

Stadium

Revista Ilustrada

AEROSTACION
LA COPA GORDON BENNETT



Foto
Rol

El piloto suizo Armbruster, vencedor de la Copa Gordon Bennett,
en la barquilla de su globo "Zurich"

Año XI : N.º 352
1 de Octubre 1921

MOTORSPORTS TURISMO

Número suelto
75 cénts.

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Oficinas: Balmes, 54, imprenta : Teléf. 2689-A
: BARCELONA :

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos

Número suelto corriente . . . 75 céntimos
, atrasado . . . 1 peseta

Precios de suscripción

España, un año. 15 pesetas
Extranjero, un año 20 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

Representantes: **GAMPER Y MIR** : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

Neumáticos y Bandajes macizos Bergougnan

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

Stadium

Revista Ilustrada
MOTORISTAS

Redacción y Oficinas: Suscripción anual:
Balmes, 54 : Teléf. 2689-A España. . . . 15 pesetas
Barcelona Extranjero . . . 20 id.

ECOS

A NUESTROS LECTORES

Con objeto de poder dar una amplísima información del Salón del Automóvil de París—que terminará el 15 del actual—y de la carrera Gran Premio Peña Rhin—que se celebrará el día 16—el próximo número de STADIUM aparecerá el día 22



QUE STADIUM vuela o raya a gran altura es cosa perfectamente sabida por todos nuestros lectores y estimados amigos.

En demostración de ello, nuestros queridos compañeros los redactores de STADIUM señores Cò de Triola y Claret, efectuaron la pasada semana dos interesantes vuelos, hábilmente conducido el biplano por nuestro ex compañero en la prensa deportiva don José Canudas.

Cò de Triola y Claret, aprovechándose de su arte exquisito, mientras gozaban de las delicias de un viaje aéreo felicísimo, impresionaban sus placas, que STADIUM reproduce para que nuestros lectores se recreen viendo desde idéntica altura (ello es un suponer y un placer que cuesta muy poco dinero) los terrenos de Terramar, Sitges, la costa marina y parte del soberbio circuito sabiamente escogido por la Peña Rhin para su gran carrera del 16 del actual.



VISTO y oído.

Llamados por nuestro ilustre amigo el señor Rubió, nos dirigimos al Stadium Catalán.

En la plaza de Cataluña buscamos un taxis. El conductor está entretenido leyendo el último número de STADIUM. Subimos y ordenamos: «¡Al Stadium!»

Y Creus y Masferrer reanudan a bordo

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE 
JUPITER

Inalterable à todas las temperaturas



Ernest
Witty & C.º

Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
BARCELONA



Enseres para todos los sports



Selección entre las mejores marcas inglesas

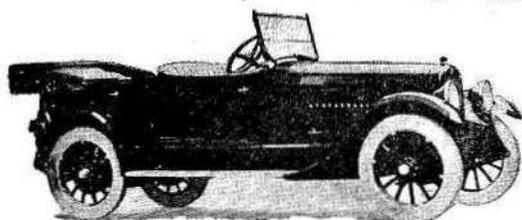
S. A. Magre de Automóviles

Garage, Exposición y Oficinas:
Provenza, 278 : Tel. 422-G

Taller de reparaciones y construcción de carrocerías:
Valencia, 149 A : Tel. 2032-G

BARCELONA

*Varios tipos de carrocerías de los nuevos modelos
6 cilindros*

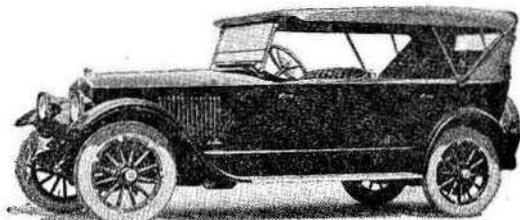


Torpedo especial, seis cilindros, 5 plazas

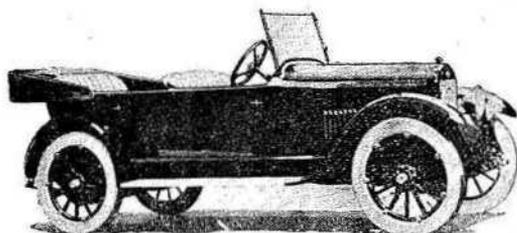
Recomendamos el Ligero

seis cilindros

*Primer coche pequeño construido en serie
de seis cilindros*

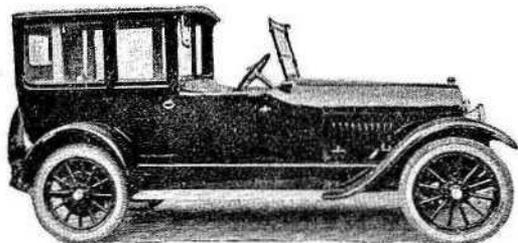


Torpedo grande, seis cilindros, 7 plazas



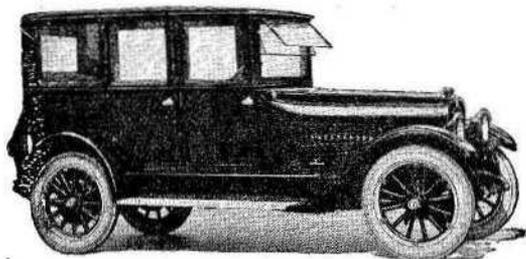
Torpedo ligero, seis cilindros, 5 plazas

*La mejor suspensión
Los de mejores líneas
Equipados
con neumáticos Cord*



Limousine desmontable, sobre torpedo grande,
seis cilindros, 7 plazas

*350 coches
en circulación
por toda España*



Sedán especial, seis cilindros, 5 plazas

del *Panhard* su eterna cantinela respecto al risueño porvenir de nuestro STADIUM.

On peut dire qu'il y a des Stadium dans cette affaire-là, que diría *L'Auto* de París.



EL Athletic de Bilbao se prepara. Tanto es así que esperan hacer una temporada soberbia. El calendario de partidos extranjeros cuyas fechas faltan ultimar son: Bold Club en af 1893, campeón de Dinamarca, que empató a cero goals con el Sparta en su propio campo de Praga; el ya famoso Sparta, campeón de Checoslovaquia; Nuremberg, campeón de Alemania; el Inffnell Park, finalista de la copa amateur de Inglaterra, y el Olympique o el Red Star de París.

En cuanto a equipos españoles, jugarán con el Fortuna de Vigo, el Real Unión de Irún, la Real Sociedad de San Sebastián y seguramente otros, aparte de los de campeonato.



NUESTRO gran mundo automóvil tiene hechas a estas horas sus maletas y en los trenes de mañana y pasado saldrán en

dirección a *ville lumière* (semiapagada desde la hora nefasta en que se declaró la guerra) con objeto de asistir a la décimosexta exposición del automóvil que se celebra en París, verdadera Meca del automovilismo.

La exposición durará desde el miércoles, 5, al sábado, 15 del actual.

El viernes, día 14, será cosa de recoger los petates y regresar prontamente a nuestros lares con objeto de no desperdiciar la ocasión de acudir el domingo, día 16, al Penadés y poder presenciar la gran carrera que preparan con tanto celo y entusiasmo los valiosos elementos que componen la Peña Rhin.



AL Centre Excursionista de Tarrasa le ha sido confiada este año la honrosa misión de organizar la excursión colectiva que cada año vienen efectuando las entidades adheridas a la Liga de S. E. de C.

La reunión de todas las entidades deportivas se efectuará mañana, domingo, en la región norte de la montaña de Sant Llorenç de Munt.

A las nueve de la mañana se rezará una misa en la ermita de San Jaime de la Mata

Neumático General



Adquiéralo

y su cuentakilómetros le pondrá de manifiesto las excelencias y máximo de recorrido sin pannes ni molestias.

Grandes stocks

Pich Aguilera Hermanos

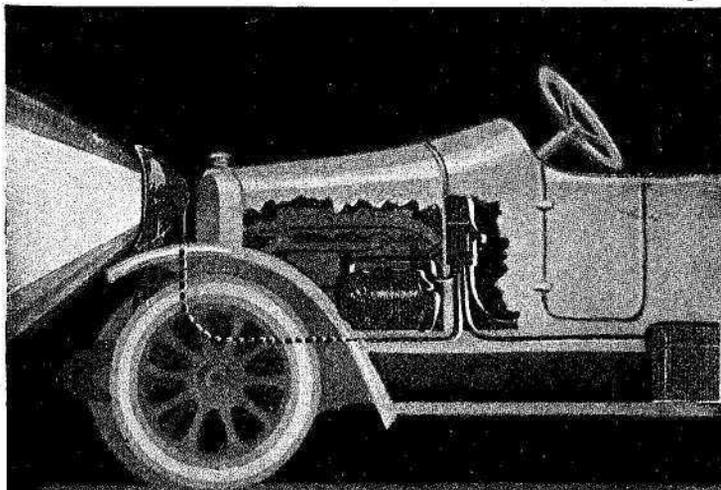
Sucursales

Bruch, 3, pral. - Barcelona
Teléfono 37-S P

Madrid
Valencia
Bilbao
Sevilla



Venta en todos los Garages y Establecimientos del ramo de España



Las nuevas instalaciones de alumbrado y arranque

BOSCH

han resuelto en absoluto los inconvenientes de que adolecían las instalaciones de esta índole conocidas

La casa **Robert Bosch A. - G.**, de **Stuttgart** (Alemania), universalmente conocida

por los automovilistas como productora de la mejor magneto, será en lo sucesivo también la primera por sus incomparables instalaciones

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C^a

Calle Aragón, 254 - Barcelona

Sucursal en MADRID: Villanueva, 32, dup.

Lázaro y López B. S. A.

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

y después, reunidos en la cueva Sumanya, el señor Palet y Barba, presidente del Centre Excursionista de Tarrasa, disertará sobre geología y espeleología.

Se comerá en Can Palau y a los postres hablarán a sus compañeros el presidente de la Liga Excursionista, nuestro estimado amigo don César Augusto Torres, y el señor Palet y Barba.

La excursión de mañana promete constituir un éxito y una demostración de lo infinitamente que está arraigado el espíritu excursionista entre nosotros.



Nos quejábamos de que en Barcelona no teníamos ni autódromo, ni velódromo, ni tampoco sala a propósito para espectáculos pugilistas.

El teatro Español no es lo suficientemen-

te amplio ni mucho menos cómodo para poder celebrar en él esa clase de espectáculos. Somos muy poco partidarios de acudir a la Bohemia y al Iris, que están destinadas más a rendir culto a la diosa Terpsícore, perfumada hogaño de *pachuli*, que a los dioses Dempsey y Carpentier.

Aquí donde existe tanta gente que ha empleado estupendamente su dinero en construir garages, nos parece mentira que no nazca persona avispada que emplee sus fondos monetarios en construir algo así como un Velódrome d'Hiver de París, donde poder organizar carreras de bicicletas, matches de boxeo, de lucha greco-romana, etc.



PARA los días 15 y 16 del actual se anuncia la celebración en Vigo de los Campeonatos atléticos de España.

Pneu - Klein

Tipo RS VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Lauria, 9

ZARAGOZA

S. Clemente, 4

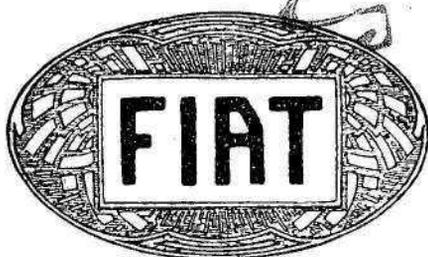
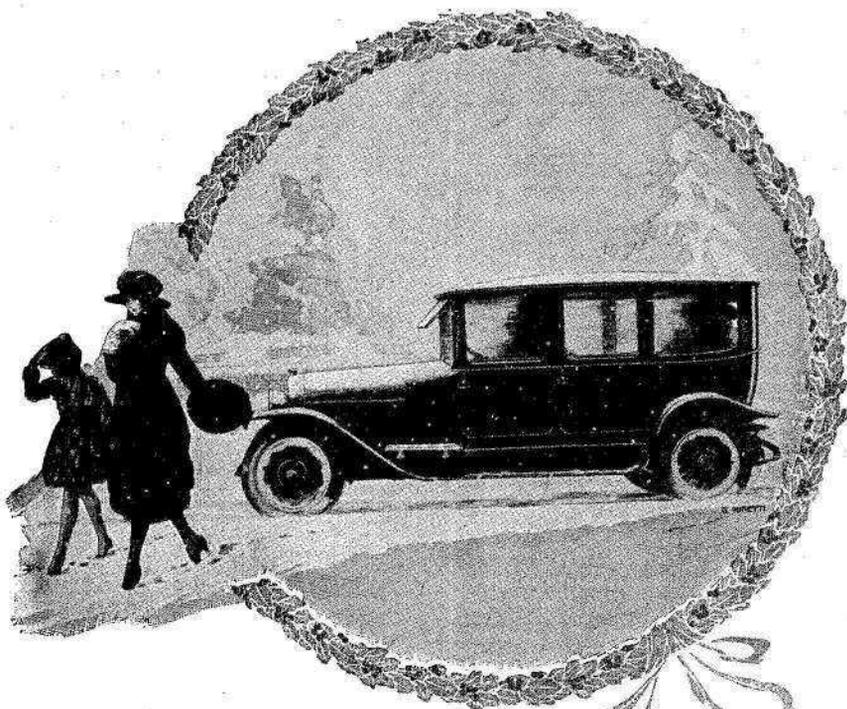
BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16





Modelo 501 **10-15 HP.** 4 cilindros 65 X 110 mm.

Modelo 505 **15-20 HP.** 4 cilindros 75 X 130 mm.

Modelo 510 **20-30 HP.** 6 cilindros 75 X 130 mm.

Puesta en marcha y alumbrado eléctricos. Ruedas de acero desmontables. Equipo completo.

ENTREGA INMEDIATA

AGENCIA EXCLUSIVA:

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24

Barcelona

RUEDAS METALICAS INTERCAMBIABLES RUDGE-WHITWORTH

Concesionarios para España y Portugal:

E. y J. PUJOL XICOY - C. Valencia, 267 - Tel. 371-G - Barcelona

Se ha publicado el reglamento por la Federación Gallega, que es la encargada de la organización.

Las pruebas que se celebrarán son:

Carreras de 100, 200, 400, 800, 1.500 y 5.000 metros.

Carrera de 110 metros con vallas.

Carrera de estafetas, 4 por 100.

Marcha atlética de 5.000 metros.

Salto de altura y longitud con y sin impulso.

Salto con pértiga.

Lanzamiento del disco, peso y jabalina.

En cada prueba habrá tres premios, consistentes en objetos de arte.

En la de estafetas se disputará la Copa Federación Gallega de Atletismo, que tendrá que ser ganada para quedar en propiedad de una Federación, dos años seguidos o cuatro alternos.

Tenemos noticia de que varias Federaciones, entre ellas — sensible es tenerlo que confesar — la catalana, dejarán de participar, unas por falta de materia prima, otras por falta de pesetas y otras, en fin, por las dos causas, esto es, por falta de atletas y falta de «monises».

Papeles fotográficos Bayer

Papel Record Bayer Gaslight

Calidad insuperable

En 3 Clases: Especial, Normal, Duro
En superficie brillante, mate, semimate, blanco y chamois

FOTO
BAYER

Papel Bromid Bayer (Gelatin Bromuro)

Preferido en todas partes

Para ampliaciones y copias por contacto de bonitos contrastes y de perfecta gradación

Pídase nuestra lista de precios sobre Películas y Film Packs Bayer Papeles y productos fotográficos Bayer.

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO DE LAS FARBFABRIKEN VORM. FRIEDR. BAYER & CO. | FEDCO BAYER & CA.
LEVERKUSEN D. KÖLN a RH. | BARCELONA
AUSIAS MARCH 14-18

Campeonato de España

Velocidad en pista

Disputado en el Velódromo del Tirador el 25 del pasado septiembre



Llorens, sobre ciclo MONTPEÓ

provisto de los

incomparables

INEUS **IRELLI**



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



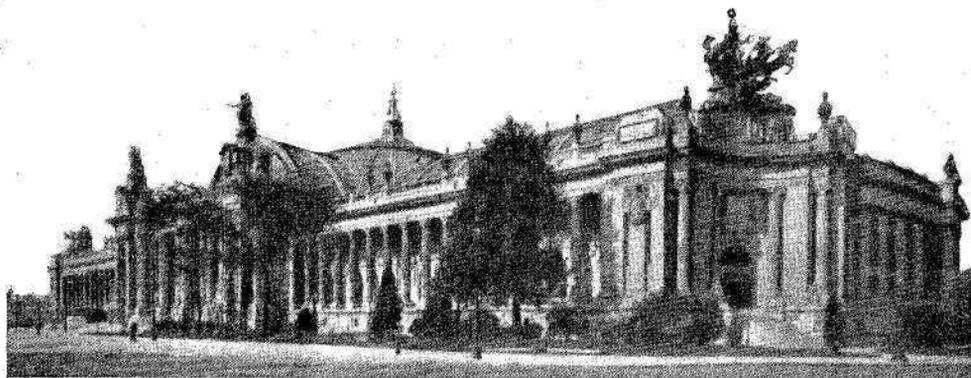
STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y por las de grandes y pequeños vehículos automóviles, que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

Carrera de amateurs



En memoria del malogrado routier René Pothier, que fué en su época el «as» de los ciclistas amateurs—convirtiéndose más tarde en profesional, llegando a ser campeón,—, se ha instituido esta gran carrera ciclista, reservada exclusivamente a los «aficionados», con el afán bien manifiesto, por parte de los directores del ciclismo en Francia, de aclimatar, en tanto más cuanto sea posible, la afición al velocipedismo, con vistas principalmente a constituir una pléyade de verdaderos amateurs, de donde poder acoplar aquellos que deberán representar a Francia en los futuros juegos olímpicos.

Foto Rol



El XVI Salón del Automóvil de París

POR 16.^a vez París nos invita a acudir a su Salón del Automóvil.

Año tras año, sin dormirse jamás—¡como aquí!—sobre los laureles legítimamente conquistados, salvo en aquéllos tiempos en los que los conquistados en los campos de batalla reemplazaron a los adquiridos en fábricas y talleres, en el Gran Palais, emplazado en la Avenida de Nicolás II, se va a celebrar la Exposición del automóvil, del ciclo y de industrias anexas.

París ha sido siempre el emporio de esa gran industria; el Salón parisino, el más concurrido. Allí se han expuesto las más grandes novedades y es París, en la primera quincena del mes actual, el centro mundial de contratación.

Allí acude todo aquel que tiene relación directa con el automovilismo, esperanzado hoy de que, a no tardar, y Dios lo quiera, el mundo dará una vuelta más sobre su eje y las cosas cambiarán totalmente de la fase muy poco risueña que hoy presentan.

El Salón se anuncia, si no como un gran acontecimiento, al menos como un motivo de reunión de todos los valiosos elementos que, digámoslo así, comulgan en una misma religión, en una misma idea.

De Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao, Valencia, de todas las ciudades y pueblos de España donde mayor culto se rinde al automovilismo, van amigos nuestros a París a visitar el Salón, a asistir a la conferencia de la ruta; y en pos de ellos, hoy, como siempre, para mantener contacto con tan queridos amigos e importantes elementos, va también STADIUM, dignamente representado por su director, don Narciso Masferrer, encargado de informar

a nuestros lectores de cuanto pueda observar y escudriñar en el Salón y en la conferencia internacional y para prestar los servicios que de él pudieran menester cuantos al título de amigos de STADIUM, suman el de amigos de cuantos en él ponemos—sin reparar nunca en sacrificios—alma, vida y enorme voluntad.

Los "Elizalde" en el Salón de París

EN la feria mundial del automovilismo, en el grandioso certamen que se celebrará en el Gran Palais, de París, va a figurar por segunda vez, en el lugar honorífico que le corresponde, la gran marca española, la marca *Elizalde*, cuya fama tan sólidamente conquistada en los famosos Salones de Barcelona y París de 1919, vase a reafirmar, si ello fuera menester.

Y Elizalde, deseoso de presentarse en el gran certamen cual corresponde a su rango, a su categoría, crea su ocho cilindros en línea, tipo número 48, el espléndido coche, uno de los mayores que existen en el mundo entero, que reúne un sinnúmero de ventajas que serán altamente apreciadas por los verdaderos inteligentes. El viaje que acaba de realizar por carreteras españolas y francesas el coche que va a ser expuesto en el stand 83, es la demostración más evidente de cuáles son sus cualidades. Los promedios elevadísimos de 75 a 90 kilómetros por hora se obtienen fácilmente y con una regularidad asombrosa.

Y todo eso sin preocupación de ninguna clase, ya que su engrase general automático, la seguridad de sus frenos y la estabi-

lidad de su suspensión son incomparables.

El *Elizalde* tipo 48 puede ser comparado a los trenes de lujo, porque, además de reunir todas las condiciones de comodidad y de seguridad absoluta, posee sobre aquéllos la inmensa ventaja de poderse detener a voluntad de sus ocupantes, para poder gozar de uno de los mayores placeres que pueda apetecer el verdadero turista: la contemplación que ofrecen al viajero los paisajes que desfilan a su paso.

El motor de que va provisto el nuevo tipo *Elizalde* es de alto rendimiento, con un consumo escasísimo de bencina y de aceite, escalando a pesar de ello los collados más elevados, sin notarlos, y con la misma suavidad y con el mismo silencio que pasa por las calles de más tránsito de las grandes capitales.

La principal característica del motor consiste en ser de ocho cilindros en línea, dispositivo que reúne las ventajas de poder construirse un motor potente, equilibrado perfectamente en todas sus piezas, unido a una regularidad cíclica, comparable a las máquinas de vapor.

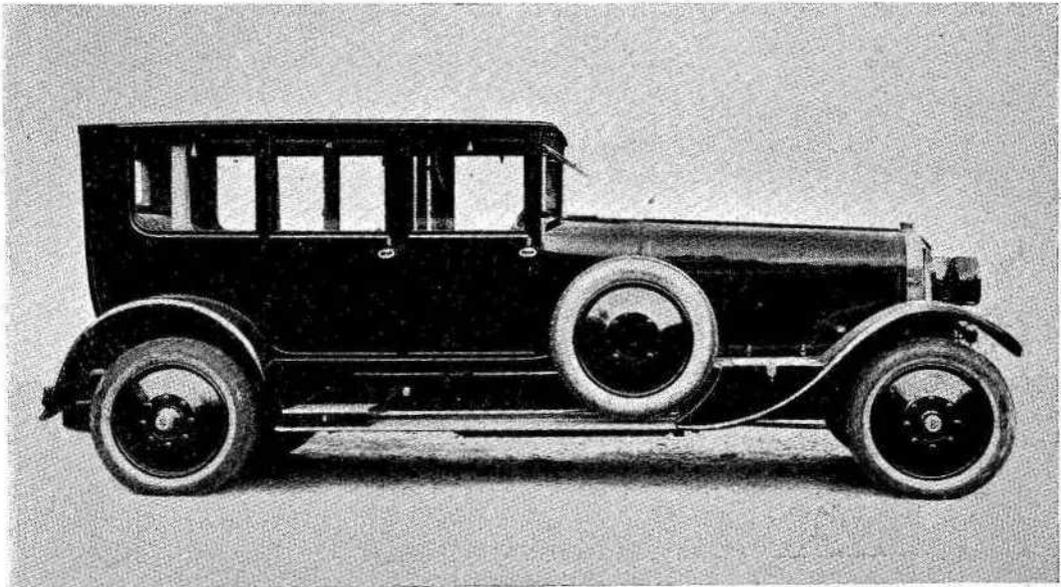
Los mandos de las válvulas, colocados sobre las culatas, realizan el funcionamiento de las válvulas de admisión y escape, facilitando el entretenimiento, pudiendo cambiarse los resortes de válvulas cuando se haga necesario, en menos tiempo que en otros motores de moderna construcción.

La particularidad más importante de la caja de cambio de velocidades, que puede calificarse como una de las enormes ven-

tajas del chasis tipo 48, es la nueva aplicación de la patente adquirida por los señores *Elizalde* para el mando de los frenos por un sistema que permite utilizar el motor apoyando suavemente el pie sobre el pedal, frenándose las cuatro ruedas al mismo tiempo, siendo digno de observarse que cuanto más rápida sea la marcha del coche, más rápido será el freno, por utilizarse el motor cuando desarrolla mayor fuerza.

Este gran coche, que un niño pudiera manejar, encanta y subyuga por la elegancia y proporción de sus líneas, que honran a la industria española. Su carrocería, del más esmerado confort, no desmerece de la parte puramente mecánica y nos permite afirmar que en esta materia España no puede envidiar al extranjero en el arte del automóvil, puesto que en Barcelona ha sido construido el «super-automóvil» que tan admirado habrá de ser en el Salón próximo a inaugurarse en París.

Don Arturo *Elizalde* y todos sus entusiastas colaboradores en esta famosa obra—entre los que se cuentan sus dos hijos mayores—merecen todos nuestros plácemes por haber creado un nuevo tipo de la alta categoría del ocho cilindros en línea, producto cincelado con arte y amor exquisito en un período de paz, que ojalá quiera Dios que perdure, en el que se han confundido capital, inteligencia y trabajo para ver de alcanzar un premio que, sin ser profetas, auguramos que obtendrá el *Elizalde* en el próximo Salón por el voto de sus visitantes.



El super-automóvil Elizalde 8 cilindros en línea, carrocería Betlla, que figurará en el Salón del Automóvil de París (stand 83)

Nuevo piloto aviador

Guillermo Xuclá

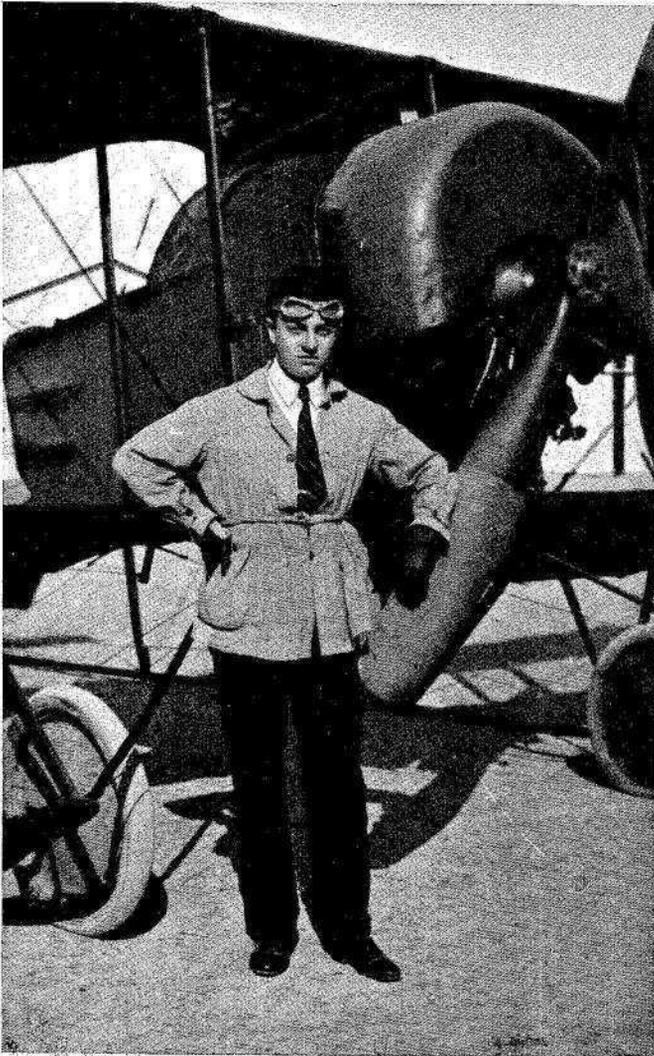
Si un caso hay de vocación, de fe verdadera en los destinos de la aviación, de perseverancia y de una voluntad de hierro, es el de Xuclá.

Este muchacho, que cuenta sólo diez y nueve años de edad, acaba de pasar brillantemente las pruebas para la obtención del brévet de piloto aviador y el título superior militar en la Escuela de aviación de Getafe.

Durante su corta estancia en el pueblecito cercano a Madrid, fué la admiración de todos sus compañeros de curso y, sobre todo, de su profesor.



Guillermo Xuclá, primer alumno pensionado por el R. Ae. C. C. que ha obtenido el brévet de piloto aviador en la escuela de Getafe



Guillermo Xuclá después de realizar las brillantes pruebas que le han valido obtener el título de piloto aviador

En el Hipódromo de Casa Antúnez, Colomer y yo recibíamos con agrado sus frecuentes visitas, sobre todo al ver el entusiasmo de nuestro amigo, que iniciábase en el conocimiento y manejo de los aparatos y motores.

Al mismo tiempo recibió el bautismo del aire y cuando el pasado julio regresó Canudas de Lérida pilotando su *Aviatik*, trájole consigo de pasajero. Este viaje le entusiasmó y unos días más tarde salía Xuclá para Getafe.

Debido a su aplicación y gran aprovechamiento en Getafe, el Real Aero Club decidióse a aumentarle la beca hasta que obtuviera el brévet superior militar, consistente en un viaje triangular de trescientos kilómetros con varios aterrizajes—uno de ellos en terreno labrado—que nuestro amigo, a quien felicitamos y deseamos continúe sus brillantes éxitos, llevó a cabo con toda felicidad.

M. TRILLA FORNELL

El Gran Premio Gentlemen (432,500 kilómetros) es ganado brillantemente por un "Mercedes"



El Mercedes pasando a toda marcha delante de las tribunas. — Masetti, el vencedor de la prueba de Gentlemen, sobre Mercedes, llevado en triunfo después de la victoria. — La señora D'Avanzo efectuando por sí misma el relleno de bencina.

Fotos Strazza

EN la carrera Gran Premio Gentlemen, reservada como este nombre lo indica, exclusivamente a corredores automovilistas que empleasen coches de su propiedad, sin la ayuda directa de ningún constructor, Masetti, en lucha con el viejo Nazzaro, con Nicolini, Campari, Ceirano y otros pilotando el coche Mercedes de cuatro litros y medio con que Lautenschlager

venció en 1914 en el circuito de Lyon, ganando el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, se clasifica primero, realizando un promedio de 115,720 km. a la hora.

Con este motivo, los representantes de los coches Mercedes en Barcelona, nuestros amigos los señores gerentes de los Talleres Ballissé, han sido objeto de muchas y justificadas felicitaciones.

Motociclismo : El Gran Premio de las Naciones

EN el programa de las grandes manifestaciones automovilistas que se han celebrado en el circuito de Brescia, organizadas por el Automóvil y el Moto Club de Italia, figuraba el Gran Premio de las Naciones, reservado a motocicletas.

Las caídas fueron en gran cantidad, debido tal vez a las grandes velocidades que se desarrollaron, lo que proporcionó un tanto por ciento crecido de bajas, que llegó al final de la prueba al 75 por 100.

Se salvaron de la hecatombe los verdaderos héroes, que resultaron ser:

Motos 1.000 c. c.—1. Malvisi, *Harley Davidson*, en 2 h. 54 m. 9 s.—2. Faraglia, *Har-*



Malvisi, vencedor de la carrera, sobre Harley-Davidson y Pneus Pirelli, llevado en brazos de sus admiradores después de la victoria obtenida en el circuito de Brescia

ley Davidson, 2 h. 57 m. 45 s.—3. Ruggeri, *Indian*, 2 h. 58 m, 50 s.—4. Maffeis, *Harley-Davidson*, 3 h. 5 m. 48 s.

Motos 750 c. c.—1. Castagneto, *Indian*, 3 h. 30 m. 35 s.—

Motos 500 c. c.—1. Acerboni, *Frera*, 3 h. 40 m. 8 s.—2. Gilera, *Gilera*, 3 h. 47 m. 13 s.

Motos 350 c. c.—1. Garanzani, *Verus*, 2 h. 51 m. 30 s.—2. Badino, *Douglas*, 2 h. 52 m. 38 s.—3. Rampini, *A. J. S.*, 3 h. 4 m. 10 s.

—4. Gambini, *Douglas*, 3 h. 20 m. 14 s.

El éxito fué completo. Un público numeroso presenció las pruebas y aplaudió con verdadero entusiasmo a los que lograron terminar la carrera, en la que, como dejamos dicho se registraron tantas deserciones.

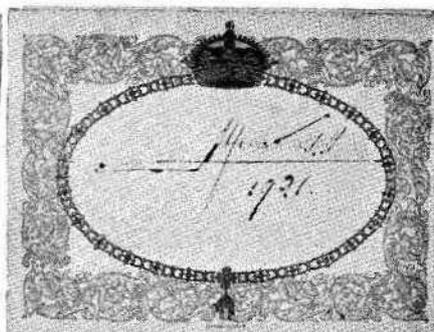


Salida de las motocicletas que corrieron en el Gran Premio de las Naciones, celebrado recientemente en Brescia (Italia)

Fotos Strazza

La carrera de voiturettes Gran Premio Penya Rhin

16 de octubre de 1921 : Circuito Villafranca - Monjos - Almunia



Portada del álbum de honor del Comité organizador de la carrera Penya Rhin

La Copa de S. M. el Rey

La primera hoja del álbum de honor, con la firma autógrafa de nuestro soberano

Los inscriptos

1. S. R. C. I, Pascual Sogas.
2. S. R. C. II, Luis Bonnefoy.
3. S. R. C. III, X. X.
4. David I, Juan Andreu.
5. Matas I, X. X.
6. Matas II, X. X.
7. Matas III, X. X.
8. Bugati I, Pedro de Vizcaya.
9. Bugatti II, Luis Charabel.
10. X. X. I, X. X.
11. La Perle I, X. X.
12. La Perle II, X. X.
13. La Perle III, X. X.
14. Izaro I, X. X.
15. Izaro II, X. X.
16. X. X. II, José Alvarez.
17. América, Gilbert Dutrieu.
18. David II, José M. Moré.

En vísperas de la carrera

STADIUM quiere asociarse con los entusiasmos de siempre, a la portentosa obra que realizan nuestros amigos de la Peña Rhin y al triunfo que acarician, que ven cercano y que ojalá se cumpla a medida de sus deseos, que son los nuestros.

Es esa Peña de amigos, en la que formaba con todas sus ilusiones nuestro llorado compañero Casades, un conjunto de férreas voluntades puestas al servicio, por entero y por completo, del sport. Les hemos visto realizar grandes empresas; les hemos visto salir siempre airoso de su difícil empeño y siempre más animoso, siempre más decididos, anhelantes siempre de conquistar nuevos reductos.

El historial

La Peña Rhin tuvo sus comienzos en el Café Rhin, que estaba establecido en la plaza de Cataluña.

Era a mediados del año 1915 cuando en aquel local se reunían unos cuantos muchachos, la mayor parte de ellos motoristas. Entre ellos se fomentó muy pronto la amistad más sólida y, entre bromas y retos, ensayos y concursos, se abrió en seguida la afición de las carreras de motos. Lanzóse una idea e inmediatamente ello dió pie para la organización de una carrera de motos y cycle-cars, que se llevó a efecto en el circuito de Sitges con el mayor éxito.

Componían el núcleo principal de la Peña Rhin, cuyo título no fué impuesto ni estudiado, sino que nació espontáneamente, Pepe Basté, Romano, Solá, Cepeda, García, Casades, Quera, Marca, Alcover, Masferrer, Trullols, hermanos Molins, Mensa, Compte, Burés, Santaló, Vilaseca, Bofarull y Guitó, quienes se repartieron el trabajo de organización como buenos compañeros.

Y así continuó, cada vez con nuevos elementos y mayores entusiasmos, organizando carreras que tenían lugar en la primavera de cada año, hasta el 1919 inclusive.

Todos los certámenes organizados por la Peña Rhin han sido una demostración de los grandes entusiasmos que poseían sus miembros por el sport, pues con el solo aliciente de la satisfacción íntima logró llevar a fin hechos que patentizaron las buenas cualidades y... el humor que aparecía en todas sus manifestaciones.



El circuito a vista de pájaro en los alrededores de Monjos, fotografiado por nuestro compañero Claret

Al ocurrir la muerte de Pepe Basté, a principios de 1920, sufrió un cambio radical la Peña, pues se la convirtió en sociedad legalmente constituida, fijando su domicilio social en el local del Círculo Artístico. Su primer presidente fué Antonio Marca, y la Junta directiva que entonces se formó realizó la carrera de motos y sidecars en Cardedeu, que fué una de las manifestaciones deportivas que mayor éxito se han celebrado en España, ya sea por la admirable organización como por los corredores que tomaron parte y los magníficos tiempos que se registraron.

Queriendo hacer mejor, idearon la carrera de voitures, recordando, sin duda alguna, aquellos grandes éxitos del circuito del Bajo Panadés y de Vilasar, y se lanzaron fieramente a la temeraria empresa de realizar una prueba internacional en toda regla.

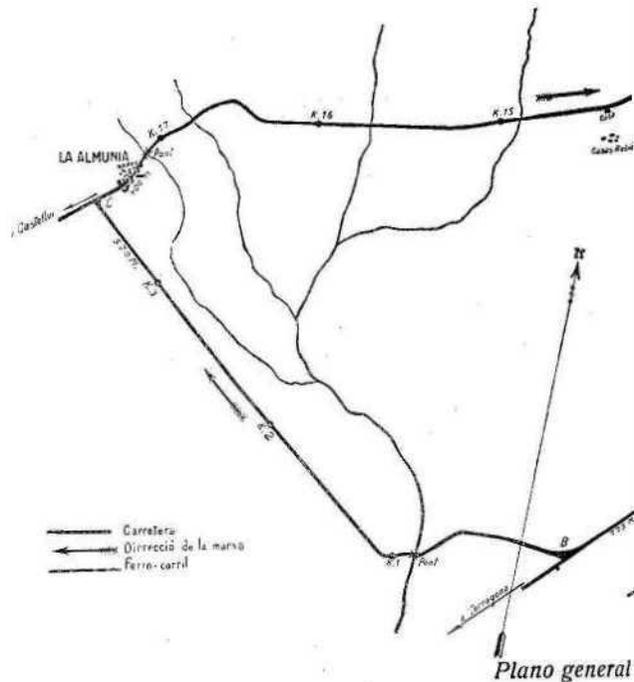
Hombres como Rossinach, que preside actualmente la Peña, como Casamitjana, el insustituible secretario, como los Molins, los Armangué los García, etc., midieron las distancias y no reparando en lo que significan, proclamaron en alta voz su propósito, que ha resonado por toda la Prensa con el mismo entusiasmo con que fuera emitido.

Carreteras

La Peña Rhin nos ha descubierto un circuito: el que va de las inmediaciones de Vilafranca a Los Monjos y la Almunia.

La carretera se ha hecho nueva completamente. Aquello por donde era poco menos que imposible caminar, está hoy convertido en circuito, un verdadero autódromo, con el piso liso, con virajes pronunciados: todo admirable para poder correr a grandes velocidades.

Carrera Gran



Pascual Sogas, célebre corredor inscripto para la carrera, que es uno de los favoritos

Los señores Sorribas, Turell y los inteligentes elementos que estos señores tienen a sus órdenes, unánimemente han puesto cuanto ha estado de su parte para realizar un verdadero *tour de force*.

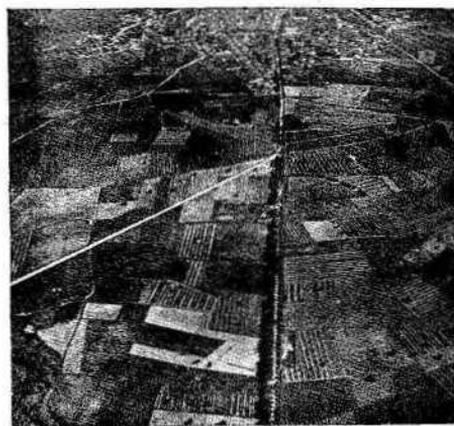
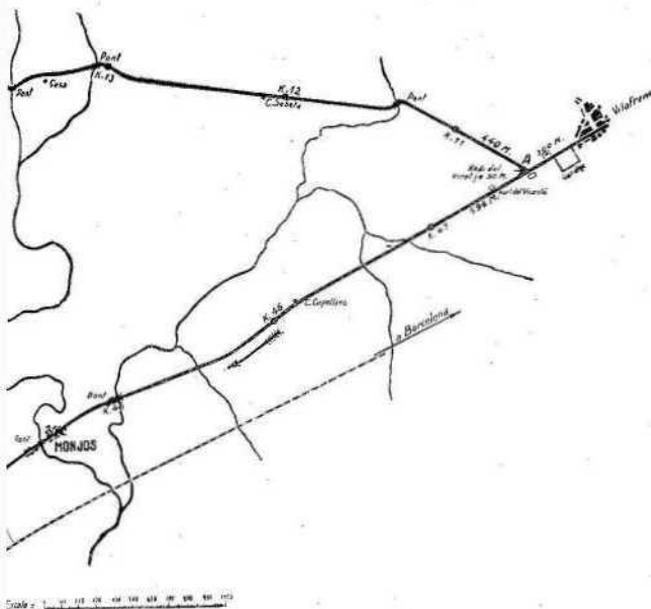
Allí donde hubiera sido loca aventura lanzarse a 30 a la hora hace un par de meses, estamos plenamente convencidos de que dentro de breves días se efectuarán enormes velocidades, impresionando grandemente al público los corredores, dis-

Insignia



Reproducción

Peña Rhin



Fotografía tomada desde un aeroplano por nuestro compañero Claret, de la parte del circuito de Vilafranca

Inicio de la carrera



Peña Rhin



Artículo anunciador



Pierre de Vizcaya, otro distinguido corredor inscripto, que figura entre los favoritos

puestos a entrar en competencia por la serie de trofeos que ha logrado reunir la Peña Rhin.

Los corredores

Esperamos que exista una lucha tremenda. Los Moré y los Andreu, que tantas veces nos hicieron aplaudirles con inmenso entusiasmo; los Alvarez y los Dutrieu, cuya pericia en el manejo del volante y cuya valentía es unánimemente reconocida; los So-

gas y los Bonnefoy, que tan excelentes recuerdos nos han dejado por las proezas que realizaron; los émulos de Joaquín Matas, el recordman de los constructores, frente a Vizcaya, a Charabel y a tantas X. X. que ocultan tal vez nombres célebres en las luchas automovilistas, nos van a ofrecer una lucha titánica.

¿Qué será la carrera? ¿A quién corresponderá el triunfo? Ello es muy difícil de aventurar.

Los franceses vienen precedidos de gran fama. Acaban de realizar bellas cosas los coches inscriptos; de ellos se espera mucho, en ellos cifran algunos amateurs sus esperanzas; Bugatti y La Perle gozan de una fama sólidamente adquirida, pero...

Es indiscutible que «los nuestros», que aquellos que van a defender nuestros colores, los colores de esta España que ansia acercarse en materia automóvil, como en tantas otras cosas, a la altura que otros escalaron, han de poner toda su inquebrantable voluntad por vencer, por proporcionar una gran victoria a la industria española, por demostrar que nuestro temperamento deportivo e industrial puede equipararse al de aquellos otros que están rodeados del nimbo de la gloria.

Así es que estamos animados de los mayores entusiasmos, ya que presentimos que la Peña Rhin ha cumplido con el deber que se impuso, ha realizado cuanto podía y debía para proporcionarnos un gran día; los corredores, a su vez, derrocharán toda su energía por proporcionar al sport automóvil un día de gloria.

STADIUM invita a todos sus amigos a que no dejen de acudir a Vilafranca el día 16, por honor al automovilismo, que se acrecienta merced a estas grandes luchas, y para honrar a los organizadores del Gran Premio Peña Rhin.

Campeonato de España, velocidad

Llorens conquista el título de Campeón, sobre ciclo

MONTPEO y PNEUS PIRELLI



Salida de la final del Campeonato.—La llegada a la meta.—Llorens con la banda de Campeón.
Llorens en la vuelta de honor.

Fotos Pinillos

NUESTRO compañero Federico Casanovas, con la misma diligencia y entusiasmo hoy que allá por el año 1900, en los primitivos tiempos de *El Mundo Deportivo*, nos envía, algo así como por *telegrafía sin hilos*, unas fotos de la carrera celebrada el domingo en el velódromo de E. Tirador de Palma de Mallorca, organizada espléndidamente por el Veloz Sport Balear—que a sus 25 años de existencia manteniéndose tan firme en sus amores pro ciclismo como en sus primitivos años—, y unos apuntes, de los que extractamos los siguientes datos:

La carrera campeonato ha constituido un verdadero, un gran éxito. El velódromo se llenó por completo. La lucha fué intensa, emocionante en el momento en que Llorens, el campeón de Villarreal, atacó fiera, enérgicamente a Bover, el viejo campeón, y le arrebató el honor de cruzar la banda sobre su pecho.

Fué Ruiz Ferry, nuestro querido compañero de Madrid y presidente del Real Aero

Club de España, quien se la impuso, en medio del entusiasmo grande de aquel público eminentemente deportivo, que aplaudía la hazaña del campeón valenciano sobre el ex campeón mallorquín.

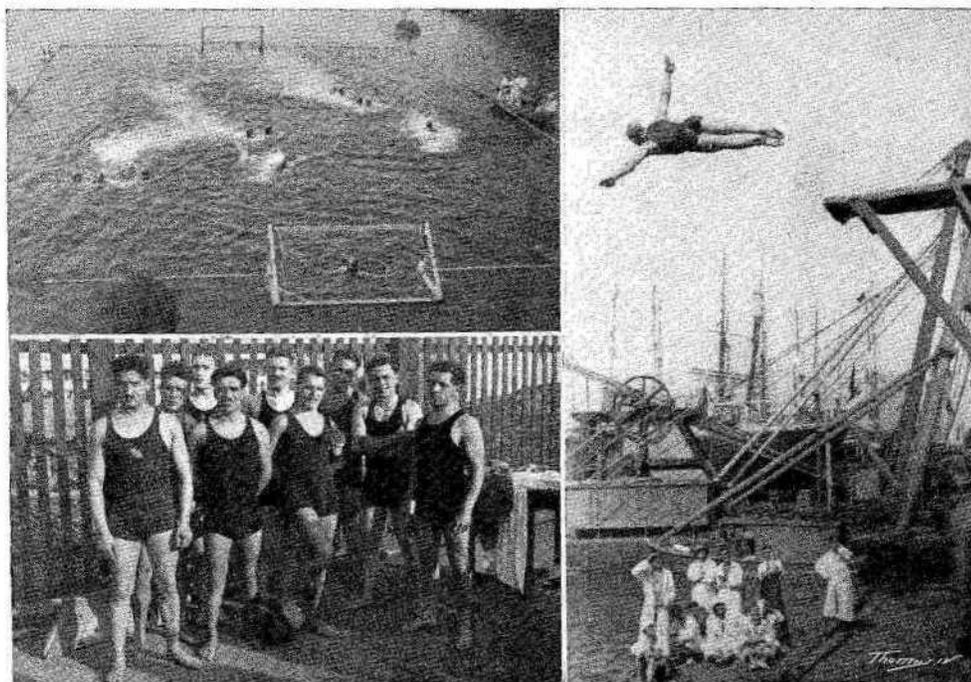
Con el señor Ruiz Ferry componían el Jurado de honor el capitán general de Baleares, señor Heredia, y el alcalde de Palma.

El Jurado técnico estaba compuesto por el señor Fornés, individuo de la Junta del Veloz; el conocido periodista don Jaime Ferrer y Oliver, el delegado de la U. V. E., señor Carrión, y el enviado especial de STADIUM, don Federico Casanovas.

En el desfile de corredores figuraron veinte ciclistas, entre ellos los ex campeones Durán, Febrer, Oliver y Bover.

La carrera ha constituido un soberano triunfo para Llorens, compartido por los ciclos *Montpeó*, que alcanzan una vez más los más resonantes éxitos, y por los *Pneus Pirelli*, por esos neumáticos cuyo nombre va constantemente acoplado a las victorias más difíciles de alcanzar.

El match Libellule, de París, contra el C. N. Barcelona



Aspecto de la lucha en uno de los partidos de water-polo. — El equipo Libellule. — Un hermoso salto de Wellisch, del equipo parisién.

De verdadero acontecimiento deportivo puede calificarse la visita del fuerte equipo parisino de nadadores del club Libellule a nuestro decano Club de Natación Barcelona. Demostración evidente de ello son los datos y resultados que sobre las distintas pruebas celebradas anotamos a continuación.

Día 24.—100 metros, estilo libre: 1.º, Lass (Libellule), 1 m. 14 s. $\frac{1}{10}$; 2.º, Pinillos (44), 1 m. 15 s.; 3.º, Lécourt (Libellule), 1 m. 18 s. $\frac{3}{8}$; 4.º, Fábregas (C. N. B.), 1 m. 18 s. $\frac{4}{5}$.

400 metros, braza de pecho: Bertrand (Libellule), 7 m. 13 s. $\frac{2}{5}$; Costa (Badalona), 7 m. 29 s.; Brauser (Sabadell), 7 m. 48 s. $\frac{3}{5}$.

50 metros libres, reservada al elemento femenino: 1.ª, Nan Chasemore, 43 s.; 2.ª, Peggi Peterson, 45 s. $\frac{2}{5}$; 3.ª, Pilar García, 55 s., y Diana Harton, 56 s. $\frac{3}{5}$.

250 metros, por relevos de cinco. Constituyó la prueba de más interés. Ganó el equipo francés, compuesto por Sass, Pernot, Rigol, Lécourt y Roldes, 3 m. 51 s. $\frac{3}{5}$.

El equipo catalán lo constituían Granados, Manifold, Fábregas, Pinillos y Gibert, 3 m. 52 s.

En los saltos distinguióse Wellisch (Libellule).

Water-polo: El partido, fué enconadísimo y excesivamente duro. Ganaron los

franceses por 2 a 1, debiendo señalarse la actuación de Granados por los nuestros.

Constituían el equipo francés, Bertrand, Pernot, Bangenter, Rigol, Jorre, Lécourt y Roldes, y el local, L. Gibert, Puig, Basté, F. Gibert, Granados, Tusell y Fontanet.

Día 25.—50 metros, debutantes del Club Natación Barcelona: 1.º, García, 40 s.; 2.º, Tort, 40 s. $\frac{1}{8}$; 3.º, Simón, 41 s.

400 metros, estilo libre: 1.º, Pernot (Libellule), 6 m. 2 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Domingo (Club Natación Atlètic), 6 m. 49 s. $\frac{1}{5}$ (record de España); 3.º, Fernández, 6 m. 55 s.

200 metros, braza de pecho: 1.º, Bertrand (Libellule), 3 m. 22 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Costa (Badalona), 3 m. 22 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, Prauser (Sabadell), 3 m. 35 s.

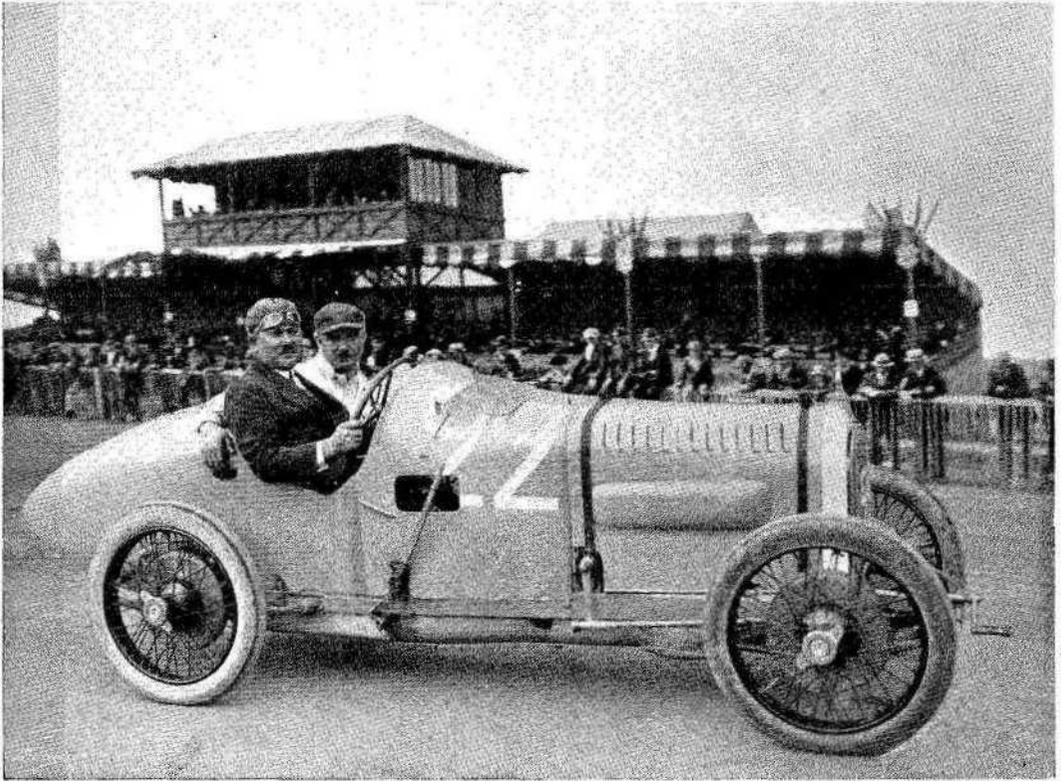
800 metros, por relevos de cuatro: 1.º, Franceses (Pernot, Rigalt, Lécourt, Sass), 12 m. 7 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Catalanes (Manifold, Basté, Fábregas y Jiménez), 12 m. 27 s. $\frac{3}{5}$. Este tiempo constituye el record de España.

Water-polo: El resultado fué favorable a los nuestros por 2 a 1, salvándose el honor de nuestro equipo, ya que fué la única victoria obtenida.

Los equipos estaban consituídos:
Libellule: Bertrand, Pernot, Bangenter, Rigal, Jorre, Lécourt, Roldes.

Barcelona: L. Gibert, Tusell, Basté, F. Gibert, Granados, Vila y Fontanet.

Circuito de Le Mans : Gran Premio de Voiturettes



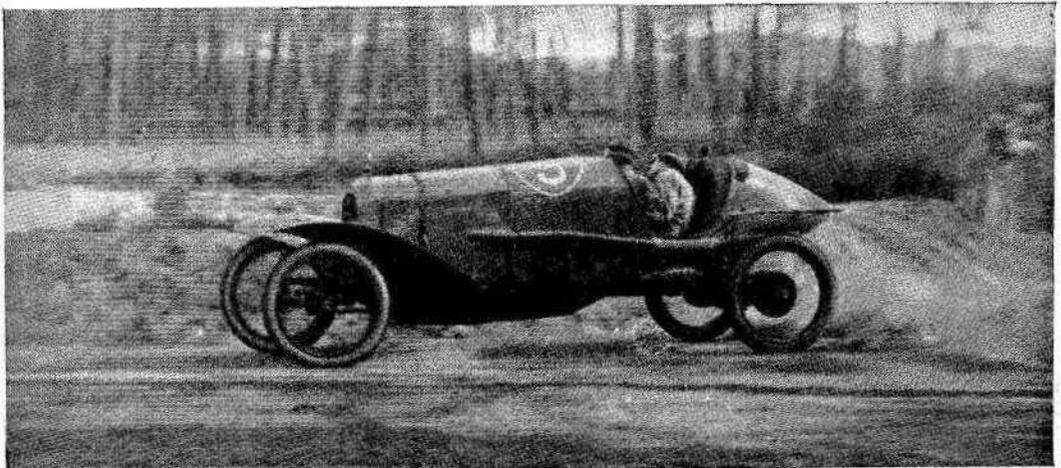
Thomas, vencedor de la carrera, sobre Talbot Darracq, Pneus Pirelli, ruedas Rudge-Whitworth, frente a la meta

ORGANIZADO por el A. C. del Oeste y en el circuito en que se corrió el Gran Premio del A. C. de F. del presente año, se ha efectuado esta carrera, en la que Thomas, pilotando un *Talbot-Darracq*, provisto de *Pneus Pirelli* y ruedas *Rudge-Whitworth*, alcanzó una velocidad de 116 kilómetros a la hora, sin haber tenido que parar su coche ni cambiar neumáticos.

Sus coequipiers Lee Guinness y Secgraves, pilotando otros dos *Talbot-Darracq*, se clasificaron en segundo y tercer lugar.

El motor del coche vencedor, que se mostró tan extraordinario ante los ojos de todo el mundo, era un 4 cilindros 65 por 112.

Thomas es uno de los más antiguos y más notables conductores franceses; bien lo acaba de demostrar en esta ocasión.



Lombard, vencedor de la categoría de cycle-cars, tomando a toda marcha el viraje de Arnage

Fotos Rol

TURISMO AÉREO

SITGES ■ COSTAS DE GARRAF



Vista general de Sitges tomada por nuestro compañero C6 de Triola desde el aparato de Canudas

CUÁNTO tiempo sin volar! Ansiaba verdaderamente encontrarme de nuevo en el espacio, en plan de excursión o viaje. Hoy, un vuelo sobre el aeródromo no me interesa ya. Volar por volar no tiene para mí ningún atractivo. Indudablemente la Aviación tiene un sinfín, multitud de aspectos. Detestando la acrobacia, el hacer piruetas en el aire, especialidad que considero de poca importancia dentro la aviación—paralela al papel del payaso jocosos que en nuestra infancia nos divertía con sus bufonadas y grotesca indumentaria—, muy poco en armonía con los conocimientos que debe poseer un piloto aviador verdadero, que puede considerarse un hombre de ciencia, de una vasta ilustración, ya que no basta el saber conducir un avión. El tipo del piloto de diez años atrás, el aviador de exhibición, que llenaba uno de los números de un programa de fiestas de población de regular categoría, a Dios gracias está desapareciendo. La Aviación sirve para algo más serio y más importante que divertir y entretener a un público.

Necesariamente, por mi manera de ser, consecuente con mis aficiones terrestres, había de adaptar la Aviación a ellos, escogiendo su modalidad práctica de transporte. El aspecto del viaje aéreo me ha subyugado y bien puedo asegurar que, si de mí dependiera, no usaría otro vehículo para mis correrías por estos mundos.

Mi constante relación con excelentes pilotos, la buena amistad y camaradería que con alguno me unen, han motivado el que pudiera llevar al terreno de la práctica mis aspiraciones, realizando mis ideales. He de conservar grato y perenne recuerdo de viajes interesantísimos, con el deseo de intensificarlos y ver que otros se animen y sigan el ejemplo.

No porque tenga poca importancia he de dejar de comunicar a los queridos amigos lectores de STADIUM una excursión verificada recientemente: una visita a la blanca Sitges, que si bella y atractiva es en el aspecto habitual, encantadora resulta vista desde las alturas.

A más, la visión del macizo de Garraf con sus nombradas costas, tenía para mí sobrado aliciente para decidirme a aceptar gustosísimo la invitación que me hiciera mi muy querido compañero Canudas.

El domingo, 18 del pasado, nos encontramos en el aeródromo Latécoère, en Prat de Llobregat, Canudas, José María Martino, Guillermo Xuclá—que de tan estupenda manera acaba de obtener los títulos de piloto aviador en el grado superior—y el que suscribe.

El aparato que vamos a emplear para la excursión es el *Aviatik*, 100 HP. *Fiat*, propiedad del Mecenaz de la Aviación catalana, don Manuel Monteys.

La atmósfera está pesada, en el espacio flotan numerosas nubes, los horizontes están acelajados y por ende la visión es limitada.

Se ha escogido como punto de aterrizaje

el terreno dispuesto por la Sociedad Terramar, en Sitges, a tal objeto.

Parte el *Aviatik*, llevado con la maestría habitual de Canudas, ocupando José M. Martino el asiento posterior. Pronto desaparece a nuestros ojos, perdiéndose entre las nubes, apareciendo luego unos instantes para ocultarse nuevamente.

Mientras aguardamos el regreso de nuestro amigo para que a nuestro turno nos lleve a Terramar, con Xuclá admiramos los *Brèguet* de la línea Toulouse-Casablanca, con sus cómodas cabinas encristaladas, donde el viaje aéreo debe verificarse con toda comodidad. Al poco tiempo, el director del aeródromo sale para probar el aparato que en la misma mañana debe emprender el viaje hacia Málaga.

Ocúltase presto, como el *Aviatik*, pero el característico zumbar de los 300 *Renault* nos permite situarle perfectamente en el espacio brumoso. Entretenidos en tal tarea, el tiempo ha transcurrido rápido; así es que cuando pensamos, al consultar el reloj, en el regreso del *Aviatik*, lo tenemos ya a la vista. Sólo 30 minutos han transcurrido de su partida. Cinco minutos después Canudas tocaba nuevamente tierra con la suavidad en él peculiar. Un respiro a los órganos principales del *Aviatik*; el arreglo de una pequeña fuga en la conexión del radiador. El motor se pone nuevamente en marcha; la hélice gira a un reducido régimen para trasladar el aparato a un extremo del campo. En pocos segundos nos acomodamos, con Xuclá, en nuestro puesto de pasajeros, y después de *rodar* unos decámetros en marcha progresiva acelerada, nos encontramos en el espacio, emproando hacia Gavá, que pronto transponemos. Castelldefels es el primer objetivo para el mío fotográfico. Entramos en el abrupto macizo rocoso de Garraf. La Morella, que tantas veces nos ha hecho resoplar para ganarla, la dominamos ahora rápidamente y con toda comodidad. Hoy ha sido el *Fiat* el que resoplaba.

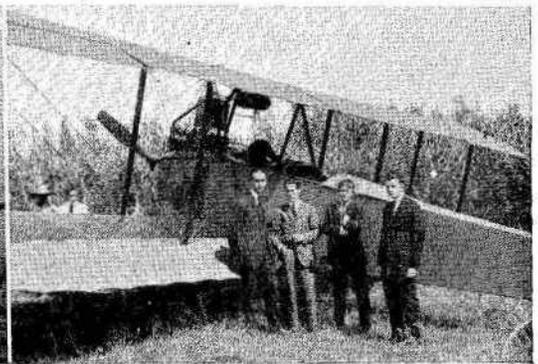
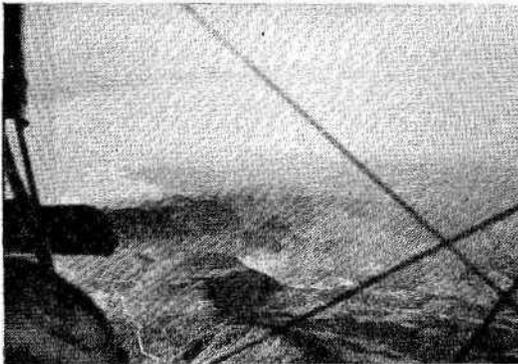
El puerto de Garraf atrae nuestra mirada. Las antiguas viviendas de una numerosa *colla* de trabajadores, atareados en proporcionar miles y miles de toneladas de piedra para la

construcción de la escollera del puerto de Barcelona, forman un atrayente cuadro que queremos plasmar. El *Anschütz*, convenientemente adaptado a las necesidades de la fotografía aeronáutica, en $\frac{1}{1200}$ avo de segundo realiza el milagro. El *Aviatik* se estremece y tiembla hartamente seguido. La influencia del macizo por sobre del cual volamos se deja sentir. La atmósfera que nos sostiene es muy poco compacta. Una hondonada cubierta por humos densos, que parece que no se atreven a ascender, nos señala Vallcarca, cuyas edificaciones se ocultan a nuestra mirada, tras una montaña de secundaria importancia que se interpone. Divisamos ya Sitges, perdida entre un mar de luz. Goethe, al pedir ¡luz, luz! en su lecho de muerte, hubiese seguramente evocado este cuadro, de vivir en época contemporánea a los aeroplanos y haber presenciado esta visión maravillosa de la perla mediterránea, la bella Subur. Mis ojos se abren ávidamente, como para fijar mejor aquella fugaz visión, puesto que el aero «no diré corría, *volaba...*»

Pronto hemos transpuesto la población, admirando su bello paseo de Ribera y la dorada playa, tapizada desordenadamente por múltiples puntos policromos: las barcas y las casetas de los bañistas.

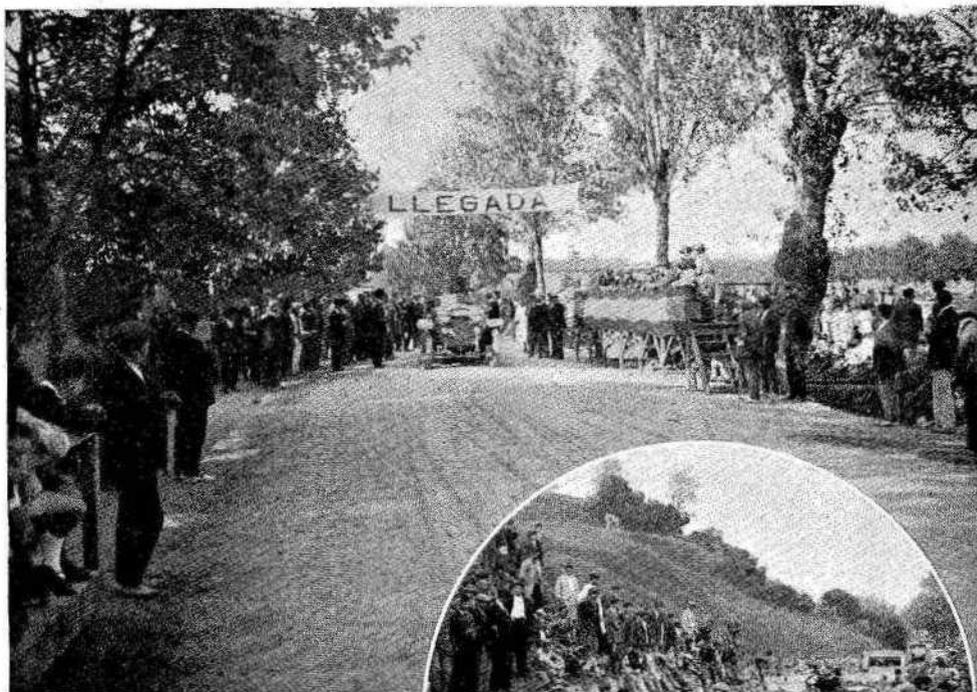
Terramar se nos muestra aristocrático y refinado, con sus bellos jardines de recortados cipreses que se duplican en las límpidas aguas de sus alegres albercas. Avidamente buscamos alguna pareja, con indumentaria anacrónica a nuestro caballo alado, ochocentista; tal es la impresión que nos evoca el rauda paso por su aire.

Descendemos. Canudas hace describir un amplio círculo al *Aviatik*. El zumbar desagradable del motor ha cesado y las superficies que se presentan de pleno al aire se agitan y vibran produciendo un especial silbido. El aeroplano, que baja voloz de pico a tierra, recobra su posición cercana a la horizontal. Un leve traqueteo nos indica que hemos dejado el espacio. Rodamos nuevamente unos metros y el aparato queda inmóvil. Saltamos a tierra, donde manos amigas se adelantan para estrechar las nuestras.



El macizo de Garraf desde el cielo.—Canudas, Xuclá, Cò de Triola y Martino junto al Aviatik

Las carreras de automóviles de Santander



Aspecto general de la carretera donde se dió la salida a los coches y donde estaba instalado el Jurado de la prueba



Algunos de los coches que tomaron parte en la carrera, preparándose antes de alinearse para tomar la salida

DESPUÉS de haber dedicado STADIUM en sus dos últimos números, amplio espacio a esta solemne manifestación deportiva organizada por nuestros amigos del Real Automovil Club Montañés, nos llegan con algún retraso estas fotografías, que damos a la estampa para así conmemorar dignamente aquellas carreras en las que tanto se distinguieron los coches *América*, de construcción nacional.

Del terreno de aterrizaje de Terramar a su restaurant escasamente hay cinco minutos. ¡Perfecto!

Almorzamos en un medio ambiente delicioso, que produce un saludable influjo sobre nosotros. Parece que en tales circunstancias los hombres seamos mejores. Naturalmente, hablamos de Aviación durante la comida, se exponen planes y se estudian opiniones. Estamos de enhorabuena. La empresa de Terramar quiere contribuir a la expansión aeronáutica y nos brinda facilidades que mucho se agradecen y aplauden.

Suenan nombres familiares a los entusiasmas amadores de las cosas del aire, mezclados a cantidades. ¿De qué se trata? Veremos. «Lo que fuere sonará». Bien pudiera ser que esta excursión aérea a Terramar marcara los comienzos de una nueva etapa de prosperidad y florecimiento de la Aviación catalana.

El sol habíase ya de tiempo ocultado tras las montañas, al encontrarnos nuevamente en el aire, camino de La Volatería.

J. M. CÓ DE TRIOLA

La travesía de París a nado



Bacigalupo, vencedor de la gran prueba natoria



Momento de echarse al Sena los nadadores que tomaron parte en la travesía



Mlle. Gardelle, clasificada primera entre las señoras

UNA de esas pruebas tan características del París deportivo, extraordinariamente deportivo, la constituye, sin duda alguna, la travesía de París a nado, que se efectúa año tras año, organi-

zada por la Liga Nacional de Natación, con el valioso concurso de *L'Auto*.

Al gran nadador italiano Bacigalupo ha correspondido este año la victoria, cubriendo la distancia total en 3 h. 2 m.

Concurso de tiro al blanco en Terramar (Sitges)

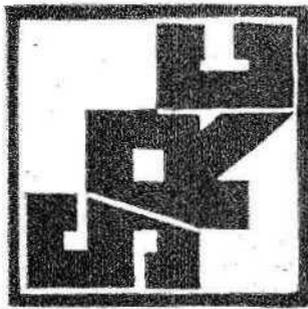


Grupo de señoritas que tomaron parte en el concurso

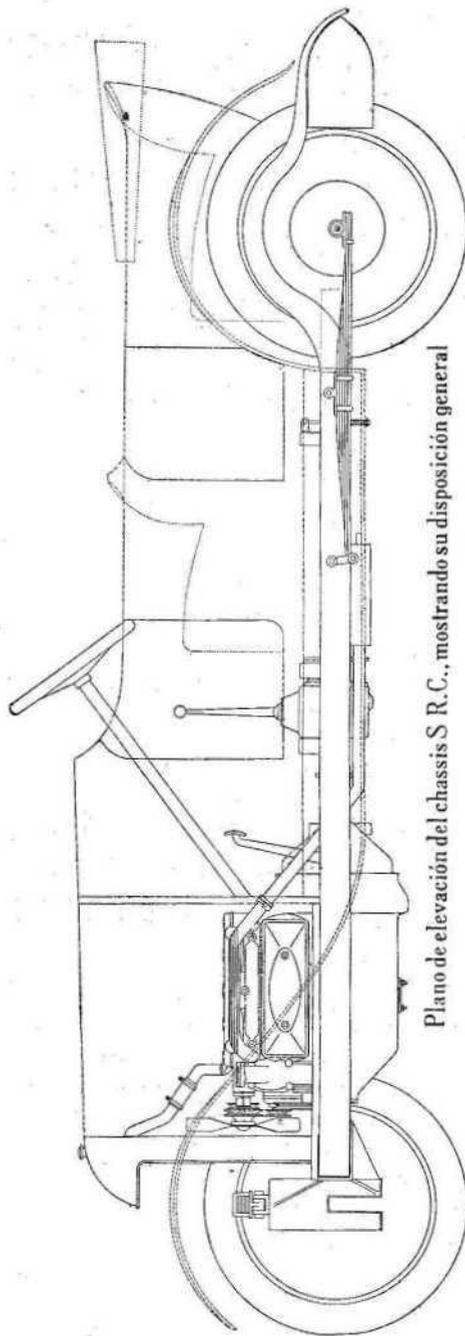
EN Sitges se han venido efectuando durante la temporada veraniega varios concursos de tiro al blanco, que han constituido otros tantos éxitos. En ocasión

de encontrarse en Sitges nuestro compañero C6 de Triola, impresion6 una placa, trayendo a nuestras p6ginas un recuerdo grato de una de aquellas manifestaciones.

Suspensión especial
patentada, única para malas
carreteras



Construcción esmerada
con materiales ingleses de alta
calidad



Plano de elevación del chasis S R.C., mostrando su disposición general

STEVENSON, ROMAGOSA Y C^A

Oficina y garage: Valencia, 295, y Bruch, 103 al 113 - Tel. 1161-G y 1830-G
Exposición: Paseo de Gracia, 54 - Teléfono 1379-G



Nuestra casa matriz en New-York.
28 años de existencia.

Un capital de dólares 135.000.000
(novecientos diez y ocho millones
de pesetas).

65.000 empleados y obreros.

Plantaciones de goma en Sumatra,
Malasia y Oceanía, que abarcan
36.422 hectáreas.

52 fábricas, que ocupan una super-
ficie de 77 y media hectáreas.

Un tráfico de más de 20.000 vagones
por año.

Movimiento de fondos por más de
dólares 225.000.000 (mil quinien-
tos treinta millones de pesetas).

265 sucursales en todo el mundo.

DESEO DE CONSEGUIR LA BUENA CLIENTELA
ESPANOLA

United States Rubber C^o Ltd.

antes
Yndia Rubber Products C^o Ltd

Madrid: Castelló 9
Bilbao: Gran Vía 31

Barcelona: Rambla de Cataluña 123
Sevilla: Julio César 3 y 5



REVISTA DE AUTOMOVILISMO

GRAN PREMIO PEÑA RHIN

Circuito Villafranca-Monjos-Almunia : 16 de octubre

Nos acercamos ya, y de un modo muy rápido, a la fecha para la que está anunciada la gran carrera organizada por una pléyade de entusiastas deportistas que constituyen la Peña Rhin, roca de granito en la que están firmemente consolidados factores tan importantes como la voluntad firmísima de vencer.

Obstáculos se les han presentado infinitos a los directivos de la Peña Rhin, pero todos los han vencido, y los que quedan por resolver sabrálos orillar «cueste lo que cueste».

Por lo pronto, podemos afirmar por haberlo visto, que en el arreglo de las carreteras se ha operado un verdadero milagro, el que firmemente presentíamos. Los ingenieros que empeñaron su palabra, la han cumplido, y uno de los días de la próxima semana podrá empezar el entrenamiento.

Los señores Sorribas y Turell merecen por ello las más entusiastas felicitaciones. El circuito quedará, tan pronto como terminen su labor las apisonadoras, en perfectísimo estado de poder efectuarse en él grandes velocidades, debido también a los virajes que se han esta-

blecido en las bifurcaciones de carreteras y en otros determinados sitios.

Todo cuanto afecta al emplazamiento de las tribunas y palcos ha sido acordado con verdadero conocimiento de causa; desde el sitio en que serán emplazados unas y otros podrá divisarse un larguísimo trayecto. Las tribunas serán muy espaciosas, situadas en forma de que el acceso a ellas sea muy fácil a los espectadores.

Como quiera que la Peña Rhin ha recibido muchísimas demandas de palcos y localidades, previene a cuantos deseen adquirirlas, que citen sus demandas a la secretaria de dicha entidad, Cortes, 642, donde por riguroso orden serán anotadas, en atención a la concesión de lugares de visualidad.

El Comité organizador se preocupa de la instalación de los lugares que deberá ocupar la Prensa, los cronometristas, como así también del *affichage*, que parece se efectuará de un modo especialísimo.

Todos los servicios de vigilancia y orden serán admirablemente atendidos, porque para

TANK NO MÁS REVENTONES NI PINCHAZOS



Marca registrada

Substituto perfecto del aire de los neumáticos

Veraneantes: Antes de marchar a verano equipad las ruedas de vuestro automóvil con el producto **TANK**.

Con el **TANK** evitaréis los accidentes y molestias de pannes en vuestras excursiones, ahorraréis los excesivos gastos de reparaciones y obtendréis de doble a triple duración de los neumáticos

Pedid referencias y pruebas
Se garantiza el producto

NIAGARA, S. A. - Calle Balmes, prolongación, letras N. S. A.
Teléfono 1324-G - BARCELONA

Radiadores Ventura

para automóviles y aviación
Sistema tubo con aletas
LOS MÁS SÓLIDOS
Manuel Ventura
SAN GINÉS DE VILASAR (Barcelona)

ello las autoridades de Villafranca y los alcaldes de Los Monjos y de La Almunia han ofrecido todo su apoyo y concurso.

En nuestros talleres se trabaja con una actividad verdaderamente extraordinaria. Los hemos visitado en los pasados días y hemos podido observar *que se están apretando todas las clavijas* a fin de asegurar el más perfecto funcionamiento de vehículos y de motores. Los corredores se disponen a empezar su entrenamiento. Algunos se ensayan desde hace días, y todos, absolutamente todos, parecen estar animados de los más grandes entusiasmos y esperanzas.

De los corredores y máquinas que han de venir del extranjero, nada se sabe en concreto, pero un embajador de la Peña debe haber recorrido ciertos *milieux* en los pasados días y de su visita se esperan los mejores resultados.

STADIUM, que ha seguido con gran interés la odisea de la Peña, que ha comprendido sus entusiasmos y se ha compenetrado de su excelente voluntad y enormes deseos, confía en

el éxito de su empresa y anhela que el más bello resultado corone la victoria y triunfo que los queridos «peñistas» tienen bien merecido.

El Gran Premio del A. C. de Francia en 1922

El Gran Premio del A. C. de Francia, que esta importantísima entidad ha estudiado con el mayor empeño, comprenderá una carrera de velocidad sobre una distancia de 500 kilómetros, reservada a coches de dos litros y de un peso mínimo de 750 kilos, y de una prueba para coches de turismo, con carrocerías cuatro plazas, tipo sport, 800 kilómetros de recorrido y no pudiendo emplear mayor cantidad de 17 litros cada 100 kilómetros, esencia y aceite comprendidos.

La idea del A. C. de F. no ha sido recibida en todos los centros automóviles con el mismo agrado, pero de aquí a la primavera próxima tal vez se encuentre el modo de satisfacer a sportsmen y a turistas.

PUIG CORTINA Y ESTEVE

Agencia general española
del famoso coche inglés

Austin Twenty

Construido en los talleres de la Austin Motor Co. Ltd., de Norfield-Birmingham (Inglaterra)

Automóviles americanos

**MOON
MAXWELL**

Voiturette fabricación nacional **DyG**

Camiones **Maxwell - Austin - Parker**

Tractor agrícola AUSTIN

Campeón del mundo

Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

Año XVI

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios

Todas las características

De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles,
Coches turismo, Vehículos industria-
les, Camiones, Aparatos de motocul-
tura, Accesorios para automóviles,
Aviación, Maquinaria y Herramientas

EDITORES:

VVE Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)

Teléfono Saxe 49-71

Cuenta de Cheques Postales : Paris N.º 25.848

En cuanto al peso de los coches de carre-
ras, no todo el mundo está conforme con el
de 750 kilos, que es el escogido, y en la dis-
tancia tampoco, pues 500 kilómetros es ya
bien mínima.

El circuito no está aún elegido. Parece que
no será en Le Mans. Tal vez en las inmedia-
ciones de Marsella, cosa que no habrá de dis-
gustar a los deportistas catalanes.

Prueba de regularidad

Una comisión del R. M. C. C. ha procedido
al reconocimiento y comprobación del kilo-
metraje en donde ha de efectuarse esta prueba

el día 23 de octubre. El recorrido está en muy
buenas condiciones en sus cuatro quintas
partes y algo deficiente en el resto.

El kilometraje exacto comprende 195,300
kilómetros, más un kilómetro que se neutra-
liza en Caldas de Montbuy, final de la etapa
de la mañana.

Se examinaron algunos sitios donde poder
practicar la prueba de velocidad de 500 me-
tros en línea recta.

El derecho de inscripción está fijado en
cinco pesetas para los socios del Real Moto
Club y en diez para los no socios.

El plazo de inscripción estará abierto hasta
el día 15 de octubre, a derechos sencillos, ad-
mitiéndose a derechos dobles entre esta fecha
y el 19, en que definitivamente se cerrará.

NOTAS BREVES

CONFERENCIA Con motivo de la cele-
INTERNACIONAL bración del Salón Auto-
móvil, el A. C. de F. ha organizado una con-
ferencia internacional, que se celebrará en Pa-
ris los días 5 al 8 del actual, para tratar de la
circulación automóvil por carretera, aduanas,
unificación de reglamentos de circulación, iti-
nerarios, etc., etc.

NUESTRAS Como resultado de las ges-
CARRETERAS tiones llevadas a cabo por el
Real Moto Club, con la cooperación del Real
Automóvil Club y los alcaldes de Sitges y Vil-
lanueva, interesando el pronto arreglo del
puente derrumbado hace más de cuatro me-
ses entre Castelldefels y Garraf, el ministro de
Fomento, en afectuosa carta, participa a don
Francisco Coma y Mas, presidente del Real
Moto Club, que se ha ordenado el libramiento
de 25.000 pesetas a la Jefatura de Obras pú-
blicas de la provincia de Barcelona para que
proceda al restablecimiento del tránsito in-
terrupto por los últimos temporales en la
carretera de Madrid a Francia y otras, y que
confía que con esta asignación podrá arrie-
glarse el desperfecto del puente entre Castell-
defels y Garraf.

ACCESORIOS

PARA

AUTOMÓVILES

TARRIDA

Despachos

BARCELONA: San Pablo, 116

MADRID: Claudio Coello, 50

Automóvil Salón

MADRID

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA

Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de
Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

Cleveland

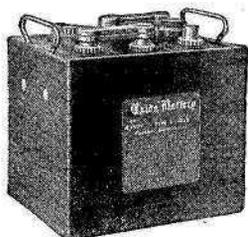


Rueda motriz **Smith**, bicicletas **Automoto** e **Indian**, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas

Exide

Son los mejores acumuladores

para arranque y alumbrado



Son los preferidos por las marcas de automóviles más famosas, desde el "Ford" al "Rolls Royce"

Tenemos gran stock de todos los tipos y piezas de recambio

Autotracción Eléctrica, S. A.

Garage Eléctrico

**Moyá, 6 y 8 : Teléf. 101-G
BARCELONA**

NOTAS DE AERONAUTICA

La Copa Gordon-Bennett

En Bruselas se celebró el domingo, día 18, esta gran prueba internacional para globos esféricos, en presencia de las autoridades y del Embajador de España en Bélgica.

El cielo estaba nubladísimo y en las alturas el viento era bastante fuerte.

La salida se efectuó perfectamente entre los catorce globos participantes.

El *Bélgica* se tuvo que llevar consigo a un soldado que no soltó presto las amarras, y fué recogido a bordo por M. Demuyter.

El resultado oficial fué el siguiente:

1.º Capitán Paul Urnbruster y teniente Luis Ansermier (Suiza), a bordo del *Zurich*. Aterrizó en Lambri (Irlanda); 750 km.

2.º Berhard von Hoffmann y J. S. Mac Kibhen (EE. UU.), a bordo del *Citty of Saint Louis*. Aterrizó a 20 km. de Dublin; 745 km.

3.º Henry Spencer y E. Allen (Gran Bretaña), a bordo del *Margaret*. Aterrizó en Fish-gard (Gales); 603,375 km.

4.º Jules Dubois y Collins (Francia), a bordo del *Marne*. Aterrizó en Dolgelly (Gales); 600 km.

5.º Teniente coronel J. Dunville y Baldwin (Gran Bretaña), a bordo del *Banshee*. Aterrizó a seis millas de Carpenhen; 559 km.

6.º Mayor Giuseppe Valle y capitán Auguste Ferrere (Italia), a bordo del *Triomfale VI*. Aterrizó en Abagreiron; 558 km.

7.º Teniente Labrousse y teniente Pinget (Bélgica), a bordo del *Liège-Yser*. Aterrizó a cinco millas de Cardiff; 538 km.

8.º Mayor Constantino Barbanti y mayor Ugo Mederi (Italia), a bordo del *Triomfale IX*.

Aterrizó a seis millas de Cardiff; 531 km.

9.º T. T. Van Orman y W. Seiberling (Estados Unidos), a bordo del *City of Akron*.

Aterrizó a seis millas de Devonshire; 507 km.

“L'ANNUAL”

Anuario-Diccionario
Universal de la Industria
Automóvil

FUNDADO EN 1905

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

Constructores y Comerciantes

de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, cycle-cars, máquinas-herramientas material agrícola, motores, motocicletas, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, voiturettes, etc., etc.

del mundo entero

“L'ANNUAL”

222, Boulevard Péreire - PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte)



FABRICA DE AGUA DESTILADA

GARANTIDA PARA LA CARGA DE BATERÍAS DE ACUMULADORES

DE

AUTOS ELÉCTRICOS

□□□□ DE TODAS LAS MARCAS □□□□

Primera y única en España montada a la altura del extranjero

Elaborada con aparatos especiales de doble destilación

Para análisis, usos farmacéuticos e industriales, baños de galvanoplastia de níquel, oro y plata. No precipita con nitrato de plata ni cloruro de bario

PEDROL Y VILA

Calle de Pedro IV, 38 - Teléfono 312 - S.M.

: : BARCELONA : :

RECONSTRUCCIÓN POR
PROCEDIMIENTO PA-
TENTADO DE

COJINETES DE BOLAS

DE TODOS SISTEMAS,
GARANTIZANDO SU
BUEN FUNCIONAMIENTO

Taller mecánico: SOLER & APARICIO (Sucesores de Reynés y Soler)

Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : BARCELONA : Teléf. 1950-A

10. Maurice Bienaimé y Ravaine (Francia), a bordo del *Picardie*. Aterrizó en Harefons-hire; 500 km.

11. Eduardo Magdalena y Joaquín Lallave (España), a bordo del *Jesús Fernández Duro*. Aterrizó en Freherbert, a 25 millas de Cardiff; 499 km.

12. R. H. Upson y C. J. Andrus (EE. UU.), a bordo del *Aero Club of America*. Aterrizó en Braicci Pull (Gales); 450 km.

13. Ernesto Demuyter y Alex. Veenstra (Bélgica), a bordo del *Bélgica*. Aterrizó en Powerstock; 354 km.

14. Ch. Crombez y Albert Crombez (Francia), a bordo del *Ville de Lille*. Aterrizó en Nottingham; 281,500 km.

El nombre citado en primer lugar es el del piloto y el segundo es el de su ayudante.

La muerte del aviador Romanet

En la mañana del día 23 de septiembre, cerca de Etampes, murió uno de los ases de la aviación francesa: Bernardo de Romanet.

Realizaba ejercicios de entrenamiento a una altura de 200 metros. La tela de una de las alas del biplano se desgarró súbitamente y el aparato volcó en seguida, yendo a estrellarse contra el suelo.

Durante la guerra, Romanet había derribado 18 aparatos enemigos.

La noticia de la muerte del gran aviador causará gran impresión en España, donde era muy conocido. Todos los amigos del desdichado aviador saben que éste era un cariñoso amigo de España, a donde vino al firmarse el armisticio para entregar a la Asociación de la Prensa de Madrid un mensaje de los periodistas franceses.

En Madrid permaneció Romanet una temporada y de su estancia en nuestro país conservaba Romanet un recuerdo en extremo grato.

Fué profesor de la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos.

La muerte del infortunado as constituye una pérdida muy sentida para la aviación francesa y también para la de España.

En el meeting de Boulogne sur Mer, un **SEIS CILINDROS** de serie HISPANO-SUIZA, pilotado por el amateur André Dubonnet, se clasifica primero en todos los órdenes:

Regularidad

Velocidad

Resistencia

Seguridad y

Economía de bencina

alcanzando el gran trofeo de aquel importante concurso, la

Copa Georges Boillot

La Hispano-Suiza

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

Agencia en Barcelona

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo de Gracia, 20



NEUMATICOS DUNLOP

AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS

**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DUNLOP, S. A.**

Claudio Coello, 106
Tels. 1238-S - 1273-S
MADRID

Buenos Aires, 18
Teléfono 1312-G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP



La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling, S. en C.**

BARCELONA: Fernando, 23 - MADRID: Avenida Conde Peñalver, 8, y Caballero de Gracia, 7 - VALENCIA: Calle de la Paz, 31



AUTOMÓVILES ELIZALDE FABRICACIÓN ESPAÑOLA

La casa constructora ELIZALDE tiene el honor de comunicar a sus clientes y amigos que pone en fabricación un nuevo coche (tipo 51)

6-8 HP.

dotado de todos los adelantos modernos, fabricado en serie y librado enteramente, equipado con carrocería torpedo de 4 asientos