

Stadium

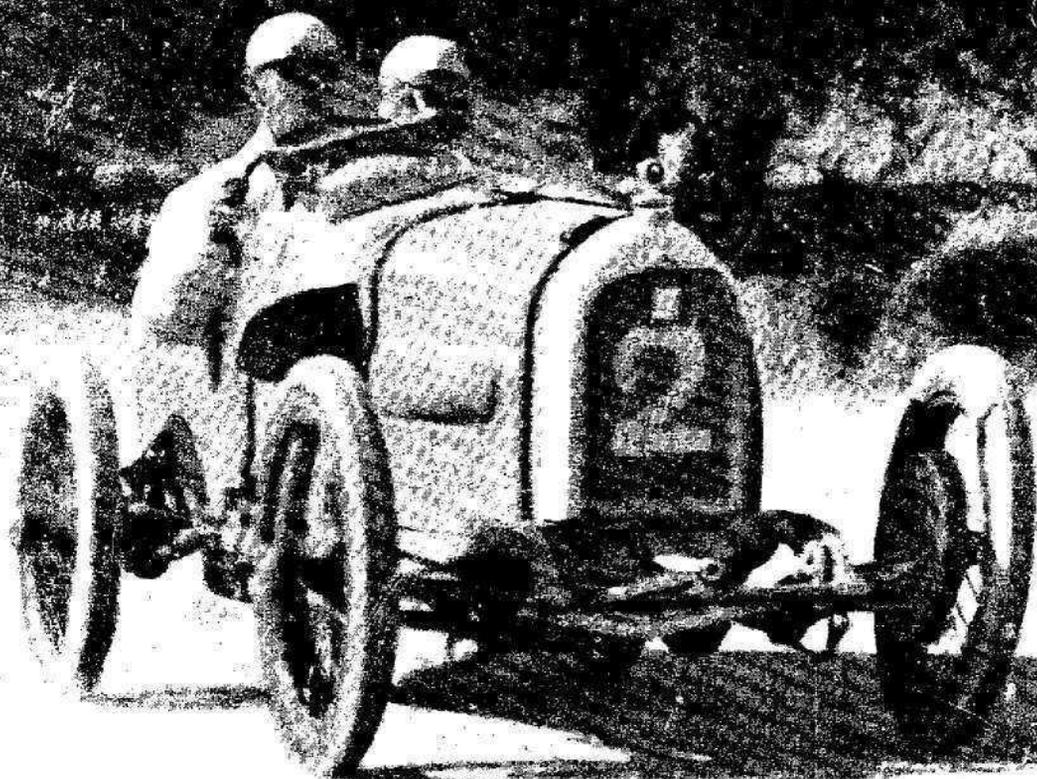


Foto Juandó

El GRAN PREMIO PENYA RHIN
lo conquista brillantemente, en ruda
competición, Lee Guinness sobre

TALBOT

cubriendo los 517,650 kilómetros
 a razón de 105 a la hora

Año XII - Núm. 379
18 Noviembre 1922

75 céntimos

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 íd.

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

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
MOTORISMO

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

SE ADMITEN SUBSCRIPCIONES

En Barcelona: Librería Ribó; Pelayo, 46. Librería Sintet; Ronda
Universidad, 4. — En Madrid: D. F. de A. Pastor; Preciados,
46, ent.º — En París: M. Salmon; Boul. des Capucines

ECOS

NUEVAMENTE se dispone Barcelona a demostrar sus extraordinarios arres-tos en materia deportiva.

Las iniciativas surgen a cada momento; las empresas más audaces se acometen con entusiasmos locos; los problemas más difíciles se solucionan con la admiración de todo el mundo.

De cuando en cuando brotan del yunque donde se forja el sport en nuestro país, chispazos que iluminan el mundo... sporti vo y aun el propio mundo.

España, merced al colosal esfuerzo que viene desplegando nuestra Barcelona en esta materia, ha entrado ya en la categoría de nación deportiva de primera clase.

A Barcelona acuden los «ases» del volante a disputar los premios Armangué y Penya Rhin, en circuitos admirablemente preparados, en los que después de recorridos quinientos y pico de kilómetros, se anota en el «affichage» un promedio de 105 kilómetros a la hora.

Barcelona es visitada con frecuencia por los equipos más formidables de fútbol, por los mejores remeros del mundo.

En materia de tennis hemos llegado a la cúspide, pero queremos alcanzar los grados más altos de elevación.

Temerosa la Asociación de Lawn-Tennis de ir tal vez, más allá de lo que los límites de una sana prudencia aconsejan, instada por la Asociación Internacional para organizar los Campeonatos del Mundo en pistas cubiertas — asunto del que nos ocupamos en el número pasado —, quiso conocer la opinión de las personalidades más significadas y convocó una reunión, en la que expuso sus proyectos y en la que encareció un franco y decidido apoyo.

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 & Co.

Aragón, 259-261 : Teléf. 1017-A : Barcelona

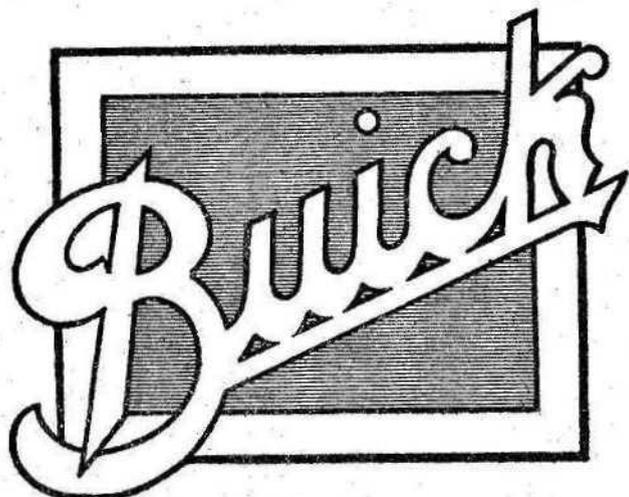


Artículos para todos los Sports

ESPECIALIDAD EN
Sports de Invierno, Lawn-Tennis,
Foot-ball, Atletismo, etc., etc.

EN TODAS LAS CARRERAS Y RECORDS
ESPAÑOLES QUE HA TOMADO PARTE

EL AUTOMOVIL



HA SIDO VENCEDOR

Bilbao-San Sebastián	1 h. 40 m.
Cuesta de la Reina.	16 m. 25 s. ² / ₃
Cuesta Ordal.	4 m. 15 s. ³ / ₅
Cuesta de las Perdices.	32 s. ⁴ / ₅
Guadarrama.	5 m. 9 s.
Vuelta a Cataluña: 2 copas y 3 medallas oro	
Prueba de Consumo: 12 l. 12 cntl. por 100 km.	

NUEVOS PRECIOS

Torpedos completamente equipados : Entrega inmediata

Modelo 15-20 HP., 4 cilindros	Ptas. 11.500
(que constituye una excepción de coche pequeño y buena calidad)	
Modelo 27-30 HP., 6 cilindros, 5 plazas.	Ptas. 15.000
Modelo 27-30 HP., 6 cilindros, 7 plazas (strapontins cara a la marcha).	Ptas. 16.500

Agente general para España

F. S. ABADAL

BARCELONA
Aragón, 239-245

MADRID
Alcalá, 62

Y, como era lógico, tras de las elocuentes palabras del Barón de Güell, que hablaba en nombre de la Confederación Deportiva de Cataluña, de los delegados de los clubs Barcelona, Turó y Pompeya, y de Elías Juncosa, representante de la Prensa, se acordó entre aclamaciones de júbilo y de entusiasmo, puestos todos los convocados de pie, aceptar la organización de los Campeonatos del Mundo.

Hemos ido, lector querido, subiendo poquito a poco los escalones que nos han de conducir al pináculo de nuestras ilusiones, que son ciertamente las tuyas. Primero aquellos encuentros entre propios amigos y compañeros. Después dirimiendo las rivalidades de club y club, más tarde las existentes entre región y región. Llegamos a las grandes competiciones internacionales. Aquí hemos visto actuar y hemos admirado a los más notables defensores de naciones que llevan sobre nosotros, en materia deportiva, una ventaja enorme.

No estamos satisfechos. Aun existe un más allá: los Campeonatos del Mundo. Y por primera vez en España, Barcelona, la reina y soberana del sport en España, se brinda con todos sus entusiasmos a efectuar en el mes de febrero próximo los

Campeonatos del Mundo de tennis, en pistas cubiertas.

El Ayuntamiento nos ofrece el Palacio de las Industrias, sito en nuestro parque de la Ciudadela, que se acondicionará en la forma debida. De todas las naciones adheridas a la Internacional nos enviarán sus más dignos representantes. Europa, América y Oceanía van a tener sus defensores en esta extraordinaria competición.

Ahora nos toca a nosotros secundar en todo y por todo la maravillosa obra de la Asociación Catalana de Lawn-Tennis, que es la que asume la responsabilidad.

No regatees, lector, tu óbolo cuando te sea pedido; no desdeñes tu concurso cuando te sea exigido. Cooperamos entusiastamente a esa obra magna que nos ayuda a colocar el nombre de nuestra amada Barcelona a incommensurable altura. En los laboratorios donde se analizan los grados de civilización, España se destaca por sus propios méritos merced a la obra sportiva que aquí se realiza.

Siendo esto así, no desmayemos ni un solo momento para que nuestra importancia, la importancia adquirida, no disminuya. Percatémonos perfectamente de la transcendencia que suponen esos Campeonatos

Pneu - Klein

Tipo RS VERDADERO 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



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 obscuridad.

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, núm. 254

MADRID
Génova, núm. 3

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

y que Barcelona responda a su tradición.

El concurso incondicional de la Prensa no ha de faltar a los organizadores. ¿Quién puso en duda que podía faltar, cuando a la Prensa se debe todo, o casi todo?

Por de contado que el concurso de STADIUM no es necesario ofrecerlo. Estamos incondicionalmente al lado de los organizadores.

❖

EN Barcelona ha fallecido a respetable edad, después de cumplida su misión en esta vida, consagrándose al trabajo, en el que conquistó un nombre por todos admirado, don Isidoro Majó, padre amantísimo de nuestro querido amigo don Juan, al que, como a toda su distinguida familia, expresamos el testimonio de nuestro profundo sentimiento.

❖

DE cuando en cuando nos acordamos que hemos sido futbolistas y volviendo atrás la vista, nos entretenemos en contemplar las miserias humanas que lo engrandecen (!).

Los no iniciados en estas difíciles materias futbolistas o futboleras (lo de *boleras* nos sienta mucho mejor) no conocen otros juegos que los del campo, donde los futbolistas, los actuantes, pretenden ganar los partidos.

Pero hay, además, otros equipos que también juegan, que chutan, bolean, REGATEAN y, naturalmente, hasta hacen goals.

Nuestros clubs cuentan con formidables equipos que visten jersey, pantalón corto y zapatos claveteados, en el campo; pero cuentan con otros que visten casaca, pantalón largo y zapatos de charol. Estos se mueven dentro del seno de las Federaciones regionales y nacional inclusive, y naturalmente, se arma cada jollín que tiembla el hemisferio.

Y así como un defensa da una carga ilícita a un delantero, así un directivo regional da una patada formidable a la razón y un directivo nacional una zancadilla indecente a la lógica. Y de cuando en cuando se hace goal, que la opinión aplaude o pita... off-side.

Nosotros abominamos de estas politi-

TALLERES MECÁNICOS

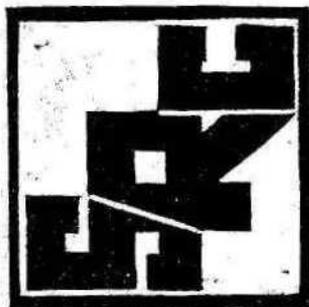
especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación

Soler y Aparicio

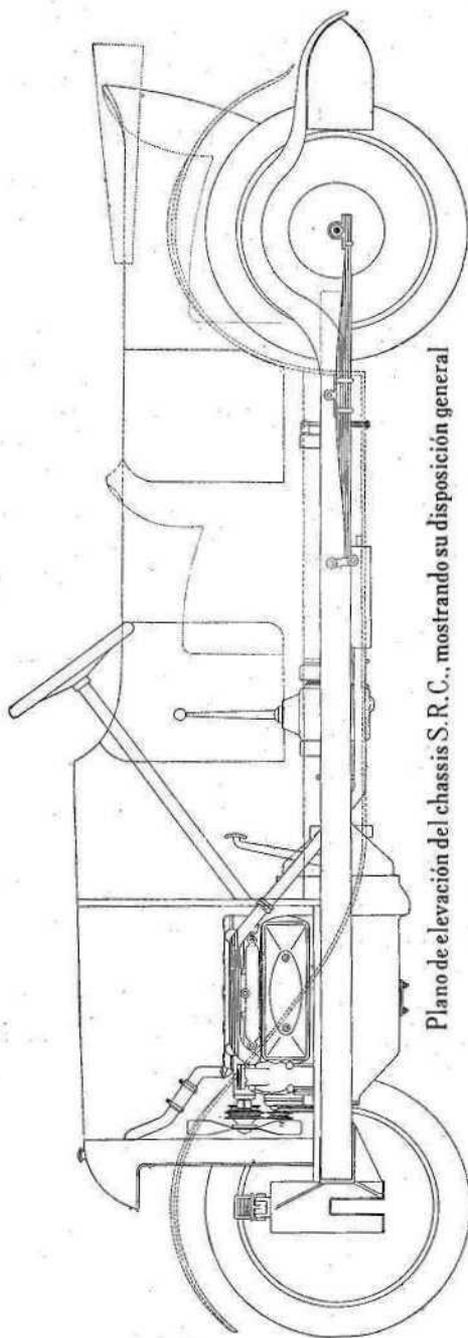
Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : Barcelona : Teléf. 1950-A

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

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 Oficinas y garage: Valencia, 295, y Bruch, 103 al 113 - Tel. 1161-G y 1850-G
Exposición: Paseo de Gracia, 54 - Teléfono 1379-G

querías — y de todo lo que sea política —, pero como que sarna con gusto no pica, dejamos pasar y dejamos hacer, porque quizá *esto* que llena las páginas de los mil y un periódicos futbolistas que se publican, contribuya a aumentar la afición al fútbol, que es ya formidable. ¡Como que de ello se quejan en serio los empresarios de las plazas de toros!

Y no habiendo mal que por bien no venga, ¡que venga de ahí! que dijo el otro.



HACE mucho tiempo que eso del Campeonato, en determinadas circunstancias, v. gr., en fútbol, se nos está atravesando. Henri Desgranges, el verdadero apóstol de la causa deportiva, arremete en *L'Auto* contra los Campeonatos en un artículo muy bien escrito y mejor pensado. Suyas son estas palabras: «El Campeonato falsea todas nuestras ideas deportivas. Es un obstáculo para toda educación física seria.»

El voto de Desgranges es de los de peso. Modestísimo es el de STADIUM, pero valga lo que valiere, emitimos el nuestro francamente opositor al Campeonato de

BIANCHI

son las mejores bicicletas que se conocen

Concesionario: SALVADOR LABORDA

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

fútbol. El tiempo que se emplea en encuentros entre vecinos que se odian desde que se establecieron uno a la vera del otro, sería mucho mejor empleado en matches internacionales.

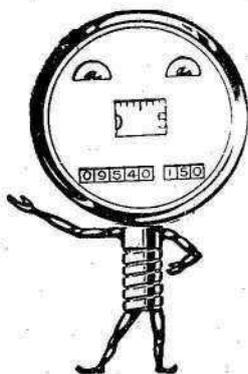
Al menos, se dejara en libertad absoluta a los clubs de participar o no en los Campeonatos. Pero aquí impera siempre el poder absoluto y despótico. Y así anda todo.



HEMOS tenido el gusto de saludar a nuestro estimado amigo, gran sportsman don José Ciudad, consejero de la Hispano Suíza, muy mejorado de las heridas que recibiera en una pierna, cierto día de caza, al disparársele la escopeta que llevaba en la mano.

Celebramos el alivio y le deseamos el más rápido restablecimiento.

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

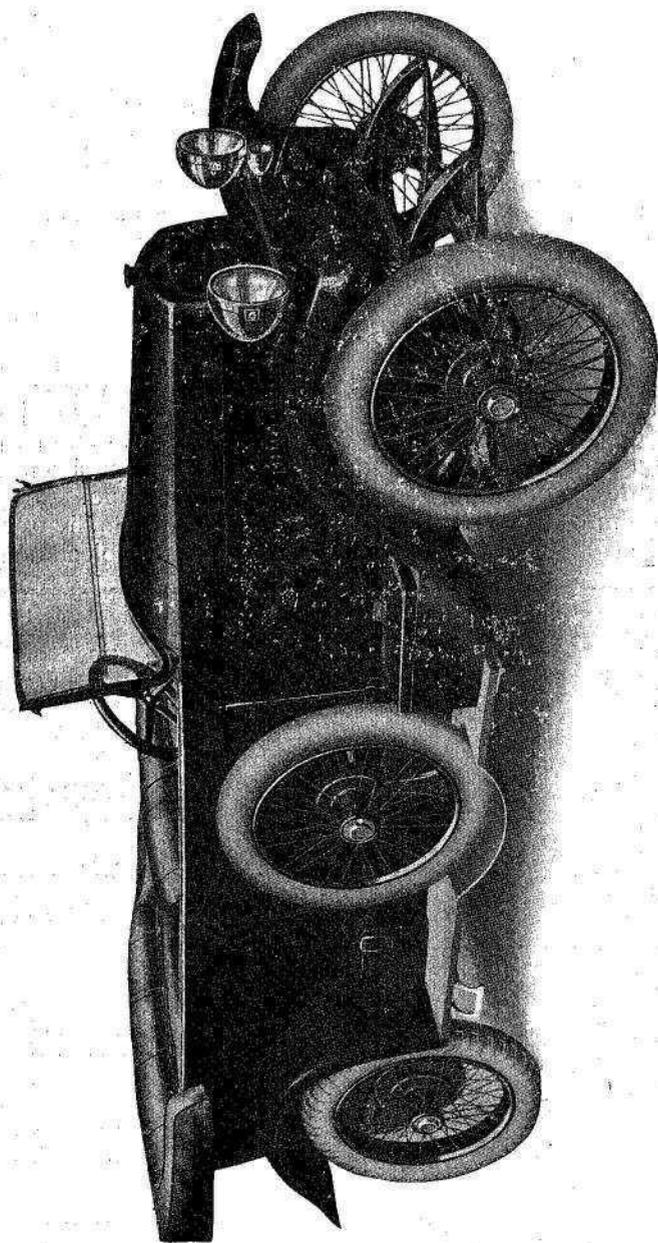
Teléfono 37-S P

Madrid
Valencia
Bilbao
Sevilla



Venta en todos los Garages y Establecimientos del ramo de España

AUTOMOVILLES 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.

FUTBOL



Foto Eveleigh

De entre el cúmulo de fotografías que nos envían nuestras agencias, recogemos ésta. Representa una salida de un match de futbol en Inglaterra. Quien haya pasado por la calle de Vallespir (Sans) el domingo, ¿considerará, como nosotros, que ha llegado la hora de establecer comparaciones...?

Triunfo definitivo de los Lubrificantes

LUBROIL PUROLENE

En la

Carrera Gran Premio Peña Rhin 1922

1.º Lee Guinness, *Talbot* 3.º Mauricio Ramassotto, *Chiribiri*
4.º Seegrave, *Talbot*

Campeonato R. M. C. de Cataluña 1922

1.º Zacarías Mateos, *Harley-Davidson*
2.º M. Fuentes, *Harley-Davidson*

II Trofeo Armangué 1922

1.º Benoist, *Salmson* 2.º F. Armangué, *Loryc*
3.º Salter, *Loryc*

Cuesta Rabassada

1.º P. Satrustegui, *Bugatti* 2.º J. M. Moré, *David*

Gran Premio Peña Rhin 1921

1.º Pierre de Vizcaya, *Bugatti* 2.º Monés Maury, *Bugatti*

Todos lubricados con

Lubroil Purolene

The Pure Oil Company, S. A. E.

Calle Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid - Valencia - San Sebastián - Sevilla

Las carreras de automóviles de 1923

EN el presente año hanse celebrado en nuestra región dos importantísimas carreras de automóviles, las más importantes llevadas a efecto en nuestro país, carreras que han superado a las Copas Catalunya 1908 1909 y al Gran Premio del Automóvil Club de España de 1913, que eran las que hasta ahora habían batido el record del interés en la lucha.

El Trofeo Armangué ha constituido para la cilindrada 1.100 c. c., una verdadera carrera mundial, puesto que para disputárselo se pusieron en línea lo mejor de lo mejor que existe en materia de autociclos, ganándolo la marca que ha resultado vencedora en el presente año en todas las grandes pruebas celebradas en el mundo para esta clase de coches.

En la de Peña Rhin también la participación ha sido espléndida, faltando solamente los *Fiat* para que reuniera el carácter completo del Trofeo, aventajando, sin embargo, a éste por la mayor lucha que se traducía en emoción para el inmenso público que la presenciaba. Los *Talbot*, vencedores, confirmaron su nombradía, demostrando que son los hermosos coches que desde hace dos años tantos triunfos tienen alcanzados en Inglaterra y Francia, en la clase de los 1.500 c. c.

Después de estas carreras nos encontramos en condiciones de competir con cualquier nación extranjera, puesto que nuestros circuitos han estado a la altura de los mejor establecidos, lo propio en lo referente a piso y revituallamientos como a tribunas, con una poca de ventaja en este último particular por parte del R. M. C. C. En estas condiciones es preciso que nos dispongamos cuanto antes a preparar la temporada próxima, para que con tiempo y sabiendo nuestros constructores a qué atenerse, puedan preparar sus coches e intentar ponerse en condiciones de lucha iguales a los de las marcas que vienen a correr en nuestro país, empezando, naturalmente, por lo primero: la reglamentación, base esencial, fundamental.

Para los cycle-cars la cuestión está bien definida; el R. M. C. C. anuncia ya su Trofeo para mayo, con 1.100 c. c.; en cambio, para los 1.500 c. c., el asunto no está tan claro. Nosotros opinamos que dado el rendimiento que van alcanzando los 1.100 c. c., el próximo año igualarán tal vez a los ac-

tuales 1.500 c. c., y entonces, estando todos los Grandes Premios mundiales, incluso los americanos, reservados a los 2.000 c. c., es muy difícil que haya casas que se preocupen de estudiar el tipo llamado *voiturette* sólo para pruebas secundarias como Boulogne y Le Mans, caso de que en ellas se decidiera correr con semejante cilindrada.

En esta situación, es preciso que las entidades que en nuestra nación se ocupan de automovilismo, se pongan de acuerdo con respecto a los 2.000 c. c., de los que no es posible ni razonable pensar organizar más de una carrera. En el Autódromo de Terramar (Sitges) las obras ya han empezado y si se cumplen los propósitos de sus activos directores, dentro del año próximo asistiremos a su inauguración, que indiscutiblemente deberá revestir caracteres de gran acontecimiento, para lo cual será indispensable organizar allí un Gran Premio de 2.000 c. c.

Tenemos, pues, los 1.100 c. c. y los 2.000 centímetros cúbicos de velocidad, completamente definidos. ¿Qué orientación podría tomarse para que pudiéramos asistir a jornadas tan gloriosas como la del 5 del actual en Villafranca?

En materia de coches de pura velocidad, como decimos antes, no es recomendable intentar otra solución, debiendo, por tanto, orientarnos hacia los tipos turismo en algo parecido al Grand Prix de Tourisme, celebrado últimamente en Estrasburgo, junto con el de velocidad, organizado con gran éxito por el Automóvil Club de Francia, entidad que, a pesar de todos los esfuerzos de otros países, es la que continúa dando la norma a las grandes competiciones mundiales. Esta fórmula, con ligeras variantes, ha sido la del Gran Premio de Bélgica 1922 y Copa Boillot 1921-1922. Consistía el Grand Prix de Tourisme en una prueba en la que sólo se admitían coches equipados con carrocerías de cuatro asientos, de unas dimensiones mínimas determinadas, montados por una sola persona, el conductor, disponiendo de una cantidad determinada de aceite y gasolina, con la cual debía efectuarse la carrera, en la que sólo se tenía en cuenta un solo factor, la velocidad. Rougier, con un coche turista bajo todos conceptos, hizo la carrera a razón de 107 a la hora; velocidad, por tanto, sobrada para causarnos

las mismas emociones de Villafranca, donde se hizo 105 de promedio, inferior, por tanto, al rápido turismo creado por la casa Voisin.

Si se adopta la solución carrera de velocidad para coches de turismo con un consumo limitado, es más que probable que veamos en línea a todas las firmas españolas con coches estudiados con tiempo suficiente, dispuestos a luchar brillantemente con las extranjeras que más conocidas son en nuestro mercado, como aconteció en el Gran Premio del Automóvil Club de España celebrado antes de la guerra, en el circuito de Guadarrama, donde el público se interesaba muchísimo más por la lucha, ya que tenía frente a sus ojos, en plena competición, a marcas para él familiares y de las que era cliente.

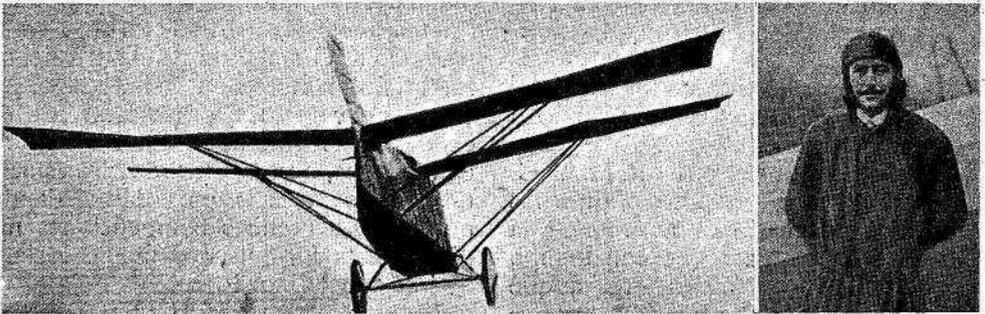
Como base de reglamentación y para asegurar inscripciones, podría estudiarse la conveniencia de escoger la fórmula que más conviniera, adoptando, por ejemplo, la categoría que más éxito de inscriptos obtenga en el Gran Premio de Turismo de Francia 1923; pues en nuestro país hacer las tres categorías, como harán allende los Pirineos, tal vez fuera demasiada complicación y es preferible algo menos importante pero asegurándose del éxito. De no considerarse práctica la antedicha solución, queda

la reglamentación Gran Premio de Bélgica para servir de base o bien la de la Copa Boillot de Boulogne, con la dificultad para esta última, de ser demasiado complicada, motivo por el cual no ha tenido en los dos años que lleva celebrándose, todo el gran éxito que se podía esperar.

Hacemos estas consideraciones en interés del éxito de la próxima temporada automovilista, pues con los rumores de organizaciones que circulan estos días, y que recogemos en la sección correspondiente, creemos deben encauzarse los entusiasmos para evitar el peligro de que por exceso de pruebas venga la falta de concurrentes y nos encontremos con carreras con escasos corredores y sin interés ninguno, como algunas celebradas precisamente en Cataluña, que nos hagan recordar con añoranza los esplendrosos éxitos del Trofeo Armangué y Penya Rhin, últimamente celebrados.

Al Real Automóvil Club de España y a la Cámara Sindical Española de Constructores corresponde encauzar estos entusiasmos. Esperemos con fe que así sabrán hacerlo, logrando para 1923 una temporada como corresponde a la categoría internacional que las últimas grandes manifestaciones nos ha adjudicado nuestro sport automovilista.

Los vuelos sin motor



El aparato Peyret con que Maneyrol ha conseguido el premio del Daily Mail y batido el record mundial de esta clase de vuelo. — El aviador francés recordman del mundo.

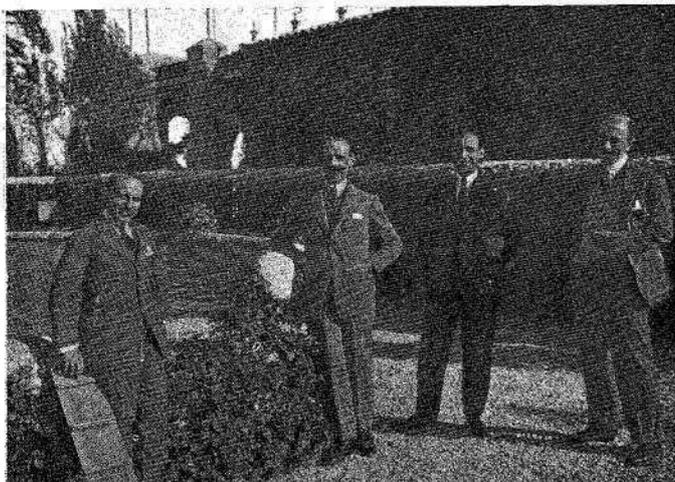
CON motivo del Gran Premio de vuelo sin motor, organizado en Inglaterra por el gran periódico *Daily Mail*, reunieron la mayoría de los aparatos hoy existentes, a excepción de los alemanes, que no han querido abandonar su región del Rhon.

Maneyrol, con un aparato monoplano tandem, ideado por Luis Peyret, consiguió el primer puesto de la clasificación, vo-

lando durante tres horas veintidós minutos, batiendo, por tanto, todos los records alemanes existentes hasta el día de hoy.

Desde el triunfo indiscutible del piloto francés, las discusiones sobre la importancia del vuelo sin motor han disminuido grandemente, pues la performance de Maneyrol ha dado al traste con el ambiente de misterio que rodeaba las pruebas alemanas.

Las obras del Autódromo Nacional



El ex ministro señor Cambó, acompañado de los señores Armengol, Vehils y Martino, en su reciente visita a las obras

HAN empezado las obras del autódromo, nos dijo un día Armengol. Continúan las obras, nos ha dicho Frick Armangué. Últimamente, la Prensa diaria nos informa que no sólo continúan las obras, sino que, con arreglo a lo ofrecido, para el mes de junio próximo la pista del Autódromo Nacional estará completamente terminada.

Entonces el bello aspecto que ofrecen todos aquellos parajes deliciosos que rodean la hermosa Subur, uno de los cuales traslada nuestro fotógrafo a estas páginas, ofrecerá aspecto distinto. La decoración será la misma admirable de ahora, pero por entre estos árboles que aparecen en primer término, vislumbraremos una extensa cinta de plata por donde los autos se podrán deslizar a muchas más grandes velocidades que por los maravillosos circuitos que los Sorribas, los Turrell, los Rivera y los Moreno han ofrecido a nuestra consideración y a nuestro aprecio.

Esas obras han sido visitadas recientemente por un gran amigo de la causa sportiva: por don Francisco Cambó, que comprende que todos sus generosos y altruistas esfuerzos en pro de las grandezas de esta amada región nuestra no pueden perder contacto con los enormes progresos que realiza el sport.

Y Cambó ha admirado una vez más aquellos terrenos; ha admirado la excelsa obra que persiguen los directores del autódromo; ha alabado esos propósitos y, naturalmente, ha ofrecido su valioso apoyo.

Con el señor Cambó recorrie-

ron todos los terrenos que han de constituir el gran emplazamiento reservado a autódromo, los señores Vehils, Armengol y Martino, que tanto han trabajado para llevar más bellezas a aquel trozo ideal de tierra suburense.

Las obras avanzan. Los directores del autódromo presienten el momento de ver terminada la construcción de la pista, que empezará tan pronto estén aplanados todos los terrenos. Y ni cortos ni perezosos, trazan ya sobre el papel los planos de la inauguración del autódromo, que se trasladarán en una semana a automóvil, consistente en grandes carreras de voiturettes, de autociclos, de motos y de coches de dos litros.

Voluntad no falta: ha sido puesta a prueba y demostrada. Animos, sobran; inteligencia y entusiasmos, los atesoran los directores del autódromo.

El año automóvil de 1923 se verá coronado por un hecho del que pocas naciones pueden ufanarse en poseerlo. Un autódromo, cuna de prosperidades para la bella causa del automovilismo, que con tantos y tan grandes amores defiende STADIUM.

Forzosamente, queremos suponerlo, al llegar el lector al término de esta breve impresión nuestra referente al autódromo, se quedará sorprendido al comprender que para el sport no existen, afortunadamente, obstáculos.

Por atrevida que sea una idea, en cuanto brota, cuaja. Se reúnen capitales, pero, sobre todo, se encuentran hombres siempre dispuestos a sacrificar sus propios intereses con tal de que la idea acariciada obtenga su merecido éxito.



Terrenos donde se ha empezado la construcción de la pista
Fotos Claret

LA MAGNETO **SCINTILLA**

es invencible

lo mismo en ESPAÑA que en el
EXTRANJERO, ganando todas las
grandes carreras del año 1922

GRAN PREMIO

de Francia - de Italia - de Bélgica
Carrera en cuesta de Orduña
Seis días motociclistas (Suiza)

Carrera de motocicletas

Categoría 1.000 c. c.

del

Real Moto Club de Cataluña

GRAN PREMIO PEÑA RHIN

★

Las Dinamos, Alumbrado, Motores de arranque
y Magnetos

SCINTILLA

son adoptados por las mejores marcas

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE ELECTRICIDAD

BROWN-BOVERI

Gran Vía, 21-23 : Madrid

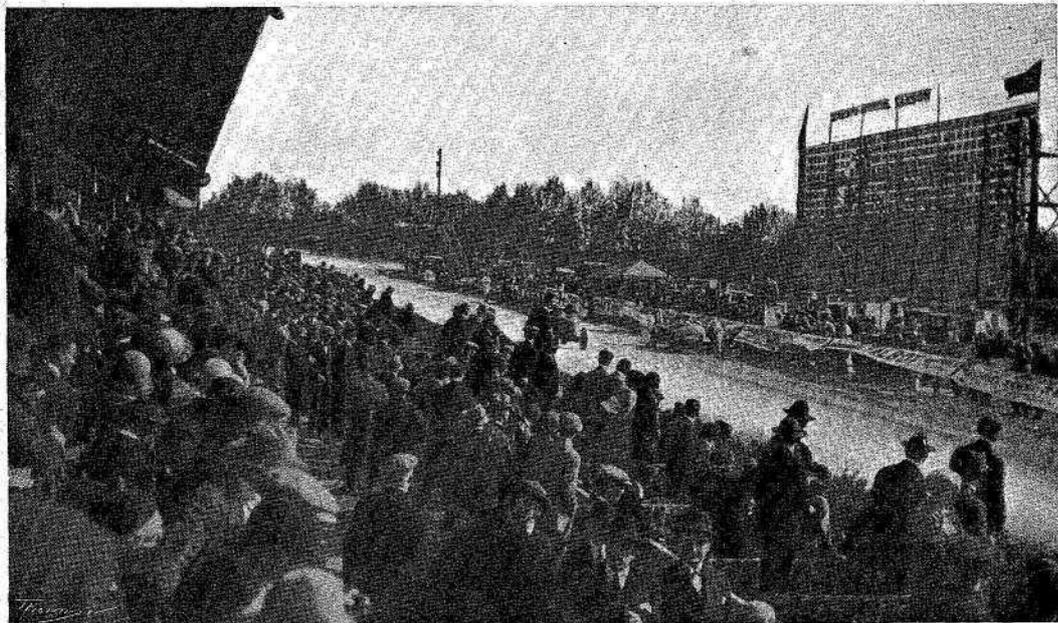
Oficinas en Barcelona: Cortes, 647

BILBAO : GIJÓN : SEVILLA

EL II GRAN PREMIO PENYA RHIN

constituye la manifestación automóvil más importante celebrada en España

En ella vence la marca francesa *Talbot*, estableciendo un promedio de 105 km. a la hora : *Elizalde* gana el Premio de Regularidad : Los vencedores iban equipados con pneus *Dunlop* y *Pirelli*, ruedas *Rudge Whitworth*, magnetos *Scintilla* y lubricante *Lubroil Purolene*



Vista general de las tribunas y cuadro de tiempos

Foto Nostá

La clasificación

1.º Lee Guinness, *Talbot-Dunlop*, 4 h. 55 m. 46 s. $\frac{6}{10}$. (Velocidad media, 105,007 kilómetros a la hora.)

2.º Conde Zborowsky *Aston-Martin-Pirelli*, 5 h. 1 m. 19 s. $\frac{8}{10}$. (103,073 a la hora.)

3.º Ramassotto, *Chiribiri-Englebert*, 5 h. 6 m. 21 s. (101,384 a la hora.)

4.º Seegrave, *Talbot-Dunlop*, 5 h. 28 m. 42 s. $\frac{2}{10}$. (94,489 a la hora.)

5.º J. Batlló, *M. A.*, 6 h. 13 m. 44 s. (83,105 a la hora.)

6.º J. Feliu, *Elizalde*, 6 h. 17 m. 59 s. (82,170 a la hora.)

Premio de regularidad, J. Feliu, *Elizalde*.

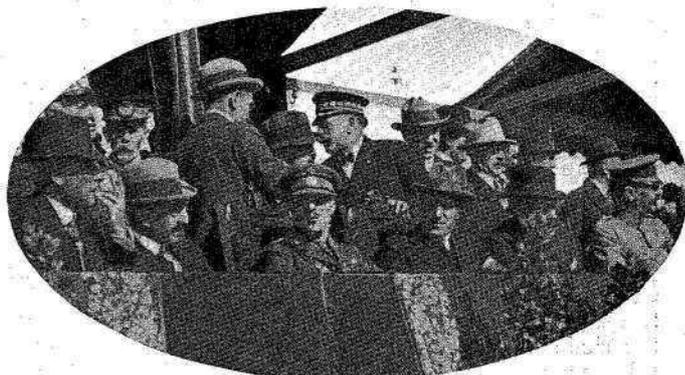
Vuelta más rápida de los coches clasificados: Lee Guinness, *Talbot-Dunlop* (vuelta 18), en 7 m. 58 s. $\frac{9}{10}$. Promedio de kilómetros 111,294 por hora.

Vuelta más rápida de los coches no clasificados: Deo, *Chiribiri-Englebert*, (4.ª vuelta), 7 m. 52 s. $\frac{8}{10}$. Promedio de 112,614 kilómetros por hora.

Impresiones

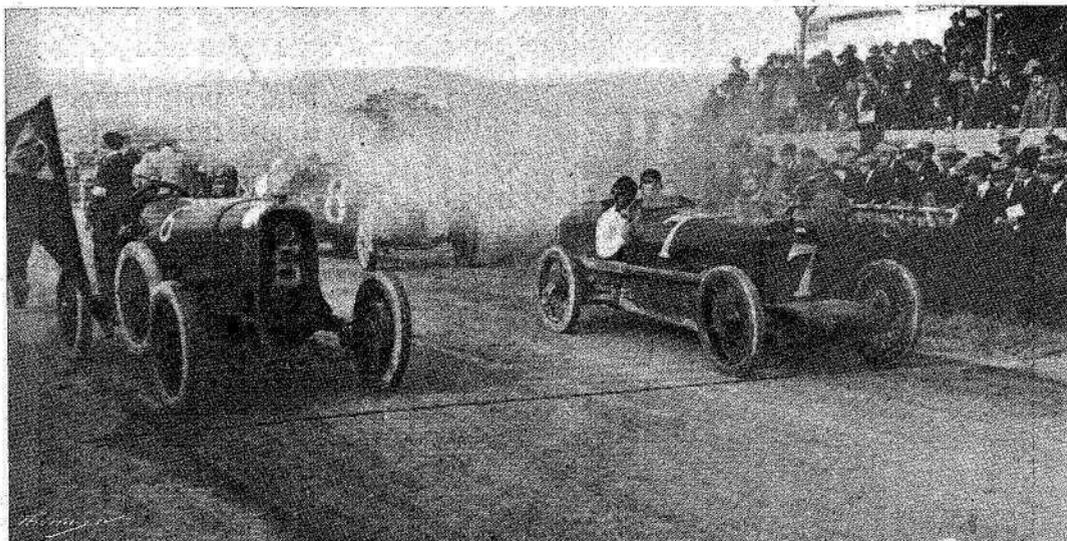
Vamos a hacer un breve resumen de las impresiones que sacamos de la magna manifestación automovilista llevada a efecto en el circuito de Villafranca.

Alabemos, en primer término, con todos los mayores elogios que se merece, el gesto audaz de los directivos y socios de *Penya Rhin* organizando una carrera que da por resultado

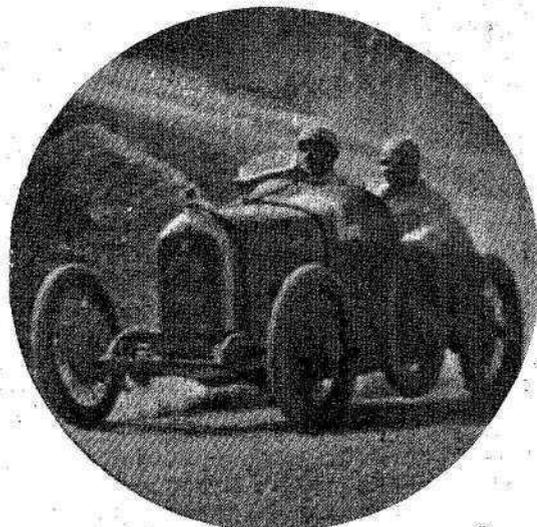


S. A. el Infante Don Alfonso, acompañado del ministro de Fomento y altas autoridades

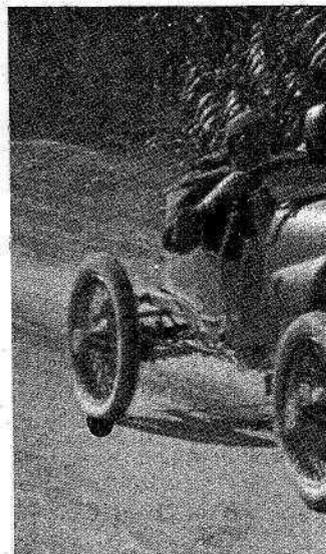
Foto. Claret



Felú, con Elizalde, se adjudicó la Copa de Regularidad, y Deo, con Chiribiri, que efectuó la vuelta más rápida, momentos antes de tomar la salida.



Lee Guinness, con Talbot y Dunlop, se clasificó primero. (Ruedas Rudge-Whitworth, magnetos Sciniilla, Lubroil Purolene)



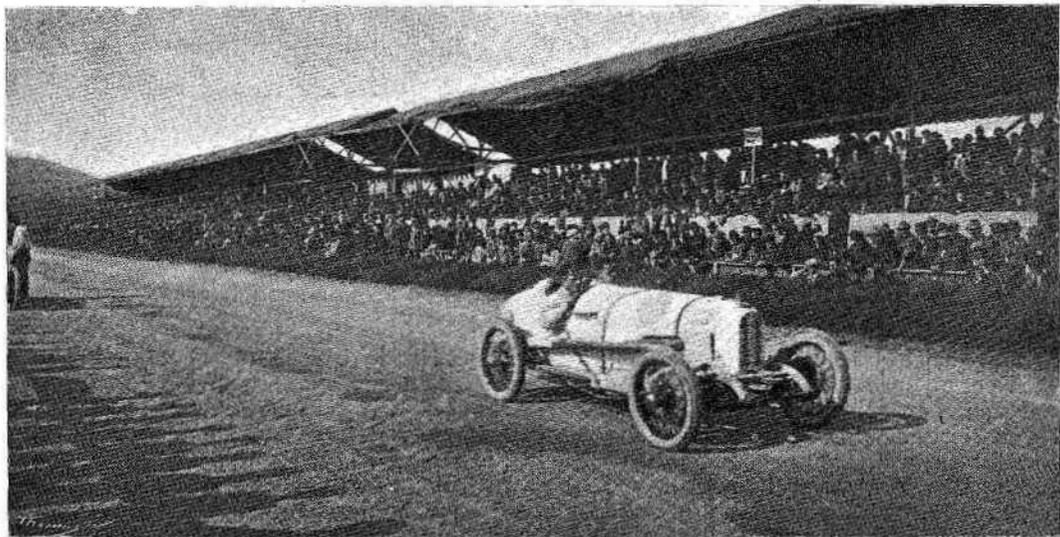
El Conde de Zborowsky, que... Pneus Pirelli. (Ruedas Rudge W

la manifestación automóvil más importante que se ha celebrado en España.

El reunir un lote de corredores y marcas tan formidables como los que han concurrido a esa carrera es un éxito grandioso; pero mayor éxito ha constituido la lucha entablada entre los ases del volante, acostumbrados a participar en Grandes Premios internacionales en donde ha imperado sobre la enorme resistencia y la enorme velocidad de los coches, una táctica y una inteligencia verdaderamente soberana por parte de los conductores. Y a esto cabe añadir los *debut*s de marcas nacio-

nales, el afianzamiento en su indiscutible reputación de otras y el valor de «nuestros» mecánicos afrontando en la carretera combates con los virtuosos del volante.

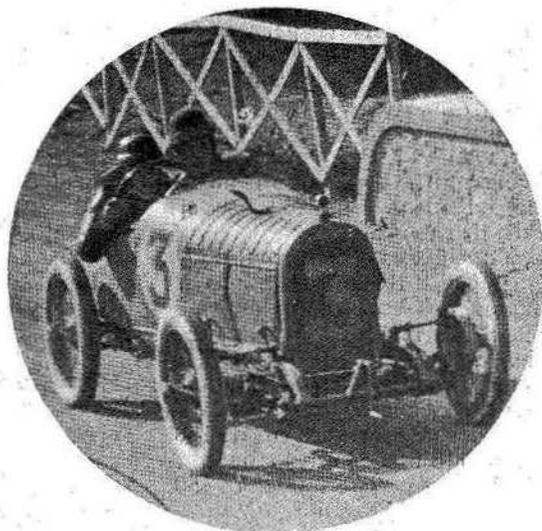
Pero antes admiramos más. Admiramos la obra portentosa de los ingenieros de Obras públicas del Estado y de la Mancomunidad, la obra excelentemente dirigida por nuestros amigos los señores Sorribas, Turell, Rivera, Moreno, de sus sobrestantes y de sus obreros, quedando la pista en condiciones inmejorables, superiormente mejores a las de Estrasburgo y Le Mans.



Iranzo, con su Ricart y Pérez, pasando por las tribunas, dando la sensación de lo que en pruebas futuras puede realizar la novel marca



segundo lugar, con Aston Martin y magnetos Scintilla, Lubroil Purolene)



Jesús Batlló es primero de los coches nacionales con su M. A. (Motor Alvarez Nadal, ruedas Rudge-Whitworth.) Fotos Claret y Juandó

Aplaudamos la buena voluntad de quienes dispusieron la colocación de las tribunas. De no haberse aglomerado el público en proporción superior a todas las presunciones, hubiéramos estado cómodos. Las tribunas, palcos y paseos resultaron insuficientes; pero rasquémonos a todo placer, que sarna con gusto no pica...

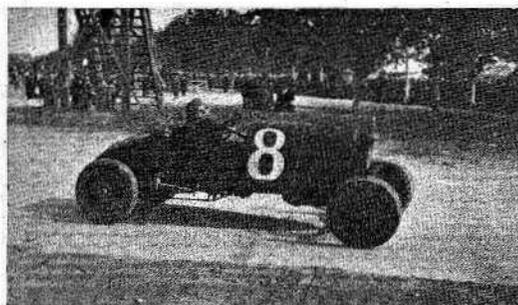
Del restaurant, ni palabra; hambre para hoy y hambre para mañana.

La Peña Rhin se apuntó un éxito, viendo su carrera presidida, en nombre de S. M. el

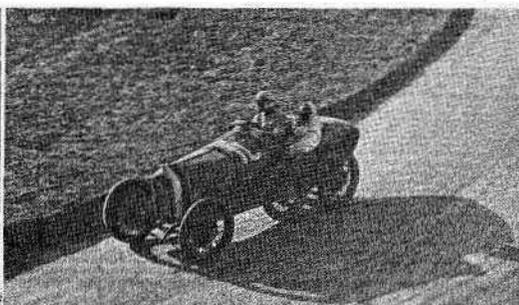
Rey, por un Infante de España, Don Alfonso de Borbón y Borbón. A su lado, en la tribuna regia, tomaron asiento el ministro de Fomento, los directores de Obras públicas, todas nuestras autoridades y los elementos más conspicuos de Peña Rhin y entidades deportivas de Barcelona.

Estudiemos a grandes rasgos los diversos factores que entraron en lucha.

En primer término Lee Guinness, el vencedor. Usó de una táctica admirable, de una táctica sabia. No se inmutó cuando sus adversa-



Bianchi, sobre S. R. C.



Seegrave, con Talbot

rios le aventaban en velocidad, particularmente Deo. Siguió su marcha rítmica, seguro de su suerte, manteniendo su poderosa máquina en disposición de conducirla a la victoria sin dañarla, y si bien pretendieron cortarle los vuelos Deo, Zborowsky, Ramassotto y Seegrave, en la 18.^a vuelta marchaba otra vez primero, sin que nadie le inquietara hasta su llegada triunfal a la meta.

Zborowsky, con su *Aston Martin*, fué el más temible y serio enemigo de los *Talbot*. Salió primero con Lee Guinness, aventajó a éste de 1 m. 4 s. en la décima vuelta, pero sufre de la *guigne* y le aventajan los equipiers de la *Talbot* Lee Guinness y Seegrave, a mitad de la carrera, de 10 y 7 m., respectivamente. En la vuelta 20.^a, Zborowsky, mejorada su marcha, pasa a Seegrave, talona a Lee Guinness, sin poder, empero, conseguirlo y se sitúa definitivamente segundo, dándonos sensación perfecta de su valer y del de su coche.

Ramassotto, a quien aplaudimos como a Lee Guinness y al simpático Batlló en la franca lucha que entablaron dos veces seguidas, especialmente frente a las tribunas, usó de una técnica admirable.

Deo hizo una verdadera demostración de velocidad. Llevó a su *Chiribiri* desde las primeras vueltas a velocidades fantásticas de 108, 110, 112 y casi los 113 kilómetros, lo que supone, a ratos, velocidades superiores a los 150, sobre todo en la recta de Villafranca a Monjos.

Otros elementos amigos nuestros se destacan: Batlló (Jesús), el excelente conductor del coche *Motor-Alvarez-Nadal*, que dió pruebas palpables, evidentes, de su excelente construcción, de su resistencia, de la habilidad del mecánico que domó a la fiera a su albedrío y soberana voluntad; Feliu, con su *Elizalde*, con el que realiza una carrera de perfecta regularidad—alcanzando el premio a ella destinado—, respondiendo el coche a sus designios y quedando demostrado que no seremos aún de los primeros, pero que nos sobran condiciones para llegar a serlo.

Queremos hacer remarcar el debut de los *Ricart* y *Pérez*. Hoy, como ayer (y a buen entendedor automovilista con media palabra basta), las precipitaciones conducen a abandonos forzosos e inesperados.

Ricart y Pérez han construido un motor

perfecto. Nos lo demostraron Gastón e Iranzo en los entrenamientos y este último en las primeras vueltas. Hubo nerviosidades en exceso, pero ello es algo que marcha unido a todo debut, máxime si es precipitado.

Bianchi condujo con serenidad su *S. R. C.* de serie; luchó por sport con sus entusiasmos de siempre, de idéntico modo que Fernando de Vizcaya, que se demostró el mismo excelente conductor del Trofeo Armangué y Cuesta de Mataró.

Los *Talbot*, *Aston Martin* y *Chiribiri*, marcas extranjeras, y *M. A.* y *Elizalde*, españolas, figurarán para siempre en el cuadro de honor de esta gran jornada. Factores importantes, sus excelentes conductores Lee Guinness, Zborowsky, Ramassotto, Seegrave, Batlló, Feliu; los pneus *Dunlop* y *Pirelli*, de que los dos primeros iban provistos, amén de las ruedas *Rudge Whitworth*, por todos adoptadas; de las magnetos *Scintilla*, que se confirman abiertamente en sus éxitos, y del *Lubroil Purolene*, el lubricante empleado por los que llegan siempre vencedores al final de las carreras.

* * *

Al llegar los vencedores a la meta, el Infante y el ministro les felicitaban calurosamente; los aplausos ensordecedores repercutían por el espacio y el espectáculo era la demostración más palpable de lo que en materia deportiva hemos adelantado, merced a la *Penya Rhin*.

El carburador «Zenith»

España, Francia, Inglaterra e Italia, con un total de 15 coches, hanse disputado el honor de conquistar el Gran Premio *Penya Rhin*, que acaba de correrse en el circuito de Villafranca, que comprende 518 kilómetros. Todos los concursantes eran de gran valía; el circuito, excesivamente duro. Hecho verdaderamente remarkable es que los tres primeros coches que se clasificaron por este orden: *Talbot*, francés; *Aston-Martin*, inglés, y *Chiribiri*, italiano, iban provistos de carburador *Zenith*, tan apreciado en el mundo entero.

En 18 meses, más de 70.000 coches han adoptado el nuevo carburador *ZENITH*, a triple difusión, a la completísima satisfacción de todos los conductores.

Carrera Penya Rhin

Como en todas las grandes carreras, todos
los coches clasificados
montaban

Ruedas Rudge Whitworth

Concesionarios exclusivos para
España y Portugal

E. y J. Pujol Xicoy

Calle de Valencia, 267
Barcelona

Las fiestas del Real Polo Jokey Club



Con gran entusiasmo se entrenan los equipos de hockey en los hermosos campos del Polo

El Real Polo Jokey Club ha inaugurado su temporada de invierno con sus partidos de polo y hockey.

La aristocrática sociedad de la carretera de Sarriá, que ha dotado a Barcelona del mejor parque de sports que existe en nuestro país, reanuda sus manifestaciones deportivas, que empiezan cada año por estas fechas con el concurso de polo Copa de la Sociedad y terminan al finalizar el mes de junio con el Concurso Hípico Internacional.

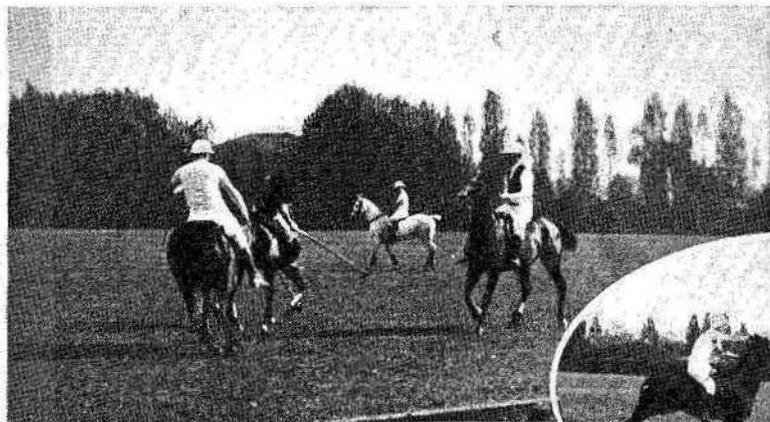
El Real Club ha conseguido formar un equipo verdaderamente notable de polo, en el que al lado de los veteranos como los Güell, Lamadrid, Monsolis, Román de Ayala, Ferrer-Vidal Güell, figuran elementos jóvenes que coadyuvan a la labor que aquéllos vienen realizando para mantener enhiesta la afición a este deporte.

Si, como es de esperar, SS. MM. los Reyes de España vienen a habitar con alguna fre-

cuencia el palacio de Las Corts, inmediato al Polo Club, habremos de ver como nuestro Augusto Monarca se entrena a diario en aquellas pistas en su sport favorito, que es el polo, entreno que no descuida, tanto más cuanto que España le tiene designado para *back* del equipo español en la Olimpiada de 1924.

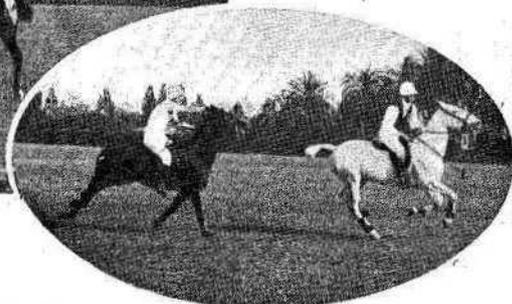
Por su parte, los hockeymen u hockistas han reanudado sus luchas. El campo del Polo se presta a ello y sabemos que nos van a ofrecer sensaciones grandes en el año próximo.

Si a esto se añade que a diario se juega a tennis, que se prepara con los mayores entusiasmos el concurso social, que las pruebas hípicas y rally papers van a sucederse frecuentemente y que el chalet es lugar preferido para descansar, danzando, convendremos en que el Real Polo Jokey Club es, hoy como ayer, y será mañana como hoy, refugio ameno y delicioso de los enamorados de todas las infinitas bellezas que nos ofrece el sport.



Interesantes luchas de polo

Fotos Vela





Samitier

El Campeonato de Futbol de Cataluña



Piera

Los «enemigos» del Barcelona daban por seguro que este club, con sus desmembraciones, lo iba a pasar muy mal en sus dos formidables encuentros con el Europa—equipo en quienes muchos ven, y no con escaso fundamento, al futuro campeón—y con el Español, toda vez que éste poseía un trío defensivo con Zamora, vuelto a sus antiguos lares, Canals y Montesinos, de primísimo orden.

Estos dos grandes partidos, jugados en la quincena que fine, atrajeron considerablemente a los aficionados hacia el campo de los campeones en condiciones tan extraordinarias, que el nuevo y espacioso campo ha resultado de todo punto insuficiente para las necesidades del día. Será cosa de ir pensando en adquirir uno mayor.

Los dos partidos a que nos referimos, Barcelona-Europa y Barcelona-Español, han resultado, en efecto, dos solemnes acontecimientos.

El Barcelona ha vencido en los dos encuentros, no sin dificultades. Al Europa le ganó por 2 a 0 y al Español por 1 a 0, de un penalty entrado por Sagi-Barba.

En el primero los dos adversarios se desplegaron a fondo

en lucha durísima, sobresaliendo, empero, un bello juego merced a inteligentes combinaciones.

Según un experto crítico, salieron vencedores los más duchos y los que constituyen—abundamos nosotros en ello—el mejor conjunto de entre todos los nuestros.

El Español, usando una táctica defensiva y marcando sus jugadores a aquellos que suponían podían infligirles mayor daño, impidió que los delanteros azul grana, que ni el gran Alcántara, ni Piera, ni Gracia, marcasen ningún goal. Y esto constituyó un triunfo para los blanquiazules.

En estos dos grandes matches ha sobresalido el portentoso juego de los dos maravillosos equipiers del Barcelona.

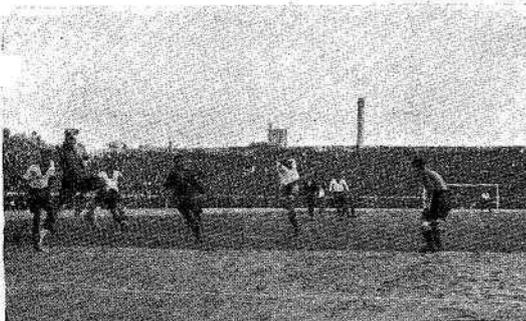
De Samitier, nos afirmamos cada vez más

en nuestra creencia de que no tiene igual en España: es el «fenómeno» del futbol en nuestro país, y en cuanto a Piera, que se ha hecho en cuatro días, no decimos nada diciendo que va para Samitier, es decir, que a no tardar podrá equipararse al gran medio campeón de España.

El Campeonato sigue su curso.



El equipo del Español



Momentos del partido Europa-Barcelona

Fotos Claret

Campeonato Regional de Lawn-Tennis de Cataluña

EN las pistas del Real Lawn-Tennis Club del Turó se ha disputado hogaño el décimo-noveno Concurso Regional con los mismos bríos y los mismos entusiasmos de siempre por parte de nuestros tennistas, que constituyen la legión más importante tras los ejércitos formidables formados por futbolistas.

De la organización ya no cabe hablar en materia tennista: la perfección es sinónimo de Asociación Catalana de Lawn-Tennis. Nos tienen sus directores tan bien acostumbrados a cosas bellas y grandes, que un concurso regional en otoño es manjar siempre apetitoso, ciertamente, pero manjar casero.



Eduardo Flaquer

Como en tantas otras veces, se destacan las figuras de Luisa Marnet, del Conde de Gomar y de Flaquer.

De entre los diferentes matches cabe señalar, entre los más bellos y más interesantes, el efectuado como final del Campeonato Individual de Señoritas, entre Luisa Marnet y Rosita Torras. Ambas se distinguieron notablemente y el público se entusiasmó de veras viendo como ambas excelentes jugadoras hacían gala extrema de su ciencia y de su habilidad.

Gomar y Flaquer, constituyendo una formidable pareja (*hors concours*), lucharon con Riera y Tarruella por el Campeonato Parejas Caballeros y, a pesar de la resistencia de éstos, vencieron aquéllos.

En el Campeonato Individual Caballeros, Gomar-Flaquer, al primero correspondió la victoria, tras un partido caracterizado por la dureza del juego.

El resultado fué: 4 6, 6-2, 8-6, 6 4.

Cabe recordar el encuentro mantenido entre los veteranos Charles Ducasse—nuestro viejo amigo—y Leask, otro veterano de las libertades del tennis, por las que tanto han trabajado uno y otro, venciendo el primero al segundo.



Señorita Luisita Marnet

Como fin de fiesta se celebró la repartición de premios. Fueron éstos ofrecidos por un coro encantador de Marías—nombre excelso—: María Flaquer, María Chassaigne, María Ferrer y María Rodón. Recoger de sus manos un premio y de sus labios una sonrisa, es un galardón de los más grandes.

Observamos con placer, al concurrir asiduamente a estas manifestaciones, a las que frecuentemente nos invita la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, dos cosas que nos placen sobremanera.

La presencia en las pistas, los primeros días de concurso, de nuevos elementos que acuden al palenque interclubs que les ofrece la Asociación, elementos que constituyen la nueva generación de tennistas que ingresan en ese deporte atraídos por la influencia que ejerce la Asociación con sus constantes y grandes manifestaciones y, por otra, la mayor perfección en el estilo de los asiduos concursantes.

Y esto es síntoma favorable para el tennis.



Condé de Gomar

Fotos Vela

La expedición al monte Everest

LA «conquista» del Everest, en el Himalaya, está a la orden del día; preocupa, interesa a todos los aficionados al alpinismo.

Los relatos de las ascensiones son siempre de actualidad. Repasando el historial de la última ascensión tropezamos con detalles interesantes, los más emocionantes.

La expedición iba dirigida por el general C. G. Bruce y la componían los grandes alpinistas Finch, Mallory, Morshead, Norton, Strutt, Somervell y Wakefield. Como médico y mentor iba el naturalista doctor Longstaff. Como encargados de la policía iban dos oficiales Gourkhas y la completaban Geoffrey Bruce, primero del jefe; Morris y otros dos oficiales más; Noel, encargado de la fotografía, y Grawford, para el oxígeno.

Las tres primeras etapas fueron las siguientes: de Darjieling a Pharl-Dzong, y desde Kampa-Dzong al ventisquero de Rougbuk.

El 5 de mayo, Strutt, Morshead, Norton y Longstaff establecían el campo número uno en la unión del valle oriental de Rougbuk y el valle principal, a la altura de 5.364 metros, construyendo chozas de piedra y aprovisionando gran cantidad de raciones.

Siguiendo el lado derecho del ventisquero del este, el 6 de mayo establecían el campo número 2, a una altura de 5.900 metros.

Dejando allí a los indígenas bajo la dirección de Longstaff, los otros tres exploradores emprendían de nuevo la ascensión el 7 de mayo, y a través de un laberinto inextricable de grietas, escarpaduras y de bloques oscilantes, pudieron instalar el campo tercero a 6.400 metros, sobre los flancos del Changtsé. Allí pasaron el mes de mayo, reuniendo el material y aprovisionamientos necesarios para el definitivo asalto. Estaba completamente asegurada la comunicación con la base, o sea el campo número uno, y los convoyes de coolis iban y venían continuamente.

Sin esperar a que esta instalación estuviera terminada, Mallory, Somervell y un indígena se dirigieron hacia Chang-la. La marcha era penosa y peligrosísima, por el hielo duro y cortante y el viento fuerte del norte. Por fin, el 13 de mayo llegaron a Chang-la, plantando allí una tienda. Estaban a 6.900 metros.

El 15 llegaban a Chang-la, Strutt, Morshead y Norton. Celebraron consejo los cinco, decidiendo aprovisionar aquel campo y conviniendo la táctica a seguir: ataques por intentos sucesivos, organizando a cada asalto el terreno conquistado. El Chang-la formaba así el campo número cuatro, la cuarta estación que conducía desde el cuartel

general de Bruce a la cumbre del Everest.

Mallory escribía: «A partir de las tres de la tarde el sol desaparecía y el viento soplabá sobre el ventisquero, helándonos en nuestras tiendas.

Al día siguiente no nos alegraron los tibios rayos del sol. El tiempo había cambiado de nuevo y por el valle de Kama se veía un mar de nubes que subía del sudeste. Esto impresionó a nuestros acompañantes del país. Abreviamos, pues, todo lo posible los trabajos de transporte de aprovisionamientos.

El 19 dejamos el campo a las 8.45 de la mañana, llevando nuestros sacos con avíos para acostarse y trajes calientes. El tiempo era bueno y lucía el sol. A la una, Norton y yo plantábamos las tiendas. A las 4.50 escondíase el sol. Todo parecía excepcionalmente favorable.

Ningún ser humano—había dicho un día Workman—ni aun siendo un gran alpinista, podría resistir una noche al raso a 7.000 me-



La cima del Everest. Fotografía tomada desde el punto máximo alcanzado por Mallory, Norton y Somervell (8 167 metros)

tros. El frío nocturno sería la muerte segura.»

La noche del 19 al 20 de mayo, Mallory, Somerwell, Morshead, Norton y nueve indígenas durmieron en Chang-la (6.900 metros).

«A la mañana siguiente, a las cinco, el sol brillaba sobre las tiendas. Yo salí para despertar a la tropa, que dormía en las otras tiendas. Nadie contestaba. Vimos, al fin, que todos estaban indispuestos; cuatro de ellos nos parecían seriamente atacados del mal de las montañas. Afortunadamente, los cinco restantes se sintieron mejor al abandonar las tiendas.»

Después de desayunarse con un plato de *spagheti*, avanzó la pequeña expedición con cuatro cargas solamente: dos sacos con avíos de dormir, las dos tiendas más pequeñas y provisiones para día y medio.

Todos sufrieron un frío cruel. A Mallory se le helaron tres dedos; una oreja de Norton se hinchó, aumentando tres veces su grosor; Morshead, enfriado y seriamente indispuerto, tuvo que hacer alto. Para colmo de infortunio, desapareció un saco lleno de vestidos calientes para la noche. Habían subido 700 metros y se encontraban a 7.620. Quedaban batidos todos los records de alpinismo. Jamás plantas humanas habían hollado cima más alta. Este pensamiento consolaba a los exploradores.

A las 6.30 de la mañana siguiente salieron para intentar un nuevo asalto. A las dos de la tarde, hora en que seguían la ascensión, había un inminente riesgo de muerte de no volver antes de la noche al campo número tres. Había que batirse en retirada después de haber alcanzado la inesperada altura de 8.168 metros. Mallory, Somervell y Norton habían llegado a 7.000 metros del punto culminante del globo sin la ayuda del oxígeno.

A las cuatro estaban ya de regreso donde habían dejado a Morshead. Recogieron todo el material y se pusieron en marcha de nuevo.

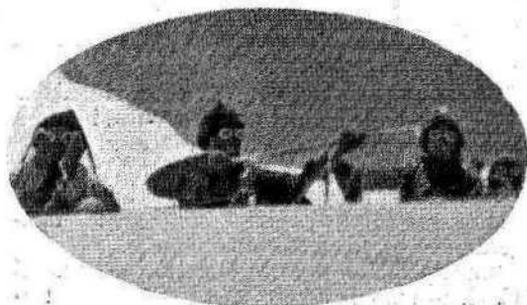
El descenso fué dramático; poco faltó para que los expedicionarios no fueran precipitados a un abismo. Morshead no podía avanzar más que muy lentamente, sostenido por un camarada. Por fin, a las once y media de la noche llegaban a Chang-la.

El capitán Bruce, Finch y un suboficial Gourkha iban a hacer una nueva tentativa con ayuda de los tubos de oxígeno. Desgraciadamente, entre diez sólo uno funcionaba.

El 22 de mayo los tres alpinistas pusieron en marcha llevando cada uno un aparato con dos cilindros. Llegaron a Chang-la frescos y dispuestos cuando Mallory y sus compañeros regresaban.

El 25, a las 9.30, Finch, Bruce y el Gourkha Tebjo se ponían en marcha. Sus cargas consistían en un aparato y tres cilindros por persona, o sean unos doce kilos.

Habían llegado a 7.780 metros, cuando se levantó viento y empezó a nevar, viéndose obligados a hacer alto y acampar. Aumentaba la tempestad. Acurrucados dentro de los sa-



Los exploradores con los equipos propios para tan difícil ascensión

cos, vanamente intentaban entrar en calor. La noche parecía un siglo. A la una de la madrugada la tempestad llegaba al paroxismo.

Resultaba imposible avanzar o retroceder. A medio día se calmó el tiempo y decidieron pasar allí otra noche por si una bonanza les permitía intentar una nueva ascensión.

El 27 se levantaron descansados y dispuestos. A las 6.30 se pusieron en marcha, y cuando habían ganado unos 150 metros, Tebjo, no pudiendo con la carga, tuvo que volverse atrás. Bruce y Finch repartieron su carga y siguieron el camino. A medio día, con los pies helados y rendidos de cansancio, después de cinco horas y media de marcha, estaban a 8.290 metros.

Sólo 600 metros les separaban de la cumbre del Everest. Aun esperaron para hacer una nueva tentativa, pero no pudiendo resistir más resolvieron descender. A las cuatro de la tarde estaban en Chang-la y a las 5.30 entraban en el campo número tres. Finch terminaba así sus notas: «No encuentro palabras que expresen la conducta de los indígenas que nos acompañaron. Ha sido admirable.»

Gracias al oxígeno y a la dosis de medio litro por minuto, pudieron los exploradores conciliar el sueño, ya que, como se sabe, estando a más de 7.000 metros, un insomnio invencible es el enemigo más horrible. Además, el oxígeno les excitó poderosamente el apetito.

Una nueva tentativa dos días después, hacia fines de mayo, no tuvo éxito. Prepararon un tercer asalto, que debía verificarse del 6 al 14 de junio, pero presentáronse los temporales de viento y tuvo que darse por terminada la expedición.

Hay que hacer notar que Geoffrey Bruce era la primera vez que afrontaba las nieves y hielos y nieves de las montañas, por lo que puede decirse con más motivo que el intento no se abandonará.

El gigante de Himalaya sale de nuevo vencedor de la lucha. La cima culminante de Everest (8.882 metros) queda aun virgen de toda huella humana. Pero la hora en que será vencida es indudable y está ya muy próxima.

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

1923, AÑO AUTOMÓVIL

Las grandes manifestaciones automóviles que tratan de llevar a efecto en el año próximo el Real Automóvil Club de Cataluña, el Real Moto Club de Cataluña, la Peña Rhin, el Autódromo Nacional, S. A., y las Cámaras Sindicales

Real Automóvil Club de Cataluña

En el Real Automóvil Club de Cataluña se tiene en estudio y no se ha abandonado el bello propósito de establecer en Cataluña un circuito permanente donde llevar a efecto las grandes manifestaciones automóviles.

De este asunto se ha preocupado mucho y se viene preocupando la Junta que preside el Marqués de Lamadrid.

Que el circuito quedará establecido, interviniendo en este asunto otros factores importantísimos no ajenos al Club ni a Obras públicas, lo tenemos por seguro. No puede por el momento fijarse la época en que quedará concluso. En el entre tanto, el R. A. C. C., fiel a sus tradiciones, anuncia para el otoño próximo una carrera de velocidad para coches automóviles de dos litros, dotada de premios espléndidos.

Amén de esta magna manifestación, anuncia la celebración de la Carrera en Cuesta en el parque de Montjuich, que se efectuará en la primavera próxima, en el paseo Avenida Central de la Exposición.

Real Moto Club de Cataluña

Fiel a la tradición y a lo que dispone el reglamento, el R. M. C. C. volverá a organizar, para llevarlo a efecto por tercera y última vez, el Trofeo Armangué.

En su programa figurarán, además, todas las manifestaciones que periódicamente lleva a efecto y en él se añadirá un nuevo y glorioso título: la Carrera Internacional de Motocicletas,

en la que es cosa ya segura que participarán, al lado de nuestros ases madrileños, vascos y catalanes, los mejores motoristas extranjeros.

Y probablemente se volverán a remover los cimientos para el año 1924, de la carrera de autociclos Barcelona-Bilbao-Barcelona, que quedó en proyecto por culpa del actual presidente del Consejo de ministros.

Peña Rhin

La Peña Rhin, gozosa y satisfecha de sus éxitos, volverá a repetir la carrera en cuesta La Rabassada y, como es natural y lógico, el Gran Premio Peña Rhin, bajo las mismas bases de este año o tal vez con variaciones que influyan en que la carrera alcance caracteres más importantes que los del año pasado y el actual.

Autódromo nacional

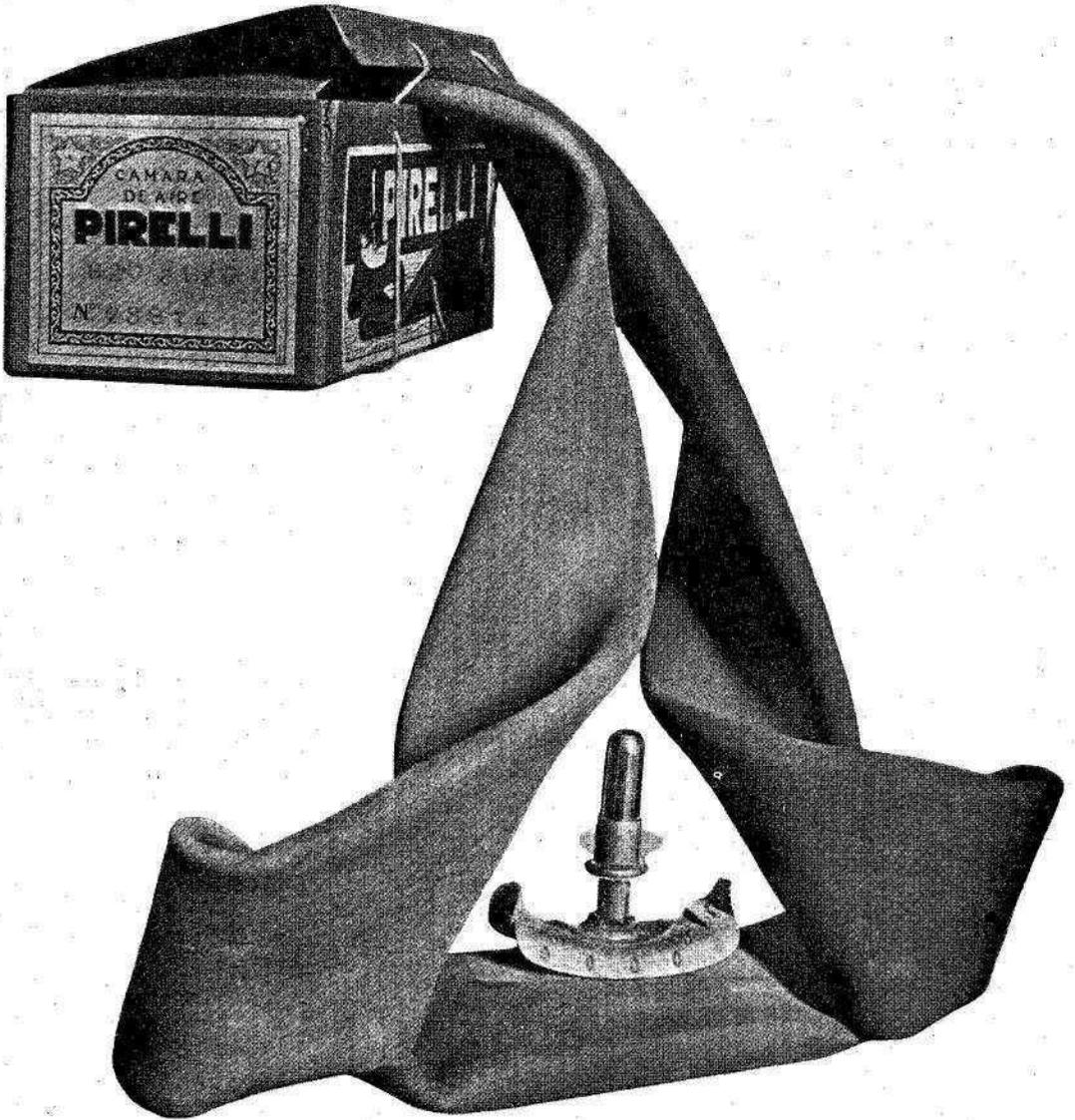
En el autódromo situado en las inmediaciones de Sitges se sigue trabajando con el firme propósito de que la pista de cemento esté terminada en el mes de junio próximo.

Siendo esto así, durante el verano se construirán las tribunas y dependencias necesarias y allá para fines de octubre o principios de noviembre se podrá verificar la inauguración, preparándose al efecto un programa vastísimo, consistente en carreras internacionales de cochecitos, autociclos, motocicletas y coches grandes de dos litros (fórmula internacional).

ACCESORIOS
PARA
AUTOMÓVILES

TARRIDA

Despachos { BARCELONA: San Pablo, 116
MADRID: Claudio Coello, 50



STADIUM

Lázaro y López
Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

Confederación de Cámaras Sindicales del Automóvil

Por su parte, la Confederación de Cámaras tiene sobre el tapete, en estudio, la conveniencia o no conveniencia de llevar a efecto la Exposición Internacional de Automóviles. No todos los criterios están unánimes sobre este particular. Mientras unas Cámaras opinan celebrar el Salón año tras año, otras piden un descanso para no abusar de los esfuerzos que han de emplear los elementos que les son afines.

El tiempo transcurre sin que se vislumbre una solución. El factor tiempo es indispensable para asegurar un nuevo éxito tan resonante como los anteriores. Sea cual fuere el acuerdo definitivo de las Cámaras, estamos seguros que no olvidarán su misión de hacer entender al Gobierno que la finalidad de todas estas grandes manifestaciones cuyo programa esbozamos, no tendrán finalidad práctica en nuestro país si no se arreglan las carreteras, si no se

rebajan los impuestos, si no se considera a-automóvil como factor y elemento principalísimo de trabajo y no como artefacto de lujo.

Con hacer comprender esto la Confederación a los poderes constituidos, hará tanto o más que todos los demás factores reunidos para ensalzar el automovilismo.

II Copa Porta-Cœli

La Comisión organizadora de esta prueba labora con verdadero entusiasmo y sus trabajos van dando halagüeños resultados que hacen presumir un gran éxito.

La Comisión ha vistado a las autoridades para darles cuenta de su nombramiento de miembros del Comité de Honor y recabar su cooperación, tan necesaria en esta índole de manifestaciones.

Los visitantes fueron muy bien recibidos, saliendo sumamente satisfechos de las atenciones de que fueron objeto y del apoyo moral y

JORNADA DE LOS RECORDS

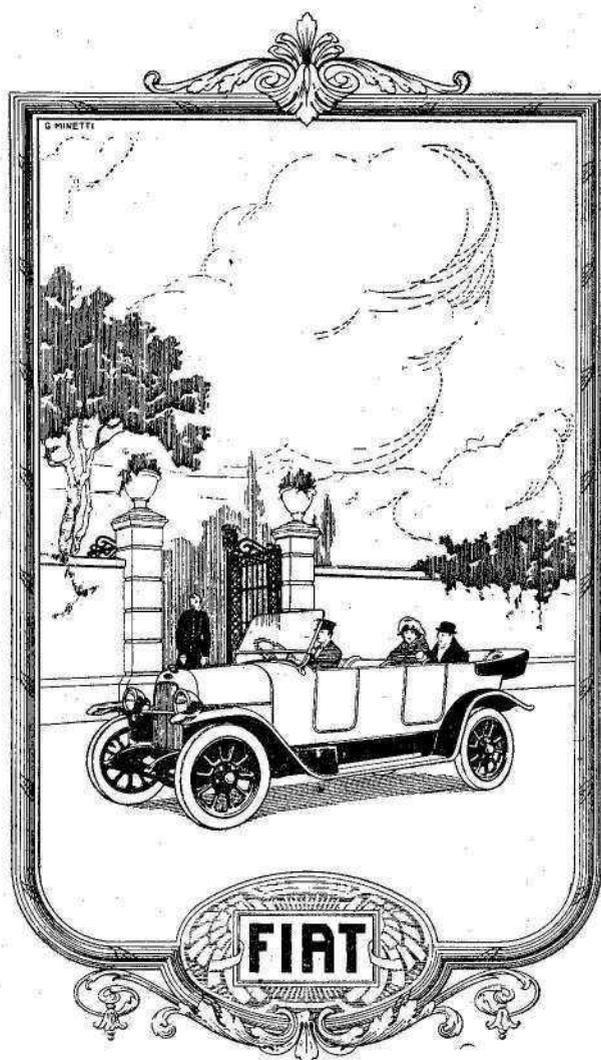
Bosque de Bolonia : Categoría de 750 c. c.

Cycle-cars monoplazas: **1.º Senechal**
a 116 Km. por hora

Cycle-cars dos plazas: **1.º Senechal**
batiendo el record, que establece a 114,500 km. por hora
sobre

SENECHAL

Agente general para España: **JOAQUÍN PALAZÓN**
Paseo de Colón, 19 **BARCELONA**



Modelo 501 **10-15 HP.** 4 cilindros 65 X 119 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

Mallorca, 277

Barcelona

material que las autoridades les ofrecieron.

Se están llevando a cabo en la carretera grandes reparaciones y comenzado a fijar los detalles de la organización técnica de la prueba.

Han ofrecido valiosos premios los señores Gargallo, Ballester, Cubells, Cuñat, Marzal, Guerrero, Barón de Casa-Soler y se espera que ofrezcan los suyos otras personalidades.

Se han abierto ya las inscripciones e inmediatamente han comenzado a llegar importantes solicitudes.

Categoría libre: *Abadal-Buick, Studebaker.*

Turismo: *Abadal-Buick, Studebaker.*

Motos: El equipo de *Harley-Davidson*, compuesto por Naurer, Mateos y Alejandro Pizcueta.

La noticias que anteceden no pueden ser más satisfactorias, por lo que la II Copa Porta-Cœli va a tener la importancia de un gran acontecimiento automovilista, según las impresiones recogidas.

Prueba de regularidad

El Real Moto Club de Cataluña se muestra verdaderamente incansable. No están aún apagados los ecos sonoros de su Trofeo y de su Campeonato que ya tiene preparada su prueba de regularidad para el domingo 26 del actual.

El itinerario es el siguiente: Mañana: Barcelona, Arenys, San Celoni, Breda, San Hilario,

Vich, Centellas, Figaró. Tarde: La Garriga, Granollers, Barcelona.

La velocidad media deberá ser la de 30 kilómetros hora.

El plazo de inscripción se cerrará mañana y hasta el día 21 con derechos dobles.

NOTAS BREVES

EL GRAN PRE- Se ha publicado el reglamento de la carrera Gran Premio de Bélgica.

Comprende tres categorías: 1.^a, cilindrada 1,500 litros, peso 750 kilos; 2.^a, cilindrada dos litros, peso 1.000 kilos; 3.^a, cilindrada tres litros, peso 1,300 kilos.

Habrà una clasificación individual y una general por equipos de tres coches de la misma marca.

EL GRAN PREMIO Se considera más que DE INDIANAPOLIS probable que en la carrera Gran Premio de Indianápolis del año próximo participen los *Rolland Pilain, Bugatti, Fiat, Sunbeam* y, probablemente, *Mercedes* y *Benz*.

De los americanos se considera seguro a *Packard* y *Duesenberg*.

El lote americano no será muy numeroso, tratándose de poner en línea coches de dos litros.

DE FACIL MANIPULACION

Y DE SEGUROS RESULTADOS

SCHULPIG-22-

Bayer Film-Pack 8-125

BAYER

PELICULA-FILM-PACK

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

NUEVAS VICTORIAS DE
PEUGEOT

Circuito des Routes Pavées (377 km.)

1.º ex-equo: A. Boillot y Cabailot - **3.º** Bécquet
sobre el nuevo 18 H-P. **PEUGEOT** sin válvulas
Vuelta más rápida: A. Boillot, a 74 km. a la hora

Concurso del litro de esencia Categoría de autociclos de 750 c. c.

1.º Gremillon. Distancia recorrida: 32,507 km. - **2.º** Laville.
Id. id.: 31,782 km. - **3.º** Dr. Collien. Id. id.: 25,263 km.

Todos con quadrillete **PEUGEOT**

Circuito de Champagne

1.º Jacquinot. - **2.º** Moulet
sobre bicicleta **PEUGEOT**

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

LA COPA La Copa Florio, la gran prueba FLORIO del Automóvil Club de Sicilia, que se disputará mañana, ha reunido las siguientes inscripciones:

1. *Nazzaro I*, Nazzaro.
2. *Nazzaro II*, Masetti.
3. *O. M. I.*, Minoia.
4. *Peugeot I*, A. Ballot.
5. *Peugeot II*, Bequet.
6. *Sunbeam I*, Chassagne.
7. *Sunbeam II*, Seegrave.
8. *Talbot I*, Lee Guinness.
9. *Talbot II*, X. X.
10. *Diatto I*, Meregalli.
11. *Diatto II*, X. X.
12. *Diatto III*, X. X.
13. *Nazzaro III*, X. X.
14. *Hispano-Suiza*, Musurus.
15. *Hispano Suiza*, Boyriven.
16. *Aston Martin I*, Zborowsky.
17. *Aston Martin II*, Hawkes.
18. *O. M. II*, López.

EL SALON DE PARIS DE 1923 Es cuestión decidida, aun que no resuelta, que el año próximo volverá París a tener su Salón del Automóvil, pero en un solo edificio, el Grand Palais, sin anexos, restringiendo la admisión de expositores, que sólo podrán presentar coches, cochecitos y ciclos y accesorios, debiendo pertenecer todos ellos a Cámaras Sindicales reconocidas por los organizadores.

Anuncie Vd. en STADIUM

LOS CAMPEONAS- La U. M. de Francia TOS DE FRANCIA ha reconocido los siguientes Campeonatos:

Turismo.—Motos 250 c. c.: Viernisse, *Ivel's*. Motos 350 c. c.: Pierre, *D. F. R.* Motos 500 c. c.: Zind, *Motosacoche*. Motos 750 c. c.: Hebert, *Benjamin*.

Autociclos 1.100 c. c.: Morel, *Amilcar*, y Bueno, *Salmson*.

Side-cars 350 c. c.: Dubost, *D. F. R.* Side-cars 1.000 c. c.: Vulliamy, *Harley-Davidson*.

EL SALON AUTOMOVIL DE LONDRES Los Salones de Londres (Olympia y White City) han constituido un éxito idéntico al de París.

A estos Salones han concurrido 93 marcas inglesas, 34 francesas (entre ellas la *Hispano-Suiza*), 20 americanas, 6 italianas y 3 belgas.

Entre las marcas inglesas se destacan *Rolls Royce, Daimler, Lanchester, Napier* y *Sunbeam*.

Se observan absolutamente idénticas características que en París. Abundancia de coches ligeros. Como novedades, aparte las señaladas en nuestras crónicas de París, cabe indicar las que ofrece el *Lanchester*, el alumbrado eléctrico *Bosch*, la nueva máquina *Anderson*, etc.

La concurrencia, siempre numerosa y por de contado distinguida.

La HISPANO-SUIZA

después de haber batido con **SADI-LECOINTE** el

RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD

y con **LASNE** conquistado la **COPA DEUTSCH** en el aeródromo de Villesauvage,

ha conseguido con **DUBONNET**, en el

GRAN PREMIO DE OTOÑO

corrido en Monza, el Primer lugar de la clasificación general a la velocidad media de 131,180 kms. hora, derrotando en su propio país a renombradas marcas italianas y a otras de diferentes naciones

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

Gran Premio de Boulogne

Nuevo Triunfo del
Pneu MOTO

HUTCHINSON



Cycle-cars 750 c. c.

1.º Senechal (SENECHAL) a más de 80 k. media a la hora

Cycle-cars 1.100 c. c.

1.º Devaux (SALMSON) a más de 91 k. media a la hora

2.º Casse (SALMSON) >> 85 >>>>

Copa PICKETT

equipo SALMSON

Record de vuelta más rápida: Bueno (SALMSON), 101,100 k. por hora

Campeonato del Real Moto Club de Cataluña

1 de noviembre de 1922

Triunfos de la INDIAN

Side-cars de 1.000 c. c.

1.º Pedro Pi 2.º P. de Satrústegui

Side-cars de 600 c. c.

1.º Antonio Alá

Motos de 750 c. c.

1.º Pedro Prats 2.º Pundsack

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA

Paz, 33

NEUMATICOS DUNLOP

Trofeo Armangué

PRIMERO
SEGUNDO
TERCERO
CUARTO
QUINTO

Peña Rhin

PRIMERO
CUARTO
QUINTO

Estos PREMIOS han sido ganados por coches equipados con

DUNLOP-CORD

UNA PRUEBA MÁS DE SU CALIDAD

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP, S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18



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"