

Stadium

Revista Ilustrada

Año XII - Núm. 375
23 Septiembre 1922

75 céntimos

Gran Premio de Italia
El vencedor Bordino revitalla
coche 2.000 c. c. con

PNEUS PIRELLI

Foto Strazza



CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

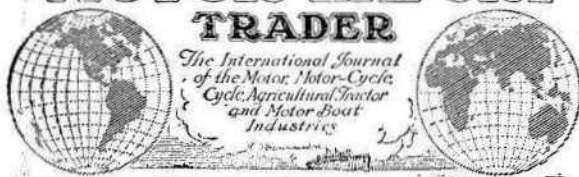
Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

THE MOTOR EXPORT TRADER



*The International Journal
of the Motor, Motor-Cycle,
Cycle, Agricultural Tractor
and Motor Boat
Industries*

Suscripción anual 10/6 d.

**Pida Vd. un ejemplar
de nuestra revista**

The Motor Export Trader

es la única revista comercial
ilustrada internacional que se
dedica a las industrias del au-
tomóvil, motocicleta, bicicleta,
motocultura y botes automó-
viles. Contiene secciones escri-
tas en cinco idiomas diferentes
incluyendo el español, y es
leída por más de 30.000 co-
merciantes de todo el mundo.

Rambla Cataluña, 41, 1.º-Barcelona

Léase anuncio de STADIUM en THE MOTOR EXPORT TRADER, de Londres

Carrera de XII horas

Motos 750 c. c.	1.º B. Santos, sobre INDIAN
» 250 »	1.º M. Beltrán, » JAMES
» 250 »	2.º M. Canto, » TRIUMPH

Todos sobre

NEUMATICOS Bergougnan

Cubiertas "Moto Sculpte", tipo coche

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

Stadium

Revista Ilustrada
MOTOCICLISTAS

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

SE ADMITEN SUBSCRIPCIONES
En Barcelona: Librería Ribó; Pelayo, 46. Librería Síntes; Ronda
Universidad, 4. — En Madrid: A. Maluquer; Campomanes, 10
En París: Coberty Frères; Sainte Cecile, 16

ECOS

El Sindicat de Periodistes Esportius prepara para dentro de un mes su gran fiesta anual a beneficio de su Caja de Previsión y Socorro.

Esta vez la fiesta se celebrará en Badalona, en el velódromo del Club Ciclista Badalonés, cedido al efecto.

El programa comprende como *clou* el Campeonato de Barcelona.

Conocidos los aciertos de nuestros amigos del Sindicato, las simpatías que éste reúne y lo plausible de la fiesta, estamos en la firme creencia que un éxito grande espera a las carreras ciclistas que van a celebrarse en la vecina ciudad.



HAN terminado las regatas y el local del Marítimo está por dentro convertido en ascua de luz; en corros, los aficionados y los técnicos discuten el resultado de las regatas; cada cual echa su cuarto a espadas y los remos, la boga, el timón y demás términos del momento, son la nota dominante. La derrota—digamos la verdad y digamos lección severa de los extranjeros—ha de tener una explicación y ésta, francamente, requiere argumentación larga.

Arriba, al compás de un baile de moda, mujeres de peregrina belleza invitan a la danza, felices, incitantes, adornadas con primorosas vestiduras, olvidando que allí fuera, en la obscuridad de la noche, por los ignorados caminos del mar, el tripulante o el pescador laboran por su dulce bendito pan.

Nosotros huímos de la técnica y del mundanismo: en el ángulo del hall hallamos hablando a dos convencidos, verdade-

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

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Pral



**Ernest
Witty & C.º**

Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
B A R C E L O N A



Enseres para todos
los sports

Recibida remesa raquetas
tennis marca PATTERSON,
último modelo de la casa
SLAZENGERS



Juegos completos para
el juego de Ping-Pong

Nuevamente sobre el autódromo-circuito de Monza los coches

FIAT

renuevan el triunfo últimamente alcanzado en el pasado

Gran Premio de Voiturettes

conquistando el

Gran Premio de Italia

de coches de 2 litros

clasificándose:

1.º

Bordinò

recorriendo bajo la lluvia 800 kilómetros en 5 h. 43 m. 13 s., a una velocidad media de **139,080 km.** a la hora

2.º

Nazzaro

empleando 5 h. 51 m. 45 s., a la velocidad de **136 km.** a la hora

Todos sobre automóviles

FIAT

Agencia exclusiva

**SOCIEDAD GENERAL
DE AUTOMOVILES**

Calle Mallorca, 277
Teléf. 285-G

B A R C E L O N A

ramente convencidos: son Hans Gamper y Narciso Masferrer.

Ambos coinciden absolutamente al apreciar el momento deportivo — verdaderamente triste para nosotros — y el cronista que escucha el diálogo asiente al criterio de los dos veteranos, especialmente cuando Gamper, sin perder su sonrisa habitual, se lamenta de la falta de disciplina deportiva, esa disciplina cuyo quebrantamiento le ha hecho abandonar dos veces las rindas de los clubs futbolísticos.

Y nosotros, que pesamos como oro la palabra honrada de Gamper, escribimos su frase satírica cuando afirma que existen jugadores de futbol cuya primera condición para jugar es ser capitán del equipo. ¡Sin comentarios!



PICH, el hombre de la Exposición de Industrias Eléctricas, estuvo felicísimo en Terramar al poner de manifiesto que, mientras tenemos en Sitges una estación invernal de sugestivos encantos, riente y maravillosa, con cielo y mar de infinita belleza, exista esa manía de corretear por playas mediterráneas a las que, en belleza natural, nada tiene que envidiar la blanca Subur.

Pero nosotros nos explicamos el error o manía con la existencia de los «nuevos ricos» y la baja de los francos.

Hay mucho expedicionario que se dirige a Cannes, a Mónaco, a Niza o a Montecarlo, pero que no ha sentido la emoción de las horas llenas de luz y calor en Santa Cristina, en Sitges o en cualquiera de esas calas de la costa brava llenas de ensueño y donde la alegría de sentir la naturaleza no es el empalago de una cursilería protocolaria.

¡Cuántos hay que han atravesado el túnel de Cerbère, pero que desconocen el de la Falconera o el de Argentera!

¡Cuántos!



SE han inaugurado las obras del autódromo y todo hace pensar que en abril o mayo existirá en Europa un competidor de Brooklands y de Monza.

Se trata de un *tour de force* en el que verdaderos aficionados no han cejado hasta ver convertida en realidad una de las más dignas aspiraciones de todo país que quiere progresar. Y el sacrificio ha sido tan importante, que se ha logrado—cosa rara—dar con el dinero para llenar el presupuesto.

Y, como dijo Pich, nosotros creemos

SEHULPIB 22

PAPEL
"RECORD".
BAYER
GASLIGHT • EN 3 CLASES:
ESPECIAL • NORMAL • DURO

F
O
T
O

PAPEL
"BROMID".
BAYER
PARA AMPLIACIONES Y
COPIAS POR CONTACTO

BAYER

PAPELES FOTOGRAFICOS

SE VENDE EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS FOTOGRAFICOS
FARBENFABRIKEN VORM. FRIEDR. BAYER & CO.
DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO • LEVERKUSEN b. KÖLN a. RH.
FEDCO, BAYER & CA. • BARCELONA • AUSIAS MARCH 14-18 • APARTADO 280

Complete Vd.

el equipo eléctrico de su auto con la adición de
un reflector parabrisas

B O S C H

y una bocina

B O S C H

El reflector parabrisas BOSCH

es un pequeño faro móvil, orientable en todas direcciones. Ilumina todo lo que los faros fijos dejan en la oscuridad.

El reflector parabrisas BOSCH

permite alumbrar a gran distancia, durante la marcha, los cruces, virajes sinuosos, postes indicadores, números, etc., y evita al conductor la molestia de descender del coche para orientarse.

El reflector parabrisas BOSCH

es indispensable durante las excursiones por montaña debido a la sinuosidad de los caminos.

El reflector parabrisas BOSCH

permite el reconocimiento de los obstáculos que están fuera del radio de acción de los faros fijos, aumentando la seguridad durante la marcha.

El reflector parabrisas BOSCH

proporciona la luz necesaria para la marcha atrás y para trabajos en el motor en casos de pana.

El reflector parabrisas BOSCH

se distingue por su aspecto elegante, construcción práctica y fabricación esmerada, cualidades inherentes a todos los artículos que llevan el nombre ROBERT BOSCH.

El reflector parabrisas BOSCH

se construye para tensiones de 6 y 12 voltios, con y sin espejo en el disco de mando.

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA

Aragón, 254 : Tel. 3002-A

MADRID

Villanueva, 32 dup.

AUTOMÓVILES DODGE BROTHERS

ENTREGAS INMEDIATAS MODELOS 1922

PIEZAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS

CONCESIONARIO PARA LA VENTA EN CATALUÑA

F. DE A. PUIG

RAMBLA DE CATALUÑA, 52 : TELÉF. 4226-A : BARCELONA

que, colocada la primera piedra, podremos decir que la obra está hecha, cual ha sucedido con el Estadio de Montjuich y otros proyectos; pero bueno será no suceda algo parecido a lo que tuvieron que combatir nuestros buenos amigos de la Cámara Sindical con motivo de su última Exposición.

Tenemos la certeza de que la Prensa deportiva secundará la obra del autódromo con su acostumbrada abnegación, puesta de manifiesto en tantas ocasiones; pero la otra Prensa, la «seria», esa que aun no comprende el deporte y que cuando se ocupa de ello lo hace «a tanto la línea», esa, mucho nos tememos quiera comercializar la propaganda, sin tener en cuenta que construir un autódromo es ya una heroicidad nacional.

Por lo menos, el día de la inauguración de las obras pudimos convencernos de que hay quien opina se tratará de una cosa parecida a un garage.

Pero—afortunadamente para el autódromo—hoy el público empieza a tener idea más exacta y completa de estas cosas que alguno de esos periodistas de la Prensa «seria».

AL Veloz Sport Balear, cuyo velódromo está descalificado por la Unión Velocipédica Española, se le ha ocurrido la feliz idea de organizar un duplicado del Campeonato de España de medio fondo, que el velódromo villarrealense está autorizado a organizar oficialmente.

Y el Veloz anuncia que el Campeonato estará regido por los reglamentos de la U. V. E. y que se concederá al vencedor la banda de campeón español.

¡Y vengan enredos!

Francamente, nos parece que el Veloz Sport Balear se equivoca lastimosamente al querer burlar a la Unión Velocipédica Española por un procedimiento tan pueril. Podrá sorprender la buena fe—ni aun eso tal vez—de unos cuantos aficionados de Palma, pero «de's continent» no engañará a nadie.

Lo que le ocurre al V. S. B. es que olvida que los tiempos pasan... y los hombres también. De manera que, por lo menos, lo que cabe es variar los procedimientos de gobierno, que no pueden ser iguales en 1922 que en 1910.

ACCESORIOS

PARA

AUTOMÓVILES

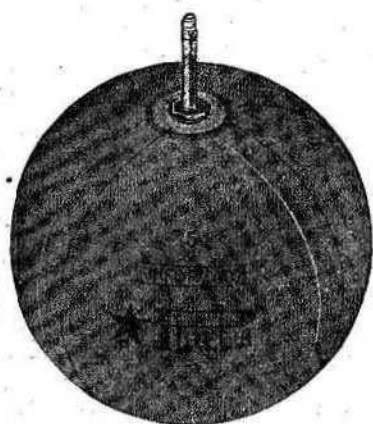
TARRIDA

Despachos

BARCELONA: San Pablo, 116

MÁDRID: Claudio Coello, 50

GENIAL INNOVACION EN EL FOOT-BALL



**LA VEJIGA
para FOOT-BALL**

PIRELLI

de goma pura
PARÁ GRIS
con su

Válvula "TURA"

Patentada en todos los países



Tamaño
natural

SUPRESIÓN
de la
BOQUILLA DE GOMA
con todos sus
inconvenientes



constituye esta gran novedad

Pedid detalles y precios a

BARCELONA . . .	Comercial Pirelli, S. A. (Casa central):	Ronda Universidad, 18.
MADRID	Comercial Pirelli, S. A. (Sucursal)	: Alcalá, 73.
BILBAO	Comercial Pirelli, S. A. (Sucursal)	: Gran Vía, 42.
SEVILLA	Comercial Pirelli, S. A. (Sucursal)	: Plaza Santo Tomás, 29.
LA CORUÑA . . .	Comercial Pirelli, S. A. (Sucursal)	: Plaza Orense, 6.

Lo del duplicado del Campeonato a todos nos parece una solemne ridiculez, y dejamos de discutirlo desde otro punto de vista porque seríamos más rigurosos.

Creemos más lógico tomarlo a broma.



LA Compañía General de Coches y Automóviles ha acordado la unificación de todo su material y, como consecuencia de este acuerdo—que creemos acertadísimo—, el cambio de sus coches por automóviles *España*, quedando como proveedora única de dicha Compañía la casa constructora de los mismos.

Autorizaron con sus firmas el contrato establecido entre la casa constructora de los *España* y la Compañía General, los señores Batlló (don Felipe y don José), Debrigode, Gibert, Moll, Casany y Brunet, a todos los cuales felicitamos por el acuerdo.



RETRATOS al minuto.

Reproducimos de un colega la siguiente edificante viñeta:

«El entrenador del equipo vasco que ha visitado la Argentina y el Uruguay, mister Harris, es un fresco.

Ha dejado chiquito a Paddy Mac Car-

thy; sabe decir cuatro palabras en castellano: «gracias», «mañana», «peligroso» y «después».

Come por los precios que señala la minuta y repasa la lista de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda y de izquierda a derecha.

¡Si diera masaje como come, sería el mejor masajista del mundo!»



CON motivo de la inauguración de las obras del autódromo de Sitges, hemos vuelto a ver caras conocidas de periodistas madrileños que, en cumplimiento de sus deberes informativos, nos honran frecuentemente con sus visitas.

Conocimos esas caras en ocasión de las carreras Gopa Catalunya, las hemos vuelto a ver en nuestras Vueltas a Cataluña, en nuestras grandes carreras, en nuestras Exposiciones; tienen siempre una sonrisa ante nuestras amables y cariñosas recepciones y, a fuerza de agradecidos, que lo son, debieran de influir con el poderoso Real Automóvil Club de España y otras sociedades de parecida índole madrileñas, para que nos deparasen ocasión de devolverles las constantes visitas, que les estamos debiendo los periodistas catalanes.

Carrera Mont-Ventoux

1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a cuadriletas

Peugeot

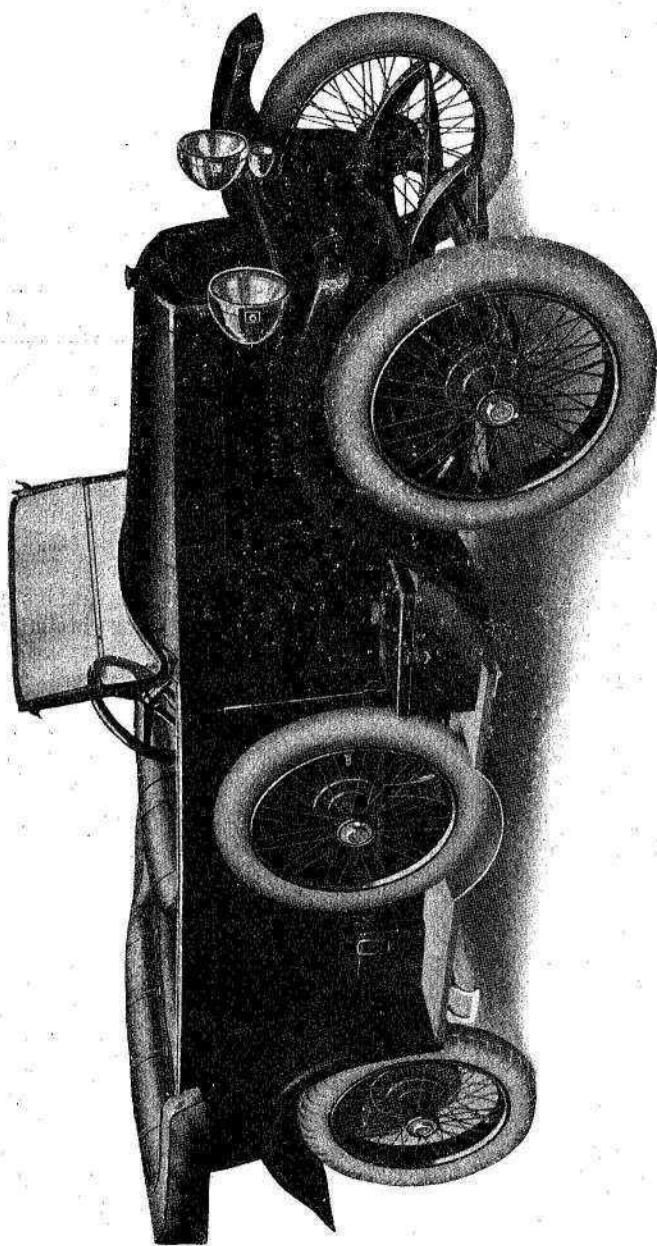


Record de Boillot no vencido

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



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.

OLIMPIADA FEMENINA



*Mlle. Pianzola (Suiza)
vencedora de la prueba lanzamiento de la jabalina*

Foto Rol

Del momento : Cataluña deportiva

INAUGURÓSE el año 1922, ofreciéndolo la Junta de la futura Exposición de Industrias Eléctricas a Barcelona, el Estadio Catalán. En realidad, la base, el principio de lo que ha de llegar a constituir nuestro gran Estadio.

La inauguración del terreno de juego de Montjuich resultó acontecimiento de tan magna multitud, que la noticia traspasó todas las fronteras y en periódicos y revistas ilustradas de aquí y de muy lejos de aquí apareció retratado el Estadio, los jugadores del Sparta y Union Zizcov, de Praga, los del Boldklubben, de Copenhague, y de nuestro Barcelona, y una masa compacta, considerabilísima de espectadores...

Ha pasado el tiempo, fine el año y los amantes fervientes del remo nos ofrecen otro espectáculo no menos maravilloso en nuestro puerto, admirablemente acondicionado, donde se han celebrado, si no mejor, al menos igual que en otra parte, los Campeonatos de Europa.

Y seguidamente se nos anuncia y se celebra con pompa inusitada la inauguración de las obras del futuro autódromo catalán.

Es decir que en esta Cataluña, en este cacho de tierra bendita, por cuya gloria luchamos anhelantes de su prosperidad y engrandecimiento, que son los de España, tenemos a la hora de ahora, cuando menos, bien sentadas las bases de lo que ha de ser «estadio» para las luchas atléticas, para las competiciones a remo (motor y vela) y para los grandes combates a todo motor que han hecho célebres los autódromos de Brooklands, Scheepshead-Bay, Monza y Berlín, en Europa, y Chicago e Indianápolis en América.

A poco que se mueva la voluntad de los elementos que pueden influir en que el estadio y el autódromo sean cuanto antes una realidad, vamos a ver completadas nuestras ilusiones.

Allá en lo alto y en la falda de Montjuich, las luchas por el mejoramiento de la raza, las grandes contiendas futbolísticas, los concursos de saltos, lanzamientos, carreras; en Sitges, carreras en pista de grandes coches, cochecito, motos, etc. Todo cuanto se requiere para satisfacer las ansias locas que sentimos para saturarnos del aroma que trasciende de todo cuanto es deportivo.

Francamente, nos sentimos altamente orgullosos de lo hecho, pero en estos mo-

mentos decisivos de nuestra vida deportiva nos hemos de comprometer todos a que lo que fueron sueños, que empezamos a palpar como promesas de las más bellas realidades, lo sean de verdad.

Es preciso, de toda precisión, que el Estadio se termine. Una gran pista de fútbol no es un estadio. Se hace necesaria la terminación de la pista de ceniza, los vestuarios de los atletas, las duchas, e ítem más, las pistas de tenis, la piscina—si bien podría utilizarse la del benemérito Club Natación Barcelona, que aporta sus granitos de arena por toneladas—y, si no se nos tachara de muy exigentes, el velódromo.

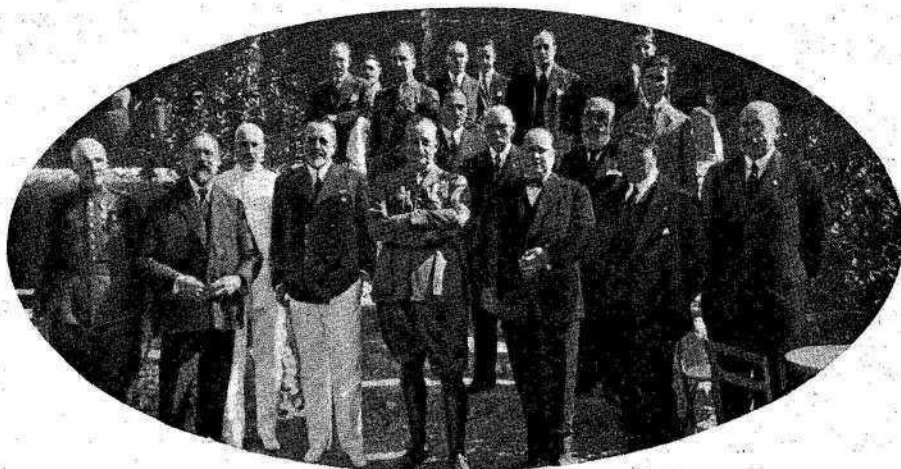
Consideren los ilustres comisarios generales de la Exposición de Industrias Eléctricas que se va acercando—lo queremos suponer—la fecha de la celebración de tan grandioso certamen y que constituiría una miseria el actual Estadio, visto por ojos que han contemplado los grandes templos europeos y americanos donde se rinde sagrado culto al dios Sport.

A juzgar por las palabras vertidas en Sitges, creemos que se va a imprimir una gran actividad a las obras del autódromo, a fin de que dentro de pocos meses se puedan verificar en la pista subterránea grandes carreras de automóviles, en circuito perfectamente cerrado, donde los ases del volante, sin temor a lo que surge de improviso en la carretera, puedan dar gusto a su desenfrenado temperamento, gozando de las delicias que produce el vértigo de la velocidad.

Si a todo esto añadimos lo que se trabaja en Villafranca y Tarragona por crear el circuito ideal—la construcción, no lejos de Barcelona, de carreteras asfaltadas—, el porvenir es nuestro, y cuando al traspasar la frontera el extranjero tienda su vista por territorio de Cataluña, se convencerá de que nuestra región tiene un glorioso título adquirido como a altamente deportiva. Y cuantos en mayor o menor proporción colaboramos a favor de esas grandes empresas que nos dan un grado de enorme cultura, habremos de sentirnos halagados, porque nada más sensible a las fibras de los corazones que el oír que alaban las grandezas de su Santa Madre...

¡Por Cataluña!, no cejemos en nuestras empresas; acometidas están. Subamos a la cima, sin que se amengüen ni los entusiasmos ni las esperanzas puestos en nuestro risueño porvenir.

Inauguración de las obras del Autódromo Nacional



Las autoridades



El Capitán general inaugurando las obras



La comitiva dirigiéndose al Ayuntamiento

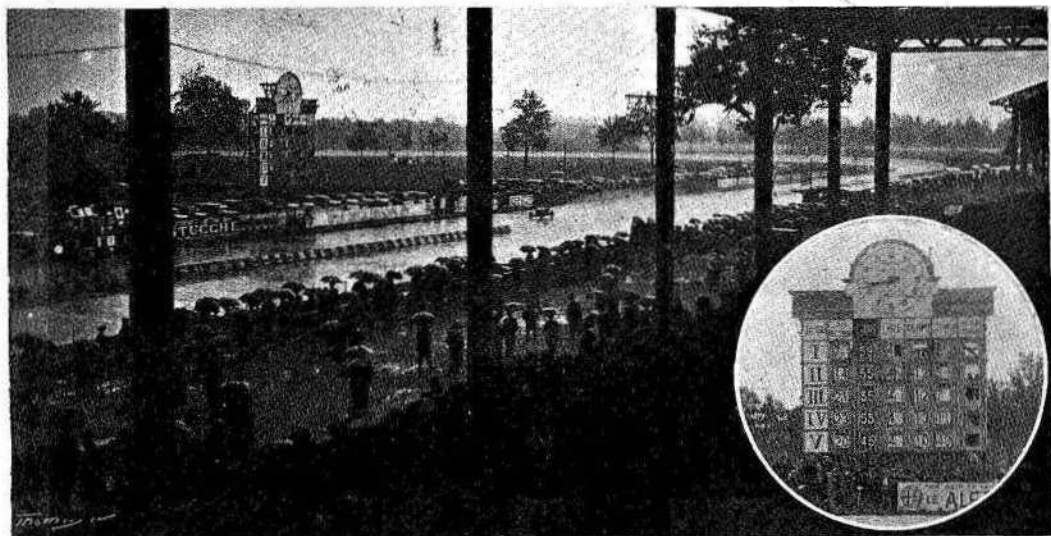


Los terrenos del Autódromo en el momento de llegar las autoridades

Fotos Claret

AUTOMOVILISMO

LOS GRANDES PREMIOS DE ITALIA



Aspecto de las tribunas durante la carrera de coches de 1.500 c. c. — El sistema de affichage establecido por primera vez en el autódromo circuito de Monza.

Fotos Strazza y Roi

Las carreras celebradas en el circuito-autódromo de Monza han constituido un acontecimiento sin precedentes por lo que a organización se refiere, siendo la pista y carreteras que formaban el recorrido un modelo de perfección jamás logrado en carrera alguna de automóviles. El caballero Mercanti, el hombre que ha sabido sacar en menos de tres meses, de la nada, las pistas, carretera y tribunas, ha demostrado condiciones tan excepcionales de organizador, que el mundo entero debe admirarle y considerarlo como el más perfecto modelo de la energía que de nuestros tiempos en materias deportivas existe.

Lástima que el tiempo no favoreciera ninguna de las pruebas, pues asusta el pensar cuál hubiera sido la afluencia de público en Monza, si la lluvia no hubiera reinado en todas ellas, cuando, a pesar del mal tiempo, incluso los records de entradas de Indianapolis han sido batidos. Las salidas en grupo en las tres manifestaciones, lo propio que la nueva disposición del tablero de resultados por medio de gran reloj, constituyeron uno de los grandes aciertos de la perfecta organización italiana, permitiendo a los espectadores conocer en todo momento la situación de los corredores y sus tiempos reales de clasificación.

La carrera de los 1.500 c. c.

Debido a la fama que precedía a los Fiat desde su triunfo en dicha categoría, en la última Targa Florio, dejaron de presentarse 12 coches de los 23 inscriptos, entre ellos las marcas Mercedes, Bugatti y Talbot-Darracq,

tomando la salida dos Austro-Daimler, tres Chiribiri y cuatro Fiat.

Desde el primer momento Fiat consiguió tomar la cabeza, poco molestado por sus adversarios. Austro-Daimler, debido a dificultades de puesta a punto de sus tipos 1.500 c. c., dando prueba de gran sportividad, puso en línea sus 1.100 (cycle-cars) del Trofeo Arman-gué, consiguiendo con ello un gran éxito, pues si bien no podía pretender vencer a sus adversarios, hizo una brillante demostración de lo que valen sus modelos pequeños.

La lluvia apenas paró durante las seis horas de la carrera, habiendo momentos en que en el paso subterráneo que unía la pista con la carretera se formó un charco de más de 30 centímetros de altura, que no podían achicar las bombas colocadas allí con tal objeto. Calcúlese el efecto del paso de los coches a 130 a la hora a través de él. Los Fiat fueron dueños y señores, consiguiendo clasificar, con una diferencia de unos siete minutos, sus cuatro coches, sin avería de ninguna clase ni cambiar uno solo de sus Pneus Pirelli con que tomaron la salida.

La clasificación fué como sigue:

- 1.º Bordino, Fiat-Pirelli, en 4 h. 28 m. 38 s. Media, 134 a la hora.
- 2.º Giaccone, Fiat Pirelli, en 4 h. 34 m. 12 s.
- 3.º Lampiano, Fiat-Pirelli, en 4 h. 34 m. 13 s.
- 4.º Salamano, Fiat-Pirelli, en 4 h. 35 m. 48 s.
- 5.º Romasotto, Chiribiri, en 5 h. 30 m. 38 s.



Bordini reponiendo bencina en la carrera de 1.500 c. c., de la que salió vencedor con coche Fiat, Pneus Pirelli y ruedas Rudge Whitworth

Foto Strazza

6.º Haiden, Austro-Daimler, en 6 h. 12 m. 52 s.

7.º Pocher, Austro-Daimler, en 6 h. 42 m. 30 s.

Los cochecitos *Fiat* vencedores tienen un motor de cuatro cilindros en línea cuyo alesaje es 65 mm., dando una cilindrada de 1.485 c. c. Las válvulas están dispuestas en la parte superior de los cilindros y el encendido lo da una magneto a alta tensión. Engrasado obligado y alimentación a presión. El carburador de tipo *Fiat*, el embrague a discos y el cambio de marchas por tren-baladeur. Las ruedas *Whitworth* con frenos en las cuatro y *Pneus Pirelli*.

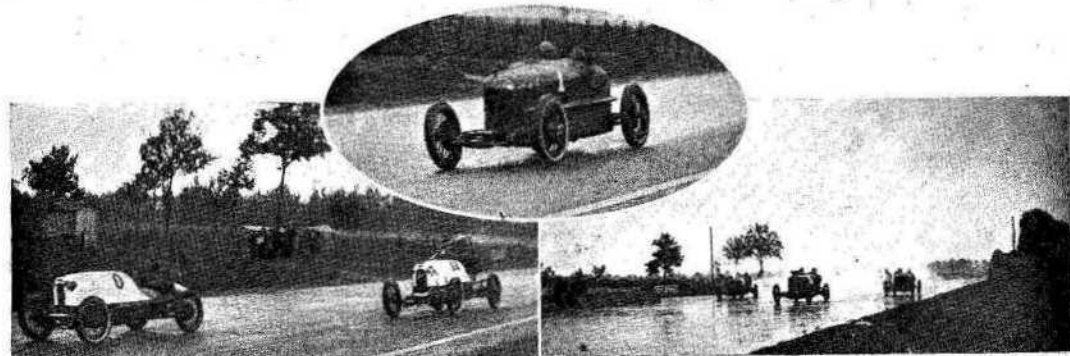
El Gran Premio de Motocicletas

Disputóse en dos carreras bajo la denominación de Gran Premio de las Naciones, nombre verdaderamente apropiado, ya que se pusieron en línea América, Italia, Inglaterra, Francia y Suiza. En la primera carrera, o sea la de categorías 1.000 y 750 c. c., las *Harley-Davidson* tomaron la cabecera desde el primer momento, clasificándose: 1.º, Ruggieri, que empleó 3 h. 50 m. 3 s. en cubrir 400 kilóme-

tros. La segunda carrera, reservada a 500 y 350 c. c., fué más disputada. Naas, el campeón de las *A B C*, llevaba la cabeza a los 200 kilómetros, sufriendo una avería que le obligó a perder mucho tiempo. Reparada ésta emprendió nuevamente la lucha, alcanzando otra vez el primer lugar, hasta que pasados los 330 kilómetros hubo de retirarse, habiendo realizado la mejor vuelta, a 122 kilómetros de media. Gensa, con una *Garelli*, se clasificó primero en 3 h. 57 m. 33 s., batiendo a todas las 500 c. c., demostrando una vez más lo mucho que puede hacer este tipo de motos que tanto darán que hablar el próximo año, debido a que el Motociclo Club de Francia ha decidido que para el Gran Premio sólo haya una sola cilindrada: la de 350 c. c.

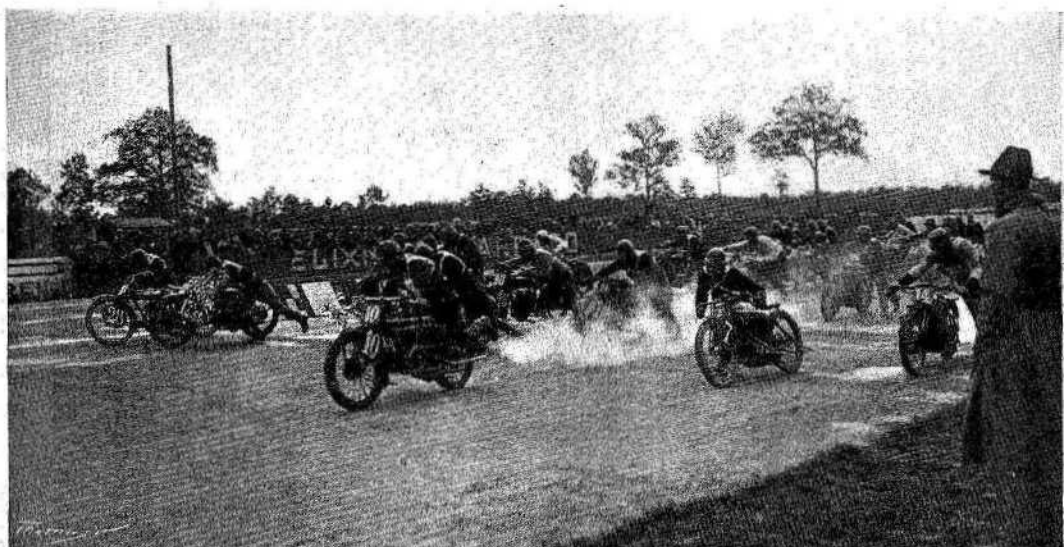
La carrera de los 2.000 c. c.

De treinta y nueve inscriptos sólo tomaron la salida tres *Fiat*, un *Bugatti*, dos *Diatto* y dos *Heim*. Los coches alemanes *Heim* no existieron, los *Diatto* eran poco rápidos, quedando sólo para la lucha tres *Fiat* y el *Bugatti* de Vizcaya, único de esta marca que pudo tomar parte, gracias a que *Fiat*, en un rasgo digno de todo elogio, cedió a su rival ruedas provistas de neumáticos sin talón, por no ser apropiadas para Monza las de tipo talones que traía la marca francesa, no habiendo podido proporcionarle más recambio por carecer de mayor número. De esta manera los cuatro favoritos calzaron el famoso *Pneu Pirelli*, que confirmó su fama, no ocasionando ninguna avería durante los ochocientos kilómetros de la carrera. Desde la salida, Bordini toma la cabeza, seguido por Nazzaro y éste, a su vez, aunque un poco distanciado, por Vizcaya. Giaccone rompió su cardan en la primera vuelta, demostrando que no se improvisa un conductor de coche de carreras. Vizcaya, conven-



Los Austro-Daimler en plena carrera — El vencedor Bordini, a 130 km a la hora. — Salida de los cochecitos de 1.500 c. c.

Fotos Strazza y Rol



La salida de la prueba de motocicletas, en que se disputaba el Gran Premio de las Naciones

cido de que su coche mal multiplicado para el circuito de Milán, era inferior a sus rivales, decide pegarse a las ruedas de Nazzaro cual corredor detrás motocicleta, y durante diez vueltas marchó con asombro del público a dos metros del vencedor de Estrasburgo. Para despegar al campeón español debieron los dos leaders italianos recurrir a todos los trucos de la pista, con gran satisfacción del público, que contempló admirado la gran maestría de los tres drivers.

Las vueltas se sucedieron a las vueltas, clasificándose después de los 800 kilómetros:

- 1.º Bordino, *Fiat-Pirelli*, 5 h. 43 m. 13 s. (Media 139,843 kilómetros.)
- 2.º Nazzaro, *Fiat-Pirelli*, 5 h. 51 m. 35 s.
- 3.º De Vizcaya, *Bugatti*.

Los coches de dos cilindros *Fiat* son los mismos que vencieron en el Gran Premio del A. C. F.; llevan motor seis cilindros en línea, divididos en dos bloques de tres, con alesage

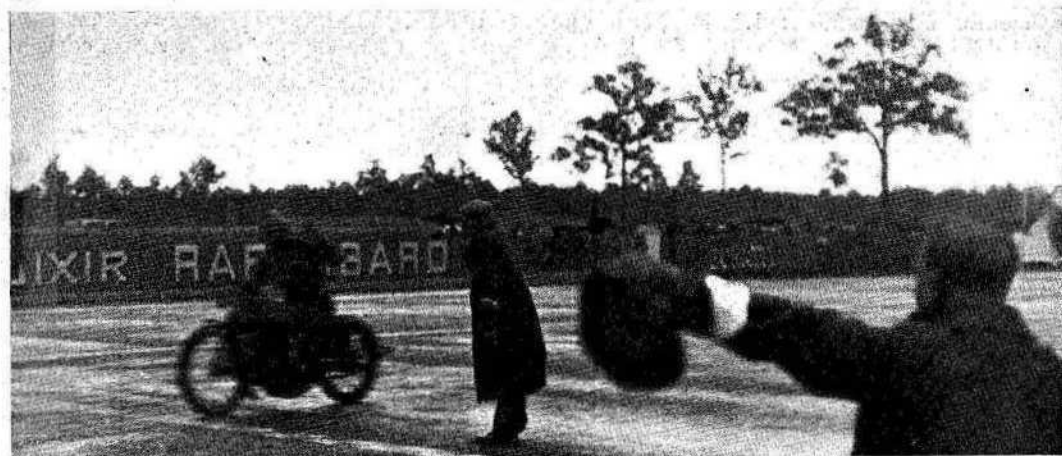
de 65 mm. y 100 de carrera, que corresponde a 1.993 litros. Válvulas inclinadas sobre las cabezas de cilindro. Alumage por alta tensión con una sola magneto. Embrague a discos. Cambio por tren-baladeur. Ruedas *Whitworth* con cuatro frenos y *Pneus Pirelli*.

Esta breve reseña da idea de lo que ha sido la manifestación de Monza: deportivamente, un gran espectáculo; industrialmente, el reconocimiento indiscutible de la superioridad de las industrias *Fiat* y *Pirelli*, que con el solo anuncio de que iban a tomar la salida, tantos y tantos inscriptos han dejado de presentarse.

Impresión

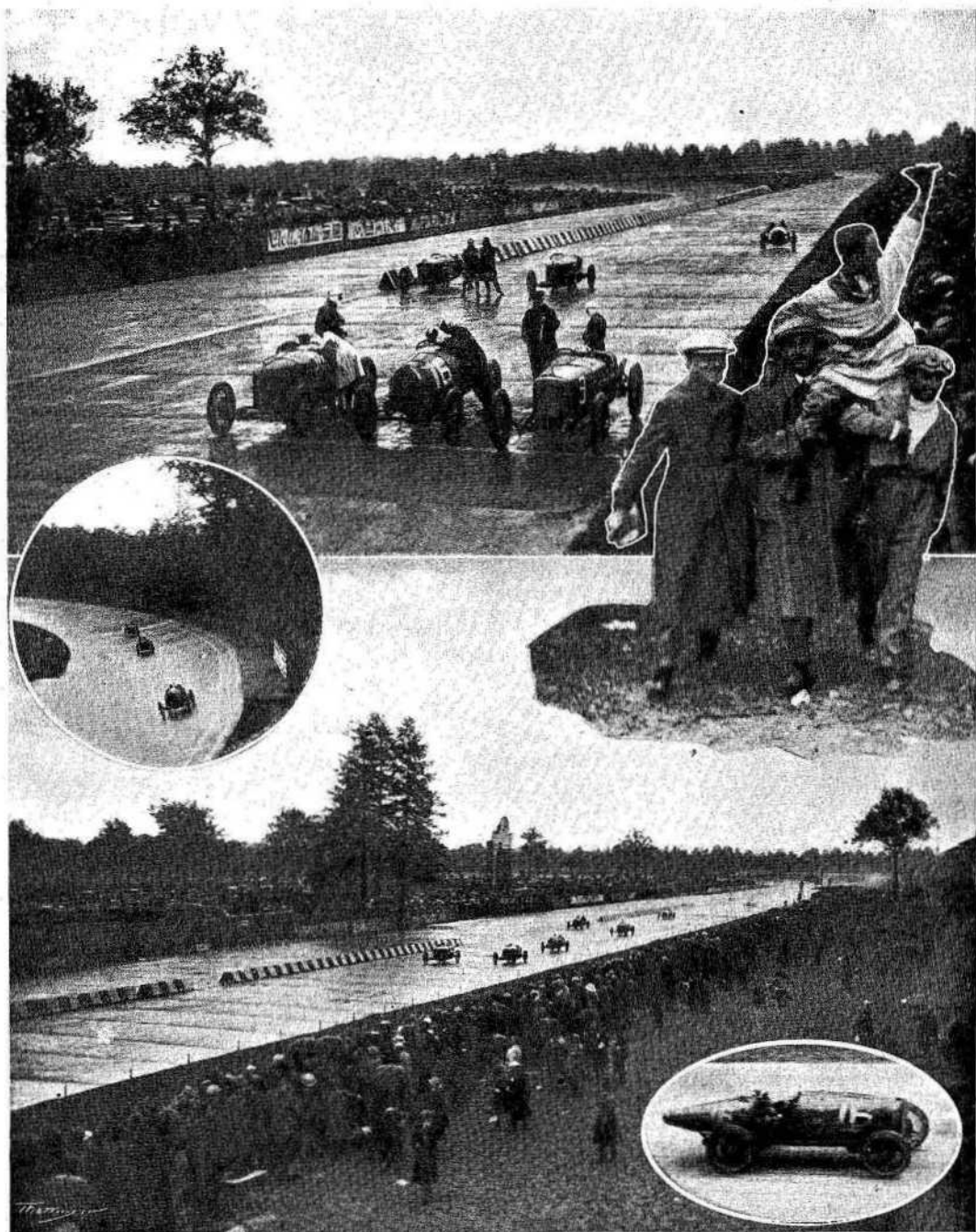
Esto ha sido la carrera que dejamos reseñada.

El aficionado que ha acudido a Milán y asistido a todas o cualquiera de las pruebas celebradas a pesar de la lluvia, del tiempo grisáceo, que no podía esperarse, ha saca-



La llegada de Ruggieri, sobre Harley-Davidson, vencedor de la categoría de motos grandes

Fotos Rol



Preparándose para la salida en grupo de los coches de 2 000 c. c. — Bordino, Nazzaro y Vizcaya, en uno de los virajes. — Bordino, vencedor, llevado en triunfo. — Los corredores al pasar por primera vez frente a las tribunas. — El Campeón español, Vizcaya, único corredor que defendió los colores franceses en esta prueba.

Fotos Strazza

do una impresión sencillamente maravillosa.

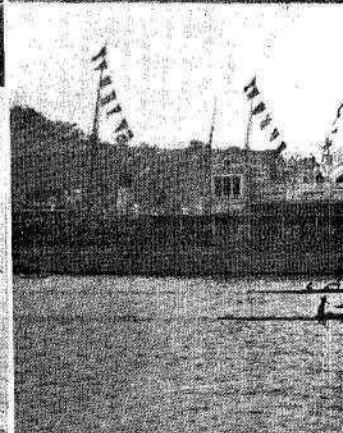
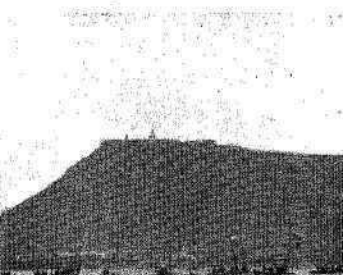
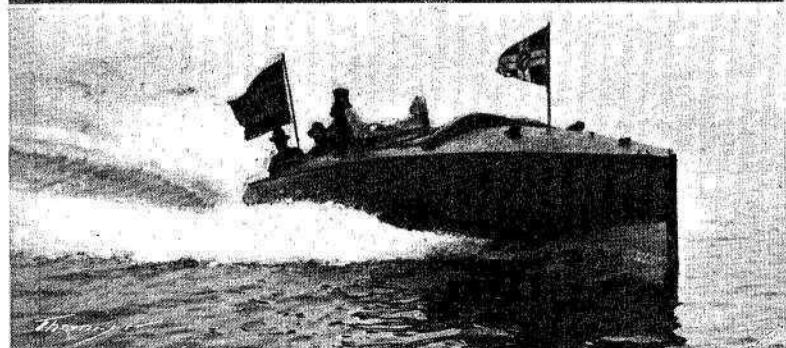
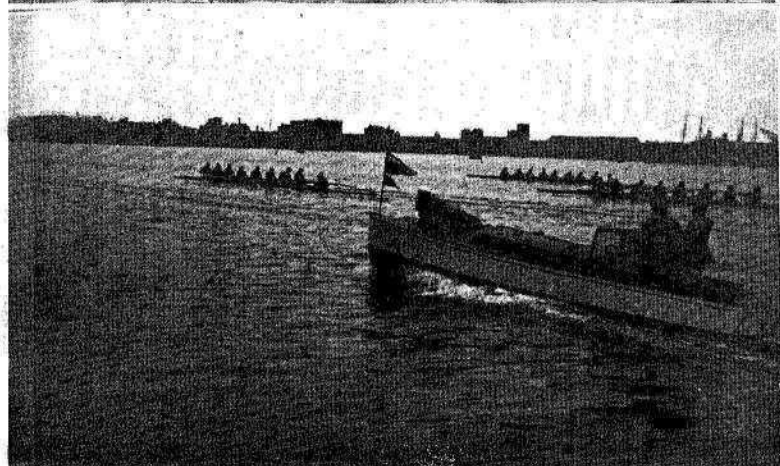
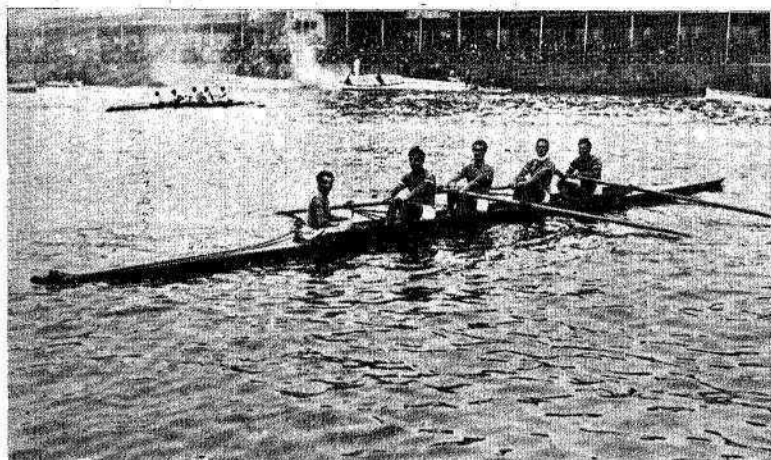
Mercanti y sus entusiastas colaboradores han realizado una obra sencillamente estupenda. Ya de sí el Parque de Monza, al que se llega fácilmente por diversos y cómodos sistemas de locomoción, es esplendísimo. Lloviendo y todo, hemos recorrido sus hermosas alamedas y nos hemos recreado

ante una obra tan magna de la naturaleza.

El autódromo es lo más perfeccionado y bien dispuesto que puede concebirse. Las rectas construídas en carreteras y la nueva pista constituyen lugar de acción donde poder desarrollar las más grandes velocidades, ya que los peraltes han sido construídos con miras a un porvenir lejano.

Los Campeonatos

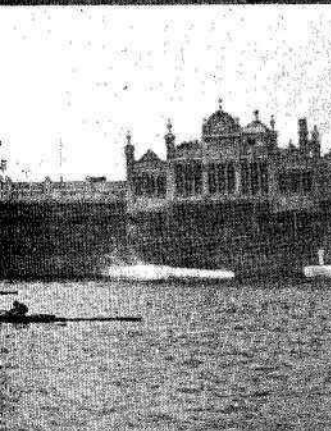
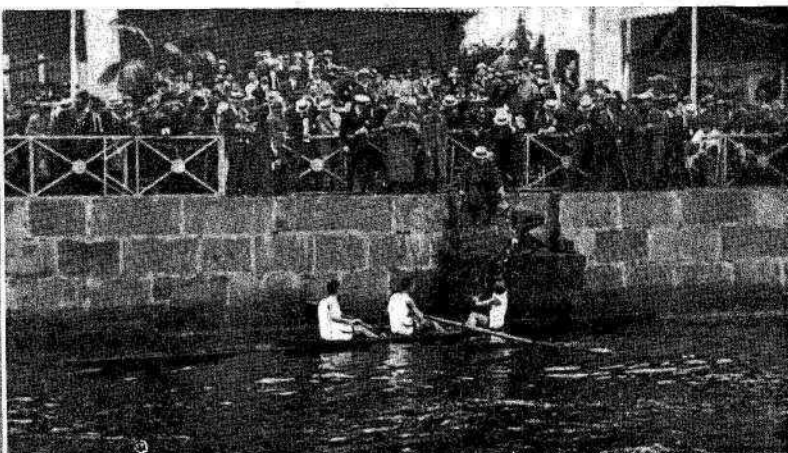
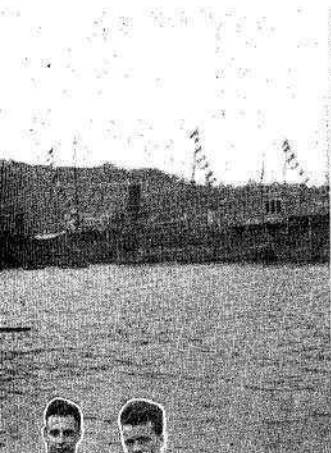
celebrados con éxito extraordinario



La tripulación del Cercle Nautique du Rhin, de Estrasburgo (Francia), vencedora del cuatro punta de la Société Nautique de Genève (Suiza), en el momento de recoger la corona de laurel, o mixto Lyon-Villefranche (Francia), que resultó Campeón de los ocho en punta. — Los hermanos Aco, de don Miguel Sans, llevando a bordo a los representantes de STADIUM. — La llegada

e Europa, de Remo

as 9 y 10 de septiembre en Barcelona



ata. — Aspecto del puerto en el momento en que se celebraba el Campeonato de skiffs. — El dos en
a los Campeones por las autoridades. — La apasionante lucha de los ocho en punta. — El equipo
in, del See Club de Biel (Suiza), Campeones del doble scull, al arrancar. — El canot automòvil
uatro en punta. — El doctor Bösshard, del Grosshopper de Zurich (Suiza), Campeón de skiffs.

Fotos Claret

El record de velocidad.-- La Copa Schneider



Brack-Papa, que ha batido el record de velocidad, elevándolo a 336 km., sobre Fiat tipo R 700

En la rada de Nápoles se ha disputado este año la Copa Schneider, la challenge internacional más importante que en el mundo se celebra reservada a los hidroaviones.

Esta Copa ha sido ganada, respectivamente, por Francia, Inglaterra e Italia. (Esta última nación tres años consecutivos, 19, 20 y 21, por cuyo motivo en el presente se ha disputado en el litoral italiano.)

Cuatro naciones se presentaron este año a la lucha: Francia, Inglaterra, Italia y Alemania.

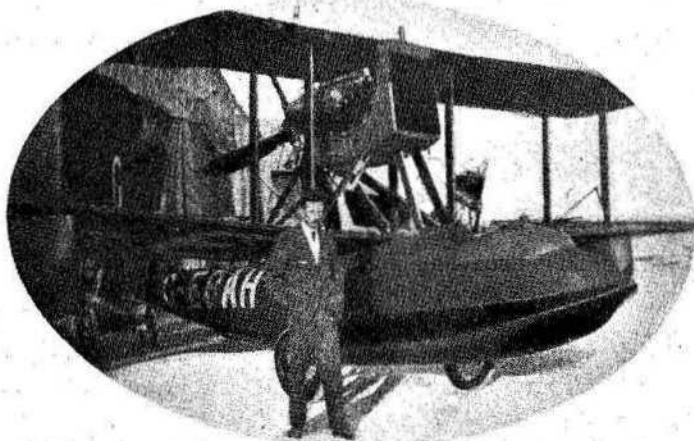
Los franceses, por falta de preparación, si bien estaban en Nápoles no tomaron la salida, siendo la contienda sólo entre los otros restantes, y de ella casi puede decirse excluida Alemania, pues sus aparatos *Junkers*, a pesar de haber ganado la Copa del Tirreno, prueba organizada para dar mayor interés al mitin, no reunían las condiciones necesarias para poder competir con éxito con los aparatos presentados por Italia e Inglaterra. Por la primera defendieron con gran brillantez sus colores dos *Savoia*, de tipo parecido a los que en años anteriores alcan-

zaron la victoria, aparatos que no pudieron batir el *Supermarine* del inglés Biard, que desde el primer momento fué el vencedor indiscutible.

El record de velocidad, que desde el pasado año poseía el piloto francés Sadi-Lecointe con una media de 330 kilómetros a la hora, acaba de ser batido por el as italiano Brack Papa, con un *Fiat* tipo R 700, parecido al que en el último concurso de Niza ganó todos los premios de velocidad, elevando la media a la respetable cifra de 336 kilómetros: La nueva hazaña, llevada a cabo en estos momentos tan próximos a la carrera anual de la Copa Deutsch, Campeonato mundial de velocidad, da mayor interés, si cabe, a la gran manifestación de pura velocidad, pues los franceses, que hasta ahora habían sido los únicos en crear aparatos veloces, tendrán que prepararse para batir el nuevo recordman, que se presentará a la prueba con preparación perfecta.

Brack Papa, el héroe de esta gran hazaña, es uno de los ases con que Italia pudo contar con más seguridad durante la gran guerra, ya que además de mecánico perfecto fué luchador imbatible, siendo infinitas sus victorias en aquellos momentos en que, desgraciadamente, la aviación, en lugar de ser símbolo de progreso, se convirtió en arma mortífera. Llegada la hora bendita de la paz, este célebre aviador entró en la sección de aeronáutica de la *Fiat* y con perseverancia inimitable consiguió que la gran marca fuera creando modelo tras modelo hasta conseguir el perfecto «R. 700», que hoy detenta el record más preciado, el de la velocidad máxima.

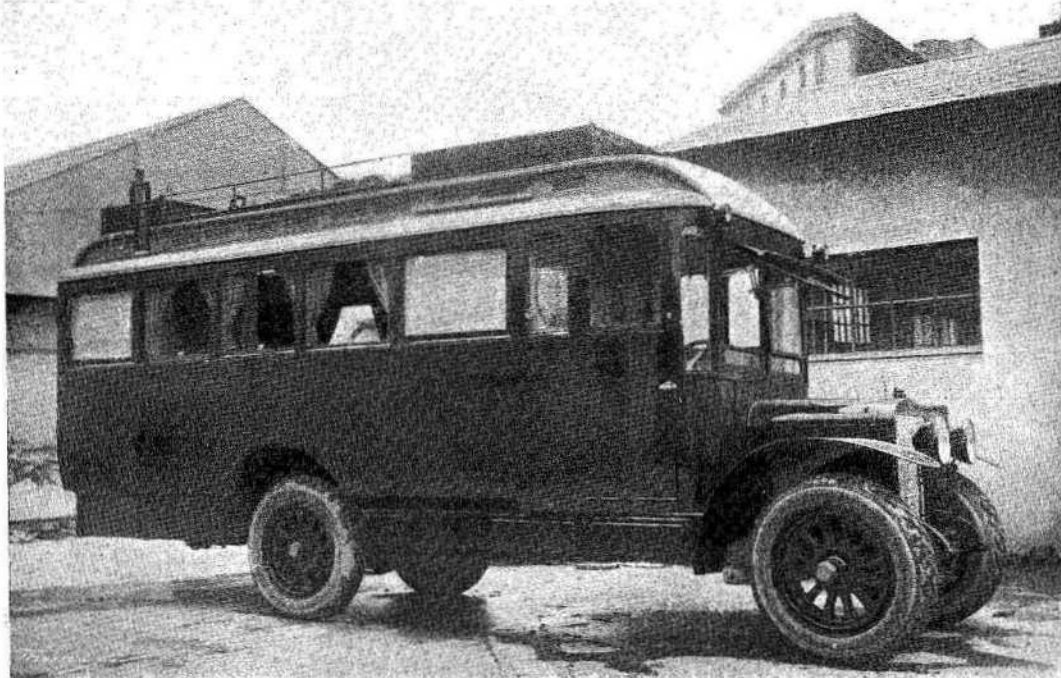
El pasado año, en el gran Premio de Italia, corrido simultáneamente en Brescia con el de coches, Brack-Papa se clasificó en segundo lugar y a poca distancia de Sadi-Lecointe.



Biard, piloto del Supermarine, que ha conquistado para Inglaterra el trofeo internacional Copa Schneider

Foto Martini

La "roulotte" automóvil de Carlos Llusá



El Hispano-Suiza 30 HP., carrocería Lucas, equipado para grandes viajes

POR esos mundos de Dios circula a estas horas un automóvil que estamos persuadidos que, por donde quiera que haya pasado, habrá atraído las miradas de las gentes, que habrán quedado embobadas al paso del monstruo.

Amante Carlos Llusá del excursionismo y de ir por donde mejor le convenga, sin temor a horarios fijos o a determinadas cocinas, decidió montar su casa a flote de un *Hispano 30 HP.*, encomendando la carrocería a don Alfonso Lucas, que tiene fama de saber hacer las cosas perfectísimamente.

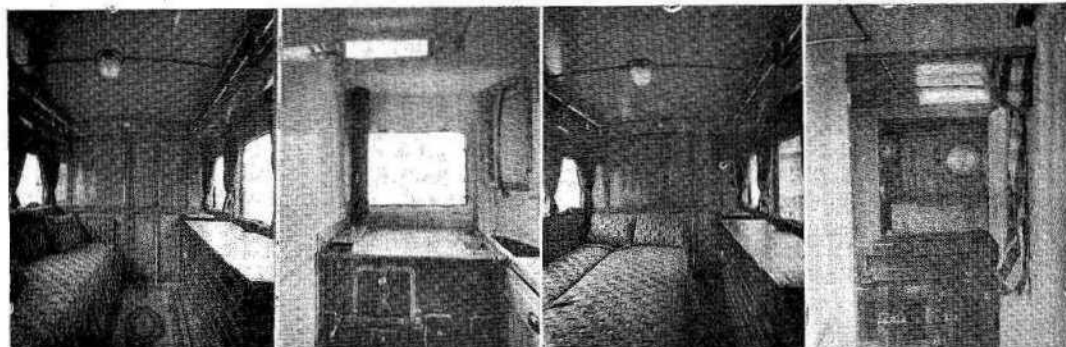
Sobre el magnífico chasis se edificó todo un edificio. La *maison Llusá* consta del departamento del conductor, que por la noche se transforma en *sleeping*, con sus dos camaro-

tes correspondientes, uno para *monsieur le chauffeur* y otro para maese cocinero.

El salón de recepciones, comedor y dormitorio del señor, es espacioso. Cuenta con sus cómodas y armarios correspondientes; con una soberbia cocina económica con todos los detalles inherentes al caso, incluso nevera, depósito de agua, despensa y su correspondiente gabinete w. c. con su lavabo, ducha y abundante circulación de agua, que proviene de depósitos establecidos en las alturas del coche.

En esa parte hay espacio reservado para los equipajes.

No se puede pedir más. Constituye la demostración evidente de todos los refinamientos de la vida doméstica que pueden llevarse en el automóvil.



Salón comedor.—La cocina.—El salón convertido en sleeping.—Despensa y nevera.

Fotos Badosa

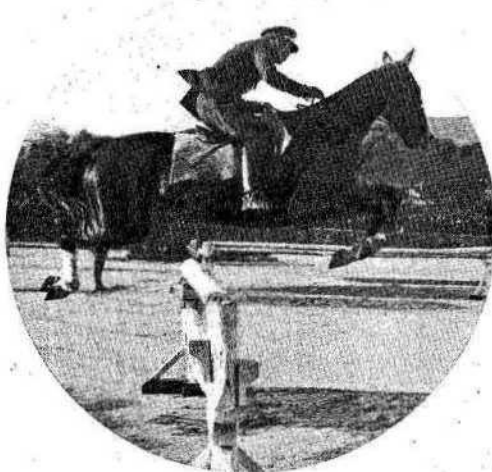
Los concursos hípicos de Cardedeu y Masnou-Alella



El teniente Serrano en Cardedeu. — SS. AA. RR. Margarita y María Antonia y la señorita Rossy Baker. — El teniente Aparicio.



El teniente Castro



El teniente Serrano en Alella



El teniente Muñiz



El profesor Sanz

Fotos Vela

EN Cardedeu y Masnou hanse verificado, con el éxito que era de esperar, dos fiestas hípicas, presenciadas por lo más distinguido de nuestra buena sociedad y presididas por nuestras autoridades.

En ambas se distinguieron nuestras genilísimas amazonas SS. AA. las Archiduchesas Doña Margarita y Doña María Antonia y la señorita Baker, que lucieron las altas cualidades que poseen en el ejercicio de la equitación.

De los jinetes cabe señalar a los señores don Manuel Serrano, don Francisco Udaeta, don Rafael Muñiz, don Alfredo Sanz, que vuelve gozoso como siempre al cultivo, más que de su profesión, de sus aficiones, don Juan Claudio de Rialp, don Vicente de la Cruz, etc. etc.

Los trofeos que conquistaron amazonas y jinetes eran de refinado gusto artístico, debidos a la generosidad bien reconocida en doña Araceli Fabra y de los señores Mar-



S. A. la Archiduquesa María Antonia



Don Vicente de la Cruz Fotos Vela

sans Peix y Minacdios, amén de los donados por los elementos organizadores.

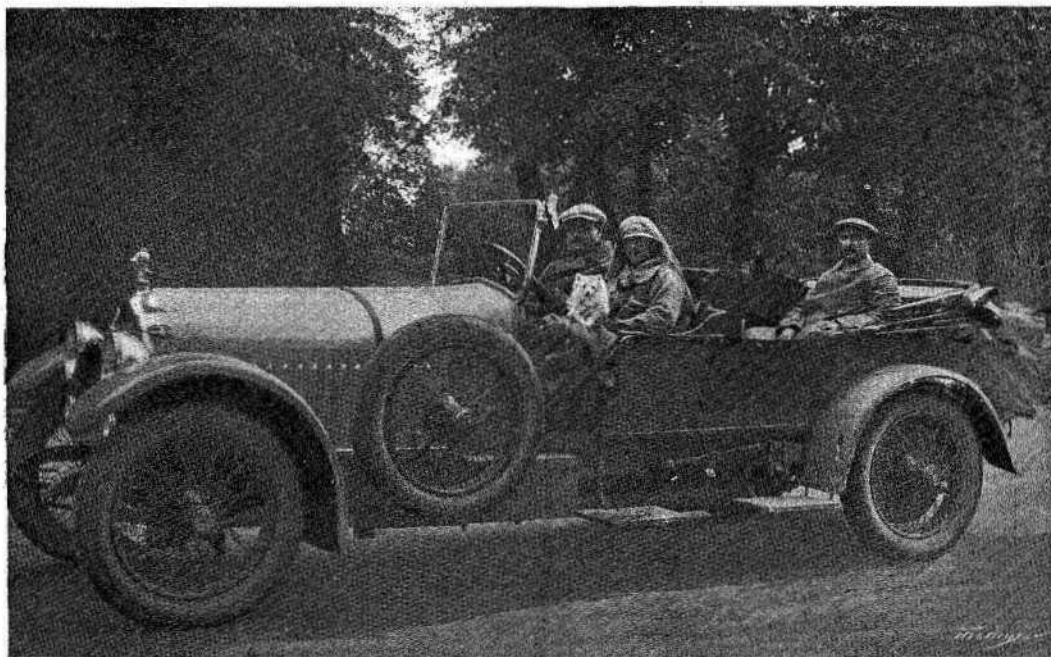
Nos satisface grandemente que las enseñanzas que reporta el Concurso Hípico Internacional, que se efectúa de cada año con más éxito en el delicioso terreno del

Real Pólo Jokey Club, vayan cundiendo.

Los concursos deportivos veraniegos deben consistir en algo más que en partidos de fútbol.

Mucho celebraremos, pues, que se imiten los ejemplos de Cardedeu y Masnou.

Galería "Stadium" de coches de lujo



Con el mayor gusto reproducimos la fotografía que hemos recibido fechada en Berlín, en la que aparece en el volante de su Minerva 6 cilindros el distinguido deportista don Luis Rocamora, acompañado de su bellísima señora, al penetrar en aquella gran capital y detenerse un momento junto a la columna de la Victoria (1870). Con el Minerva los señores de Rocamora acaban de recorrer gran parte de Francia, Alemania y Bélgica, estando verdaderamente encantados del coche, que ha respondido en todo y por todo a la voluntad de su hábil conductor

Natación : Las seis horas a la americana en París



S. Wurtz y Bellington, vencedores de la prueba

PARÍS es teatro frecuentemente de las más grandes competiciones.

No hace mucho, notabilísimos nadadores se disputaron la Copa Dubonnet en una prueba por equipos de dos, de una duración de seis horas.

La fiesta tuvo efecto en la isla de los Cisnes, en un delicioso rincón de París, dirigida por el simpático Manaud, del periódico *L'Auto*.

En la prueba participaron 23 equipos, rivalizando todos ellos, desde un principio, en ardor y entusiasmo.

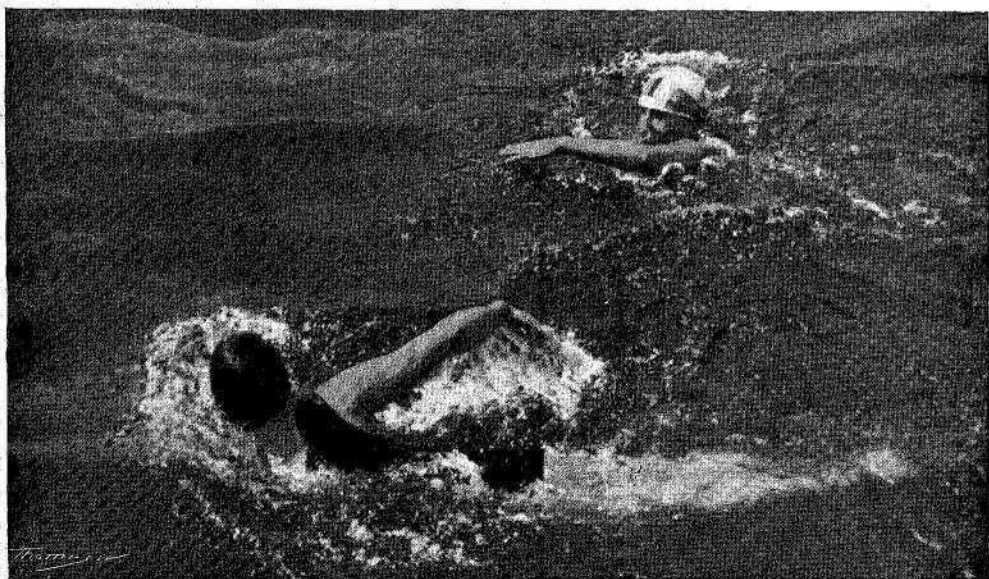
La salida les fué dada a los nadadores a las diez en punto de la mañana. Un público numerosísimo asistió a presenciar la lucha.

Desde buen principio Bellington tomó delantera a sus contrarios y, bien secundado por su *co-equipiera* Susana Wurtz, fueron tomando vueltas y más vueltas sin hallar enemigo temible.

Bellington permaneció aproximadamente en un relevo una hora en el agua, cubriendo en este tiempo 3.370 metros.

Cuando llevaba la Wurtz media hora en el agua, llega Burgess para reemplazar a su compañero Pegui Chan. Esto, al parecer, no tiene importancia, pero sí la tiene, por cuanto Burgess la misma noche anterior había estado entrenando en el Canal de la Mancha a Michel y permaneció 19 horas en el agua.

Wurtz y Bellington se clasifican primero, habiendo cubierto en las seis horas 18,235 kilómetros.



El campeón inglés Bellington relevando a Mme. Wurtz, su valiente co-equipiera Fotos Rol

Partidos de inauguración de la temporada futbolista



Curti rechazando un violento ataque de Martínez Sagi. — El equipo del Pro Vercelli, Campeón de Italia
Fotos Claret

YA está inaugurada la temporada futbolística. Ya las gentes se preocupan y ocupan de los partidos celebrados de fútbol, ya la Prensa periódica llena largas columnas, hablándonos de los grandes acontecimientos del día deportivo.

El Barcelona y el Español, dos clubs eternamente rivales, pero que sea cual fuere la suerte de cada cual, lo llenan todo, han abierto sus cátedras y los alumnos ávidos de aprender, han concurrido a las aulas en el terreno de los azul grana, en mucha mayor proporción que en el de los azul y blancos.

El Barcelona invitó a contender con él a un club italiano de reconocida fama: el Pro-Vercelli, campeón nacional de su país.

Se opusieron dos tácticas diferentes. Por parte del Barcelona unas líneas formidables; la de ataque, compuesta por Piera, Martínez Sagi, Gracia, Alcántara, Sagi Liñán y la de medios, luchando siempre por entrar a goal; por parte de los italianos unas líneas superiores de defensa y de puerta, tratando siempre de repeler la fiera acometividad de los nuestros.

Y sucedió lo que suelen dar de sí esas tácticas: Para el que ataca, la victoria el primer día por 5 a 0 y el segundo por 3 a 1; para el que se defiende, ver perforada su red a pesar de la tenacidad por mantener su glorioso pabellón en el lugar correspondiente.

El Español, el primer día obtuvo un señalado triunfo, por 9 a 0. El equipo portugués, titulado Imperio Club Lisboa y constituido

por una selección de elementos internacionales unos, y nacionales otros, no llegó a penetrarse; únicamente dos o tres peones se movieron con bríos, pero sin alma, que resplandeció, en cambio, por parte de los delanteros y sobre todo de los medios españolistas.

En el segundo partido, reforzados los portugueses con mejores elementos y disgregadas las líneas de los azul y blancos, de la victoria de 9 a 0 fueron a parar a 2 a 2, quedándose la Copa ofrecida por el señor Colomer, en casa.

Como vermouth, no ha estado mal. Avecinanse *bebidas* más fuertes y manjares más sabrosos, que estamos en la firme creencia que habrán de satisfacer a gourmets y gourmards. Por de pronto, el Barcelona hoy y mañana juega con el S. V. Fürth, equipo alemán que se las trae. Veremos si se llevan más goals que los nuestros. Tras del S. V. Fürth vendrán otros potentes teams a luchar con el Barcelona, con el Europa, con el Español, etc., etc. En el intermedio se llevará a efecto el eterno campeonato, con sus grandes partidos, grandes apasionamientos, dando ello: labor a los consejos federales, comidilla a los mentideros deportivos y tela sobrada para que los cronistas se despachen a su gusto, los unos viéndolo todo blanco, sonriente, los otros negro, tenebroso, e influyendo todo ello en el arraigo del verdadero deporte nacional: S. M. EL FÚTBOL.

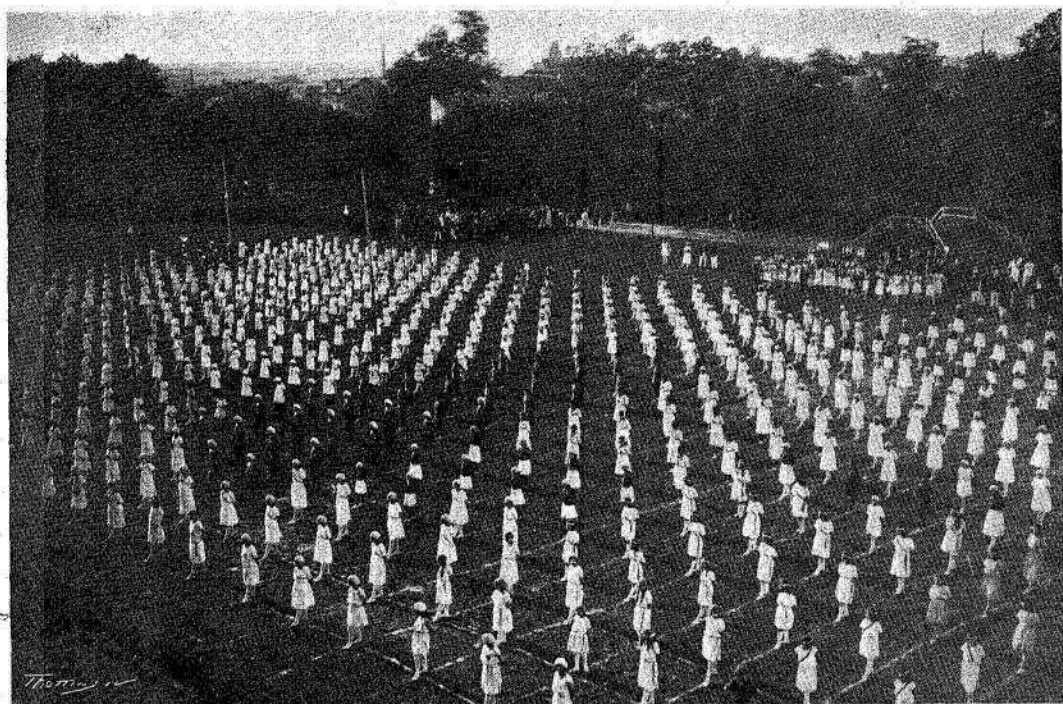
La temporada ha dado comienzo; mucho celebraremos que sea para bien del sport.



El equipo de selección portuguesa Imperio Club Lisboa. — El dominio de los blanquiazules.

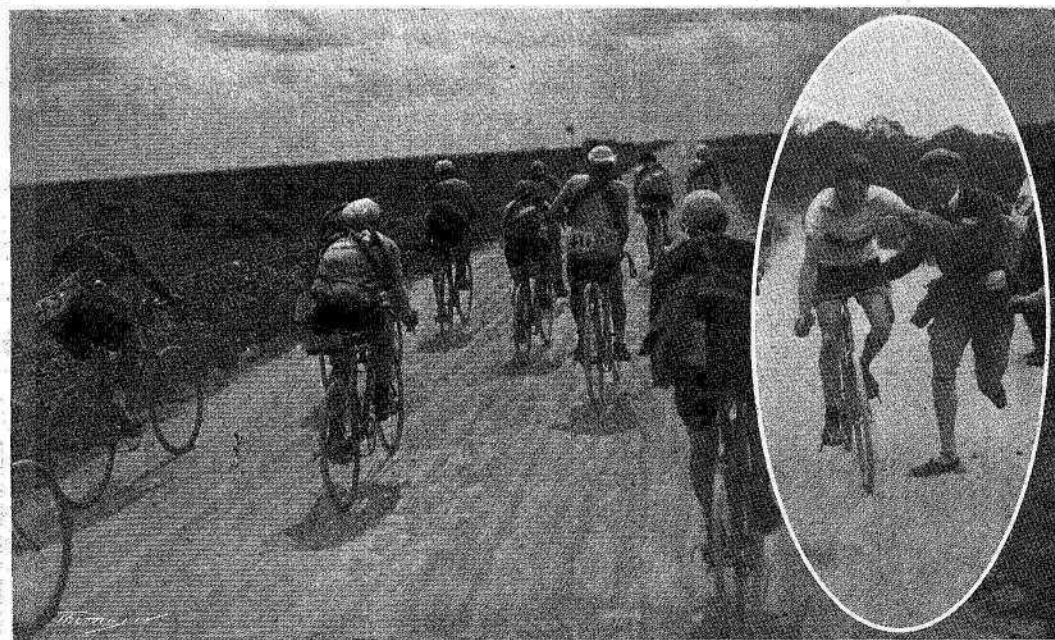
Fotos Juandó

Fiesta Federal femenina en Vichy



Las sociedades gimnásticas femeninas efectuando los ejercicios de conjunto ante una multitud de espectadores presididos por Gaston Vidal, subsecretario del Estado francés

Carreras ciclistas en Francia



Continuando la magnífica serie de grandes pruebas ciclistas que se han venido celebrando con éxito notorio en Francia, damos a la estampa dos notas de actualidad: Los participantes en la carrera Paris-Bourges durante el recorrido. Llegada de Le Duc, vencedor del Campeonato de Francia en carretera (juniors)

Fotos Rol

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

Trofeo Armangué

Los inscriptos

1. *Hércules*, Juan A. Orús.
2. *M. A.*, Jesús Batlló.
3. *Salmson A. L. I*, Bueno.
4. *Salmson A. L. II*, Benoist.
5. *Loryc (E. H. P.) I*, X. X.
6. *Loryc (E. H. P.) II*, X. X.
7. *Loryc (E. H. P.) III*, X. X.
8. *Loryc (E. H. P.) IV*, X. X.
9. *Austro-Daimler-Sascha I*, Neubaner.
10. *Austro-Daimler-Sascha II*, Poecher.
11. *Senechal I*, Joaquín Palazón.
12. *Senechal II*, X. X.
13. *David I*, José M.^a Moré.
14. *David II*, A.

Este lote de autociclos inscriptos en el Gran Premio instituido por el Real Moto Club de Cataluña, es garantía sobrada de la enorme lucha que va a entablarse dentro de un mes, en el circuito de Tarragona.

A estos inscriptos, cabe esperar que se añadirán más aún para hacer más interesante la lucha.

Todas las marcas dispuestas a la pelea tienen su fama bien adquirida.

La industria extranjera estará representada por los *Salmson*, los *Senechal* y los *Austro-Daimler-Sascha*, cuyos nombres constan como vencedores en la mayor parte de las carreras que se efectúan en el extranjero.

En cuanto a la industria nacional, conocidos son los arrestos de los constructores de los *David*, los *Loryc*, del *Hércules* y del *M. A.*, y habremos de ver como estas marcas «nuestras» desafían la victoria a aquellos colosos.

Las obras del nuevo trazado de la carretera están tan adelantadas que ya circulan los coches por todo el circuito donde la carrera tendrá lugar. Esta reforma mejora en una forma considerable las condiciones del circuito, en el que podrán obtenerse, debido a ello, las mayo-

res velocidades, ya que se convierte en una recta en pendiente suave, la unión de la carretera de Pont d'Armentera con la de Castellón.

Las tribunas se están montando, dando idea de su magnificencia los tramos de ella que están terminados.

Constarán de dos hileras de palcos de 1,50 por 1,60, separados por un pasillo de 1,10, siguiendo detrás y con igual separación respectiva, tres hileras de gradas en que podrán instalarse más de 2.000 espectadores cómodamente.

Estas tribunas estarán montadas en dos cuerpos, colocándose entre ambos y con una separación de 5 metros por lado, la tribuna Regia y la del Comité de Honor, cuya parte anterior y en plano más bajo, a la altura de la primera fila de palcos, constituirá la parte destinada a la Prensa nacional y extranjera, instalada en forma para que puedan llenar su cometido con toda comodidad.

Separado de las tribunas y en local a propósito, estará situada la entrada general, con cabida para más de 2.000 personas.

Detrás de las tribunas y perfectamente vallado, quedará un amplio campo destinado a pelouse de coches, donde podrán aparcarse con holgura cuantos vehículos acudan a Tarragona.

Al restaurant se le dará un emplazamiento contiguo a las tribunas pero más elevado, a fin de que el público que acuda a satisfacer esta necesidad vital, no pierda ni un momento las fases del desarrollo de tan importante carrera.

En la última reunión celebrada por la Comisión organizadora, se acordó establecer un premio especial consistente en 1.500 pesetas y Copa de plata, que se otorgará al primer clasificado con coche de fabricación nacional.

En breve se efectuará una visita oficial a todas las obras e instalaciones, a la que concurrirán las Autoridades locales, Ingenieros de Obras Públicas de ambas jurisdicciones, representantes de la Prensa y comisiones de la

TALLERES MECÁNICOS

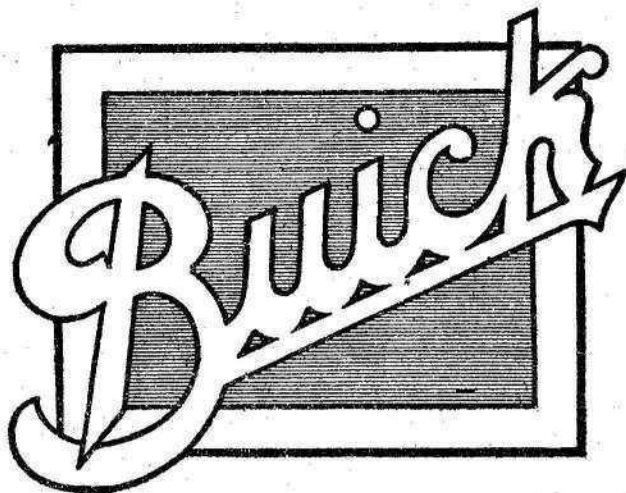
especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación

Soler y Aparicio

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

Construcción de piezas para autos de todas marcas :: Instalaciones eléctricas
para automóviles y su reparación :: Sección especial de cementación y rectificado

AUTOMOVIL



FAMOSO POR SU CALIDAD Y PRECIO

Motor seis cilindros

Válvulas en la culata

Suspensión Cantilever

Ignición DELCO

Embrague a discos Feroro

Corona y pñón helizoidal

Materiales acero cromo-níquel

Estas características las van adaptando todos los constructores que quieren modernizar sus marcas

Cuatro cilindros, 15-20 HP. **13.000 Ptas.**

Seis cilindros, 27-30 HP. **18.000 Ptas.**

Torpedos completamente equipados

Chassis seis cilindros **15.500 Ptas.**

F. S. ABADAL

BARCELONA

Aragón, 239-245

MADRID

Alcalá, 62

La casa ABADAL tiene interés en facilitar pruebas para demostrar la superioridad del BUICK sobre los demás coches

entidad organizadora, y en dicha visita podrá apreciarse palpablemente el inmenso esfuerzo realizado a fin de presentar esta gran manifestación deportiva con el lujo de detalles que requiere su importancia, que ha de colocar a nuestra nación a la altura de las primeras del extranjero.

Gran Premio Penya Rhin

Los inscriptos

1. *Elizalde I*, X. X.
2. *Elizalde II*, X. X.
3. *Elizalde III*, X. X.
4. *Austro-Daimler I*, X. X.
5. *Austro Daimler II*, X. X.
6. *Talbot-Darracq I*, Chassagne.
7. *Talbot-Darracq II*, Seegrave.
8. *Talbot-Darracq III*, Lee Guinness.
9. *M. A.*, J. Batlló.
10. *Ricart y Pérez I*, X. X.
11. *Ricart y Pérez II*, X. X.

Abrese la lista de los inscriptos con el nombre popularísimo de *Elizalde*, vencedor en múltiples competiciones, tanto de carácter velocidad como turista.

Elizalde no necesita de nuestros elogios. En su fábrica se trabaja activamente y nuestra

gran marca nacional responderá mañana, como siempre, a su nombradía.

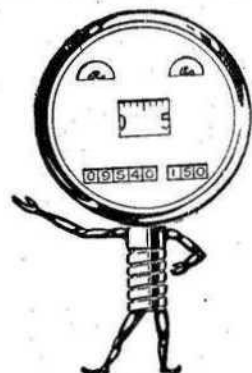
De los *Austro-Daimler* acabamos de referirnos líneas antes, al tratar del Trofeo Armangué.

Los *Talbot-Darracq* han entrado en lid con éxito notorio. Vienen arreando, como se dice en determinados «barrios bajos»; son competidores temibles. Pueden hacer *pupa*.

Sigue en la lista el *M. A.*, que conducido por Batlló ha de constituir una nueva esperanza de que la industria y los pilotos españoles han de vender cara la victoria.

La inscripción de los dos vehículos *Ricart y Pérez*, firma especializada hasta ahora en la construcción de otra índole de motores, viene a reforzar notablemente el lote de la construcción nacional. Es digno de elogio su gesto sportivo, pues debe tenerse en cuenta que, si bien los motores han sido estudiados por sus creadores con la firme decisión de dotar a España de una rama de producción no bastante extendida (y bien necesaria, sin embargo), no entra en sus propósitos, por ahora, la construcción de chasis y sólo para poder reforzar las probabilidades de éxito de la representación nacional han creado estos dos chasis para concurrir a la carrera Internacional de Vilafranca, que se anuncia como un gran duelo internacional.

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

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

En el meeting de **BOULOGNE-SUR-MER**, un

HISPANO-SUIZA

pilotado por Bablot renueva para la gran marca nacional los triunfos del año pasado en la prueba de **velocidad y regularidad**, ganando el **primer lugar** y la

COPA GEORGES BOILLOT

en un recorrido de 373,500 km., cubriéndolos en 3 h. 36 m. 10 s., a razón de 103,840 km. por hora

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

Lázaro y López

**Concesionarios de las
legítimas bicicletas**

B. S. A.

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

Cámara Sindical de Constructores españoles

Por acuerdo de esta importante entidad, representante del Bureau Permanent en España, no han sido autorizados ni la Feria de Muestras de San Sebastián ni el Salón de la Moda de Barcelona, lo que prevenimos a aquellos de nuestros lectores a quienes esta noticia pueda interesar.

El XVII Salón Automóvil de París

La Exposición de Automóviles de París se inaugura definitivamente el miércoles, 4 de octubre próximo.

Dentro de unos diez días, la instalación de los stands y decoración del Salón estarán completamente terminadas.

Este año se ha reducido considerablemente el número de pilares a fin de que las pancartas sean más visibles y los nombres de las marcas expuestas puedan verse con mayor facilidad.

El número de expositores que participarán en el próximo Salón pasa de mil.

Este año, el anexo que se emplaza en la gran esplanada frente a los Inválidos, constará de dos grandes empalizadas: una de 6.500 metros cuadrados y otra de 7.500 metros cuadrados.

En ellos figurarán los fabricantes de camiones, ómnibus, autociclos, motores amovibles, motocicletas y bicicletas.

Los tractores agrícolas se colocarán al aire libre.

Los precios de entrada se han aumentado considerablemente este año. Costará 5 francos a diario, y los días de gala (los viernes) y el de la inauguración, 15 francos.

El Salón se cerrará este año media hora más tarde que en años anteriores, o sea a las seis y media.

El viernes, día 6 de octubre, el Salón permanecerá abierto dos horas más; en vez de cerrarse a las 6 y media, lo será a las 8 y media, a fin de que los agentes puedan dedicarse con más comodidad a tratar de sus negocios y contratos.

No nos parece muy atinada la combinación y creemos que hubiese sido preferible habilitar dos horas diarias por la mañana, porque en un solo día, apenas si hay tiempo para tres o cuatro visitas. Además, siendo más elevado el precio de entrada, es de suponer que este año la concurrencia no será tan numerosa como en 1919 y 1921.

A los que acudan a Francia para visitar la Exposición u otros menesteres, debemos advertirles que la hora está adelantada de sesenta minutos y que el 7 de octubre, a las 24, será retrasada de una hora, igualándose el horario con el que hay en España actualmente.

Como en años anteriores, STADIUM estará representado en el Salón del Automóvil por nuestro querido director don Narciso Masferrer, quien en los primeros días del mes próximo se propone efectuar un viaje por Francia y Alemania, para asegurarnos en este país un nuevo y completo servicio de reportaje fotográfico, como lo tenemos ya establecido con las más deportivas naciones de Europa.

Carrera en cuesta Montjuich

Alguna mayor actividad se ha impreso a las obras de reparación de la gran avenida del Parque de Montjuich.

**Ruedas Metálicas
Intercambiables**

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

CONTADORES Y RELOJES

"O. S."

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

E. y J. PUJOL XICOY : Valencia, 267 : Teléfono 371-G : BARCELONA

Automóviles y Camiones **Austin** **Moon** **Maxwell**

Tractores
Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Pneu - Klein

Tipo R S VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^A

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Félix Pizcueta, 15

ZARAGOZA

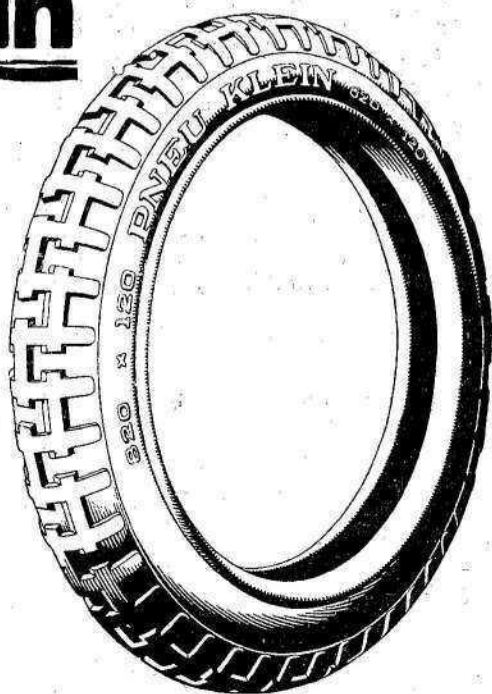
S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16



De seguir las obras con esa o mayor actividad, tal vez el Real Automóvil Club de Cataluña, fiel siempre a sus compromisos, intentará realizar la carrera en cuesta que tenía proyectada y que vendría a cerrar el ciclo de grandes manifestaciones de esa índole que se anuncian para los meses de octubre y noviembre próximos.

NOTAS BREVES

LOS AUTOS INDUS- En la vecina República de Francia, grandemente aficionada a las estadísticas, de los automóviles inscritos en las prefecturas (separadamente autos, motos y ómnibus y camiones), resulta que el 33 por 100 está representado por *poids lourds*.

El departamento que cuenta con mayor número de autos es el del Sena, con 39.412 coches y 22.397 camiones. En total, más que la cifra registrada en toda España.

EL CALENDARIO Para el día 6 de octubre próximo, dos días después de inaugurado el Salón del Automóvil, se celebrarán en el Automóvil Club de Fran-

cia dos reuniones para poder establecer el calendario internacional de 1923.

A las cuatro y media de ese día se reunirán los representantes de todos los Automóviles Clubs y a las cinco y media los de los Motos Clubs.

Las solicitudes de fechas para poder celebrar carreras deben ser dirigidas al Automóvil Club de Francia antes del 1 de octubre próximo.

Aviso es éste para quienes interese.

LA TRAVESIA Intrépidos automovilistas se **DEL SAHARA** proponen efectuar en breve un gran raid, o sea atravesar el desierto de Sahara de uno a otro confín, es decir, de la parte del Mediterráneo a la del Océano Atlántico.

LA CARRERA EN A muchos de los que **CUESTA GAILLON** concurrán a la Exposición de París, adelantando de unas cuantas

BIANCHI

son las mejores bicicletas que se conocen

Concesionario: SALVADOR LABORDA

Paseo de San Juan, 131 : Teléf. 585 SP : BARCELONA

Ultimos triunfos del autociclo SENECHAL

Gran Premio de Francia - Mitin de Boulogne

Categoría 750 c. c.

En ambas carreras **1.º** Senechal, sobre

SENECHAL

Agencia general para España :

José A. Clavé, 3

BARCELONA

fechas (pocas) el viaje, les puede estar reservado el placer de asistir a la famosa y ya clásica carrera en cuesta de Gaillon.

Esta carrera se verificará el día 1 de octubre y en ella participarán, entre otras marcas de menor fama, las que la tienen bien reconocida y consolidada, tales como *Peugeot, Indian, Senechal, Salmson, Bignau, Chevrolet y Voisin*.

El record del año pasado pertenece a Goux, que con un coche de carreras *Ballot* subió la cuesta en 25 s. $\frac{2}{5}$.

LA COPA DE ORGANIZADO por el Auto-LOS PIRINEOS móvil Club de Toulouse, se verificará el día 29 de octubre esta carrera internacional en la cuesta de Griffoulet.

El lugar de acción está a las mismas puertas de Toulouse. Desde las tribunas se divisa un panorama espléndido que bien vale el viaje. Un grandioso circo, cerrado en la lejanía por la Montaña Negra, se extiende ante los ojos de los espectadores. Desde el lugar donde aquellas están emplazadas, se puede ver toda la carrera.

Las categorías se dividen en aficionados y profesionales y los precios de inscripción son los siguientes:

Motocicletas y autociclos, 20 francos.

Coches de turismo, 50 francos.

Coches de carrera, 100 francos.

Las solicitudes de inscripción deben ser dirigidas al A. C. T., 3, calle del Poids de l'Huile, Toulouse.

CARRERA En las cuestas que desde Pon-EN CUESTA tedécimo conducen a Giovi, en el Apenino Ligure, se ha efectuado una carrera automovilista organizada por el Automóvil Club de Génova.

Esta difícil competición ha puesto a dura prueba la resistencia de las máquinas y la habilidad de los conductores contra la aspereza de la tortuosa carrera apenina.

En la carrera reservada a coches de serie, categoría 1.500 c. c., venció Massari, sobre *Fiat*, recorriendo los 9,200 kilómetros en 11 m. $\frac{2}{5}$, a una media horaria de 52,836 kiló-

metros, seguido por Beccaria, sobre *Fiat*, en 11 m. 6 s. $\frac{4}{5}$, de Valpreda, sobre *Fiat*, en 11 m. 25 s. $\frac{1}{5}$ y de Poggio, sobre *Fiat*, en 11 m. 31 s. $\frac{3}{5}$.
Primero de la categoría hasta 3 000 c. c. fué Ravano, sobre *Ceirano*, 12 m. 22 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Boccini, sobre *Scat*, en 13 m. 30 s. $\frac{1}{5}$.
En la categoría de más de 3.000 c. c. llegaron: Allegri, sobre *Nazzaro*, en 14 m. $\frac{4}{5}$ y Meozzi, sobre *Lancia*, en 10 m. 27 s.
Clasificación de los coches de carrera: 1.º Rabagliati, sobre *Hispano-Suiza*, en 9 m. 14 s. $\frac{1}{5}$ (record del día), seguido por Alberti y Becchi.

1922 : 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 industriales, Camiones, Aparatos de motocultura, Accesorios para automóviles, Aviación, Maquinaria y Herramientas

Precio: 11 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

VVE Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)

Téléfono Saxe 49-71

(Cuenta de Cheques Postales : Paris N.º 25.848)

"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 de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, cycle-cars, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motociclos, 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)



TIPO
MAGNUM CORD
(TALONES)

NEUMATICOS DUNLOP

AUTO MOTO Y VELO
BANDAJES MACIZOS

**STOCKS EN TODAS
LAS PROVINCIAS**

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106
Tels. 12-8-S-1273-S

BARCELONA
Buenos Aires, 18
Teléfono 1213-G

Telegramas y telefonemas: **DUNLOP**



TIPO
CORD
(SIN TALÓN)



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

Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling y C.^a, S. en C.**

BARCELONA: Fernando, 23 - **MADRID:** Avenida Conde Peñalver, 8, v Caballero de Gracia, 7 - **VALENCIA:** Calle de la Paz, 13



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACION ESPAÑOLA

Chassis de Tu-
rismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía



A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA
Apartado de Correos 424 - Teléf. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"