

Año XIII - Num. 402

1 noviembre 1923

75 céntimos

DIVO, sobre
TALBOT

vencedor del Gran Premio Peña Rhin
llega frente a las tribunas al final de su
victoriosa carrera, entre los aplausos
entusiastas de la multitud

Foto Claret

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

El jugo de uva sin fermentar (sin alcohol)

MOSTELLE

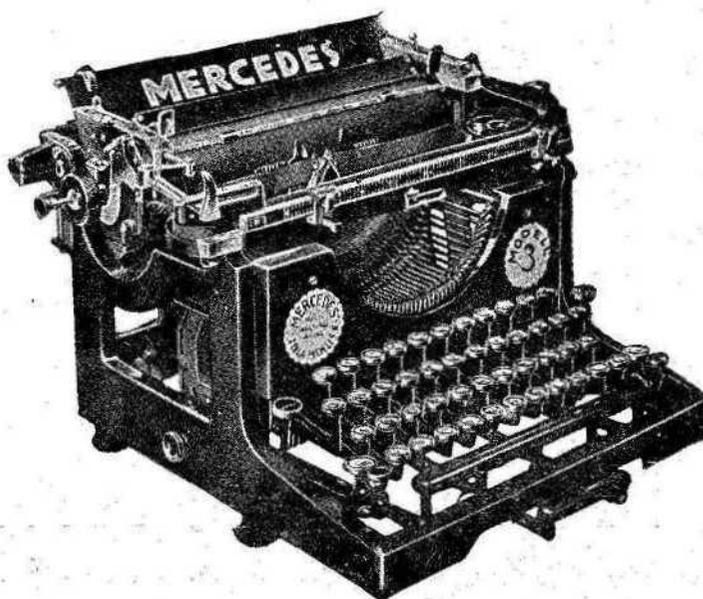
es el complemento del Sport

ALIMENTA, REFRESCA Y TONIFICA

Es la bebida ideal de los deportistas

RAFAEL ESCOFET / TARRAGONA

La única desmontable en un instante, sin herramientas ni ayuda técnica



CAMPS
y PLANA

(SECCIÓN B)

Rambla Cataluña, 41

Teléfono 4588-A

BARCELONA

El Trust

Sunbeam - Talbot

vencedor con sus coches 1.500 c. c.

TALBOT

en el

Gran Premio Penya-Rhin 1922 y 1923

Vence nuevamente con su modelo 2.000 c. c.

SUNBEAM

clasificándose

1.º Albert DIVO sobre SUNBEAM

a 156 kilómetros por hora de promedio, recorriendo los
400 km. en 2 horas 32 minutos, ganando el

Gran Premio de España 1923

en la inauguración del

Autódromo Nacional

Equipados con cojinetes de bolas huecos N. K. A. : Ruedas
RUDGE-WHITWORTH : Engrase a presión TECALEMIT

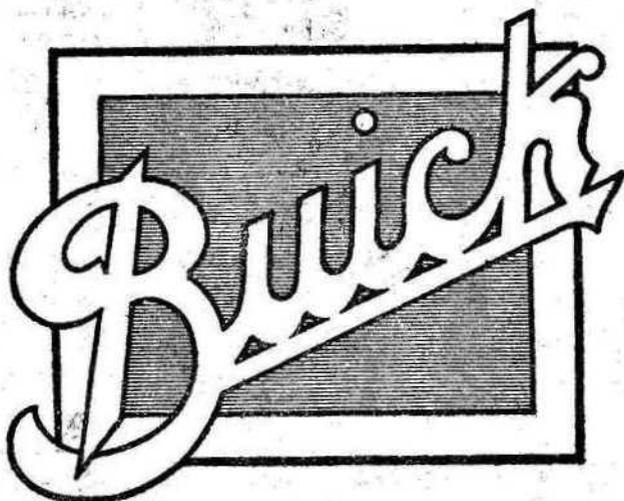
Agentes :

Autolocomoción, S. A.

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

Han llegado en el vapor "Cabo Espartel" y están próximos a llegar en los vapores "Florinda", "Cabo Ortegal", "Satrústegui" y "Segundo"

201 AUTOMOVILES



MODELO 1924 con freno en las cuatro ruedas

En breve se anunciará que quedan expuestos todos los modelos 1924 en el Salón de Exposición de la Plaza Letamendi, 17

Quedan todavía algunos coches del modelo 1923, que se ceden con importante rebaja de precio

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

ALFA-ROMEO

Ganador en el año 1923 de:

**Circuito del Mugello
Garniano Tignale
Targa Florio 1923
Copa del Savio
Copa del Garda**

**Parma Poggio di
Bercetto
Circuito de Cremona
Gran Premio Turis-
mo, Monza
Copa de los Alpes, etc.**

Es el coche MAS RAPIDO del mundo

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA: Lauria, 73

MADRID: Serrano, 20

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 Zacarías Mateos, "Harley-Davidson"
- 2.º M. Fuentes, "Harley-Davidson"

II Trofeo Armangué 1922

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

Cuesta Rabassada

- 1.º P. Satrústegui, "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 CIGARRILLOS

del

S P O R T S M A N

son los

GOLD FLAKE

FLAG

y

CAPSTAN

NAVY - COT



DE VENTA EN TODOS LOS ESTANCOS

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
R E C O R D

Subida al Puerto de Guadarrama

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

Spidoleine
R E C O R D

En 8 minutos 42 segundos ⁸/₁₀

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

Delegación en MADRID: Alberto Aguilera, 60

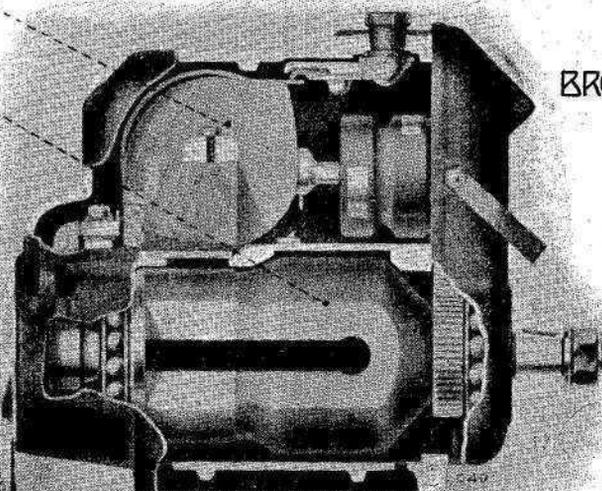
BOBINA FIJA

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

SCINTILLA

BARCELONA

CORTES 647

Teléf. 645.S.P.

AUTÓDROMO NACIONAL

Gran Premio Motos en Pista

Categoría de 500 c. c. - 350 kilómetros

1^o
Gillard

2^o **Pears**

4^o **Richard**

todos sobre

Peugeot

a 126 km. a la hora



Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch

Consejo de Ciento, 43 : BARCELONA

AUTOMOVILES

APPERSON

6 Y 8 CILINDROS

S. C. A. T.

**4 CILINDROS * 18 x 25, 20 x 30
Y 30 x 40 HP.**

DIATTO

**4 CILINDROS * TIPO "20"
2 LITROS**

AUREA

4 CILINDROS * 12 x 18 HP.

**CONCESIONARIO EX-
CLUSIVO PARA ESPAÑA**

LUIS MORA

BARCELONA

**GARAGE, TALLERES Y OFICINAS:
Muntaner, 78 : Tel. 1394-G**

**SALÓN DE EXPOSICIÓN:
R. Cataluña, 129 : Tel. 1591-G**



Stadium

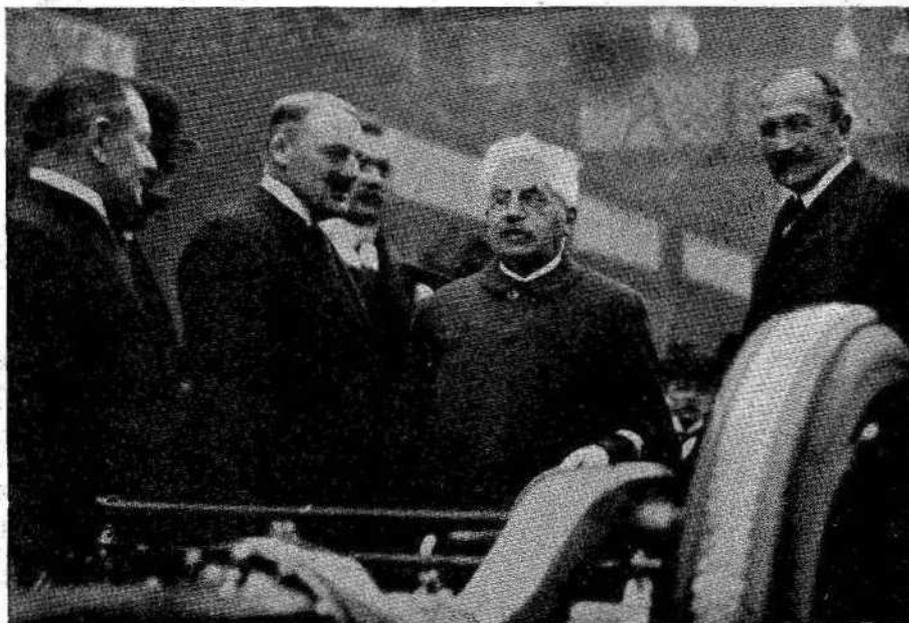
REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofre Sornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia... Cantaremos los motores, las multitudes, la vibración nocturna de los arsenales, las fábricas, los puentes, los vapores aventureros, las locomotoras, el vuelo de los aeroplanos... Queremos traducir en literatura la vida del motor, esa nueva bestia, cuyos instintos generales nos serán familiares cuando lleguemos a conocer los instintos de las diferentes fuerzas que lo componen...—M-RINETTI.

EN EL SALÓN AUTOMÓVIL DE PARÍS



El Presidente de la República francesa M. Millerand, visitando uno de los stands de la Exposición, todos los cuales examinó detenidamente, alentando con sus frases a los expositores

CARRERAS DE AUTOMOVILES

CUANDO en nuestro país estamos celebrando la inauguración, aunque prematura, del autódromo, y en materia de carreras en circuito hemos llegado a batir a cuanto se ha celebrado en el mundo entero con nuestras



Cagno, vencedor de Moscou-Petrogrado-Moscou, sobre Fiat y Pirelli-Cord

bellas organizaciones de Tarragona y Villafranca, nos parece extraño que exista todavía donde estén en boga pruebas de población a población, tanto si son en grandes o pequeñas distancias.

En estos últimos tiempos han tenido lugar dos manifestaciones de esta clase y en países bien distantes y diferentes uno de otro, Cuba y Rusia, esta última deseosa de volver poco a poco a la marcha normal del mundo.

Sobre la distancia que separa la Habana de Guanajuay, y en ida y vuelta total 84 kilómetros, se han disputado simultáneamente tres carreras con entusiasmo indescriptible y concurrencia de público enorme en todo el recorrido. Treinta y cuatro coches pusieron en línea, clasificándose en la primera carrera Manolo Rivero, con un *Stutz* especial. Recorrió la distancia en 40 m. 23 s. $\frac{4}{10}$, promedio 124,78 kilómetros por hora. El victorioso en la segunda carrera fué R. Composada, con un *Chandler*. Recorrió el trayecto en 48 m. 19 s. $\frac{6}{10}$, promedio 104,29 kilómetros por hora. Un *Dodge* especial, pilotado por I. Moré, salió victorioso de la tercera carrera, con 53 m. 43 s. $\frac{4}{10}$ y un promedio de 93,81 kilómetros por hora.

En Rusia, durante la época zarista, se organizó tres veces con gran éxito y brillantez insuperada, la carrera Moscou - San Petersburgo - Moscou, que fué ganada por Hemery, Demogeot y Champoiseau, sucesivamente.

Con la guerra y revoluciones, las pruebas automovilistas se suspendieron, renovándose hace poco la tradicional carrera en el mismo recorrido anterior, con sólo el cambio de nombre de una de las ciudades límite. De Moscou-Petrogrado-Moscou pocas noticias se han tenido como detalles, sabiéndose solamente ha salido vencedor el italiano Cagno, con un coche *Fiat*, equipado con *Pirelli-Cord*, las grandes marcas que en todas las competiciones mundiales saben alcanzar la codiciada victoria. La foto que ilustra esta página, representando a Cagno, fué obtenida en Torino pocos días antes de salir el viejo driver para el país de los soviets dispuesto a alcanzar la victoria cual lo acababa de conseguir en el circuito de Brescia pocas semanas antes.

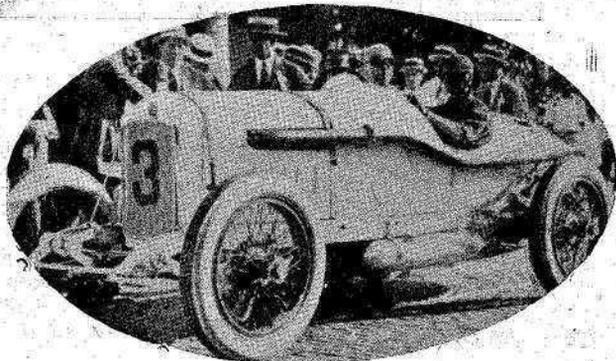
3.115 millas en 50 horas 21 m.

EN la famosa pista de Indianápolis estableció recientemente este asombroso record una máquina de stock *Duesenberg*, con motor de 8 cilindros en línea. Se trata de un coche corriente de 5 pasajeros y en la prueba corrió con guardafangos, faros, capota, parabrisas, defensas, todo, en fin, lo que es común a un coche de paseo.

En el transcurso de esta penosa carrera sólo hizo tres paradas para cambiar neumáticos, sin parar en esos momentos el motor. El aprovisionamiento de gasolina, aceite y agua se hizo en marcha, corriendo a su lado a una velocidad aproximada de 50 millas el carro proveedor, que era de la misma marca.

El promedio de velocidad que corresponde a las 3.115 millas recorridas en 50 horas y 21 minutos, comprendido el tiempo de las tres paradas que hizo, es de 62,63 millas por hora.

Esta prueba de resistencia que se ha traducido en un espléndido record difícil de mejorar, comenzó el 27 de abril al mediodía y dió fin a las 2 h. 21 m. 01 s. de la tarde del 29. La distancia cubierta es igual a la que separa Nueva York de Los Angeles.



De la prueba Habana-Guanajuay-Habana, fué primero un Stutz, pilotado por el deportista Manolo Rivero

CIRCUITO DE VILLAFRANCA

III GRAN PREMIO PENYA-RHIN

TALBOT, con dos coches, consigue el primer y tercer lugar, batiendo el record del año anterior -- Zborowsky, con PNEUS PIRELLI, llega segundo -- Brillante actuación del equipo ELIZALDE -- Triunfo de las ruedas RUDGE-WHITWORTH y de las magnetos y bujías BOSCH



*La salida en grupo
El garage de la pelousse
de las tribunas*

*El palco
presi-
dencial*

Por tercera vez, en la alegre campaña del Panadés y a las puertas de Villafranca, se ha corrido el Gran Premio Peña Rhin, considerado como uno de los más importantes acontecimientos mundiales reservados a los coches de 1.500 c. c.

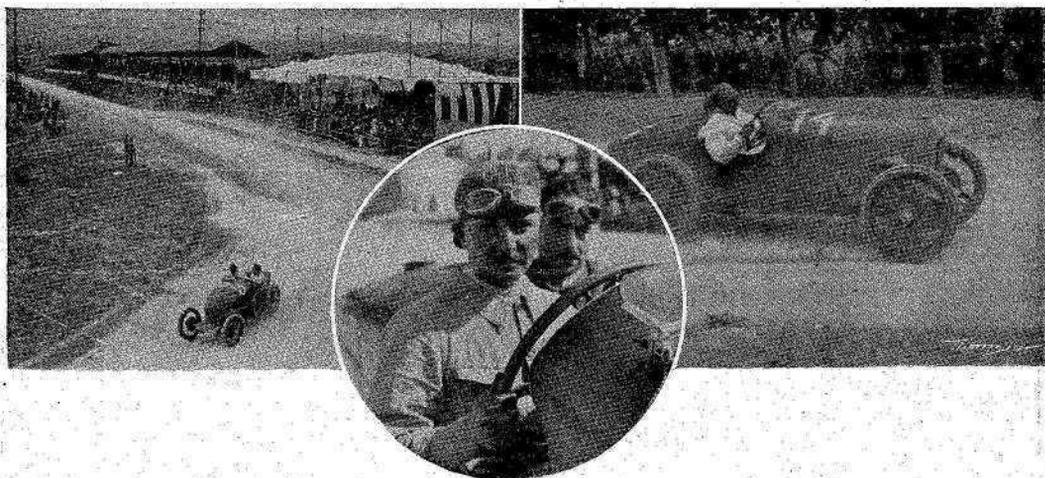
La lista de inscripciones no desmerecía tal fama y la de coches salidos, once, demostró una vez más la escrupulosidad con que se ha llenado al requisito por parte de la organiza-

ción, que ha sido perfecta, superando cuanto se había hecho en aquel circuito, pudiéndose decir era comparable a las de los Trofeos Armangué, que, como saben nuestros lectores, fueron lo mejor hecho en España y, salvo raras excepciones, mejor que lo del extranjero desde este punto de vista. El sistema de cuadro de tiempos muy acertado, pudiendo en cualquier momento el público saber la situación de cada corredor durante la carrera.

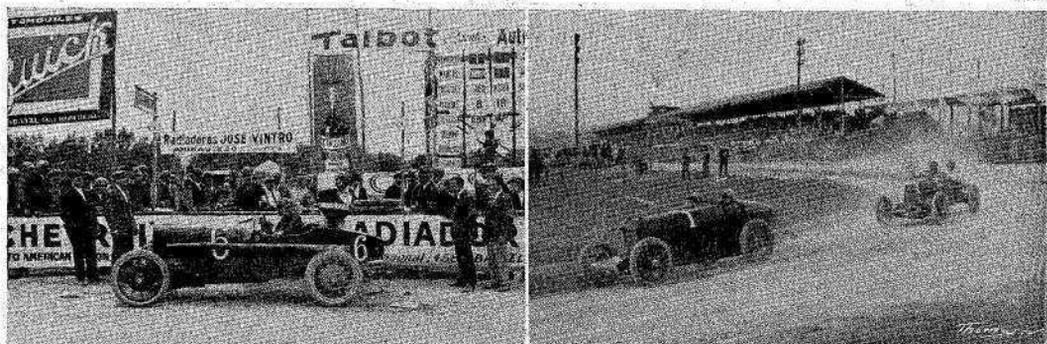


Las tribunas. — El cuadro de tiempos, espléndidamente concebido, permitió en todo momento conocer la situación de los corredores, acrecentando así el interés por la lucha

Fotos Claret



Resta, sobre Talbot, tercero del Gran Premio. — Divo, vencedor del Gran Premio Peña-Rhin, sobre Talbot y ruedas Rudge-Whitworth. — Divo en una recta



Revituallamiento de Zborowsky, segundo de la carrera, con coche Aston-Martin y PneuS-Pirelli. — En viraje de las tribunas, Zborowsky alcanza a Deo, sobre coche Chiribiri Fotos Claret

La salida, por primera vez en España, fué dada en grupo, llevando el pelotón como piloto, Salvador Elizalde, con un soberbio torpede de los que es creador.

Desde el primer momento el equipo *Talbot*, con sus dos coches pilotados por Resta y Divo, llevaron la cabeza, seguidos por el *Aston Martin* de Zborowsky. Entre ellos fué la lucha, demostrando el Conde amateur tales cualidades de conductor que, de llevar un coche de las condiciones de los *Talbot*, tal vez el primero no hubiera sido un profesional. Divo confirmó es el gran driver de la nueva generación, demostrando que su *Talbot*, vencedor del Ventoux y Le Mans, era el coche de 1.500 c. c. que en el extranjero se considera actualmente en primera línea.

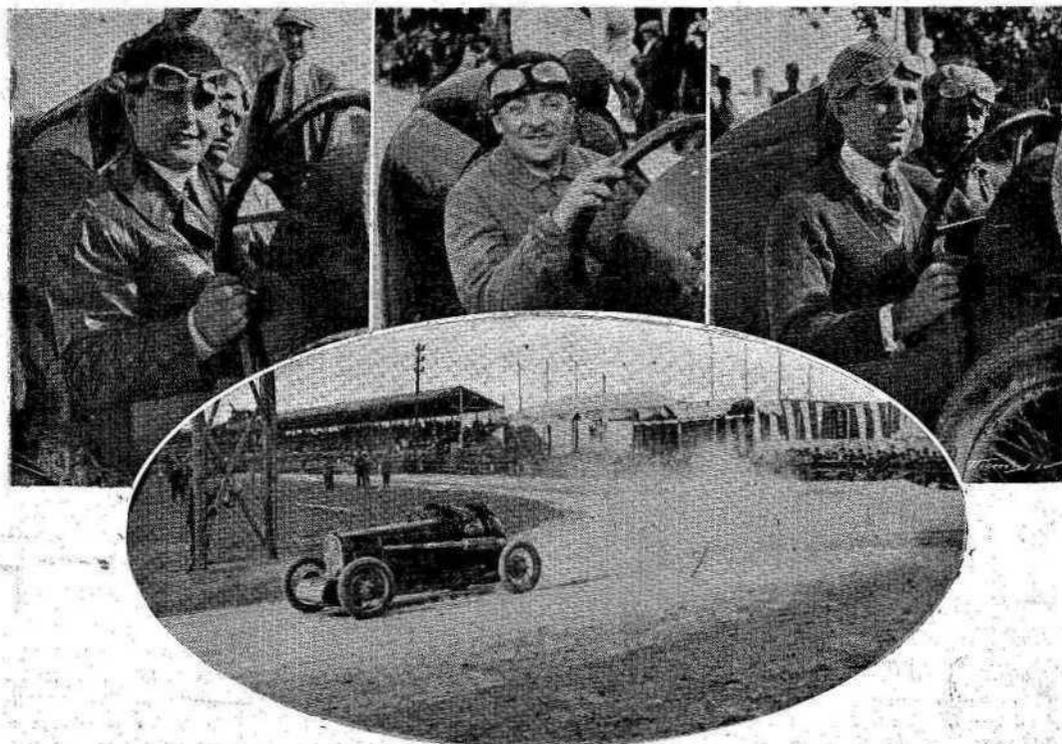
Los *Elizalde*, confirmando sus triunfos de San Sebastián, pisaron la meta tercero, sexto y séptimo, a pesar de llevar un motor completamente de serie. F. de Vizcaya corrió como gran conductor, amenazando en las últimas vueltas a Resta. Feliu llevó su coche admirablemente y Satrústegui dió pruebas de haberse transformado en hábil y seguro, sin perder dotes de temeridad tan suyas.

Chiribiri no lo comentamos: esperaremos los resultados de la carrera del autódromo para juzgarle. Al *M. A.* le faltó aquel entusiasmo de carreras anteriores, y respecto a los *A. I. R. A. M.* pruebas sucesivas nos dirán qué será la novel firma franco-española.

Por lo que respecta a accesorios, las grandes enseñanzas de la carrera Peña Rhin del año actual han sido: la absoluta ausencia de panas de neumáticos, ya que los cord *Dunlop* y *Pirelli* que equipaban la mayoría de los coches, llegaron intactos a la meta; la absoluta regularidad de los aluminages *Bosch* que llevaban 9 de los 11 coches salidos, y la bella resistencia una vez más demostrada por las ruedas *Rudge Whitworth*, reinas y señoras de todas las grandes competiciones.

Clasificación:

1.º, Divo, *Talbot*, 4 h. 45 m. 54 s., a 108,700 kilómetros por hora; 2.º, Zborowsky, *Aston Martin*, 4 h. 49 m. 1 s., a 107,500; 3.º, Resta, *Talbot*, 5 h. 21 m. 9 s. $\frac{9}{10}$, a 96,700; 4.º, Vizcaya, *Elizalde*, 5 h. 21 m. 54 s., a 96,500; 5.º, Nuvolari, *Chiribiri*, 5 h. 47 m. 14 s., a 89,300; 6.º, Feliu, *Elizalde*, 5 h. 59 m. 32 s., a 86,409.



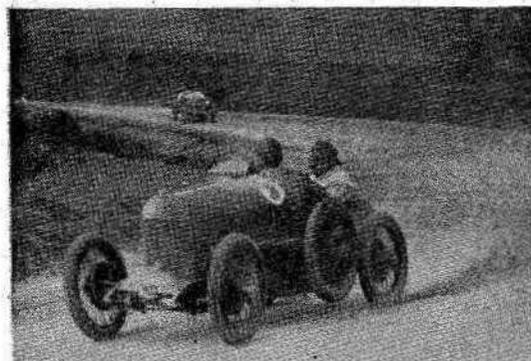
El equipo Elizalde se cubrió de gloria en el III Gran Premio Peña-Rhin: F. de Vizcaya cuarto, Felitu sexto y P. de Satrústegui séptimo, a pesar de correr con motores estrictamente de serie. — Un Elizalde en plena carrera

7.º, Satrústegui, Elizalde, 6 h. 8 m. 19 s., a 84,300.

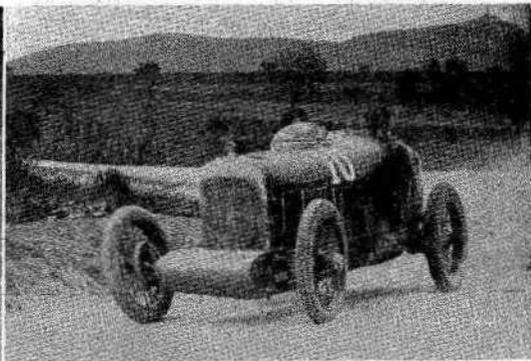
Peña Rhin puede estar satisfecha de su actuación, por cuanto a sus invitaciones han respondido las mejores firmas italianas, inglesas, francesas y nacionales especializadas en el 1.500 c. c., que actualmente es el motor del porvenir, ya que el 2.000 c. c., a pesar de que dar todavía como reglamentación mundial, se expone a ser batido dentro de poco, como lo fuera el 3 litros cuando en el Gran Premio de 1921, *Ballot*, exponiendo su fama, inscribió un dos litros que, pilotado por *Goux*, clasificóse entre los primeros causando ello tal emoción en el mundo del motor, que al año

siguiente se adoptaba en el mundo entero tal cilindrada, incluso en los Estados Unidos, tan refractarios a las modas europeas.

Para el año próximo tal vez sea prematuro profetizar, pero desde este momento, si los activos elementos de Peña Rhin quieren organizar como suponemos su cuarto Gran Premio, precisa se estudie la mejora de la carretera desde el punto de vista anchura, ya que tal como está actualmente es muy difícil conseguir mejores promedios. Los coches *Talbot* de este año eran mucho más rápidos que los del pasado, sus conductores mejores también, no correspondiendo a tal diferencia el pequeño aumento de media conseguido.



Resta, seguido por Divo, sobre Talbot, en el vi-raje Biel



Nivolari, sobre Chiribiri, en las cercanías de La Almunia

Fotos Claret

Del encuentro Barcelona-Español



Samitier, rápido, ágil, astuto, valiente y certero, chuta, pasa, carga, distribuye, siempre con gran oportunidad, llevando con sumo acierto la maravillosa línea de ataque de los azul-grana



Alcántara, con su fiel escudero Carulla, filigranea preparando el golpe rápido y recio que sólo Zamora es capaz de detener y rechazar con eficacia, evitando un desastre a su valiente equipo

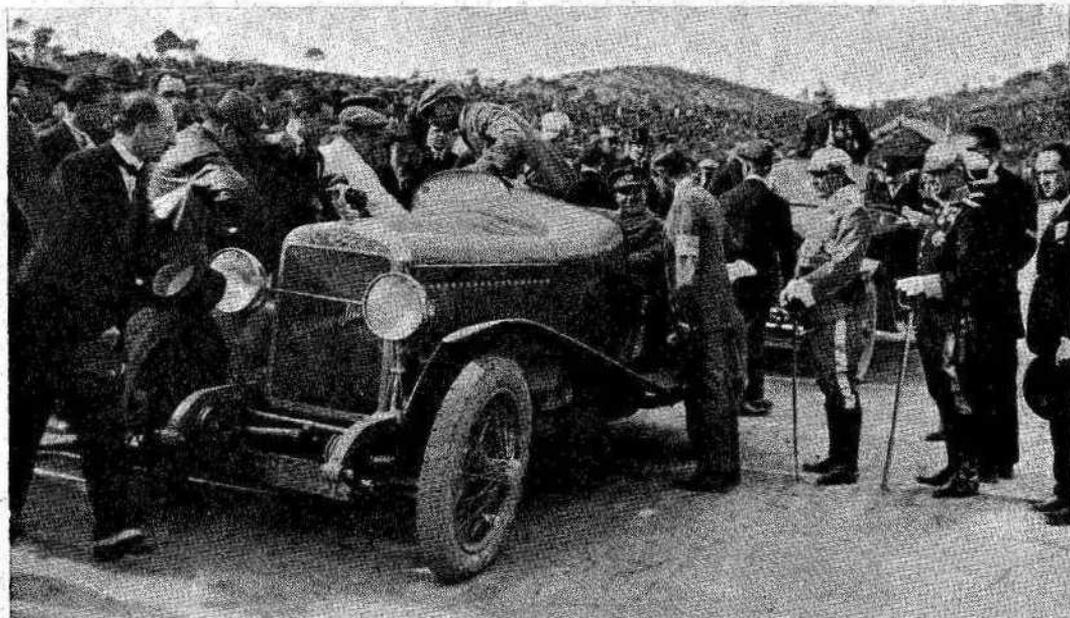


He aquí uno de los momentos culminantes de emoción que los deportistas, en apretada falange, esperaban ansiosos. El colosal Alcántara, característicamente extendido el brazo diestro, va a lanzar su golpe formidable. Zamora, con salto de jaguar, gana la trayectoria del balón y anula la gran jugada.

Fotes Juandó

La inauguración del Autódromo Nacional

El acto inaugural del Autódromo de Sitges, honrado con la asistencia de S. A. el Infante D. Alfonso, de los Embajadores de Inglaterra e Italia y de las altas autoridades de Barcelona, constituye un acontecimiento único en el deporte hispano.



S. A. el Infante D. Alfonso dispuesto a dar la vuelta de honor en el magnífico Hispano-Suiza conducido por el director del Autódromo

Foto Claret

EN medio de una expectación verdaderamente mundial se ha celebrado la inauguración de nuestro gran Autódromo Nacional, en las cercanías de Sitges, dando con ello ocasión a que el nombre de España, cada vez más alto en la vida deportiva internacional, llamase la atención de la Prensa entera de las más cultas naciones de Europa y de América.

El tiempo, francamente hostil, no ha podido, no obstante, deslucir la fiesta magna de nuestro automovilismo, y una multitud enorme—más de cuarenta mil personas—acudió, en pintoresca caravana, a nuestra estupenda pista de carreras.

Dieron mayor lucimiento al acto y honraron con su presencia el gran festival de la rueda, S. A. el Infante Don Alfonso y los embajadores de la Gran Bretaña y de Italia, además de varios cónsules de otras naciones de Europa y de las Repúblicas de Hispano-América.

La fiesta, desde el punto de vista deportivo, hubiera sido uno de los más señalados éxitos que registra la historia del automóvil, a no haber mediado una deficiencia de organización verdaderamente inexplicable, cual fué la falta del cuadro de tiempos, indispensable, imprescindible para que el público pudiese darse cuenta del desarrollo de la carrera, en medio del rodar vertiginoso e incesante de los corredores.

Este gran lunar aparte, todo elogio que dediquemos a los iniciadores de la grandiosa obra del Autódromo y a cuantas personas en su realización han tomado parte, llenas de desinterés y con la vista puesta en el enaltecimiento de nuestro buen nombre deportivo, nos parece poco.

Los resultados, en el día de la inauguración, fueron los siguientes:

- 1.º Divo, sobre *Sunbeam*, en 2 h. 48 m. 8 s. $\frac{5}{10}$.
- 2.º Zborowsky, sobre *Miller*, en 2 h. 48 m. 58 s. $\frac{5}{10}$.
- 3.º Carreras, sobre *Elizalde*, en 3 h. 26 m. 55 s.
- 4.º Mora, sobre *Diatto*, en 3 h. 31 m. 4 s.
- 5.º Feliu, sobre *Elizalde*, en 3 h. 32 m. 20 s.

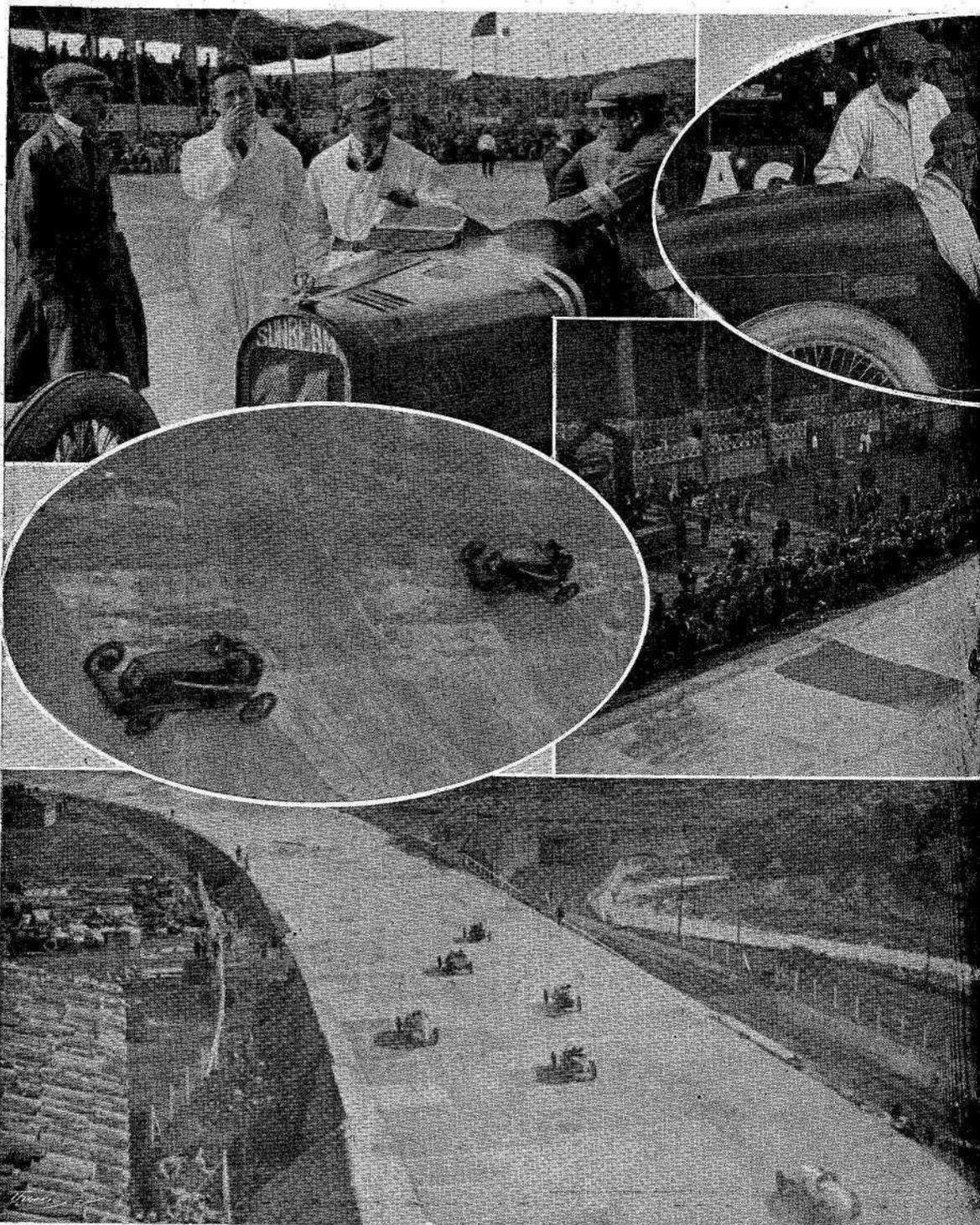
Y en las carreras de motos, éstos:

- 1.º Guillard, sobre *Peugeot*, en 2 h. 46 m. 31 s. $\frac{2}{10}$.
- 2.º Pean, sobre *Peugeot*, en 2 h. 48 m. 27 s. $\frac{4}{10}$.
- 3.º Walley, sobre *Douglas*, en 2 h. 55 m. 10 s. $\frac{5}{10}$.
- 4.º Richard, sobre *Peugeot*, en 3 h. 1 m. 7 s. $\frac{2}{10}$.
- 5.º Plate, sobre *Borgo*, en 3. h 21 m. 16 s. $\frac{3}{10}$.

El avance considerable que alcanzaron Guillard y Pean, que cubrieron algunas vueltas a más de 135 km. por hora, debió desanimar a

El Gran Premio internacional de España

Divo, confirmando su virtuosismo de vencedor de la Peña Rhin, triunfa espléndidamente y obtiene el segundo puesto. — Elizalde, con sus



Divo y Resta, hablando con el director de la fábrica Sunbeam Mr. Coetalen y el Sr. Alegre, gerente de Autolocomoción, S. A., agencia de la marca victoriosa

Los Elizalde de Carreras y Felgu, en el peralte de un viraje

Un momento interesante de la lucha, al final de una recta

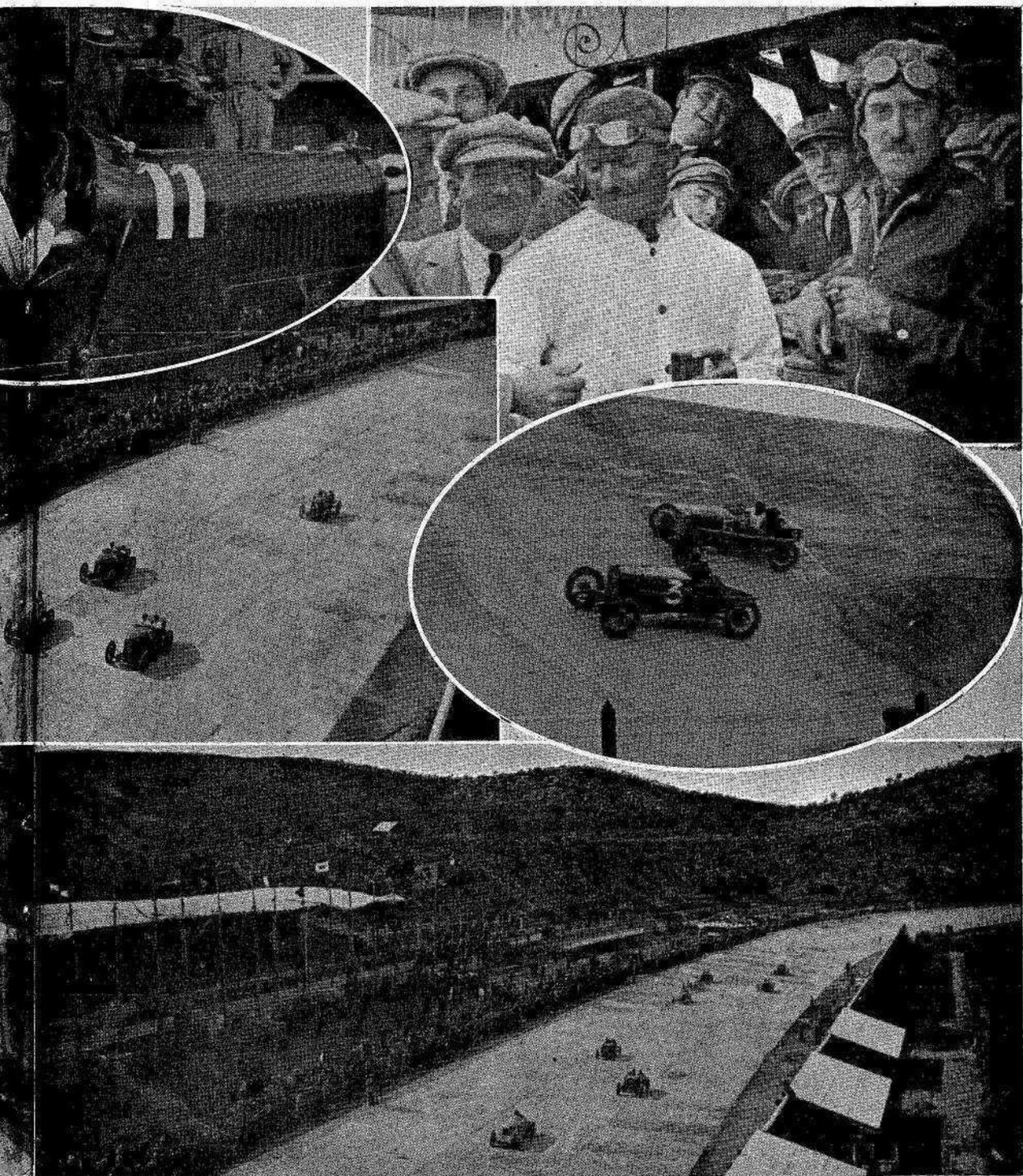
Divo, con su coche Sunbeam, vencedor de la Peña Rhin, registrando un promedio

El Miller y los Sunbeam, en plena carrera, pasando

Las magnetos Bosch y las ruedas Rudge Whitworth equipadas

paña, en pista, para coches de dos litros

pléndidamente con su rápido *Sunbeam*. — Zborowsky, después de una brillante carrera,
los coches de 1.700, consigue una honrosísima clasificación.



de la carrera inaugural, para coches de dos litros,
medio de 156 kilómetros por hora

pasan por delante de las tribunas, seguidos de un Elizalde

equipaban todos los coches que tomaron parte en la carrera

Divo, el vencedor, y Zborowsky, clasificado segundo, sobre coche Miller y Pneus Pirelli, en
simpática camaradería beben un vaso de cerveza, celebrando el feliz éxito de su carrera

García, con su Diatto, pasando al Aston Martin en un peralte

Salida de los coches concurrentes, precedidos del Hispano Suiza, piloto

Fotos Claret

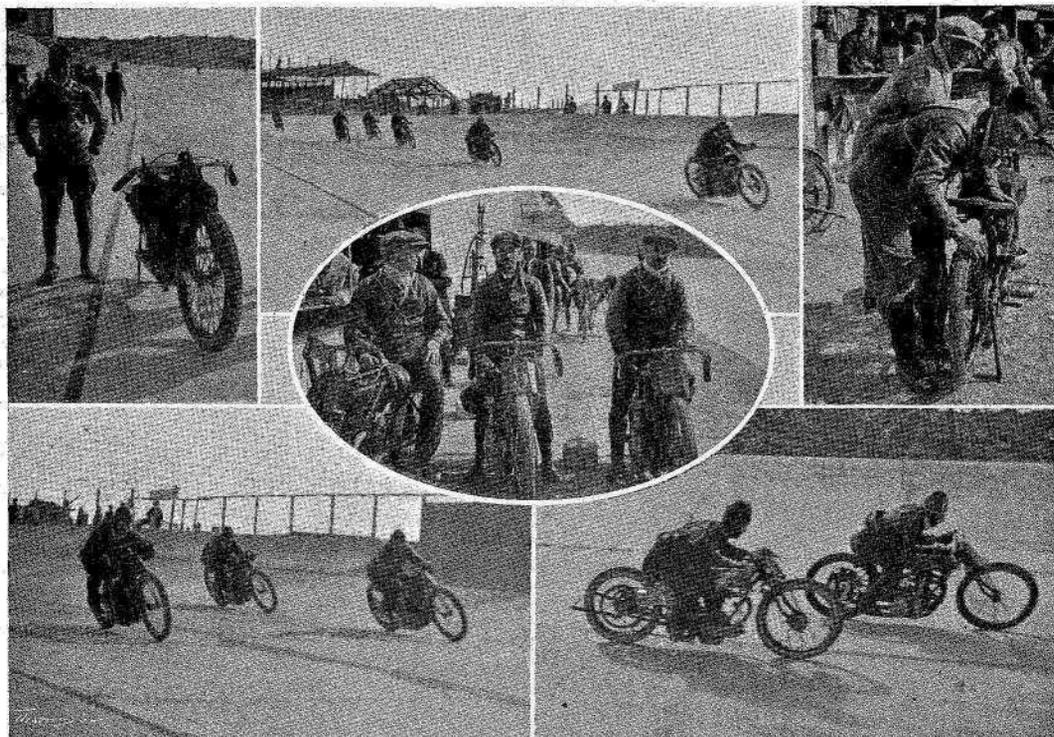
El Gran Premio de motos en el Autódromo



Salida, en grupo, de las motos de todas las categorías

algunos de sus adversarios, disminuyendo el interés, reconociéndose, empero, el brillante papel hecho por el notable equipo de las *Peugeot*, que ha confirmado entre nosotros su fama.

En la categoría 1.000 c. c., vencieron:
 1.º Vidal, sobre *Indian*, en 3 h. 38 m. 40 s.
 2.º Ignacio Macaya, sobre *Indian*, en 3 h. 49 m. 24 s.



Vidal, con su moto Indian, vencedor de la carrera de 1.000 c. c.

Interesante aspecto de la pista durante las primeras vueltas

Mariani preparando su Garelli, vencedora en los 350 c. c.

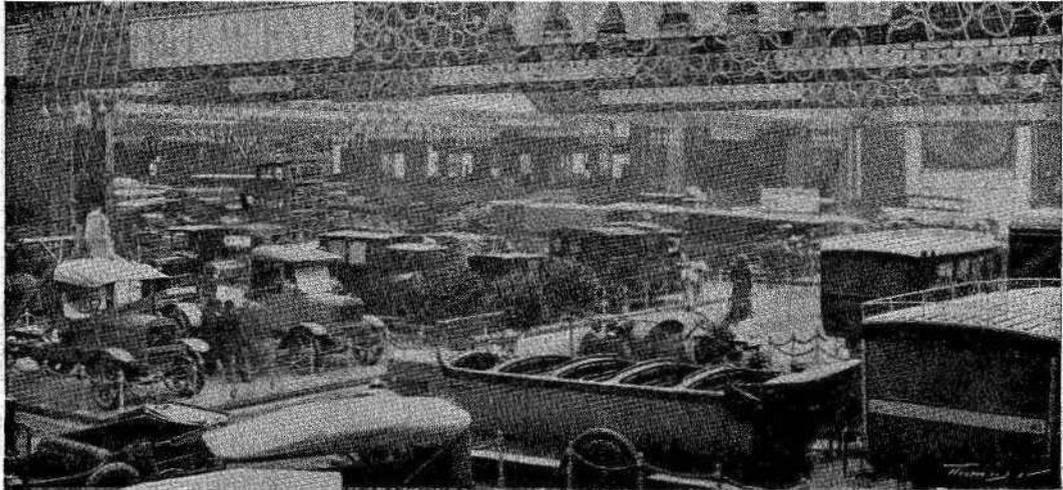
El equipo Peugeot, compuesto de Richard, Guillard y Pean, 4.º, 1.º y 2.º de la carrera de 500 c. c., registrando el primer clasificado una media de 126 kms hora (pneus Dunlop)

Guillard, vencedor de la carrera de 500 c. c., sobre Peugeot, a la cabeza de un pelotón

Uno de los emocionantes codo a codo que por su frecuencia tanto interés dieron a la carrera

Fotos Claret

EL SALON DEL AUTOMOVIL DE PARIS



Una vista de conjunto de la exposición de vehículos para carga pesada

Foto-Ról

No acabaríamos nunca de hablar de cuanto de notable encierra el Salón del Automóvil, que cerró sus puertas el 14 del actual y al que tan amplio espacio dedicamos en el pasado número.

Hoy ponemos epílogo a nuestra información imponiendo a nuestros lectores de cuanto se refiere a los famosos coches *Bugatti*, que gozando de un nombre popularísimo en Europa e incluso en América, lo adquirirán bien pronto en todo nuestro país.

Cerradas las puertas del Grand Palais por diez días, durante los cuales se ha cambiado por completo la escena, aunque no la decoración, de nuevo las puertas de aquel inmenso recinto están abiertas para que el público contemple los enormes progresos introducidos en la fabricación de los «pesos pesados», que diría Larruy.

Esta Exposición ha merecido igualmente los honores de ser visitada por el Presidente de la República francesa, que se detuvo en los principales stands y de un modo particularísimo en los que pertenecen a la firma tan acreditada en el mundo automóvil como la de *Renault*.

Una ligera visita al Salón donde están expuestos los camiones, autobuses, char a bancs, tractores, etc., nos demuestra que en este importantísimo ramo de la industria automóvil se ha operado un adelanto formidable, buscando primeramente una economía en el transporte, ensanchándose el perímetro en el que hasta ahora aparecían colocados—en relación con los motores a bencina—los vehículos eléctricos y los movidos por petróleo e incluso por carbón.

Por otra parte, la gama de vehículos presentados a la contemplación del público, que de cada vez es más numeroso, va desde el coche de reparto hasta el camión *Renault* de 10 toneladas, que puede descargar de un solo

golpe mercancías contenidas en un vagón completo del ferrocarril.

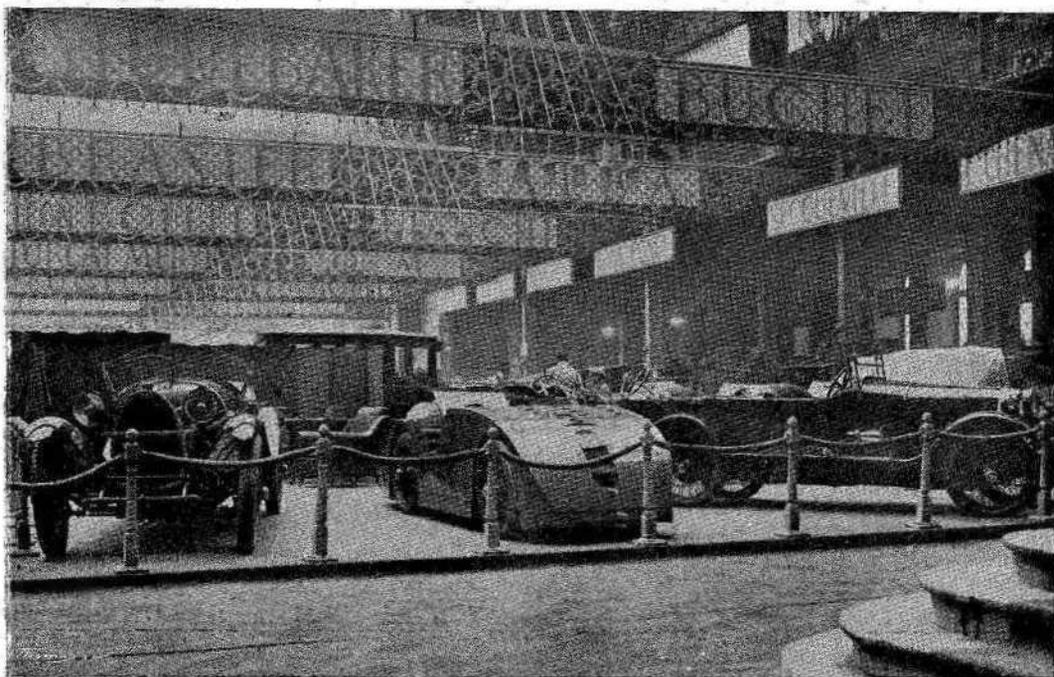
El nuevo Salón ha obtenido un verdadero éxito. Merced a esta notable Exposición efectuada en sitio apropiado para ello, el *poird lourd* acabará por imponerse, celebrando por nuestra parte que los éxitos alcanzados en París contribuyan a difundir ese medio tan poderoso y rápido de transporte, ya que España puede ser el país consumidor de cuanto fabrique la industria nacional, sin desprestigiar a veces esos vehículos que acreditan la excelente fabricación de los países tan dignamente representados en la Exposición llamada a cerrar sus puertas mañana, viernes.

En este Salón se han observado bastantes más novedades que en el anterior. En materia de vehículo para el transporte se ha dado un gran paso, y si, como se espera, muchas de las casas que han expuesto en París se deciden a acudir al Salón del Automóvil de Barcelona, confiamos en que será una ocasión propicia, una vez llegada a la perfecta *mise au point*, de que en España nos demos cuenta de los adelantos introducidos en esa clase de fabricación y se vaya imponiendo la locomoción automóvil de pesos pesados de un modo rápido, al servicio del comercio e industria españoles, pues que salvadas las dificultades que se presentaron en un principio, se llegará a una solución definitiva, que vivamente deseamos que llegue, y para ello se emplean a fondo hombres íntimamente relacionados con STADIUM, como nuestros asiduos lectores saben.

El Salón actual está presentado en forma espléndida. Tal vez ello haya contribuido a que el público haya respondido al llamamiento de los organizadores y que, por fin, y cual era debido, esos vehículos de carga, agrícolas, etc., hayan merecido los honores que desde hace tiempo le eran debidos al *poird lourd*.

BUGATTI Automóvil Salón

Trafalgar, núm. 52 : BARCELONA



CUANDO penetramos en el stand de Bugatti—al que fuimos presentados por don Agustín de Vizcaya—, nos enteramos de que la representación de estos admirables coches ha sido ofrecida para toda España a la respetabilísima casa comercial de don Eusebio Bertrand y Serra.

Los señores Bugatti y Vizcaya, padre e hijo, nos hacen visitar los coches expuestos en su stand, uno de los más concurridos del Salón.

Se trata—se nos dice—del *pur sang* del automóvil, frase que ha quedado consagrada para los productos elaborados en la gran fábrica de Molsheim.

Ettore Bugatti presenta dos soberbios modelos: el litro y medio, que tantísimas victorias ha conseguido en las múltiples pruebas en que ha participado (no es para olvidada la que obtuvo Pedro de Vizcaya, nuestro compatriota, en ocasión de efectuarse el Primer Gran Premio Peña Rhin). Este modelo ha sido mejorado en tercio y quinto, mostrándonoslo definitivamente a punto. Va provisto de un motor mucho más potente y de una carrocería ligerísima, merced a lo cual este coche, en marcha, sobrepasa fácilmente los 120 a la hora.

El ocho cilindros (dos litros) es un aca-

bado perfecto de construcción en todos sus detalles y señala realmente un paso decisivo en materia de progresión automovilista, pudiendo pasar de 8 a 140 kilómetros en toma directa, consumiendo de 10 a 11 litros por 100 kilómetros. Posee una suspensión admirable y una dirección y frenos absolutamente sensacionales.

Durante el transcurso de la visita el presidente de la República, M. Millerand, se detuvo largo rato en el stand *Bugatti*, felicitando efusivamente a M. Ettore.

Y al saber los amigos del señor Bertrand y Serra que se había encargado de la representación de estos coches para toda España, fué objeto de múltiples felicitaciones, las mismas que se han renovado al presentarnos noches pasadas en el Salón Automóvil de la plaza de Cataluña esos modelos, que no tardarán en esparcirse fácilmente por toda la península, porque conocidas y propagadas sus enormes ventajas la grande y escogida clientela de Bertrand y Serra se apresurará a adquirirlos.

Bugatti es el coche del verdadero sportman. Cuantos lo han probado lo han adoptado, porque reúne todas las perfecciones, y a ello responde el crédito que ha adquirido en todo el mundo.

Renault

Enrique Pujó

Calle de Caspe, 32 : Barcelona



Si lo expuesto por Renault en el primer Salón de este año, llamó verdaderamente la atención de todos los inteligentes, lo propio que al público en general, la exposición Renault del último Salón, o sea la de los *poids lourds*, da a los visitantes una idea magnífica de lo que es la formidable potencia de las fábricas de Billancourt.

Renault expone en el Salón: un 6 caballos para pequeños agricultores y marchantes, un 20 caballos especial para equiparlo en *car*, con servo-freno, muy bien estudiado para evitar tanto el bloqueo como el patinaje.

Un 20 caballos cinco toneladas y otro de igual fuerza especial para los auto car de 15 plazas que, de acuerdo con los ferrocarriles P. L. M., hacen las rutas de los Alpes y Jura; este coche sube a 25 a la hora pendientes del 10 por 100.

Para los grandes almacenes tiene un furgón con las características más prácticas al fin que se le destina: el reparto en ciudad.

En ómnibus, hay dos: uno a 25 y otro a 35 plazas, verdaderas joyas en la materia, equipados con tales perfeccionamientos, que aseguran un funcionamiento y resultados admirables.

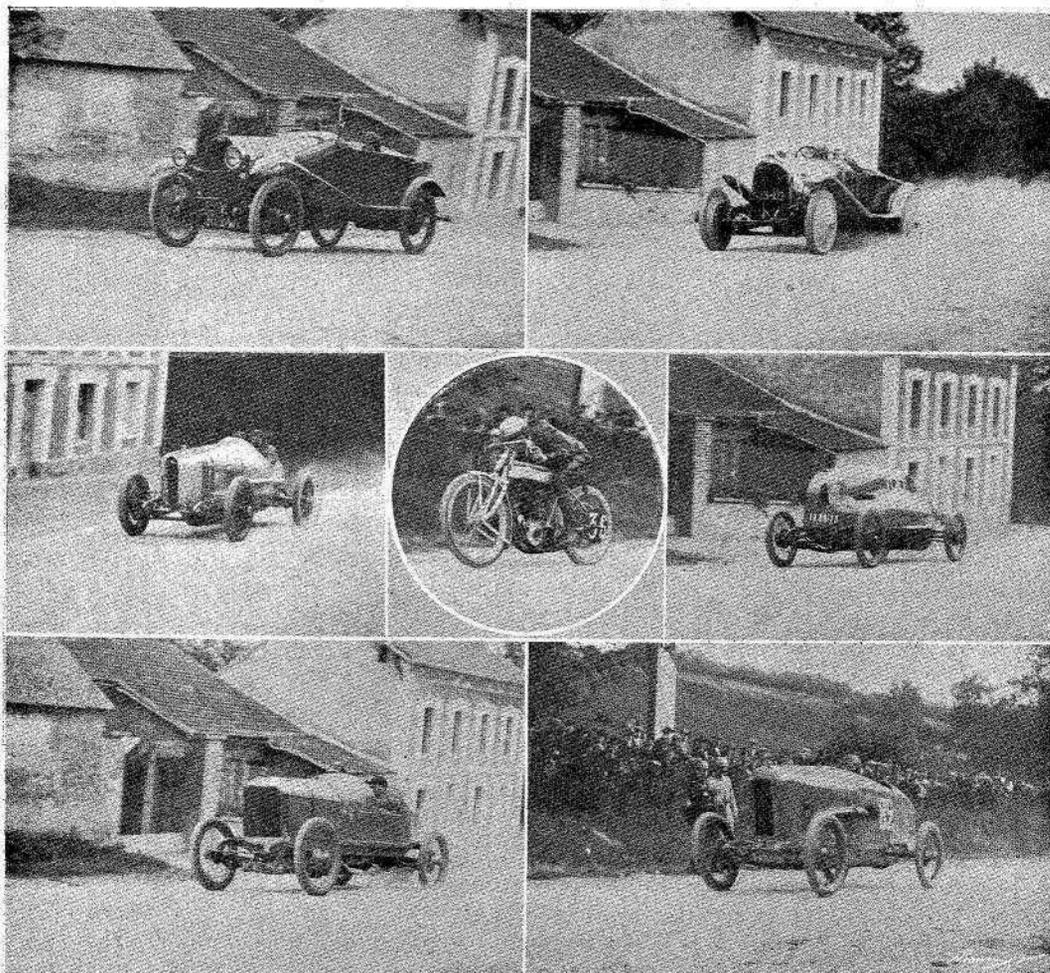
Autos bombas y barrenderas, con detalles felicísimos, que los han mejorado en grado sumo en relación a lo conocido en Salones anteriores.

Finalmente, un tractor con los dispositivos tipo Tanke, exactamente igual al adoptado por la artillería para substituir a los tiros de caballos en el arrastre de las baterías de 155.

Excusamos decir lo concurrido que se ve el stand Renault en este Salón del coche utilitario, máxime si tenemos en cuenta que su fabricación es de lo más admirable que existe, de lo que son ejemplos infalibles el resultado de sus dos cilindros en los taxis de París, que desde 1903 o 1904 están prestando servicio, no empezando su amortización definitiva hasta ahora, a pesar de tener en su activo, además del trabajo normal, la guerra, y con ella su famosa marcha que decidió la victoria en la primera batalla del Marne, victoria que completó luego Renault en la segunda con su triunfo definitivo con los carros de asalto.

El stand Renault significa lo mejor de lo mejor, y así se explica que si éxito obtuvo en el Salón de sport y turismo, en éste el éxito brillantísimo ha igualado el obtenido en aquél.

Automovilismo : La Cuesta de Gaillon



René-Marie, Bugatti, vencedor de los turistas 1.500 c. c. — El Voisin de Rougier, clasificado primero de 4 litros y absoluto de turismo. — Thomas, con el bólido Delage, estableció el record de salida parada. En 350 c. c. fué primero la moto Alcyon, de Marc. — El original Scap ganó la categoría 1.500 c. c. carrera. — Colas, D. F. P., primero de los 2 litros y medio. — El Amílcar, de Mestivier, primero de los cycle-cars

Fotos Rol

SIMULTÁNEAMENTE a la celebración del Salón Automóvil, se ha corrido este año la tradicional prueba de Cuesta de Gaillon, que clausura la temporada de carreras en la vecina República.

Concurridísima se vió toda la cuesta, ya que, además de los partidarios parisinos de la misma, vinieron a añadirse a ellos la infinidad de provincianos y extranjeros que en París se encontraban con motivo de la Exposición.

Todas las marcas batalladoras y que tienen un nombre acreditado en Francia pusieron en línea, destacándose espléndidamente *Bugatti*, *Voisin*, *Chenard-Walker* y *Delage*.

La primera ganó las dos categorías en que corría, turismo y velocidad, alcanzando medias de 68 y 77, respectivamente, demostrando una vez más lo que es y vale la construcción *Bugatti*.

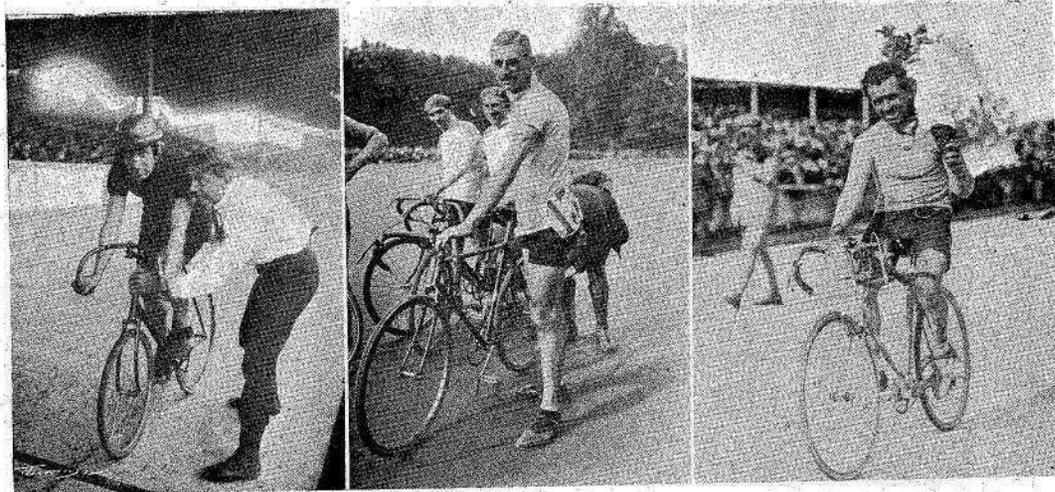
La segunda, como siempre que concurre en competiciones, clasificóse en el primer puesto de los turistas, evidenciando las grandes cualidades de sus admirables sin válvulas.

Chenard-Walker, la marca invencible, con su tres litros y medio, fué clasificado primero en rendimiento, a pesar de ir equipada con una carrocería digna de figurar, por su lujo y presentación; en el mejor stand de carroceros.

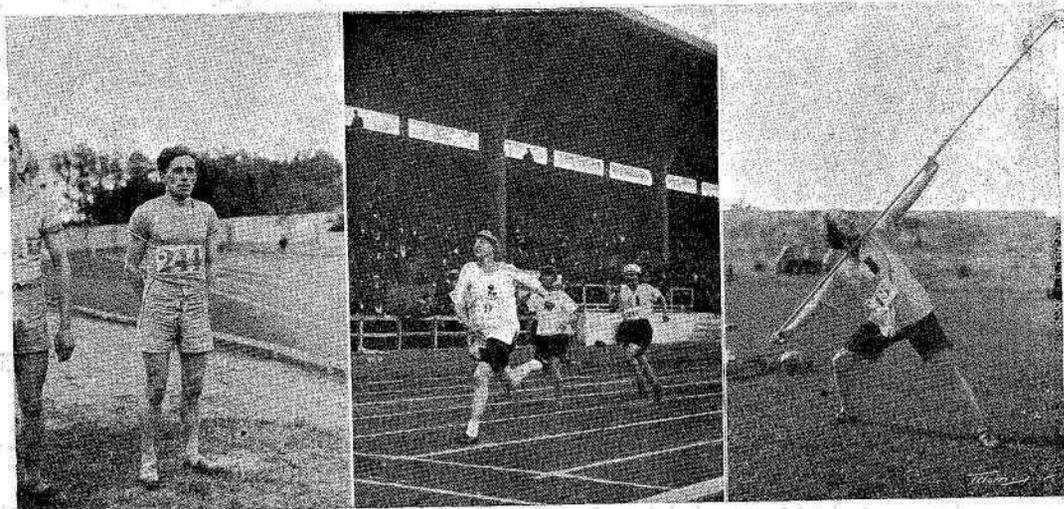
Como velocidad pura, Thomas, el gran conductor de *Delage*, con su monstruo de más de cinco litros, subió la cuesta estableciendo el record de 116,122 a la hora. En años anteriores la salida era lanzada, cosa ya imposible hoy con las marchas que obtienen los coches actuales.

Motos y cycle-cars fueron numerosísimos, siendo los que más se distinguieron *Amílcar* y *Harley-Davidson*.

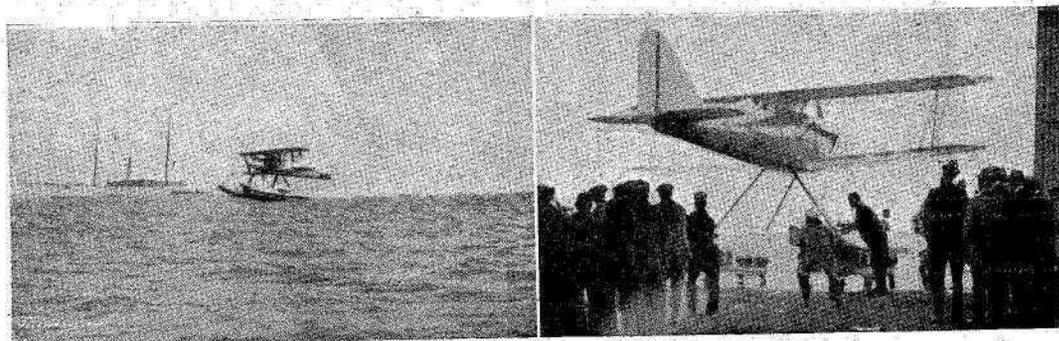
Quincena deportiva internacional



Velódromo de Buffalo, de París; Luisart, recordman de los diez kilómetros. — Criterium de los ases: Van Hevel, vencedor. — Masson, dando la vuelta de honor después de haber ganado el premio Wolber



Duquesne, ganador del Premio Jean Bouin, disputado en el Stade Pershing. — En el mismo estadio se celebró el match Francia-Inglaterra. En una de las fotografías aparece el final de las cien yardas, ganado por miss Thompson con gran ventaja sobre sus contrincantes; y en la otra aparece la impecable y gallarda postura de Mille. Gaucel, vencedora en el lanzamiento de jabalina



La Copa Schneider internacional de hidro-aviones se ha disputado este año en Inglaterra, resultando vencedor el americano Rittenhouse. Las fotos representan el avión Curtiss, vencedor

El deporte internacional



La carrera de patín-cielos, corrida en el trayecto Versalles-París, resultó una nota de sumo interés. En el grabado aparece Charles Morel, que resultó vencedor en tal concurso, llegando a la Porte-Maillot, término de la carrera

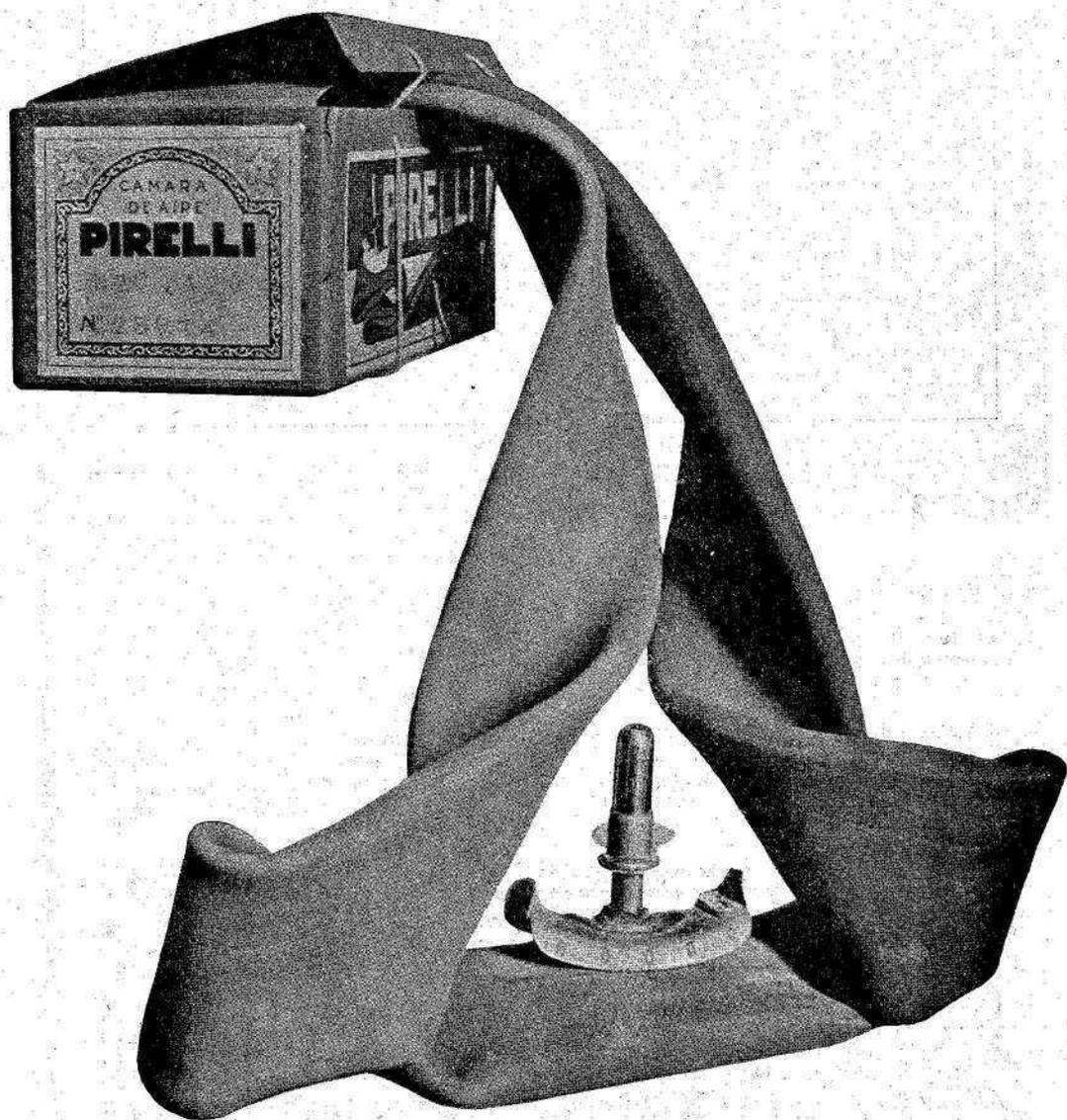
El Campeonato de Fútbol en Francia está despertando gran interés, más que por los partidos en sí, por buscar, entre los jugadores, grandes figuras con que formar el equipo nacional que



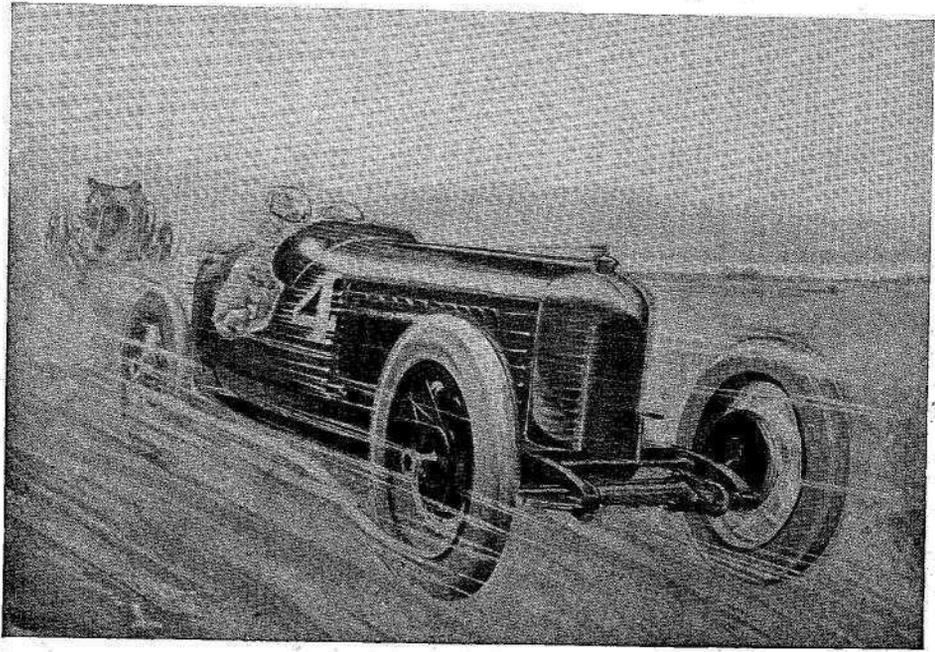
ha de tomar parte en las olimpiadas de primavera. El Red Star y el Cette, que aparecen jugando en nuestra fotografía, junto con el Olympique, se disputan el honor de dar al equipo nacional de Francia el mayor contingente de jugadores. Por cierto que buena falta le está haciendo al equipo nacional de la vecina república un buen refuerzo de jugadores, ya que desde hace largo tiempo los resultados de los encuentros internacionales, salvo el empate con Suiza, han sido indefectiblemente adversos a los equipos del gallo. En estos últimos días, al enfrentarse, en París, con los representantes de Noruega, los jugadores franceses han sufrido otro descalabro, no precisamente por el número de goals (2 a 3), sino por el absoluto dominio a que el once escandinavo les sometió, tan marcado y casi absoluto, que los principales críticos deportivos de Francia confiesan que su equipo «no existió» como tal equipo, sobre el terreno, en ninguno de los momentos de la lucha. Ello parece demostrarnos que los equipos nacionales han de formarse, dado nuestro carácter excesivamente individualista, más que con los elementos cumbres de once equipos distintos, con conjuntos de ataque y defensa ya entrenados



No vaya a creer el lector, a la vista de esta instantánea, que se trata de unos ensayos de pasos de jota o cosa parecida. Nada de eso. Es un momento algo interesante del partido de fútbol jugado, como inauguración del Campeonato italiano, en Milán, entre los equipos de Milán y Turín. Campelli, el famoso portero, despeja con el pie una situación hartamente comprometida para su equipo



STADIUM



FIAT

Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

**VENCEDORES EN MAS
DE 100 CARRERAS**

son los

**NEUMATICOS
DELTA**

para moto y bicicleta

**Klein y C.^A
Princesa, 61
BARCELONA**

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



*Yo sigo los
consejos de mi
antiguo proveedor.*

Y yo también!

*Nuestros arranques
automáticos son
construidos para arran-
car el motor cuando
éste está duro frío
y atascado.*



Delco

*garantiza el buen
funcionamiento de
su batería.*

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA
Ignacio M^o de Martí
Plaza Letamendi 16.
BARCELONA

TRIUNFO DE INDIAN

Gran Premio de España
Autódromo Nacional

1^o

Vidal, a 124 km. por hora

2^o Macaya

Automóvil Salón

MADRID BARCELONA VALENCIA
Alcalá, 81 - Lagasca, 103 Trafalgar, 52 - P. Cataluña, 18 Paz, 33

Tras del

Tour de France

1.º

H. Pélissier

2.º

G. Bottecchia

equipando ambos NEUMATICOS

Hutchinson

esta marca obtiene en el

Campeonato de Francia (Carretera)

1.º

F. Pélissier

3.º

H. Pélissier

NEUMÁTICOS MOTO : VELO : AUTO : MACIZOS

M A D R I D
Caños, núm. 1

Hutchinson

BARCELONA
Valencia, núm. 223

**En la Gran Semana Automovilista de
Boulogne-sur-Mer**

LA HISPANO-SUIZA

acaba de obtener, con Garnier y Boyriven
los dos primeros lugares
de su categoría, a una velocidad media de 114 ki-
lómetros hora, y además la COPA SPORTMAN, ofre-
cida a la casa cuyo equipo hiciera el recorrido con

mayor regularidad

LA HISPANO-SUIZA

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

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

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 (XV^e)
Teléfono SÈGUR 49-71

Ruedas Metálicas
Intercambiables

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

CONTADORES "O. S."
Y RELOJES

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

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

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

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

Ernest Witty & Co.

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

Artículos para todos los Sports



TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers
FOOT-BALL: Balones Globe Improved

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEÓN"
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

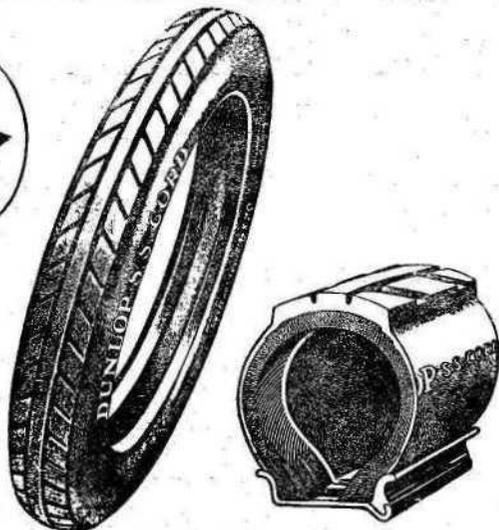
Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

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



NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

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

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

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

F O R D

DUNLOP

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

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóvil Salón

MADRID
Aicalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA
Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Bugatti, 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 Turismo, 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"