

Stadium

Revista Ilustrada



Copa STADIUM

75 céntimos

Año XIII - Núm. 396
1 de Agosto de 1923

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

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. Satrustegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Peña Rhin 1921

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

TODOS LUBRIFI-
CADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla



LOS INVENCIBLES

en sus respectivas categorías

SUNBEAM

Categoría 2 litros

Grand Prix de l'A. C. F. - 1923

Clasificado 1.º Seagraves
2.º Divo 3.º Lee Guinness

Y TALBOT

Categoría 1,5 litros

Course de Côte de Planfoy

3 de junio de 1923

Clasificado 1.º Morisso

Agentes :

Autolocomoción, S. A.

Rambla de Cataluña, 90 : Teléf. 422-G : BARCELONA

En las XII Horas, una sola motocicleta lubricada con

Spidoleine

BATE EL RECORD

con la gran diferencia de 174,372 km. de ventaja sobre los records establecidos, realizando en las XII Horas 629,630 km.

Categoría motocicletas 250 c. c

1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

Spidoleine
RECORD

Subida al Puerto de Guadarrama

1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

Spidoleine
RECORD

En 8 minutos 42 segundos ^{9/10}.

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

Delegación en MADRID: Alberto Aguilera, 60

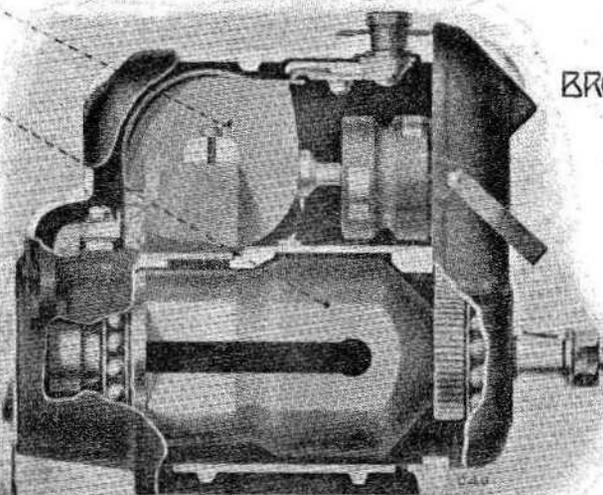
BOBINA FIJA

IMÁN
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

Gran Premio del Automóvil Club de Francia 1923

En esta gran Carrera, la más famosa de Francia
y celebrada el día 2 del próximo pasado mes de
julio, de los 17 coches participantes, 10 llevaban

ENCENDIDO BOSCH

y únicamente 5 consiguen terminar la prueba;
de éstos, los 4 primeros iban equipados con

Magneto Bosch

TURISMO

2.ª categoría: 1.º, 2.º y 3.º, sobre «Peugeot»

3.ª categoría: 1.º, 2.º y 3.º, sobre «Peugeot»

VELOCIDAD

1.º Seegrave, sobre «Sunbeam»

2.º Divo, sobre «Sunbeam»

3.º Friedrich, sobre «Bugatti»

4.º Lee Guinness, sobre «Sunbeam»

T O D O S C O N

MAGNETO BOSCH

Representantes exclusivos para España:

F. XAUDARÓ Y C.^A

BARCELONA
Aragón, 254

MADRID
Génova, 3

El carburador español

“IRZ”

es el mejor del mundo

■■■■■■■■■■
**El que consumien-
do menos da más
nervio y velocidad
a cualquier coche**
■■■■■■■■■■

**Casa en Madrid:
Montalbán, 5**
Fábrica en Valladolid

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

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

Los subscriptores de
S T A D I U M

que se ausenten durante los
meses de verano, podrán re-
cibir la revista, sin aumento
de precio, en el punto donde
fijen su residencia, si nos en-
vían bien detalladas sus nue-
vas señas / Los que se tras-
laden al extranjero tendrán
que abonar el importe del
franqueo, a razón de 30 cén-
timos por cada ejemplar

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE 
JUPITER

Inalterable á todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan. Nº2 Pnal

“El Athletic Club de Bilbao”

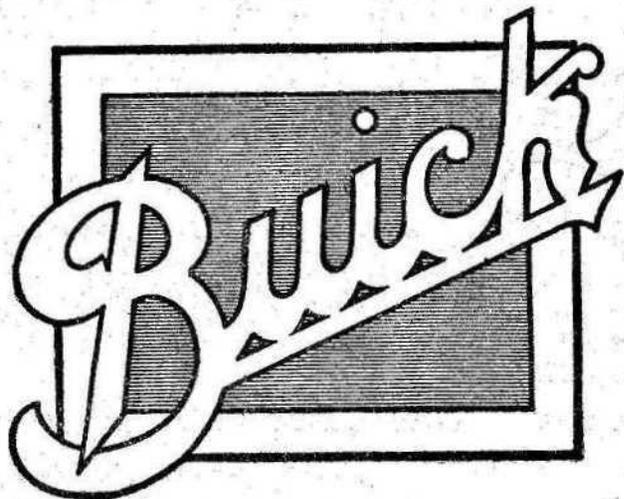
EL HISTORIAL DE ESTE CLUB

POR JOSÉ M.^A MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

ULTIMAS VICTORIAS DEL
AUTOMOVIL



vencedor en cuantas carreras ha tomado parte

Carrera Cuesta Porta-Coeli
(VALENCIA)

1.º Copa Porta-Coeli 1.º Copa fuerza libre
1.º de la clasificación general

Record de la Cuesta Rabassada

Estableciéndolo a 65,430 kilómetros por hora

Pilotado por Léon Derny

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

Madrid
Alcalá, 62
Guzmán el Bueno, 13

Gran Premio de Turismo del Automóvil Club de Francia 1923 (Circuito de Touraine)

Categoría de coches ligeros de turismo :

Consumo máximo autorizado por el Reglamento : 10 litros por 100 kilómetros

- 1.º Cabailot, sobre coche . **Peugeot**
- 2.º Buteau, sobre coche. . .
- 3.º Bouverot, sobre coche .

Categoría de coches de turismo :

Consumo máximo autorizado por el Reglamento : 15 litros por 100 kilómetros

- 1.º Boillot, sobre coche. . . **Peugeot**
- 2.º A. Morillon, sobre coche
- 3.º E. Morillon, sobre coche

La gran marca francesa

Peugeot

demuestra una vez más con este hecho sin precedente la perfección extraordinaria de su fabricación

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 :: Barcelona

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

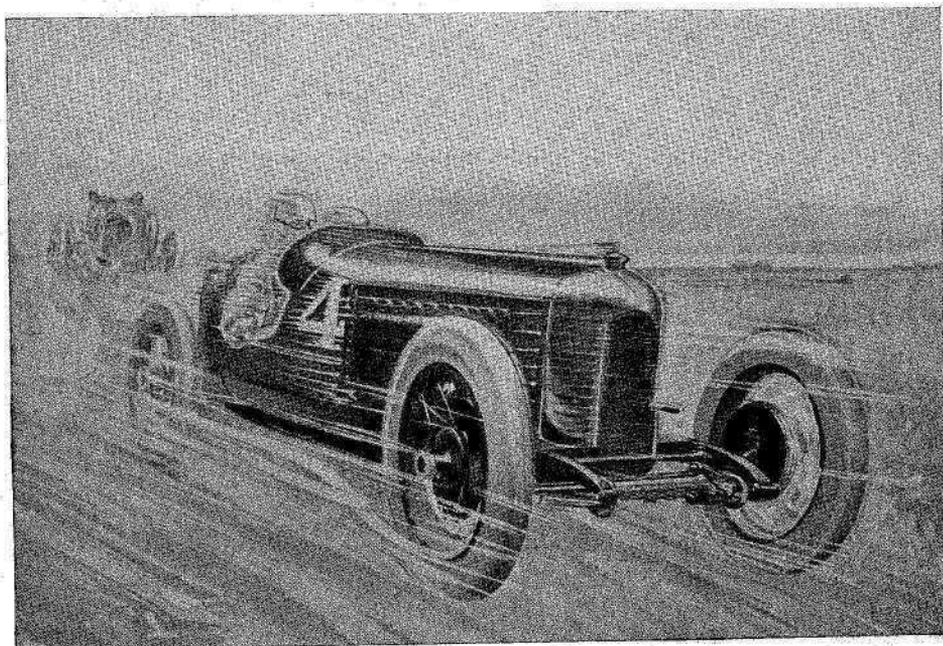
Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



FIAT

Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

Los triunfos de

DIATTO

Carrera en cuesta Rabassada

Los DIATTO tipo "20" dos litros cubicación, han obtenido las siguientes clasificaciones

PRIMERO de su categoría, 5 m. 32 s. Record establecido, 53,100 km. hora, empleando mejor tiempo que los demás coches turismo de 6 y 8 cilindros de 4,500 y 5 litros cubicación.

SEGUNDO de su categoría, 5 m. 49 s.

SEGUNDO en la clasificación general de coches turismo, no consiguiendo el primer lugar por diferencia de un segundo con un coche de 3 litros.

Carrera Cuesta Porta - Coeli (Valencia)

Un solo coche DIATTO inscripto del tipo "20" 2 litros, de turismo, consigue dos Copas, clasificándose como sigue

PRIMERO en la categoría turismo; y

SEGUNDO de fuerza libre, luchando con coches de carreras de mucho mayor cilindraje.

Concesionario exclusivo para España

LUIS MORA

: GARAGE :
Calle Muntaner, 78

SALON EXPOSICION
Rbla. Cataluña, 129

BARCELONA



Stadium

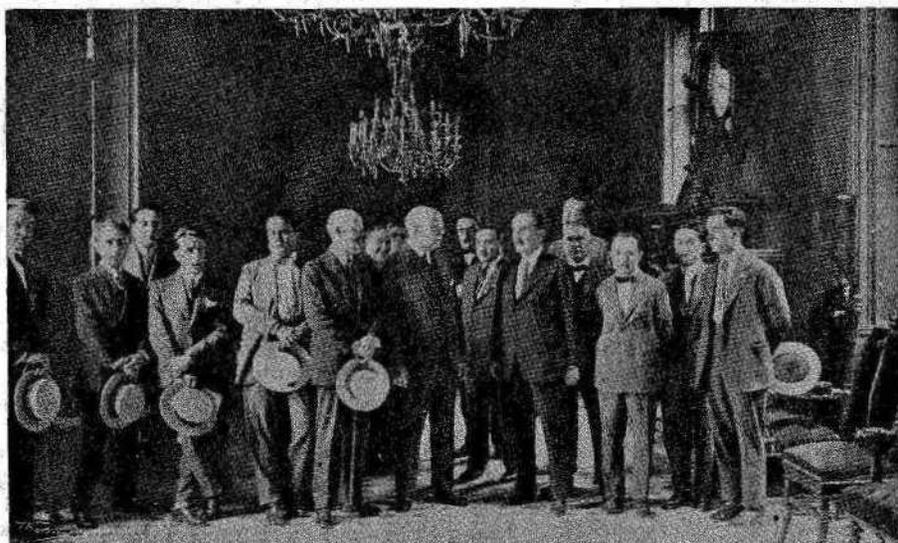
REVISTA ILUSTRADA

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 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.

LOS DEPORTISTAS EN EL AYUNTAMIENTO



Acto de entregar al Alcalde de Barcelona, Excmo. Sr. Marqués de Alella, la instancia de la Confederación Deportiva de Cataluña, por la comisión presidida por el Excmo. Sr. D. Juan Ventosa y Calvell

COPA "STADIUM"

EN la portada de este número aparece fotografiada la Copa STADIUM, que hemos adquirido en los talleres Valentí y creado a la memoria de José M.^a Casades, aquel gran corazón de patriota y sportsman, aquel entrañable amigo, aquel compañero queridísimo nuestro, cuyo amor hacia él, que nos abandonó en plena juventud para siempre, se agranda a medida que transcurren los días de su trágico fin, hallado en el cumplimiento de un deber que voluntariamente se impuso.

La Copa STADIUM, que ha sido admirada por todo Barcelona, pues que estuvo expuesta unos días en los escaparates de la casa Valentí, en cuyos talleres ha sido fundida y cincelada, y después en los de la plaza de Cataluña, del Automóvil Salón, de nuestro querido amigo Bertrand y Serra, ha sido entregada a la Confederación Deportiva de Cataluña para que la instituya como uno de sus challenges.

Nuestro deseo, expresado por carta al presidente de la Confederación, es de que con ese challenge se premie, año tras año, a la sociedad deportiva de Cataluña que haya realizado la manifestación de mayor importancia y trascendencia, a juicio de la primera entidad deportiva de Cataluña.

Así entiende STADIUM cooperar al desarrollo y engrandecimiento de los deportes, secundando, dentro de lo que sus medios le permiten, la obra admirable que realizan los deportistas catalanes; así cree perpetuar la memoria del que fué amigo y compañero de todos nosotros: José M.^a Casades.

LA REDACCIÓN

TEMAS AUTOMOVILISTAS

LOS PODERES CONSTITUIDOS

HA llegado por pura casualidad a nuestras manos, una nueva revista madrileña que, con singular complacencia, pretende refutar lo que nosotros dijimos respecto a los *poderes automovilistas constituidos*.

No es STADIUM—ya lo dijimos, lo repetimos ahora y lo saben nuestros lectores—periódico de polémica, pero sí periódico íntimamente ligado, nada más que por lógicas simpatías, con elementos que representan un valor efectivo, positivo e indiscutible en materia automóvil en nuestro país.

Por lo mismo que nosotros hemos respetado siempre y hemos hecho que se respetara la constitución de la Unión Velocipédica Española primero, del Real Automóvil Club de España después, nos hemos impuesto muy gustosos la obligación de hacer que se respeten las determinaciones de la Confederación de Cámaras Sindicales Españolas del Automovilismo y Ciclismo y de la Cámara Sindical Española de Constructores de Automóviles, filial en España de la oficina permanente de París, constituida ésta por todas las Cámaras de Constructores de Europa, excepción hecha de Alemania (no admitida aún al seno de todas las demás por los resquemores que

aun existen entre las naciones aliadas enemigas de aquélla).

Podrá significar muchas veces (*no todas*, el distingo está bien establecido) *revolución*: JUSTICIA, pero a las alturas por donde caminamos entendemos que no es ésta la hora de revoluciones, y bien sabe Dios y algunos hombres que para que no se produjeran hemos realizado largos y repetidos viajes en busca de una concordia y de una unión que creímos siempre necesaria para el bien de todos y para el más rápido desarrollo del comercio y de la industria automóvil en España.

Vivimos actualmente una vida propicia a la revolución, al desacato de los poderes legalmente constituidos, bien lo sabemos, y somos nosotros, los hombres de STADIUM, a los que nos rodea un ambiente especialísimo... de repugnancia a todo poder constituido, los que clamamos por que todos esos poderes se respeten y se acaten. Y son los hombres que apoyan y sostienen determinados poderes que no se distinguen más que por su referendo de reglamentos (sin que desde hace años salgan al palenque, cual sus hermanos del extranjero, para dar testimonio de su potencialidad eminentemente deportiva, predicar con el ejem-

plo, sentar cátedra de bien obrar y bien organizar), los que pretenden revoluciones para destruir un poder que estamos seguros que, si no existiese, clamarian ellos mismos por que se creara, y de que también estamos seguros que se honrarían y se ufanarían muy mucho en poder representar.

Jamás hemos alzado nuestra voz para clamar en contra del Real Automóvil Club de España porque esta sociedad imponga sus reglamentos, porque esta sociedad no autorice carreras de automóviles (que según el criterio de esos amigos nuestros que nos contradicen, todo el mundo es libre de organizar a su libre albedrío, ya que en España, verdad es que las leyes no autorizan limitaciones del dominio); y, sin embargo, el R. A. C. de E. no da fe de vida, no organiza ninguna gran manifestación deportiva, ningún Gran Premio de España (iniciativa que corresponde a nuestro Real Automóvil Club de Cataluña) y a pesar de ello, de Cataluña, de esta Cataluña tan tildada de separatista, se envían a granel, en mayor cantidad que del resto de España, los reglamentos de carreras de automóviles a la aprobación—que entendemos lógica y necesaria—del Real Automóvil Club de España.

¿Por qué, pues, no respetar las decisiones de los representantes legales de la Oficina Permanente? ¿Por qué dar facilidades para que cada quince días se celebre una exposición o una feria automóvil? ¿Por qué malograr la acción de los más, que *quieren*, que *ANSIAN*, que *CLAMAN* por una unión VERDAD—que siempre hemos pregonado—en favor de los menos, de los disgustados....?

Vayamos a esa unión y no será cosa de que nadie se pregunte quién representa a los importadores españoles, ni que se establezcan distingos.

Representan a los importadores españoles aquellos que más han trabajado en beneficio y provecho de todos ellos.

Recuérdense las frases aquellas de Bertrand y Serra dirigidas a S. M. el Rey, en presencia y con el beneplácito de nuestros amigos Conde de Patilla, Loma, Ballester, etc., de que las Cámaras Sindicales habían organizado en 1919 una Exposición y una Asamblea para dar a conocer la potencialidad de todas ellas. Recuérdense las frecuentes reuniones habidas en Madrid entre importadores de toda España. Recuerden bien nuestros amigos de Madrid que de las faltriqueras de los catalanes salieron siempre los borradores de las instancias elevadas a los Poderes públicos y que estos modestos importadores provincianos fueron los que vieron más presto franqueadas las puertas de los despachos de los ministros, donde fueron sus voces y lamentos los que más resonaron.

Representarán a los importadores españoles los que más hayan laborado a su favor, más se hayan distinguido en un trabajo impropio en defensa de los intereses comunes. No es cambiando de nombre o de posición como en-

tendemos que se va a hallar el remedio necesario a los males que padecemos. Creemos que con esos cambios, aun desprendiéndose de cierto lastre, no se va a descubrir una panacea salvadora. Entendemos que buscando sin distingos medios de franca unión, juntándonos, estrechándonos, *trabajando* unidos, aportando cada uno de los importadores españoles su granito de arena, se trabajará conforme es debido por la colectividad *entera*.

Eso pedimos y eso deseamos y es tiempo aún de conseguirlo. Todo lo demás es quererlo echar todo por la borda, porque no son artificio ni el Bureau Permanent, ni lo es la Confederación de Cámaras, ni la Cámara de Constructores¹—que representa, aunque por desgracia escasas unidades, capitales importantísimos—, ni tampoco lo es el Real Automóvil Club de España, aun encerrados sus elementos directivos en su torre de marfil, viendo como los demás laboran, reservándose el ejercicio de una autoridad que sus socios se la dan.

No divaguemos. Son demasiado respetables los intereses que unos y otros tenemos que defender para que nos distraigamos en nuestra labor, si queremos, entre todos, que el automovilismo—nuestro dueño y señor supremo—alcance todos aquellos grados de prosperidad y de florecimiento que le corresponde alcanzar en un país como el nuestro, donde el turismo ha de llegar a imperar, ha de ser fuente de inmensas riquezas el día que haya carreteras, hoteles, medios fáciles de practicarlo. Y ese día habrá industria, habrá fabricación, habrá comercio, habrá quien lo represente, habrá unión, si es que, por fin, los hombres logran entenderse en beneficio de los intereses de la patria y de los suyos propios, de esos intereses tan malbaratados, hasta ahora, que han permitido que en perjuicio de ellos hiciese el fisco lo que le viniese en gana.

Y a buen entendedor, ni una palabra más, ya que precisamente acaba de demostrarse que cuando dos factores luchan uno contra otro, aun por debil que se suponga una fuerza, siempre hace daño, *daño* a algo que poniendo todos una devoción absoluta a su favor hubiera podido resultar un éxito.

N. B. El colega al que aludimos, que nos ha honrado combatiendo un criterio nuestro, nos ha favorecido en cambio copiándonos gran parte de nuestra información gráfica extranjera, artículos, títulos y epígrafes, todo con una delicadeza muy digna de ser apreciada, pero mucho más si se hubiese tomado la molestia de indicar la procedencia, como suele ser costumbre en la Prensa.

¹ No debe ser cosa de artificio un acuerdo de la Cámara de Constructores, cuando para tratar de echarlo abajo se ha apelado a alcaldes, ministros de Negocios Extranjeros, embajador de Francia en España, ministros de Estado, de Fomento y del Trabajo, Gobernador civil de Barcelona, Cámara Sindical del Automóvil Confederación de Cámaras e incluso mezclado en este asunto nada menos que a S. M. el Rey, y a pesar de eso no se ha conseguido anularlo.

Italia : Los grandes premios de Brescia



Cagno, que tripulando un Fiat, sobre Pirelli-Cord, ganó la carrera de cochecitos de 1 500 c. c., refrescando durante la prueba

Foto Strazza

EN las mismas carreteras en que en 1921 se disputó la gran prueba europea automovilista presidida por el Rey de Italia, se ha celebrado este año un mitin consistente en varias carreras, que como todos los que se organizan en parecida forma, sólo algunas pruebas obtienen éxito, habiendo sido las que mejor la alcanzaron, la carrera de velocidad para motos solas y la de automóviles con cilindrada hasta 1 500 c. c.

En la carrera de motos de categoría 1.000 c. c. venció Damiano Rogai, favorito del público italiano, sobre *Harley Davidson*, estableciendo un nuevo record mundial, al lograr una media de 124 kilómetros veinte metros por hora.

Domingo Malvisi, también corredor de la *Harley Davidson*, sostuvo con Rogai un duelo formidable, emocionante, como bien lo demuestran los tiempos invertidos en la carrera: 2 horas, 33 minutos 28 segundos y 4 quintos, Rogai, y dos horas 33 minutos y 50 segundos Malvisi.

En la categoría de coches de cilindrada hasta 1.500 c. c., despertaba gran expectación la aparición en la carrera de Humberto Cagno, el famoso mecánico de la casa Fiat, que, como único defensor de su marca, acudía a

medir sus fuerzas de veterano con los nuevos corredores, audaces y renombrados.

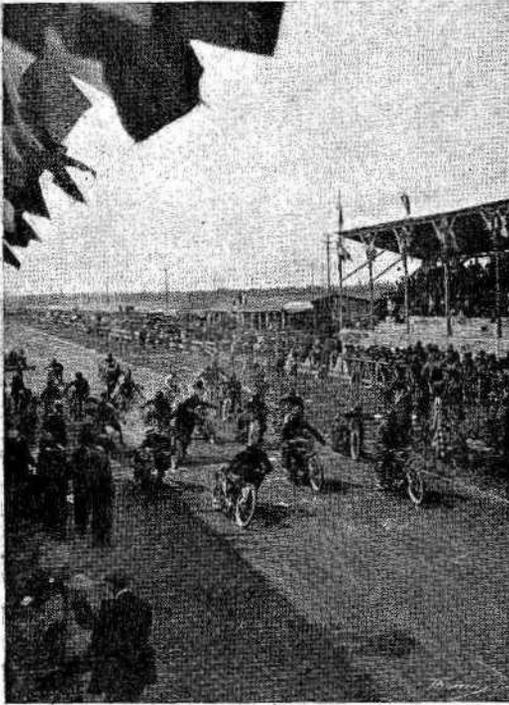
El antiguo campeón y actual jefe de la oficina de peritaje y aprobación general de la Fiat, realizó un recorrido sencillamente maravilloso.

Sólo una parada realizó, ya a la vigésima vuelta, en el recorrido total de 522 kilómetros, y tal parada la hizo para surtirse de bencina.

Toda la prensa de Italia dedica grandísimos elogios a Cagno por su inimitable maestría, por su audacia, su serenidad y su conjunto de cualidades que, unidas a las del gran coche que pilotaba, le dieron desde la segunda vuelta una supremacía tan incuestionable, que ya la carrera se vió claramente suya, por notable ventaja.

Cagno, con su *Fiat*, corrió los 522 kilómetros en 4 horas 2 minutos 16 segundos y cuatro quintos, esto es, a una media de 129,272 por hora, y en las tres últimas vueltas, en un alarde de maestría y de gallardía, marcó una velocidad de 139,759 a la hora, sin que, según los peritos, llegase en un solo momento a emplearse a fondo.

Lenti, sobre *Bugatti*, llegó en segundo término, empleando 4 horas 36 minutos 56 segundos y un quinto, y en tercer lugar Marcon-



Partida de los corredores de la categoría 350 y 500 c. c. en el circuito motociclista del Gran Premio de Brescia

cini, sobre *Chiribiri*, en 4 horas, 41 minutos, 24 segundos y dos quintos.

Después de las carreras de Brescia la afición italiana espera con verdadero interés la prueba máxima de 2 litros del autódromo de Monza, que este año se disputa con el carácter de Gran Premio de Europa, autorizada como tal por la Confederación de Automóviles Clubs. En el Gran Premio, la lucha se anuncia verdaderamente interesante, ya que si bien Inglaterra es difícil concorra, pues los *Sunbeam* desean conservar por lo que resta de año su triunfo de Francia, en cambio América y Alemania son concurrentes seguros. La primera con dos *Miller*, provistos de motor exacto al del *H. C. S.* de Milton, vencedor de Indianápolis, y la segunda con *Benz* y tal vez *Mercedes*, cuyos 2 litros tan bella impresión causaron en América recientemente, clasificándose primer europeo de la gran lucha del autódromo yankee.

Por su parte Francia quiere desquitarse de los reveses sufridos, siendo la *Rolland Pilain* participante segura y dándose como probables *Bugatti* y *Voisin*, si las modificaciones que introducen actualmente en sus racers dan el resultado apetecido.

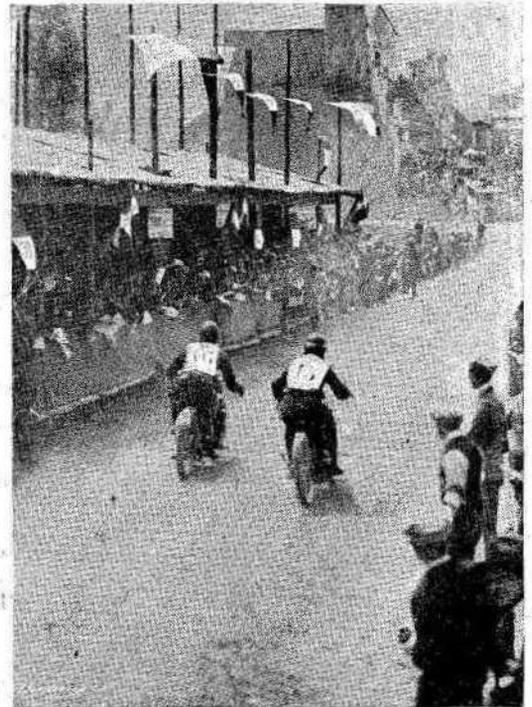
Queda Italia, maestra en el arte de los coches rápidos, que es la verdadera esperanza de la contienda. Confía su suerte en dos casas esencialmente especialistas en la materia: *Alfa*

Romeo la vencedora de la Targa Florio y Circuito de Cremona, y la *Fiat*, que en Tours, a no ser por la fogosidad de sus tres equipiers, que influídos por el sistema de uno de ellos, el gran Bordino, prescindieron por completo de todo principio de prudencia, efectuaron la carrera a todo meter, como vulgarmente se dice, ocasionando ello el poner fuera de combate las tres bellas obras mecánicas salidas este año de los talleres de Turín. Con la lección recibida y la magnífica actuación de Cagno en Brescia, es probable se modifique el equipo, quedando de la escuela fogosa sólo el gran as Bordino y los otros coches se confían a manos más prudentes, que bien podrían ser las de Nazzaro y Cagno. Si tal fuere, el equipo rojo *Fiat* sería verdaderamente imponente.

En esta situación se encuentran actualmente los preparativos para la más dura de todas cuantas carreras en el presente año se habrán reservado a los coches de la reglamentación mundial única de 2 litros.

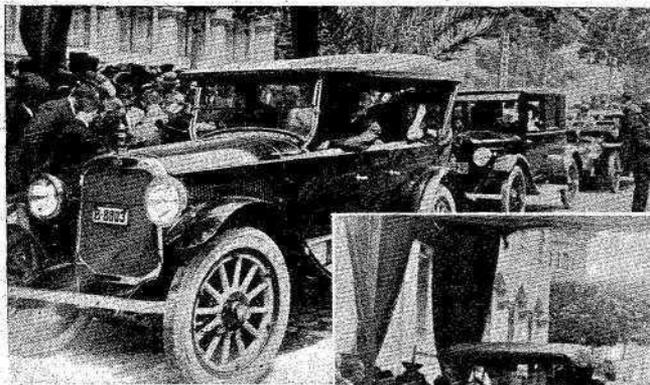
Con estos alicientes el Gran Premio de Europa, en el autódromo de Monza, ha de constituir algo verdaderamente extraordinario en cuanto a competencias automóbiles se refiere.

Fiat y *Alfa Romeo* representando a Italia, *Miller* a América, *Benz* y *Mercedes* a Alemania y *Rolland-Pilain*, *Voisin* y *Bugatti* a Francia, forman un lote formidable que ha de proporcionar grandes emociones a cuantos concurren a esta manifestación sin par.



Paso de los corredores ante la tribuna de Lasnigo, durante la prueba motorista del III. Trofeo Lario, en Lombardia Fotos Strazza

La bendición de los automóviles



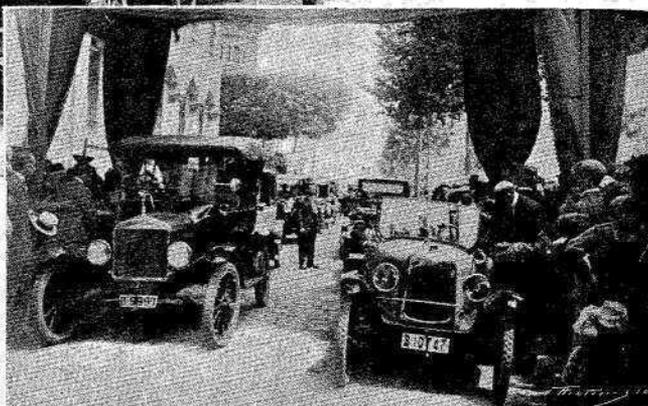
TAMBIÉN los HP., como sus congéneres de carne y hueso, los caballos domésticos, tienen su San Antón.

Sólo que el San Antón automovilístico no se llama Antón, sino Cristóbal, y en vez de festejado en el frío y gatuno enero lo es en el caliente y perruno julio, y llámole perruno porque este año, principalmente, hace un tiempo de perros: tal es el calor.

Pero sucedió hogaño que, a más del calor canino y canicular (y va de canes), el malestar por que atravesaba Barcelona hizo que en el día del Santo, 10 de julio, buen número de conductores y propietarios se abstuviesen de concurrir a la fiesta ya casi tradicional de la bendición de autos celebrada en la Real Capilla de San Cristóbal del Regomir, a pesar de los pesares y con nutrida concurrencia de manejadores del volante.

Sin duda el éxito alcanzado por los cristobalistas de la Real Capilla alentó a los demás automovilistas para realizar un segundo acto de bendición de automóviles que tuvo efecto pocos días ha en la aristocrática iglesia de Pompeya, en la calle Diagonal.

Desde el humilde taxi al elegante coche de paseo, pasando por el auto de trabajo del médico y del periodista, puede decirse

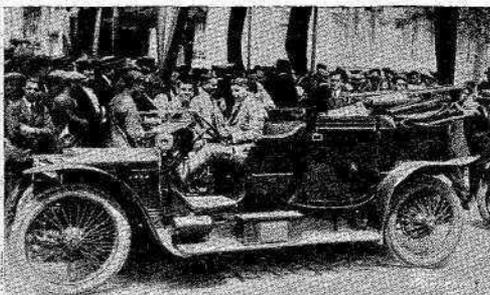
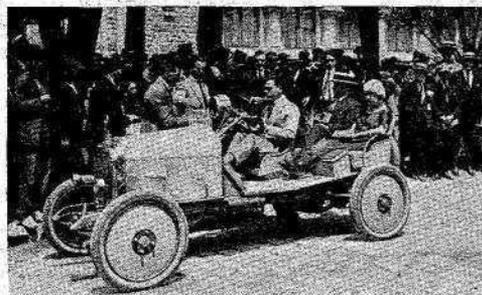


que una gran parte de los coches de Barcelona acudieron a recibir la bendición.

Nuestro fotógrafo ha sabido sorprender los momentos de esta bendición en los que aparecen coches de diversas categorías, ocupado uno por elegantes damas, otro por un chiquitín, hijo de un modesto chauffeur de taxímetro, y un tercero, sencillo, casi sintético, el coche de Prensa más popular de Barcelona, el coche de Merletti, sobrio, escuálido, pero de resistente apariencia, de aspecto ligero y sutil, de aire infatigable, como un buen reporter, como un hábil informador, dando cabal idea de su misión, siendo una nota perfecta de coincidencia entre el fondo y la forma de las cosas...

Y para completar esa identificación, sobre el sencillo coche de Merletti está sentada una mujer hermosa, el símbolo más alto de la Belleza, es decir de la Verdad, que es la Belleza suprema y que es, de paso, el ideal que incesantemente ha de perseguir el periodista...

MARTÍN PAZ



El Gran Premio de Turismo en Francia

Las carreras de velocidad van cayendo en desuso : ¿Cómo hay que enfocar el próximo Premio España?

DESPUÉS de las carreras de Tours con sus tres clásicos Grandes Premios y apagados los comentarios más o menos merecidos en favor de los racers de carreras, de entre los cuales en principal lugar distinguiéronse *Fiat*, *Sunbeam* y *Voisin*, las performances efectuadas por las marcas vencedoras de las tres categorías del de Turismo van paulatinamente ocupando el lugar merecido, haciendo que los aficionados del motor las vayan considerando en lo mucho que representan y valen, puesto que llegar a promedios mayores de 80 con consumos tan reducidos de gasolina, son hechos tanto o más interesantes que las grandes velocidades de los coches especiales de 2 litros, verdaderos monstruos en lo que a consumo se refiere, ya que ha habido conductor obligado por la necesidad ir a pie en busca de gasolina por no haber podido alcanzar el



A. Boillot, vencedor de la prueba de coches grandes, sobre Peugeot



Cabailot, sobre Peugeot, ganó en la categoría de coches ligeros

avituallamiento con la provisión de a bordo.

En estas consideraciones y después del mitin de San Sebastián, donde la única carrera verdaderamente interesante ha sido la prueba Turista, no sería por demás estudiar desde este momento, y con tiempo suficiente, si el Premio España, de difícil realización el presente año, sería un éxito enfocarlo hacia el Turismo para 1924, escogiendo como teatro el circuito Sabadell Tarrasa, tan discutido con motivo de la próxima carrera *Penya Rhin*.

El R. A. C. C., que tanto ha laborado para dicho Premio España y cuya labor tan poco ha lucido gracias al desinterés de ciertos elementos tarraconenses y a las pocas ganas que de correr pruebas de 2 litros tienen las casas constructoras, esperamos estudie esta cuestión y con la esplendidez de premios que tiene votados le auguramos, caso de decidir organizar el Gran Premio Turista, hará de su gran manifestación una de las mejores carreras eu-

ropeas, cosa imposible de conseguir con los racers de velocidad,

No hemos de discutir sobre la conveniencia o inconveniencia de las carreras de velocidad, pero sí hemos de hacer constar lo que la realidad de los hechos, lo mismo en España que fuera de ella, nos dicta de una manera elocuente.

La lógica apoya, en este caso, a los hechos, pues es lógico que siendo el automovilismo un deporte que, como ningún otro, va adquiriendo cada día más intensamente las características de practicismo e industrialismo, también sus manifestaciones probatorias, esto es, las carreras, han de marchar en consonancia con tal desenvolvimiento, o sea de acuerdo con las finalidades prácticas de la industria, y de ahí el creciente interés de las carreras de turismo, de las pruebas turistas, de los Grandes Premios de turismo.

Ir contra las realidades, es ir de cara al fracaso; marchar de acuerdo con la vida, es buscar el éxito.



Lahns, sobre Mathis, ganador en la categoría de cochecitos

Fotos Rol

El record de la Rabassada por León Dery, sobre "Buick"

LEÓN DERNY?

León Dery es un viejo amigo nuestro, con el que trabamos amistad allá por los años 1905, cuando elaboramos nuestros fantásticos proyectos de crear *El Mundo Deportivo*.

Dery ha venido a pasar unos cuantos días en la *adorable* España, ha pilotado un coche *Buick* y como quien no quiere la cosa ha ganado la Copa Porta Cœli y ha batido los records establecidos en la Rabassada, a un promedio de 65,430 km., o sea, remontando los 4.900 metros en 4 m. 29 s. $\frac{9}{10}$, lo que constituye una proeza digna del mayor aplauso.

Dery se compenetró con la máquina *Buick*, y este admirable coche respondió al mando no menos admirable de su conductor. Es amigo antiguo de Paco Abadal. Con él formó en el equipo Clément, en ocasión de la carrera París-Madrid, y fué entonces cuando por primera vez pisó tierra española.

Invitado por Abadal vino a Barcelona en 1905. Era entonces un ferviente entusiasta de la moto. Llegó y venció. Aun recordamos como si los estuviésemos presenciando, sus grandes y repetidos triunfos: *Copa Mundo Deportivo*, *Copa Sportsmen's Club*, *Copa Club Deportivo*, *Gran Premio del Ayuntamiento*.

Esas victorias no podían extrañarnos. Sabíamos al llegar Dery a nuestros lares, que había sido en Francia el primer motociclista que había traspasado los 100 km. por hora, habiendo sido homologado como oficial este record del mundo.

Dery ha corrido en moto y en automóvil, además de Francia y España, en Bél-



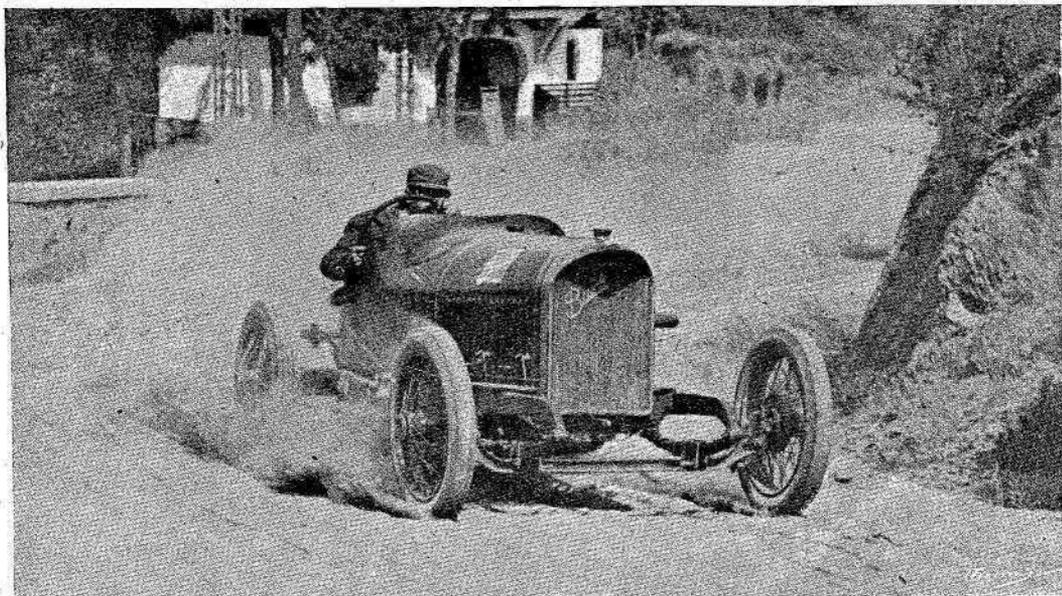
León Dery, el héroe motorista de 1906 y 1907, ganando las Copas Sportsmen's Club y Mundo Deportivo

Foto Nostá

gica, en Suiza, en Austria, etc. En Bélgica, donde actualmente tiene fijada su residencia, cuida de los negocios de la firma Abadal.

Antes de iniciarse la guerra, en la que participó con esos entusiasmos pacíficos y talentudos que pone en todas sus cosas, había participado con éxito notorio y ganado en diversas ocasiones las carreras del Mont Ventoux y de Gaillón, la Copa Mitin de Boulogne, el Gran Premio de Bélgica, etc.

Dery sigue siendo un sportsman impertérrito, una gran inteligencia, un gran corazón y un fiel amigo de sus amigos: ni olvidado ni olvidado.—N. M.



León Dery, en 1923, bate el record de La Rabassada

Foto Merletti

EL MITIN DE SAN SEBASTIAN



Salida de motos en las pruebas de San Sebastián

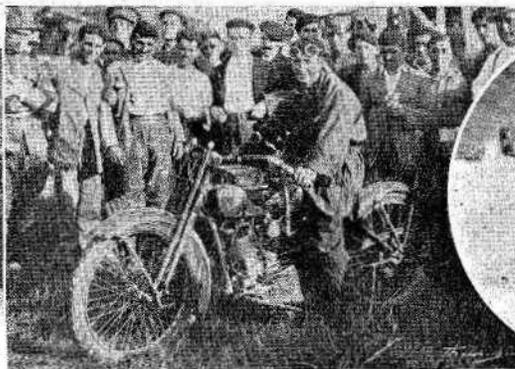
Consideraciones

TAN importantes y bien organizadas han sido las manifestaciones del deporte motorista celebradas en España, que el Real Automóvil Club de Cataluña con sus Copas Catalunya, el Real Automóvil Club de España con su magnífico Gran Premio, el Reial Moto Club de Catalunya con su Trofeo Armangué y la Peña Rhin con su Gran Premio de Voiturettes, han conseguido dijera recientemente un importante rotativo parisino, con motivo de la celebración de los Grandes Premios 1923 en Tours, era preciso que en lo futuro los organizadores de la vecina república tomaran como modelos a España e Italia, maestras en esta clase de certámenes.

Después de tal afirmación, los iniciadores de las carreras de San Sebastián en lugar de dirigirse, como era lógico, a entidades españolas tan reconocidamente conocedoras de la materia, tuvieron a bien encargar a nuestros vecinos el preparar y dirigir su Semana Auto-

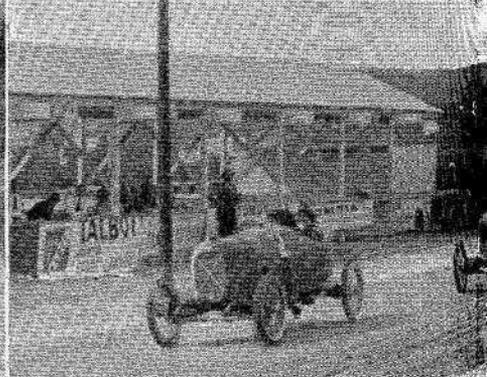
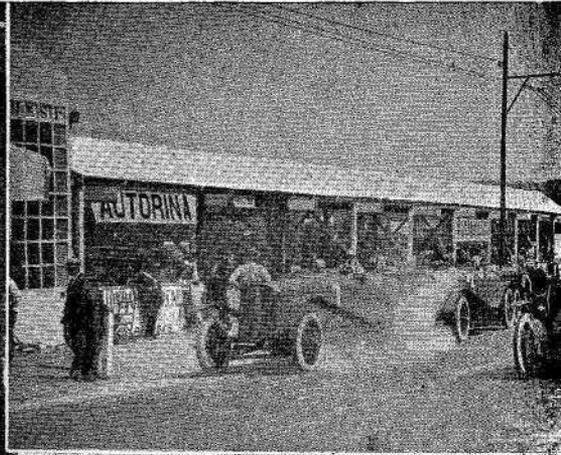
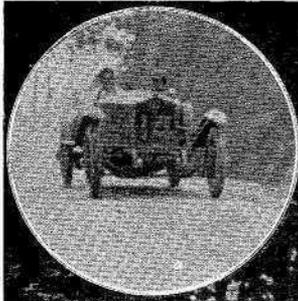
movilista, y de Francia, cual si se tratara de una exhibición de modelos de vestidos para señora, han venido a nuestra bella España los organizadores del Mitin Donostiarra. Para demostrar su valía, precisaba hacer algo nuevo, y naturalmente, no se han contentado con una gran manifestación única e importante, sino que en una semana han hecho todo lo que se celebra en el mundo automovilista en una temporada: carreras de motos, de sids, de cycle-cars, de Turismo, de 2 litros, de litro y medio, todas ellas con el pomposo nombre de Gran Premio, sin dejar, naturalmente, en olvido un Salón Automóvil, y si no han incluido un concurso de camiones ha sido por que esto ahora no se lleva.

Como consecuencia de tan gran indigestión automovilista, el público ha escaseado grandemente, bastando para convencer a los incrédulos, comparen fotos de las tribunas de cualquiera de las manifestaciones indicadas al principio de estas consideraciones y las obtenidas recientemente en el circuito de Lasarte,



Gramond, en Peugeot, gana la categoría de 500 c. c. — Landa, vencedor de motos solas — Naure, ganador de la carrera de sids

Fotos González Ragel



En el círculo: Martín, primero de la categoría Turismo 2 litros. — P. de Satrústegui al pasar uno de los aspectos de las salidas de las carreras. — A. Dubonnet, que pilotando un Hispano-Suiza resultó vencedor el primero y segundo puestos del Gran Premio de Autociclos. —

de cuya comparación, resultará el record de los sitios vacíos en favor de los Grandes Premios que nos ocupan.

Deportivamente, a excepción del Gran Premio de Turismo y del de 1 litro y medio, donde *Hispano Suiza* y *Elizalde* llevaron interés a la lucha, todo se redujo a pruebas donde desde el primer momento se adivinó la marca vencedora, seguida de varios segundones, igual a aquellas compañías dramáticas que, con la base de una primera parte, se estilan formar allende los Pirineos especialmente *pour l'Espagne et le Maroc*.

Habrà quien leyéndonos nos tilde de exagerados, pero la copia de las últimas líneas con que *L'Auto* termina su última información del Miñin, en su número del 29 del actual, hará se nos reconozca justos y equitativos como siempre ha sido nuestra norma.

Dice así:

«Demain course de taureaux en l'honneur des concurrents. Tous les vainqueurs défilent d'abord sur le rondel. Le soir, banquet officiel au Grand Kursaal et distribution des prix aux heureux vainqueurs. — C. Faroux.»

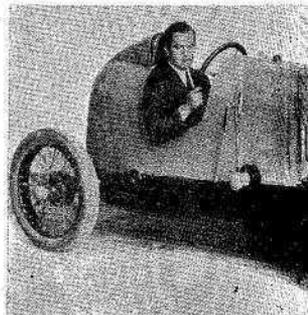
Las carreras

Motos y sides

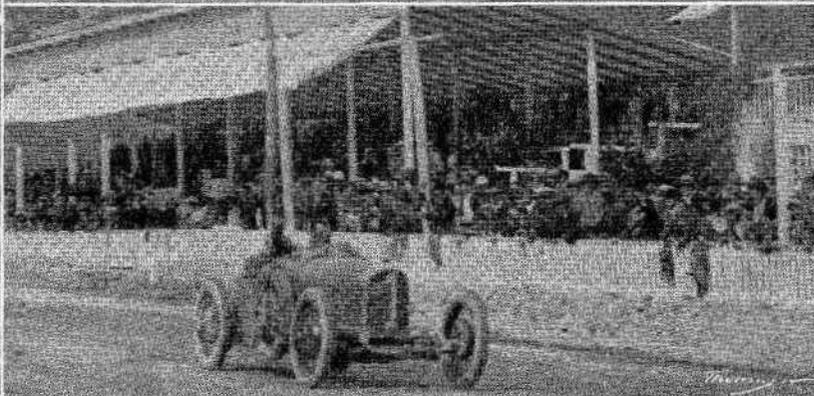
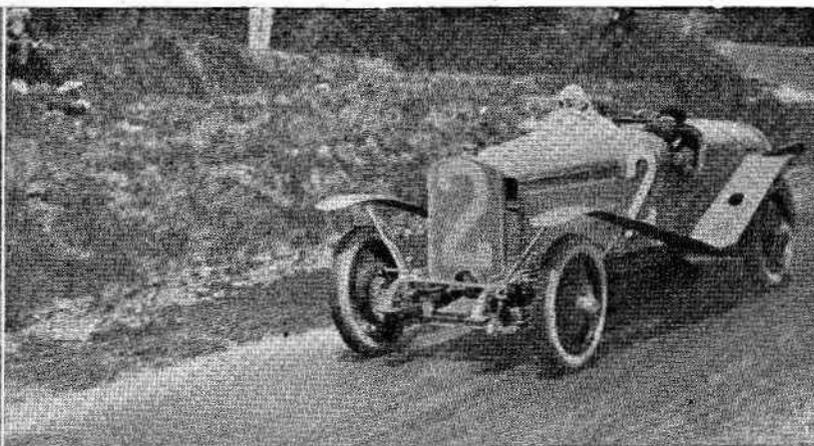
Motocicletas 1.000 c. c. (360 km.): 1.º, E. Landa, *Harley Davidson-Bergougnan*, 3 h. 52 m. 16 s.; 2.º, Riganti, *Harley Davidson-Bergougnan*, 4 h. 19 m. 34 s. ²/₁₀; 3.º, Grennant, *Peugeot Dunlop*, 4 h. 34 m. 32 s. ²/₁₀; 4.º, Mateos, *Harley Davidson-Bergougnan*, 4 h. 36 m. 42 s.; 5.º, Arteche, *Harley Davidson*, 4 h. 52 m. 12 s. ⁹/₁₀.

Motos 350 c. c. (270 km.): 1.º, Alá, *Douglas-Bergougnan*, 4 h. 8 m. 30 s.

Side-cars 1.000 c. c. (214 km.): 1.º, V. Nautre, *Harley Davidson-Bergougnan*, 2 h. 53 m. 57 s.; 2.º, G. Villar, *Harley Davidson-Hutchinson*, 3 h.; 3.º, Pedro Pi, *Indian-Dunlop*, 3 h. 56 m. 25 s. ²/₁₀.



F. de Vizcaya, sobre Elizalde, Voiture



virajes, clasificándose primero de la categoría 1.500 c. c. del Gran Premio de Turismo. — Uno de los ganadores en el Gran Premio de Turismo, categoría de más de 4.500 c. c. — Bueno y Benoist, que obtuvieron el primer lugar en el Gran Premio de Velocidad

Fotos González Ragel

Gran Premio de Turismo

Categoría 1.500 c. c. (106,800 km.): 1.º, Satrústegui, *Bugatti*, 1 h. 14 m.; 2.º, De l'Espée, *Bugatti*, 1 h. 16 m.; 3.º, Prunier, *Citroën*, 1 h. 29 m. 35 s.

Categoría 2 litros (178,150 km.): 1.º, Martín, *Bignan*, 1 h. 57 m. 32 s.; 2.º, Bellben, *Delage*, 1 h. 58 m. 3 s.

Categoría de más de 4.500 c. c. (445,375 km.):

1.º, A. Dubonnet, *Hispano Suiza*, 4 h. 52 m. 50 s.; 2.º, Garnier, *Hispano Suiza*, 4 h. 58 m. 57 s.; 3.º, Bourivey, *Hispano Suiza*, 5 h. 13 m. 4 s.

Gran Premio de Autociclos

Categoría 1.100 c. c. (463,190 km.): 1.º, Bueno, sobre *Salmson*, 5 h. 39 m. 16 s.; 2.º, Benoist, so-

bre *Salmson*, 5 h. 39 m. 16 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, Mauve. Categoría 750 c. c. (463,190 km.): 1.º, J. Palazón, 6 h. 6 m.

La carrera de cochecitos

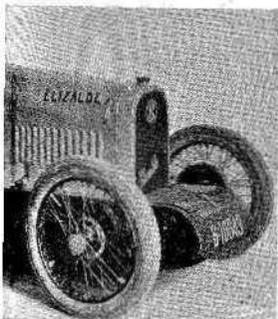
1.º, De l'Espée, *Bugatti*, 6 h. 54 m. 24 s.; 2.º, F. de Vizcaya, *Elizalde*, 7 h. 25 m. 50 s.; 3.º, P. de Satrústegui, *Elizalde*, 7 h. 25 m. 50 s. $\frac{2}{5}$.

Gran Premio de Velocidad

1.º, A. Guyot, *Rolland Pilain*, 4 h. 45 m. 58 s.; 2.º, Delalande, *Rolland Pilain*, 5 h. 19 m. 12 s.; 3.º, Haimorici, *Ballot*, 5 h. 37 m. 16 s.; 4.º, Elgy, *Bignan*, 5 h. 46 m. 30 s.

La organización

En la organización han puesto su mayor empeño quienes asumieron tan difícil encargo. Cuidáronse con celo exquisito todos los detalles y hay que proclamar que salieron airosos de su empeño, teniendo en cuenta los elementos de que disponían. Las tribunas, espaciosísimas, no llegaron nunca a verse *au grand complet*.



segundo del Gran Premio de Velocidad

La Prueba de Regularidad Barcelona-San Sebastián



El equipo Citroën que tomó parte en la prueba de regularidad Barcelona-San Sebastián, ganando la Copa del Rey y cuatro medallas de oro

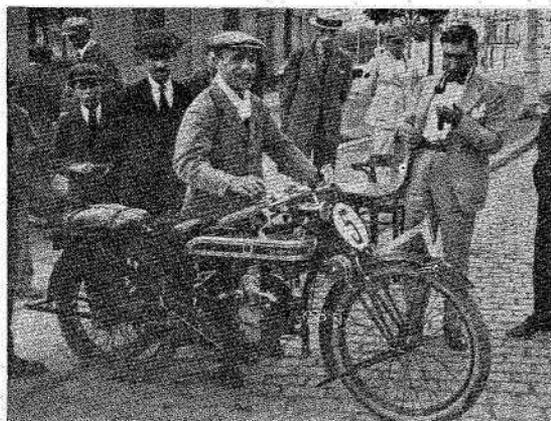
LA infatigable y nunca bastante bien ponderada sociedad Real Moto Club de Cataluña, con motivo de las recientes fiestas automovilísticas de San Sebastián, organizó una gran prueba de regularidad Barcelona Lérida-Huesca Pamplona-Bilbao-San Sebastián, que, como todo lo confeccionado por ella, resultó lucidísimo.

Tres categorías de motos y dos de cochecillos tomaron parte en la prueba, a saber: clase C, motos hasta 500 c. c.; clase D, motos superiores a 750 c. c.; clase G, sides superiores a 600 c. c.; clase H, autociclos hasta 750 c. c., y clase I, autociclos superiores a 750 c. c.

En la clase C venció Antonio Alá, sobre *Douglas*, ganando la Copa Atracción de Forasteros; en la clase D venció Ignacio Macaya,

sobre *Indian*, quedándose con la Copa Domingo Mumbrú; Ramón Riba ganó, con la clase G, la Copa Banús, sobre *Putris*; la casa Peugeot, en un coche tripulado por V. P. B., vió alcanzar la Copa Círculo Artístico en la categoría H, y los *Citroën*, tras realizar un recorrido admirable, se adjudican la Copa del Rey y cuatro medallas de oro, es decir, sacan adelante, con máxima distinción, a todo su equipo, que otra vez ha demostrado las magníficas cualidades de la marca.

La *Harley Davidson* también ha logrado en esta gran prueba de regularidad ver su nombre firmemente unido a la victoria, logrando adjudicarse seis medallas de oro, dos de ellas en la categoría de motos superiores a 750 c. c. y cuatro en la prueba de side-cars.

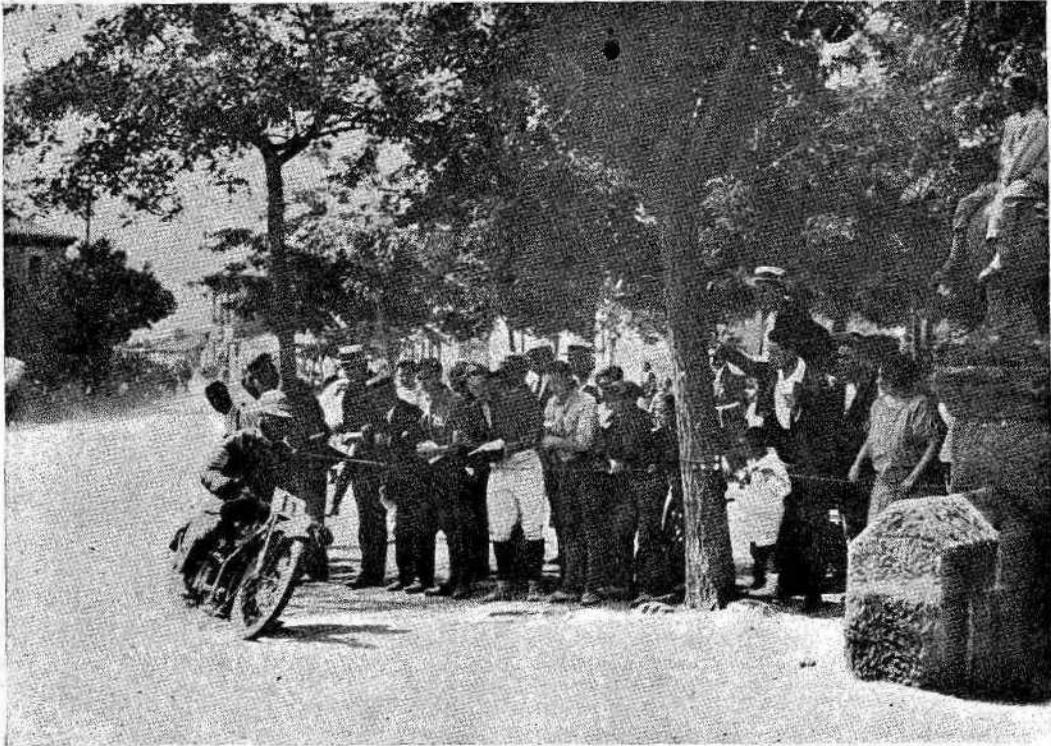


Antonio Alá, sobre Douglas, gana la Copa Atracción de Forasteros.—Macaya, sobre Indian, se adjudica la Copa Domingo Mumbrú.

Fotos Claret

La Carrera de las XII Horas

DOUGLAS clasificada primera y única en su categoría



Y. Walley, sobre Douglas, en las XII Horas de Madrid

Foto Ortiz

GRANDE era la expectación despertada entre profesionales y amateurs por esta acreditada marca británica presentada a concurso por A. Bennet, Y. Walley y F. Dixon, corredores ingleses, cuyo renombre habían patentizado en recientes carreras internacionales.

Vencedores del Gran Premio de Francia, venían precedidos de gran fama, y esto, unido a las inmejorables cualidades que reúne la *Douglas*, fué origen de la atención que desde el primer momento se fijó en ellos.

Bennet y Walley corrieron sobre motos solas de más de 350 a 500 c. c. y Dixon en moto con sidecar de más de 350 a 600 c. c.

Su propósito, según se aseguraba en Guadarrama, era batir a las motos grandes.

En seguida se apreció en ellos un gran dominio y una gran superioridad acentuadísima sobre tantos otros corredores.



Dixon, sobre Douglas

Foto González Ragel

Bennet hizo una salida admirable y la primera vuelta la realizó en 1 h. 16 m. 23 s., tiempo que aventajó en la segunda, aumentando la expectación, pero, al llegar frente al Hotel se resintió de un padecimiento que desde ha tiempo le aquejaba en los riñones, y se vió obligado a abandonar el circuito.

Dixon hizo asimismo una ventajosa carrera hasta la quinta vuelta, que también se sintió indispuerto y se retiró.

Walley fué más afortunado, y a pesar de los dos reventones y de los cuatro pinchazos que sufrió durante la ruta, consiguió clasificarse primero de su categoría.

En honor a la verdad hemos de decir que los tres corredores ingleses desconocían por completo las carreteras españolas e incurrieron en el grave error de correr, con las mismas ruedas que en el Turist Trophy.

Ello dió lugar a que encontraran el circuito un poco duro y no pudieran desarrollar la velocidad máxima que, de haberlo prevenido, hubieran desarrollado.

De todos modos, no podemos menos de felicitar muy efusivamente al señor Sánchez de Quiñones, representante de las *Douglas* en Madrid, calle de Alberto Aguilera, 14, quien merced a su gran actividad e inteligencia en el negocio, las propagará por toda España.

La Carrera de las XII Horas

Las HARLEY vuelven a obtener un triunfo extraordinario



Vicente Naure, en su Harley-Davidson, disponiéndose a abandonar el aprovisionamiento, en las XII Horas de Madrid

Foto Ortiz

APREMIOS de espacio nos impidieron ocuparnos con más detenimiento en nuestro último número, del éxito alcanzado por las motocicletas *Harley* en la ya famosa carrera de las doce horas.

Satisfecha puede estar la casa Landaluce por el lugar que ocupa y que una vez más ha sabido demostrar que le corresponde, manteniendo siempre sus records.

La clasificación obtenida ha sido:

Categoría motocicletas 1.000 c. c.

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*, 843.390 kilómetros; 2.º, Alejandro Arteché, sobre *Harley*, 811.792 kilómetros; 3.º, Víctor Landa, sobre *Harley*, 748.426 kilómetros; 4.º, Manuel Fuentes, sobre *Harley*, 732.960 kilómetros.

Clasificación general

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*, con 843.390 kilómetros; 2.º, Alejandro Arteché, sobre *Harley*, con 811.792 kilómetros.

Vuelta más rápida de motocicletas clasificadas

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*, en 1 h. 15 m. 18 s., a 74,804 kilómetros por hora.

Subida al Puerto de Guadarrama

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*, en 6 m. 32 s. $\frac{4}{10}$.

Vuelta más rápida de motos (sin clasificación, por accidente)

1.º, Zacarías Mateos, sobre *Harley*, en 1 h. 14 m. 28 s., a 75,641 kilómetros por hora.

Premio de regularidad

1.º, Alejandro Arteché, sobre *Harley*.

Clasificación de las seis horas

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*, con 439,560 kilómetros.

Clasificación de dos ruedas

1.º, Luis Iriarte, sobre *Harley*.

De lamentar es que falte el nombre de Vicente Naure en la categoría de motos con side-car, pues sabido es que este prodigioso corredor fué el que más kilómetros cubrió.

El Jurado se fundó para dejarle fuera de

concurso, en una falta cometida y prevista en el reglamento. Durante la cuarta vuelta, Vicente Naure, que iba en cabeza, sufrió la rotura de la horquilla de su máquina, y a fin de perder la menor cantidad de tiempo posible, ciego en el vértigo de la carrera, empleó para reponerla medios y auxilios prohibidos en esta clase de pruebas.

Mientras esto sucedía, Uribealzo consiguió adelantar al notable corredor que, una vez reparada la avería, sale de nuevo en busca de laureles, con tan singular maestría, que consiguió volver a ponerse en cabeza y terminar la carrera, clasificándose el primero.

Realmente la victoria de Naure no deja lugar a duda, máxime si se tiene en cuenta que en la reparación de la horquilla perdió mucho tiempo, lo que no impidió adelantar y triunfar sobre sus adversarios, ganando la carrera.

Entendiéndolo así, un gran número de sus admiradores han querido rendirle un homenaje, y para ello acordaron celebrar un banquete que tuvo lugar el día 13 en la Cuesta de las Perdices y entre generales muestras de simpatía y cariño.

Los organizadores hicieron constar que dicho acto tenía por único objeto festejar el meritísimo triunfo obtenido por Naure, y que en ningún modo podía significar protesta a las decisiones del Jurado, que justificó su determinación fundándose en el reglamento.

De lamentar es lo sucedido y de suponer que de nuevo ostente el baluarte del triunfo. Galardón que la desgracia ha tratado de arrebatarle en la ocasión presente, contrarrestando de esa forma el campeonato que a fuerza de

destreza ha ganado el prodigioso corredor Vicente Naure sobre su moto *Harley-Davidson*.

Naure no ha tardado en remozar sus triunfos con la victoria aplastante obtenida en San Sebastián.

Participa en la carrera de side-cars y, en ruda competencia con Pi, con Villar y Julio Landa, desde la primera vuelta de las doce que tuvo que dar, se clasifica primero.

El pequeño retraso que sufre en la cuarta vuelta pronto lo recupera, volviendo a ser el leader en la vuelta séptima, demostrándonos la serenidad con que corre, la maestría que posee y lo dúctil que es su máquina, que responde en todo tiempo a su inteligente mando.

En side cars, las *Harley-Davidson* se clasifican primera y segunda, ya que Villar hizo una espléndida carrera.

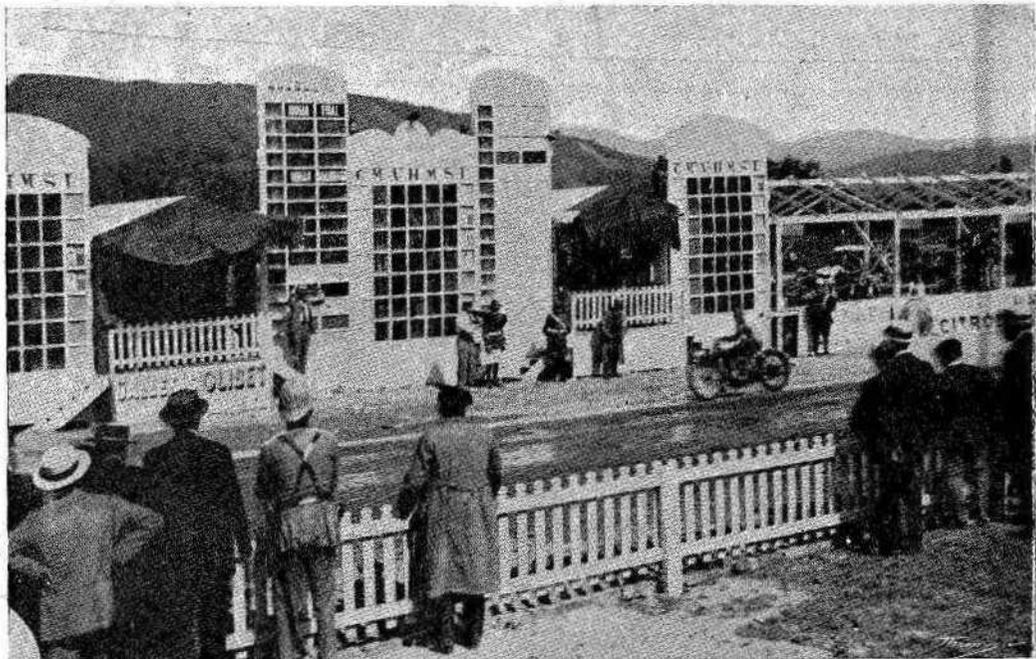
En cuanto a las motos, el triunfo de las *Harley-Davidson* en San Sebastián ha sido de los definitivos, de los concluyentes, de los aplastantes.

De los diez participantes las *Harley-Davidson* acaparan los siguientes puestos, y puestos de preferencia:

- 1.º Eduardo Landa.
- 2.º Raul Riganti.
- 4.º Zacarías Mateos.
- 5.º Alejandro Arteche.

En un mismo día la *Harley-Davidson* se corona de gloria con los dos Grandes Premios de motos y de sides.

La casa Landaluce puede sentirse altamente satisfecha con semejantes grandes triunfos.



Landa, sobre Harley-Davidson, pasa frente a las tribunas de San Sebastián a 128 kilómetros por hora

Foto González Ragel

La Vuelta a Francia



Bottecchia llevando la cabeza

Salieron de París 139 routiers, abierto el pecho a la esperanza, y han regresado...

La cruel selección

Hemos querido citar a todos los héroes de la casi inhumana prueba; queremos rendirles el máximo tributo de admiración, porque ellos han rendido el máximo esfuerzo de que es capaz el hombre con el pecho abierto a la esperanza, con todas las energías puestas al servicio del deporte.

¿Tenéis todos una idea de lo que es, no ya una Vuelta a Francia, sino una etapa? ¿Os imagináis temple alguno humano capaz de resistir moral y físicamente, con la estoicidad del mártir, las vicisitudes de una carrera de esta magnitud?

Se parte de la etapa en plena obscuridad, aspirando aire frío; se corre por el llano casi a tuestas; se asciende luego a un collado, rizando horriblemente el rizo de carretera bajo un sol de plomo; se llega a los altos, donde la nieve destempera el organismo, y se desciende hacia el llano monótono, donde el polvo asfixia y el calor ahoga; y los pinchazos de neumáticos, la sed ardiente, las otras averías, el desgaste de energías, todo se conjura contra el animoso routier.

- 1, H. Pélissier, 5.386 km., en 222 h. 15 m. 30 s.
- 2, Bottecchia, 222 h. 46 m. 11 s.
- 3, Bellenger, 223 h. 20 m. 13 s.
- 4, Tiberghien, 223 h. 44 m. 46 s.
- 5, Alancourt, 224 h. 22 m. 10 s.
- 6, Collé, 224 h. 44 m. 10 s.
- 7, Despontin, 224 h. 55 m. 19 s.
- 8, L. Buysse, 224 h. 57 m. 41 s.
- 9, Dhers, 225 h. 14 m. 39 s.
- 10, Huot, 225 h. 32 m. 36 s.
- 11, Muller; 12, Pratesi; 13, Goethals; 14, Beeckmann; 15, Normand; 16, Degy; 17, Rich; 18, Duboc; 19, Botte; 20, Cuvelier; 21, Mortier; 22, Standaert; 23, F. Pélissier; 24, Touzard; 25, Jacquinet; 26, Longoni; 27, Parel; 28, Motiat; 29, Rossignoli; 30, Hudsyn; 31, Roy; 32, Rièrre; 33, Cento; 34, Arnoult; 35, Loew; 36, Denis; 37, Richard; 38, Miège; 39, Kienlen; 40, Ercolani; 41, Hersard; 42, Bianco; 43, Ruffoni; 44, Kamm; 45, Arnult; 46, Simonet; 47, Protin; 48, Masson.



Los corredores, en fila indiana, van comprobando su mutua resistencia

Fotos Rol



Pelotón de cabeza en las primeras etapas

Y cuando el «lebre» de la carretera ve en lontananza una posible clasificación, el agotamiento fulminante o un accidente cualquiera le eliminan de la batalla y él ve perdidas sus esperanzas, medio atontado en plena carrera, contemplando ensimismado como se aleja la cinta multicolor que forma el pelotón y los numerosos vehículos que levantan olas de polvo.

Y así, hoy uno, mañana otro, cruelmente van quedando seleccionados los animosos routiers que partieron animosos en pos de gloria. La cruel selección trunca ilusiones y, absurda, hace desaparecer de la lucha a los héroes, estúpidamente, inhumanamente.

La Vuelta a Francia, como las carreras de seis días, no tendría razón de ser si sus resultados no fuesen tan beneficiosos para el deporte. Si la Vuelta a Francia no tuviese el don de revolucionar durante un mes la afición ciclista de Europa entera, nosotros la combatiríamos. La «prueba gigante» le llaman, la «gran prueba»... y todos los títulos son pequeños para citarla.

No hay manera de perfilar en unas cuartillas lo que es la Vuelta a Francia; a mí—lector amigo—cuando pedaleo por las carreteras de Cataluña y he de gatear por Ordal, Belltall, Collsuspina, Santigosa o La Costa Roja, se me representa la titánica tarea de esos mártires de la bicicleta con toda su grandeza, y cuando satisfecho, gozoso, coronó lo alto—lo juraría—, mi recuerdo en pleno monte es un momento de admiración a esos sobrehumanos routiers.

En aquel solemne momento, grande, augusto, entre el cielo y el valle, tengo ocasión de pesar fielmente el valor, no ya del vencedor de una Vuelta, sino aun del que, cruelmente seleccionado, desaparece en plena etapa cuando, soportando heroicamente el martirio aun tenía abierto el pecho a la esperanza.

Henri Pélissier

Es el que ha reportado a Francia la gloria de adjudicarse una Vuelta a Francia. *Si el tiempo es bueno, o si es caluroso, tendré suerte*, dijo Pélissier en Suresnes, momentos

antes de firmar la hoja de salida, y venció. Sólo el triunfo de una Vuelta a Francia podía pretender quien ha ganado en Francia y en Italia las más formidables pruebas de la carretera. Sólo Taousselier, Faber, Vanhonwaert y Lapize pueden parangonarse con Pélissier; todas las ansias de gloria las ha visto realizadas; una especie de hombre de hierro, sin nervios y refractario al sufrimiento.

¿Qué más puede desear quien ha alcanzado tanta gloria?

¡Bottecchia..!

Un albañil que en plena guerra, mientras los autocamiones no podían ascender los sinuosos collados de la frontera italo austriaca, ascendía tranquilo la cuesta con una ametralladora a las espaldas; un hombre que hasta ahora se dedicó a ejercer el papel de partiquino en las grandes carreras, ayudando y auxiliando a los ases consagrados; un ciclista de pura cepa que, sin táctica ni cálculos, tan sólo merced a su genio y energías, pasea leader durante buen número de etapas, hasta que en Niza, en el paroxismo del entusiasmo, sus páisanos le trastornan el equilibrio físico, que le cuesta más de cuarenta minutos de pérdida en la siguiente etapa...

¡Ese es Bottecchia!

La revelación italiana

Desgranges, sin duda algo emocionado, grita en lo alto del Galibier, refiriéndose a un italiano cuando Bottecchia asciende: «¡Este vale diez Bottechias!»

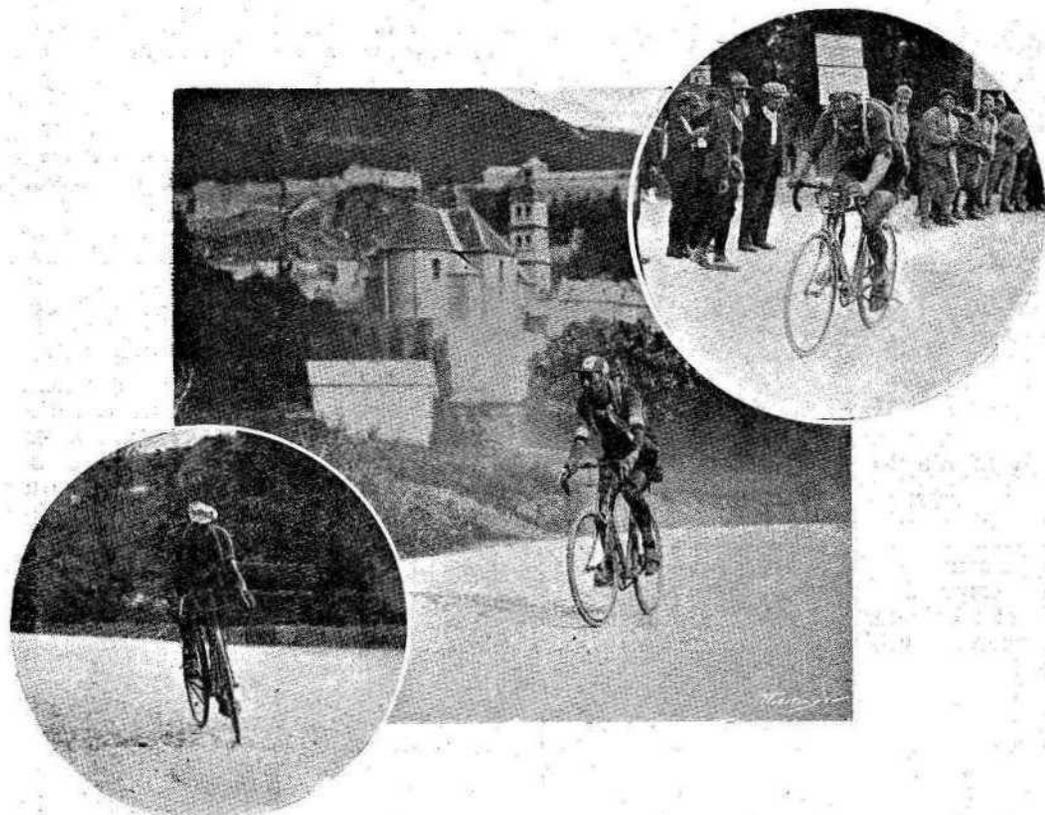
¿Es posible que ni por un momento se compare al coloso que ostenta el título de leader, con un as que se ha inscripto y que no corre? Chauvinismo, es explicable; obcecación, es condenable. Y decimos chauvinismo, porque lo interesante en aquel momento era rebajar el nivel del peligroso italiano, futuro vencedor.

¿Han llegado Brunero y Girardengo, nunca, en un segundo lugar de la Vuelta a Francia como Bottecchia? ¿Es posible que valga ninguno de ellos, no diez Bottechias, sino uno?



Los leaders seguidos por los coches oficiales

Fotos Rol



Alavoine, en un viraje. — Henri Pélissier, ganador de la Vuelta a Francia. — Gæthals, vencedor de Metz-Dunquerque y Dunquerque-París

Fotos Rol

Alavoine

Otro seleccionado cruelmente. Cuando parecía sonreírle la fortuna, cuando nos había pasmado a todos gateando los collados y cuando constituía una bella esperanza, se fractura un brazo y desaparece del gran teatro; de nada sirvióle ganar tres etapas; su sacrificio ha sido estéril; la fortuna cruel no ha querido recompensar su audacia y su valía, puestas a contribución en esta dura prueba.

España en la Vuelta a Francia

Ahora, hoy, mañana, no mucho más tarde, es cuando hemos de pensar en participar nosotros en la gran prueba; no tengamos reparos; ahí está el caso de Bottecchia. Pero no hemos de esperar para preparar a nuestros corredores, la quincena anterior a la prueba; hemos de empezar ahora, hoy, mañana, pero no mucho más tarde.

Ahí está el caso de Bottecchia y... desgraciadamente, el de Otero.

Es cierto que España también este año se ha declarado *forfait* en la Vuelta; ya hemos dicho más arriba donde está el remedio a la abstención o, más claro, el medio para la participación; pero puede cabernos indirectamente el orgullo de haber visto clasificado con bastante honra a un español: se trata de

Riera, un muchacho residente en Perpignan, que ha terminado animoso la Vuelta a Francia. Perpignan en masa acaba de tributarle un recibimiento colosal, tanto a su llegada en la etapa como cuando regresó después de haber pisado la meta en París.

¿No es, acaso, el gesto de Riera, una demostración de que no es ninguna cosa extraordinaria que un equipo español se clasifique en la gran prueba, aun cuando resulte un sacrificio más que deportivo?

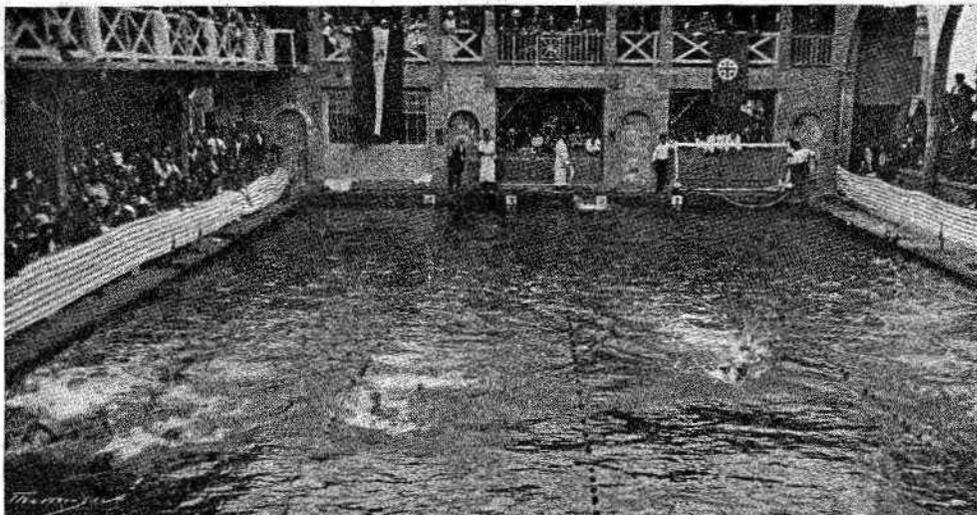
Y conste que Riera ha corrido todas las etapas, o casi todas, verdaderamente *isolé*; que es, como si dijéramos, sólo merced al nervio, al entusiasmo, a la férrea voluntad.

No seamos, pues, pesimistas: España ha figurado con éxito en la Vuelta a Francia.

Ya está, pues, bien demostrado que—sin renunciar nosotros al concepto de martirio que nos merece la Vuelta a Francia—no faltan en nuestro país hombres de condiciones para imitar a un Bottecchia, por ejemplo; sin ir más lejos, en Perpignan existe un núcleo de ciclistas catalanes de pura cepa que residen allí actualmente, los cuales, habituados a las carreteras de Francia y aleccionados por la oportunidad de alternar con los corredores del país, se encuentran en las mismas condiciones que ellos. Que es precisamente lo que debería procurarse lograr.

F. A. CANTO ARROYO

Fiestas internacionales de natación



Un aspecto general de las grandes fiestas recientemente celebradas

El Club de Natación Barcelona merece un calurosísimo aplauso por habernos dado a conocer al equipo húngaro del Ferencvarosi Torna Klub.

En Suiza y en Italia, de paso para Barcelona, los húngaros, como para hacer boca, derrotaron en varios encuentros a los atletas acuáticos de dichas naciones; y aquí, a pesar de la resistencia formidable de los nuestros, se adjudicaron la victoria en cuantas pruebas se realizaron, si bien es cierto que en alguna de las carreras sólo por un quinto o dos de segundo lograron aventajar a nuestros nadadores, en especial al gran Pinillos.

En los partidos de polo acuático los húngaros se mostraron arrolladores, a pesar de la gran defensa que de la puerta

atalana hizo Cruells y de la certerísima acometividad de L. Gibert.

Un público numeroso y entusiasta presenció las tres fiestas natatorias y prodigó merecidos elogios a los organizadores y a los participantes.

Claro está que no faltaron personas que se hicieran cruces al ver que los húngaros, precisamente los húngaros, eran tan estuendos deportistas acuáticos.

¿Cómo es posible que los ciudadanos de un país en donde no hay ni un solo puerto de mar, sepan tanto en el deporte del agua?

Si algún día vas a Hungría, lector amigo, comprenderás la clave de esta paradoja.

En la muy encantadora Budapest hallarás, de vez en cuando, unos como palacios, grandes, soberbios, que tú imaginarás museos, ministerios o cosa parecida.

Aquellos palacios son... ¡casas de baños!...

Y si el exterior te asombra, más te asombrará el interior.

Baños de todos los estilos y de todas las clases; piscinas a todas las temperaturas; un lujo grande y una limpieza asombrosa y un método terapéutico-deportivo cabal.

Y si por acaso te llegases al bellísimo lago Valaton en verano, veríaslo todo él rodeado de pueblecillos de bañistas, tal que un circular y enorme San Sebastián.

Y es que el pueblo húngaro es esencialmente culto, y como culto, amante de la belleza, de la limpieza y del deporte...

He ahí explicada la paradoja de que, no habiendo puertos de mar en Hungría, tiene Hungría, sin embargo, equipos de nadadores formidables.



El equipo de Hungría Fotos Claret

ENRIQUE GUARDIOLA

LA MAGNETO "SCINTILLA"

CUANDO empezaron a construirse los motores de automóviles de altas revoluciones, no se consideraba aún a las magnetos como muy seguras para el encendido directo, por lo que muchos técnicos se dedicaron a buscar una solución satisfactoria, a fin de que ese sistema que tendía a ser inmejorable, no fuera reemplazado por el encendido con batería.

Después de muchos trabajos y esfuerzos, la casa Scintilla, S. A., de Soleure, (Suiza), constructora de las magnetos del mismo nombre, logró aplicar a sus pequeños aparatos el máximo de perfeccionamiento, pudiéndose hoy considerar los mismos como una maravilla técnica.

Dicha casa, después de verificar innumerables pruebas, decidióse a fabricar una magneto de construcción distinta de las empleadas hasta ahora, es decir, que en ella giran el imán y la cama de ruptura, piezas que en las otras magnetos permanecen fijas y en cambio son fijos la bobina, el ruptor y los carbones, que en las otras son giratorios.

Con ese sistema se consiguió que todos los órganos delicados que necesitaban vigilarse, fueran muy accesibles y fácilmente desmontables. El dispositivo de ruptura puede desmontarse a mano, sin necesidad de ninguna herramienta. La bobina está fijada solamente con dos tornillos sobre la masa polar, cosa que permite también desmontarla con mucha facilidad, lo que significa una gran ventaja, pues si se sufre una *panne* imprevista o avería en la bobina, (*panne* inevitable en magnetos ordinarias), ésta puede ser cambiada en pocos minutos.

El anillo colector y el de los portacarbones está suprimido, habiendo en su lugar un cilindro distribuidor solamente.

Aparte de que se trataba de un nuevo sistema de magnetos, se consiguió darle las medidas apropiadas que permitieran un montaje perfectamente condicionado en todos los motores. Generalmente la magneto Scintilla tiene menos peso que los tipos iguales de otras marcas y también es menor su longitud. El rotor (imán) sin bobinado, tiene los polos en forma de campana, que giran entre las masas polares, en las cuales se forma un campo magnético alterno. La leva de ruptura hace levantar al platino del ruptor (fijo) cuando la corriente primaria de la bobina llega a la máxima intensidad, transformando una corriente de

alta tensión en el enrollamiento secundario de la bobina, desde donde es conducida a un cilindro que la distribuye a los carbones fijos. Dichos carbones evitan la influencia de la fuerza centrífuga sobre ellos, lo que significa una gran seguridad para el buen funcionamiento de la magneto.

Sobre el rotor no hay ningún bobinado y por consiguiente puede ser muy bien centrado e igualado, asegurando de esta manera una marcha silenciosa, sin vibraciones, tanto a bajas como a muy altas revoluciones. Cuando se desmonta la magneto no hay peligro de que se desimante el imán, encontrándose los polos del mismo tan cerca uno de otro, que es imposible la interrupción del flujo magnético.

En resumen, la construcción de la magneto Scintilla ha sido muy bien estudiada y de una precisión insuperable, habiendo dado pruebas de su inmejorable calidad en las grandes carreras internacionales celebradas el año pasado en Italia, Francia, Bélgica y España (Penya Rhin). No hace aún tres años que ha sido lanzada a la venta y hoy día goza de la confianza de muchas fábricas de automóviles de Europa, entre las cuales figuran las siguientes: Minerva, F. N. (Lieja), Nagant, Excelsior, Imperia-Abadal, S. A. Motobloc, Cottin-Desgouttes, Farman, Ballot, Voisin, Pic Pic, Berna, Saurer, Itala, Megevet, Motosacoche, Condor, Chenard & Walker, Associated Equipment Co Ltd. Londres, Austin Motors Co Ltd. Birmingham, Australien Motors Ltd. Sydney, Servicio de correos Federales de Berna, Servicio de Automóviles del Ejército Suizo, Laurin & Klement fab. de automóviles checo-slovaca, etc., etc.

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

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

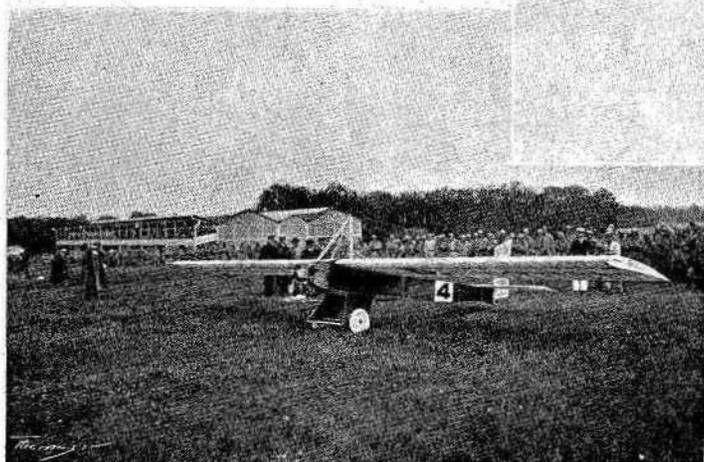
Aparece los días 1 y 15 de cada mes

Precios de suscripción

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

El Concurso de motoavietas

Popularizando el deporte de la aviación



Francia está realizando grandes esfuerzos para popularizar el avión, poniéndolo al alcance de las pequeñas fortunas. El reciente concurso de motoavietas ha sido un éxito, quedando probado que el pequeño avión con motor de menos de 16 HP., está llamado a jugar un gran papel en porvenir no lejano. Venció Coupet en el concurso, tripulando el avión *Farman* que aparece en el grabado con el núm. 4.



Campeonato francés de atletismo

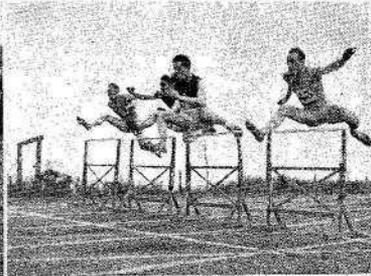
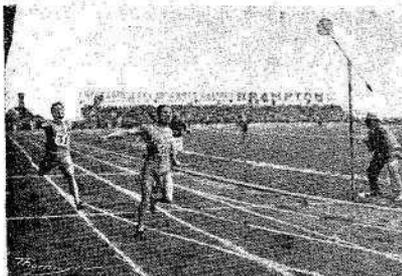


En el Stade de la Porte Doré se han celebrado los campeonatos franceses de atletismo. En nuestros grabados aparecen: Baroton, ganador de los 800 metros; Wiriath, ganador de los 1.500, y Blondel, vencedor en la prueba de 100 metros

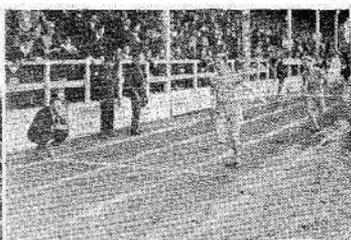
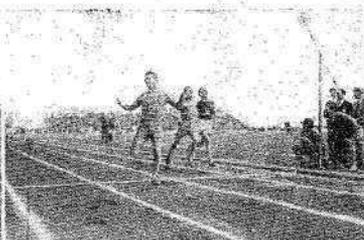
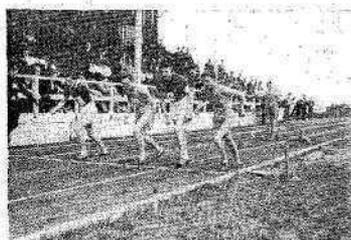
Fotos Rol

Preparándose para

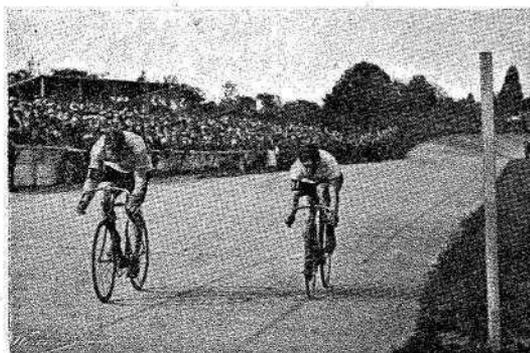
la futura Olimpiada



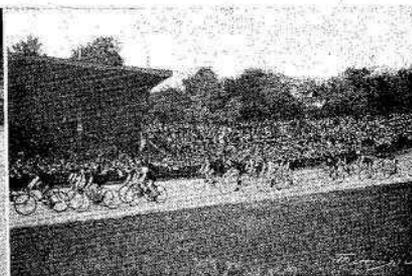
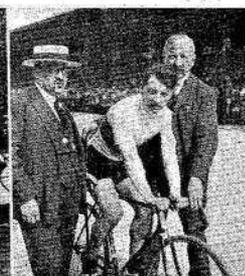
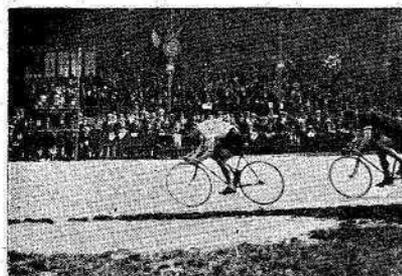
Francia y Bélgica, en el Stade Bergeyre, de París, han celebrado un concurso internacional de atletismo que bien pudiéramos calificar de preparatorio para la Olimpiada del año entrante. La victoria ha sonreído por entero a los franceses, según lo prueban claramente nuestros gráficos.—Arriba, Mourlon, en el instante de ganar la carrera de 100 metros.—Dubram, ganador de lanzamiento de pesos.—La carrera de obstáculos.—Abajo, salida en la 1.500 metros, — Fery llegando en los 400 metros.—Lorrain ganando los 200.



Pruebas de ciclismo en París



En el velódromo de Parc des Princes se ha corrido el campeonato de velocidad, de Francia, ganando Schüles, quien aparece en los grabados en el instante de la llegada y al recibir el trofeo del *maillot* tricolor



Pista Municipal de Vincennes.—Sergent llegando primero y ganando el premio Friol.—Michard, vencedor en el premio Alfredo Rignelle.—Un aspecto de la carrera Premio Petit Breton. Fotos Rol

EN LA "ILLA DAURADA"

DE nuevo nos ha sido dado el placer de pasar unos días en Mallorca. Otrá vez hemos podido contemplar las costas mallorquinas, desde los aires, en toda su grandeza.

El hidroavión *Macchi* de la Escuela de Orté, nos ha conducido diferentes veces por el cielo azul incomparable de la isla dorada, y las hermosas bahías de Pollensa y Alcudia y los puercecitos de Manacor y Felanitx nos han subyugado con su belleza única.

¡Días luminosos y tranquilos los que hemos pasado en Mallorca, en que la aviación y los encantos de la Naturaleza nos han absorbido por completo!



El Macchi escuela



Pilotos y comisarios forman alegre grupo

Hace unos meses que un catalán, un piloto modesto pero de valía, decidió fundar una escuela de aviación en Porto-Colom, el puercecito de Felanitx, y respondiendo a su llamamiento, tres alumnos, los hermanos Parera y Francisco Gomila, alistáronse con el mayor entusiasmo.

Nosotros, enviados como comisarios oficiales, presenciamos las pruebas que dichos alumnos efectuaron para la obtención de su brévet de aviador, quedando convencidos al ver el modo como pilotaban el *Macchi* y no pudiendo menos de felicitar a su profesor Angel Orté por el aprovechamiento de sus discípulos en el difícil arte del manejo del hidroavión.

M. TRILLA FORNELL

El neumático

Hutchinson

gana brillantemente la gran carrera internacional

Vuelta a Francia

1.º

H. Pélissier

2.º

O. Bottechia

Sobre ciclo AUTOMOTO

Pedid siempre neumáticos

Hutchinson

NEUMÁTICOS MOTO : VELO : AUTO : MACIZOS

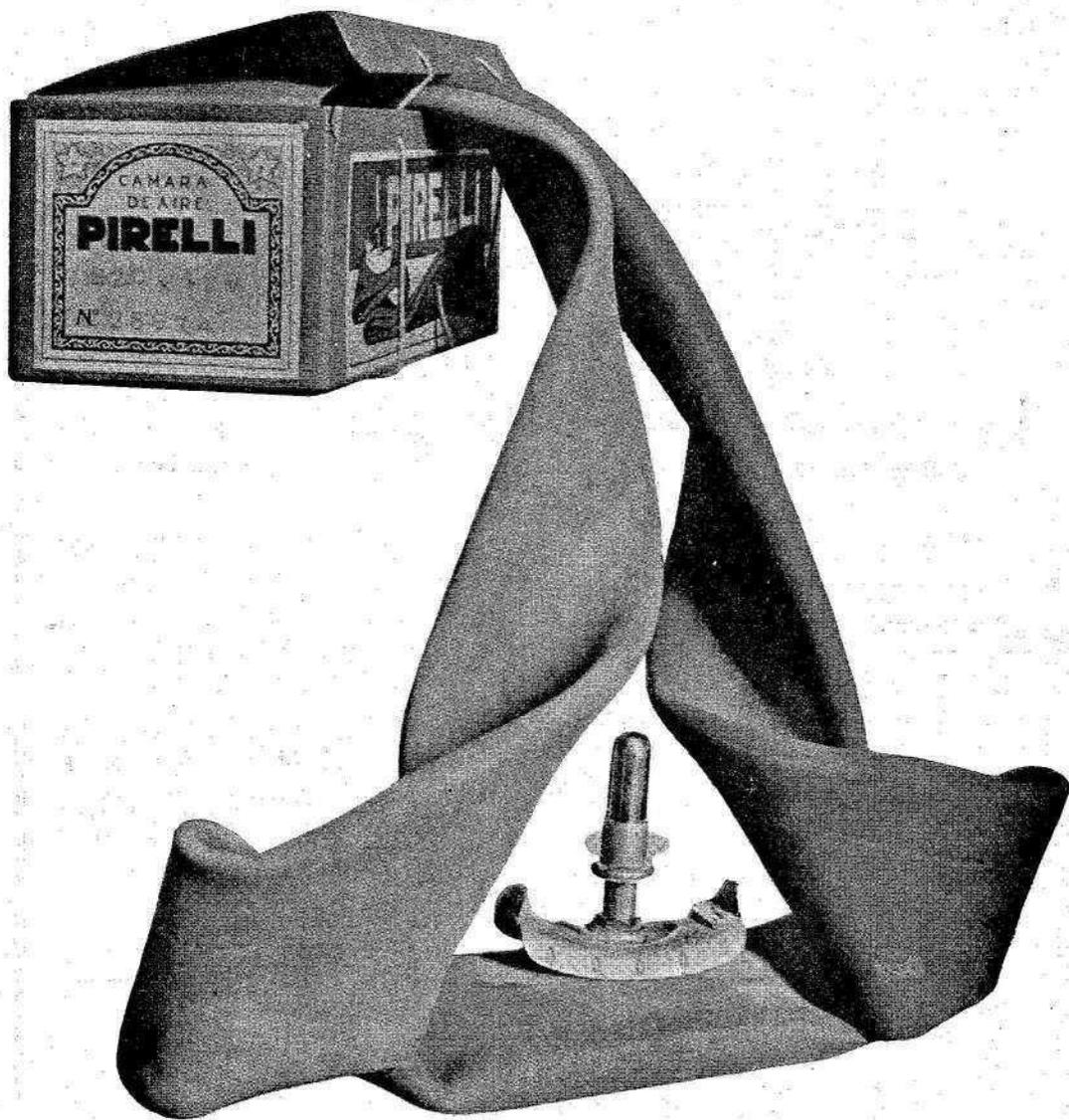
M A D R I D
Caños, núm. 1

Hutchinson

BARCELONA
Valencia, núm. 223

**Cámaras
Rojas**

PIRELLI



Pedid su tarifa especial

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

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

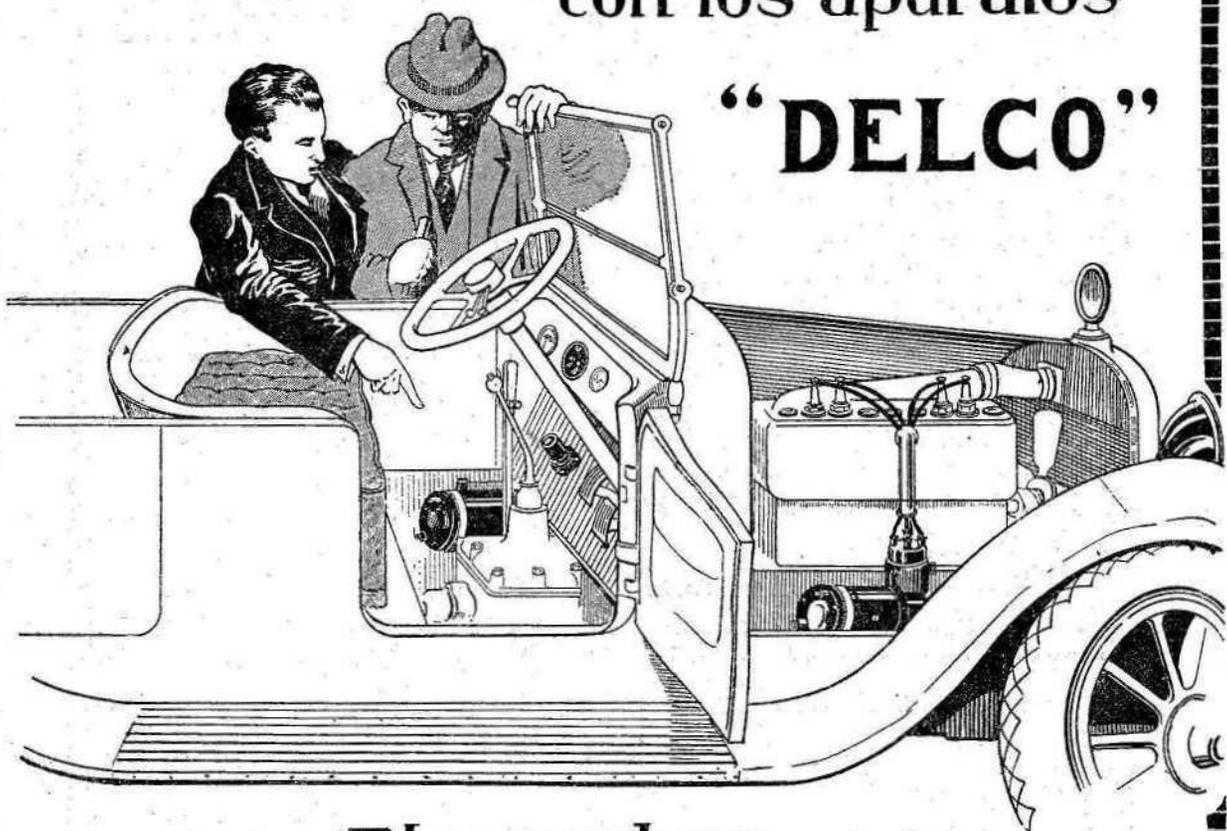
Precio: 11 francos
(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{te} Victor LEPÈVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)
Teléfono SÉCUR 49-71

Mas de dos millones
de vehiculos van equipados
con los aparatos

“DELCO”



El nombre

“DELCO”

es una garantia de primer orden

Encendido Arranque Alumbrado
Eléctricos

AGENTE GENERAL RARA ESPAÑA

Ignacio M^a de Marti

Plaza Letamendi 16

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 **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

Annuaire Général de l'Automobile 1923 et de la Vélocipédie

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerablemente, 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

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

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil
Fundado en 1906

FRANCE

SUR TOUS LES BUREAUX

ETRANGER



Fondé en 1906
PARIS, 222, Boulevard Péreire, PARIS
Prix: 20 Francs

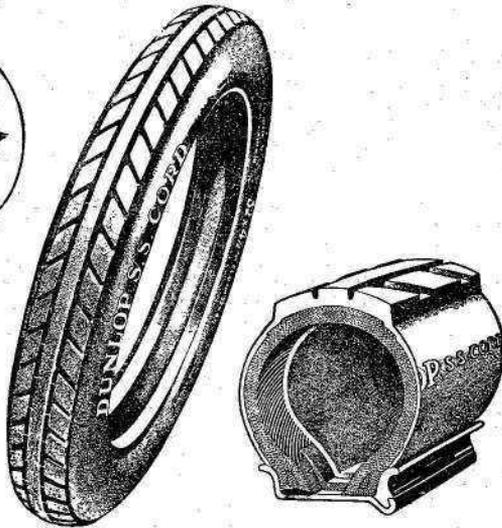
Obra de reputación mundial que interesa igualmente y a un tiempo a los
Industriales y a los Comerciantes y al gran Público

Constructores de accesorios, aeroplanos,
y Comerciantes camiones, canoas, carroce-
rías, cycle-cars, máquinas-
herramientas, material agrícola, motores, mo-
tocielos, ómnibus, 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.)

Anuncie Vd. en **STADIUM**



NEUMATICOS
 PARA
AUTOMOVILES
 DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
 BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
 DE
 TODA CLASE DE ACCESORIOS
 PARA AUTOMOVILES

RUEDAS DESMONTABLES DE
 ACERO — TIPO ARTILLERIA —
 PARA COCHE Y CAMIONETA

F O R D

DUNLOP

MEDIDAS { $30 \times 3\frac{1}{2}$ CON TALÓN
 $32 \times 4\frac{1}{2}$ 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 - Telef. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"