcable».

R. RUIZ FERRY

España en el Salón de París

La industria española ha tenido, como en 1919, una representación espiritual y otra efectiva. La espiritual no extrañará al lector que la dejemos de lado. La efectiva le ha correspondido á «Elizalde».

En pasados números se han reproducido en estas planas fotografías del último tipo salido de los famosos talleres españoles del Paseo de San Juan, de Barcelona. Nos referimos al 8 cilindros en línea, concebido por Salvador Elizalde hace más de tres años, y cuyos dibujos vimos ya en 1919, época poco propicia en Barcelona para las actividades de la metalurgia y sus afines.

Este año, nuestro compatriota ha salido de las reconditeces de las galerías del entre-suelo á donde en 1919 le alojaron los organizadores del Salón. El stand «Elizalde» ha po-

dido este año situarse en la nave de los ases, alternando con ellos.

En *La Vie Automobile* su redactor técnico encabeza el trabajo dedicado al 8 cilindros Elizalde con estos párrafos:

«En el último Salón de 1919, los aficionados entendidos en mecánica habían descubierto, en un rincón de las galerías, un stand que juzgaban particularmente interesante. Allí es-

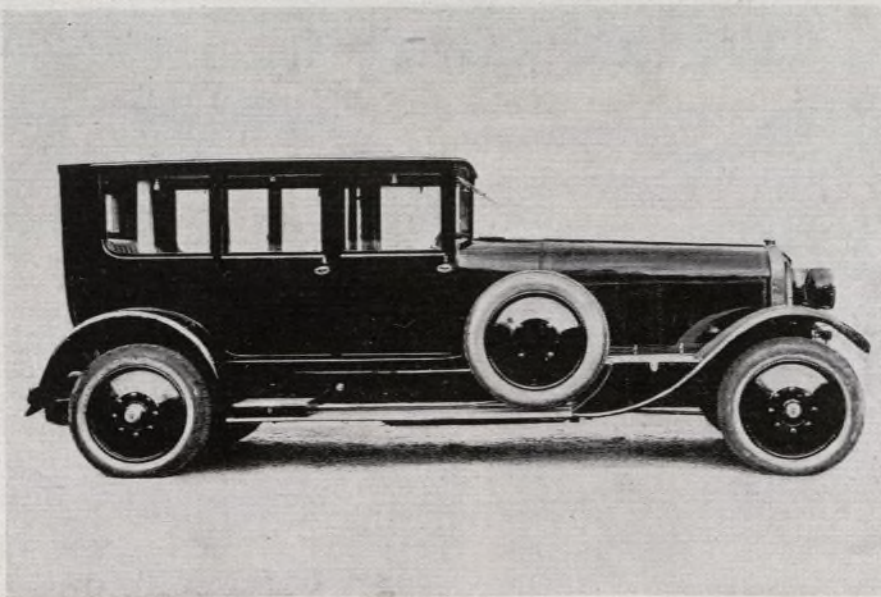
taban expuestos los *châssis* de la nueva marca española «Elizalde».

Las particularidades tan notables y las soluciones tan ingeniosas que se encontraban en los *châssis* expuestos, permitían hacer buenos augurios sobre el porvenir de la nueva firma.

Esta no ha defraudado á los que confiaban en ella, y nos presenta este año un *châssis* que se destaca netamente del conjunto de la construcción automóvil

y que constituye por sí sólo una categoría particular: me refiero al 8 cilindros.

Sin duda no está destinado á la gran masa de los automovilistas; es indiscutible. Es, en efecto, el coche fortísimo y de gran lujo; acumulamos expresamente los superlativos para hacer resaltar hasta qué extremo difiere ese 8 cilindros del coche con



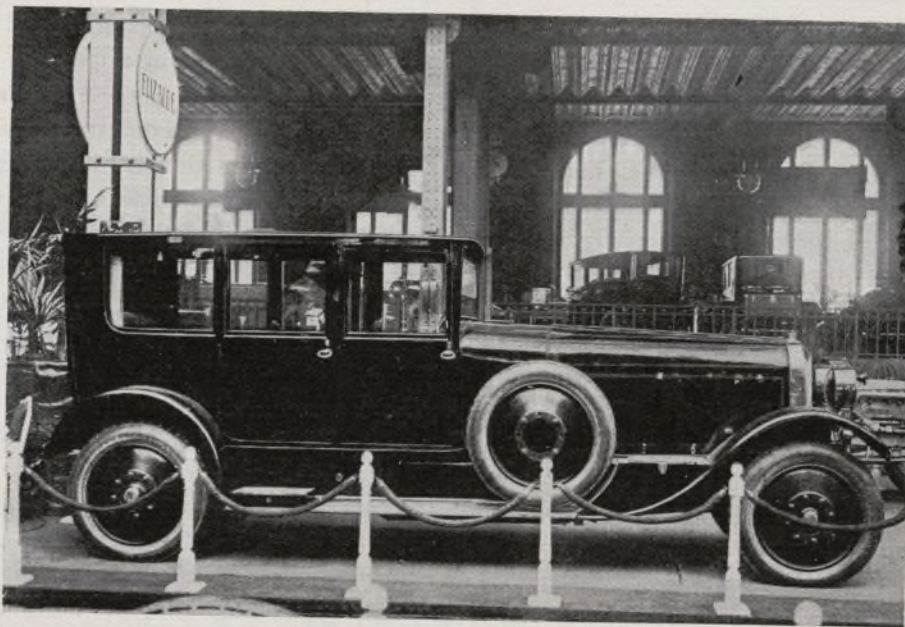
El super-auto «Elizalde»

cebido hasta ahora. Es, si se quiere sintetizar el conjunto de nuestras impresiones, la verdadera locomotora de carretera».

A su vez, nuestro colega *El Sol* dice sobre esta marca lo que sigue:

«El tema de las conversaciones, el objeto de los chistes y hasta el asunto de caricaturas de grandes diarios en París durante todo el Salón, ha sido el automóvil gigante presentado este año por el conocido constructor español.

El gran 8 cilindros en línea, construido recientemente por el autor del famoso «Reina Victoria» y carrozado en espléndida conducción interior, es



El «8 cilindros» en el Salón de París

ya un coche voluminoso de suyo; colocado encima de la tarima del stand resulta casi gigantesco.

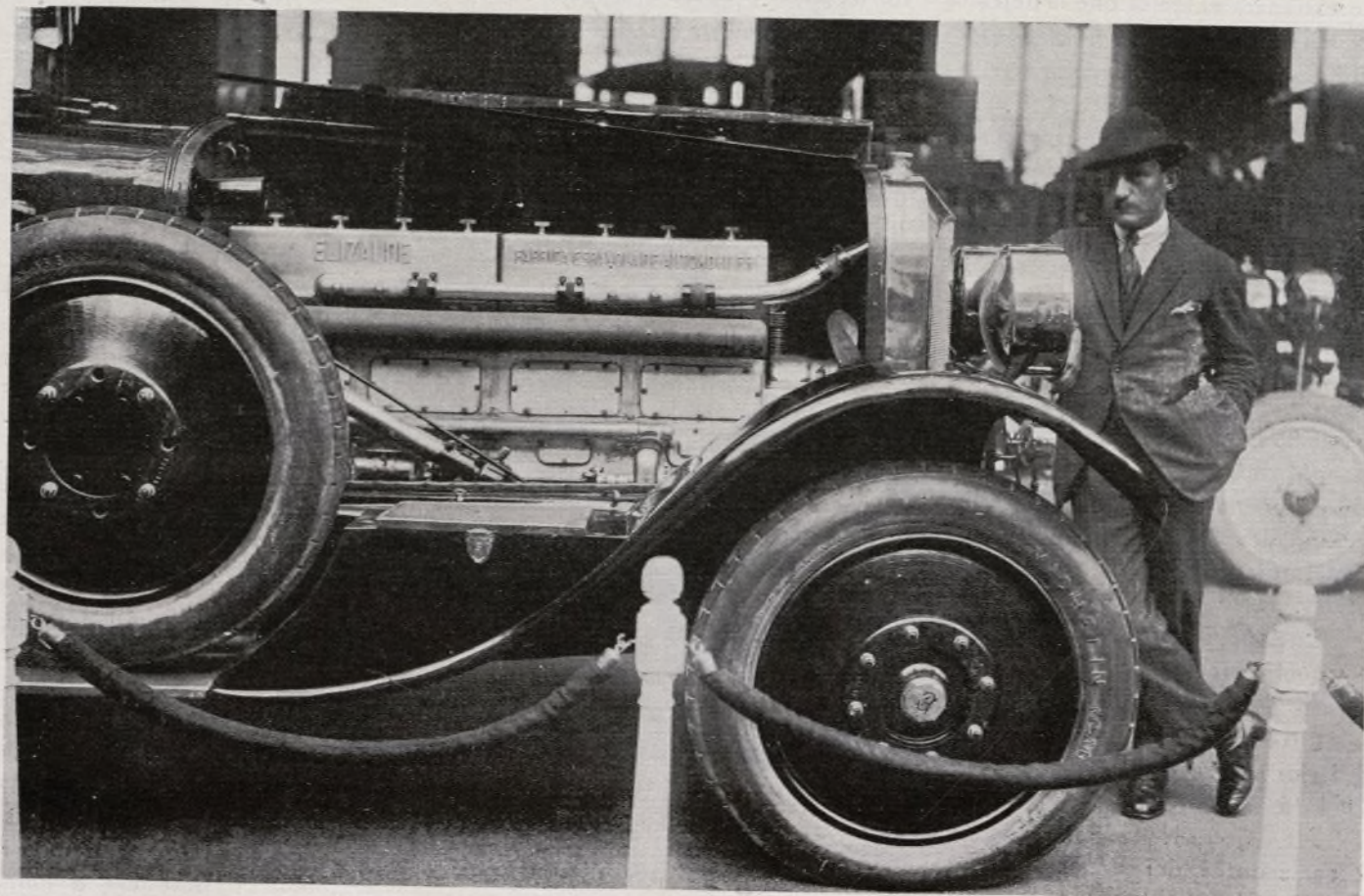
Este coche (que se diferenciaba de alguno de los pretendientes á la atención de las gentes en que no era un coche de exposición de los que no han sido aún probados ni en *châssis*) obtuvo el favor del público des-

de el primer día, y ha tenido la virtud de constituir por ésto la actualidad parisina, que ha hecho á la industria española del automovilismo la mayor publicidad que pudo imaginarse.

Entre el «montón» incesante del público que á los tres días de Salón había obligado á tapijar por segunda vez el piso del stand «Elizalde»,

hay varias personas que han pedido probar el coche al cerrarse la Exposición, y entre ellas se cuenta el famoso boxeador Carpentier y el bien conocido fabricante Menier.

Se trata de un 8 cilindros de 90 por 160, de un solo bloque, de aluminio, en cuyos cilindros lleva unas camisas de acero montadas en calien-



Un aspecto del motor y una relación de dimensiones entre el «capot» y un hombre de mediana estatura

Triunfo de los neumáticos „PIRELLI“

GRAN PREMIO PEÑA RHIN

CIRCUITO VILLAFRANCA DEL PANADÉS

440 kilómetros

VENCEDORES:

- 1.º Vizcaya, en coche „BUGATTI“**
- 2.º Mauri, en coche „BUGATTI“**

ambos equipados con

**P
NEUS**

**P
IRELLI**

SIN CAMBIAR UN SOLO NEUMÁTICO

COMERCIAL PIRELLI, S. A.

BARCELONA:
R. Universidad, 18

MADRID
Calle Alcalá, 73

BILBAO:
Gran Vía, 42

CORUÑA:
Plaza Orense, 6

SEVILLA:
Pl. Sto. Tomás, 29

EN EL SALÓN

FIAT HISPANIA

Avenida del Conde de Peñalver, 19

MADRID

se expone el

COCHE FIAT

e s p e c i a l

para carreras

The illustration is a black and white line drawing. The upper portion shows a close-up, low-angle view of a bridge's internal steel truss structure, featuring a large, prominent arch. The lower portion shows a rectangular battery unit with a handle on top. A diamond-shaped grid pattern is visible on the front of the battery. A small label on the battery reads 'PHILADELPHIA DIAMOND GRID BATTERY'.

Fíjese usted en la construcción de este puente

¿Comprende por qué tienen igual corte las rejillas de las baterías PHILADELPHIA?

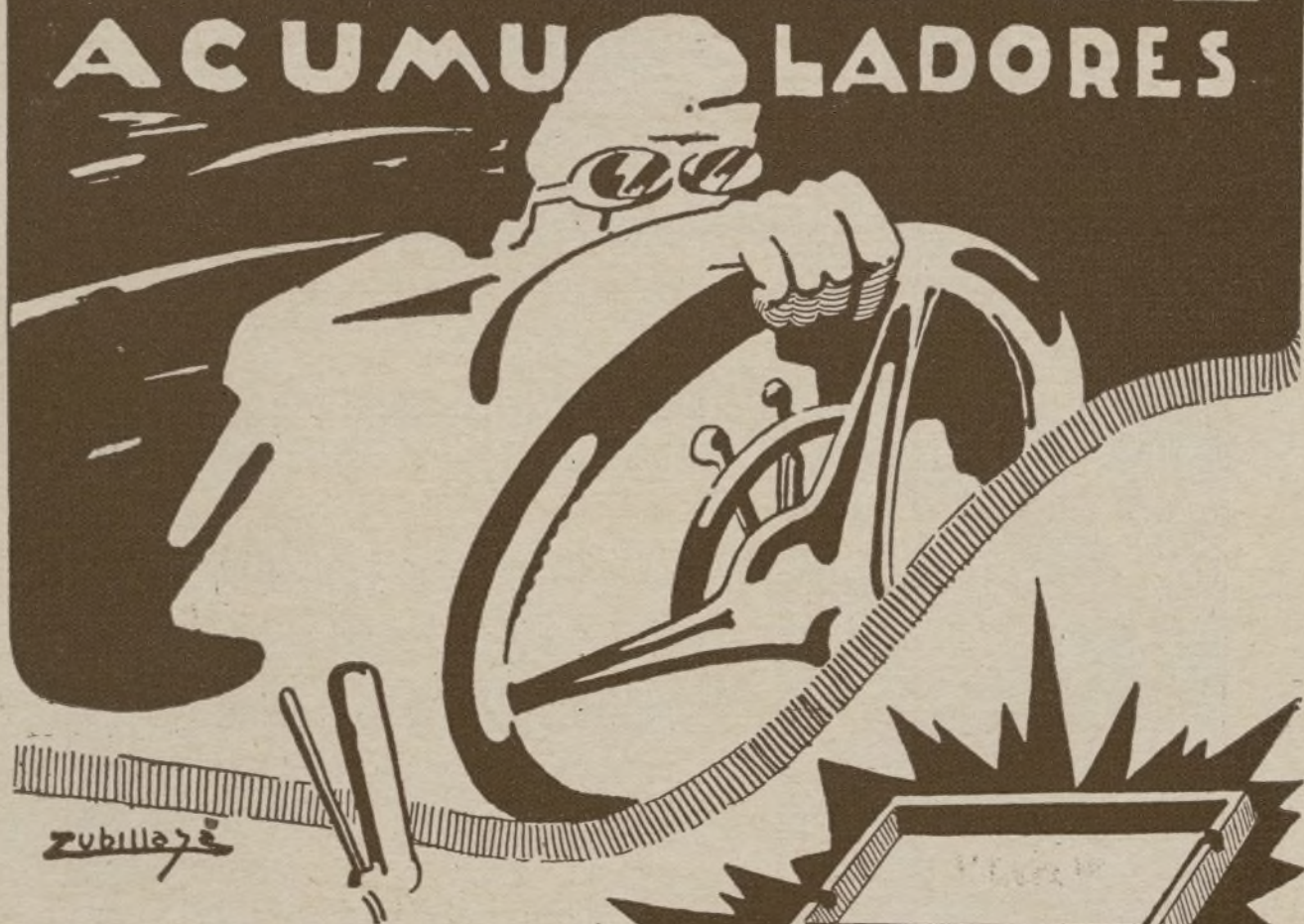
Una batería irrompible es una batería eterna

Estación de carga y taller de reparaciones eléctricas para autos

JOSÉ JUNQUERA
TELÉF. S-595 OLÓZAGA, 12
MADRID

TUDOR

ACUMULADORES



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
Balmes, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

te, bajo presión, según patente de la Casa.

Tiene, como su antecesor el «29», que causó sensación en el Salón de 1919, la culata de bronce, amovible, y lleva para cada cilindro cuatro válvulas y dos bujías.

No es nuestro propósito detallar sus características, sino señalar que no se ha construido con el propósito de hacerle exclusivamente voluminoso, como han podido acaso creer los que «miran» los coches y no los «ven», sino que tiene personalidad mecánica suficiente para causar sensación en *châssis*.

Para quien conozca estas Exposiciones, el acuerdo de nuestro compa-

triota de exhibir esta su más reciente producción completamente carrozada, muestra su prudencia. Las personas a quienes interesa más la mecánica que las líneas exteriores han podido examinar a su placer el «48 Elizalde» y apreciar, por consiguiente, sus detalles, después de varias semanas de uso y de haber efectuado por carretera, y sin el más ligero desfallecimiento, el viaje Barcelona-París.

La laboriosidad de esta marca española no deja ocio alguno a su oficina de estudios que el año pasado terminó los dibujos de un nuevo tipo que no ha podido ponerse en fabricación hasta hace pocas semanas. Nos referimos a un 6-8 caballos que

Elizalde denomina «tipo 51», y el anuncio de cuya fabricación ha interesado a los que conocen cómo trabaja esta casa.

Este nuevo coche 6 8 HP no viene a competir con los «cochecillos» al uso. Será un «Elizalde» pequeño, como el 8 cilindros de que arriba se habla es un «Elizalde» grande.

Con este tipo la gama de fuerzas estará completa, puesto que, además, construye los tipos:

20-20 Sport.

27-27 Sport.

Reina Victoria Eugenia.

26-29-23/26 Industrial.

Y el 22, tipo de coche para reparar en población».

El aeroplano de los deportistas

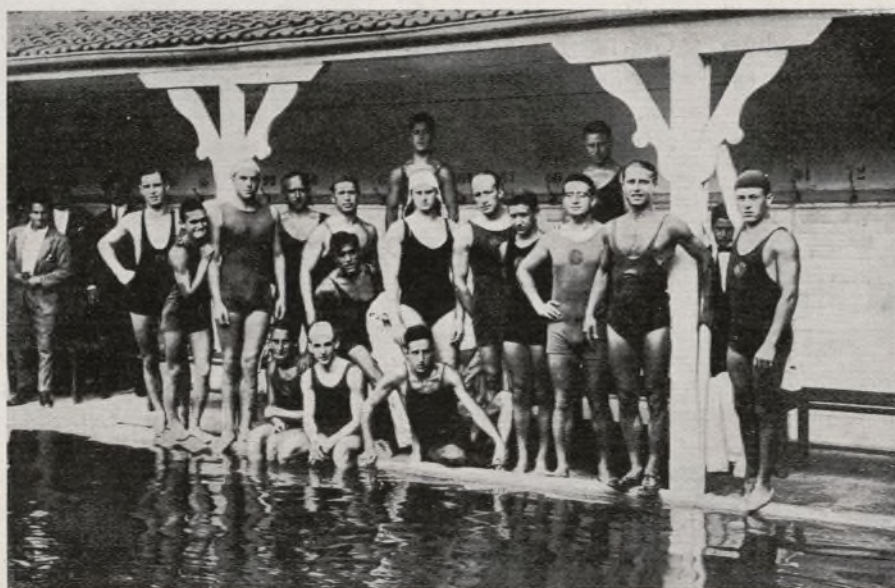
Festival del «Club de Natación Atlético», de Madrid.

A nuestra llamada a las Sociedades deportivas que no están en condiciones de organizar festivales de pago, cuyos productos se sumen al caudal que se constituirá con las fiestas de fútbol, los campeonatos ciclistas, etc., etc., continúan respondiendo varias entidades.

El «Real Moto Club de Cataluña» en atenta comunicación en que, lamentando no poder enviar una mayor suma, se pone a nuestra disposición para cualquier organización en que su colaboración pudiera ser útil al fin que perseguimos, y remite doscientas cincuenta pesetas.

La lista de las suscripciones recibidas es la siguiente:

	Pesetas
Real Aero Club de España. . .	5.000



Grupo de socios del Club de Natación Atlético, de Madrid, que actuaron en el festival, para el «aeroplano de los deportistas»

	Pesetas
Real Automóvil Club de España.	1.000
Desmarias Hermanos.	500
Industrias Babel y Nervión. . .	500
Deutsch & C. ^a	500
Real Moto Club Español. . . .	200
Real Moto Club de Cataluña. .	250
TOTAL.	7.950

A esta lista hay que añadir 304 pesetas producto obtenido en el interesante festival que organizó el «Club

de Natación Atlético», de Madrid, y cuyo programa fué el siguiente:

Ejercicios en paralelas, por José Gancedo, Ernesto Catalina y José Ramos Albó, de la «Gimnástica Española».

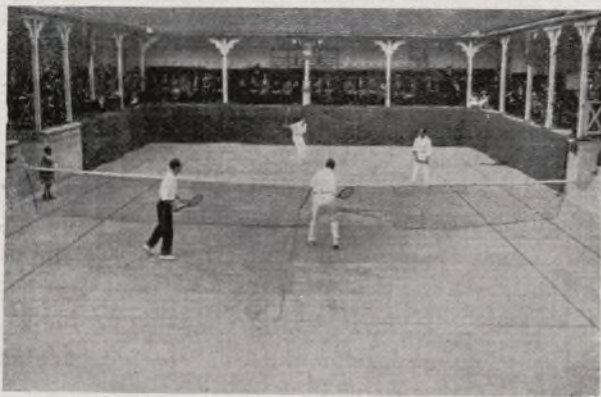
Asalto de esgrima, a cargo de la sección deportiva de la «Unión Ciudadana», en el orden siguiente: á espada, entre Julio Sánchez y Emilio Bautista; á florete, entre Julio Sán-

chez y José Sánchez; á espada, entre Emilio Bautista y José Sánchez, y á sable, entre Julio Sánchez y Emilio Bautista.

Actuó de juez de campo, D. Pablo Arandilla.

Demostración de boxeo entre Manuel Kreisler y Juan Manuel Ortiz, de la deportiva de la «Unión Ciudadana».

Lucha grecorromana, por los señores Gancedo y Gámez, de la «Gimnástica»; de la que resultó vencedor



La piscina convertida en terreno de tennis

el primero por una doble presa de hombros.

Arbitró D. Arturo Roca.

El partido de *tennis*, parejas caballeros, por Julio Flechsner y Ramón Padilla, contra Manuel Gandarias y Fernando Torres, del «Athletic Club».

Quedaron empatados á un *set*.

En la piscina del Club organizador, los socios de esta entidad realizaron demostraciones de los diversos estilos de natación por este orden:

De braza de pecho, por Francisco

García; de braza de espalda, por Gabriel Carbonero; *over* sencillo, por Luis Alvar-gonzález; *over* doble, por Jorge Peralta Ramos; *trudgeon*, Turner.

Además realizaron demostraciones de buceo los señores Picón y Losada.

Los saltos de palanca estuvieron á car-

go de los señores Lara, Carbonero, Retana, Peralta, Ramos, Winkler y Frahu.

Carrera natatoria, por equipos (3 por 27, total 81 metros).

Participaron cuatro equipos, llegando por este orden: primeros, Valero, Carbonero y Roca; segundos, E. García, Turner y Alvar-gonzález, y terceros, Masses, F. García y Frahu.

Como fin de fiesta se celebró un partido de *watter-polo* entre los equipos grana y azul del Club, venciendo los primeros por cuatro *goals* á uno.

Los equipos estaban formados así:

Encarnados: Bautista, E. García, Maluquer, Peralta, Lara, Varela y Alvar-gonzález; azules: Valero, Turner, Masses, F. García, Frahu y Cervino.

Arbitró César Arnal.

La suma total recaudada es, pues, en esta fecha 8.254 pesetas.



Un número de esgrima

CARRERA DE „VOITURETTES“ El Gran Premio „Peña Rhin“

La Sociedad barcelonesa «Peña Rhin» puede estar orgullosa de su Gran Premio.

El resultado de la carrera, dolorosísimo para la industria nacional del cochecillo, no puede empañar el éxito completo de la organización, llevada á extremos que dicen bien cuál es la capacidad de los elementos con que en nuestro país se cuenta para poder codearnos con los más empingorotados organizadores extranjeros.

Desde la elec-

ción de circuito, hasta el más ligero detalle, todo cuanto ha correspon-

dido á la «Peña Rhin» ha sido perfecto, bajo cualquier punto de vista.

Y nos complacemos sentando la afirmación de que podrá igualarse en futuras organizaciones la perfección habida en el Gran Premio de Villafranca, pero no será posible superarla.

Las dificultades y los contratiempos que se opusieron á la firme tenacidad de los organizadores, fueron innumerables, como había de corresponder á empresa tan gigantesca.



Vista de un trozo del circuito antes de su reparación

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

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

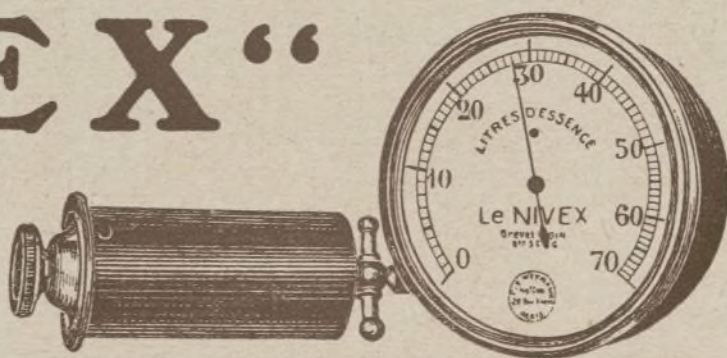
**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41
MADRID**

"NIVEX"

C. T. Weymann

Indicador de la cantidad de
gasolina que hay en el de-
pósito, con lectura en el
salpicadero



S. A. A. M.

Acumuladores eléctricos monoplaca, para
alumbrado y arranque.

Binet

Segmentos, tubos para segmentos, pistones, válvulas
y tornillería.

Existencias en Almacén

SOCIEDAD GENERAL DE APLICACIONES INDUSTRIALES

BARCELONA
Rambla de Cataluña, 45
Teléfono A-16 57

MADRID
Calle de Recoletos, No. 6
Teléfono S-12 69

PARÍS
12, Rue Tronchet
Teléfono, Louvre 37 89

Todos los obstáculos fueron allanados, y el público, que asistió en número incalculable, y que, no sólo en las tribunas, sino en todo el circuito y á ambos lados de la carretera, se agolpaba en apiñadas filas al paso de los corredores, respondió cumplidamente al esfuerzo realizado por la «Peña Rhin».

Empezaba el circuito á 200 metros de Villafraanca, en el empalme de la carretera de Barcelona á Tarragona con la de San Sadurní á San Jaime del Domenys.

La carretera, en este lugar, es bastante amplia y está bordeada de grandes árboles; se desarrolla en una línea recta de unos tres kilómetros hasta el pueblo de Monjos, atravesando antes la «riera de Bleda».

El pueblo de Monjos (cuya principal actividad se dedica á la fabricación de cemento) se atraviesa en línea recta, breve y amplia en la travesía, pero que va angostándose un poco al atravesar el río Foix, por un puente situado al final del pueblo.

A la salida de Monjos se encuentran, á mano izquierda, unos grandes edificios frente á la estación, que son las fábricas de cemento, con ferrocarril aéreo, que se interna en las montañas hasta las canteras.

Algo más lejos, una importante edificación en medio de esta arbole-

da: es el antiguo y grandioso convento de Santo Domingo. Después de recorrer unos 600 metros á partir de Monjos, se encuentra, á la derecha, el viraje de Pins de Sellarés, así llamado por los tres magníficos pinos

la pendiente, hay un viraje hacia la derecha. La carretera sigue con leve inclinación y sin accidentes notables.

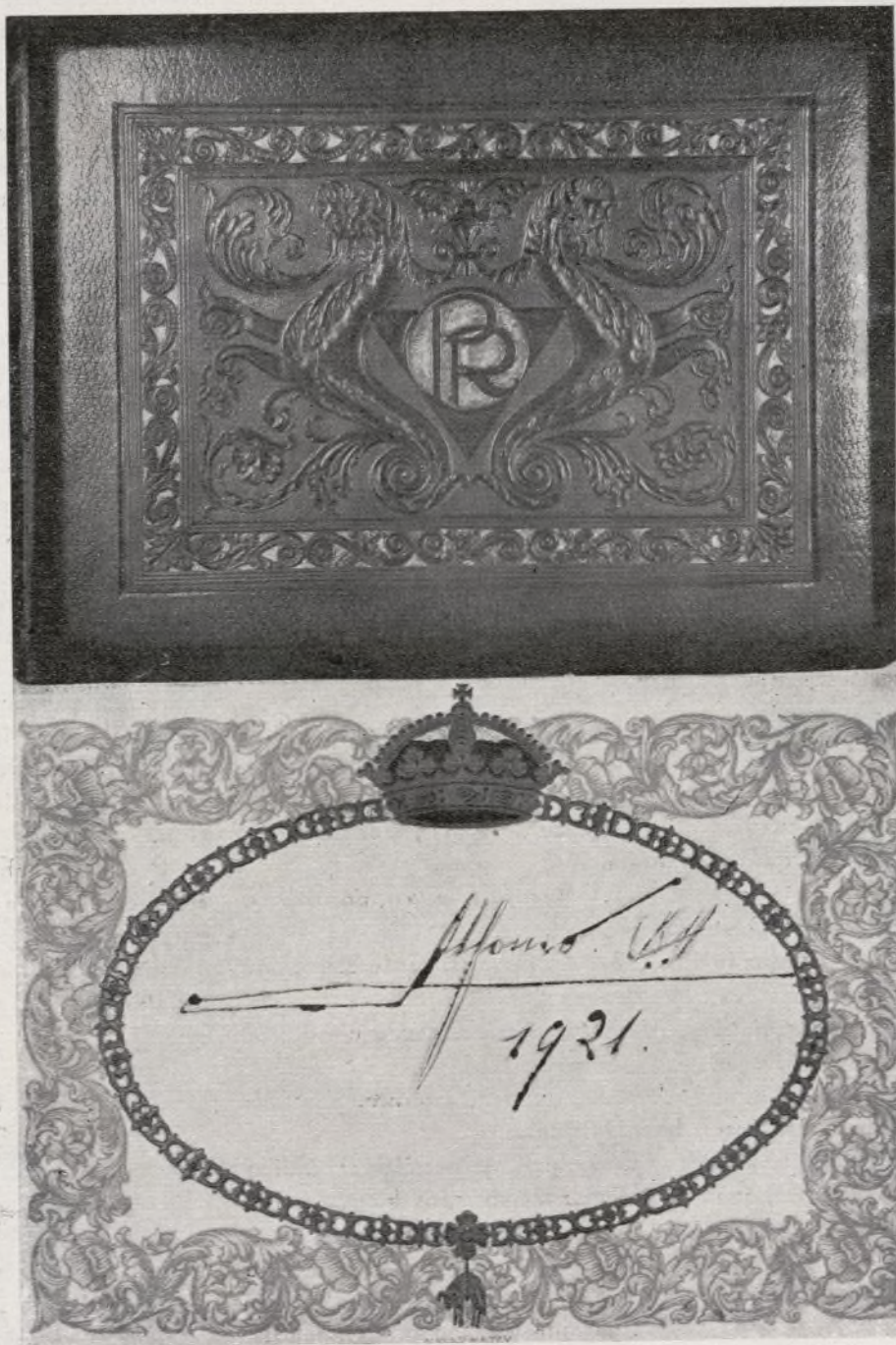
A uno y otro lado de la carretera, se extienden inmensos viñedos con innumerables casas de campo. En el fondo, se levantan una serie de montañas, entre las cuales se destaca la colina escarpada de Castellví, coronada con una torre ó castillo, que data de la dominación mora. El paisaje resulta altamente pintoresco.

El circuito se dirige, súbitamente, hacia la derecha, hacia el viraje de la Almunia. Este viraje es difícil, en ángulo agudo, y se ha de tomar con precaución. A pocos metros del viraje, el circuito pasa por entre unas casas que forman un extremo de la Almunia, población constituida por un grupo de casas con una población de 400 habitantes. Es la agrupación más importante del término municipal de Castellví de la Marca.

La Almunia produce vinos de

alto renombre y tiene un comercio de ajos importantísimo.

Después de la Almunia se pasa por delante del cementerio de dicha población. La carretera se desarrolla en largas líneas rectas hasta llegar á un desmonte. Allí, un viraje en bajada conduce á un puente angosto que



La cubierta del espléndido album que contiene las firmas de los colaboradores al éxito de la «Peña Rhin» y la página en cuyo pergamino ha firmado S. M. el Rey

centenarios situados en el ángulo exterior de la carretera.

En este punto, se dibuja un viraje en ángulo recto, y, casi inmediatamente, la carretera se inclina, formando una regular pendiente hasta el Pont de la Bruixa, con difícil viraje á la entrada y contraviraje á la salida. Al acabar



La Copa de S. M.

se ha de atravesar cambiando rápidamente de dirección.

Era este el punto más peligroso del circuito, porque la parte alta del desmonte tapa la vista del puente y aparece bruscamente al llegar á media bajada.

Desde este trozo del circuito se divisan numerosas «masías» y aglomeraciones de casas; á la izquierda se levanta una altísima torre cuadrada, denominada de la Bleda, que es la que sirve para elevar parte del agua de que se surte Villafranca. Después de una curva de largo radio se atraviesa la riera de la Bleda.

Una bajada en línea recta, que se divide perfectamente desde el lugar destinado á tribunas, conduce al puente sobre la riera de Pacs, después de la cual se inicia la recta de 800 metros en ligera pendiente, que pasa delante de la tribuna y cierra el circuito en el viraje de Villafranca, donde se junta á la carretera de Barcelona-Tarragona.

Este último viraje es en ángulo agudo. La confluencia de las dos carreteras forma en este punto del circuito una amplia explanada que permite atacar el viraje con relativa facilidad, pero los organizadores construyeron una curva peraltada, espléndida como una pista.

* * *

Los coches que se habían inscrito

para esta carrera eran los siguientes:

Tres *S. R. C.*
Tres *Matas.*
Tres *La Perle.*
Dos *Bugatti.*
Dos *David.*
Dos *Izaro.*
Un *América.*
Dos *XX.*

Pero no presentados los tres primeros, quedaron 15 coches, cuyo orden de salida, color y conductor respectivos eran los siguientes:

1. *La Perle III*, verde claro, por X.
2. *XX*, azul, por J. Alvarez.
3. *Matas II*, anaranjado, por Juan Ibáñez.
4. *Bugatti II*, negro, por Mo-
nes Maury.
5. *Matas I*, anaranjado, por
Felipe Llorens.
6. *David II*, blanco, por José
Matia Moré.
7. *Izaro II*, gris, por Joaquín
Carreras.
8. *David I*, blanco, por Juan
Andreu.
9. *XX*, encarnado, por XX.
10. *Matas III*, anaranjado, por
Esteban Reus.
11. *Izaro I*, gris, por Ruperto
Andia.
12. *Bugatti I*, negro, por Pierre
de Vizcaya.
13. *La Perle II*, verde claro, por
V. Revaux.
14. *La Perle I*, verde claro, por
V. Lefeuve.
15. *América*, amarillo, por Gil-
bert Dutrieu.

Con objeto de permitir al público presenciar la salida, es decir, asistir á la carrera íntegra, dióse la salida al primer coche á las diez en punto de la mañana

Con intervalos de 30 segundos fueron saliendo:

El número 1 conducido por Lefeuve.

El 2, por Alvarez.

El 3, por Ibáñez.

El 4, por el Marqués de Casa Mauri.

El 6, por Moré.

El 10, por Reus.

El 11, por Andia.

El 12, por Vizcaya.

El 14, por Revaux.

El 15, por Dutrieu.

Es decir, que los quince sorteados se quedaron ya en diez á la salida.

En la primera vuelta, el *XX* de Alvarez, que había llevado una marcha excelente, en el viraje de Villafranca, al entrar en el peralte, quiso pasar al *La Perle* con tan mala fortuna que si no hace el primero una rápida maniobra saliéndose hacia la carretera de Barcelona, hubiera habido un serio percance. El coche quedó con las ruedas posteriores destruidas.

El *América* no entró en esta primera vuelta, quedando reducido el lote á ocho corredores.

En la segunda vuelta, el *Matas* de Ibáñez también se quedó sin entrar.

A la tercera vuelta quedaron sólo seis; á la séptima cinco...

El último coche español que quedó sobre el circuito fué el *David* de Moré. Pero una avería de radiador le retiró también antes de terminar la carrera. Uno de los *La Perle* había sufrido también una rotura en la barra de acoplamiento de la dirección.

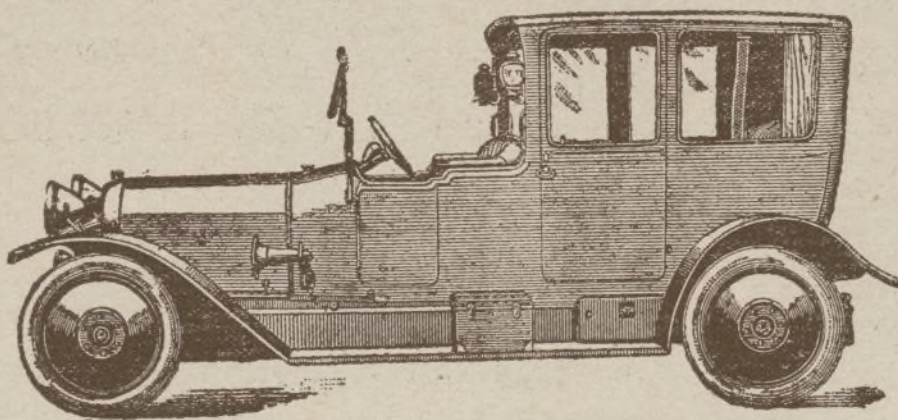
Pero sólo había tres premios en metálico... Y era inútil, una vez asegurados los tres paquetes de pesetas, desaparecidos los contrincantes españoles, hacer el cuarto lugar. Así el



La Copa del «R. A. C. C.»

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15

M A D R I D

HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS
VENTA
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

M A D R I D

Teléfono J - 723

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 ómnibus

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telógrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
5 - 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

(Disponible)

MADRID

Garaje Victoria

Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho

Plaza de Cañadio

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

(Disponible)

ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía

Grandes Talleres y Garajes

5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

segundo *La Perle* optó por quedarse fuera.

El resultado final de la carrera es el siguiente:

1.º Pierre de Vizcaya, sobre *Bugatti*, neumáticos «Pirelli», magneto «Bosch», alemana, en 5 h., 11 minutos, 19 s., á una velocidad media de 85,320 kilómetros por hora.

2.º Pedro Monés, sobre *Bugatti*, neumáticos «Pirelli», magneto «Bosch» alemana, en 5 h., 35 m., 36 segundos, á una velocidad media de 79,300 kilómetros por hora.

3.º Revault, sobre *La Perle*, neumáticos «Englebert», en 7 h., 20 s.

Los conductores de los *Bugatti*, De Vizcaya y el marqués de Casa Mauri, son de origen español. Esto puede ser un consuelo relativo de nuestra derrota. Y decimos relativo porque la victoria no es de conductores; entre los vencidos hay gente que vale tanto como Vizcaya y Monés y, sin lisonja, diremos que tenemos á Pepe Moré por el mejor «volante» de cuantos participaron en la carrera.

Tripas llevan á pies, dice el refrán. Pero eso se entiende cuando hay pies.

¿Aprovecharemos la lección? ¿Podemos sacar provecho de ella?

Ese es el problema que se plantea y que consideramos de muy difícil solución pues, á pesar de los aranceles, hay coches extranjeros que bati-rán en precio á la industria nacional. Y contra esa competencia no hay más defensa que la superioridad en las cualidades del vehículo.

Bien sabido es que el *Bugatti* es un especialista de las carreras; pero, ¿puede decirse otro tanto del *La Perle*?

* * *



La Copa del «Círculo Artístico»

Dice nuestro estimado colega Masferrer, en *La Vanguardia*, lo siguiente:

«Desde que se puso término á la carrera tan excelentemente organizada por la «Penya Rhin», que el Círculo Artístico, donde aquélla se reúne, vése concurridísimo por elementos deportivos, que van á felicitar á sus directores por el éxito de organización que alcanzó la manifestación por ellos tan perfectamente preparada.

Infinidad de deportistas han testimoniado á los «peñistas» su enhorabuena por el éxito que han alcanzado.

Y en los corrillos que se forman surgen iniciativas para todos los gustos, y, entre todas ellas, parece tomar pie la organización, en el año próximo, de una prueba de gran turismo para coches de tres litros, sobre una distancia superior á 500 kilómetros, bajo un reglamento calcado en el del Grand Prix de Francia de 1922.

Aprovéchense estos grandes entusiasmos á favor del automovilismo, que pueden dar al traste con la crisis que hemos venido padeciendo con tanta resignación como plausible patriotismo».

Veremos lo que opina de esta idea nuestra industria nacional del automóvil. Sospechamos que no acudirá á la liza... y entendemos que tal vez haga bien. EFE

CONGRESO DE LA „F. A. I.“

En los días del 26 al 30 del corriente tendrá lugar en Madrid el Congreso Internacional de Aeronáutica que anualmente celebra la «Federación Aeronáutica Internacional».

He aquí el programa trazado para la celebración de dicho Congreso:

Miércoles 26.—Sesión plenaria de la «F. A. I.» en el Salón de Actos del Palacio de Comunicaciones, bajo la presidencia de S. M. el Rey. Noche, banquete en el Palace Hotel.

Jueves 27.—Sesiones de la «Federación Aeronáutica Internacional» á las 9,15. A las 17,30, recepción en la Casa de la Villa.

Viernes 28.—Por la mañana, excursión al Aerodromo militar de Cuatro Vientos; almuerzo por la Aeronáutica militar. A las 16, terminación de los trabajos del Congreso. Noche, representación en el Reina Victoria.

Sábado 29.—Excursión á Toledo.

Domingo 30.—Visitas y excursiones.

En el número próximo nos ocuparemos con todo detenimiento del desarrollo de sus interesantes sesiones.

PLEITOS CICLISTAS

La «Unión Velocipédica Española» ha anulado el Campeonato de España de medio fondo, corrido en Palma de Mallorca.

Llevaba ya muchos años nuestra venerable «mamá ciclista» sin tener

disgustos con hijos, nietos y bisnietos.

Esta vez vuelve á interrumpirse la tranquilidad entre uveístas y surge un pequeño disgusto, del que da idea el escrito que á continuación transcribimos:

AL COMITÉ DE LA «U. V. E.»

La Junta directiva del «Veloz Sport Balear», enterada del acta de la sesión celebrada por ese Comité el día 5 del corriente, ha acordado, por

unanimidad, en sesión celebrada el día de hoy, elevar al mismo la siguiente reclamación:

Campeonato de España de medio fondo

Hagamos historia:

El Reglamento, aprobado por la «Unión Velocipédica Española», por el cual se regían las carreras del Campeonato medio fondo, año 1921, dice lo siguiente:

«Artículo 1.º Las carreras Campeonato de España se regirán por el Reglamento de la «Unión Velocipédica Española» y el presente.

Art. 2.º Las solicitudes de inscripción deberán dirigirse al presidente del «Veloz Sport Balear», hasta el día 20 de septiembre, á las ocho de la noche, no siendo admitidas las que se reciban pasado dicho plazo.

Art. 4.º En la solicitud de inscripción deberán los corredores indicar sus nombres y el del entrenador ó entrenadores que piensan utilizar, etc., etc.

Art. 9.º Ningún corredor podrá ser entrenado por motociclista distinto de aquel ó aquellos con quienes se haya inscrito.

Art. 22. El Jurado podrá dictar aquellas disposiciones complementarias ó aclaratorias de este Reglamento que estime oportunas ó convenientes.»

Para tomar parte en dicho Campeonato se inscribieron en forma legal: Bover; entrenador, Durán. Pocoví; entrenador, Parets.

Nadie más, pues los corredores Treserras, Saura y Llopis, si bien se inscribieron, sólo ofrecían como entrenadores probables á Regnier, Soum y Rubio. Dichos corredores, que los tres juntos sólo tenían como entrenador disponible á Rubio, solicitaron y suplicaron al «Veloz» los tuviera tolerancia, toda vez que los corredores mallorquines inscritos en forma legal no tenían inconveniente

en dicha tolerancia, llevada al extremo de cederles sus propios entrenadores Durán y Parets para las pruebas eliminatorias, á condición, claro está, de que si se clasificaban, debían tener el propio entrenador correspondiente. El «Veloz» accede á ello, para favorecer al *sport*, y al mismo tiempo á los corredores catalanes, y siendo que los dos mallorquines inscritos no protestaban y se avenían á ello. ¿Es ésto infringir el Reglamento, ó querer favorecer á los catalanes?

En este punto, ó sea el domingo 25, día de la carrera, entra en funciones el Jurado, que lo componen D. Ignacio Seguí, D. Federico Casanovas, del «Stadium»; D. Jaime Ferrer Oliver, cónsul de la «Unión Velocipédica Española»; D. José Fornes, y D. Antonio Ripoll.

Se corren las series eliminatorias en la forma siguiente:

Primera. Llopis, entrenado por Rubio: tiempo, 57 minutos, 57 segundos, 1/5.

Treserras, entrenado por Durán: tiempo, 55 m., 14 s., 1/5.

Saura, entrenado por Parets: tiempo, 55 m., 51 s., 3/5.

Segunda. Bover, entrenado por Durán: tiempo, 52 m., 46 s., 1/5.

Pocoví, entrenado por Parets: tiempo, 52 m., 19 s., 3/5, y quedan clasificados para la final del próximo domingo, día 2 de octubre:

Pocoví; entrenador, Parets.

Bover; entrenador, Durán.

Saura; entrenador, Soum, según había prometido. Los dos corredores Treserras y Llopis, no clasificados, perciben 200 pesetas cada uno, según programa.

Al día siguiente, ó sea el lunes, día 26, el corredor catalán Saura pide al Jurado que, toda vez que no puede pasar á Palma su entrenador Soum, se le permita cambiarlo por Rubio, á lo que se le accede, con el fin de que puedan tomar parte los tres equipos en la carrera final. Al otro día (martes), por haberse disgustado Saura con Rubio, solicita de nuevo cambio de entrenador y ofrece á Arbona, á lo que también se le autoriza por la misma razón, y toda vez que los otros dos corredores clasificados no se oponen, como tenían derecho á opo-

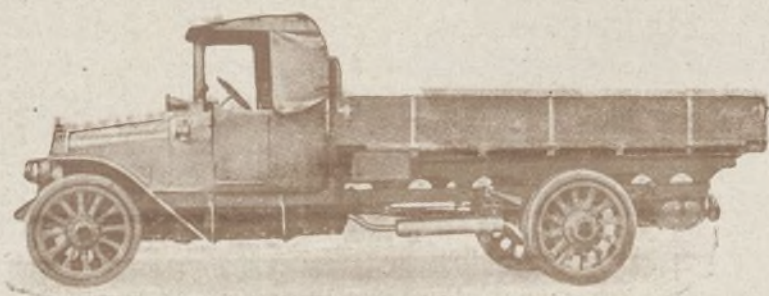
nerse. Luego riñe con Arbona, y se encuentra otra vez sin entrenador. Ofrece también al distinguido señor Gargalló para entrenador, á lo que también se le accedía, si bien no llegó á fijarse este extremo, porque pretendía el corredor Saura que si con dicho señor no hacía el recorrido de la carrera en el tiempo fijado en el Reglamento, el Jurado le concediera el premio en metálico; á lo que se le contestó: conforme en tolerarle el rebasar el tiempo marcado, siempre que él mismo señalara otro prudencial, al objeto de no hacer interminable la carrera. A esto no se comprometió y quedó descartado el nuevo entrenador.

¿Son todas estas tolerancias deseos de privarle de correr al señor Saura?

Sucede que antes de la carrera final, ó sea el martes, día 27, el corredor Bover, durante el entreno con Durán, sufre una caída, que, por sus consecuencias, el «Veloz» vió que no podría tomar parte en la carrera final el día señalado, ó sea el domingo, día 2, y que, por lo tanto, perdía todo interés la fiesta, que antes prometía ser brillante por todos conceptos, y que hubiera dado un buen beneficio de muchas pesetas. Debe advertirse que el beneficio íntegro de los dos días de carreras estaba destinado á regalar los deportistas un avión al Ejército. Teniendo en cuenta esto, y conociendo el Reglamento de la «Unión Velocipédica Española», el «Veloz» consultó telegráficamente á dicha «Unión» si se podría hallar un medio legal para aplazar la prueba final de la carrera. La «Unión» contestó por telegrama lo siguiente: «Reunido Comité, concede amplios poderes delegado Carrión resolver asunto Campeonato referencia su telegrama dentro Reglamento.» El «Veloz» había consultado únicamente á la «Unión» si habría un medio para aplazar la carrera, y la «Unión» había delegado al Sr. Carrión únicamente para este asunto, pues la «Unión» ignoraba si existían otros.

Viene que el corredor de los cambios de entrenador, Saura, á la llegada del Sr. Carrión á Palma, logra de éste que pida á los señores presiden-

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

FABRICA

NACIONAL



Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA



Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

ENGLEBERT

(S. A. E.)

Cinco tipos de cubiertas

FABRICADOS EN LIEJA (BÉLGICA)

Sociedad Anónima Española ENGLEBERT

Teléfono 3184 M. FELIPE IV, 7. MADRID Telegramas: ENGLENEU

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

te y vicepresidente del «Veloz» que le dejen tomar parte en la carrera entrenado por Durán, entrenador inscrito y clasificado con Bover. Aquí empieza el Sr. Carrión á faltar á la verdad, al afirmar que dichos señores del «Veloz» se aviniesen á ello en absoluto. Se avinieron, sí, muy á gusto, bajo la condición de que el Jurado, y sobre todo los corredores, estuviesen conformes. El Jurado accedió también á ello, pero el corredor Pocoví protestó, alegando que Durán estaba inscrito y clasificado como entrenador de Bover, y que, por lo tanto, él podía ignorar si Saura estaba inscrito ó no con uno ú otro entrenador, fuera el que fuese, pero nunca con Durán ni Parets.

El Jurado, que había tenido todas las tolerancias antes mencionadas en favor de Saura, no porque se las mereciese, sino para que vieran los deseos de que pudiese haber, por lo menos, algo de lucha en la carrera y disminuir el fracaso, como al mismo tiempo favorecer á todos, con mucho sentimiento tuvo que dar la razón á Pocoví y atender su protesta, natural y justa. ¿Qué hubiese hecho la «Unión» y cualquier Jurado? Fíjense en los artículos al principio citados. El «Veloz», al organizar las carreras, y el Jurado, al entrar en funciones, tuvo todas las tolerancias que pudo mientras no se le opusieron los que podían reclamar. Esto es todo el mal que han hecho: favorecer, mientras se lo han permitido los artículos del Reglamento aprobado por la «Unión».

Resultado: que el Campeonato, que prometía ser un éxito, para el que pusieron todos los medios los organizadores, fué una desilusión para los mismos, un fracaso deportivamente, un desastre financiero, pero que no lo hubiese salvado tampoco el señor Saura. Lo único en todos conceptos hubiese sido hallar un medio de aplazar la prueba final hasta que hubiese podido tomar parte Bover, y á esto iba el Jurado, al extremo de que ofreció al corredor Pocoví, único que tenía derecho á reclamar, que si se daba por enfermo (no hay inconveniente en decirlo) se le aseguraba el día que se verificase la carrera el importe del primer premio, ó sean las

1.500 pesetas. Y no habiendo ningún corredor se aplazaba el Campeonato, y así hubiese podido ser un éxito, pues hubiesen tomado parte Pocoví-Parets, Bover-Durán y el célebre Saura con el entrenador que se hubiese proporcionado.

Ahora, bien; el Comité deportivo de la «Unión Velocipédica Española» declara nulo el Campeonato. ¿En qué se funda para tomar tal resolución? ¿En lo que le dice el Sr. Carrión? ¿Qué entidad es ésta que admite que se sea juez y parte, que falla y condena sin oír las partes interesadas? Analicemos lo que dijo en la reunión del Comité el Sr. Carrión.

El Sr. Carrión falta á la verdad al afirmar que el Presidente y el Vicepresidente del «Veloz» se aviniesen á que tomase parte Saura entrenado por Durán. Se avenían, sí, bajo la condición de que el Jurado, y sobre todo el corredor Pocoví, estuviese conforme, y es extraño que tal cosa afirme el Sr. Carrión toda vez que estando reunidos en el «Veloz» con el vicepresidente, Sr. Riutort, delante de los del Jurado, entre ellos el Sr. Casanovas, se trató del asunto, y bien claro dejó sentado el Sr. Vicepresidente y no se lo negó el Sr. Carrión, que era bajo la condición citada.

Falta, también, á la verdad al decir que el único entrenador disponible que tenía Saura era Durán, ya que no queríamos admitirle los otros dos entrenadores que había propuesto. Ya hemos dicho que Saura había propuesto á Soum, á Rubio, á Arbona y á Gargalló y *que á todos se los habíamos admitido.*

Aquí lo cierto, lo innegable, es que el corredor Saura pasó á Palma sin entrenador, pero confiando en arreglarse con alguno, fuera quien fuera, y claro está que desde un principio no podía pensar en Durán, toda vez que no es probable que Saura estuviese enterado de que Bover iba á lesionarse pocos días después. Pero vino el desgraciado accidente y entonces Saura, reconociendo mejores condiciones en Durán, pretendió que le entrenase por ofrecerle probabilidades de triunfo. Y quiso que le entrenara faltando al Reglamento de la carrera, debidamente aprobado por la

«Unión». Y el Jurado, que como todos los jurados que elejimos siempre, no prodiga tolerancias ni modificaciones más que en aquellos casos en que no hay un perjudicado que proteste con razón, no pudo ni quiso permitir la exigencia del *atento* Saura porque Pocoví no quiso avenirse á ello y estimó el Jurado que Pocoví protestaba apoyado por el Reglamento en su artículo 9.º, citado al principio.

Saura llegó á decir que el Jurado pretendía ponerle en ridículo, puesto que quedaría muy mal entrenado por otro que no fuera Durán. Pero... preguntamos nosotros: ¿Qué papel habría hecho entonces si Bover no se lesiona? Porque nosotros no creemos que en este caso hubiese tenido á Durán, sino que aceptaba precisamente á los que más tarde calificó de inservibles.

En las distintas reuniones que tuvimos con los Sres. Carrión y Craywinckel, pudimos notar en ellos un interés vivísimo en que Saura corriese en la forma propuesta, tanto si el otro corredor protestaba como si no. Pero no estamos acostumbrados á tales soluciones y en modo alguno quisimos transigir, mientras no retirara su protesta el equipo que se conceptuó perjudicado.

El Sr. Carrión con su otro compañero trataron particularmente con los del Jurado y el Vicepresidente del «Veloz», por ausencia del Presidente, del asunto de la prueba final y se enteraron de que en vista de que Saura no presentaba más entrenador que Durán y á éste lo protestaba el corredor Pocoví, y no pudiendo aplazar la prueba, se verificaría la carrera, muy á pesar de todos, con un solo equipo, ó sea Pocoví-Parets. Se enteraron de que esto lo dábamos ya como definitivo, á las ocho y media de la noche del sábado.

Falta, también, á la verdad al decir que presencié que al corredor Saura se le prohibía la entrada en el Velódromo; lo que sí se le prohibió, como se prohibía á todo el mundo, que se situara junto á la mesa del Jurado. Tanto es así, que el Sr. Saura presencié la carrera desde una silla de pista sin que nadie lo molestara.

Para que la «Unión Velocipédica Española» pueda formarse cabal idea de la forma cómo pretenden juzgar las cosas esos dos señores descortesados que pasaron á Palma con más altivez que buenos deseos, basta decir que conceptuando ridículo que corriera el Campeonato de medio fondo solamente el equipo Pocoví-Parets, proponían, ó exigían casi, con frases molestas y nerviosidades impropias de quienes están acostumbrados á juzgar con imparcialidad esos asuntos, que se permitiera la presentación del equipo Saura-Durán y ya cursaría su protesta más tarde el corredor Pocoví. Y al contestarles que Pocoví, no sólo protestaba, sino que dejaba de presentarse en este caso, conceptuaban la cosa más lógica que corriese tan sólo el equipo Saura-Durán. ¿Es que el hecho de correr un sólo equipo es más ó menos risible según se llame el corredor Pocoví ó Saura?

Y nos interesa hacer constar de una manera terminante que todo eso se trataba con los enfadados señores Carrión y Craywinckel de una manera casi particular, ó por inmerecida deferencia á dichos señores, pues su misión en Palma no era otra más que resolver sobre si el Campeonato podía aplazarse ó no. Para los demás casos, tales como el que citamos, estaba el Jurado técnico apoyado por un Reglamento escrito con letra clara y aprobado por la «Unión Velocipédica Española» y holgaba, por lo tanto, la intervención de aquellos señores.

Es notable en el acta que recibimos aquello de las desconsideraciones tenidas con el Sr. Carrión y su compañero. De haber sido, no desconsiderados, sino menos prudentes, no habríamos podido discutir con dichos señores más que una sola vez. Ni su modo de expresarse, ni su defensa parcialísima de Saura, ni sus continuas frases molestas para el Jurado y para el «Veloz», eran para seguir entrevistándonos. Y, sin embargo, lo hicimos.

Dicen ustedes en su acta, que al permitir que Saura corriera las eliminatorias entrenado por Parets (lo mismo hicimos con Treserras y Llopis y

nadie se quejó de que percibiesen el premio) *vulneramos* el Reglamento. ¿A qué llaman ustedes vulnerar? ¿Es vulnerarlo el establecer una modificación, una tolerancia inofensiva para todos, cuando todos la aceptan con agrado y se puede favorecer á uno sin ningún perjuicio para los demás? ¿Es que un Jurado no puede hacer las modificaciones que estime convenientes, basándose en el sentido común (y en el Reglamento) cuando todos, absolutamente todos los concursantes, se avienen ó solicitan tal modificación? ¡Aviados estaríamos!

Además, ustedes mismos en su acta bien claro lo expresan, que á pesar de decir que se infringió el Reglamento al permitir que Saura tomase parte en las eliminatorias (que conste, como hemos manifestado, que lo hizo á condición de tener á Soum como entrenador y así quedó clasificado), única falta, si es que lo fuese, que achacan al «Veloz» en lo reglamentado, á ustedes les parece bien que, continuando faltando, tomase Saura parte en la final. ¿En qué quedamos?

En modo alguno puede la Sociedad «Veloz Sport Balear», organizadora de las carreras, aceptar la exclusión que la «Unión Velocipédica Española» pretende hacer del Sr. Seguí en los Jurados que aquí se nombren, debiendo hacer constar, primeramente, que dicho señor Seguí era el Presidente del Jurado, pero que de él formaban parte también los señores Casanovas, Fornes, Ferrer y Oliver y Ripoll, quienes se hicieron solidarios, naturalmente, de lo actuado por el señor Seguí. Más claro: el acuerdo y las resoluciones no fueron del señor Seguí, fueron del Jurado completo.

Por su parte, el «Veloz» se hace solidario de la decisión y actuación del Jurado, cuyos nombres citamos más arriba.

Por tanto, pues, las consecuencias que puedan dimanar de la resolución de este asunto han de ser única y exclusivamente para el «Veloz», Sociedad organizadora de las carreras y electora del Jurado.

Finalmente, en cuanto al hecho de declarar nulo el Campeonato de medio fondo, debemos manifestar que

nos parece sumamente absurdo. Nosotros podríamos aceptar que nos castigaran á nosotros, que nos descalificaran el velódromo, todo lo que ustedes quieran. Pero, ¿qué culpa tiene de nuestra actuación y nuestras divergencias el corredor que se inscribe en el plazo fijado, que presenta su entrenador en debida forma, que cumple todos los requisitos y realiza la carrera lo mejor que puede? ¿Es él el culpable de que los demás equipos sufran caídas? ¿Es él el culpable de que otro inscrito no llegue á dar con su entrenador? ¿Es ésto vulnerar algún Reglamento, señores unionistas?

Resumiendo, pues, el «Veloz Sport Balear» se dirige á la «Unión Velocipédica Española» protestando:

1.º Del envío á Palma de representantes como los Sres. Carrión y Craywinckel, poco recomendables para encauzar las discusiones con imparcialidad.

2.º De la serie no interrumpida de falsedades que se leen en el acta, lanzadas por el Sr. Carrión, y que estamos dispuestos á hacer rectificar como es debido.

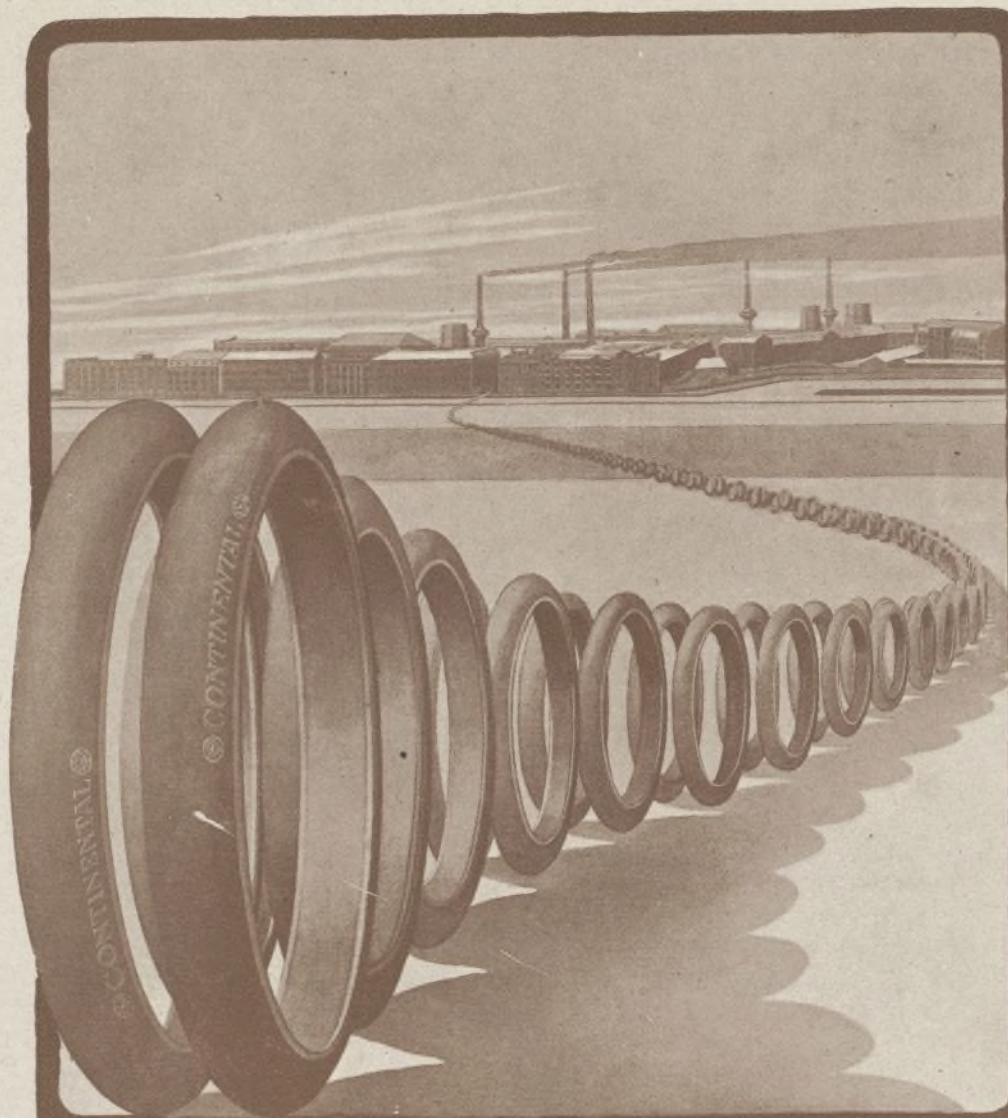
3.º De que se tomara un acuerdo en Barcelona sin más referencias de lo que pasara en Palma que las que pudieran dar los Sres. Carrión y Craywinckel, sin consultar al «Veloz», al Jurado ni á los representantes de la «Unión», que por algo debía tenerlos, y sin que exista ninguna protesta del corredor Saura.

4.º De la exclusión de futuros Jurados de D. Ignacio Seguí, completamente antirreglamentario y sin atribuciones para adoptarse.

5.º De la anulación del Campeonato verificado por el corredor Pocoví, con arreglo al Reglamento aprobado por la «Unión Velocipédica Española».

Por todo lo muy respetuosamente expuesto, esperamos fundadamente del Comité directivo de la «Unión Velocipédica Española» reconocerá el buen cumplimiento de lo reglamentado é imparcialidad del «Veloz Sport Balear» y que, haciendo justicia revocará su acuerdo de 3 del corriente.

Palma de Mallorca, 8 de octubre de 1921.



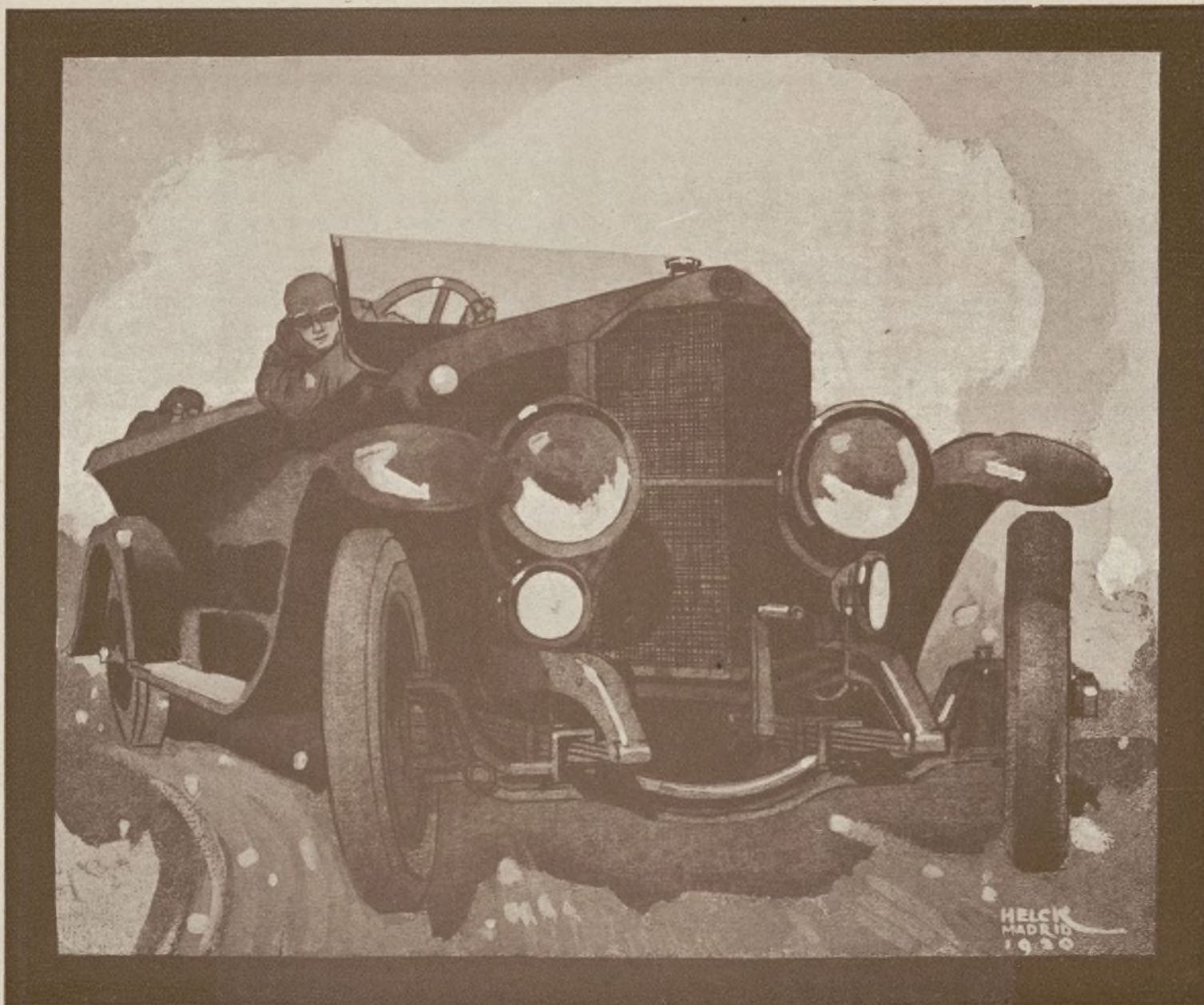
Continental



CENTRAL:
M A D R I D
Sagasta, 6

NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

SUCURSAL:
BARCELONA
P.º Gracia, 61



AUTO PALACE
Enrique Traumann

Oficinas:
Fernando el Santo, 24
Teléfono J. 1493 MADRID

Ayuntamiento de Madrid

„L'ANNUAL“

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

FUNDADO EN 1905

Obra de reputación
mundial que intere-
sa igualmente y á
un tiempo á los In-
dustriales y á los
Comerciantes y al
gran público

Constructores y comerciantes
de accesorios, aeroplanos, camiones,
canoas, carrocerías, „cyclecars“, má-
quinas-herramientas, material agríco-
la, motores, motociclos, ómnibus, uti-
llaje, piezas sueltas, „sidecars“, trac-
tores, 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 in-
teressante obra (que lleva, ade-
más, 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

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.

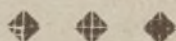


Equipos completos
de radiadores, de-
pósitos y accesorios
para aviación.

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

AUTOMÓVILES **TALBOT-DARRACQ**

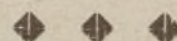
OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

¿Quieren ustedes reducir los gastos de imprenta? ¿Quieren ustedes economizar la mano de obra? ¿Quieren ustedes obtener el mayor rendimiento de sus trabajos? ¿Quieren ustedes aumentar la cifra de negocios por un medio de poco costo?

IMPRIMAN USTEDES MISMOS
con el

„ROTARY“

A. Gestetner

El cual les permitirá reproducir inmediatamente, y sin depender de nadie, toda clase de escritos de máquina de escribir ó de mano, tales como:

FORMULARIOS DE DESPACHO Ó DE FÁBRICA - CUADROS - PLANOS - TARIFAS - CARTAS - PRESUPUESTOS - PÓLIZAS - NOTAS DE SERVICIOS
MENUS - CROQUIS - COPIAS - CIRCULARES - FORMULARIOS - CONTRATOS - REGISTROS - NOTAS DE HOTEL - ETC.

NINGUNA CLASE DE LIMPIEZA ... DIEZ AÑOS DE GARANTÍA

Pidan los informes que deseen, absolutamente gratuitos

BARCELONA:
Pasaje de la Paz, 8

ARNOLD GESTETNER

MADRID:
Postas, núms. 11 y 13

50 años de experiencia
25,000 neumáticos y macizos fabricados cada día
25,000 obreros empleados
175,000 kilogramos de caucho utilizados por día
650,000 metros cuadrados de superficie de fábricas.




TRADE MARK

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

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

Capital: 500.000 pesetas

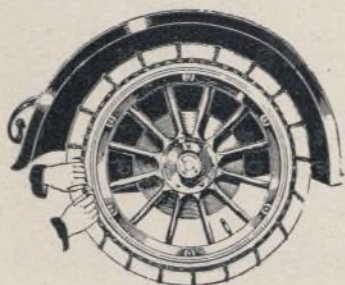
SUCURSAL EN
BARCELONA
 Muntaner, 98
 TELÉFONO G-19 25



¡Cuatro gotas!...

Pues hay que poner las
**Cadenas antipa-
tinantes WEED**

Mi seguridad y la de los
transeuntes así lo requieren



VILLAMIL

Calle de Alcalá, 62

Teléfono S - 586.

Talleres tipográficos STAMPA - Villalar, 10. Madrid

Ayuntamiento de Madrid