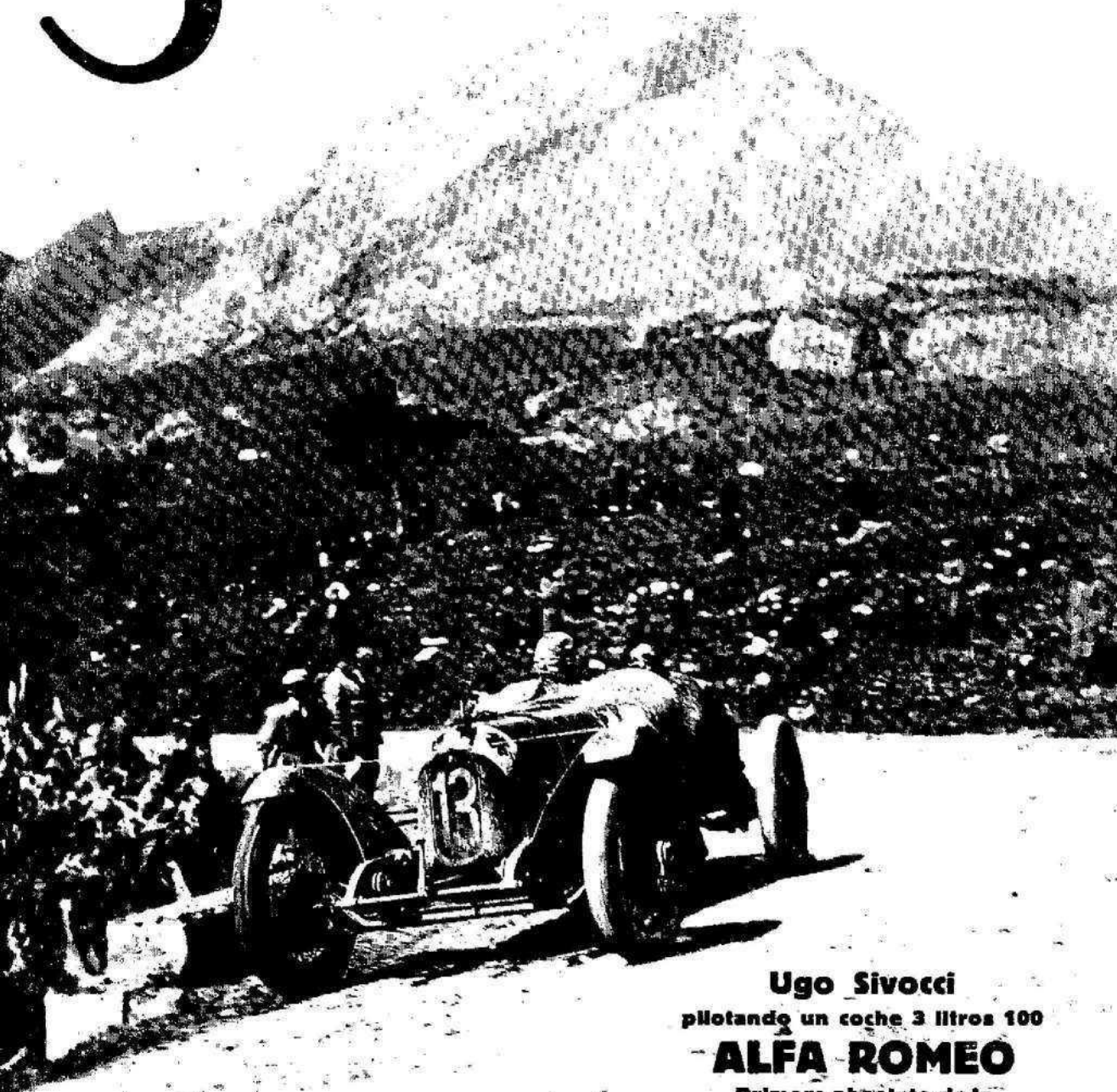


Stadium

Revista Ilustrada



Ugo Sivocci

pilotando un coche 3 litros 100

ALFA ROMEO

Primero absoluto de la

TARGA FLORIO

(Sicilia - 432 kms. : 6.000 virajes)

Foto Rol

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

El jugo de uva sin fermentar (sin alcohol)

MOSTELLE

es el complemento del Sport

ALIMENTA. REFRESCA Y TONIFICA

Es la bebida ideal de los deportistas

RAFAEL ESCOFET / TARRAGONA

En la Prueba de Regularidad
Barcelona - Zaragoza - Barcelona

Los AUTOCICLOS
Loryc-Salmson-Senechal
premiados con Medalla de Oro
LA MAS ALTA RECOMPENSA

iban equipados con

Neumáticos Hutchinson

Stadium

Revista Ilustrada
MOTOCICLISTISMO

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

ECOS

TAL vez porque hemos hablado en sentido *lastimero* de las funciones de toros, ha existido mal humor por parte de antiguo subscriptor y al parecer distinguido sportsman, que nos ha anunciado su baja en la lista de subscriptores en cuanto fina el plazo de la renovación, con la que en repetidas ocasiones nos honrara.

Es lástima que una arraigada política nuestra le haya movido a «abandonarnos», con dejos de altanería y faltas de ortografía.

Lamentamos el vacío que ocasiona en nuestros cajetines, y como aun existe providencia, con las altas que sucedieron en aquel mismo día llegaron tres, una de San Vicente del Raspeig (Alicante) y otras dos de Quito (Ecuador), en donde, por lo visto, los toros no hacen pupa.

EN Sierra Nevada (EE. UU.), según vemos en el último número recibido de nuestro ilustrado colega *Ibérica*, de Tortosa, existe un árbol de la especie *Sequidia gigante*, que cuenta 4.000 años de edad y mide 10 metros de base por 84 de altura. Su germinación se supone debía coincidir con el nacimiento del patriarca Abraham, y al arribar Colón a América contaba ya 3.370 años.

Es un record de longevidad.

Ahora, uno de... sepultado.

En Lougсор, excavando en la tumba de Faraón, Tuk Auk Donen se ha encontrado una rueda, si no de automóvil, rueda al fin, de un vehículo.

Hay que confesar qué raras costumbres se observaban 3.000 años antes de nacer Jesucristo.

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para
Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
 NOVEDADES DE PARÍS

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

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JUPITER



Inalterable a todas las temperaturas
 SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
 Paseo San Juan. Nº 2 Pral

Ernest Witty & Co.

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

Artículos para todos los Sports



Las pelotas para tennis HARD COURT SLAZENGERS son indudablemente las mejores

AUTOMÓVILES FIAT

SOCIEDAD ANÓNIMA - TORINO

Torpedo 10-15 HP.

Modelo 501

**Completamente equipado, ruedas de
acero desmontables, instalación
eléctrica para alumbrado
y puesta en marcha**

Pesetas 10.750

FRANCO BARCELONA

Agencia exclusiva

Sociedad General de Automóviles

Mallorca, 277 : Teléf. 285-G : BARCELONA

Por muy ferviente partidario que se sea del automóvil, no creemos a nadie capaz de hacerse enterrar junto a las ruedas de su coche.

UN señor, al parecer extranjero, sube a uno de los vagones del expreso de Madrid.

Recorre varios departamentos, mira, inquiere, busca...

De pronto vuelve sus pasos hacia el nuestro.

Pide permiso para instalarse. Acomoda su equipaje. Se acomoda a su vez. Preguntada para qué sirven en este país estos números que están fijados en cada una de estas butacas.

Nadie acierta con la contestación... que todos podemos dar, porque sabemos para lo que debieran servir, pero que no sirven, en España, absolutamente para nada.

Y buenas pesetas que se podría ganar la Compañía haciéndolos servir y bonísimo espacio de tiempo que nos ahorraríamos los viajeros.

Pero en España somos así: el tiempo no tiene absolutamente ningún valor.

Hay que acudir con dos horas de antici-

pación para escoger buen puesto, cuando con seis minutos habría el necesario para hallar el previamente solicitado.

Lo más chocante es que para tener la butaca hay que madrugar!!

RECIENTEMENTE se ha constituido la Sociedad Hispano Americana de Baseball, bajo la presidencia de don Antonio Carreras, persona entusiasta de este nuevo deporte, que trata de introducir en nuestras costumbres deportivas.

Los primeros pasos son altamente satisfactorios. Se han formado una porción de noveñas y por los entusiasmos despertados creemos que por fin el «beisbol» se introducirá entre nosotros.

Lo celebraríamos infinito.

El *Imparcial*, como término a los dimes y diretes cruzados entre el importante colega y nosotros, dice en uno de sus últimos números llegado a nuestras manos:

«La revista catalana STADIUM reconoce que *El Imparcial* pone siempre un granito de arena en materia de deportes, y está de acuerdo en que en la pasada Exposición de

Pneu - Klein

Tipo R S 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



LAS MAGNETOS Y BUJÍAS BOSCH

conquistan un nuevo y completo
triunfo en la gran prueba italiana

TARGA FLORIO

celebrada en el circuito de Madonia,
en Sicilia, el 15 de abril,
clasificándose:

- 1.º Sivocci, sobre *Alfa Romeo*
- 2.º Ascari, » » »
- 3.º Minoia, » *Steyr*
- 4.º Masetti, » *Alfa Romeo*
- 5.º Becchi, » *Nazzaro*

Todos con Magnetos y Bujías

BOSCH

De 17 coches salidos, 14 llevaban

Encendido y Bujías

BOSCH

Representantes exclusivos
para España:

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA: Aragón, 254

MADRID: Génova, 3

automóviles de Barcelona, no lo hicimos mal del todo.

Mucho nos satisface que el colega nos haga esa justicia, «franca, explícita, noble, galantemente», como él dice. Nosotros sentimos una gran simpatía por STADIUM, uno de los pocos periódicos que se titulan deportivos y que demuestran serlo, ocupándose de cosas que no sean «foot-ball.»

Conformes y agradecidos.

❖

EL concejal señor Bremón, del Ayuntamiento de Barcelona, ha propuesto al Consistorio la formación de una Ponencia de Cultura Física y Deportes. Nosotros, que militamos desde tantos años en favor de estas cosas, vemos con satisfacción la moción del concejal defensor de los deportes, pero como nos tememos suceda algo parecido a aquella Comisión de Aviación que lleva varios años constituida y todavía nada se ha visto en pro de la navegación aérea, sólo nos entusiasmaríamos si todos los concejales que sienten simpatías por el deporte decidieran, solamente, sin necesidad de comisiones ni ponencias: no cobrar impuesto alguno sobre espectáculos deportivos, arreglar las calles que conduzcan a los principales campos de sport,

convertir en verdadera subvención digna del deporte y de la cultura física, aquella media docena de pesetas que anualmente concede el Ayuntamiento y suprimir los impuestos, aumentados el pasado año, sobre los establecimientos de baños y duchas, que se han visto obligados a subir las tarifas, haciendo imposible puedan la mayoría de jóvenes deportistas de clase humilde cuidar su cuerpo, como es cosa natural en los países donde tomar un baño no es considerado artículo de lujo como en nuestra Barcelona.

Si el señor Bremón consigue estas cosas, habrá merecido bien del deporte y efectuado el primer paso para que el Ayuntamiento vaya acercándose a nuestra causa. Nada de querer entrar de lleno: hágase la evolución paso a paso, acordándonos de lo que le ha sucedido a la aviación.

❖

EN todas partes cuecen...

Hace pocos días, en Carcasona, un match de rugby entre dos equipos de la propia nación, acabó a linternazos. Y lo que es más grave es que una de las víctimas fué el árbitro, un popular aviador que, sin duda, no se imaginó que también en el suelo hay peligros como en el aire.

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

Mientras se instala en la Plaza de Cataluña
de Barcelona

un

Cable telefónico

PIRELLI



cruzan veloces los Autobuses de Barcelona
sobre

MACIZOS PIRELLI

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

SOLER Y APARICIO

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

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

La prensa francesa arremete contra el público, acusando a los «carcassonnais» de «chauvinistas» y califica de antideportivismo la actitud de un público que maltrata a un árbitro.

Verdaderamente, puede servir de poderoso ejemplo el caso de Carcassonne a los que lastimosamente creen que sólo en España el público es intemperante en materia de futbol y ven con los partidos futbolísticos una inminente agravación en sentido popular.

Si Francia, que no ha presenciado domingo tras domingo, el alevoso y repugnante espectáculo de los toros, donde se asesina al toro, al caballo, al hombre y a la moral, tiene momentos de chauvinismo, chauvinismo explicable, que trae aparejado el amor al club propio, ¿qué tiene de extraño que en España, donde el sentido popu-

Anuncie Vd. en STADIUM

lar lo han malbaratado toreros, políticos e ídolos sociales, el pueblo halle en un partido de futbol, medio de dar expansión a sus ideales, concentrados, por un momento, en el futbol?

Claro está que nosotros estimamos punible, aquí como allí, toda intemperancia popular y a suprimirla han de tender nuestros esfuerzos sinceramente generosos; pero hacemos patente el caso de Carcassonne, para que los eternos detractores del futbol se enteren de que en todas partes cuecen habas y que lo menos que podemos pedir al pueblo español, es que dé fe de vida.

Aun cuando sólo sea durante la hora y media que dura un partido de futbol.

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

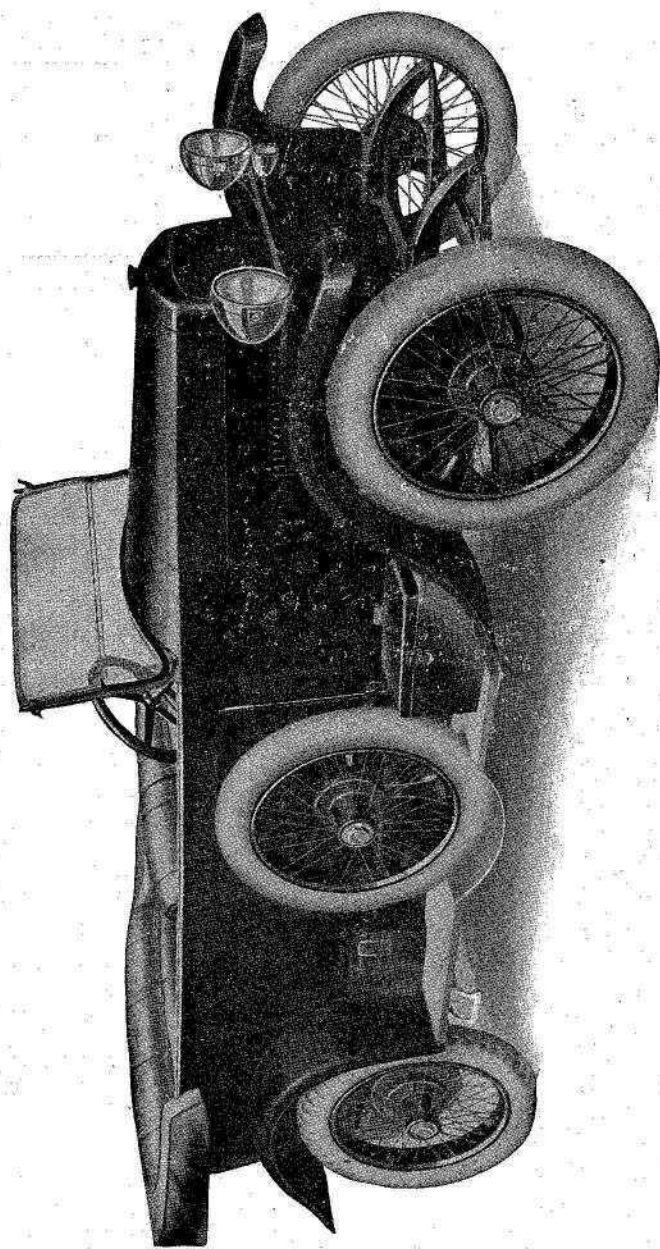
Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



Año XIII - Núm. 390 - 1 Mayo 1923

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 substituídas, 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.

EL MITIN DE MÓNACO

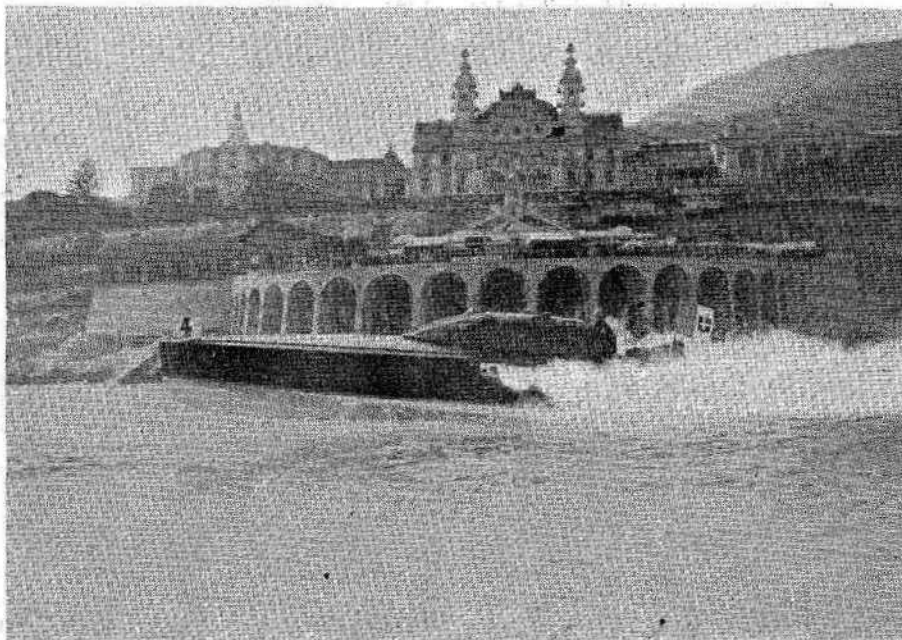


Foto Rol

Cantieri Bagliato, ganador del Gran Premio del Sporting Club, durante la prueba que se está celebrando en la pintoresca costa de Mónaco

De la gran prueba Targa Florio

UN sol maravilloso saluda la salida de los corredores en la XIV Targa Florio, corrida en la altiplanicie Madonie y con la que se inician en Italia, este año, los concursos internacionales de automóviles.

La carrera resultó interesantísima, emocionante, dramática, al decir de algunos cronistas italianos que la han presenciado.

Cuatro vueltas al circuito, en un total de 432 kilómetros, constituyen la prueba, que es presenciada por un gentío grande, situado en las tribunas y en las colinas que bordean el circuito.

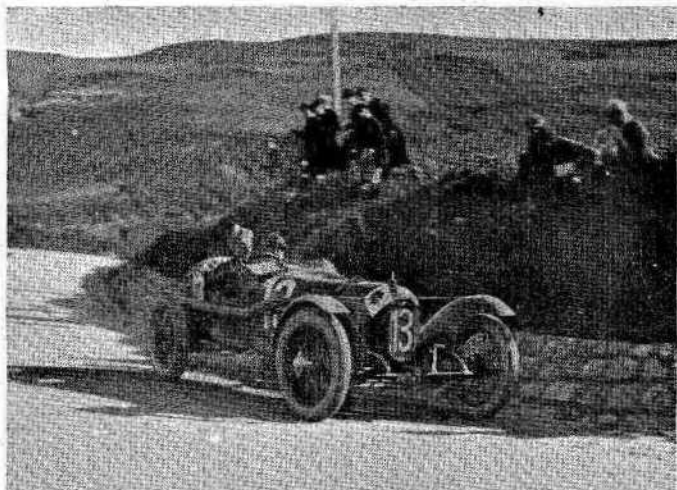
Cuatro coches toman parte en la categoría de 1.500 c. c.; siete concurren en la de 3.000, y seis (dos *Alfa Romeo*, dos *Steyr*, un *Peugeot* y un *Nazzaro*) en la categoría de 4.500.

En la primera vuelta se cree que los coches austriacos van a alcanzar una aplastante victoria, pues Minoia, el milanés, corredor de un coche de Viena, hace la vuelta en 1 h. 53 m. 30 s., en tanto que Becchi, con su *Nazzaro*, emplea 2 h. 38 s., y Sivocci, corredor de uno de los *Alfa Romeo*, ha tardado 2 h. 48 m. 35 s.

La emoción en la segunda vuelta es enorme.

Sivocci ha corrido de una manera brillantísima, incómprensible, empleando un tiempo maravilloso, pues las dos vueltas le marcan 3 h. 40 m. 23 s., al paso que Minoia ha empleado también 3 h. 40 m. 3 s.

Becchi ha quedado un poco atrás y, en cambio, se ha adelantado algo Massetti, que



Ascari corriendo el *Alfa Romeo* con que alcanzó el segundo lugar de la clasificación (ruedas Rudge-Whitworth y Pirelli Cord)

también corre un *Alfa Romeo*. Boillot, que con su *Peugeot* estaba haciendo un brillante recorrido, tiene que abandonar la carrera al comenzar la tercera vuelta.

En la tercera vuelta abandona la carrera Rutzel, de la marca *Steyr*, y la lucha queda reducida a Sivocci, Ascari, Massetti y Minoia, o sean los corredores de la *Alfa Romeo* y del *Steyr*.

Finalmente, entre una ovación enorme, llega frente a las tribunas Sivocci, el vencedor, que ha cubierto la carrera en 7 h. 18 m. $\frac{1}{5}$, con un promedio de 59,178 kilómetros por hora.

En la tercera categoría se ha visto palpablemente la superioridad de la marca *Fiat*, que empleó 8 h. 51 m. 54 s.

En la segunda, el *Alfa Romeo* y el *Steyr* se clasificaron en primero y segundo lugar, respectivamente, logrando el tercero otro coche de la *Alfa Romeo*.

Y en la primera Sivocci, magistralmente, ha alcanzado una gran victoria, sobre su coche *Alfa Romeo*, quedando en segundo lugar Becchi, con su *Nazzaro*.

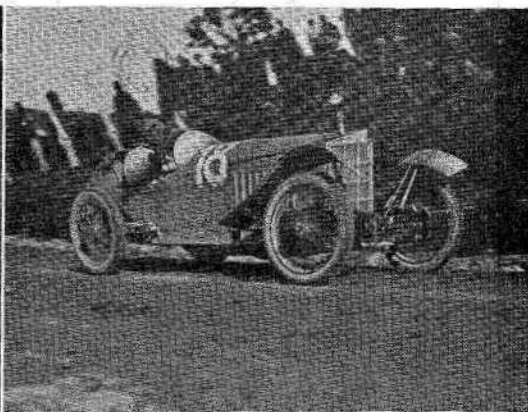
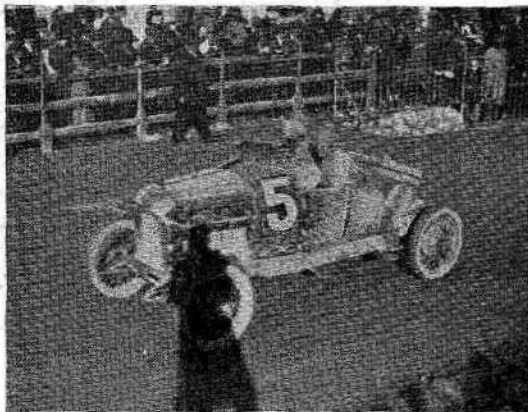
La lucha fué, según los cronistas italianos que presenciaron la prueba, de una belleza extraordinaria, pues el duelo que se inició desde el primer instante de la carrera se mantuvo intenso, emocionante, durante el curso de toda ella.

Principalmente la contienda entre los equipos italiano y austriaco, o sea entre los coches *Alfa Romeo* y *Steyr*, a la que se agregó, durante más de dos vueltas, el *Peugeot* que tomaba parte en la carrera, puede considerarse como una de las más interesantes y emocionantes que jamás se hayan presenciado en cualquier circuito.



Sivocci en plena velocidad sobre el *Alfa Romeo*, ganador de la Targa Florio (ruedas Rudge-Whitworth y Pirelli Cord)

Fotos Rol



El Fiat de Doseta se adjudica la pequeña categoría reservada a los 1.500 c. c. — Minoia fué durante gran parte de la prueba un peligro para el team italiano.

En la tercera vuelta la emoción subió al colmo, pues entre Sivocci y Minoia no median más que 26 segundos de diferencia, en tanto que Ascari, también con *Alfa Romeo*, tiene 11 segundos de diferencia sobre sus contrincantes y Masetti, en un postrer gran esfuerzo, se lanza a fondo a dos minutos del equipo de vanguardia.

Hasta el último instante la victoria aparece incierta.

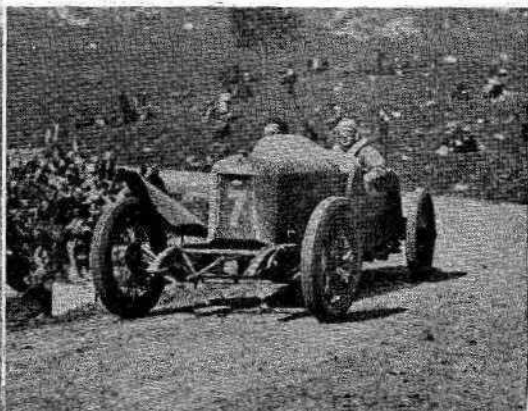
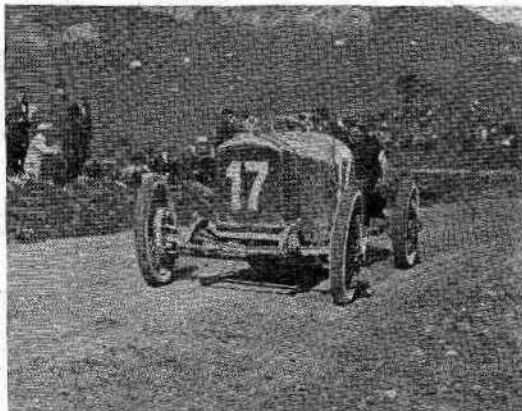
Sivocci, sobre su máquina, gana finalmente y señala con su triunfo un verdadero record, ya que el camino, cubierto en parte de barro suave y resbaladizo y en parte de un barro durísimo, dificultaba enormemente la gran carrera.

La carrera ofrecía las mayores dificultades; es la más dura de cuantas se verifican en el mundo entero, dada la serie infinita de difíciles virajes que hay que salvar a cada instante, las numerosas pendientes y desniveles del terreno, que varía de 40 a muy cerca de los 1.000 metros. Item más: el terreno, bastante húmedo por efecto de pasadas y pertinaces lluvias, con mucho barro, aun cuando el día de

la carrera el sol lució de un modo espléndido.

Es tanto más aplastante el triunfo alcanzado por los coches *Alfa Romeo* en esta ocasión, cuanto que conviene advertir que los participantes en esta difícilísima prueba eran tipo exclusivamente de sport y de serie, de tres litros de cilindrada (75 x 110). Para poder entrar en la categoría de cuatro litros tuvieron que aumentar la cilindrada (76 x 110) o sea alcanzar los 3 litros 100, y de este modo, luchando con mil y pico de dificultades que existen por vencer en el largo, accidentado y difícil trayecto, vencen en toda la línea, copando el primero, segundo y cuarto puesto, demostrando plenamente que no fué casualidad, sino que ha sido pleno, absoluto, definitivo, el triunfo alcanzado en esta ocasión por los *Alfa Romeo*.

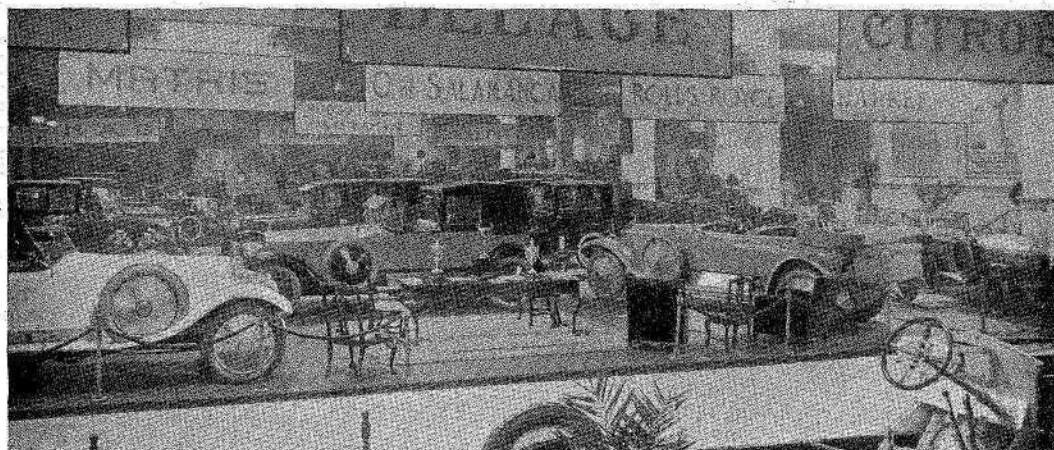
Cabe por ello que felicitemos entusiastamente, de todas veras, al representante de esta marca, que tan bello camino se ha abierto en el mercado español, nuestro excelente amigo don R. Andrés G. y Fabiá, al que auguramos el mejor éxito en la empresa que lleva acometida y que empieza con tan excelentes auspicios.



Boillot, con su Peugeot, no pudo repetir su victoria de la Copo Florio debido a un accidente ajeno a la calidad del coche. — Diatto presentó un coche pilotado por un amateur, que consiguió clasificarse en buen lugar de su categoría.

Fotos Rol

LA FERIA AUTOMOVIL DE MADRID



Aspecto general de la Feria

INAUGURADA por el Alcalde de Madrid, acompañado por el subsecretario de Fomento, se celebra actualmente en aquella capital la Feria de Automóviles en el Palacio del Hielo.

La Feria, instalada en las galerías y segundo piso del edificio, tiene muy bello aspecto si tenemos en cuenta el local de que se ha dispuesto, poco a propósito en cuanto se refiere a visualidad, dada su escasa altura de techo. Los expositores han tenido mucho gusto en la disposición de sus instalaciones, viéndose entre los hermosos chassis y coches completos expuestos, preciosos muebles y tapices, a los que falta, empero, aquella cantidad enorme de flores tan característica de los Salones automóviles barceloneses.

Dando vueltas por los stands y saludando caras conocidas, fuimos examinando todo cuanto la Feria reúne, de lo que recordamos, a grandes rasgos, naturalmente—ya que no es nuestra intención dar una descripción técnica—la *Hispano-Suiza*, que ocupa uno de los sitios de honor y apareciendo en frente la marca de gran fama americana *Packard*.

Excelentemente dispuestos en el salón prin-

cipal están los stands del *Rolls Royce*, de *Alfa Romeo* (siendo felicitados sus propietarios por el gran triunfo alcanzado en los pasados días en Sicilia), de *Berliet*, *Citroën* (con su chenilles tipo travesía del Sahara), *Chevrolet* (en donde hemos podido admirar los nuevos modelos), *Essex*, *Hudson*, *Moon*, *Peugeot*, *Salmson*, *Studebaker*, que son seguramente los más visitados por una concurrencia que, sobre todo en las últimas horas de la tarde, pulula por los salones.

En materia de accesorios, la Feria madrileña ha constituido un buen éxito.

El público se detiene ante los stands, contemplando la variedad de mercancías útiles al automovilista.

Hemos sido cariñosamente acogidos en los stands del carburador *Irz*, en el de *Zenith*, *Corominas*, con sus múltiples radiadores, que de tanta fama gozan; *Pujol Xicoy*, que exhibe las ruedas *Rudge Whitworth*, los relojes *O. S.* y los carburadores *Claudel*; *Paco Quintana*, el rey de los amortiguadores; *Scintilla*, con sus célebres magnetos; *Comabella*; *Tarrida*, con sus faros; *Xaudaró*, con los magnetos *Bosch*, de fama mundial.

En materia de neumáticos figuran en primera línea *Bergougnan*, *Goodrich*, *Continental*, al lado de otros de nombres bien reputados en el mercado.

Bicicletas y motos están bien representadas, siendo de lo más bello unos modelos *Triumph* como motos medianas y una bicicleta a motor *La Française*, preciosa pieza de mecánica, delante de la cual se detienen los aficionados que siguen con interés cuanto allende el Pirineo pasa respecto a esta nueva rama de la locomoción automóvil.

En fin, en los salones de la Feria Automóvil de Madrid se encuentran concentrados coches y accesorios en cantidad grande y en calidad superior, viéndose allí algunos de los



El Comité y las autoridades en la inauguración de la Feria Fotos González Ragel

últimos adelantos y perfeccionamientos que las casas constructoras del automóvil, la motocicleta y el autociclo han introducido en sus espléndidas manufacturas.

Reciban los organizadores de esta Feria nuestra felicitación cordial.

La visita del Rey

El domingo, día 22, por la mañana, sin casi previo anuncio, se presentó S. M. el Rey en el Salón del Automóvil.

Fué recibido y acompañado en la visita por el presidente del Comité, don Carlos de Salamanca, por los individuos pertenecientes al mismo, los señores García Rivero (presidente de la Cámara madrileña), Mauvais, Picard, Roca, el secretario M. d'Aveluy y por los delegados de la Cámara del Automóvil de Barcelona, señores Carreras y Masferrer.

S. M. recorrió todo el espacio destinado en el Palacio del Hielo a Exposición de Automóviles; se detuvo en todos los stands, sin dejar uno, haciendo preguntas a los expositores, inquiriendo las novedades que cada uno presentaba y precios, y dirigiendo palabras de afecto y de felicitación a cada uno de ellos por la excelente presentación de sus stands.

La visita del Monarca a la Feria duró una hora aproximadamente. Imposible nos sería hacer una descripción exacta de la visita, pero sí creemos que todos los expositores, sin ex-

cepción, quedaron altamente satisfechos de la presencia del Rey en sus stands.

Los fotógrafos—provistos de sus trípodes (!)—se despacharon a su gusto y el Monarca estuvo verdaderamente complaciente, dejándose retratar ininidad de veces.

Los delegados de la Cámara de Barcelona hablaron en diversas ocasiones durante el transcurso de la visita con S. M. Inquirió éste noticias de la próxima Exposición del Automóvil de Barcelona, que le fueron dadas ampliamente por los señores Carreras y Masferrer.

Este último, al visitar el Monarca el stand donde está expuesta la gran maqueta del autódromo de Sitges, le dió explicaciones del estado actual, muy avanzado, de las obras y de la fecha probable de la inauguración, como asimismo, del amplio programa que prepara la entidad constructora del mismo.

El Rey se despidió de todos sus acompañantes, expresando la satisfacción que la visita le había producido y preguntando si se repetiría el año próximo, a lo que replicó el Marqués de Salamanca que eso dependía de... otros organismos, organismos constantemente dispuestos, ténganlo presente el Augusto Monarca y los elementos de la Cámara Sindical de Madrid, a laborar siempre, en toda ocasión y momento, por la unión verdad de los industriales y comerciantes en automóviles y por el desarrollo del automovilismo.

M. F. CREUS

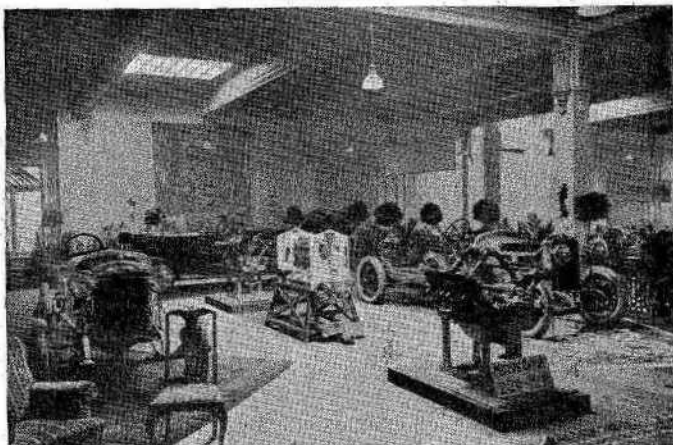
HISPANO-SUIZA

NUESTROS amigos Aritio, Bofill y Lerma nos reciben amablemente en el stand número 1, ocupado majestuosamente por nuestra gran marca nacional *Hispano-Suiza*, única de las españolas que concurre a esta Feria.

Entre los diversos tipos que exhibe y que el público contempla con admiración, figura un coche torpedo 6 cilindros 32 HP., un chasis del mismo modelo y otro de 16 HP.

En lugar preferente del amplísimo stand están colocados un motor de aviación de 300 HP., otro de 220 HP., con cañón, y uno marino 6 cilindros, que constituyen la última palabra en materia de absoluta perfección, que tantos lauros, tanta fama y beneficios ha reportado a nuestra gran marca.

Mañana y tarde el stand de la *Hispano* ha estado ocupado por un público numerosísimo que admira esos magníficos coches, modelo de sencillez y que tan excelentes resultados reportan, como lo demuestra en las rudas competiciones a que se presta la *Hispano*, unas veces por los aires, otras por tierra.



Nuestros amigos, al despedirnos de ellos, se muestran satisfechos del resultado de esta Feria, y cuando abandonamos el stand escuchamos la opinión del público, que es de elogio para la gran marca nacional, reasumida en esta frase:

«¡Es la *Hispano*!», como queriendo decir—y no se engaña—: «Es el todo.»

Que todo es, en efecto, nuestra gran casa constructora, en materia de motores, cuyo renombre, pasando las fronteras, ha puesto a buena altura a la industria española en el mundo entero.

Foto González Ragel

CHEVROLET

El stand n.º 19, adquirido por nuestros excelentes amigos los señores Llusá hermanos, de Barcelona, es uno de nuestros constantes refugios ya que aquí nos acoge siempre la simpatía que nos profesan los señores don Pablo Llorens y don Federico Casanovas.

Los nuevos modelos que exhibe el Auto American Salón del *Chevrolet*, han despertado la atención de los más inteligentes.

Se componen de un hermoso torpeda de línea recta, y radiador más alto que los anteriores modelos, y de una conducción interior, también de línea nueva, muy elegante. Coches ámbos que llaman la atención por su carrocería, la que, en lugar de parecer producto de una fabricación en serie americana, no desdice en nada del más refinado constructor de carrocerías europeo.

El motor de estos coches, ya bien acreditado de muchos años, no sufre variación, salvo un nuevo dispositivo en el mando de válvulas, que lo hace enteramente silencioso. En cambio, el nuevo «chassis» lleva un sinfín de reformas muy interesantes, como nuevo ra-



diador, nuevo diferencial helizoida, nuevos frenos, nueva suspensión, «chassis» algo más largo, nueva instalación eléctrica «Remy», nueva dirección bis sin fin y una serie más de detalles en extremo interesantes.

Los visitantes de esta Exposición, que estuvieron en la celebrada en Barcelona en mayo pasado, recordarán que el coche *Chevrolet* fué, sin duda, uno de los que más llamaron la atención por todos conceptos, sin olvidar su reducido coste de venta y de entretenimiento. Por este motivo le auguramos en Madrid análogo o mayor éxito que entonces.

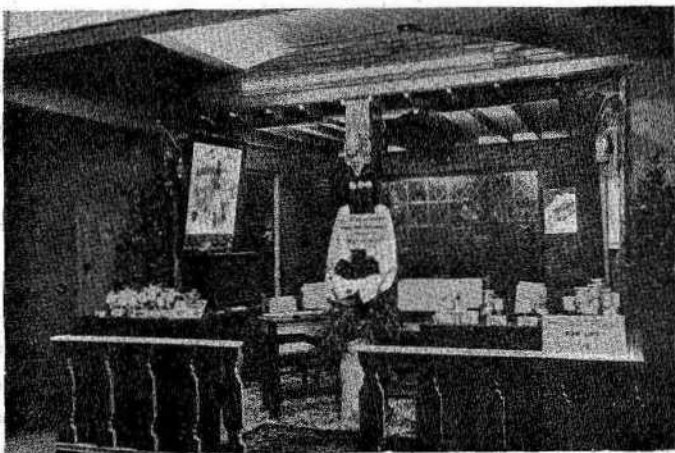
CARBURADOR I.R.Z.

ASIDUOS concurrentes a todas las Exposiciones que se vienen celebrando en España, en todas ellas vemos figurando en el lugar altamente honroso que le corresponde al carburador *Irz*, de fabricación nacional.

En el stand de los *Irz* nos detenemos largo rato conversando con nuestros amigos Rodríguez, Barbotan y Carreño, quienes nos explican que, lejos de dormirse en los laureles que tienen bien legítimamente adquiridos, trabajan siempre y de cada vez con más entusiasmo por el perfeccionamiento de su carburador, patentado en todos los países.

Nos explican—y de ello nos damos perfecta y exacta cuenta—que, merced a la carburación racional por el sistema *Irz*, se obtiene, como está probado, lo mismo en los motores de automóviles que en los de los aeroplanos, a una mayor potencia y más grande velocidad, menor consumo, que es lo que se trataba de demostrar.

Merced al empleo, que se ha generalizado extraordinariamente en España, del carburador *Irz*, se obtiene mayor energía para subir las



cuestas, más vigor en las aceleraciones y menor empleo, lógicamente, del cambio de velocidades.

Estas son sus propiedades, y merced a todo ello, su éxito, que todo el mundo proclama, y así se explica que el stand *Irz* esté lleno de clientes y amigos y de que las felicitaciones lluevan a granel, incluso de S. M. el Rey, sobre estos nuestros distinguidos amigos.

Los carburadores *Irz* que se exhiben son realmente elegantes, sencillos, robustos y *anda más* indeneables, es decir, que presentan garantías sólidas, precisas.

Fotos González Ragel

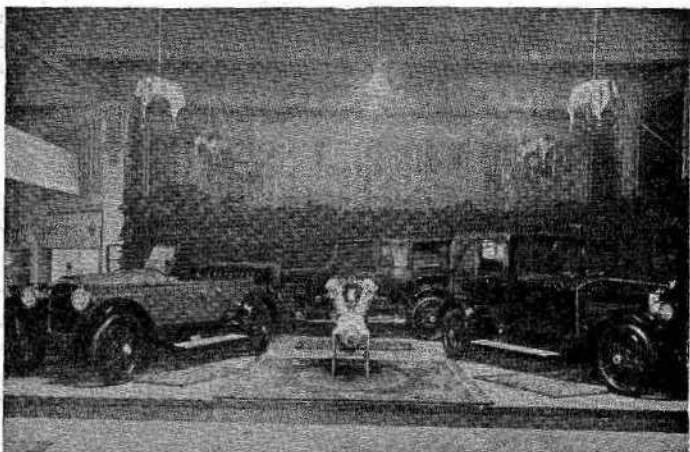
PACKARD

Ocupa Packard en esta feria del Automóvil de Madrid, cuyo éxito es bien notorio, uno de los puestos mejores, frente a la Hispano Suiza.

En él hemos tenido el gusto de saludar a nuestros amigos los señores Carreras (don Luis), Gómez y de la Serna, que constantemente han estado atendiendo al número crecido de visitantes que penetran en el magnífico stand número 2.

Presenta Packard en este salón el nuevo seis cilindros torpedeo de serie, que cada día renueva el cartelito de las ventas efectuadas con el aditamento de los nombres de los compradores efectivos; un cabriolet seis cilindros, carrocería *Graf*, y el famoso 12 cilindros limousine, carrocería *Holbrook*, que son una demostración, la más palpable, del adelanto y de la suprema perfección a que en materia automóvil se ha llegado en América, país que no tiene que envidiar absolutamente nada a ningún otro en esta materia.

Ocupa lugar preferente en el amplio stand el motor *Liberty*, de 500 HP., el primero que



permitió efectuar la travesía del Atlántico, y el público permanece absorto contemplando todas esas maravillas de la fabricación, y de cuando en cuando, Carreras, gozoso y satisfecho, cambia el número de las ventas efectuadas, siendo esta demostración patente de que la concurrencia podrá haber sido numerosa, pero asimismo inteligente.

Packard triunfa una vez más en España, como ha triunfado en dondequiera, por la excelencia, solidez y buen acabado de sus coches y la perfección y buen gusto de sus carrocerías.

COROMINAS

COROMINAS es un asiduo concurrente a todas las Exposiciones, en todas las celebradas en España figura y en todas resplandece la excelente fabricación de sus famosos radiadores para automóvil y para aviación, adoptados por nuestras primeras marcas, tales como *Hispano-Suiza*, *Elizalde*, *España*, *David*, etc., y reconocidos como de resultados los más superiores.

El aspecto que presenta el stand Corominas en esta Feria, es realmente soberbio; en él están expuestos los más variados modelos, entre los que se destacan los contruidos para automóviles en sus amplios talleres de Barcelona (Gran Vía Diagonal, 458, y de Madrid, Monteleón, 28) y los de aviación, todos ellos detenidamente examinados por S. M. el Rey, de cuyos augustos labios volvió a escuchar Corominas las más preciadas felicitaciones. Ello es muy significativo y elocuente, por cuanto la casa Corominas es proveedora de la Casa Real.

Presenta también esta casa en el Salón madrileño, equipos completos para tuberías y depósitos radiadores de aceite.



La labor que realizan los obreros que tiene empleados en sus dos fábricas de Madrid y Barcelona, que pasan de 300, es verdaderamente digna de admiración. Denotan una acertadísima dirección, un acabado método y de ahí el legítimo crédito adquirido por don Ricardo Corominas, una vez más patentizado en esta Feria.

Hasta en la elección de la mecanógrafa el amigo Corominas ha demostrado su peculiar gusto artístico. Es un detalle del stand ciertamente no despreciable y, ciertamente, también, por nadie despreciado.

Fotos González Ragel

CONTINENTAL

LA colosal fama adquirida por esta importantísima marca ya antes de la guerra, ha continuado después en aumento en nuestro país, donde los géneros de las importantes manufacturas alemanas gozan de merecidísima fama por sus magníficos resultados y bella presentación.

En lo que respecta a cubiertas de automóviles, el nuevo tipo *Cord*, de resultados eficacísimos como antideslizante, ha superado en calidad a aquellos *rouge-ferré* y tres nervaduras que en las heroicas épocas de carreras mundiales vencieron en toda Europa, equipando, por su calidad inmejorable, los coches de los más afamados corredores.

Este nuevo tipo *Cord* está, pues, llamado a alcanzar gran preponderancia.

Actualmente, su tipo gigante, de sobria presentación, propio para los modernos autos de línea rápidos y de los cuales había en su stand una bella exhibición, está conquistando el mercado, siendo infinitas las líneas que lo han adoptado, en especial las de la región gallega, donde la falta de comunicaciones ferroviarias

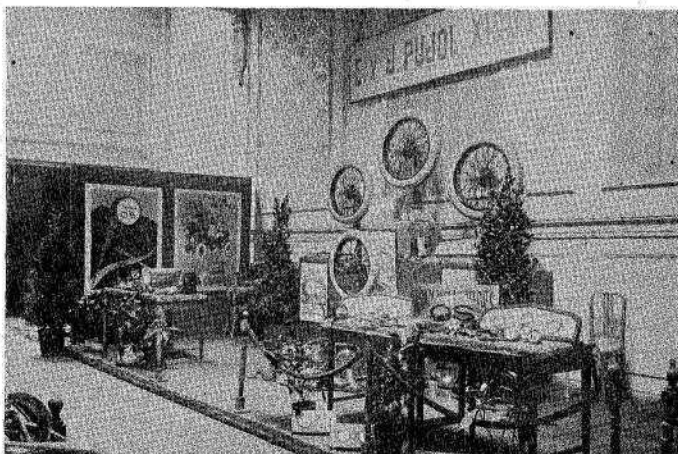


hace que el ómnibus sea empleado por pasaje exigente en cuanto respecta a la comodidad y rapidez. Sus bandajes macizos, que siempre han sido considerados de primera línea, equipan ómnibus y camiones a centenares; prueba de ello, la colección numerosa de cartas que esta marca tiene de clientes suyos, demostrativas de excelentes resultados obtenidos, de entre las cuales una, de la importante empresa La Castellana, de Madrid, dice obtiene kilómetros de 20.000 kilómetros en sus ómnibus, a pesar de trabajar por malas carreteras y casi siempre con exceso de carga.

PUJOL Y XICOY

EN el gran salón anexo al en que están expuestos los automóviles de turismo en esta Feria de Turismo, está excelentemente emplazado el stand de los señores Pujol y Xicoy, en el que se exhiben las famosas ruedas *Rudge Whitworth*, que son—como dice uno de los cicerones madrileños que me acompañan en mi visita al Salón—las que RUEDAN MÁS. No por la mayor dosis de velocidad impresa a los coches a que están adaptadas, sino porque esas ruedas lo están a todos los coches. Presentan nuestros amigos los señores Pujol y Xicoy una rica colección de contadores y relojes *O. S.* y otra no menos importante de carburadores *Claudel*, de resultados los mejores, como es bien sabido.

No es necesario esforzarse mucho para hacer comprender que esta nueva exhibición de ruedas, contadores y carburadores ha valido a los señores Pujol y Xicoy nuevos y positivos éxitos. Su stand ha estado constantemente visitado por una concurrencia selecta y distinguida, incluso S. M. el Rey fijó su atención en



los diferentes artículos expuestos, y las operaciones realizadas por nuestros amigos han superado quizás a sus esperanzas. Ello obedece al legítimo crédito de los artículos que representan dichos señores y a la amabilidad y afecto con que han sido acogidas cuantas personas se interesaron por las ruedas *Rudge*, los carburadores *Claudel* y los relojes *S. O.*, que se han impuesto de una manera absoluta en nuestro mercado.

No omitiremos aquí el dato bien conocido de que en la última Targa Florio, el vencedor corría sobre ruedas *Rudge Whitworth*.

Fotos González Ragel

COMABELLA

UNO de los mayores éxitos de la Exposición lo ha constituido el stand de Comabella, tanto por la suntuosidad artística reflejada en la instalación, cuanto por la variedad de artículos presentados.

Durante la visita de S. M., el señor Comabella tuvo ocasión de patentizar una vez más el éxito alcanzado. S. M., después de minucioso examen ocular, felicitó al señor Comabella y tuvo a bien honrarle con diversos encargos, adquiriendo algunas de las muchas novedades expuestas por tan prestigiosa casa.

Entre los artículos que más llamaron la atención de inteligentes y profanos, descuellan en primer término, por su reconocido mérito, el proyector *Aceto*, de bencina y oxígeno, con alcance hasta más de 1.000 metros, demostrando prácticamente que su manejo es fácil y su consumo escaso.

La batería metálica *S. A. F. T.*, hierro-níquel, es la única verdad, insulfatada e indestructible. No necesita más entretenimiento que la adición periódica de agua destilada. Suprime completamente las constantes reparaciones y se garantiza un tiempo indefinido para la vida del acumulador.

Sus ventajas están perfectamente reconocidas sobre los acumuladores de plomo.

1.º Su construcción de acero que le da una solidez completa.

2.º Montaje de los electrodos en bloque, regido e indeformable con la materia activa, encerrada en bolsas de acero finamente perforadas, evitando toda clase de cortos circuitos.

3.º Su electrolisis alcalina le hace insulfatado, inodora e incorrosible.

4.º No tiene régimen de carga máxima.

5.º Facultad de descargar el acumulador



hasta el agotamiento completo, pudiéndola dejar en reposo para tiempo ilimitado.

6.º El entretenimiento se reduce a la adición periódica de agua destilada, evitando lavados y cambios de electrodos.

7.º La vida de este acumulador es indefinida.

Las ruedas metálicas de radios *Hering*, intercambiables, especiales para *Ford*.

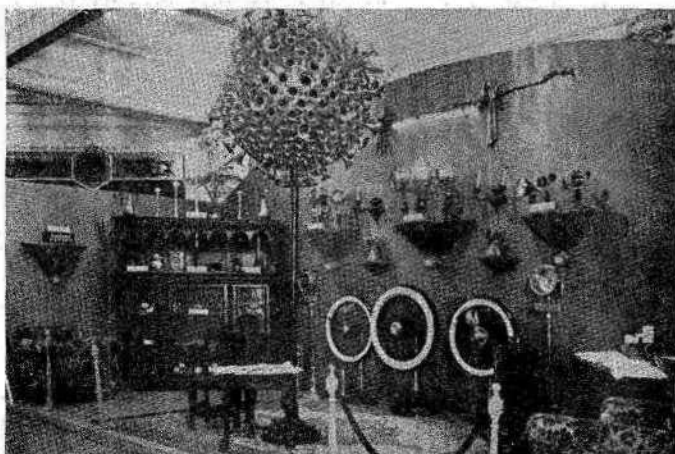
El originalísimo tapa-cubos *Summa*, que a más de resultar elegante, da una gran seguridad a las ruedas metálicas de chapa y que consiste en una chapa de cobre embutido, níquelado, que se sujeta instantáneamente en la rueda sin más preparación que el cambio de los tornillos que lleva la misma por otros especiales que quedan a la vista y aseguran el cierre de las ruedas por quedar a presión por el mismo tapa-cubos, impidiendo el posible aflojamiento de los mismos, constituyendo una seguridad completa en el acoplamiento de la rueda del eje.

Además de esta disposición de seguridad, da el tapa-cubos *Summa* a todo coche que vaya provisto de él, un aspecto lujoso indiscutible, aclarando el centro de la rueda, proporcionándole el aspecto agradable de un buje al que se está acostumbrado.

Cada tapa-cubos se entrega con sus roscas especiales cuidadosamente níqueladas, permitiendo el montaje instantáneo del aparato en la rueda.

Y, por último, fueron también objeto de numerosos elogios el gato *Rak*, a presión de aceite, y los contrafaros *Victoria*, de que hablaremos con más detenimiento en el próximo número, dando a conocer sus múltiples ventajas, ya que su mucha importancia merece lugar a parte.

No hemos de terminar este breve trabajo informativo sin felicitar muy efusivamente al señor Comabella por el triunfo obtenido.



Fotos González Ragel

Los stands de don Carlos de Salamanca

La majestuosidad y exquisito gusto artístico con que está montado el amplio stand, que en el centro del gran Salón del Palacio del Automóvil ocupan los magníficos coches automóviles que en España representa el conocido aristócrata don Carlos de Salamanca, atrae forzosa, imperiosa, indiscutiblemente la atención de los visitantes, que en número considerable visitan a diario esta notable exposición.

Desde el momento en que don Carlos de Salamanca se encargó de la presidencia del Comité organizador de esta Feria—que ha sido una pequeña exposición que muy bien puede equipararse a aquella otra celebrada hace ahora cuatro años, en el Palacio de Bellas Artes de Barcelona—las cosas marcharon en Madrid hacia felicísimos éxitos.

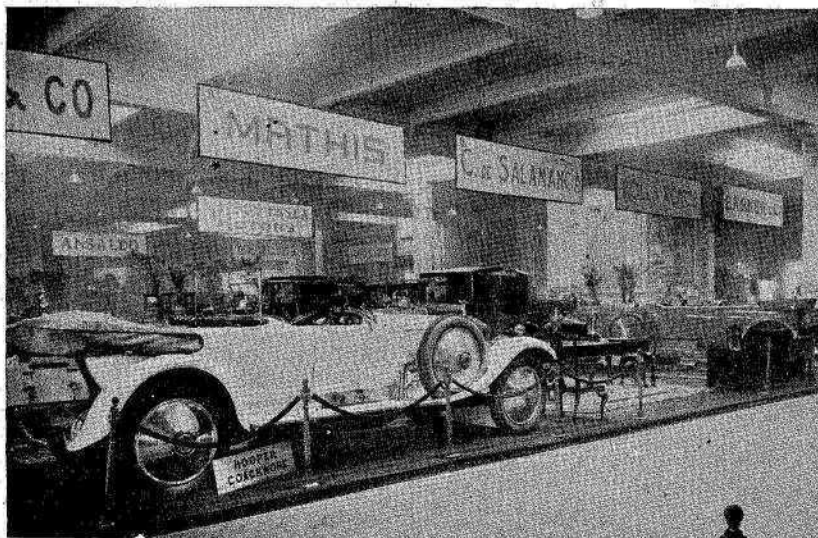
Los *Rolls Royce* ocupan el puesto altamente honorífico que les ha correspondido siempre en las Exposiciones internacionales.

De la suntuosidad de los *Rolls* son idea los tres coches de esta célebre marca expuestos en el stand señalado con el núm. 9: un 40/50 HP. *Rolls Royce*, 6 cilindros, torpedo, con superiorísima carrocería *Barker*, que constituye una nueva maravilla de construcción: un 40/50 HP. *Rolls Royce*, 6 cilindros, torpedo, dotado de una soberbia carrocería *Hooper*, construída, como la anterior, a todo lujo, y, por último, un 40/50 HP. *Rolls Royce*, 6 cilindros, cabriolet Salamanca, carrozado *Barker*, constituye la última palabra en el arte de la carrocería.

El señor Salamanca tenía, además, a disposición de los visitantes de sus stands, de cuantas personas han deseado conocer las indiscutibles ventajas del *Rolls Royce*, un 40/50 HP. y un 20 HP., con las cua-



S. M. el Rey acompañado del presidente de la Cámara, presidente del Comité Ejecutivo de la Feria, se detiene largo rato en el de *Rolls-Royce* y *Mathis*, admirando



Los *Rolls-Royce* fueron, como siempre, admiradísimos por su magnífica construcción y espléndida exposición el activo presidente del Comité Ejecutivo

Salamanca en la Feria Automóvil de Madrid



El Sr. Salamanca, Sr. García Rivero, y el Sr. Salamanca, visitó todos los stands, deteniéndose en las bellezas mecánicas de ambas marcas mundiales

les a diario se han efectuado múltiples pruebas.

Resultado de las visitas y de las pruebas han sido las ventas efectuadas en los pasados días por Salamanca, de diferentes tipos de esos célebres coches y, por de contado, los tres expuestos a que acabamos de aludir.

Al lado del *Rolls*, *The best in the world*, figura espléndidamente el *Rolls Royce* de las *voiturettes*, el cochecito ideal *Mathis*, el vehículo realmente más económico del mercado automóvil, que el amigo Salamanca se está *hinchando*—permítasenos el modismo madrileño—de vender.

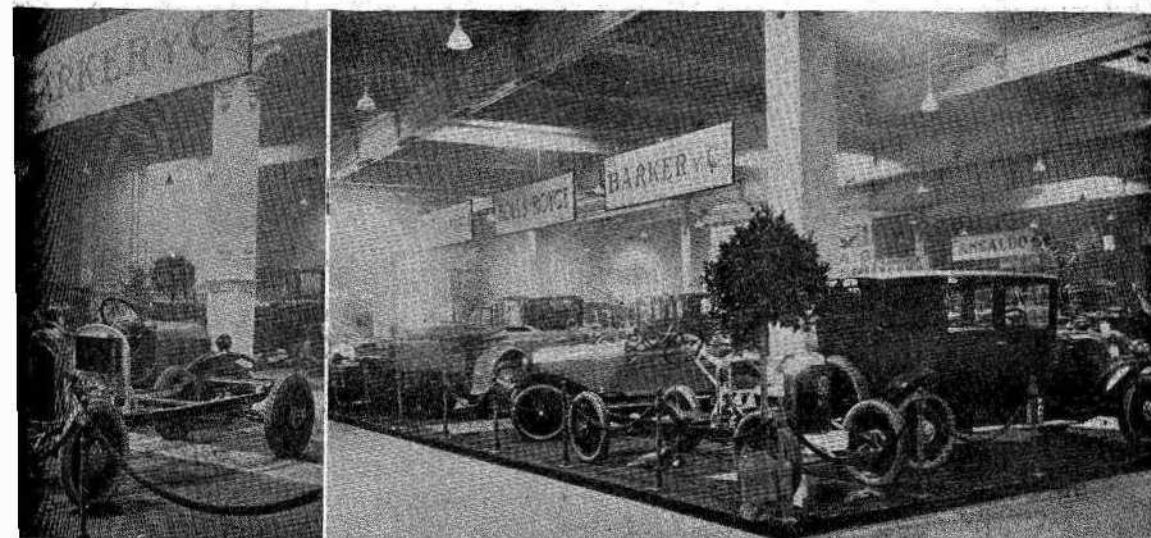
El señor Salamanca, con su amabilidad exquisita, nos ofrece diversos tipos del *Mathis*.

De ese ofrecimiento que el señor Salamanca nos hacía en los primeros días de la Feria, nos consta que se han aprovechado infinidad de visitantes de la feria, porque no en balde se ha dicho que el *Mathis* había sido uno de los preferidos de la Exposición feria.

En otros stands de la planta baja y del Salón anexo al principal, expone don Carlos de Salamanca, accesorios de automóviles y lubricantes que tienen alcanzado en el mercado nacional reputación muy justificada.

Todo influye en que estén siempre completamente llenos los diferentes stands a que acabamos de aludir.

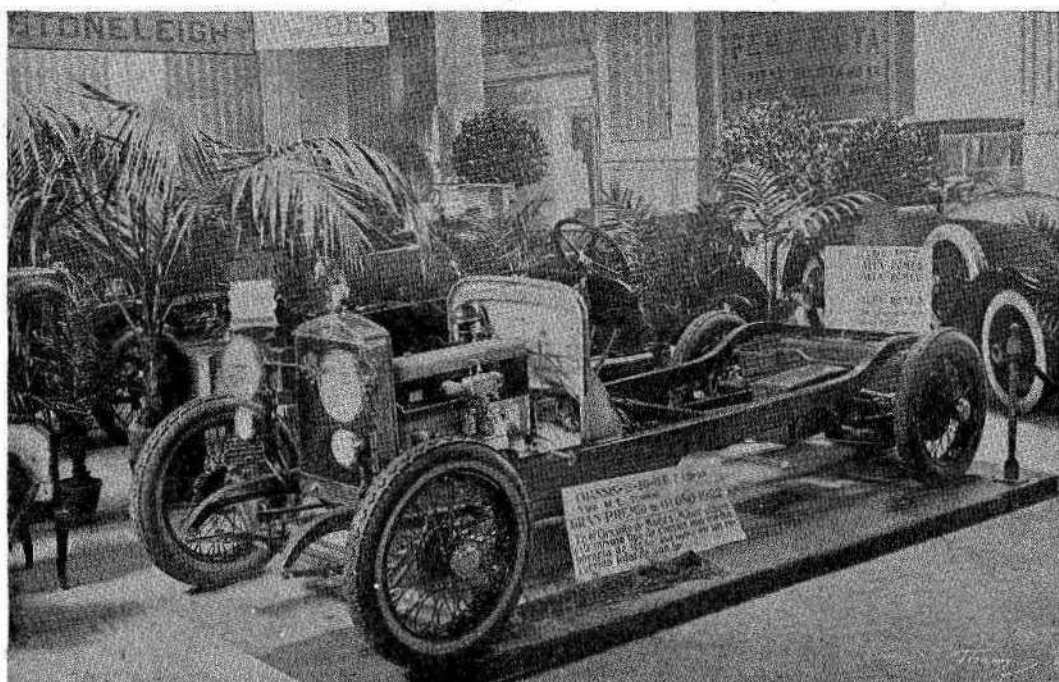
Todos ellos fueron visitados durante la visita regia por S. M., escuchando el señor Salamanca, de labios del Rey, las más sentidas palabras de felicitación por el éxito del Salón, por la excelente y cuidadosa exhibición de sus coches y accesorios y por la calidad exquisita de unos y otros.



Arrocerías. — El pequeño *Mathis* fué el digno pendant de la gran marca inglesa. — Todo el conjunto que Ejecutivo era uno de los clous del Salón

Fotos González Ragel

Alfa Romeo



ALFA ROMEO, que se presentó espléndidamente a nuestros ojos en la Exposición de Barcelona de 1922, vuelve a exhibirse del mismo modo, soberbiamente, en la Feria Internacional del Automóvil que se acaba de celebrar con muy buen éxito en la Villa y Corte.

Penetramos en el stand donde están expuestos los coches y chassis *Alfa Romeo* y somos acogidos cariñosamente por nuestro excelente amigo don R. Andrés G. y Fabiá que, escapado un momento de Barcelona, donde le retienen constantemente los negocios, acude a Madrid a saborear el éxito que preside las operaciones realizadas en su stand, y ello a nadie puede extrañar tras el ruidoso triunfo de Monza y mucho más recientemente en plena Feria, en ocasión de ganar el *Alfa Romeo*, en forma absoluta, la gran carrera Targa Florio, de la que nos ocupamos con el interés que se merece en otros lugares de este número (portada y primera parte de la sección gráfica).

Y, naturalmente, lógicamente, ante ese triunfo de que ha hablado toda la Prensa nacional y extranjera, todas las miradas del público numeroso que acude a diario a la Feria, son, principalmente, para el stand en que están expuestos los *Alfa Romeo*, y todas las felicitaciones, bien merecidas, para el señor Fabiá, quien animado ante esta aureola que rodea el nombre de la marca que representa con tanto celo e interés, nos anuncia que los coches *Alfa Romeo* participarán en todas las grandes pruebas que se celebren en el presente año en España.

El modelo *R. L. 20 HP. 6 cilindros*, expuesto en esta Feria, que tanto ha llamado la aten-

ción de los expertos en esta materia y que fué detenidamente examinado durante su visita por S. M. el Rey, corresponde a las normales exigencias de un coche destinado a ciudad y a turismo, tipo el más solicitado actualmente, quedando firme el fundamental criterio de solidez y esmero en el trabajo de construcción que caracterizan de antiguo los automóviles *Alfa Romeo*.

El chassis expuesto, aunque de dibujo difiere de los tipos ya conocidos, alcanza de un modo completo las modernísimas tendencias de la técnica automovilista, controladas por una larga serie de experiencias prácticas y de severas pruebas, lo que le ha valido la fama alcanzada desde su aparición en los mercados de Europa y América y los merecidos elogios de cuantos visitaron la feria de Madrid, como los de los inteligentes amateurs concurrentes a otras Exposiciones.

El chassis *R. L. 6 cilindros* es realmente el coche ideal de media potencia, de grandísima resistencia, veloz, silencioso, de económico sostenimiento, el coche ideal que proporciona al que lo emplea verdadera satisfacción y le reporta absoluta conveniencia.

El bastidor está constituido por dos largueros ligeros y robustos, de forma especial, que permite la ejecución de carrocerías de las más modernas líneas. La suspensión de simple ballesta, tanto en la parte anterior del chassis como en la posterior, está estudiada para conseguir una elasticidad perfecta, comprobada aun en las carreteras peor entretenidas, y recién confirmada en la Targa Florio

Notas gráficas del automovilismo mundial

LA mejor carrera de motos corrida en la Argentina este año ha sido la de Morón, organizada por el Club Motociclista Nacional argentino.

Treinta y cinco corredores tomaron parte en la prueba y ganó Antonio Gaudino, que cubrió los 560 kilómetros en 7 horas 47 minutos y 57 segundos.

* * *

En el Palacio de los Sports, de Milán, aun no terminado, acaba de instalarse el Salón del Automóvil, con motivo de la Feria de Muestras allí celebrada.

El rey de Italia asistió a la fiesta inaugural de ese gran Salón, que está siendo objeto de toda suerte de elogios por parte de la Prensa deportiva de Europa entera.

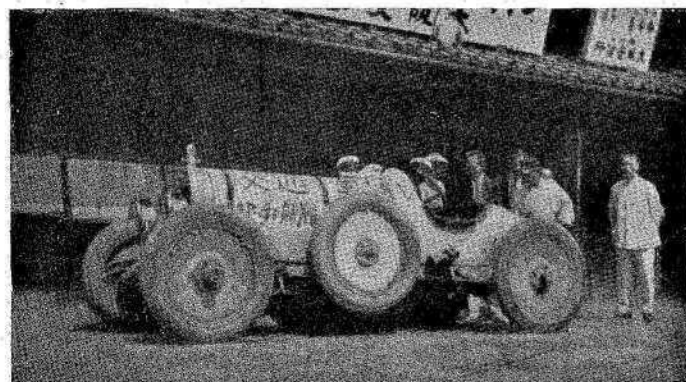
Con este motivo se hace resaltar la grandiosidad del referido Palacio, el mayor del mundo, pues mide de superficie nueve mil metros cuadrados, y, con galerías sabiamente habilitadas, tendrá una superficie total de catorce mil metros cuadrados, aproximadamente.



Antonio Gaudino, ganador de la Carrera de Morón, en la Argentina



El Salón del Automóvil, instalado en el Palacio de los Sports, en construcción, durante la Feria de Muestras de Milán



Automóvil nipón que hizo el recorrido Tokio-Shimonosaki y regreso en 43 horas

Todo él de cemento armado con armazón de hierro, este formidable Palacio, a pesar de su masa enorme, resultará una construcción esbelta, ya que su cúpula tiene unas proporciones de 55,50 metros por 89.

Como dato curioso y digno de ser tenido en cuenta, diremos que las grandes tribunas, capaces para 18.000 espectadores, están de tal manera dispuestas, que pueden ser desmontables con una facilidad y una rapidez insuperables, por estar todas ellas construidas con piezas fácilmente adaptables, todas de hierro y de un peso inferior a 50 kilos.

En el actual Salón automóvil, las tribunas no aparecen.

* * *

En el Japón el automóvil se ha convertido en un potente elemento económico, como lo prueba el hecho de que sólo Tokio cuenta con un servicio de cinco mil coches.

Hasta ahora el viaje más largo que haya realizado un auto japonés ha sido el de ida y vuelta de Tokio a Shimonosaki, o sea una distancia de 2.848 kilómetros, no todos por camino magnífico.

El coche que realizó la travesía tardó en ella 43 horas.

Fotos Nostá y Strazza

EL JUEGO DE CABEZA, EL PASE ATRAS Y EL PUBLICO EN EL FUTBOL

El encuentro entre los campeones catalanes y los asturianos jugado en esta ciudad recientemente, dió un resultado de tres goals a dos en favor de los nuestros.

Sin duda que este resultado marcó, exactamente, el juego desarrollado por ambos equipos contendientes.

El dominio del Europa fué manifiesto y casi constante, pero, como habíamos previsto, la resistencia del Sporting de Gijón fué enérgica y magistral.

Meana, que si en el ataque adolece de falta de precisión y de exceso de aturrullamiento, es, en la defensa, un elemento archiformidable.

Germán y Salas llenan la defensiva a las mil maravillas, y a eso se debió que el casi constante asedio de la delantera catalana no lograra más que tres perforaciones en la meta gijonesa.

Por esta parte el resultado del encuentro es lógico, exacto, cumplidamente adaptado a la clase de magistral defensiva del equipo gijonés y de arrolladora ofensiva del once de Barcelona.

De momento parece ilógico, pues, el resultado del partido.

Si el dominio correspondió casi por entero a los de acá, ¿cómo los de allá llegaron punto menos que a empatar el resultado del encuentro?

La razón es sencilla: la defensa europeísta hizo un juego tan rematadamente desacertado, que permitió a los delanteros del Sporting

poner en peligro la puerta catalana cada vez que éstos, con ímpetu enorme, pero sin táctica alguna precisa, conseguían salvar la magna línea de medios albiazul.

Cada vez que los delanteros rayados consiguieron pasar del medio campo, indefectiblemente, matemáticamente, la jugada terminó en goal o en saque de rincón.

Por tal razón el equipo asturiano, a pesar de sus escasos momentos de dominio, logró dos goals y a punto estuvo de conseguir un empate.

* * *

La defensa del Europa, y muy especialmente Serra, gustan del juego de cabeza.

Desde los comienzos del partido se advirtió este error enorme.

A los pocos minutos de juego, Serra realiza, consecutivamente, dos vistosos despejes con la frente, y el público, con la inconsciencia natural en todos los públicos, aplaudió ambas jugadas.

Desde aquel instante, Serra estuvo perdido.

Ya para él el pie no existía.

El juego de cabeza fué su recurso normal en todo el resto del encuentro, y así pudimos ver como, en efecto, de cabeza trajeron los delanteros asturianos a todo el equipo catalán cada vez que la defensa del Europa tuvo que entrar en actuación.

Y es que el juego de cabeza es juego reservado a las líneas de ataque.

Tan sólo los delanteros han de usar de él a placer, ya para cambiar la táctica de ataque,



El Europa adoleció de falta de colocación en la defensiva

Foto Domínguez



En cambio, la defensa astur cubrió bien su puesto

Foto Domínguez

para pasar del juego raso al juego alto, ya para rematar el saque de rincón o la centrada por alto, ya, en fin, para iniciar el arranque por un ala aprovechando un bote bajo.

Una línea delantera que no practique con precisión y rapidez el juego de cabeza, será siempre absolutamente inferior, por menos desconcertante para los medios contrarios, a aquella que sepa practicarlo con facilidad.

También la línea media, puesto que es un complemento de la de ataque, ha de saber usar de esta modalidad de juego a fin de compenetrarse con el avance y contrarrestar, en los saques de rincón, el juego de cabeza de los delanteros adversarios.

Claro está que el medio—que ha de ser el jugador más completo, pues es delantero y es defensa, a la par—no podrá ser considerado de gran categoría si no domina el juego de cabeza; pero ya no puede o no debe desarrollarlo a placer, como el delantero, sino que ha de limitarse a servirse de él así lo reclame su línea de ataque o así lo exijan, con gran imperio, las necesidades de la defensa.

Y si el medio tiene ya limitaciones para servirse del juego de cabeza, los defensas tienen, o deben tener, casi absoluta prohibición de dedicarse a él.

La primordial, la esencial, la característica cualidad del defensa ha de consistir en el despeje largo, y éste no se logra nunca, pero nunca, con la entrada de cabeza.

La defensa, al despejar, no ha de cuidar solamente de burlar y desbaratar la combinación del delante adverso, sino que debe salvar, de paso, la acometida de los medios que apoyan a los cinco atacantes.

Un defensa que no haga tal cosa, será lo que se quiera, pero no será un buen defensa.

Claro está que hay casos desesperados en

que la cabeza pueda llegar a ser providencial, y así lo advertimos en el mismo partido Europa-Sporting, en la entrada colosal, admirable, justísimamente ovacionada por nuestro público, que realizó Germán desviando un chut imparable e impecable de Pellicer.

Pero estos casos de excepción son tan raros, tan aislados, que se dan una sola vez cada media docena de partidos.

Son casos de recurso supremo, son medidas desesperadas, a las que hay que apelar muy de tarde en tarde.

El defensa que pretende actuar con juego de cabeza, pierde, necesariamente, inevitablemente, su colocación, y al entregar la pelota al medio contrario se ve forzado a correr hacia atrás, sembrando el desbarajuste en sus propias líneas.

* * *

Otro defecto enorme de la línea defensiva del Europa en el susodicho partido, consistió en negarse, sistemáticamente, a practicar el pase atrás, a pesar de tener a sus espaldas un tan buen portero como Bordoy.

Cuando un equipo domina claramente a su adversario, de tal suerte que las defensas pasan a las proximidades del medio campo y en esta posición los jugadores, una jugada del adversario, alta y larga, lleva la pelota por sobre de dichos defensas hacia el campo abandonado, el defensa, al correr hacia su goal en pos de la pelota, perseguido por los delanteros contrarios, no debe perder el tiempo parando, driblando y buscando el despeje a la media vuelta, sino que, rápido, debe pasar a su portero para que éste, de un fuerte golpe, la devuelva al campo enemigo y siga, así, el dominio de su equipo.

Evidente es que tal jugada sólo se hará cuando el pase sea largo, lo suficientemente

largo para que el portero pueda despejar libre y sin peligro.

En varias ocasiones pudieron haber hecho esto los defensas del Europa, y no lo hicieron, con lo que su campo se vio invadido y ellos acosados por la espalda, imposibilitados de un despeje largo y eficaz.

Se ha dicho y repetido que el Europa jugaba con ventaja en el partido celebrado en Barcelona, por dos razones: por el público y por el campo duro.

Cierto, muy cierto que el Europa jugaba ante «su público», pero esto no representaba para él una ventaja ya que «su público» fué tan correcto para los astures, que no pudo serlo más.

Y que el público de Barcelona era así, correcto hasta el punto de hacer olvidar al forastero su forastería, sabíanlo muy bien Meana y sus compañeros que en el año anterior, y también en disputa del Campeonato de España, jugaron ante nosotros siendo aplaudidos y tratados amabilísimamente.

Por este lado, pues, el Sporting de Gijón no jugaba con ninguna desventaja, y, en consecuencia, no jugaba el Europa con ninguna ventaja.

Sobre lo del campo duro o blando sí que es fuerza reconocer que el equipo gijonés estaba desventajado, pero sólo hasta cierto punto, pues las lluvias de esta húmeda temporada habían reblandecido el terreno y la lluvia que cayó durante el segundo tiempo fué tan favorable al Sporting como desfavorable para el Europa.

La ventaja de los nuestros fué, pues, muy escasa, y ya firmáramos en seguida escritura con quien nos garantizara que en Gijón no van a hallar nuestros jugadores mayores desventajas que las encontradas por sus atletas en esta ciudad.

A última hora recibimos la noticia de que el Europa ha triunfado en Gijón por 2 a 1, es decir, que se ha repetido allá, poco más o menos, lo de aquí,

También ha vencido el Martinenc a su adversario de Sama por 5 a 1, o sea lo mismo que allá, pero a la inversa.

Nuestra enhorabuena cordialísima a los vencedores y a Cataluña.

Hip! Hip! Hip! Hurra!!!

Suiza le dió hace un par de meses un gran vapuleo a Holanda.

Holanda, a su vez, se desquitó vapuleando de lo lindo al equipo nacional francés.

Y ahora resulta que en el reciente encuentro entre Francia y Suiza, empatan a dos goals los representantes de ambas naciones.

Sólo una explicación podemos hallar a estos ilógicos resultados: el desacierto con que los Comités seleccionadores de las tres aludi-



Chayrigués, ante un shoot sesgado que Sturzenegger envió con poca precisión (partido entre Francia y Suiza)

Foto Rol

das naciones actuaron en los referidos matches.

Sabíamos ya que Holanda se había equivocado al formar su equipo para contender con los suizos.

En cuanto al error de los seleccionadores franceses para formar el once que fué el mes pasado a Amsterdam, era tan enorme, tan sin sentido, que la prensa toda, días antes del encuentro, según oportunamente indicábamos nosotros, predecía un descalabro.

Sin duda el desastre espantoso que el once nacional helvético sufrió en su propio campo al enfrentarse con los nacionales de Hungría, desconcertó a los seleccionadores a tal grado, que, en la nueva formación de equipo, no han acertado siquiera a formar un team capaz de vencer a los franceses.

Estos, por su parte, han buscado el desquite de la catástrofe de Amsterdam arreglando su representación futbolística de tal suerte, que se va pareciendo mucho, pero mucho, a la que trajeron a España para contender con nosotros no hace muchos meses.

Esto nos satisface porque demuestra que allende el Pirineo se van convenciendo los deportistas de que era verdad aquello de que el once más fuerte que jamás había alineado el futbolismo francés era el que nos visitaba y quedaba por los nuestros vencido.

Tal verdad, dicha antes del encuentro, cuando todo eran esperanzas, quedó relegada a la categoría de hipótesis después de la derrota.

Y en vez de llevar aquel once formidable a otros encuentros internacionales, los franceses lo modificaron, en espera de hallar un once mejor.

La realidad, implacable, les demostró, primero con Bélgica, y después, arrolladoramente, con Holanda, que el equipo presentado en San Sebastián era el más fuerte que Francia podía alinear.

Y por eso ahora los seleccionadores franceses vuelven sobre sus pasos, forman el equipo semejante al que luchó contra nosotros y... empatan con los suizos.

ENRIQUE GUARDIOLA

Las últimas regatas de la Federación Catalana

LA Copa Primavera, para balandros, corrida últimamente en nuestro puerto, dió ocasión a bella prueba en la que, si bien al principio llevó gran ventaja el balandro *Mercedes*, vióse, al entrar en puerto, alcanzado y batido por los dos veleros *Giraldilla V* y *Bajazzo XII*, el primero de los cuales, propiedad de don Eusebio Bertrand Serra y pilotado por Milleri, se adjudicó el premio, venciendo sólo por seis segundos al *Bajazzo*, tripulado por Mas Bové.

Poco animadas, en cambio, se vieron las regatas a remo organizadas por la Federación Catalana, y la poca animación debióse, sin duda, a la falta de publicidad con que se preparó la fiesta.

La más vistosa de las regatas fué la de skiff, ganada por Serramalera, del Club Marítimo, a bordo del *Anstel*, seguido sólo con diez segundos de diferencia por el *Sol*, del Club de Mar, tripulado por Torres.

El Marítimo, el Club de Mar y el Tarragona se disputaron la victoria en la regata de debutantes en yola de a cuatro, venciendo los del Marítimo a bordo de la yola *Morató*, con el siguiente equipo: Puig, timonel, J. Ortiz, J. Gil, A. Nater y J. Roca, en el remo.

El entrenamiento de esta tripulación fué la nota más saliente de la tarde, haciendo concebir grandes esperanzas su actuación magnífica.

En la a cuatro salió solo *¿Qui sap?*, del



Giraldilla V, ganador de la Copa Primavera. — Arriba, Millieri, patrón del Giraldilla V Fotos Claret

Club Náutico de Tarragona, con la siguiente tripulación: R. Aymerich en el timón, y en el remo W. Siegenthales, M. Dalmau, J. Alesa y J. Galofré.

En la regata outrigger a ocho, sólo se presentó el *Catalunya*, del Club de Mar, tripulada por E. Frick, E. Torres, L. Vila, E. Pie, A. Rapesta, R. Guayadol, A. Aracil y G. Ferreras, timonel.



Outrigger libre, a cuatro remos: Qui sap?, del Club Natación de Tarragona, clasificado primero. Serramalera, ganador en skiff libre. — Yolas de mar a cuatro, para debutantes: yola Morató, del Real Club Marítimo

Fotos Vela

CHALLENGE PEDRO PRAT

UNA brillantísima manifestación de deportismo atlético constituye el Challenge Pedro Prat de este año.

Ciento diez y seis inscripciones y ciento cinco corredores, entre los cuales figuraban varios extranjeros de fama reconocida, dan una bien clara idea de lo que fuera ese torneo del que Barcelona puede estar orgullosa.

En el campo antiguo del Barcelona se formó el pelotón, en el que al lado de nuestros corredores figuraban dos equipos franceses, el magnífico equipo italiano, a cuyo frente estaba el formidable Speroni, recordman mundial de velocidad en los veinte kilómetros, y los guipuzcoanos, dignos competidores en el torneo.

Buen golpe de público presenció la salida, y, fuera del campo, un verdadero enjambre de autos, motos y ciclos fué acompañando a los corredores durante todo el trayecto.

A los quinientos metros advirtiéndose que el recordman italiano se adelantaba del pelotón y tomaba una delantera que ya no debía perder en toda la prueba.

Sus compatriotas, molestados por el calor de aquel día verdaderamente espléndido, abandonaron la cursa en el Paralelo, y el equipo italiano perdió con ello las esperanzas de una victoria.

En cambio, los franceses, que hicieron una gran prueba, iban viendo como la ventaja alcanzada al principio les iba siendo comida por los nuestros, que casi llegaron a alcanzarlos al final del itinerario, cosa que hubieran logrado más que probablemente a no mediar una im-



Los corredores a su paso por las amplias avenidas barcelonesas

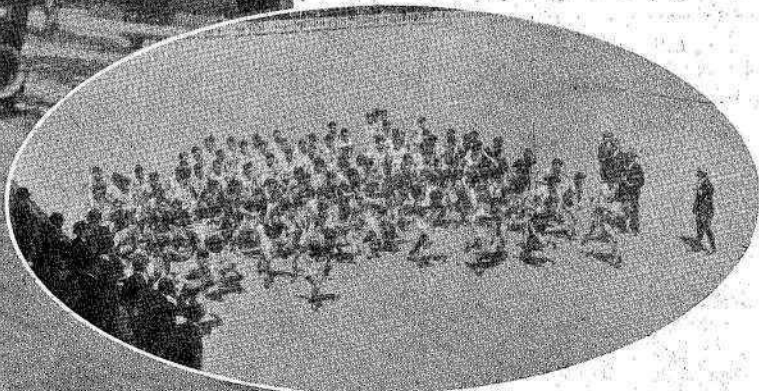
prevista acortación de la ruta. Como se había previsto desde el principio, Speroni llegó el primero, siendo largamente ovacionado por todos y besado por sus compatriotas, emocionados justamente.

Speroni empleó en cubrir los catorce kilómetros 42 m. 24 s., siendo seguido por el francés Bossard (43 m. 42 s.), por Manhes, también francés (43 m. 43 s.), por Arbulí, del Barcelona (43 m. 54 s.), por Palau, del Español (44 m. 28 s.), por Pons, del Barcelona (44 m. 31 s.) y por los demás corredores con poca diferencia de tiempo.

Las clasificaciones por equipos de cinco correspondieron al Barcelona en primer lugar, al Español en segundo y al Europa en tercero.

Por equipos de a tres, se clasificaron primero la Societé Générale de París; segundo, los guipuzcoanos, y tercero, el Olympique de París.

No terminaremos estas líneas sin tributar un caluroso elogio al F. C. Barcelona por la magnífica organización de esta memorable fiesta de atletismo, en la que quedó de manifiesto la capacidad metodizadora de aquel club, que una vez más ha demostrado saber hacer las cosas en forma perfecta.



Speroni, el famoso corredor italiano, al pasar por el Paseo de Gracia. — Momento de la salida en el campo del Barcelona

Fotos Domínguez

EL CROSS DE LOS ANTEPASADOS



LLEGA el abril florido.

Y la tierra, reseca y helada, tórnase suave y tibia; pierde su rigidez grisácea y, cubriéndose de verde césped, simula alfombra suave y voluptuosa sobre la cual marcha, mayestática, la Vida Omnipotente...

El rugoso tronco y las ramas rígidas y escuetas que semejaron, durante todo el invierno, el esqueleto de la mano de un gigante, cobran vida, se hinchan de retoños y revientan, al fin, en chorros de esmeraldas y raudales de flores.

Roban colores a la luz del sol las plantas y los encierran en el misterio de los capullos que después serán rosas, claveles, tulipanes...

Y el corazón humano, ante la Epifanía de

Abril, late con más fuerza, lanza la sangre a chorros por todo el cuerpo y hace que éste vibre en un ansia de renacimiento, de inacabable juventud, de eterna vida...

¿Qué de extraño, pues, que en esta época los viejos deportistas sientan deseos de resucitar sus pasadas glorias?

¿Quién podrá arrojar sobre esos bravos veteranos la primera piedra de una crítica mordaz ante su calaverada juvenil?

Vedles, en gallarda fila; el traje típico del corredor pedestre cubriendo sus cuerpos robustos; la cabeza, calva o cana o calva y cana, erguida y simpática, como desafiando los años, como desafiando la Vida, o mejor dicho, como desafiando la Muerte, prontos a dar fe de que aun son lo que han sido, de que aun son atletas.

Y después, miradles en plena carrera, en posición impecable de perfectos corredores, sin un signo de fatiga, sin una sombra de cansancio desmedido...

¡Oh, bendita Primavera y bendito Deporte que obran tales milagros!...

París, el fino y humorístico París, ha bautizado este cross con el sutil nombre de Cross de los Antepasados.

Es una dulce manera de no decir el Cross de los Viejos.

Y es, a la par, una forma amorosa de cobijar a todos los deportistas, los de ayer y los de hoy y los de mañana, en un santo manto de familia.

Si: estos deportistas de ayer no son unos viejos ni unos extraños para los deportistas de hoy. Son, sencillamente, sus antepasados.

Y los deportistas de hoy serán los antepasados de los de mañana.

Así, unidas las generaciones deportistas en una sola y gran familia, se tiende un cabo más a esa fraternidad humana por la que todos, más o menos inconsciente y fervorosamente, suspiramos y laboramos...

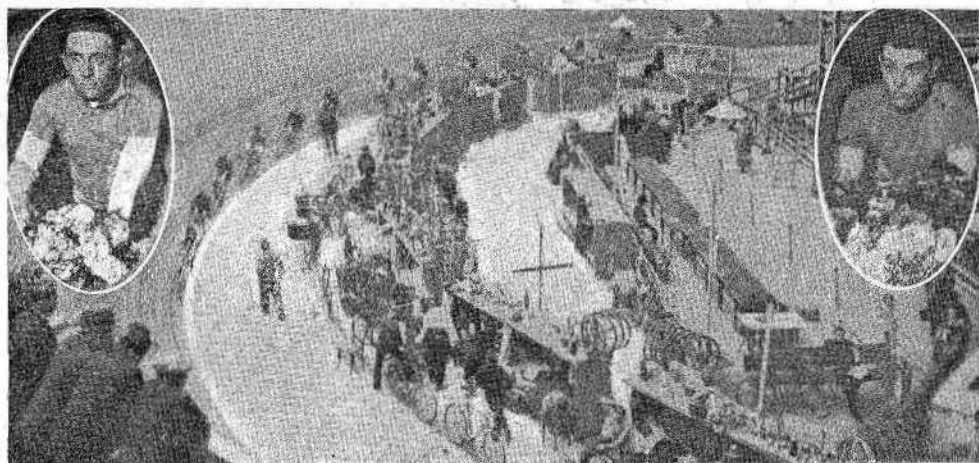
MARTÍN PAZ



Mariez (camiseta negra), que resultó vencedor, en plena carrera

Fotos Rol

Ciclismo : La carrera de los seis días en París



Aspecto del velódromo durante la prueba de los seis días. — A la izquierda, en el óvalo, Egg, y a la derecha, Van Kempen

Los comentarios que la Prensa de París ha dedicado a la carrera de los Seis Días, no han sido del todo favorables a los corredores.

Se les echa en cara la monotonía que la prueba revistió durante las cinco primeras jornadas, monotonía compensada, en parte, por el gran interés que despertaron los incidentes del día sexto y último, en que llegaron a ponerse al frente de los corredores los modestos Nancy, para, después de varias alternativas, ser alcanzada la victoria por Egg y Van Kempen.

La gran atenuante (nosotros creemos que eximente) que los corredores tienen sobre este delito de monotonía, la hallan algunos críticos deportivos en el hecho de que la

prueba parisina fué celebrada muy tarde, tanto, que buena parte de los corredores llevaban ya en sus pantorrillas el abrumador cansancio de cuatro y hasta de cinco pruebas de seis días, corridas anteriormente en distintas capitales, causa más que justificativa de que la emoción no apareciese hasta la hora decisiva.

De todos modos, la emoción del sexto día fué grande y el público quedó satisfecho.

La clasificación fué la siguiente:

- 1.º Egg-Van Kempen, 1.131 puntos.
- 2.º Chardon Vandenhove, 449 puntos.
- 3.º Perryn-Vandeveldt, 437 puntos.
- 4.º Büysse-Berthet, 230 puntos.
- 5.º Hermanos Nancy, 115 puntos.



Los corredores, en sus camarotes de descanso durante los días de la carrera, hacen, relativamente, su vida ordinaria

Fotos Rol



REVISTA DE AUTOMOVILISMO

El Trofeo Armangué

Parece ser que el Real Moto Club de Cataluña tiene impresiones de que alguna marca de autociclos importante había expresado deseos de concurrir a esta magna manifestación del autociclo, que se anunció para el 20 de mayo, pero que existía la probabilidad de que el escaso tiempo entre algunas importantes pruebas, entre ellas la de Monza, y la fecha del Trofeo, no permitiese a algunos buenos conductores tener preparados sus coches; y es por ello, sin duda, que el Real Moto Club de Cataluña ha aplazado el Trofeo Armangué, anexo al cual va el Campeonato de Autociclos de la entidad, para el día 3 de junio próximo.

Indudablemente que este aplazamiento contribuirá no poco a que el Real Moto Club de Cataluña extreme su ya exquisito celo en todos los detalles de organización y a que el lote de «ases» concurrentes se vea aumentado con verdaderos especialistas.

Nueva Junta de Penya Rhin

Los cargos de la directiva de esta entidad han quedado cubiertos en la siguiente forma, en la última reunión celebrada con asistencia de los representantes de las diversas secciones:

Presidente, don Joaquín Molins; vicepresidente primero, don J. B. Borés; vicepresidente segundo, don Emilio Berger; secretario, don Manuel Trullols; vicesecretario primero, don Luis Armangué; vicesecretario segundo, don Juan Camps Quintana; tesorero, don Manuel García Pérez del Ingerito; contador, don Jaime Rufí; conservador, don Julio Santacana; bibliotecario, don Jaime Fontrodona; vocales, don Francisco Molins, don Ramón Solá, don Juan B. Trias, don Antonio García, don Antonio Marca, don José M.^a Quera, don Antonio Sastre, don Miguel Sans y don J. Salvador.

Las carreras de Penya Rhin

Esta incansable entidad tiene sobre mano la Carrera en Cuesta La Rabassada para el 24 de junio, y el Gran Premio anual, cuya fecha se anunciará en breve.

Acerca este último sabemos existe notoria ansiedad por conocer oficialmente el circuito, y creemos que debe ello ser una de las primeras preocupaciones de los organizadores, pues no cabe duda que la adaptación de los coches y los motores al trayecto que ha de servirles de banco de pruebas, es algo de suma importancia para el constructor, para el ingeniero y para el conductor.

El mitin de San Sebastián

Si bien por ahora no sabemos en concreto si el Real Automóvil Club de España y la Cámara de Constructores han aprobado la celebración de la Gran Semana Automovilista de San Sebastián, organizada por el Kursal, con el apoyo del Ayuntamiento y *L'Auto*, de París, por las noticias que de la organización tenemos se presenta la cosa bajo los mejores aspectos, ya que los organizadores, al hacer la propaganda, dan ya por segura la presidencia efectiva de S. M. el Rey, lo que no han podido conseguir carreras de fama mundial como la Copa Catalunya, Trofeo Armangué y Gran Premio Penya Rhin.

El circuito escogido será de 18 kilómetros, a las puertas mismas de San Sebastián, estándose en estos momentos arreglando en condiciones de que puedan los coches correr con toda libertad, para lo cual incluso se habla de desviar la vía férrea, cual se hizo en Sitges, donde para evitar un paso a nivel se construyó en 1909 un puente.

Asegúrase que el programa será el siguiente: 21 julio.—Prueba de regularidad y consumo.

No hay record posible sin un buen **Cronógrafo**

Los mejores
los encontraréis
en la joyería y relojería de

Juan Boix

**Rambla de las Flores, 37
BARCELONA**

AUTOMOVILES

**Talbot
Unic
Citroën**

MOTOCICLETAS

Harley Davidson

AGENTES

AUTOLOCOMOCION, S. A.

OFICINAS, EXPOSICION Y GARAGE

Rbla. Cataluña, 90 : Provenza, 278

Teléfono 422 - G

- 23 julio.—Carrera de motos.
- 24 julio.—Carrera de coches 1.500 c. c.
- 25 julio.—Carrera de turismo.
- 26 julio.—Carrera de autociclos 1.100 c. c.

De todas ellas, la mejor dotada de premios parece será la de cochecitos 1.500 c. c., para la cual se habla de un primero de 25.000 pesetas.

Como probables inscriptos se dice serán *Salmson, Bignan y Senechal*.

Las pruebas de los automóviles

En Francia, el Consejo de Estado ha determinado como muy perfecto el derecho que asiste a los propietarios de coches, fabricantes y negociantes, a probarlos en las carreteras, y a ello se aviene la Administración.

En Barcelona se van reduciendo los lugares de semejante acción y dentro de poco no se sabrá en donde poder efectuar esas pruebas, a que tienen perfectísimo derecho fabricantes, vendedores y compradores.

Es preciso que recordando lo que determina el decreto referente a circulación por carreteras, se determine por el alcalde sportsman Marqués de Alella, el sitio donde, en las condiciones apetecibles, puedan y deban efectuarse las pruebas de los coches. Porque nos sentimos orgullosos de nuestra industria automóvil nacional y de nuestro comercio automóvil, pero matamos en flor el ejercicio de los legítimos derechos que asisten a una y otro de probar

sus coches, de demostrar su potencialidad, lo rápido de su marcha, la facilidad con que suben y bajan cuestas, etc., etc.

NOTAS BREVES

EL SALON En el Palacio de Exposiciones y **DE MILAN** Sports, cuya fotografía dábamos en nuestro número anterior y que todavía no está terminada su construcción, se inauguró la pasada semana la IV FERIA de Muestras y Salón de Automóviles.

Presidió la ceremonia S. M. el Rey Víctor Manuel, quien, dando muestras de su gran atención por todo cuanto se relaciona con el engrandecimiento de su patria, quiso asistir a ella para con su presencia dar mayor esplendor al acto y conseguir con la *réclame* que la visita representa, despertar interés en todos los ciudadanos, interés que luego se traduce en aumento de visitantes y, como consecuencia, mayor número de negocios.

De admirar es la conducta del popular rey de Italia, que con su acertada actuación tanto hace por su país, dando bello ejemplo de Monarca moderno.

La parte de Salón Automóvil ocupa uno de los mejores espacios de la gran nave, estando en su centro los principales stands de constructores y carroceros.

Todas las marcas italianas están representa-

En la carrera en cuesta de Cœur Volant

Después de haber **batido todos los records** desde la apertura de la temporada en Allauch, Niza, a 147,540 kilómetros a la hora, y en Camp, PEAN, sobre MOTO

Peugeot

bate el record de Cœur Volant en 29 s. $\frac{3}{5}$ (categoría 500 c. c.), y obtiene medalla de oro, la más alta recompensa; y

GAILLARD SE CLASIFICA **PRIMERO** en 31 s. $\frac{3}{5}$ (categoría 750 c. c.)

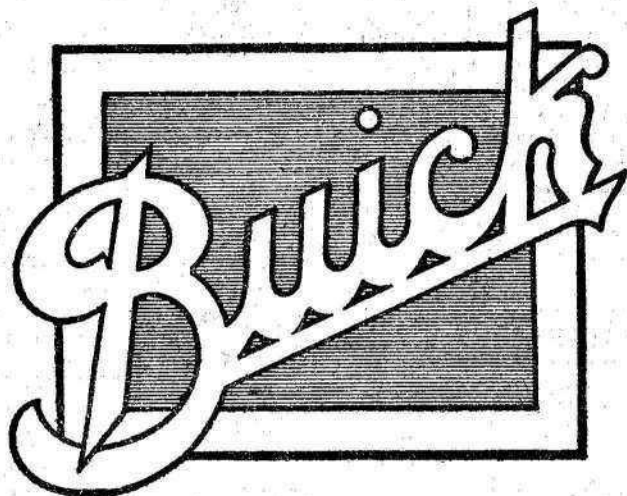
Los dos Campeones de PEUGEOT realizan los dos mejores tiempos de la jornada

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

VERANEANTES

Si queréis pasar un buen verano haciendo excursiones agradables en automóvil y sin averías ni percances, adquirid un automóvil



Seis años de éxito progresivo
han demostrado su calidad

Para convencerse de lo que es un
BUICK, preguntelo a uno de
sus poseedores

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona

Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 16

Madrid

Alcalá, 62
Alfonso XI, 12

das, siendo las que mejores modelos presentan: *Fiat, Lancia, Alfa-Romeo, Bianchi, Ansaldo, Nazzaro, Diatto, Chiribiri O. M., Itala, Scat y Ceirand*. De las extranjeras, merecen atención especial *Peugeot y Citroën*.

Junto con el Rey visitó la Exposición el presidente del Consejo, Mussolini, quien en corto pero conciso discurso ensalzó la utilidad de estas grandes manifestaciones del progreso, indicando una vez más que su partido no repararía en medios para conseguir hacer de su patria una nación rica y laboriosa en bien de todos los hijos de la nueva Italia.

LA CARRERA EN LA L'Auto, de París, **CUESTA DE GAILLON** organizador de esta clásica carrera, llevada a efecto diez y ocho veces, ha fijado la fecha de su celebración para el 30 de septiembre, en vísperas del Salón Automóvil.

La carrera se limita a **un kilómetro, salida parada**. Esto es, aumento de dificultades.

EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIÁN En San Sebastián se trabaja con verdadero empeño para que la semana de julio resulte en todo espléndida.

El Alcalde de Hernani ha celebrado una conferencia con el Gobernador civil, tratando de los preparativos para el paso de los corredores que tomarán parte en estas pruebas.

Como tendrán que atravesar en su recorrido

AIGLON

ES LA GARANTÍA DE LA LUBRIFICACIÓN DE VUESTROS MOTORES



BUSQUETS HERMANOS

Cortes, 587 : Tel. 1946-A : Barcelona

Bilbao - Madrid - Sevilla - Gibraltar - Gijón

1923 : Año XVII

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)

Teléfono SÈGUR 49-71

las calles de dicho pueblo y éstas se hallan en estado deficiente, se han ocupado las mencionadas autoridades de ver la manera de resolver esta dificultad.

Y esto sucederá en los demás pueblos del circuito.

EL SALON DEL AUTOMOVIL PARISINO El 31 de marzo se cerró la admisión de inscripciones para el próximo Salón del Automóvil de París, sumando más de novecientas.

Como quedan aún algunos stands de accesorios y algunos rincones que se aprovecharán para automóviles, los expositores sobrepasarán el millar.

UNA IMPORTANTE REMESA DE BUICKS Han llegado última mente los vapores *Nuria y Primero*, conduciendo 99 automóviles Buick, lo que se complace en participar la casa Abadal a los interesados en recibir coches de dicha marca.

CONCURSO AVIATO-FOTOGRAFICO La Peña de l'Aire RIO FOTOGRAFICO anuncia una exposición-concurso de fotografías aéreas, patrocinada por la Comisión Municipal de Aviación y el Aero Club de Cataluña, que tendrá efecto del 6 al 13 del actual mes de mayo, en los salones de las Galerías Arenal.

Apenas anunciada dicha exposición-concurso, ya se han recibido 15 magníficas fotogra-

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

fías aéreas de una importante compañía francesa.

Penya de l'Aire ha obtenido para sus socios la autorización de usar la biblioteca técnica, la más importante de España, del Aero Club. Este valioso ofrecimiento ha sido completado por algunos elementos técnicos de la Penya para aconsejar y dirigir a sus consocios en sus estudios y lecturas.

En las oficinas de aquella sociedad se darán cuantas indicaciones y detalles se deseen.

DEL AU. Saldrá para París, uno de estos TODROMO días el director del Autódromo Nacional, señor Armangué, con el fin de convocar una reunión de varios elementos del automovilismo, encaminada al mayor éxito de nuestra Gran Pista, elementos que tan cariñosamente recibieron al Consejero Gerente del autódromo de Sitges en la visita recientemente efectuada.

Al objeto de trazar el plano definitivo de los servicios de toda clase, anejos al funcionamiento de un autódromo, con vistas a la inauguración, es probable que el Consejero Gerente, acompañado de los arquitectos del autó-

"El Athletic Club de Bilbao"

EL HISTORIAL DE ESTE CLUB

POR JOSÉ M.^A MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

dromo, salgan muy pronto para Italia, donde se reunirán con el señor Armangué, efectuando una visita de inspección al autódromo de Monza.

RECUERDO En ocasión de celebrarse el MERECIDO primer aniversario de la muerte del malogrado piloto-aviador Manuel Colomer, Penya de l'Aire, deseando honrar su memoria, ha colocado un magnífico retrato del llorado aviador en su local social de la plaza del Teatro.

Por la amistad que nos unía con el modestísimo piloto, muerto en aras del servicio de comunicaciones, quedamos muy reconocidos por el homenaje.

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 automóvil, motocicleta, bicicleta, motocultura y botes automóviles. Contiene secciones escritas en cinco idiomas diferentes incluyendo el español, y es leída por más de 30.000 comerciantes de todo el mundo.

Rambla Cataluña, 41, 1.º-Barcelona

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

STADIUM

LOS CAMBIOS DE MULTIPLICACIÓN

EL cambio de desarrollo! He aquí la tabla salvadora del ciclista cuando se ve en peligro, naufragando en la obesidad, en el desentrenamiento o cuando el peso de los años quiere amargarle la existencia ciclista. El fenómeno es fatal, pero uniforme: un muchacho le toma cariño a la bicicleta y a medida que su práctica y su entrenamiento se lo permiten, gradualmente, aprovechando la más ligera modificación en su ciclo, va aumentando la multiplicación del mismo; el desarrollo que estableció el vendedor de la bicicleta, 5,20 metros por vuelta completa de los pedales, al poco tiempo se ha elevado a 6, después a 6,50 metros y llega una época en que el ciclista gatea cuesta arriba con una multiplicación hasta de 7 metros.

Pero el fenómeno, que es fatal en el aspecto ascendente, lo es en el descendente, y así, aquel ciclista que dió rienda suelta a sus energías durante los primeros años de ciclismo, en cuanto engorda, o siente el peso de los años, o cuando con menos asiduidad utiliza la bicicleta, apenas si puede arrastrar su multiplicación de 7 metros, ni la de 6,50, ni la de 6,10, ni la de 5,60, ni la de... 5,20.

Y entonces viene la idea salvadora: el cam-

bio de desarrollo que reduzca técnicamente el porcentaje de desnivel de las cuestas; el ciclista que linda en la madurez, se instala un cambio de desarrollo, pero ni por ésas. Se ha perdido algo más que las energías para escalar la cuesta: se ha perdido el ritmo.

Para el turismo mediano, es decir, para ciclear sin la pretensión de recorrer enormes distancias, a nuestro juicio, el cambio de desarrollo apenas si tiene utilidad. Supongamos que una bicicleta se equipe con una multiplicación que proporcione tres tipos de desarrollo, a saber: 6,80 metros para el llano o para descensos, 5,40 para terreno medianamente accidentado y 4,60 para las cuestas pronunciadas.

¿Creéis que el ciclista saca partido de dichos recursos técnicos? No; ordinariamente sucede otra cosa.

Sentemos la base lógica de que un ciclista parte de una localidad situada en llano de mar, de valle o de río, y que su excursión será de ida y regreso. El primer pedaleo, ordinariamente, es a base de la multiplicación grande; a poco, y eso sucede siempre, sobreviene el primer cansancio—que suele provenir de la creación inopinada de calor en el cuerpo—, pasaje-

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Penya Rhin 1922

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

Campeonato R. M. C. C. 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 Penya Rhin 1921

- 1.º Pierre de Vizcaya, "Bugatti"
- 2.º Monés Maury, "Bugatti"

TODOS LUBRIFICADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

ro, pero cansancio al fin, y el ciclista, instintivamente, mueve la comanda o resorte y ya tenemos al hombre pedaleando con 5,40. A medida que el recorrido va siendo accidentado, más viene a la memoria del ciclista que aun dispone de una «dulcificación» en el esfuerzo y... no tarda en utilizar 4,60 metros, porque lo que le interesa es pedalear sin cansancio.

¿Qué sucede? Que el ciclista va sintiéndose cada vez más incapaz de pedalear y que ha perdido por completo el ritmo del pedaleo, de manera que llega un momento en que no tiene noción de que su marcha sea de 12, 14, 16 o 18 kilómetros por hora. Cuando el ciclista regresa de su excursión, el continuo pedaleo de avance corto le deja siempre una impresión de hastío, creándole una nerviosidad por llegar al punto de partida.

Yo he tenido curiosidad de utilizar diversos cambios de multiplicación y sinceramente diré que de nada me han servido; veinte años pedaleando por las carreteras y caminos difíciles me han demostrado que un desarrollo racional y prudente permite marchar con relativa velocidad de turista y rendir un esfuerzo cuando el terreno es accidentado. Una multiplicación de 5,20-5,40 metros, es lo máximo que aconsejamos a nuestros turistas. Cuando el ritmo con dicho desarrollo es ya habitual, las cuestas se ascienden con relativa facilidad y las mil maniobras que exige el ciclear por nuestras rutas se ejecutan con exactitud. Un ciclista que en terreno donde se suceden ascenso y descenso, tenga que utilizar dos desarrollos, en muchos momentos estará desconcertado y en algunos en peligro.

Lo que sucede es que muchos ciclistas abandonan el entrenamiento y creen que el cambio de desarrollo suplirá la falta de constancia.

Ahora bien: nosotros comprendemos que para el ciclista que se dirige—pongamos por caso—de Barcelona a Puigcerdá, los 60 kilómetros de cuesta desde Ripoll a la frontera justifican un cambio de multiplicación; mas para ello, la táctica ha de ser otra: Si, racionalmente, el que suele circular por terreno comúnmente llano, utiliza 5,60 metros, y el que ciclea por terreno montañoso, 4,80, nada más lógico que adoptar en el país montañoso pirenaico 4,80 metros, y para ello no precisa llevar un mecanismo pesado y fácil de averías que amargan la excursión. Una rueda dentada de algo más de diámetro que la normal, colocada al otro lado del carrete, y un cambio de lado de la rueda posterior, todo ello obra de cinco minutos escasos, y la bicicleta del llano es la bicicleta de la montaña, y durante buena parte de la jornada el ritmo no cesa.

Este aspecto del ciclismo es uno más de los aspectos deportivos a los que se les busca una solución técnica, sin parar mientes en que entrañan una cuestión puramente psicológica: el ciclista que piensa en sus energías y las educa tercamente hacia un ritmo de pedales prudente y utiliza una multiplicación racional, desechará los cambios de desarrollo inopinados, que son paliativos que no curan, sino que debilitan las energías físicas y las energías morales.

Que la mitad de las energías deportivas pueden conceptuarse de morales.

F. A. CANTO ARROYO

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil
Fundado en 1906



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, motocicletas, omnibuses, utillaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, voitures, etc., etc.,
DEL MUNDO ENTERO.

222, Boulevard Péreire - PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte: 4 frs.)



NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES
Y
RUEDAS DESMONTABLES DE
ACERO — TIPO ARTILLERIA —
PARA COCHE Y CAMIONETA

FORD

DUNLOP

MEDIDAS { 30 X 3 1/2 CON TALÓN
32 X 4 1/2 SIN TALÓN

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

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



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"