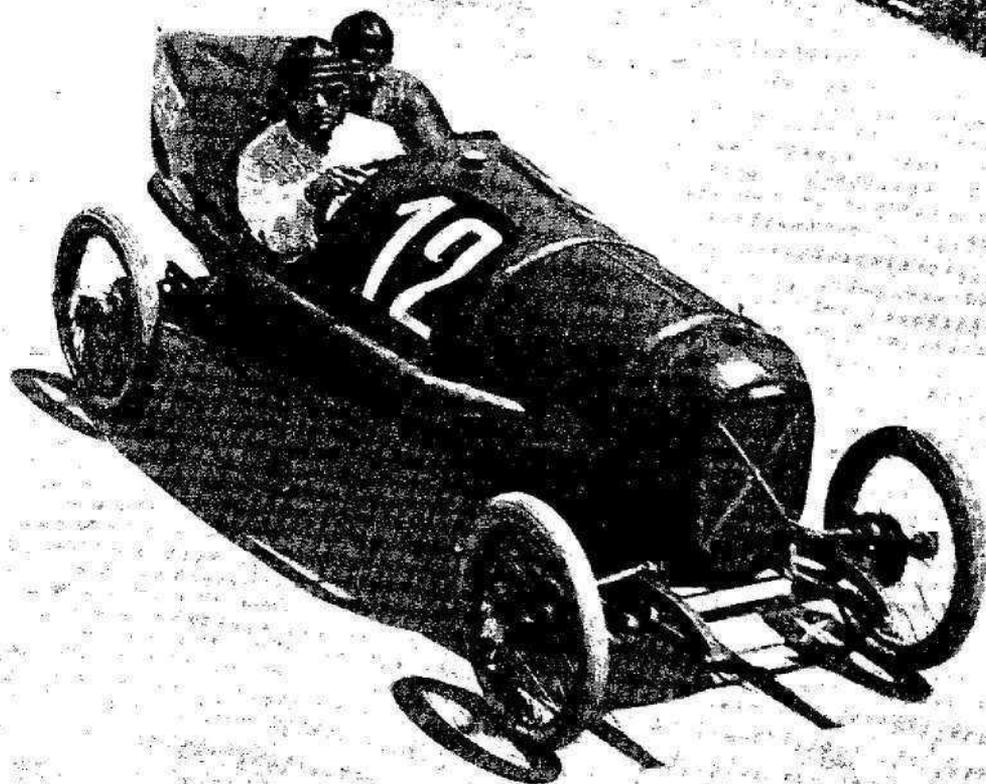


Stadium

Revista Ilustrada



Luciano Desvaux

(Salmson-Eaglebert)

clasificado 1.º en el

III Trofeo Armangué

Foto Claret

Año XIII - Núm. 393

15 de junio de 1923

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 los días 1 y 15 de cada mes

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

Precios de suscripción

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

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :

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

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

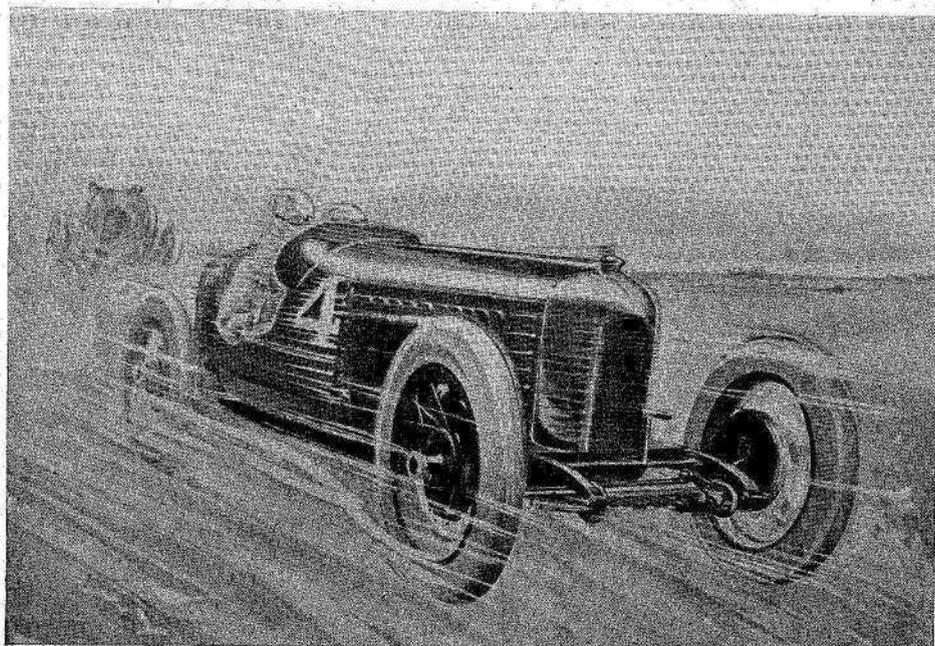
Macizos y Neumáticos

Bergougnan

Probad mis nuevos Macizos Disimétricos y Extra-flexibles

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A



FIAT

Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

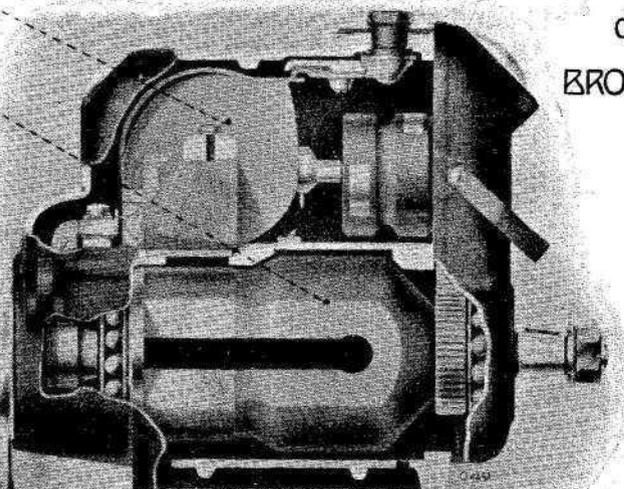
BOBINA FIJA

IMAN
GIRATORIO

MAGNETOS

Sociedad
Española
de Electricidad

BROWN BOVERI



MADRID

GRAN-VIA 21-23

Teléf. 1842.M.

DINAMOS - MOTORES DE ARRANQUE - CUADROS - FAROS.
FABRICACION SUIZA DE ALTA PRECISION

BARCELONA

CORTES 647

Teléf. 645.S.P.

SCINTILLA

Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie

1923

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: 25 francos

PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE

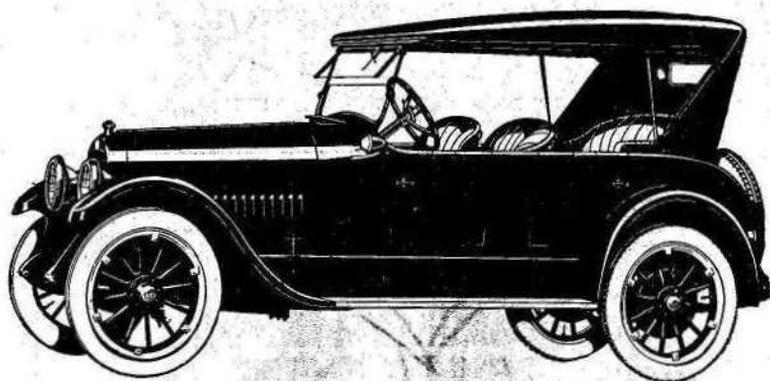
DIDOT - BOTTIN

1, rue Villaret-de-Joyeuse : 38 bis, avenue de la Grande Armée

Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM : Balmes, 54

STUDEBAKER

6 CILINDROS



**Ninguno da mayor satisfacción
Todos los de su reputación le doblan el precio**

¿Por qué?

Porque **STUDEBAKER** está construido por las fábricas más importantes del mundo en coches de 6 cilindros y su gran producción permite precios incomprensibles para coches de 1.^a categoría, que antes de entregarse al cliente son sometidos a más de 9.500 inspecciones

Agencia



Española

Stevenson, Romagosa y C.^{ia}

Valencia, 295

Barcelona

Bosch

EQUIPO BOSCH PARA AUTOMÓVILES

**Magnetos y Bujías
Alumbrado y arranque
Reflectores para-brisa
Bocinas eléctricas
Engrasadores**

Representantes exclusivos para España

F. XAUDARÓ Y C.^a

BARCELONA
Aragón, núm. 254

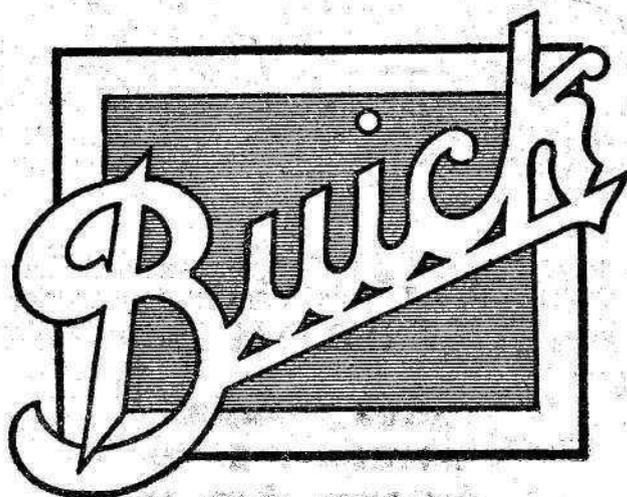
MADRID
Génova, núm. 3

*Fíjese Vd. en el nombre ROBERT BOSCH
y en ésta marca de fábrica*



BHD.

Consulte usted
las características del automóvil



a una persona experta y pida una
prueba a la Casa ABADAL para
comprobar sus resultados

CARACTERÍSTICAS

Válvulas en la culata
Suspensión cantilever
Ignición, arranque y alum-
brado por DELCO

Embrague a discos
Corona y piñón helizoidal
Materiales de acero
cromo-níquel

Exposición de Modelos 1923: Plaza Letamendi, 17

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona

Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

Madrid

Alcalá, 62
Alfonso XI, 12

Vuelta a Francia automóvil 1923

A pesar de su soberbia victoria de 1922, que dejó demostrada la superioridad de las **cuadriletas** (único autociclo que terminó la Vuelta a Francia sin penalización),

Peugeot

ha inscripto este año **cuatro cuadriletas** estrictamente de serie en la formidable prueba de resistencia y de regularidad

Las **cuatro cuadriletas** han cubierto los 4.000 km. de la Vuelta a Francia

las cuatro sin ninguna penalización

El ÚNICO equipo de autociclos (cilindrada 750 c. c.) que REGRESA COMPLETO

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

En la prueba más dura del R. M. C. de Cataluña
Barcelona - Zaragoza - Barcelona

714 kilómetros

LA UNICA quadrillette **PEUGEOT**
inscripta obtiene LA MAXIMA CLA-
SIFICACION y MEDALLA DE ORO

Siendo el motor de menor cubicación de los clasificados

LUBRIFICADA con

Spidoleine Ambar

EL ÚNICO ACEITE QUE NO DEJA RESIDUOS

S. A. E. de Lubrificantes Calle Cortes, 674
BARCELONA

AUTOMOVILES

**Talbot
Unic
Citroën**

MOTOCICLETAS

Harley Davidson

AGENTES

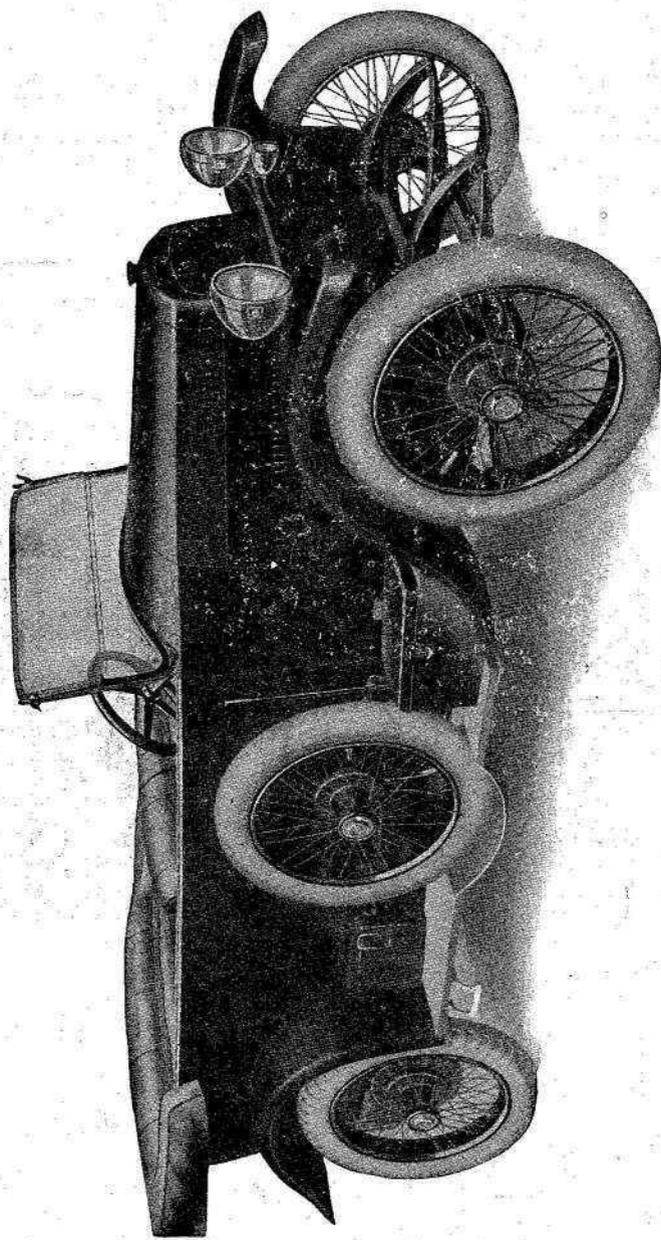
AUTOLOCOMOCION, S. A.

OFICINAS, EXPOSICION Y GARAGE

Rbla. Cataluña, 90 : Provenza, 278

Teléfono 422 - G

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES



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

PATRICIO SATRÚSTEGUI

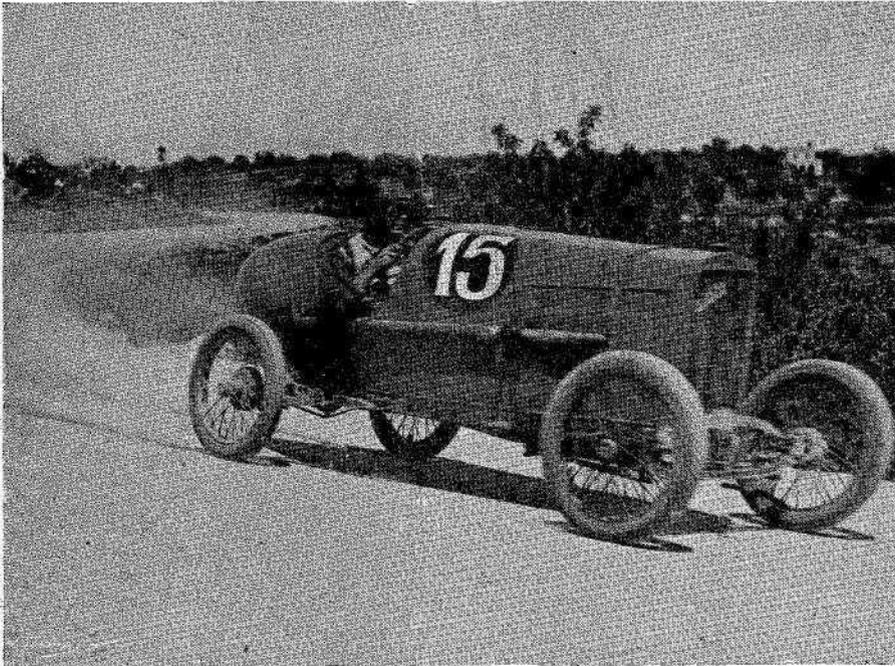


Foto Claret

Tripulando un coche Loryc, de fabricación nacional, Patricio Satrústegui, el deportista infatigable y audaz, compitió en el Trofeo Armangué con los corredores profesionales, conquistando la Copa del Rey y mostrándose un adversario peligroso por su serenidad y por su rara maestría en el manejo del volante

Copa STADIUM

A la memoria de José M. Casades

HANSE cumplido dos años de la fecha, de triste recordación para nosotros los redactores de STADIUM, en que Casades, el que fué nuestro queridísimo compañero, murió víctima de un terrible accidente de automóvil cuando, llevado, como siempre, de sus inagotables entusiasmos por la causa sportiva, estaba cumpliendo con sus deberes de información.

Deseando honrar su memoria, rendirle por nuestra parte el debido tributo de nuestra admiración y de nuestro cariño, STADIUM ha adquirido una copa, un trofeo, cuyo valor artístico será apreciado en su día por nuestros amigos, dedicado a la memoria de aquel inolvidable amigo, que ofrendamos a la Confederación Deportiva de Cataluña para que ésta lo instituya como uno de sus challenges y premie con él, año tras año, los grandes méritos adquiridos por la sociedad deportiva de Cataluña al llevar a efecto el mayor y más solemne acontecimiento, a juicio del Consejo directivo de la Confederación o de un Jurado que ella misma designe.

La Copa STADIUM, cuya reproducción fotográfica procuraremos publicar en el próximo número, será expuesta en un establecimiento que nos ha sido brindado a tal fin y efecto y entregada después a la Confederación Deportiva de Cataluña con el objeto que dejamos indicado.

Así cree cumplir STADIUM un deber de gratitud para con aquel al que quisimos tanto y no olvidaremos nunca.

Los poderes constituídos ¿Los respetamos o no los respetamos?

NO por afanes de polémica, pero sí por deseo de aclarar las cosas, que se embarullan porque sí — porque no he de ser yo quien crea que mi amigo, el señor Ruiz Ferry, percatado como lo está, y tiene la obligación de estarlo, de cuanto ocurre en el mundo automóvil (así comercial como deportivo) ande a ciegas en este asunto —, voy a permitirme unas ligerísimas consideraciones para el vulgo, al que alude el referido estimado compañero en su artículo inserto en *Heraldo Deportivo* del 25 de mayo último.

Se asombra el señor Ruiz Ferry de que un señor Pérez que «ha adquirido y pagado a la MARCA X un coche», no pueda correr en un certamen automovilista organizado por un Automóvil Club reconocido (?), es decir, afiliado a la entidad internacional, porque se lo prohíba el Bureau Permanent, que es otra entidad de carácter internacional que reconocemos.

Y ello es lógico, lógico a más no poder. Porque el señor Pérez, muy dueño de comprar lo que quiera, la marca que guste, para pasearse, acudir a sus negocios, recorrer el mundo entero o tenerla en el garage, no puede ni está autorizado a participar en ningún certamen automovilista, ya que si se presenta sin las debidas condiciones, puede poner en ridículo o desacreditar una marca que acabe de ganar, verbigracia, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia o salir triunfante en Indianápolis, ponga por caso.

Aunque muchos acreditados periódicos, por afanes de lucro (muy lícitos, pero muy poco deportivos), oculten los nombres de las marcas vencedoras en las carreras, son las marcas las que triunfan siempre, nunca el Pérez, el López o el Sánchez; porque no es cosa de dejar en manos de un fulano cualquiera (un inexperto o un malvado), el crédito que tanto dinero, tantos afanes y tantos sudores ha costado adquirir a quienes lanzaron sus capitales, sobre todo en nuestro país, con el objeto de conseguir el desarrollo de una fábrica de automóviles.

Estaría gracioso que al día siguiente de una competición internacional de esas cuyo éxito resuena por el mundo entero, cuatro Pérez se pusiesen, sin saber ni siquiera conducir, a emular las glorias de Milton, Murphy, Bordino, Nazzaro, etc.

El segundo caso que señala el señor Ruiz Ferry en defensa de una tesis tanto o más frágil que esa otra, es el de un representante de marca nacional o extranjera que pretende acudir a una feria y los fabricantes se lo impiden, alegando que «no estando autorizada la feria de muestras de esa población por el Bureau Permanent, a que nuestra firma se halla afiliada, le está a usted prohibido llevar *nuestros* coches a esa exhibición.»

De eso también se asombra, aunque parezca mentira, el señor Ruiz Ferry, pues no ignora, porque trata con infinito número de representantes, que todos o casi todos los que firman

contratos con fábricas de automóviles, aceptan la cláusula de que sin el permiso de la fábrica no se puede participar en certámenes, ferias y carreras no autorizadas.

¿Y sabe el amigo Ruiz Ferry por qué no se autorizan? Si lo sabe; pero por si no lo supiese, nosotros tenemos la obligación de informarle que *no es posible* autorizar todas las exposiciones y ferias que se pretendan celebrar.

Lo dice bien claro el señor Ruiz Ferry en el *Heraldo Deportivo*: «En la ciudad de B. se organizan unas fiestas para atracción de forasteros y a una agrupación particular se le ocurre organizar una feria...»

El señor Ruiz Ferry calcula que no hay más que organizar una feria por una agrupación particular y cádate acudiendo allí todos los fabricantes de automóviles nacionales y extranjeros para ayudar a la atracción de forasteros. Pues, no, señor. El Bureau Permanent, al que están afiliadas Francia, Inglaterra, Bélgica, Italia, España y Holanda — que en materia automóvil no son moco de pavo precisamente algunas de esas naciones, aunque no lo esté Norte América (por aquello de que América es exclusivamente para los americanos) ni Alemania, ni por falta de ganas, sino por no haber sido aún admitida —, autoriza exposiciones en lugares en donde pueda honrarse al automovilismo cual es debido, en donde los automóviles estén instalados en forma digna y adecuada y en donde una vez al año, en idénticas condiciones para todos y con la absoluta conformidad de todos, pueda llevarse a efecto un grande y solemnísimos certamen.

Pero de esto a permitir que cada quince días se celebre una exposición o feria, media algo así como un pequeño abismo.

Por lo que se refiere a España, se acaba de celebrar en Madrid, en el Palacio del Hielo, una exposición o feria *autorizada*; pocos días después se ha efectuado otra en Valencia; se anuncia otra en San Sebastián y acabaremos por celebrarlas en todas las capitales, villas importantes y villorrios. Y esto origina gastos considerables. Cuente el señor Ruiz Ferry lo que le costó su stand del Palacio de Montjuich el año pasado y díganos si es posible que todo intento de feria o exposición se autorice y que acudamos todos cada vez que se celebre; porque si va el *Heraldo*, acudirá STADIUM, y viceversa, en noble estímulo de competencia. ¿Y quién es que lo resiste? Porque, a veces, sufra los gastos el comerciante, en todo o en parte; pero siempre le toca subvenir con *algo* o *algos* al fabricante.

Además, obedece la existencia del Bureau a la necesidad de intervenir en casos que no admiten discusión.

¿Aceptaría como bueno el señor Ruiz Ferry, a quien suponemos en las mejores relaciones con la *Hispano*, con *Elizalde*, con *España*, que en época de paro forzoso de esas importantes fábricas, los negociantes de automóviles de Barcelona, representantes de marcas extranjeras, organizarasen una exposición para

darles en las narices a esas industrias, valiéndose de su impotencia, para mejor beneficiarse ellos? ¿Puede intentarse la celebración de una carrera de carácter internacional en ocasión en que atravesasen penosas crisis nuestras industrias nacionales?

De ahí la existencia lógica del Bureau Permanent.

Cita el señor Ruiz Ferry, con arrogancia que no habrá de serle agradecida, la participación de marcas en exposiciones o ferias no autorizadas. Para eso habrá sanciones: no le quepa duda al distinguido compañero.

Amenaza por último el *Heraldo*, con la firma del señor Ruiz Ferry, al Bureau, con las siguientes palabras: «En 1924 habrá otra Feria en Madrid: de ello estamos convencidos. Veremos si la prohíbe el Bureau... y si se celebra con prohibición y todo.»

¿Por qué teme el señor Ruiz Ferry o quienes le inspiran sus escritos? En el presente año la Feria de Madrid, organizada con el concurso de la Cámara de Madrid, fué autorizada por los representantes del Bureau de París, a las *veinticuatro horas* de solicitado el permiso (hubo, como es lógico, necesidad de reunir en junta a todos los componentes de la Cámara Española de Constructores). ¿Se le puede pedir a esta Cámara más celo y actividad y mayores deseos de complacer a la de Madrid?

Egoísmos ¡no! no existieron ni existirán. Orden, equidad, salvaguarda de respetabilísimos intereses: a eso tiende el Bureau y cuantos lo representan.

* *

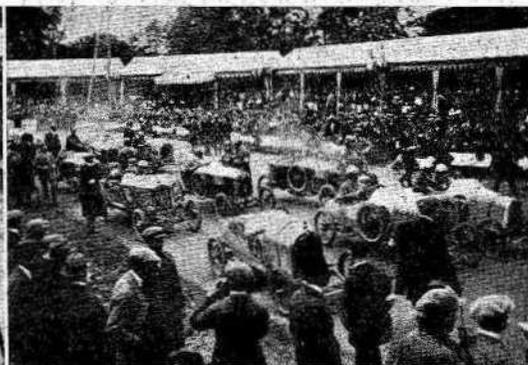
Pero ya que el amigo Ferry nos habla de esas cosas tan sumamente interesantes, hablemos también de la obligación que tiene un club legalmente constituido en cualquier provincia de España, de pedir permiso a una entidad residente en Madrid para celebrar una carrera; hablemos de la imperiosa necesidad que existe de pedir a MADRID cronometristas para carreras que se efectúen en provincias, a costa de éstas, naturalmente; hablemos también de restricciones y castigos, que también existen, y nos satisfará muchísimo poderle contestar, reanudando aquellas amenas pláticas a que nos invitara, en su afán de clamar siempre en contra de poderes legalmente, lógicamente constituidos, con los cuales no simpatiza, dejando de ser consecuente en su criterio al defender determinados organismos nacionales e ir en contra de otros internacionales. Pero de esto, tiempo habrá para hablar y saber en definitiva si hemos de ser conservadores *en todo y por todo* o revolucionarios, dejando de reconocer todo lo legal y lógicamente constituido, llámense «Automobiles Clubs réunis», llámense «Bureau Permanent», porque bien sabe el amigo Ferry que la atmósfera que nos rodea aquí a los que somos firmes sostenedores de todo poder constituido, es bien distinta de la que, por lo visto, disfruta el colega de la calle Villalar, de Madrid.

NARCISO MASFERRER

Bol d'Or : Carreras de 24 horas



Salida de las motos



Salida de los cycle-cars

Dos grandes manifestaciones se han celebrado en Francia, dignas de mencionarse por constituir verdaderos acontecimientos automovilistas, de estos acontecimientos que forman las más bellas páginas del gran libro de la locomoción moderna, tan unida en sus adelantos al progreso mundial de los últimos veinte años, tanto en tiempos venturosos de paz como en las trágicas horas de la última gran contienda.

El Bol d'Or, carrera de 24 horas para vehículos pequeños comprendidos desde el velomotor de 75 c. c. hasta el cycle-car de 1.100 c. c., ha sido una verdadera carrera de velocidad, puesto que, contrariamente a lo esperado, la lucha sostúvose apasionada durante las dos vueltas del reloj, batiéndose todos los records establecidos en cuantas carreras de esta clase se han celebrado en el mundo, incluso el mismo Bol disputado con tanto éxito en la pasada temporada.

El mayor recorrido lo efectuó Desvaux sobre su *Salmson*, equipado con carrocería sport de serie, sin guardabarros, cubriendo 1.777 kilómetros, lo que representa una media de 77 a la hora, cosa verdaderamente estupenda tratándose de una prueba de tan larga duración, en la que debía imprescindiblemente conducir el mismo driver.

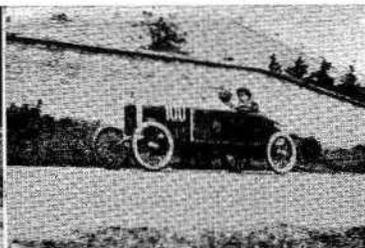
De entre las distintas categorías distinguíronse *Senechal*, *Harley-Davidson*, *Rovin* y *Micromoteur*. Esta última, con una bicicleta

provista de un motorcito de 75 c. c., sostuvo durante las veinticuatro horas un promedio de 34 kilómetros, cosa realmente estupenda que hace presagiar adelantos no concebidos hasta recientemente, en que sólo se reservaban para las ínfimas cilindradas, carreras en cuesta o pruebas del kilómetro.

• • •

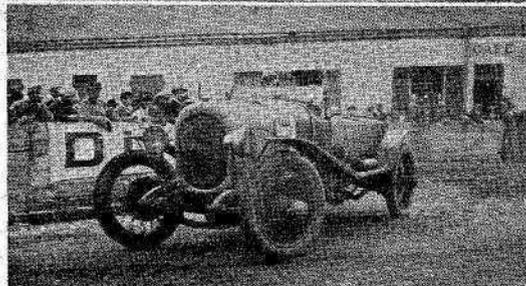
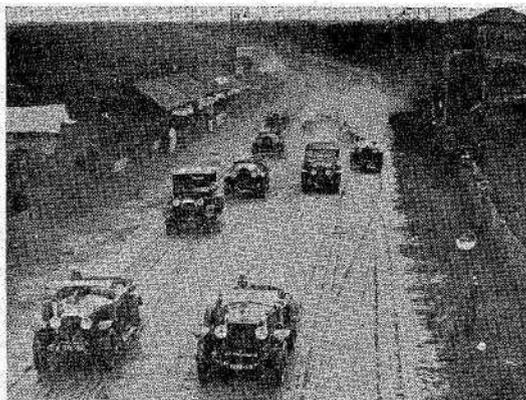
Mans, con su circuito permanente, ha sido teatro de la primera prueba bienal Rudge-Whitworth, carrera, o mejor dicho, concurso, en el que, precintados los coches durante su construcción, se les obligaba a una media exacta según su cilindrada. Esta clasificación, en la que sólo había admitidos o retirados, sin tener para nada en cuenta los kilómetros recorridos, ha sido interpretada malamente por la prensa francesa, que, cual la madrileña en 1920, cuando el concurso de camiones, se ha empeñado en fantasear una clasificación, basándose en lo que no debía, esto es, en los kilómetros, sin tener en cuenta que corrían juntas cilindradas muy distintas que venían obligadas a sostener medias determinadas según su cubicaje en litros.

La lucha fué interesante y como el cambio de conductores lo autorizaba el reglamento, disponía cada coche de un equipo de dos, lo que facilitaba en gran manera sostener medias de marcha, lo propio que hacía interesantes los detalles de cambios, que siempre, como es natural, tenían lugar en el momento de revi-



Bucker, sobre *Harley Davidson*, ganador de *side-cars* de 1.000 c. c. — *Desvaux*, sobre *Salmson*, primero de la categoría de 1.100 c. c. — *Cheret*, sobre *Mascota*, ganador de *velomáticos* de 175 c. c.

Fotos Rol



Salida de los concurrentes.—El cuadro de vueltas.— Un Chenard & Walker en plena marcha.— El revituallamiento de un Lorraine Dietrich

Fotos Rol

tuallamiento. No siendo obligatorio, fueron pocos los coches que se hicieron medir el carburante, pero en los pocos que hubo pudo comprobarse 6 litros para un 1.100 c. c. y 8 litros para un 2.000 c. c., lo que representa un resultado con calificación de admirable, recordando que es la base veinticuatro horas.

Terminado el concurso, quedaron clasificados para el próximo año los coches siguientes:

Lagache-Leonard, *Chenard-Walcker* 3 litros; R. Bachmann-Dauvergne, *Chenard-Walcker* 3 litros; de Tornaco-V. Gros, *Bignan* 2 litros; de Marne-Martin, *Bignan* 2 litros; Duff-Clement, *Bentley* 3 litros; Dills-Caerels, *Excelsior* 5,500 litros; F. Bachmann-Glazmann, *Chenard-Walcker* 3 litros; De Courcelles-Rossignol, *Lorraine Dietrich* 3,500 litros; de Pourtalès-Rochefoucauld, *Bugatti* 1,500 litros; Migeot-Verpault, *Brasier* 2 litros; Desvaux-Casse, *Salmson* 1,100 litros; Belben-Torchy, *Delage* 2 litros; Montier-Ourlon, *Ford Montier* 2 litros; Cappe-Douarinou, *G. Irat* 2 litros; de Masgonnet-Delalande, *Rolland Pilain* 2 litros; Benoist-Bueno, *Salmson* 1,100 litros; Bloch-Stalter, *Lorraine Dietrich* 3,500 litros; Prost-Redon, *Berliet* 2,700 litros; Boutmy-Marcadanti, *Amilcar* 1 litro; Sire-Guignard, *Rolland Pilain* 2 litros; Marie-Pichard, *Bugatti* 1,500 litros; Robin-Meunier, *Rolland Pilain* 2,300 litros; Ballard-Droust, *Corre la Licorne* 1,400; Pouzet-Pichou, *Rolland Pilain* 2,300 litros; Molon frères *Vinot-Deguignand* 2 litros; Maillon-Jonguet, *Brasier* 2,100 litros; Millaud-Mallereu, *G. Irat* 2 litros; Collomb-Lestienne, *Corre la Licorne* 2 litros; Batagliola-Erb, S. A. R. A. 1,100 litros.

Con estas pruebas de 24 horas termina la primera parte de la temporada automovilista francesa; la segunda lo constituye esencialmente el mitin de Tours con sus Grandes Premios, consistentes en dos carreras de velocidad: la primera, o sea el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, está reservada a los coches automóviles de dos litros de cilindrada, medida adoptada universalmente por todas las naciones, incluso América, donde acaba de correrse la gran prueba anual de Indianápolis, en la que con tan reducida cubicación se han igualado las marchas obtenidas con máquinas de tres litros. La segunda, o sea el Gran Premio de Turismo, es también a base de velocidad, pero con la condición precisa de consumir una cantidad determinada de esencia, para lo cual los coches saldrán con los depósitos llenos, estando prohibido el revituallamiento.

Para ambas luchas hay inscripto lo mejor de la industria francesa, figurando los nombres de *Voisin, Peugeot, Delage, Rollan-Pilain, Aries*, etc.; los italianos *Fiat*, los ingleses *Sunbeam* y otros muchos menos conocidos como coches grandes, pero reyes de la pequeña cilindrada, tales como *Salmson, Benjamin, Senchal*, etc. Como la lucha promete ser disputadísima, si añadimos a ella un circuito perfecto en la región inmediata a la ciudad de Tours, podremos asegurar que los Grandes Premios de este año serán los más interesantes de la postguerra y sólo comparables a aquella épica lucha del circuito de Lyon, celebrada con tanto éxito semanas antes del gran conflicto mundial.

La Vuelta a Cataluña, ciclista

DURANTE los días 31 de mayo y 1, 2 y 3 del actual, y merced a los inextinguibles entusiasmos de la Unió Sportiva de Sans, las carreteras de Cataluña han sido teatro de una intensa competición ciclista en la que, aun cuando dábamos por descontado que los nacionales tendrían que sucumbir ante la ciencia, la fortaleza y supremacía de los extranjeros, hemos tenido oportunidad de hacernos perfecto cargo de lo que dan de sí nuestras principales regiones en materia de ciclismo. Y así hemos visto que el Norte se ha llevado la palma con Otero; Madrid, con Antón, Serrano y García, ha quedado en honrosísimo lugar; Alicante, con Torres y Carratalá, nos ha advertido que avanza en el deporte ciclista, y, en fin, que Cataluña, excepción hecha de Solanas y Tresserras, ha desempeñado un lastimoso papel en la Vuelta a Cataluña.

En cambio, se ha confirmado el punto de vista que en tantas ocasiones hemos expuesto: Miguel Musió, un muchacho joven que lleva escasamente un año de vida ciclista, nacido en Vilaseca (Tarragona) y accidentalmente residente en Perpignan, ha conquistado el Campeonato de Cataluña y ha sido en algunos momentos la amenaza al lote francés. Y ese muchacho, adaptado a la modalidad ciclista de Francia, crece como los ases franceses y puede llegar a ser un as. ¿Qué podríamos esperar de un Janer, un Gargalló, un Tresserras o un Bover, educados en las prácticas ciclistas de Francia, que difieren por completo, absolutamente por completo de las nuestras?

Por lo demás, la V Vuelta a Cataluña, cuya organización obliga a que aplaudamos sin reservas a los ciclistas de Sans, nos ha dado a



Ville, corredor francés

Fotos Domínguez

conocer a tres nuevos corredores franceses: Ville, Dorfeuille y Lacolle. El primero, vencedor espléndidamente, justificó la fama adquirida con recientes victorias; el segundo, tal vez más estilista que Ville, pero menos duro, y Lacolle, a nuestro juicio el mejor de todos, pero a quien persiguió la *guigne*, privándole de dar de sí cuanto le habría permitido su privilegiada constitución física.

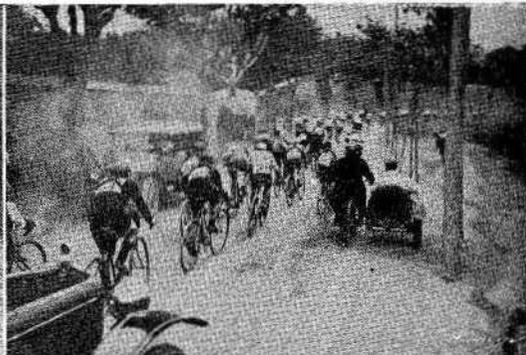
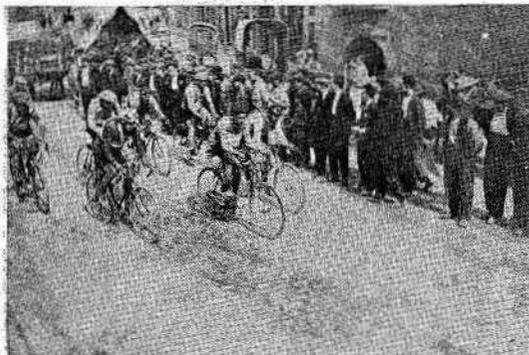
Pelletier y Nat, que se han clasificado en segundo y tercer lugar de la Vuelta, no han hecho otra cosa que confirmar la cualidad de científicos que ya les conocíamos.

Y Otero, el bravo corredor de Santander, ha sido, a nuestro juicio, el que ha hecho la carrera más meritoria; solo, abandonado a su suerte, con una máquina vulgarísima, animoso, decidido, no ha dejado nunca su lugar sin librar una inmensa batalla a sus enemigos; ha sido la nota culminante de la Vuelta a Cataluña, con la que la Unió Sportiva de Sans ha venido a proporcionar al ciclismo un reactivo, por cierto bien necesario.

Pero ante todo, nosotros, que con loco afán y verdaderamente entusiasmados hemos seguido kilómetro por kilómetro la lucha entablada durante cuatro días, queremos creer que la misma, en el orden deportivo, habrá sido de saludables efectos para nuestros corredores, más, mucho más que las demás pruebas importantes de España en las que han tomado parte especialistas franceses; en la táctica y en el método mucho han podido aprender nues-



Otero, corredor español



El pelotón de cabeza llegando a Manresa. — Paso de los corredores al entrar en la carretera de la Rabassada

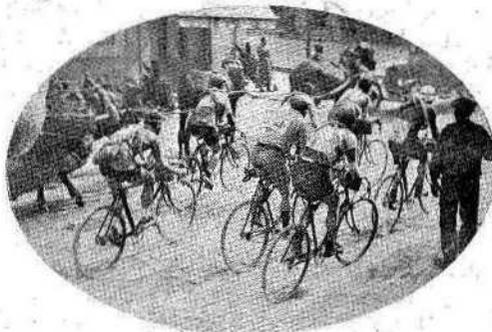
tros corredores; en anteriores pruebas, los ases del otro lado del Pirineo dominaron facilísimamente y los nuestros se limitaron a defender los lugares de una clasificación local, tendiendo al enemigo el dulce puente de plata; esta vez hemos tenido la inmensa fortuna de ver que nuestros corredores en todo momento han disputado el éxito a los terribles contrincantes franceses y sólo han cedido cuando la ciencia de los especialistas se ha impuesto; y entonces nuestros voluntarios corredores han podido convencerse de que la táctica y el método son la prolongación de las energías.

Claro está que los elementos Ville-Pelletier, Nat-Pelletier, Dorfeuille-Nat, eliminando el formidable Lacolle en los primeros momentos y aun en ocasiones apoyado por Musió, siempre han constituido un bloque invencible; en cambio, ni una sola vez hemos visto penetración en nuestros elementos. Otero, Treserras, Solanas, poco hicieron por contratiempos en ocasiones—la primera etapa—por pana del ciclista de Gracia y en otras porque no tuvieron la fe ciega en una acción combinada.

Y nosotros tenemos la firme convicción de que ellos habrían podido restringir no poco el avance de los leaders; la etapa Reus-Manresa, a cuyo final Otero atacó horriblemente por las sinuosidades salvajes de Can Massana a Ville, Nat y Pelletier, nos demostró la necesidad de esta acción mancomunada.

¿Qué habría sido un ataque de los tres españoles por aquella vertiginosa rampa?

Es lamentable también que figuras de relieve cual Saura—el actual campeón de España—, Monteys y Alegre, tuviesen un fracaso; nosotros creemos que el tal fracaso no se debe a falta de capacidad física—ahí está Musió—sino a defectos de preparación y de método, al vulgar error de creer que sosteniendo



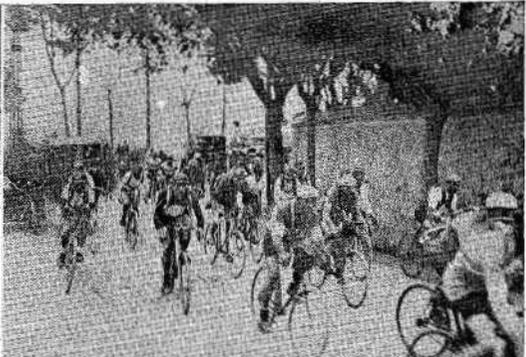
Saliendo de Barcelona

unos cuantos kilómetros de tren duro en época de entrenamiento, la preparación era completa. En cambio, un puñado de noveles que se han clasificado honrosísimamente, nos hace esperar de ellos grandes triunfos y dan la razón a cuantos de un tiempo acá venimos pidiendo carreras para noveles con frecuencia.

KANT



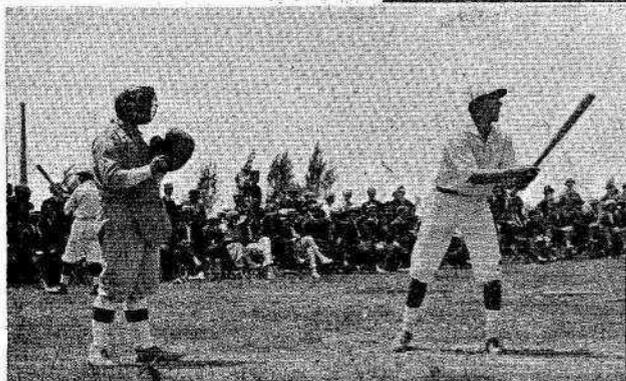
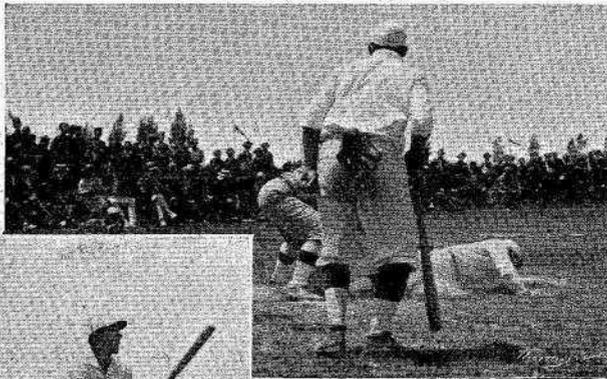
Ville en Manresa



Un aspecto de la carrera

Fotos Domínguez

El bassetball en Barcelona



Arriba. Momento de ganar la última base, mediante una magnífica barrida. — Abajo. El bateador en espera del lanzamiento de la bola.

Fotos Juandó

DEBIDO en buena parte, casi exclusivamente podríamos decir, al entusiasmo de las nutridas colonias de hispanoamericanos en Barcelona residentes, se ha logrado introducir en nuestra ciudad un nuevo deporte (nuevo para la mayoría de nuestros deportistas, claro está), el bassetball, muy practicado y con éxito formidable en los Estados Unidos, en México, en Cuba y en otras repúblicas ultramarinas.

Las novenas hasta ahora formadas han reclutado sus contingentes entre la juventud americana que aquí vive y la presentación del deporte ha sido, indiscutiblemente, un éxito redondo.

Gran número de público, la mayoría del

cual ya conocía el juego, acudió al campo y se entusiasmó con las buenas jugadas de los catchers, de los pitchers y de los demás componentes de las novenas, cuyo juego fué, justo es decirlo, más que medianamente bueno, casi notable en general y sin casi en algunos individuos.

El deporte del bate y las grandes barridas para ganar bases, está llamado, desde luego, a adquirir gran predominio entre nosotros, entusiastas de todo deporte de emoción.

Felicitemos a los americanos aquí residentes por su triunfal iniciativa y agradezcámosles, de paso, su labor en pro de nuestra cultura deportiva.

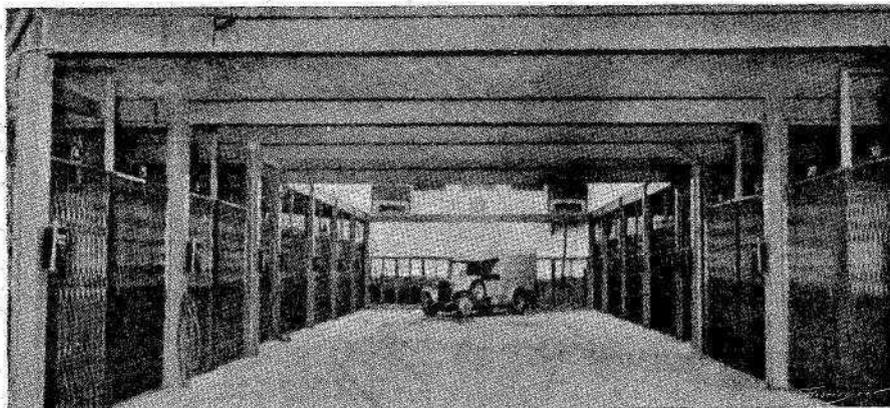
Sabadell y su amor al ciclismo



Una vez más Sabadell llama sobre sí la atención del deportismo catalán. — Las brillantes carreras ciclistas recientemente celebradas han despertado un interés enorme, según gráficamente denota la fotografía que reproducimos. — El otro grabado representa las obras del velódromo sabadellense, ya muy adelantadas, cuya terminación dará justo renombre a la gran ciudad industrial y deportista de Cataluña

Fotos Francast

LOS AUTOMÓVILES "VERMOREL"



Vista del modernísimo y magnífico Garage Vermorel en Madrid, calle General Portier, 33

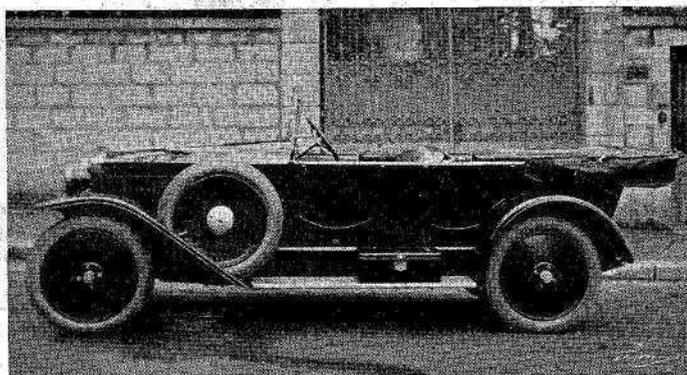
EL éxito alcanzado por este coche francés en la Exposición del Palacio del Hielo últimamente celebrada en Madrid ha sido tan franco como extraordinario.

A ello ha contribuido, aparte las excelentes cualidades del coche, el económico precio a que resulta puesto en España.

De su bondad y de sus muchas ventajas son prueba elocuente el haber sido aceptado por el E. M. inglés durante la pasada guerra internacional.

Por ello felicitamos muy efusivamente a nuestro querido y particular amigo don Santos Morales, agente general para España de la tan famosa como antigua casa Vermorel.

El señor Morales es un ferviente devoto

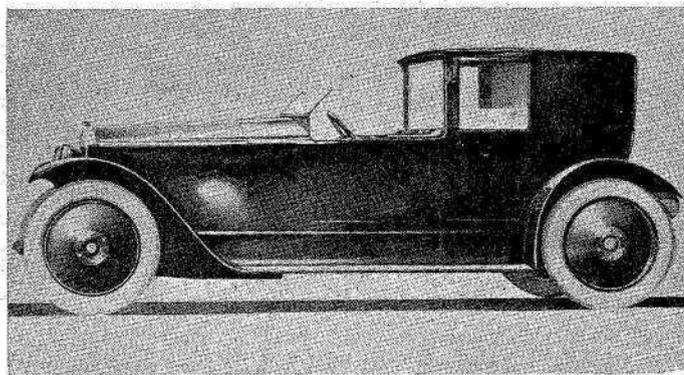


Vermorel de 10 HP, tipo torpedo

de esa marca, la que ha adquirido en representación después de haber gozado de las infinitas ventajas que le proporcionó un coche *Vermorel* que adquirió hace años para su uso particular.

Convertido hoy en agente de esta marca, se ha consagrado de lleno a su venta, y después de haber tenido un salón de exposición en la calle de Serrano, ha ampliado, por las necesidades del negocio, su esfera de acción, montando un gran garage en la calle del General Portier, 33, donde tiene, además, la exposición permanente de los coches *Vermorel* y negociados de venta y oficinas.

El *Vermorel* en manos del señor Morales, se está imponiendo netamente en nuestro mercado.



Vermorel de 15 HP, tipo cabriolet

Los

Salmson

se adjudican de-
finitivamente el

Trofeo Armangué

Vencedores

del GRAN PREMIO de Suiza

Ginebra, 10 junio 1923

Autociclos 1.100 c. c.

1.º Bueno

2.º Benoist

sobre

S A L M S O N

AGENCIA

Córcega, 293 y 295

BARCELONA

Trofeo Armangué

La carrera constituyó un éxito de organización - SALMSON, clasificado primero y segundo, se adjudica definitivamente el Trofeo LORYC conquista la Copa del Rey - Los vencedores iban equipados con ruedas RUDGE WHITWORTH

Los laureados

1. Lucién Desvaux, sobre *Salmson*, 4 h. 13 m. 22 s. (Velocidad media, 86 kilómetros por hora).
2. R. Benoist, sobre *Salmson*, 4 h. 21 m. 59 s.
3. P. de Satrústegui, sobre *Loryc*, 4 h. 32 m. 57 s.
4. J. Feliu, sobre *Elizalde*, 4 h. 51 m. 46 s.
5. J. Boniquet, sobre *J. B. R.*, 5 h. 9 m. 26 s.
6. F. de Vizcaya, sobre *Elizalde*, 5 h. 11 m. 29 s.
7. H. Delfosse, sobre *Delfosse*, 5 h. 15 m. 46 s.
8. Mme. V. Gourand Morris, sobre *Benjamin*, 5 h. 45 m. 54 s.
9. Bardeloop, sobre *Defrance*, 6 h. 2 m. 44 s.

Categoría 750 c. c.

1. J. Boniquet, sobre *J. B. R.*
2. Mme. V. Gourand Morris, sobre *Benjamin*.

Premios especiales:

Trofeo Armangué. Adjudicación definitiva: R. Benoist, *Salmson*.

Copa de S. M. el Rey: P. de Satrústegui, *Loryc*.

Copa del Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña (vuelta más rápida): L. Desvaux, *Salmson*, 19 m. 37 s.

Copa R. A. C. E. (a la regularidad absoluta): Desvaux, *Salmson*.

Copa Presidente Federación Motociclista de España: J. Boniquet, *J. B. R.*

La organización

Fué perfecta. Estas dos palabras encierran un mundo. Mundo de acertadas previsiones y de fatigas jamás sentidas por los elementos directivos del Moto Club y del Subcomité de Tarragona.

Son realmente duchos en la materia, pero se exceden de cada vez más.

Excelente distribución de tribunas. Acertada colocación de los representantes de la Prensa, frente al *affichage* y junto al telégrafo público.

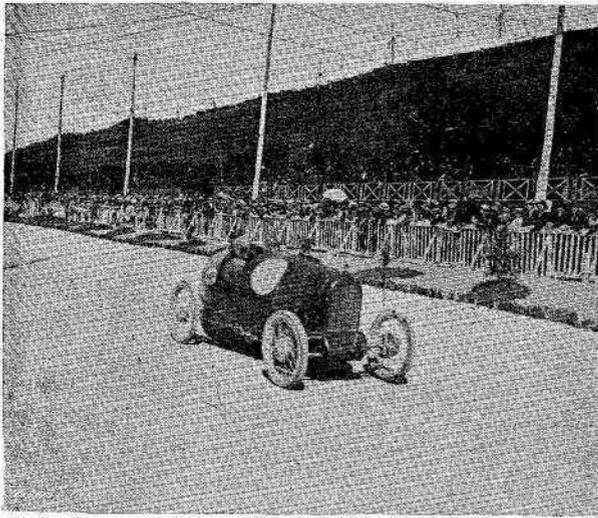
Rápido y exacto conocimiento de la situación de los corredores en plena carrera, merced a un excelente *affichage* y al aditamento de combinación de unos automovilitos pintados en negro sobre fondo blanco, que varían según avanzan o retroceden los corredores que ostentan sus mismos números.

Un circuito despejado en absoluto, en el que no vimos más que a controls y guardias civiles. Una carretera inmejorable, verdadera



Coches y corredores momentos antes de la salida

Foto Claret



Boniquet, con el J. B. R., del que es constructor, obtuvo el primer puesto de la categoría de 750 c. c.

pista. Un servicio completo de teléfonos extendido por todo el circuito, que aun siendo en bastante número, funcionó con incomprensible rapidez (a lo que en Barcelona no estamos acostumbrados).

Un servicio sanitario y controlaje admirables.

Un servicial clubman, colocado al pie del teléfono, comunicándonos a los periodistas la marcha de la carrera, hasta en sus más mínimos detalles. Tarragona, la deportiva Tarraco, amable, atenta, obsequiosa con sus infinitos visitantes.

Un tiempo espléndido.

Y... los directores del Real Moto Club, entregados a su trabajo, ocultos a las miradas de todo el mundo,



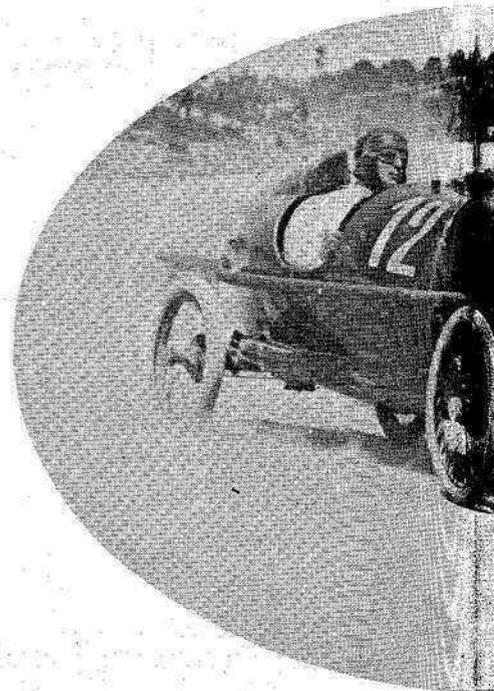
Benoist, ganador definitivo del Trofeo, conversando con Frick Armangé, a la llegada

alejados de la muchedumbre que pobló palcos, tribunas, cunetas y taludes... que se privó de rendirles el aplauso a que una vez más se han hecho legítimos acreedores, ganándose la laureada!!

Los «Salmson»

¡Se nos llevan el Trofeo! Y el único consuelo que nos queda al verlo traspasar la frontera, es que cae en buenas manos, cien veces victoriosas, que sabrán hacer honor a lo que el Trofeo representa y significa.

Partieron favoritos. Desde la primera vuelta, Benoist y Desvaux se colocaron resueña-



Desvaux, tripulando Salmson (ruedas Rudge Whitworth) 86 kilómetros a

mente al frente del grupo de notables corredores que participaban en la prueba.

A Benoist se le escapó una rueda y esto le handicapó notablemente, pero Desvaux se empleó a fondo y durante breves momentos sentimos la honda emoción que produce ver a los nuestros entablado ruda competencia con corredores cuyos nombres ruedan por la prensa, orlados siempre con los mayores elogios por sus repetidas victorias.

La *guigne*, ese *mal de mer* que se suele padecer en las travesías por carretera, se produjo, y exento de ella Desvaux, pudo conseguir a sus delanteros y ganar espléndidamente la carrera.

Desvaux realizó la vuelta más rápida. No le anduvo muy lejos Benoist. Demostraron ambos ser maestros en el arte de conducir; em-

plearon toda su gran inteligencia a favor de la gran marca que pilotan y obtuvieron el galardón, el aplauso a que legítimamente se hicieron acreedores.

Los *Salmson* se impusieron, confirmando la fama que ya tenían adquirida entre nosotros.

Nuestras marcas

Frente a siete marcas extranjeras, hubieron de luchar las nuestras; *Loryc*, *Elizalde*, y *J. B. R.*, dando una impresionante revelación de su valía, sostienen el combate durante unas cinco



El doctor Bordas dando la llegada a Benoist, clasificado segundo, sobre Salmson (ruedas Rudge Whitworth)

venas corredores y de la perfección de las máquinas que fueron puestas a su servicio.

Debemos hacer una excepción, que se refiere a Mme. Violette, que demostró las inmejorables condiciones de su *Benjamin*, merced a la plena serenidad con que se entregó a esa lucha, dejando bien probados sus conocimientos en el arte de bien conducir.

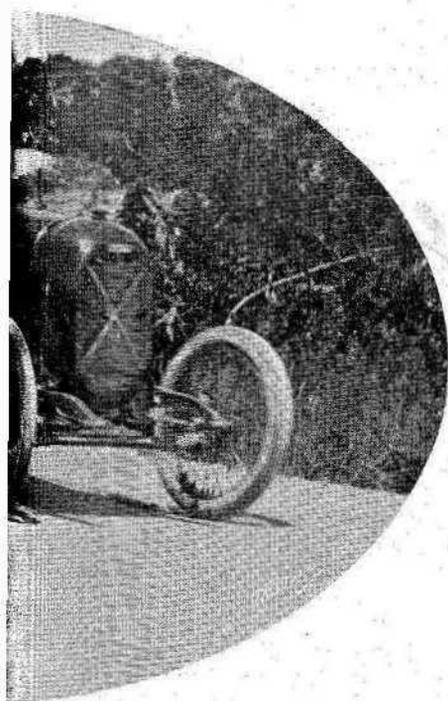
Los «Loryc»

Patricio Satrustegui y Paquito Sert fueron a probar suerte en su calidad impertérrita de fervientes devotos del volante.



Madame Violette Gourand, en su Benjamin, que tomó parte en la carrera

Fotos Claret



...), primero de la carrera, efectuó una media de ... a la hora.

... horas aproximadamente y conquistan gloriosamente el tercero, cuarto quinto y sexto lugar de la clasificación, siendo veinte el número de los adversarios; dato que conviene no olviden los que escriban la historia de esta carrera!

Industria extranjera

Salvo lo que se refiere a los *Salmson*, no hizo la industria extranjera una exhibición muy bella en esta carrera.

La pelea fué ruda, justo es reconocerlo, pero la fama de que venían precedidos los corredores extranjeros y algunas de sus marcas, nos hacían prever que obtendrían mejor clasificación. Esto nos afirma en nuestro criterio de la alta calidad de nuestros jó-

Al Conde de Sert, la suerte, malhadada, se le volvió de espaldas, en contra de lo que ha derecho un deportista de sus relevantes cualidades.

Patricio, en cambio, tuvo uno de sus grandes días.

Ha modificado su *tenue en route* y su buen criterio ha logrado imponerse a su nerviosísimo. Nos lo demostró desafiando a dos grandes tenores de la ruta, a Desvaux y a Benoist, a los que persigue tenazmente, a los que logra pasar, a los que avanza, para ser a su vez pasado cuando la hora fatal de la *guigne*, que nada respeta, se le interpuso; pero logrando clasificarse tercero y con ello su suprema aspiración, la conquista de la Copa del Rey.

¿Y cómo se lanzó a la carrera Sarrústegui? Llevado únicamente de su voluntad que no conoció nunca límites y con un coche tipo sport, de serie, que le fué prestado por un cliente de la casa Loryc.

Y a pesar de todo ello, hombre y máquina demostraron su valer en esta ocasión tan difícil y el premio obtenido ha de servirle de estímulo para proseguir su carrera, en donde le están reservados nuevos lauros.

Los «Elizalde»

En verdad que nos sorprendería concurrir en España a una carrera en donde los *Elizalde* no estuviesen representados.

Su inscripción es siempre la primera; no temen al adversario. Fían el éxito a su perseverancia en el trabajo, en la dirección y en la labor del taller y en el entrenamiento de sus co-reedores; y, fruto de ese conjunto de buenas voluntades—voluntad es sinónimo de *Elizalde*—, su nombre, puesto en competencia con afamadas marcas, lucha con tesón y vence.

Vencer es clasificar los dos únicos coches de serie que presenta, con los mismos motores del año pasado, uno de ellos con el mismo precinto de la anterior carrera; vencer es clasificarse, de entre veinte adversarios representando algunas marcas de enorme calidad, cuarto y sexto, demostrando una resistencia y una regularidad perfectas. Y de este modo se

mantiene siempre incólume, repleta del prestigio que goza una marca española que, sin reparar en sacrificios, por importantes que sean, tiene como lema acreditar en la lucha constante, pertinaz, sostenida, la fama adquirida por la industria nacional.

Feliu y Vizcaya se comportaron admirablemente, haciéndose acreedores a merecidos elogios.

Otros hombres

Boniquet, Batlló (Jesús) Gastón, son elementos de todos conocidos; valientes animosos, decididos, destruyen el obstáculo.

Boniquet ha hecho una nueva y esplendente exhibición de su valer y del coche que lleva sus iniciales, con el que estamos seguros está llamado a alcanzar aún más resonantes victorias que la del domingo.

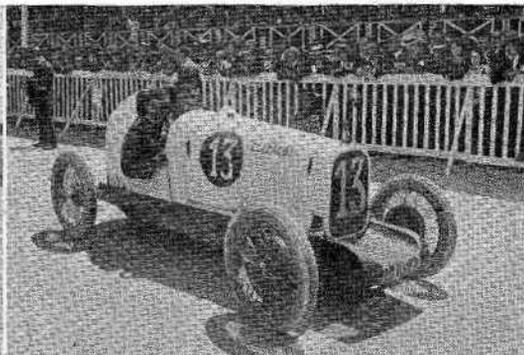
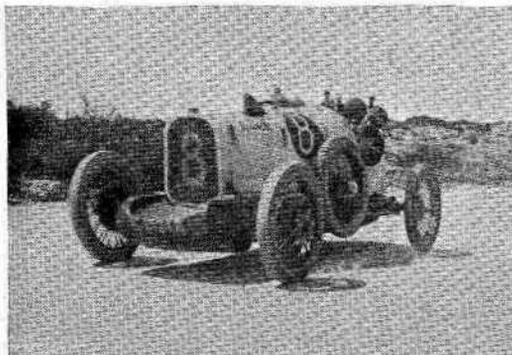
Batlló, como Sert, abandonaron su suerte—en pos del Trofeo, en plena carretera—, porque la desgracia se cebó en ellos. El temple de voluntad en ellos y la excelente construcción de sus máquinas estaba bien probada, pero hay signos fatales en la vida que no nos permiten a veces llegar allí donde se cifran esperanzas e ilusiones.

Ellos, como Gastón, como Palazón, como Díaz, como Frick Armangué, no desmayarán y la fatalidad del domingo les será reemplazada, ¡qué duda cabe! por bellas victorias que no tardarán mucho en presentárseles.

Las ruedas «Rudge Whitworth»

Ayer, como hoy, y hoy, como mañana, al hablar de vencedores cabe señalar un nombre perfectamente conocido en los anales del automovilismo: el de *Rudge Whitworth*.

De ruedas *Rudge Whitworth*, que representan en España nuestros amigos los señores Pujol y Xicoy, iban provistos los coches vencedores. El factor rueda es uno de los que contribuyen más a la victoria; el adoptar esa rueda, es afianzarse en la seguridad de que son un poderoso imán para alcanzar la victoria. Nuevamente ha quedado eso demostrado en Tarragona.



Feliu y Fernando Vizcaya, sobre Elizalde, demostraron la espléndida preparación de los nuevos autociclos de nuestra gran marca nacional. (Ruedas Rudge Whitworth) Fotos Claret

LORYC

Autociclo de Fabricación Nacional
se clasifica en el

III Trofeo Armangué

3.º de la clasificación general

Copa del Club de Regatas

y

Copa de S. M. el Rey

al primero de Fabricación Nacional

Equipado con

Magnetos BOSCH y neumáticos DUNLOP CORD



Agentes exclusivos de venta

Vallet y Bofill, S. en. C.

Paseo Gracia, 20 * BARCELONA

Hablemos otro poco de cosas de futbol



Foto Gaspar

Ases, reyes, caballos y sotas en el futbol

ESTAMOS en pleno período de ebullición futbolístico-barajística.

Suenan nombres, y más nombres, y renombres, y apodos, y remoquetes en la apasionante lucha del próximo campeonato, y son barajados a placer ases, y reyes, y caballos, y hasta modestas sotas balompedestres, en mescolanza deslumbrante de colores de equipos.

En verdad os digo que eso del futbol toma rumbos tan extraordinarios, que no me extrañara si a la vuelta de un par de temporadas fuese esa futbolística manía (que en eso, en manía está degenerando la noble afición) la causa real y verdadera de esa revolución que todos anuncian, que todos temen y que nadie sabe ni acierta a decir ni por donde ha de venir ni mucho menos por donde ha de irse.

Para abrir boca, para preparar el golpe de mañana, ya cada as tiene sus acóitos, secua-

ces, partidarios, camarilleros o como queráis llamarles, que pronto formarán partidos y, en consecuencia, cada as tendrá sus correligionarios, prontos a armar zambra si el as es molestado en lo más mínimo por el público, por la prensa, por el entrenador o por la Directiva.

Acaso, sangrándose en salud, haya sido éste el motivo que ha impulsado a algunas agrupaciones deportivas a buscar jugadores de fuera de casa (y entiendo aquí por casa el amplio cobijo del solar español) que hagan bajar humos a los internacionales nacionales.

Sí, lector: eso del internacionalismo de algunos jugadores que ya son internacionales, y el internacionalismo de los que aun no lo son, pero que se creen con derecho a serlo, estaba tomando tales vuelos de pedantería, estaba adquiriendo caracteres tan graves de insubordinación, que amenazaba dar al traste con la verdadera afición futbolística, convirtiendo el deporte más bello y emocionante en una merchandisería indigna.

Iba a acontecer en el fútbol, o mejor dicho, acontecerá si no se pone remedio al mal, lo mismo que ha sucedido en el teatro, esto es, que cada cómico o cada cómica que autoestima como genio, reúne en su torno a media docena de adocenados y forma una compañía.

De ello resulta que el arte está en decadencia y la gente se va al cine.

Para ver a un genio o a una medianía rodeado de nulidades, la gente prefiere gastarse el dinero viendo a Chaplin.

El día en que cada as o cada sota forme su equipito con seises y seises y ochos y nueves y cartas que no liguen, el público abandonará los campos de fútbol y se marchará a los toros o... a otra parte peor: a las tabernas.

La F. I. F. A., la Prensa y nuestra delegación

No uno, sino varios periódicos, no de Barcelona solamente, sino de otras ciudades españolas, han afirmado, con una rotundez apabullante, que nuestra Delegación había ido a Ginebra para hacer el ridículo en la Asamblea general de la Federación Internacional de Fútbol Asociación.

Y el argumento en que fundan su afirmación redonda los colegas es, casi para todos ellos, el mismo: Ni un solo delegado español ha sido designado para ocupar puestos en las comisiones nombradas durante la Asamblea.

Otros periódicos, además de dicho argumento, señalan el hecho de que las proposiciones que llevaban en cartera los delegados fueron desechadas.

Es muy triste este espectáculo de supina inconsciencia que ofrecen los periodistas deportivos, atacando sin ton ni son a los hombres que se prestan gratuitamente a servir los intereses generales de la Federación Española-

la, tal que si nuestra prensa fuese ni más ni menos que un remedo malo y ridículo de la prensa política profesional que ataca por atacar, sin más finalidad que derribar gabinetes, en la esperanza de arribar algún día al ansiado puchero nacional.

La opinión deportista tiene derecho a esperar algo más serio y mejor dispuesto de parte de los hombres que, pluma en mano, tenemos la pretensión de ser uno de los más interesantes factores del progreso deportivo de España.

La opinión deportista tiene derecho a esperar, por lo menos, que quienes escriban de sport sepan lo que es sport y quienes comenten una noticia estén enterados, por lo menos, de la noticia.

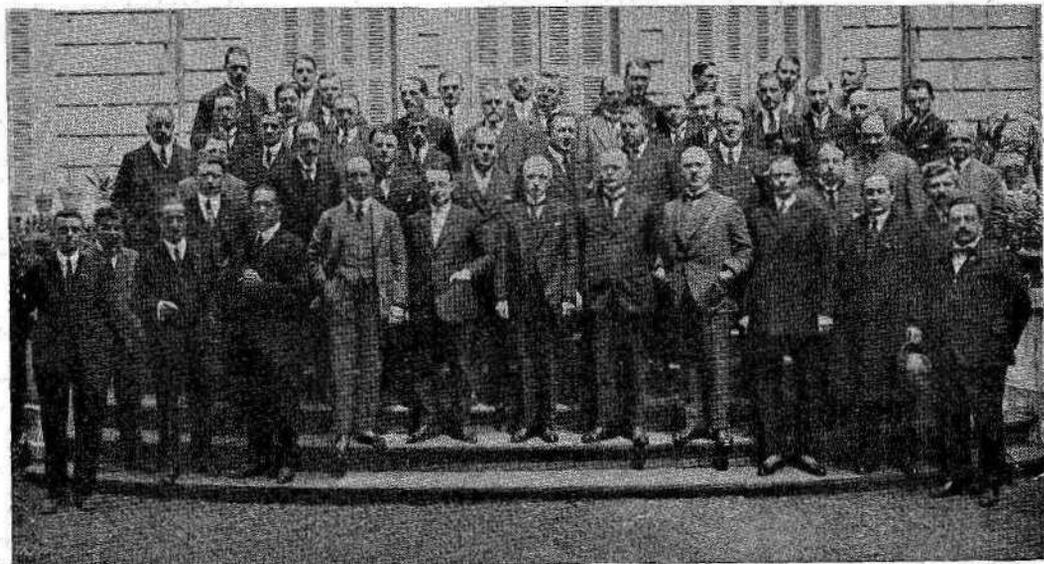
Y si en el caso de Ginebra estuviesen enterados quienes sobre ello escriben de lo que allí pasó, no hubieran dicho, de seguro, las cosas que sin ton ni son han dicho.

Sabrían, por ejemplo, que en Ginebra estaban representadas directamente diez y siete naciones, y otras tres—Alemania, Austria y los Estados Unidos—estaban allí en espíritu; en total veinte naciones.

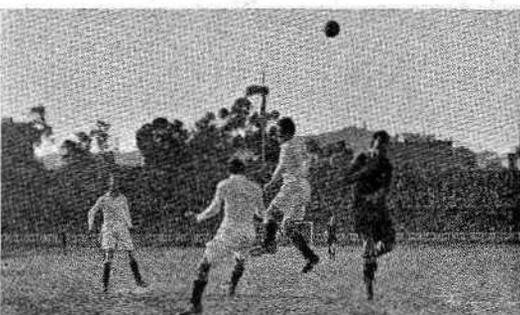
Los nombramientos que allí se hicieron implicaron representaciones de ocho naciones, de manera que doce de las naciones federadas no alcanzaron representación alguna.

¿Cabe decir, según la opinión de los comentaristas aquí comentados, que los representantes de esas doce naciones fueron a Ginebra a hacer el ridículo?

Por lo que respecta al hecho de que ninguna de las proposiciones de nuestra delegación fuese aceptada, diremos, en general, que las cuestiones a tratar en estas asambleas han de ser anunciadas con cierto plazo de antelación para que sean incluidas en el orden del día, evitándose así que cada delegado presen-



Representantes de diez y siete naciones que se reunieron el mes pasado en Ginebra para celebrar la Asamblea de la Federación Internacional de Fútbol Asociación



*Equipo profesional Dundée, que fué batido por nuestros jugadores del Barcelona F. C.
Cómo actúa la defensa del Dundée*

Fotos Juandó

te a última hora lo que se le ocurra, haciendo interminables unas asambleas que forzosamente han de ser breves, rápidas, por los muchos gastos que su sostenimiento ocasiona a los asociados.

Pues bien, es preciso que se sepa que el Comité directivo, o como se le denomine, de la Federación Española, no había enviado nota alguna a la Federación Internacional para que fuese insertada en el orden del día de la última Asamblea.

¿Cómo iban a sacar avante sus proposiciones nuestros delegados si el reglamento de la asamblea comenzaba por negarles hasta el derecho de presentarlas?

Y a pesar de ello nuestra delegación, extraoficialmente, hizo que ciertos puntos interesantes fuesen tratados; logró dar a conocer, digna y honradamente, la Federación Española, hasta ahora jamás representada en esta clase de asambleas; hizo que se señalase para dentro de dos años, la capital de España como lugar de reunión de los asambleístas, y, en fin, consiguió entablar ese contacto íntimo con los representantes de las demás naciones, indispensable al buen nombre del futbolismo español en particular y al deportismo en general, si tenemos la pretensión de vivir la vida social internacional.

ENRIQUE GUARDIOLA



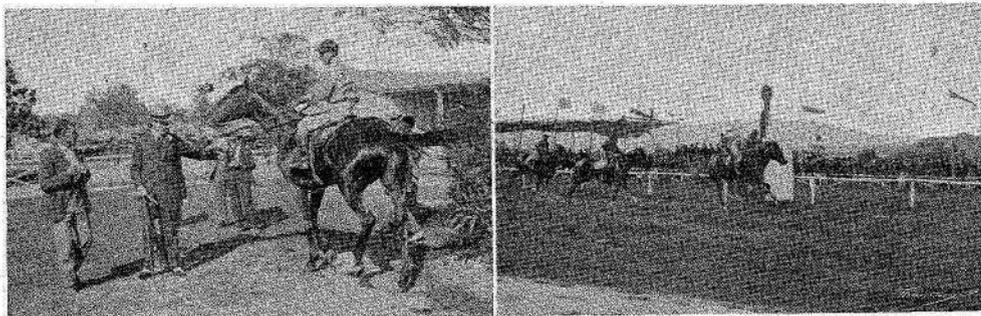
El Barcelona se defiende de los ataques del equipo Daring, de Bruselas. — Los capitanes y el árbitro en los saludos iniciales de rigor



El Daring, de Bruselas, que venció y fué vencido por el Barcelona F. C. — Planas contempla como el centro delantero belga chuta desde lejos

Fotos Domínguez

En el hipódromo de Casa Antúnez



SIGUEN, con animación y entusiasmo no disminuídos, celebrándose las carreras de caballos en nuestro hipódromo de Casa Antúnez. En las del pasado domingo, en el premio Francolí, vió el señor Bertrand, una vez más, victoriosa su magnífica cuadra, gracias a la gran carrera que realizó *Miss Lang*, finísima yegua que aparece en nuestro grabado de la izquierda, montada por el jokey Vivó.—A la derecha se ve la llegada de *Jauja*, en el premio Vallvidrera, seguido muy de cerca por *Frera*, y más de lejos por *Purple Heron*.

El último rally-paper del Real Polo Jokey Club

EL Real Polo Jokey Club, siempre incansable y siempre aristocrático, acaba de organizar un magnífico rally-paper, durante el cual sus socios han mostrado sus excelentes cualidades de consumados jinetes, distinguiéndose algunas damas que, a pesar del aplastante sol y de las dificultades de la prueba, resistieron sin fatiga todos los incidentes de la bella jornada. Nuestro grabado muestra el arrogante aspecto de la elegante cabalgata.



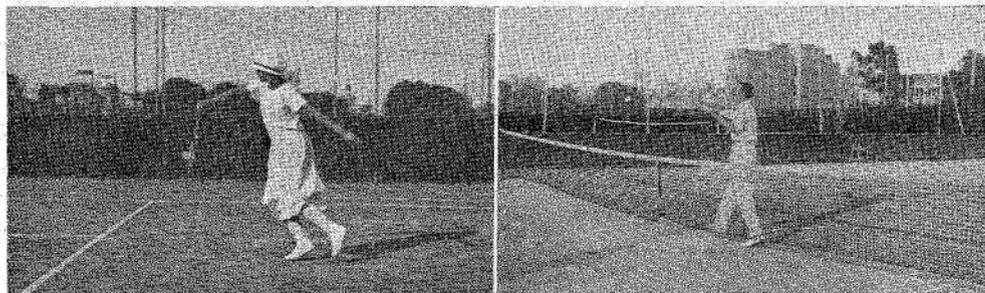
Campeonato del Real Lawn-Tennis Club del Turó

EN las pistas de tennis del simpático Turó hase jugado una serie de interesantes partidos de Campeonato social, durante los cuales una vez más quedó de manifiesto la habilidad de nuestros tennistas y sus innegables y rápidos progresos en el arte de la raqueta.

La señorita Bella Dultus llamó la atención por su juego y por la gracia que sabe imprimir a su manera de jugar.

Sindreu, seguro y hábil, logró una vez más adjudicarse brillantemente el premio de campeón.

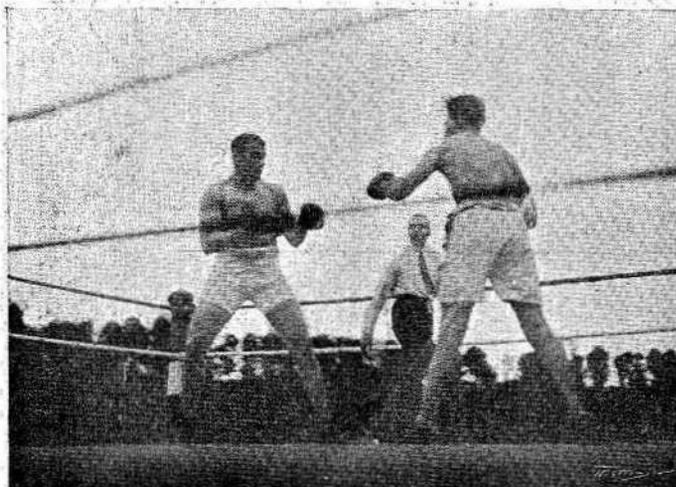
Fotos Vela



Italia alcanza el Campeonato de boxeo

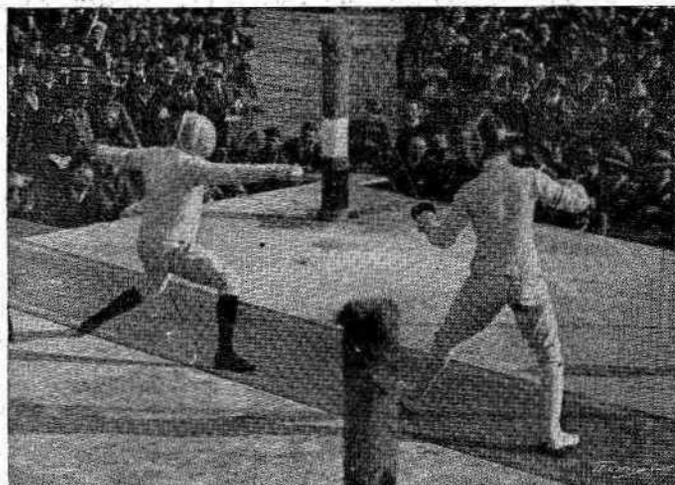


HE aquí la inmensa Arena de Milán y en ella millares de espectadores presenciando el gran match de boxeo en que el italiano Erminio Spalla y el holandés Van der Veer se disputan el Campeonato de Europa. El deportivismo italiano, nuevo, casi flamante en boxeo, espera ansioso el resultado de este encuentro, y al fin, en el vigésimo asalto, ve triunfante su favorito, que arranca para Italia el preciado título. La victoria italiana ha de alegrarnos de veras, ya que demuestra que también los meridionales sabemos boxear.



CUANDO sobre el ring milanés aparecieron los dos aspirantes al Campeonato de boxeo de Europa, el público italiano sintió un miedo enorme, imaginando seguro el triunfo de Van der Veer. En efecto, y bien claro lo muestra el grabado, Spalla, que tres días antes había estado enfermo, aparecía punto menos que flaco frente al atlético sistema muscular de su adversario.

EN esta gran fiesta atlética celebrada en la amplísima Arena de Milán, en disputa del Campeonato de boxeo de Europa, tuvo lugar una brillante exhibición del famoso esgrimista francés Gaudin, quien, una vez más, en su gira por Italia, ha demostrado sus enormes cualidades de gran espadista. Sus asaltos con el maestro Mangiarotti fueron verdaderamente interesantes.



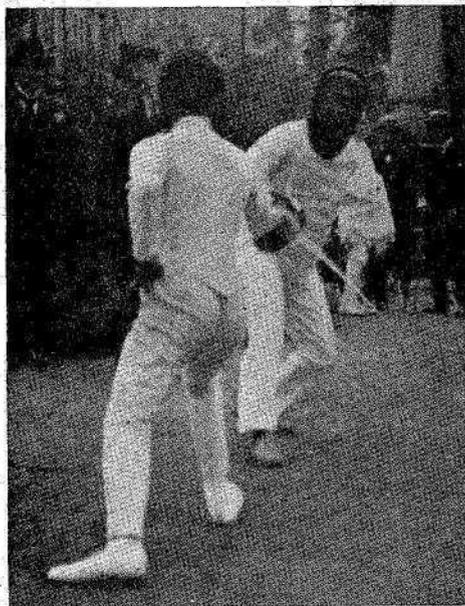
Campeonatos de Cataluña de Esgrima



Interesante momento de un asalto a espada

LA Federación de Esgrima Catalana ha organizado por primera vez, este año, los Campeonatos de Esgrima de las tres armas. Los asaltos se han celebrado en los jardines de Bellas Artes, Sociedad Deportiva Pompeya y en varias salas de Barcelona, según las necesidades del terreno o pedana de cada arma.

La mejor actuación de la generalidad ha sido en los asaltos de florete, donde se apreciaron bellas fases y bastante conocimiento del arma. En espada, que actualmente es lo que priva, pocos asaltos tuvieron carácter de tal,



Encuentro a sable

Fotos Domínguez y Palau



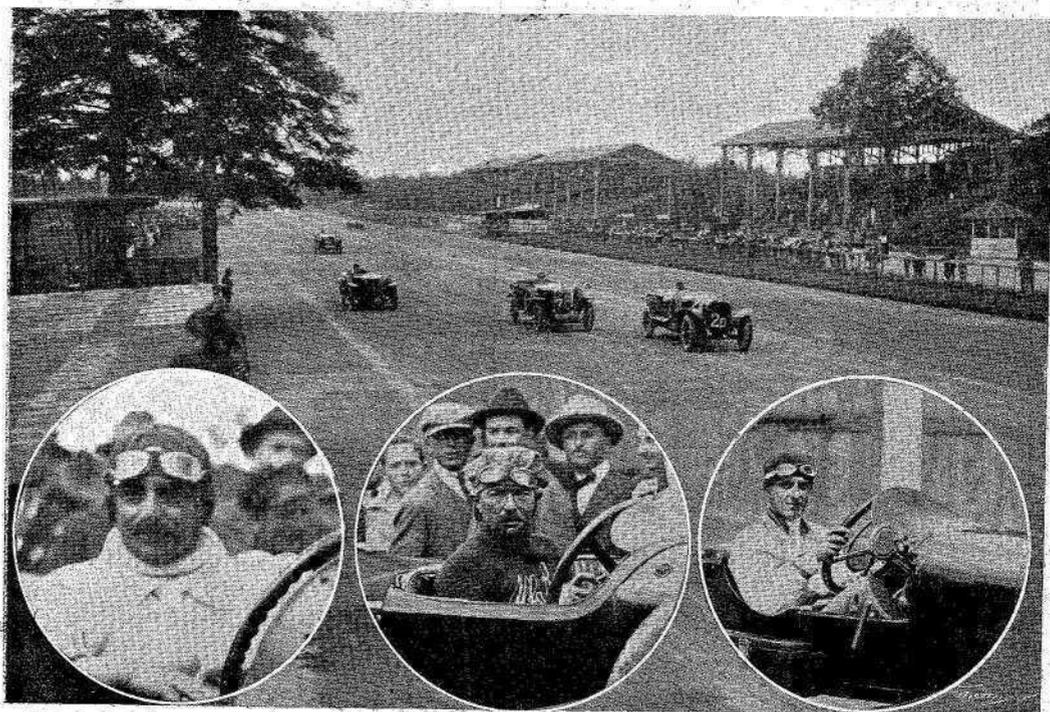
El Capitán General presidió los asaltos

viéndose en la mayoría de ellos un juego completo de florete, menudeando grandemente los cuerpo a cuerpo, cosa que no puede admitirse cuando se tira en terreno y con punta de arresto. Donde se ha apreciado la falta de preparación ha sido en el sable; verdad que esta arma es poco grata si se pretende hacer bien, o sea con paradas y respuestas; pero, de practicarse poco por lo difícil, a ir sólo al golpe: doble o de tiempo, media un verdadero abismo.

Los grandes premios italianos



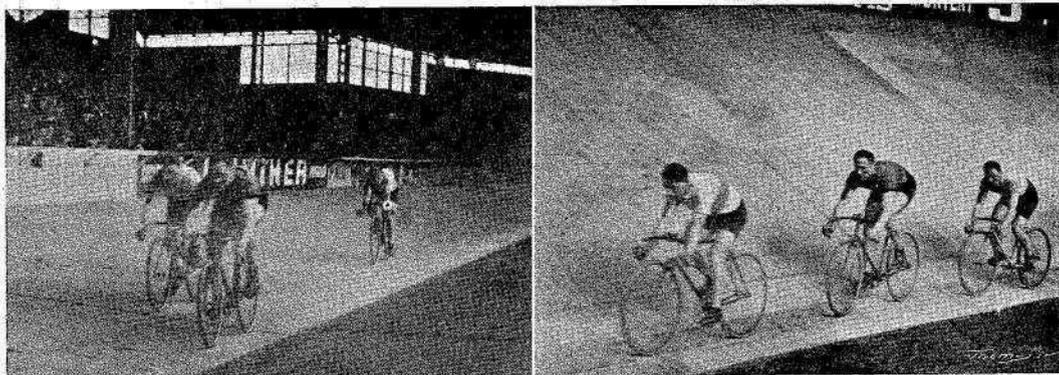
Un aspecto bellissimo de la gran tribuna del hipódromo de San Siro, la tarde en que se corrió el Gran Premio de 250.000 liras



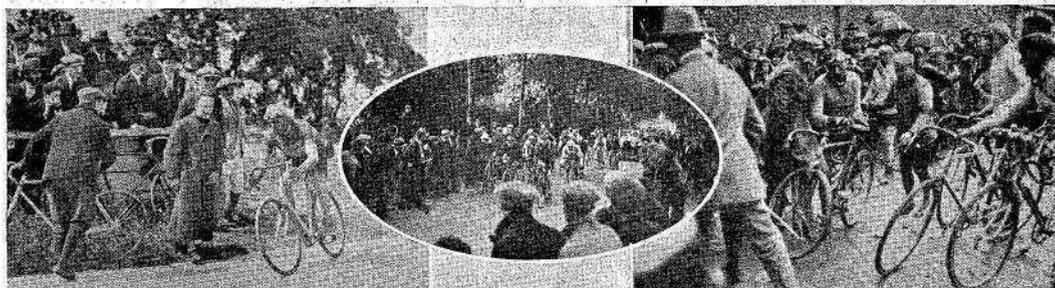
Los coches durante la carrera del Gran Premio Turista, en Monza.—Abajo, a la izquierda: Trucco, sobre Isotta Fraschini, primero de la cuarta categoría. — En el centro: Sivocci, sobre Alfa Romeo, primero de la tercera categoría. — A la derecha: Rubietti, sobre Bianchi, primero de la segunda categoría

Fotos Strazza

La quincena deportiva internacional



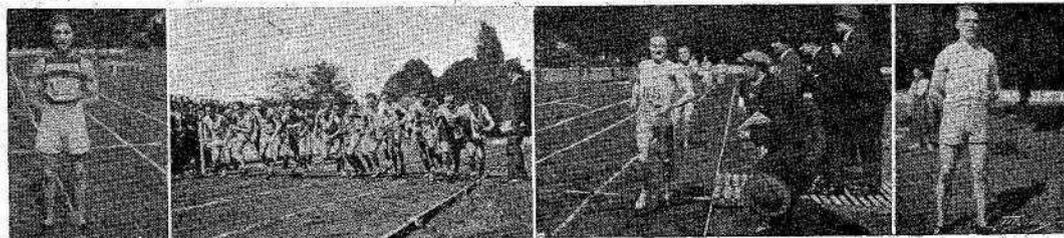
La famosa prueba clásica del Gran Premio ciclista de Buffalo, en París, ha revestido este año un gran interés y ha alcanzado un resultado emocionante con la victoria del campeón mundial Moeskops, después de una intensísima lucha con Poulain. En nuestros grabados aparecen el momento de la llegada y una fase de la carrera.



La prueba ciclista Burdeos-París ha sido brillante. A la izquierda aparece Masson, vencedor, en el instante preciso de llegar al Parc des Princes, punto final de la prueba. En el óvalo se ve el pelotón de cabeza subiendo la cuesta de Saint Maur. A la derecha, los corredores en el control de Orleans

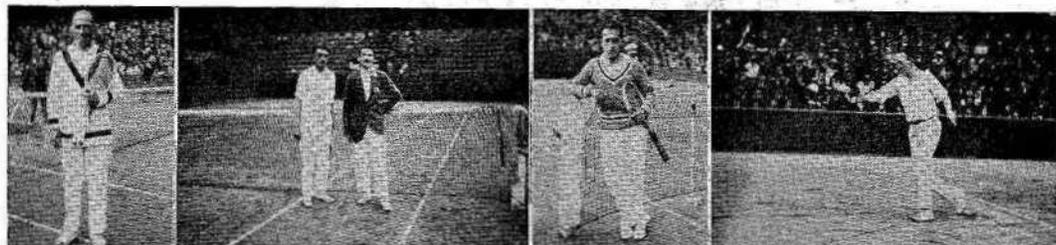
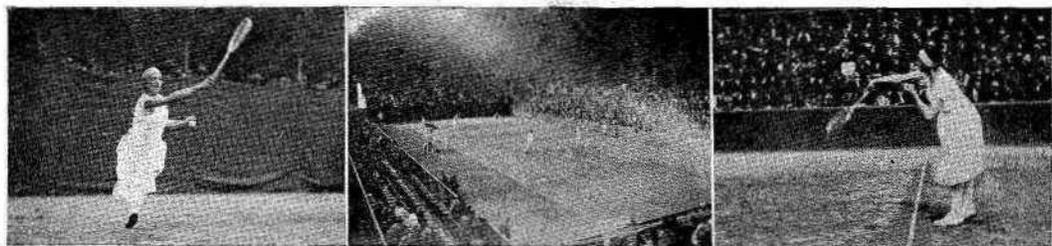


Concurso de los 100 kms. en Chanteloup : En el óvalo de la izquierda, Loyac, en *La Française* de 100 c. c. Pouhet, sobre *Evans-cyclemotor*, 1.º de los 100 c. c. En el centro, Cherst, en *Mascota*, 4.º de los velomotores de 75 c. c. — A la derecha, en el círculo, Baudelaire, en *Griffon*, 1.º de los 125 c. c. — Violet, sobre *C. S. V.*, 1.º de la categoría Scooters.

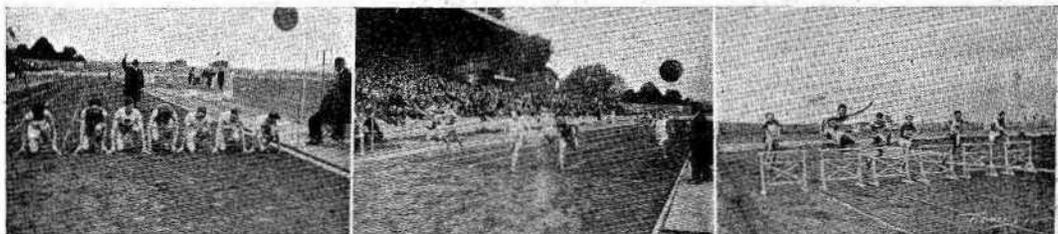


El mitin del Metropolitan Club : Mourlon, vencedor de los 80 metros. — Salida de la carrera de los 20 kilómetros — Brossard llegando vencedor en el kilómetro. — Fery, vencedor en los 300 metros.

Fotos Rol



Acaba de ser jugado en París el Campeonato de tenis del mundo en pistas de tierra al aire libre. Casi todos los concursantes eran conocidos nuestros por haber desfilado hace pocos meses por las pistas cubiertas barcelonesas, también en campeonato mundial.—Arriba, a la izquierda, Mlle. Lengien, vencedora en individual femenina.—Centro: Partido final entre Bugnon-Dupont (franceses, vencedores) contra Maspurgo-Aslangul (italianos). Gomar-Flaquer, en la prueba por parejas, hicieron un estupendo papel.—Miss Mckane, vencedora en el doble femenino.—Waslier (holandés), finalista en individual.—Bugnon y Dupont, vencedores en pareja.—Cochet, semifinalista.—Johnston (norteamericano), campeón. En honor de la verdad y para propia satisfacción, queremos hacer constar que uno de los encuentros más interesantes fué la semifinal en parejas masculinas, jugado entre nuestros tennistas Gomar-Flaquer y el equipo italiano Maspurgo-Aslangul y en el que, contra lo que esperaban concursantes y público, fueron vencidos tras rudísima lucha, nuestros defensores.



Gran Premio de *L'Intransigeant*, París: Salida de los 1.000 metros (1.^a categoría).—Llegada de los 100 metros (1.^a categoría).—Final de los 80 metros (2.^a categoría). En la prueba de los 100 metros aparece Heise, a la izquierda, venciendo a Lorrain y a Jamois, en el centro de la fotografía, por fracciones de segundo solamente, lo cual originó discusiones y decidió a los jurados para admitir, en carreras sucesivas, a los fotógrafos deportivos en la misma meta, a fin de que en caso de discrepancias, sea la nota gráfica, indiscutible, la que decida el triunfo.



Dos torneos internacionales, por falta de uno, se celebraron recientemente en París con simultaneidad. El uno, de primera categoría, entre el Torino F. C., el Real de Irún, y los dos franceses Red Star (campeón) y Olympique.—El Olympique fué batido por los italianos (3-1) y por los españoles (2-0) y el Red Star empató con los dos extranjeros por 1 a 1 en ambos encuentros.—En el otro torneo, más modesto, el U. S. de Niza batió al R. A. de Saint Ouen, francés (2-1); el Juventus, italiano, y el Gante, belga, empatan a 1; el belga bate al francés (2-1) y suizos e italianos empatan a 0.—Como se ve, en su propia casa los franceses no han logrado ganar ni un solo encuentro. En los grabados aparecen el Gante y el Saint Ouen luchando, y a la derecha, el match entre suizos e italianos.

Fotos Rol

ACABA DE
APARECER

LA GUIA
DEL AUTO-
MOVILISTA

ANUARIO PARA 1923

LIBRO absolutamente necesario a todos los comerciantes e industriales relacionados con el automovilismo : Contiene las listas de coches inscriptos en las cuatro provincias catalanas (propietario, marca, etcétera) y todas las industrias y comercios de automóviles existentes en ellas, además de legislación, reglamentos, mapas, etc. El orden perfecto y la claridad de esta GUIA le permitirán a Vd. TENER EN LA MANO sus negocios

Precio del volumen,
encuadernado en
tela y oro, Ptas. 10

J. Y G. SEIX
Y BARRAL
HNOS., S. A.

Provenza, 219
BARCELONA

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 **DUBJONNET**, 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

Vuelta a Francia

MOTOS

Categoría 250 c. c. : **1.º** Bignon (SOYER)

Categoría 350 c. c. : **1.º** Stanton (D.F.R.)

Categoría 750 c. c. : **1.º** Lambert (GNOME & RHONE)

SIDE-CARS

Categoría 1.000 c. c. : **1.º** Vulliamy (HARLEY-DAVIDSON)

Vuelta a Italia

Categoría 350 c. c. : **1.º** y **2.º**

sobre pneu-moto

Hutchinson

El carburador español

"IRZ"

es el mejor del mundo

El que consumiendo menos da más nervio y velocidad a cualquier coche

Casa en Madrid:
Montalbán, 5
Fábrica en Valladolid

Anuncie Vd. en **STADIUM**

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

OMNIA

es la empresa
anunciadora
que tiene las
mejores conce-
siones

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Pral

"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

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Peña Rhin 1922

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

Campeonato R. M. C. C. 1922

- 1.º Z. acariás 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. Satrústegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Peña Rhin 1921

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

TODOS LUBRIFICADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

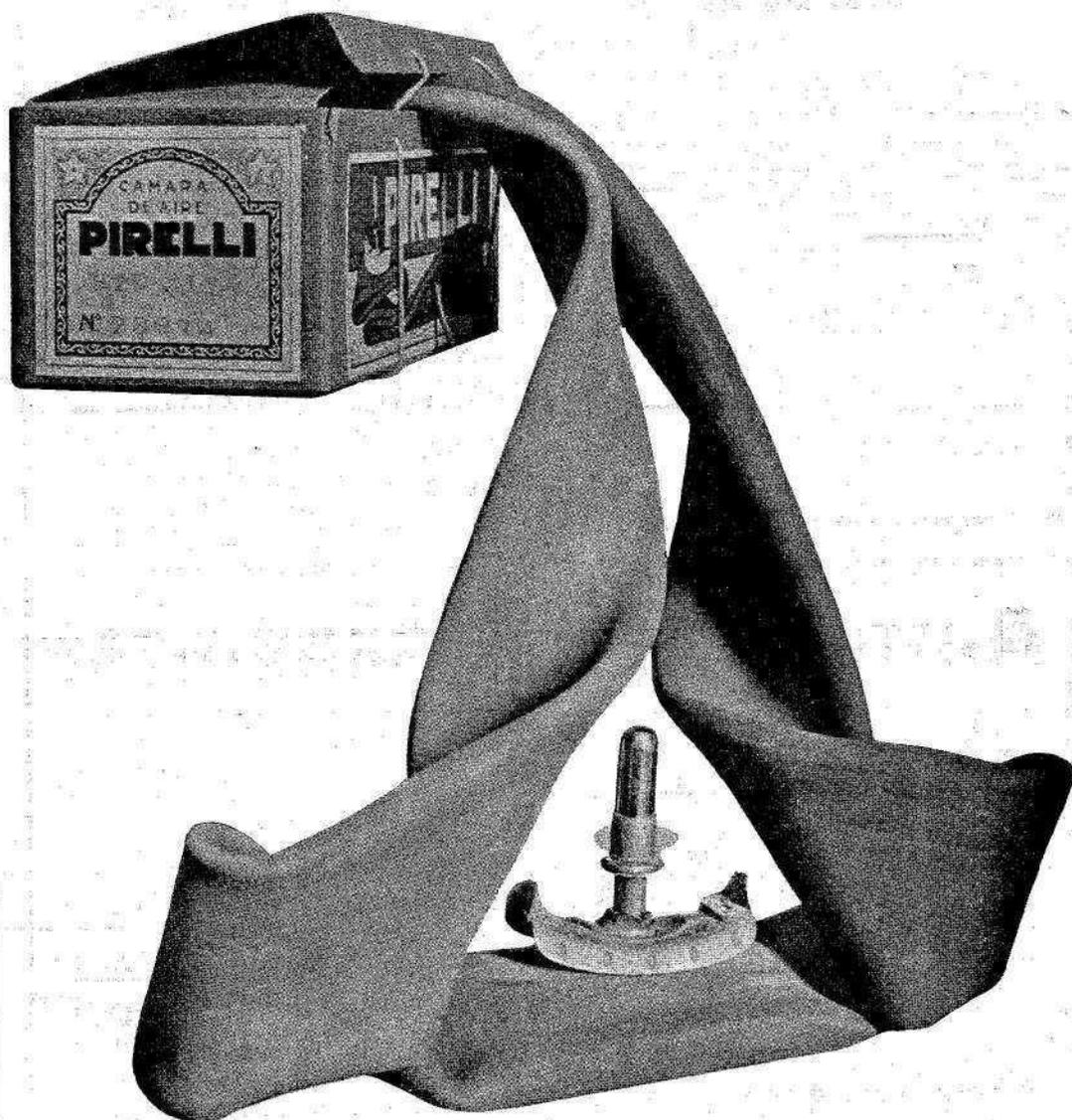
Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

**Cámaras
Rojas**

PIRELLI



Pedid su tarifa especial

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

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 industria-
les, Camiones, Aparatos de motocol-
tura, Accesorios para automóviles,
Aviación, Maquinaria y Herramientas

Precio: 11 francos
(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{ve} Victor LEFÈVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)
Teléfono SÉGUR 49-71



COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Agentes exclusivos de venta:

Soler y Aparicio

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : BARCELONA

Advertencia importante: Desde hace varios años
tenemos montada en nuestros talleres una sección
dedicada exclusivamente a la construcción de toda
clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas
Patentes de invención e introducción

PÍDANSE REFERENCIAS

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

Neumáticos "R. S." Macizos "DELTA"

Precios y
condiciones:

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

**Dos artículos de
Producción nacional
Calidad inmejorable
Resultados incomparables
Precios ventajosísimos**

Una sola comparación de am-
bos artículos con cualquiera
de los de más fama mundial
convencerá completamente



Hoy se fabrican
tanto
los neumáticos
"R. S."
como los macizos
"DELTA"
con la maquinaria
más
perfeccionada
conocida

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil
Fundado en 1906

FRANCE SUR TOUS LES BUREAUX ÉTRANGER



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, carroce-
y **Comerciantes** rías, cycle-cars, máquinas-
herramientas, material agrícola, motores, mo-
tocielos, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, side-
cars, tractores, vehículos industriales, coches
de turismo, voiturettes, etc., etc.,
DEL MUNDO ENTERO.

222, Boulevard Péreire - PARIS
Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte: 4 frs.)

LOS AUTOMOVILES EQUIPADOS CON "DELCO"

EL ENCENDIDO MODERNO

EXCEDEN DE DOS MILLONES



*-No...gracias!! nada de magnetos...
"Delco" arranca...enciende...alumbra...*

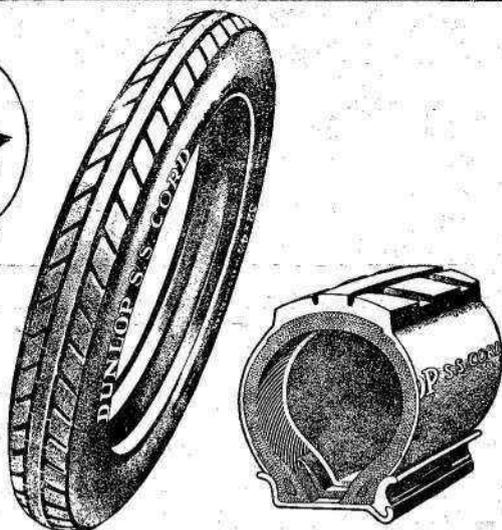
AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA

Ignacio M^o de Marti

Talleres:

Plaza Letamendi, 16

BARCELONA



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 ARTILLERÍA -
PARA COCHE Y CAMIONETA

F O R D

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

DUNLOP

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"