# Revisia Hustrada

75 céntimos



Léonard, sobre "Chenard-Waicker", gana la Copa Boillot Año XIV - Núm. 423

15 septiembre 1924

## CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS Balmes, 62 BARCELONA Teléfono 1445



#### Insignias

Medallas

**Balones** 

GAMPER Y MIR

Bruch, 13, prol.

BARCELONA

#### Campeonato España por carretera

Bilbao, 3 de agosto de 1924

Juan Bta. Llorens, sobre bicicleta Delage

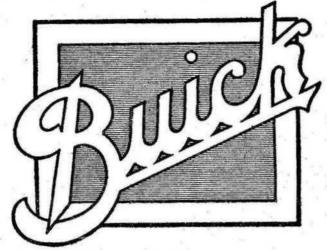
#### Carrera de 24 horas a la americana

Velódromo de Sans. 30-31 de agosto de 1924

Regnier-Janer, sobre bicicleta Peugeot

Bergougnan

#### CONTESTANDO A UNA INSIDIA



BUICK MOTOR COMPANY

FLINT, MICHIGAN

#### A nuestros distribuidores y clientes

Si bien todos estamos sinceramente convencidos de que el empleo de medios sospechosos e ilegítimos de competencia, ya sea por un individuo o por una compañía, casi siempre producen un efecto contraproducente y redundan en mal para el autor, no podemos eludir el deber de declarar que son absolutamente falsos, sin fundamento alguno, los rumores que circulan en algunas partes, de que la BUICK MOTOR COMPANY ha sido demandada por uno de sus competidores por infracción de patentes.

Mientras el público continúe dando su aprobación a nuestra actual construcción y modelos, terminantemente esta compañía no tiene la más remota intención de adoptar ningún cambio radical en sus modelos.

Creemos que ustedes tienen derecho a esta información para neutralizar la insidiosa propaganda de algunos competidores que tratan de retardar nuestras ventas. Ustedes pueden declarar terminantemente que esos rumores son absoluta e incondicionalmente falsos.

De Vds. muy atto. y s. s.

H. H. BASSETT

PRESIDENTE Y GERENTE GENERAL
BUICK MOTOR COMPANY

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA

#### F.S. ABADAL

BARCELONA Aragón, 239-245 Plaza Letamendi, 17 MADRID Alcalá, 62 Montesa, 47



### CAMP DE LES CORTS

Dies 21 i 24

## TORINO F. C.

contra

## F. C. BARCELONA

Copes
Nacional Pirelli i Martini & Rossi

A les cinc de la tarda



#### **Automóviles y Camiones**

## Austin Moon Maxwell

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Campeonato de España - Velocidad

Celebrado en Badalona el 15-17 agosto de 1924

1.° JUAN B.1ª LLORENS

## NEUMATICOS DELTA

Bicicleta DELAGE

KLEIN Y C. ia

Princesa, 61

Barcelona

# AUTOMÓVILES OCTO

Agencia general para España

Ullés y Compañía

TARRASA
TELEFONO 6321

#### TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRIJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ÍA Plaza Cataluña, 9: BARCELONA

Facilidades de pago en

#### DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras. etc.

EN VENTA

AÑO XIX

### L'ANNUAL

1924

ANUARIO UNIVERSAL DE LA INDUSTRIA AUTOMÓVIL

> Editado especialmente para los Agentes, los Comerciantes y los Constructores de Automóviles

1.360 páginas de direcciones y documentos

Precio del ejemplar, encuadernado: 25 francos

222, Boulevard Pereire - PARIS

Teléfono: Wagram 30-79 =

#### Ernest Witty & Co.

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

Articulos para todos los Sports



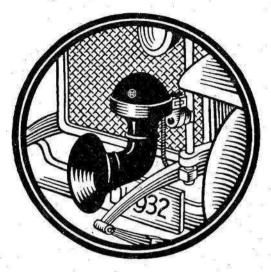
TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers FOOT-BALL: Balones Globe Improved

El Fuíbol en 1923 - 1924

por José M.A Mateos

PRECIO: TRES PESETAS

## Bosch



### **BOCINA BOSCH**

Es una novedad en avisadores electricos que responde a todos los reglamentos oficiales

Produce un sonido uniforme original y melodioso de gran alcance

Produce a volundad un sonido fuerte para carretera y otro menos intenso para ciudad

A pesar de su gran potencia sonora consume una cantidad insignificante de corriente

Su aspecto es elegante y su construcción esmeradisima

Se fabrica para tensiones de 6 y 12 voltios y en dos famaños

#### F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

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







SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofie ornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metiala, 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...—MARINETTI.

**DEPORTES INFANTILES** 



Alineamiento de niños corredores en Milán, para dar comienzo a la gran carrera infantil Foto Strazza

#### Carrera de motos Carnobbio-Bisbino



N UEVAMENTE, por no decir continuamente, ha dado el motociclismo italiano una nueva señal de vida, de esta vida próspera y lozana a que nos tiene acostumbrados la afición al motor de dos ruedas, la juventud transalpina. La ca-rrera Cuesta de Carnobbio ha constituído otro gran acontecimiento digno de quienes la organizan y quienes la corren; records batidos, medias espléndidas, concurren-cia enorme. Estas y otras cosas podríamos decir, pero ello en esta página no es hoy del caso; hoy creemos hay que alabar y desear se imite en nuestro país el esfuerzo motorista italiano, con-secuencia lógica de la gran afición ciclista. Actualmente en nuestra patria, el motociclismo está en baja, pero el ciclismo resurge, por fortuna.



El corredor Visioli llegando a la meta. — Uno de los concursantes en un dificil viraje durante la prueba Fotos Strazza

#### Carreras en Monza

#### El Primer Premio de Europa para motocicletas

Cuando todo estaba preparado para la celebración del Gran Premio de Italia para automóviles de 2 litros tipo carreras, reglamentación exacta al Gran Premio de Europa corrido este año simultáneamente con el Gran Premio del A. C. F. en el autódromo de Monza, esta manifestación se suspende y queda reducido el mitin milanés a las pruebas de motos, tituladas Campeonatos Europeos de Motocicletas, divididos en tres categorías: 250 c. c., 350 c. c. y 500 c. c. Los velomotores y grandes cilindradas no estaban admitidos.

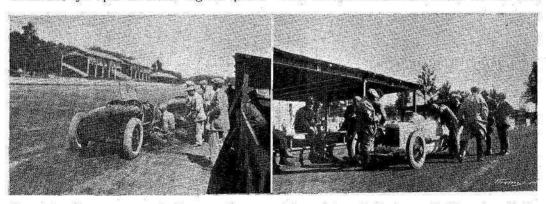
He aquí lo acontecido: el lunes, día 1 de septiembre, tuvo lugar el sorteo de los inscriptos, que eran las marcas italianas Fiat y Alfa Romeo, alemana Mercedes, francesa Schmid y americana Miller. Procedido a dicha operación indicóse el orden de salidas, dando los nombres de los conductores los representantes de cada marca y quedando todo preparado para la gran carrera que debía tener lugar el domingo, día 7 del actual, en la hermosa pista, escenario de tantas y tantas grandes manifestaciones del motor. El día siguiente, o sea el martes día 2, prodújose el golpe de teatro; la casa Mercedes, descontenta por los malos resultados obtenidos en diversos ensayos de sus nuevos 2 litros, anuncia su no participación, y Fiat, que no esperaba otra cosa, puesto que dos de sus mejores pilotos se encontraban heridos y sin probabilidades de poder conducir los racers el día de la carrera, decide hacer lo propio. El caballero Romeo, director y alma de la gran marca Alfa Romeo, manifiesta que en tales condiciones no quiere luchar solo, máxime después de lo manifestado por los franceses de la *Schmid*, que alegaban no estar preparados. Sólo quedaba el Conde de Zborowski y su rápida Miller, pero éste, dando una vez más prueba de su gran deportividad, no tiene inconveniente en que se aplace la carrera, ya que en modo alguno quiere



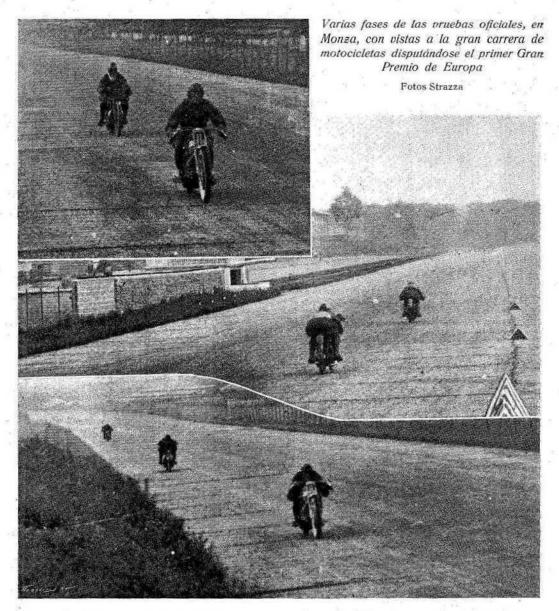
El Comendador ingeniero Romeo presencia, desde el cuarto de revituallamiento, las pruebas oficiales de sus máquinas

perjudicar a los grandes constructores interesados en ello. Así fué como la gran prueba italiana, que se presentaba bajo los mejores auspicios, puesto que *Fiat* y *Alfa Romeo*, los más rápidos de Lyon, debían reñir definitiva batalla y de la *Mercedes*, imposibilitada de correr en Francia, se esperaba con ansia en el mundo entero la solución de la incógnita de sus nuevos 2 litros, cuyas bellas lineas reproduce magníficamente la foto que publicamos, sacada por nuestro corresponsal L. Strazza durante las sesiones de entrenamiento, quedó anulada momentáneamente.

A simple raciocinio la cosa no tiene importancia: una prueba anunciada, unos coches no preparados, y, como consecuencia, el aplazamiento; pero si estudiamos el asunto a fondo, encontramos que un aplazamiento en tales circunstancias crea un precedente de fatales consecuencias, pues hay que tener en cuenta los preparativos que se hacen para una gran manifestación automovilista y éstos en manera alguna pueden suspenderse un miércoles, cuando la carrera está anunciada para el domingo. Si el día de la celebración llueve o hace mal



Los coches Fiat ante su tienda de revituallamiento del autódromo de Monza. — Un Mercedes alistándose para las pruebas oficiales Fotos Strazza



tiempo, desde hace muchos años se ha decidido no es obstáculo para correr, prueba de la imposibilidad material de trasladar la celebración de estas fiestas; ahora, con el ejemplo de Monza, ¿quién se atreverá a asegurar las fechas? De desear es que este desgraciado accidente no vuelva a repetirse y que en la nueva fecha escogida (19 octubre) el éxito sobrepase todos los pronósticos que se habían predicho para el 7 del actual.

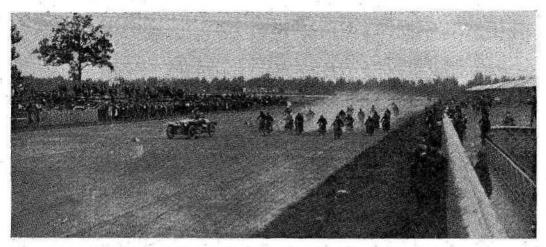
De todos estos desagradables acontecimientos, quien ha salido beneficiado es el circuito de Lasarte, de San Sebastián que, como consecuencia de ello, ha aumentado la lista de sus inscripciones con el equipo *Schmid*, pilotado por Goux y Foresti y, probablemente, con la participación del gran sportman Conde de Zborowski, el alma de las dos últimas Peñas Rhin y de las carreras del autódromo de Terramar.

Después del aplazamiento de la carrera de coches, el Comité ejecutivo del autódromo italiano decidió celebrar el domingo la carrera de motocicletas, que debía ser el preámbulo del mitin, en vez del sábado, fecha señalada para ello.

La afición milanesa y parte de los que ya habían decidido asistir a Monza acudieron a la manifestación.

Se disputó la carrera, como hemos dicho antes, reservada a las clásicas cilindradas 250 c. c., 350 c. c. y 500 c. c., prescindiendo de las pequeñas, tanto motos como velomotores y de las grandes de más de 500 c. c., o sean las 750 c. c. y 1.000 c. c. ¿Estuvieron acertados o no los organizado-

¿Estuvieron acertados o no los organizadores al anunciar una lucha para los campeonatos de Europa al escoger las dichas cilindradas? Nosotros creemos que no, pues si en automóviles para las luchas de velocidad, prescin-



El automóvil piloto enseñando el camino a los concursantes

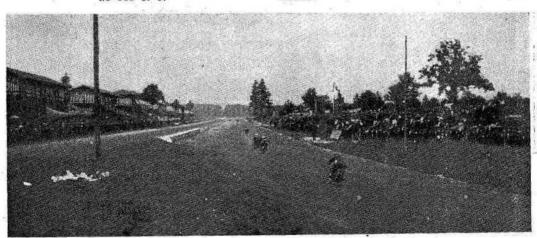
diendo de lo que fabrican normalmente las casas, se establecen los reglamentos, no sabemos el por qué al tratarse de motos, en las ma-

Mentasti, que, sobre Guzzi, ganó la categoría de 500 c. c.

nifestaciones de velocidad se tiene que recurrir a las categorías.

De la lucha salieron vencedores tres marcas: una belga, una inglesa y una italiana, cada cual en la especialidad de sus construcciones normales, lo que corrobora una vez más lo dicho anteriormente. En la categoría de 250 c. c. Rush, la marca belga de Van Geest, venció con gran superioridad. A. J. S., la clásica 350 c. c. inglesa, venció como tiene por costumbre, quedando una vez más confirmado que es, en su tipo, una moto casi definitiva.

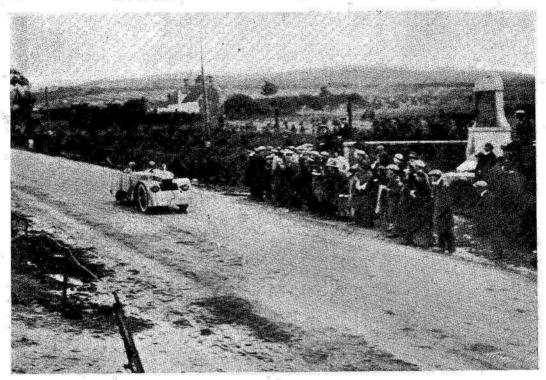
En la categoría 500 c. c. fué indiscutiblemente donde estuvo la lucha; *Peugeot*, con su tripleta Pean, Gillard y Richard, iba dispuesta a renovar sus laureles del año pasado, pero encontróse con *Guzzi*, la marca italiana, que también y con igual preparación al defender francés, se presentaba; del choque resultaron los más hermosos momentos de los Campeonatos Europeos, finalizando con el triunfo del italiano Mentasti. Los *Peugeot* hay que confesar estuvieron en desgracia, a excepción de Pean, que se clasificó honorabilisimamente.



Tomando, a todo tren, la recta de llegada

Fotos Strazza

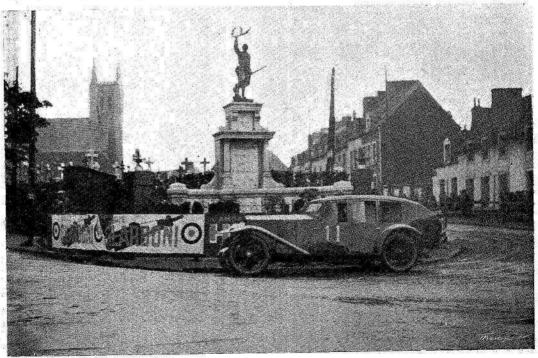
#### Concurso de la Copa G. Boillot



Sénéchal, sobre Chenard & Walcker, segundo en la prueba

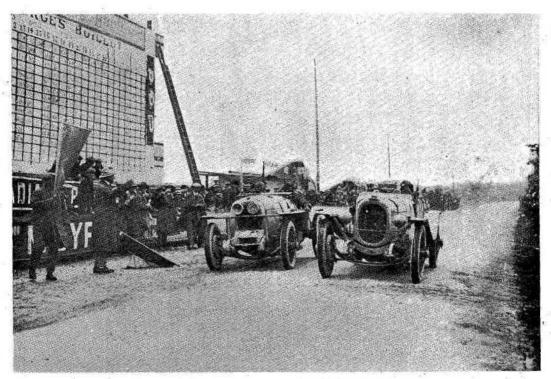
Esta carrera, corrida por cuarta vez este año, ha constituído una verdadera manifestación de gran categoría; lástima que la

niebla reinante en el circuíto en el momento de su celebración, imposibilitara luchar las diferentes cilindradas desarrollando sus mar-



Mathis, sobre Bignan, en una curva

Fotos Rol



Llegada de Lagache y Pisard sobre Chenard & Walcker

chas máximas, pues el handicap del reglamento se encontraba reducido a su vez por otro establecido por la naturaleza, el de la visualidad, que obligaba a grandes y chicos marchar a medias iguales. Otro año es de esperar que el reglamento escogido pueda demostrar su eficacia, cosa imposible en el presente,

por las razones expuestas.

Es la base del reglamento una carrera de 523 kilómetros en circuito, reservada a coches turistas de todas categorías puestos en igualdad de probabilidades por handicaps de tiempos establecidos según las cilindradas. Este año, dados los coches inscriptos, el mayor handicap era de 1 h. 22 m. entre el Aries de 1.100 c c. y el Vauxhall de 4 litros. La diferencia de tiempo se descontaba a la salida, que se efectuaba por grupos de los de capacidad igual, de manera que el vencedor debía ser el primer coche que pisara la meta despues de efectuar 14 vueltas del circuito, esto es, los 523 kilómetros. Veintisiete cochestomaron la salida, notándose desde el primer momento en que fué dada a la de los 2 litros, que de entre ellos saldría el vencedor, ya que a mayor marcha de la que desarrollaban éstos, era imposible correr, debido a la niebla, que fué dueña y señora del circuito durante toda el tiempo de efectuarse prueba. Entre los de dos litros, dos marcas se distinguieron grandemente: Chenard & Walcker y Bugatti, la primera con cuatro coches y la segunda con uno. De los cuatro Chenard, dos iban provistos de carrocerías perfiladas y dos con equipo normal; los perfilados, gracias a dicha disposición, eran algo más veloces, adjudicándose los dos primeros puestos y los otros el cuarto y quinto, ya que entre ellos se colocó el Bugatti de Chandon. El equipo Chenard lo componían Leonard, Sénéchal, Pisard y Lagache, que se clasificaron respectivamente por este orden.



El Bugatti de Celerier. — El coche de Pagniez — Coe, sobre Vauxhall

Fotos Rol

#### El lawn-tennis en Vallvidrera



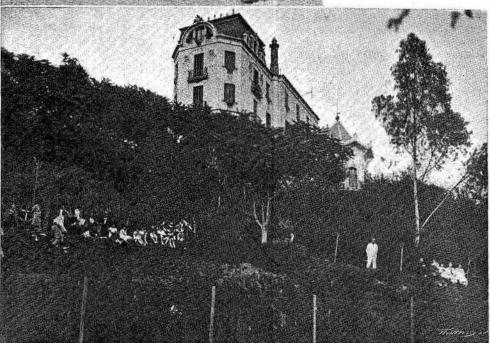
Para el tennista no hay vacaciones.

En invierno y en otoño, los grandes concursos citadinos nos llaman la atención y le obligan a empuñar la

raqueta.

Y cuando la primavera llama al hombre al campo, brindándole las más hermosas galas de la naturaleza, y cuando el ardoroso verano descongestiona las ciudades y convierte en ciudades pequeñas los pueblos de la costa y los de la montaña, el tennista, sin abandonar su raqueta, como buen soldado del deporte, acude al veraneo, pero en él, dentro de él, sigue practicando su deporte favorito con entusiasmo y fe.

A los grandes campeonatos y a los concursos internacionales de la ciudad, suceden los modestos, los casi familiares, los íntimos y simpáticos concursos pueblerinos, entrenamiento es-



La señorita Moles y el señor Morales, ganadores de la copa para parejas mixtas en el reciente cor curso veraniego de Vallvidrera. — El público, pintorescamente instalado, contempla el torneo Fotos Vela

#### El lawn-tennis en Badalona

pléndido para las lides más recias del mañana, para las futuras victorias que han de dar fama y renombre al individuo, al club y a la región.

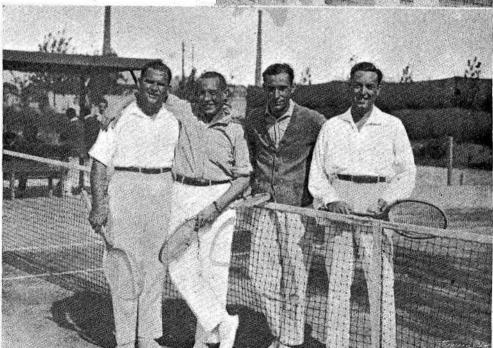
El fuego sagrado del deporte tennístico tiene un cuerpo brillante de vestales que lo mantienen vivo durante todo el año.

No es maravilla, pues, que nuestro tennis vaya progresando rábida y firmemente.

No es maravilla que a pistas internacionales se coticen muy altos nuestros valores tennísticos ni que el nombre de España figure invariablemente en las más grandes pruebas que se disputan en el mundo, logrando constantemente nuestros equipos medir sus raquetas, sin desdoro, con los más famosos jugadores mundiales.

Y si este entusiasmo y esta fe que anima a nuestras mujeres y a nuestros hombres en la práctica del bello deporte no decae, no tardará en llegar el día que nuestros triunfos vengan a causar verdadera sensación en el mundo entero.

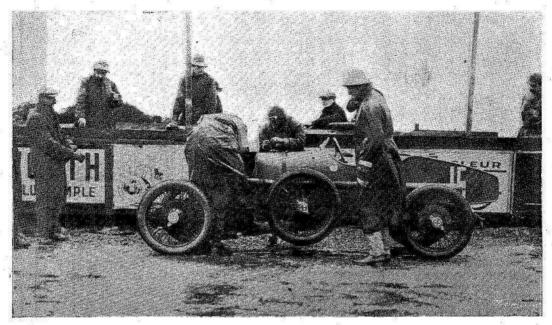




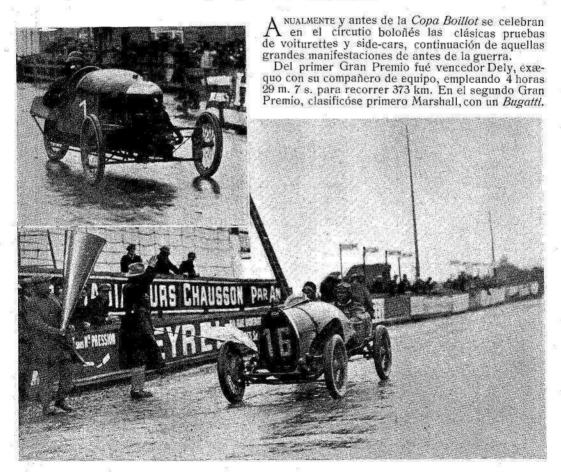
La pareja mixta Morales-Morales, ganadora del concurso de tennis celebrado en Badalona. Tormo y Morales, ganadores en parejas caballeros, y Rovira y Vallés, que les disputaron valientemente el triunfo.

Fotos Vela

#### Gran Premio de Voiturettes en Boulogne



Morgan reparando su Aston Martin



Darmont saliendo de una curva. — Llegada de Marshall, sobre Bugatti

#### IV carrera París-Lyon

#### Otra vez abandonan los hermanos Pelissier

La carrera por equipos tiene grandes ventajas y en ella se dan hermosas pruebas de compañerismo y de fuerza moral

Sportino, nuestro querido colega parisino, ha cuidado este año, como en los anteriores—con mayor éxito, si cabe, que en los anteriores—, de la prueba París-Lyon, durisimo recorrido de 474 kilómetros, que para el ciclista representa correr aproximadamente un día y una noche. La fórmula de la carrera ha sido la de equipos de dos corredores, fórmula que, desde luego, ha sido discutida, como todas las que se apartan de la corriente, o sea de la salida y llegada en pelotón, pero que nosotros aprobamos plenamente.

A la dureza del recorrido se ha agregado la inclemencia del tiempo, que, lluvioso desde la salida hasta la llegada (con carácter de diluvio en algunos momentos), puede decirse que ha puesto a prueba la tenacidad y las energías de los participantes, ocasionando también aban-

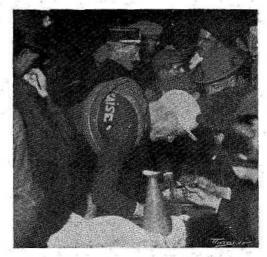
donos de importancia.

En la clasificación por equipos el triunfo ha correspondido a la pareja Sellier-Masson, que empleó, sumado el tiempo de ambos corredores, 38 h. 12 m. 21 s. <sup>2</sup>/<sub>5</sub>, clasificándose en segundo lugar el equipo Dewaele-Verschueren, que empleó 38 h. 45 m. 55 s. <sup>4</sup>/<sub>5</sub>. En cambio, en la clasificación individual, el belga Sellier obtiene el primer puesto en 19 horas 2 m. 40 s., con Sutter a un grueso de neumático y Petonille a dos largos, lo cual quiere decir que, no obstante la fórmula de los equipos, no faltó el sprint tradicional. El compañero de Sellier, Masson, llegó en 5.º lugar con 19 h. 9 m. 41 s. <sup>4</sup>/<sub>5</sub>.

Y corrobora la impresión de que la prueba fué dura, el hecho de que partiendo 36 corredores, se clasificaron individualmente sólo 13, y que de los 18 equipos salidos sólo llegan

completos 5.

De los abandonos, es particular el de los



Dejonghe firmando antes de partir

hermanos Pelissier; a pesar de su capacidad física y técnica para este género de pruetas, no obstante la compenetración y espíritu de sacrificio mutuo, los populares corredores de la *Automoto* han tenido que abandonar en plena ruta, en plena lluvia y... en plena noche.

#### Nuestro criterio sobre las carreras por equipos

Nosotros ya hemos anticipado superficialmente nuestro criterio respecto a la fórmula de la carrera por equipos, como la hemos expuesto en estas mismas páginas en cuanto a los campeonatos nacionales, como hemos simpatizado siempre con las carreras disputadas «con tra el cronómetro», en fin, como hemos expresado nuestra contrariedad a todas las carreras que se disputan después de un paseo más o menos largo de un pelotón multicolor, porque ellas nos enseñan bien poca cosa. En Paris-Lyon hemos tenido ocasión de observar, no sólo el espíritu de sacrificio individual para alcanzar el primer puesto, sino la fuerza moral para poder, además, ayudar al compañero desmoralizado. El casso de Deggi, que en plena noche, viendo vacío el tubular de su compañero, se desmonta, le anima, le repara la





La salida en Jory. — Gendarmes parisinos conteniendo a la multitud, en la plaza de Italia, durante la salida de la IV carrera París-Lyon Fotos Rol

«herida» y luego le lleva a las cercanías del pelotón de cabeza, arreando durante 10 kilómetros a un tren de sacrificio. Más adelante, Despontin, el compañero referido, siente los efectos de la fatiga y Deggi, sobreponiéndose a todo con una moral elevadísima, le auxilia, le anima, le hace renacer las energías y ¡miradles! clasificados en 5.º lugar, más aún que por las energías, por la fuerza moral. ¿Quiérese algo más grande que lo hecho por Sellier, el vencedor, en la côte de Sauvage? Allí Se-Ilier, con fuerzas más que sobradas, tuvo que dejar la rueda de Sutter para no desmoralizar a Masson, su compañero. Sellier comprendió que un despegue allí era descorazonarle y el hombre dejó escapar a Sutter para alcanzarle luego v batirle al sprint.

#### Una prueba excesivamente larga

¿Habéis presenciado escenas análogas en carreras que no tengan otra fórmula que la del pelotón? No, y por ello nosotros hemos aprobado la fórmula de París-Lyon. Claro está que la prueba, ha resultado un tanto monótona porque la fórmula no ha tenido la eficacia deseada, habida cuenta la enorme distancia del recorrido; más acertada tal vez la de algunos fragmentos con entrenadores, pero en trayectos cortos, relativamente, la fórmula es más efectiva, es decir, plenamente efectiva.

#### La evolución deportiva del ciclismo profesional

Cuando en España se trata de variar el procedimiento de las carreras, casi siempre una avalancha de aficionados protesta y de nuevo hemos de volver a la habitual salida de un pelotón, con la consiguiente victoria muchas veces del corredor que lógicamente menos debió ganar. Pero también es digno de tener en cuenta el caso de que mientras Francia va buscando diversos procedimientos para clasificar los corredores, nosotros queramos encastillarnos en los pelotones vulgares. ¿Acaso los franceses no están convencidos ya de que el procedimiento antiguo no es el más lógico ni desde el punto de vista técnico, ni desde el punto de vista deportivo? En eso hemos de reconocernos inferiores a los franceses y por consiguiente ver con buenos ojos lo que ellos hacen; pero lo más particular, es que de antiguo, cuando el ciclismo deportivo se hallaba en mantillas, ya nuestros padres ciclistas proyectaron diversas fórmulas de clasificación, convencidos de que era preciso para ganar una carrera, algo más que salir en pelotón, marchar a la rueda de los demás, no practicar ningún demarrage en todo el recorrido y limitarse a un sprint a la llegada.

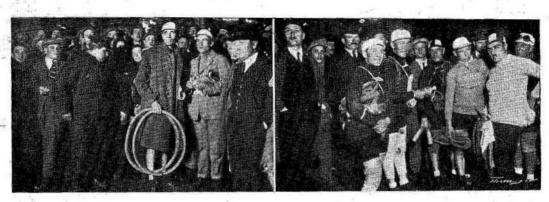
#### El espíritu de colectividad

Sin duda ello obedece, más que nada, a un vicio o a una costumbre harto perjudicial en el sentido deportivo; realmente, comprendemos que al que corre le gusta ganar, pero ello ha de ser también con cierto fin cultural v deportivo, no obstante el profesionalismo más puro. La tendencia de la generación deportiva actual es la de ir purificando los procedimientos, un tanto enturbiados, por el camino rápidamente ascendente del deporte, y por ello hay que buscar en las fórmulas de la carrera garantías de verdadera deportividad y que esa deportividad trascienda al terreno moral como ocurre en París-Lyon. El espíritu de colectividad es el más adecuado para triunfar de todos los enrarecimientos.

#### Lo que ocurre en España

Hemos escrito este comentario, más que nada, con vistas a España. Aquí empezamos a sentir los efectos de un profesionalismo mal entendido que, en la mayoría de los casos, ni es profesionalismo ni es nada; y se debe, en buena parte, a la vulgaridad con que se vienen disputando las carreras ciclistas, que llega un momento en que no tienen de atractivo ni el tinte espectacular. Una salida, una llegada y... un recuerdo, nada más que un recuerdo, que a poco es sólo una reminiscencia.

KANT



Los hermanos Pelisier, a la izquierda, y otros corredores, momentos antes de emprender la carrera Fotos Rol

#### Comenzó la temporada de futbol





El notable once checo Maravska Slavia, que contendió con el campeón catalán. — El capitán del equipo visitante despeja una situación peligrosa provocada por los delanteros del Barcelona

PORTUGUESES y checos nos han visitado para que inaugurásemos la temporada de futbol con cuatro victorias.

A los portugueses se encargaron de despabilarles las huestes europeístas y a los checos los pasaportearon los chicos de Gamper.

No comienza, pues, mal la temporada, sobre todo si anotamos, además, la victoria del once de Tarrasa sobre el Acero de Bilbao, campeón de España del grupo B, cuyo juego, sin ser deficiente, no alcanza las excelsitudes que habían cantado algunos cronistas norteños.

Nosotros celebramos el triunfo de nuestros equipos, pero no creemos que sea cuerdo entusiasmarnos en demasía hasta tanto no veamos, con nuevas exhibiciones, la actuación de nuestros grandes equipos y podamos apreciar, en firme, si ha habido verdaderos progresos en nuestro futbol, ya que en los partidos inaugurales de temporada, a pesar de las victorias obtenidas, nuestros futbolistas han desarrollado un juego muy mediocre.



El Acero, de Bilbao, campeón de España del grupo B, que ha jugado dos encuentros poco afortunados en el campo del Tarrasa



EL TURISMO EN MOTO: Krebs, Sexé y Dumoulin, listos en la Porte Maillot, de París, para emprender el gran viaje París-Constantinopla-París, en moto Foto Rol

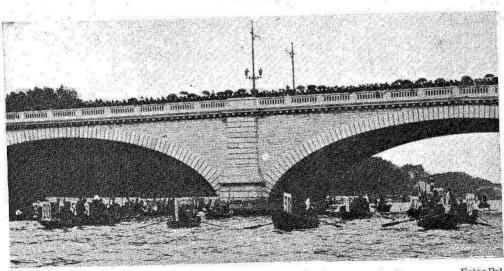
#### Travesía de París a nado

тиним видентиную принципричения принципричения принципричения принципричения принципричения принципричения прин



Bacigalupo, vencedor, a la llegada; y en el agua, Rebeyrol, que llega en segundo lugar

La nueva prueba de atravesar París a nado, organizada por Le Miroir des Sports con la colaboración del Petit Parisien, despertó gran interés y fué presenciada por numeroso público, a pesar del día lloviznoso. Bacigalupo alcanzó la victoria mostrándose digno sucesor de su hermano, y el famoso Rebeyrol, favorito del público parisino, hizo una bella prueba llegando 25 metros detrás del vencedor, en un recorrido total de 8 kilómetros



La flotilla de cuidadores sigue de cerca a los concursantes итьким принятивности принять на приняти приняти приняти приняти приняти приняти приняти на приняти

Fotos Rol

#### EL DEPORTE EN SOLFA

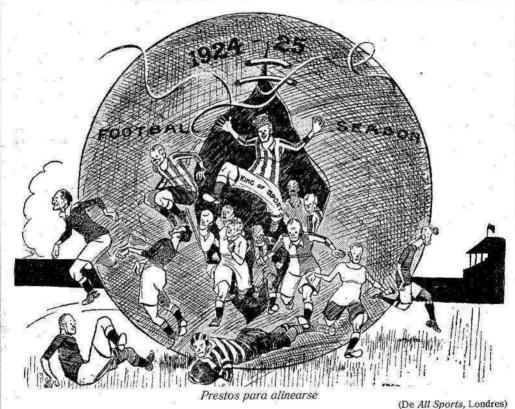


annual de se a company de la c

Los espectadores de futbol realizan ya su entrenamiento de garganta (De Sport Tageblatt, Viena)



– ¡ Ya está! Nuestros trajes nuevos se han fastidiado (De Callaud, en Le Merle Blanc, París)



#### Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas MOTOCICLETAS Y BICICLETAS B. S. A.

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

Gran Premio de Europa 3 agosto de 1924

1.0 absoluto

CAMPARI, sobre

## ALFA-ROMEO

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA: Lauria, 73

MADRID: Serrano, 20

Campeonatos de Sans y de Igualada

TRIUNFO INDISCUTI-BLE DE LA BICICLETA

## Geudeot

Juan Juan, sobre la única bicicleta PEUGEOT inscripta, se clasifica:

 $1.^{o}$  de la 2.ª categoria,  $3.^{o}$  de la clasificación general

Agencia de Cataluña y Baleares PEUGEOT Consejo de Ciento, 349 : Barcelona

## Grand Prix d'Europe

GRAN EXITO DEL

# CARBURADOR ZENITH

2.° Divo sobre Delage Carburador ZENITH

3.° Benoist » Delage Carburador ZENITH

6.° Thomas » Delage Carburador ZENITH

#### **Grand Prix de Tourisme**

#### 2.ª Categoría

1.° Cottin Desgoutes Carburador ZENITH

2.° Cottin Desgoutes Carburador ZENITH

3.° Georges Irat Carburador ZENITH

3.ª Categoría

1.° Peugeot Carburador ZENITH

## FIAT

establece el RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD a 234,980 km. por hora

Después de las pruebas de Arpajón, en que el coche FIAT fué desclasificado injustamente, el mismo coche, en las condiciones exigidas, efectuó una prueba oficial, el sábado 12 del pasado mes de agosto, estableciendo oficialmente el nuevo

Record Mundial de Velocidad en todas categorías

Agencia FIAT
Sociedad General de Automóviles
Mallorca, núm. 277 : Barcelona

#### La Copa de los Alpes

(agosto de 1924)

es ganada, como en 1923, por los coches



la más dura prueba automovilista del año. 2.800 km. de recorrido por las 15 montañas más altas de Europa, clasificándose:

#### 1.º absoluto: COFFANI, sobre O M

Categoría 1.500 c. c.

1.º Danelli . . . . sobre O M

Categoria oficial Militar

1.º Capitán Papa.... sobre OM 2.º » Torti.... » OM 3.º Comandante Graffi... » OM

Coches y chassis 4 y 6 cilindros disponibles para entrega en el acto

0

F. de A. Puig

Corcega, 302 (entre P. Gracia y Rbla, Cataluña)

## A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTI-GUADORES

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor al-

CON LOS FRENOS

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca - mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



## LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para

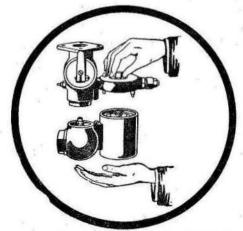
Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS NOVEDADES DE PARÍS

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

El carburador

#### SOLEX



es el más fácil de DESMONTAR y el más fácil de REGULAR BIEN de aquí que sea...

... el más económico

PRUEBA GRATIS

A todo el que lo solicite le remitiré por mediación de su garagista, un SOLEX, con facultad de devolución si la prueba no resulta a su entera satisfacción (Para más detalles consulte a su proveedor)

VENTA AL POR MAYOR



BARCELONA - Rosellon, 192

MADRID - Fernández de la Hoz, 1

### AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID Alcalá, 81 Lagasca, 103 BARCELONA Trafalgar, 52: Plaza Cataluña, 18 Diagonal, 429 VALENCIA Paz, 33 Salvador Giner, 23

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agricolas CLETRAC tipo tanque y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

#### Carrera Cuesta Rabassada: Categoría Comercial

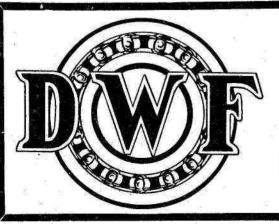
J. Cortés s o b r e

## AMILCAR 1:100

Agencia exclusiva para Cataluña y Baleares:

J. Alvarez y Cas/c

se clasifica **PRIMERO** con coche rigurosamente de serie, batiendo su propio record del año pasado



#### COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

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

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

PIDANSE REFERENCIAS

#### ACABA DE APARECER

## GUIA DEL AU-Tomovilista

#### ANUARIO PARA 1924

ibro absolutamente necesario a todos los comerciantes e industriales relacionados con el automovilismo : Contiene la lista de coches inscriptos en las cuatro provincias catalanas (propietario, marca, etc.), y todas las industrias y comercios de automóviles existentes en ellas, además de la legislación, reglamento, mapa de carreteras, etc.

El orden perfecto y la claridad de esta GUIA le permitirán a usted tener en la mano sus negocios

## GUIA DEL AUTOMOVILISTA

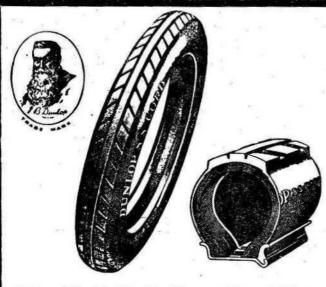
PROVENZA, NÚM. 219

A dvertimos a los señores propietarios de coches que no hayan recibido nuestra circular-boletín, que tienen derecho a un ejemplar de la GUIA al precio de dos pesetas, previa indicación del número y marca del coche. A provincias se hace el envío franco de portes

I.G. SEIX & BA-RRAL H<sup>10S</sup>, S.A. E D I T O R E S

PRECIO EN LAS LIBRERÍAS:

CALLE PROVEN-ZA, NÚM. 219 BARCELONA



## DUNLOP

#### **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

FORD

MEDIDAS 30 × 3 2 CON TALON
32 × 4 1/2 SIN TALÓN

#### SOCIEDAD ESPANOLA DUNLOP S. A.

MADRID Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS DUNLOP BARCELONA Buenos Aires, 18

## LA HISPANO-SUIZA

acaba de conseguir en Iprèss, con su nuevo motor de 450 caballos, la

Copa de Velocidad BEAMONT, el Record mundial de los 300 kms. y además el de los 500 con lo que LA HISPANO-SUIZA

Records de Velocidad de 300, 400 y 500 kilómetros

detenta actualmente los

LA HISPANO-SUIZA

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES Y MO-TORES DE AVIACIÓN CARRETERA DE RIBAS, 270 TELÉFONO 8580 BARCELONA



# AUTOMÓVILES ELIZALDE FABRICACION ESPAÑOLA

Chassis de Turismo, Omnibus, Camiones, Coches de Ambulancia, Sanidad y Policía



#### X. Elizalde

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA Apartado de Correos 424 - Telef. 921-G Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"