

Stadium

Revista Ilustrada

Año XIV - Núm. 425

15 de octubre 1924

75 céntimos



Piera, actuando de delantero centro del Barcelona, busca el empate con el Martinenc

Foto Claret

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Prat

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

Bruch, 13, pral.

B A R C E L O N A

Campeonato España por carretera

Bilbao, 3 de agosto de 1924

1.º Juan Bta. Llorens, sobre bicicleta **Delage**

Carrera de 24 horas a la americana

Velódromo de Sans, 30-31 de agosto de 1924

1.º Regnier-Janer, sobre bicicleta **Peugeot**

Todos sobre Tubulares

Bergougnan

Salón de París

La preeminencia conseguida por el BUICK ha quedado plenamente confirmada en el Salón de París

Pese a los derechos de Aduana, casi prohibitivos, los coches BUICK vendidos con destino a dicho país, durante los doce días que ha durado la Exposición, alcanzan la respetable suma de 280

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 OM

Categoría 1.500 c. c.

1.º Danelli sobre OM

Categoría 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

F. de A. Puig

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

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
BARCELONA

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 AMORTIGUADORES
APCO

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

CON LOS FRENOS

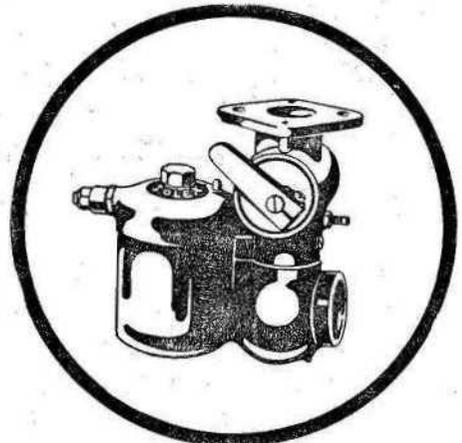
APCO

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



El carburador

SOLEX



Posee aún el
RECORD DEL MUNDO DE CONSUMO
El Mans, Mayo 1922
a pesar de todos los intentos hechos desde entonces para arrebatarárselo

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

AVIACIÓN AUTOMÓVILISMO
HARRY WALKER
MOTOCICLISMO CICLISMO

BARCELONA - Rosellón, 192
MADRID - Fernández de la Hoz, 17



Gran Premio de San Sebastián

El

Carburador ZENITH

obtiene un brillante triunfo equipando los coches siguientes:

Turismo

4.^a Categoría

1.º Laly, sobre *Aries* **Carburador ZENITH**

5.^a Categoría

1.º Courcelles, sobre *Lorraine-Dietrich*. **Carburador ZENITH**

2.º Brisson, sobre *Lorraine-Dietrich*. . . **Carburador ZENITH**

Velocidad

2.º Constantini, sobre *Bugatti* **Carburador ZENITH**

3.º Morel, sobre *Delage*. **Carburador ZENITH**

4.º Divo, sobre *Delage* **Carburador ZENITH**

5.º P. de Vizcaya, sobre *Bugatti* **Carburador ZENITH**

6.º Chassagne, sobre *Bugatti*. **Carburador ZENITH**

Agentes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^{ía}

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Carrera Internacional de 24 horas

Velódromo de Badalona : 20-21 septiembre 1924

1.^{os} REGNIER-LLORENS
sobre

NEUMATICOS

DELTA

Bicicletas BENEDID

KLEIN Y C.^{ía}

Princesa, 61

Barcelona

STADIUM

El AS de los Neumáticos



es el

PIRELLI

“Cuerda”



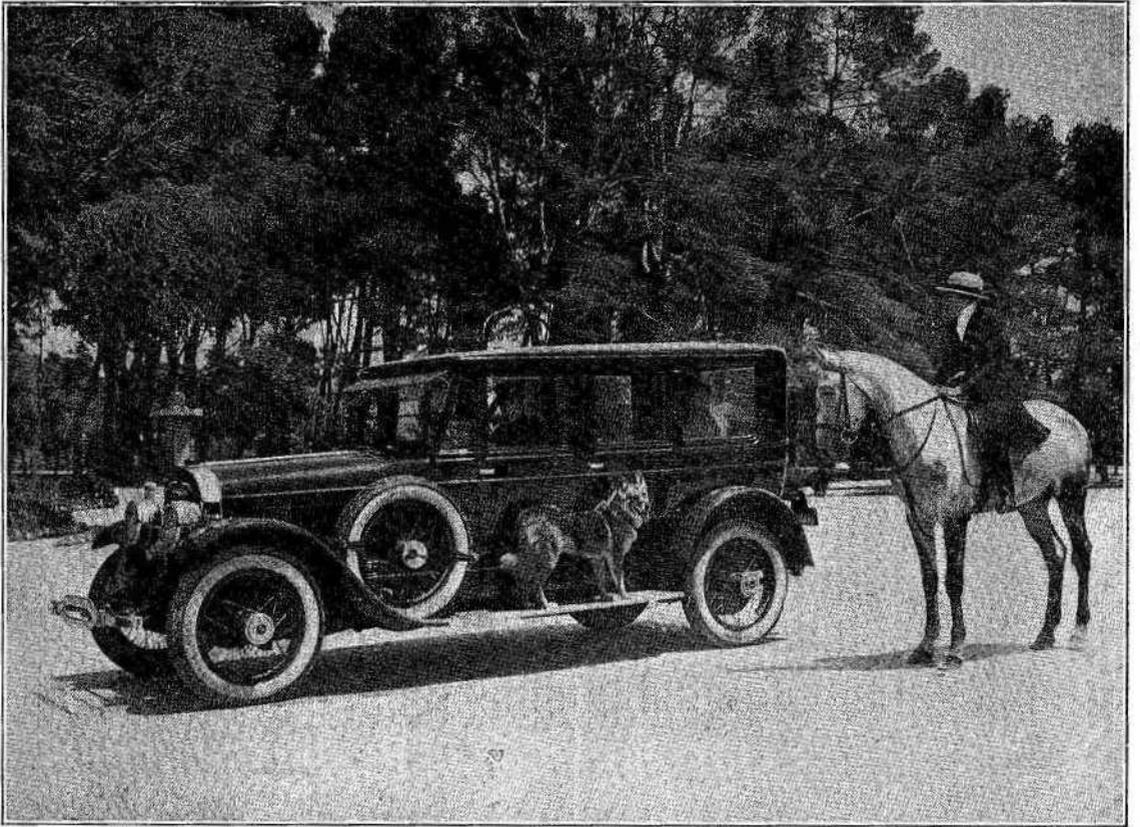
**Preferido por la aristocracia
del automóvil**

**Esta admirable cubierta, cuya caracte-
rística son las**

Cruces de Malta

**la fabrica en sus modernas instalaciones
de Manresa**

Nacional Pirelli



EL COCHE SUPREMO Y ELEGANTE

LIMOUSINE "LINCOLN" CARROZADA POR FLEETWOOD, QUE OBTUVO EL GRAN PREMIO DE COCHES CERRADOS ENTRE LOS CLASIFICADOS EN LA PRIMERA CATEGORÍA, EN EL CONCURSO DE ELEGANCIA CELEBRADO EN MADRID EN MAYO ÚLTIMO

MODELOS DE STOCK Y DE FABRICACIÓN ESPECIAL DESDE 40.450 A 500.000 PESETAS

LINCOLN

EL COCHE DE GRAN LUJO Y CALIDAD

Ford Motor Company
S.A.E.

PARA INFORMES DIRIGIRSE A LOS AGENTES "LINCOLN"

STADIUM



Stadium

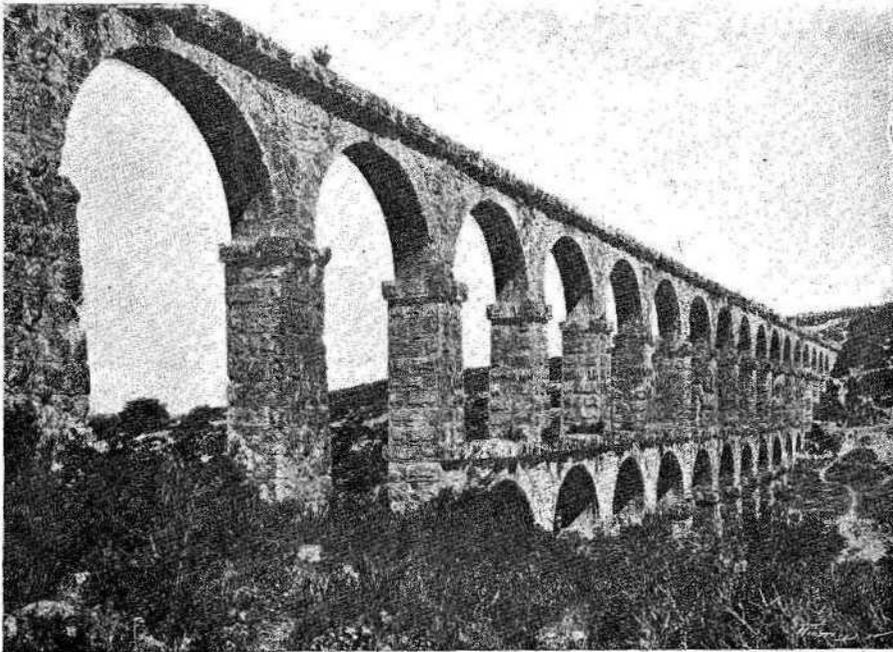
REVISTA ILUSTRADA

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 ornado 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...—MARINETTI.

PAISAJES ESPAÑOLES



El acueaucto romano de Tarragona, popularmente conocido por « Pont ael Diable »

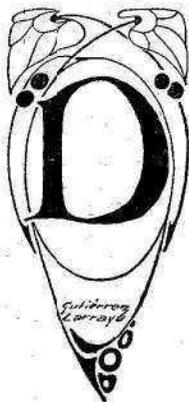
Lema : « Tarragona »

FOMENTO DEL TURISMO

EL CIRCUITO NACIONAL



Panorama de la calle de Alcalá, desde el Palacio de Correos, en Madrid



DESDE todos los puntos de vista en que se estudié la feliz iniciativa y el bien meditado acuerdo de los hombres que acudieron a la Conferencia de Turismo, celebrada en los salones de nuestro Real Automóvil Club de Cataluña, desde todos ellos no pueden más que vislumbrarse los más esplendorosos horizontes y las esperanzas más bellas.

El circuito tiende, antes que todo, a unir a pueblos que apenas si se conocen. Hasta ahora era poco menos que imposible soñar con recorrer el país por carretera, por la sencilla razón de que, aun existiendo vehículos rápidos y cómodos, el terreno, en condiciones detestables, imposibilitaba toda comunicación. El viaje en ferrocarril es de cada vez más costoso y estamos por decir que de cada vez más molesto.

El día en que nuestras carreteras, por accidentadas que sean, estén en condiciones de poder lanzarse por ellas a un promedio, siquiera sea el reglamentario, las distancias, por grandes que sean, no nos parecerán largas. Hace contados días que, ocupando un automóvil americano, en un solo día me tragué, sin sentir la más leve molestia, 500 kilómetros, sin que el polvo ni la

lluvia que caía a ratos hiciesen mella en los que íbamos contemplando las maravillas de la naturaleza en magnífico *Sedan*. Madrid, Zaragoza, San Sebastián, constituirán para nosotros un paseo agradable y quienes lo realicen contribuirán a esparcir por donde pasen riquezas acumuladas, que nunca pueden considerarse mejor empleadas que cuando se extasia la vista contemplando las maravillas que encierra nuestra amada España.

Este es el problema de la mejora de nuestras rutas—resuelto satisfactoriamente en casi todos los países de Europa y en gran parte de los de América—, uno de los que debieran conceputar primordiales los Gobiernos de nuestra nación, y muy particularmente el de la mejora de la extensa red que constituye el circuito.

Precisamente se ha escogido una línea que, en su mayor parte, cuenta con carreteras anchas y algunas bastante bien cuidadas, en su tercera parte cuando menos.

Trazado el plan de mejora, de la absoluta reparación del afirmado, adoptando los métodos

más duraderos y económicos (que todo ello se ha llegado a estudiar y conocimiento de ello tienen en la Dirección general de Obras públicas); suprimidos los pasos a nivel—que no debieran haber sido permitidos nunca ni pueden continuar siendo tolerados, porque las Compañías usan de un espacio de terreno que es del dominio público y han dado ocasión lamentabilísima a una serie infinita de gravísimos accidentes—, con ello acallarían el Gobierno el hambre que se cierne sobre muchas familias que han quedado sin trabajo, debido a la crisis que viene experimentando en todas partes la industria y el comercio.



La Granvia del Marqués de Turia, en Valencia

En nada mejor puede emplearse el dinero que de cada vez se va acumulando en mayor cantidad en las arcas del Tesoro nacional, según cuentan las crónicas, que en abrir una vía amplia a través de España, dando con ello labor a miles y miles de brazos que se levantan en alto para implorarlo por misericordia.

Terminada esa labor, impropia, costosa, pero por la que clama el país entero, a la mejora

introducida sería preciso añadir una red tupida de señales capaces de ser comprendidas en todos los idiomas, nombres propios de pueblos, flechas indicadoras de la dirección del camino, numeración de las carreteras, teléfonos, puestos de socorro, etc., etc.

Lo demás vendría bien colmado al paso del turista: hoteles confortables y limpios; restaurantes cuyas minutas, aun estando escritas en castellano, pudieran ser de la perfecta comprensión y del agrado del pasajero; baños, duchas, garages, talleres de reparación, expendurías de grasas y naftas... y añadan ustedes aquí toda esa infinita gama de cosas de que precisa, usa y aun abusa el turista y de las que siempre hay



Entrada a los Campos Elíseos de Lérida

quienes se saben aprovechar. Y una vez la *misse au point*, entonces lo que hoy es portillo se convertiría en portalón; al justísimo reclamo que podrían hacer con positivo éxito nuestras beneméritas asociaciones turistas, respondería legión de turistas extranjeros que vendrían a remover nuestro país de norte a sur y de este a oeste, y el dinero que suma millares de francos y de libras que se vierte en otros pozos, se derramaría por tierras fecundas de España.

Al cabo de pocos años la nación se resarciría del coste del circuito y todas nuestras industrias y el comercio todo progresaría enormemente, y merced al problema del turismo, que conceptuamos resuelto con la implantación del circuito nacional, resolveríamos en este país nuestro, tan desdichado, el problema de la vida, de una vida plétórica de que gozaría la nación española, Meca la más preciada del turismo mundial. Quien diga lo contrario, no la conoce.

La iniciativa que brotó de la Conferencia reunida en los salones del R. A. C. C. va abriéndose paso. Quien no ayude será traidor al turismo y a la Patria.

Amargueres

XIX Exposición Internacional de París

Del aspecto general

DESPUÉS de haber rendido nuestra habitual visita de cortesía y de amistad a maese Cezanne, penetramos en el salón. La primera palabra que oímos pronunciar es la emitida en español por un señor francés: *Tango* (él dice *tangó*).

En efecto, en la rebuscada decoración del salón predomina el color tan en boga, el *tangó*. Merced a una disposición de cintas se ha tapado, en parte, lo que este gran palacio tiene de más feo, que es el techo, dado lo poco cuidado que lo conserva el Municipio, al que pertenece. Abunda el color tango y el violeta en la combinación de cintas.

Las pancartas penden de unos listones sostenidos desde el techo, y lo que resulta más bonito es que en todo el ámbito de la gran nave no hay una sola columna, siendo, por lo tanto, el aspecto del salón, mucho más grandioso y más bello.

La disposición de los stands es la misma, aproximadamente, que en los últimos Salones.

La *foule*— como decimos los clásicos por aquí— invade a diario, por mañana y tarde, el Salón y es difícil recorrer sus amplios departamentos y más difícil (a veces poco menos que imposible) penetrar en alguno de los stands pertenecientes a marcas muy dignamente representadas en Barcelona.

Aprovechamos las horas de medio día para recorrer con mayor comodidad los stands.

Predomina en este Salón, como en los últimos celebrados, la tendencia a fabricar coches pequeños, *l'automobile pour tous*, puesto que todos acabaremos en este mundo por formar en el ejército automovilista y hay que favorecer a los bolsillos poco abultados.

Observamos que se generaliza en gran manera la tendencia de las válvulas a la cabeza, el embrague a discos y, sobre todo, los frenos en las cuatro ruedas, si bien hay quien no niega francamente su animosidad contra ello y se mantiene firme en su teoría de no colocar los frenos delante.

Muchos son los coches que van calzados con neumáticos cuerda a baja presión, marcándose la tendencia hacia la rueda de madera y rueda a disco.

Otro dato curioso que no deja de ser significativo, es que los americanos van acudiendo de cada vez con mayores entusiasmos y en mayor número, a estos salones franceses, introduciéndose en este mercado a pesar de los enormes derechos prohibitivos.

España está representada, como siempre, admirablemente, por nuestra gran fábrica de la carretera de Ribas, y en su stand, situado en uno de los lugares preferentes, los idiomas nuestros no son los menos hablados.

Fuera difícil hablar aquí de los *clous* de este Salón, ya que en las páginas que siguen



Artístico cartel anunciador del décimonono Salón del Automóvil de París, debido al gran dibujante francés Carlos Fouqueray

dedicamos a las marcas que más se lo merecen, todo aquel espacio de que podemos disponer por el momento.

El nuevo modelo que va a fabricarse en gran escala en los tan acreditados talleres de Colombes y de San Andrés, admirado por todo el mundo; los cochecitos ideales 6 HP. que presenta la gran fábrica de Torino; dos contruidos por dos de las casas que más han contribuido en Francia al desarrollo del automovilismo, y el 15 HP. que ha dado a conocer el *Ford* francés, son tal vez, en medio de tanta maravilla como puede admirarse en este Salón, lo que constituye lo que por aquí llaman *clou*.

A juicio de personas peritísimas, parece que no estamos lejos de la perfección suma; en materia de ingeniería parece imposible que exista un más allá; en cuestión de líneas predomina el arte más exquisito; en cuanto a sencillez y lujo, ambos extremos han sido estudiados con todo rigor. Va acentuándose la construcción de carrocerías de cuero, alguna de las cuales fué exhibida en nuestro Salón del mes de abril. Por lo que se refiere a accesorios, las novedades no pueden ser muchas; las pocas registradas no tardarán en darse a conocer entre nosotros. La sección neumáticos continúa siendo tan espléndida como siempre y tan excelentemente presentada.

La colonia *des hommes d'affaires* catalanes es importantísima; están aquí las tres

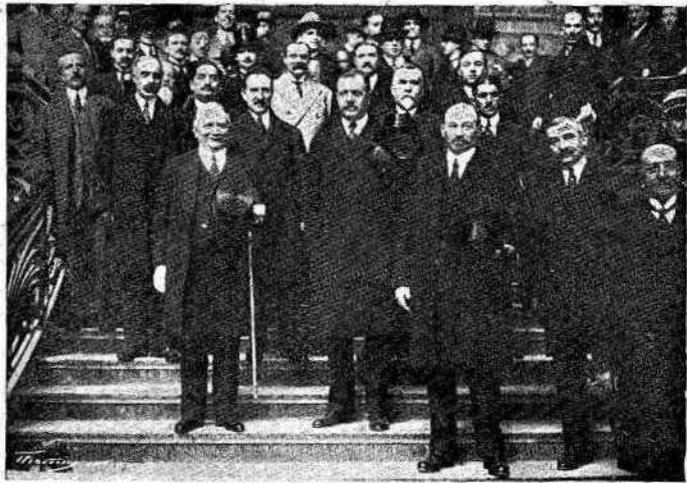
cuartas partes de socios de nuestra Cámara Sindical. Acompañados por ellos hemos visto caras bien conocidas de nuestro gran mundo barcelonés. En todos los rostros se dibuja la confianza que nosotros tenemos en un porvenir risueño para el automovilismo, y puesto que el coche rápido y cómodo se pone al alcance de todas las fortunas, España no ha de constituir una excepción y el automovilismo se impondrá como cosa imprescindible en todas nuestras clases sociales, desde las más elevadas y linajudas que emplean santamente su dinero en los trenes más suntuosos, hasta las más humildes, puesto que la tendencia, como ya hemos dicho, hacia la fabricación del automóvil pequeño, es la de que se establezca el siguiente axioma: Para un hombre, un automóvil; siendo de suponer que la belleza y elegancia de nuestras mujeres no se conforme con ir a pie.

* * *

Faltan aún días para cerrarse el Salón y el tema obligado de muchas conversaciones es de si habrá o no habrá Salón en París en el año 1925.

Estamos seguros de que lo habrá después de las diversas conversaciones que hemos sostenido con personalidades ilustres que forman parte del Bureau Permanent, del Comité francés y de la oficina organizadora de las exposiciones parisinas.

Cierto que el Grand Palais está comprometido con el Comité organizador de la Exposi-



El Presidente de la República, en visita oficial al Salón del Automóvil

ción de Artes Decorativas, que finirá en 15 de noviembre; pero en esta exposición, en *once días* del mes de octubre, ¿ingresarán los dos millones quinientos mil francos que se percibirán por entradas en el año actual? (El domingo día 5 se hizo una recaudación superior a trescientos mil francos.) ¿Dejará París—sus comercios, sus hoteles, sus restaurants, sus music-halls—de percibir lo que actualmente recauda? ¿El Estado sus impuestos y gabelas? ¿Los obreros sus jornales extraordinarios? No. En 1925 habrá Salón en París, en el Grand Palais o en un palacio nuevo, pero habrá Salón, ya que fuera un crimen de lesa ciudadanía para París prescindir del Salón anual del Automóvil, que es motivo de concentración de comerciantes y turistas y fuente de ingresos considerabilísimos para esta gran ciudad.

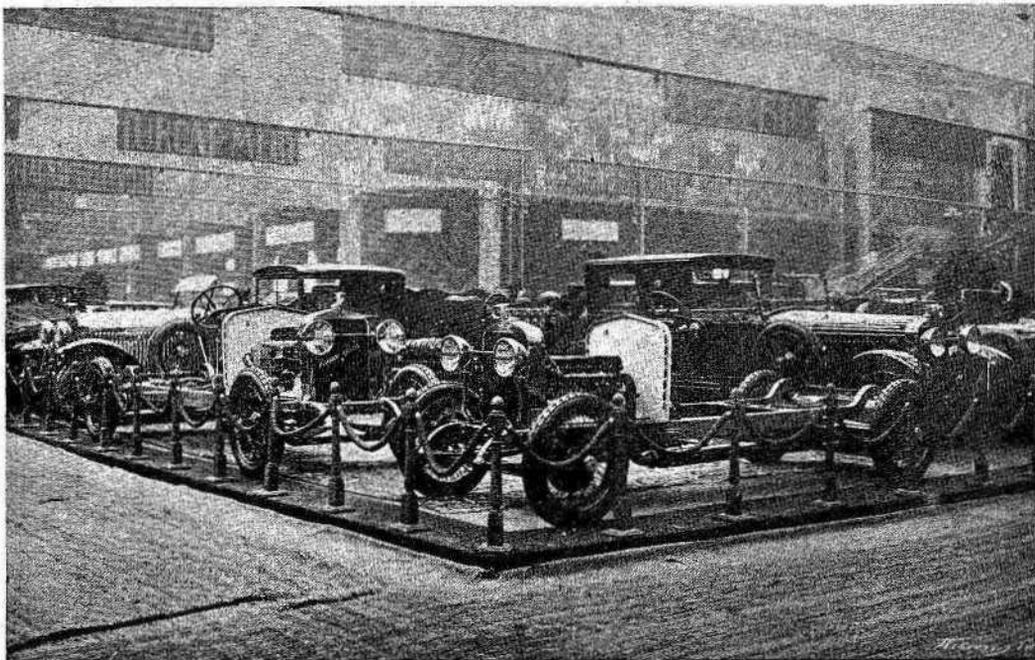
NARCISO MASFERRER



Una vista general del XIX Salón

Fotos Rol

S T A D I U M



Hispano-Suiza

Cuando penetramos en la amplia nave del Gran Palacio, lo primero que hiere agradablemente nuestra retina es el nombre de *Hispano-Suiza*, pintado sobre una gran pancarta colocada en lugar espléndido del Salón; sobre el amplio lugar que ocupa esta afamada marca.

Los señores Matheu (hijo), Vallet y Casas son los encargados de hacernos los honores, pero no necesitan esforzarse mucho para llevar a nuestro convencimiento el que en materia automóvil la *Hispano-Suiza*, aquí como ahí y como en todas partes, sigue gozando de los mayores privilegios en el mundo automóvil.

Lo demuestra el que desde por la mañana hasta por la noche, el stand de la *Hispano* esté sitiado, ¿qué, sitiado?, materialmente copado por la multitud, que se detiene largo rato examinando los coches expuestos, maravillas de la ingeniería moderna hasta en sus más mínimos e insignificantes detalles.

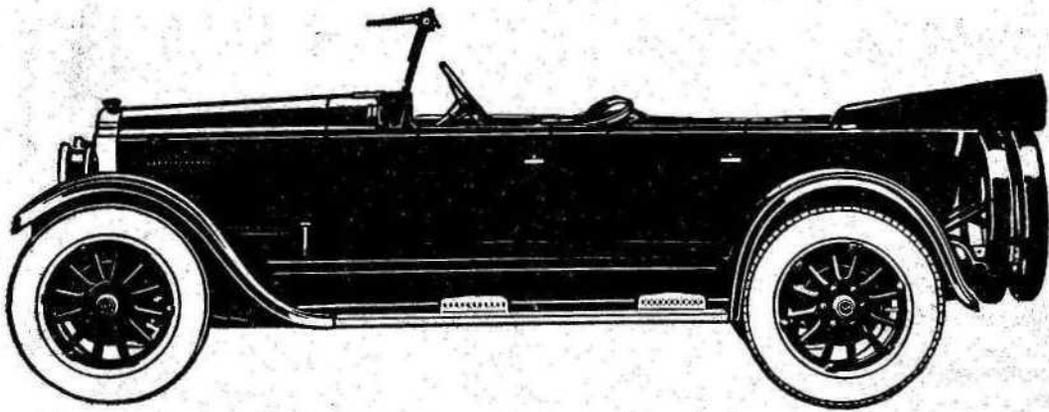
Ocupan lugar preferente el 30 HP. seis cilindros, creación reciente del gran Birlikt, cuyo motor monobloc es un perfecto derivado del motor de aviación *Hispano*, en el que se han conservado las particularidades más interesantes consagradas por una sólida experiencia. Este chasis está provisto de dos sistemas diferentes

de frenos: uno que actúa sobre las ruedas A R, de que va provisto, y otro sobre las cuatro ruedas.

Los amateurs detienen a contemplar el chasis 32 HP. seis cilindros. Presenta características casi idénticas a su hermano menor, y como quiera que goza de reputación mundial, puesto que ese modelo disfruta del privilegio de recorrer las carreteras de todas las latitudes, las ventas se operan en cantidades fantásticas. Ello demuestra que la clientela de la *Hispano*, idólatra de esta marca nuestra, sabe guardarle la mayor fidelidad y que, por otra parte, los contratos se renuevan sin cesar, con gran satisfacción de todos los representantes, que acuden de todas partes a rendir pleito homenaje al coche *Hispano* expuesto en el Salon mejor del mundo y que al retornar gozosos a sus lares se van seguros de que la futura campaña habrá de ser altamente beneficiosa a sus intereses y a los de nuestra gran fábrica nacional.

Como todos los años, el Salón de París ha servido para acrecentar aun más, si ello es posible, el sólido crédito adquirido por la *Hispano-Suiza*.

Fábrica
Carretera de Ribas, 279
Teléfono 250-S M



Buick Penetramos como podemos en el stand *Buick*, donde el amigo Abadal está rodeado de agentes y compradores que se entienden todos en nuestro idioma, y allí nos informa que con los nuevos modelos Gran Seis y Seis Ligero se ha propuesto la casa *Buick* satisfacer todas las aspiraciones de los automovilistas.

Los modelos Seis de Serie comprenden un torpedo, un Sedán Lujo y uno de todo servicio.

La Serie Gran Seis comprende los siguientes modelos: abiertos, dos torpedos, uno de cinco y otro de siete asientos, y un torpedo sport. En modelos cerrados, dos Sedans, uno de cinco y uno de siete asientos, y fuera de éstos, los modelos cerrados especiales: el Sedán Brougham y el Town Car.

Los modelos de una y otra Serie tienen frenos en las cuatro ruedas, patente *Buick*, y se distinguen por sus hermosas carrocerías Fischer y fino acabado. Uno de los rasgos más sobresalientes de las series de 1925 son los neumáticos de cuerda a baja presión, que hacen la marcha cómoda en extremo. Otro rasgo especial de los nuevos modelos de turismo es la nueva capota. Esta capota, plegada, ocupa un espacio muy pequeño y no deja de realzar el bonito aspecto de los torpedos.

Estos modelos reúnen las mismas características que tanta fama han dado al *Buick* y que sólo se encuentran en los coches de doble precio.

Las transacciones realizadas son infinitas; los que procuran derivar el máximo provecho y servicio de la inversión de su dinero, están adquiriendo los modelos Seis de Serie, en tanto que los que desean la última palabra en punto a elegancia,

potencia y velocidad, hallan la completa satisfacción de sus deseos en el *Buick* Gran Serie. Y a pesar de los derechos elevadísimos, el *Buick* triunfa en Francia, en donde actúa de agente general Mr. Lie, bien conocido de nosotros, y continuará su marcha progresiva y ascendente en España, merced a las condiciones inmejorables que reúne.

Como si no hablara a convencidos, ha tenido Abadal el empeño de mostrarnos todos los coches expuestos en el stand, haciendo ante nosotros un detenido, un acabado, un perfecto estudio del *Buick*, de todos sus mecanismos, definiéndolos uno por uno, explicando la aplicación de todos ellos, el por qué de su colocación en el sitio que ocupan, el esfuerzo que rinden, las ventajas que reportan, el estudio acabadísimo que se ha hecho para evitar todo entorpecimiento, yendo su examen hasta mostrarnos con satisfacción el acabado de la guarnicionería y la pintura esmeradísima de que admirablemente están revestidos los coches.

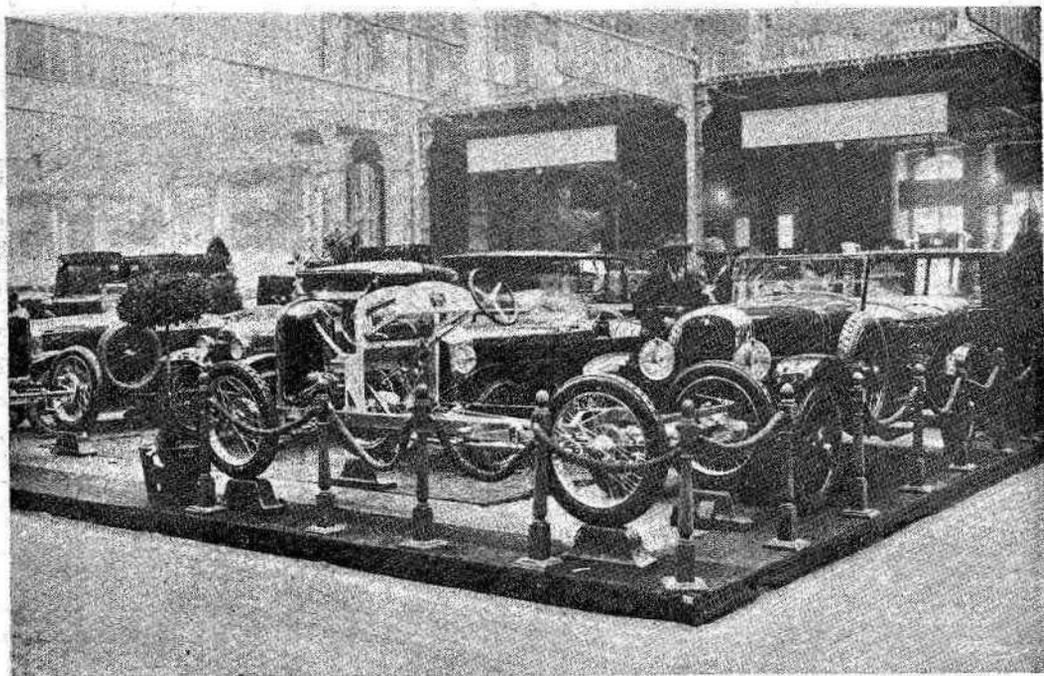
Oyendo a Abadal alabar con sólido fundamento el coche que representa en España, se advierte el inmenso cariño que pone al servicio de las grandes obras a que dedica su tiempo, su actividad y su talento, y no en balde ciertamente, ya que el éxito y la fortuna son dignas compañeras de nuestro gran importador.

Bien sabido es cómo ha introducido el *Buick* en España, cuya fama se extiende por todos los ámbitos de nuestro país.

Representante

Francisco S. Abadal

Aragón, 239-245 - Teléfono 752-G



Amilcar

Esta joven y ya famosa marca, de la cual puede decirse, sin miedo a errar, que es la que mayor número de coches de sport lleva vendidos últimamente en España, ha tenido un éxito franco y redondo en sus exhibiciones del Salón del Automóvil en París.

Tanto el señor Picornell como el señor Mauvais, que nos reciben con gran deferencia al llegar a este notable stand, se muestran satisfechísimos del enorme éxito logrado en la Exposición por ese coche popular que entre nosotros ha acabado de popularizar el no menos popular Zamora.

Puede decirse que el golpe de esta exhibición lo ha dado el 10 caballos, tipo completo de coche de gran turismo, cómodo, provisto de todos los perfeccionamientos modernos, apto para todos los servicios.

No podemos olvidar el tipo de 7 caballos, G, que ha respondido, con una rara felicidad, al deseo de la gran mayoría de la nueva clientela.

El precio accesible a todas las fortunas, la economía en esencia y en goma y las dimensiones normales, bajo las que tiene toda la potencia necesaria para las exigencias del turismo, han hecho de este tipo G un hallazgo verdaderamente afortunado de la gran marca moderna.

Presenta, además, *Amilcar* el tipo 6 ca-

ballos, ya muy conocido entre nosotros y muy apreciado.

El éxito de la *Amilcar* ha quedado bien patente ante el nuevo anuncio que la casa ha hecho, consistente en la adquisición de los grandes talleres La Fournaise, de una superficie de treinta mil metros cuadrados y dando ocupación a más de mil operarios, talleres que podrán producir un promedio de treinta coches por día.

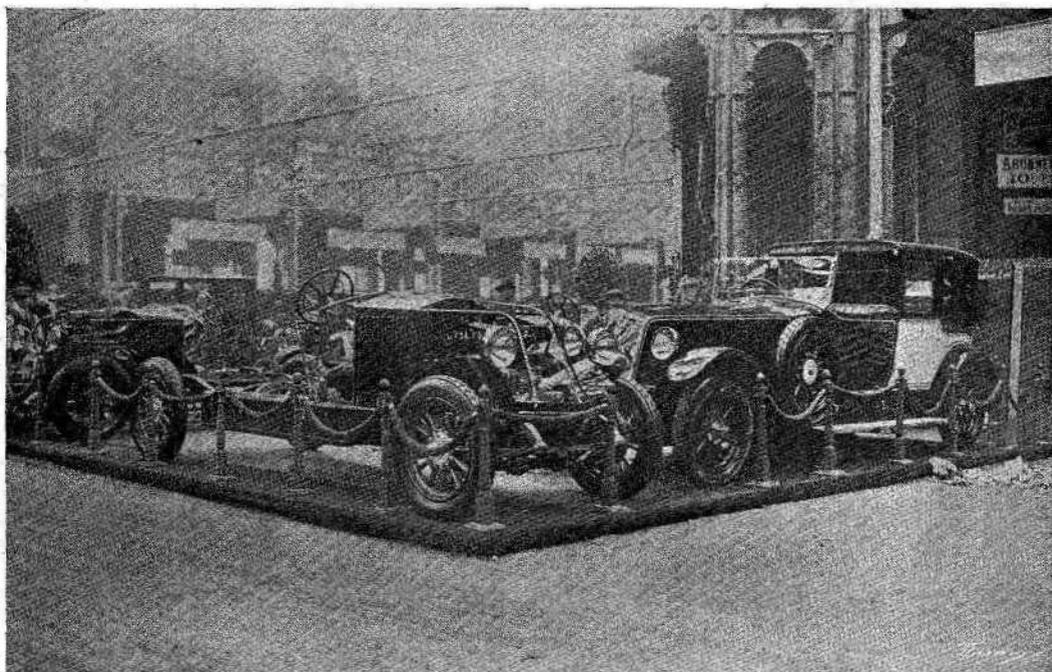
En resumen, diremos que los tipos de Gran Sport, Sport y Turismo de la casa *Amilcar*, capaces de satisfacer las exigencias de los hombres de negocios, de los turistas y de los deportistas de toda clase, han acabado de afianzar su gran renombre en este Salón, colocando a la joven marca en un lugar altamente favorable dentro del competidísimo e importante ramo industrial del automovilismo, no sólo en el mercado francés, sino en el mercado mundial.

El desenvolvimiento asombroso de esta marca viene a comprobar cuán exacto es que quien bien fabrica, bien vende y para nadie es un secreto que la *Amilcar* va poblando nuestras carreras enormemente.

Representantes

J. Alvarez y Cía.

Provenza, 185 - Teléfono 437-G



Renault Es tarea difícil visitar con detenimiento este stand.

Un gentío inmenso, una verdadera muchedumbre, se estaciona constantemente ante las exhibiciones de la popular y magnífica marca francesa, imposibilitando, punto menos que materialmente, nuestra labor de examinadores.

Don Enrique Pujó nos saluda cariñoso y nos ofrece su apoyo para que podamos admirar, hasta cierto punto, las bellezas allí presentadas, indicándonos además que pasemos por el amplio Salón de los Campos Elíseos, en donde *Renault* tiene su exposición permanente, a fin de poder admirar coches y carrocerías que no han podido caber en el amplio stand del Salón de París.

Es difícil poder reseñar aquí siquiera poco de lo mucho visto.

Digamos, pues, solamente que han llamado poderosamente la atención los tres tipos de coches de lujo: un cuatro cilindros de 15 HP. y dos seis cilindros, de 18-22 HP. el uno y de 40 el otro.

Los tres modelos han sido concebidos a fin de formar modelos de chasis capaces de dar satisfacción a las exigencias del más delicado cliente, asegurándole, al propio tiempo, las máximas garantías de seguridad y de confort.

Los tres tipos poseen, naturalmente, los frenos delanteros, y para el seis cilin-

drodros tales frenos accionan por servomotor, que actúa igualmente en la marcha y en la contramarcha.

Ha sido objeto de detenido estudio la suspensión en estos coches, y la utilización de largos resortes oblicuos unida al juego de amortiguadores hidráulicos impecables, asegura un confort ideal.

En los modelos Sport de 18 y 40 caballos, *Renault* ha realizado la hazaña de reducir en una proporción considerable el peso del chasis. Así vemos que en el 18, el peso no pasa de 1.400 kilogramos y el del 40 apenas llega a 1.650.

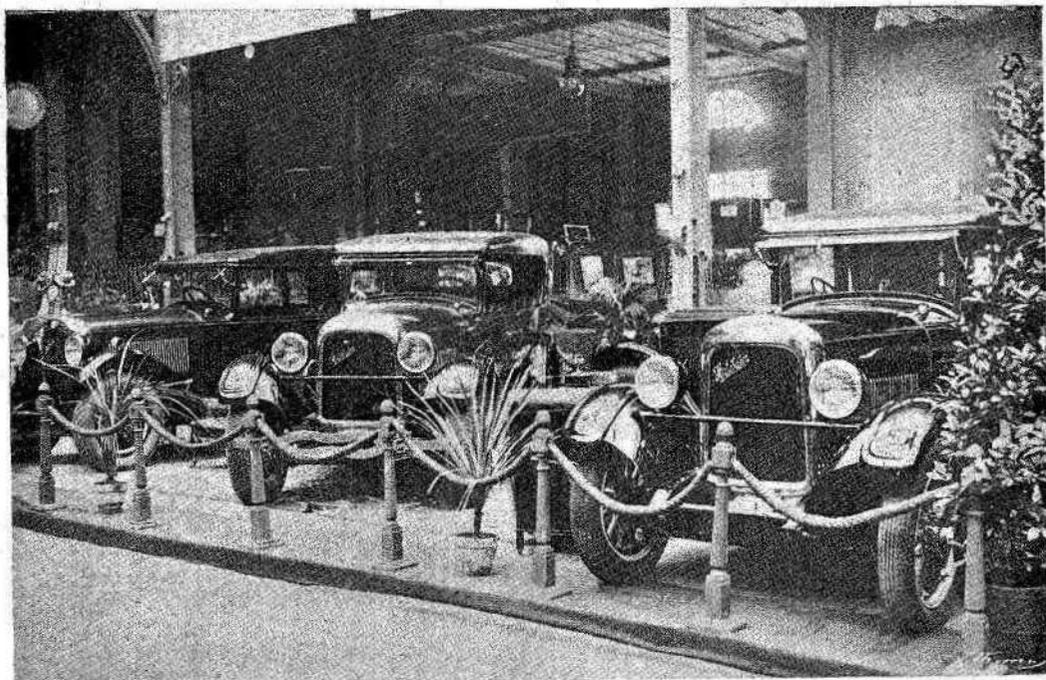
Un sabio empleo de materiales ligeros y la supresión de material en donde éste trabaja poco, ha logrado tal milagro.

La supremacía alcanzada por esta marca ha quedado plenamente confirmada, tanto por lo que a ventas se refiere como a éxitos alcanzados, no ya en pruebas de velocidad, a las cuales no concurre después de haber inscripto su glorioso nombre en todas las competiciones mundiales, sino en las recientemente verificadas a través del Sahara con sus fortísimos coches especiales, modelo de seis ruedas.

Representante

Enrique Pujó

Caspe, 32 - Teléfono 1574-S P



Studebaker Una sensación verdaderamente agradable experimentamos al penetrar en el stand de *Studebaker*, colocado en lugar escogido, en la gran nave del grandioso Palacio del Automóvil.

Tras el apretón de manos a Pons y Alberici, estrechamos efusivamente las de Ricart y las del señor Romagosa, que preside aquí el núcleo de valiosos elementos que en España laboran con tanto éxito para acrecentar la venta, de cada vez más considerable, de los *Studebaker*.

Todos los modelos expuestos en el stand son objeto de nuestra curiosidad primero y de nuestra admiración después.

La *Studebaker*, en virtud del éxito que lleva obtenido en todos los mercados del mundo, pretende enseñorearse de los del continente europeo, Francia inclusive, a pesar de las dificultades arancelarias, y de un modo particular, especialísimo, del de España, en donde los entusiastas de *Studebaker* aumentan de un modo extraordinario como es bien sabido, merced al empuje vigoroso que ha sabido dar a sus negocios la prestigiosa firma Stevenson, Romagosa y Compañía.

De nuestro estudio, una vez examinados, el nuevo duplex factón siete asientos, motor Big Six, coche Special Six y Standart Six, de ducimos que se han buscado y re-

buscado hasta el infinito los más insignificantes detalles con objeto de facilitar al público un coche rápido, resistente, seguro y con todas las comodidades, aun para satisfacción de los más exigentes compradores.

En el stand se expone un coche abierto que se transforma en conducción interior en menos de *cinco segundos*, por medio de unos estores ocultos que se abaten rápidamente, dejando cerrado por completo el coche. Es una novedad introducida en el automovilismo, llamada a alcanzar un grandioso éxito, por cuanto el mecanismo debe ser fortísimo, ya que en los días que lleva abierto el Salón habrán sido subidos y bajados los estores millares de veces y se adaptan al cierre de un modo sencillamente perfecto.

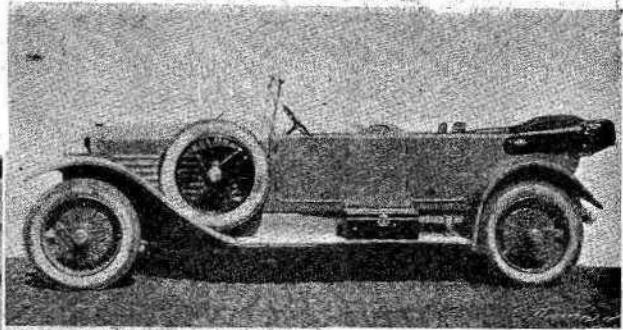
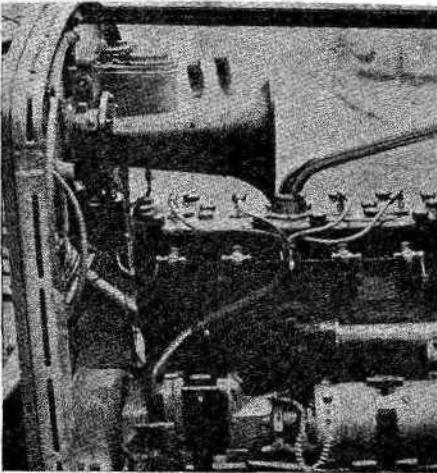
Studebaker ha gozado en estos días los honores de las preferencias de muchos compradores que han hecho feliz la existencia en París de nuestros amigos los señores Stevenson, Romagosa y Compañía, de los que se puede decir que no han realizado el viaje en balde.

Representantes

Stevenson, Romagosa y Cía.

Valencia. 295 - Teléfono 1161-G

El torpedo Unic gran lujo llamaba sobremanera la atención del público inteligente...



...que admiraba igualmente, para no decir con preferencia, el sobrio mecanismo de su motor

Unic

Esperamos a que despeje un poco el nutrido público que invade el stand para acercarnos a nuestro amigo don Luis Torra, representante en Barcelona de la importante marca de coches *Unic* y recibir de él atenciones que difícilmente podremos olvidar.

El señor Torra nos enseña lo más notable de la exposición, en la que, a decir verdad, la marca que representa ha estado bien a la altura de su justo renombre.

Nos llama la atención, desde luego, el admirable chasis diez y seis caballos cuatro cilindros, tipo M 4.

Las características de este chasis son: motor monobloque a cuatro cilindros, suspendido en tres puntos; distribución por cadena única silenciosa, cuya tensión puede regularse exteriormente; engrase automático a presión; carburador automático a doble alimentación; encendedor por magneto de alta tensión con arranque automático y bujías colocadas en el centro de los cilindros; enfriamiento por radiador corta-viento y ventilador, con circulación por bomba centrífuga; embrague reglable exteriormente a discos múltiples funcionando en seco; cuatro velocidades y marcha atrás; dirección a la izquierda; frenos sobre las ruedas delanteras obedeciendo a pedal, actuando sobre servofreno que hace presión en ambos sentidos y frenando sobre el diferencial, formando en conjunto un freno sobre las cuatro ruedas y frenos sobre las ruedas traseras obede-

ciendo a una palanca a mano; transmisión por doble cadena *Unic*; depósito de esencia colocado detrás del chasis, con capacidad de setenta litros y alimentando el carburador por medio de un aspirador colocado sobre una plancha tablero de aluminio; suspensión delantera a resortes derechos y trasera a resortes *Unic*, con amortiguadores delante y detrás; alumbrado y demarrage eléctricos por aparatos separados; contador quilométrico bitotalizador; reloj, etc.

Llama la atención del visitante a este interesante stand el torpedo-sport, conducción interior y carrocería de gran lujo, que constituye una verdadera preciosidad.

Este coche, realmente estupendo, ha sido una de las notas más salientes de este Salón parisino.

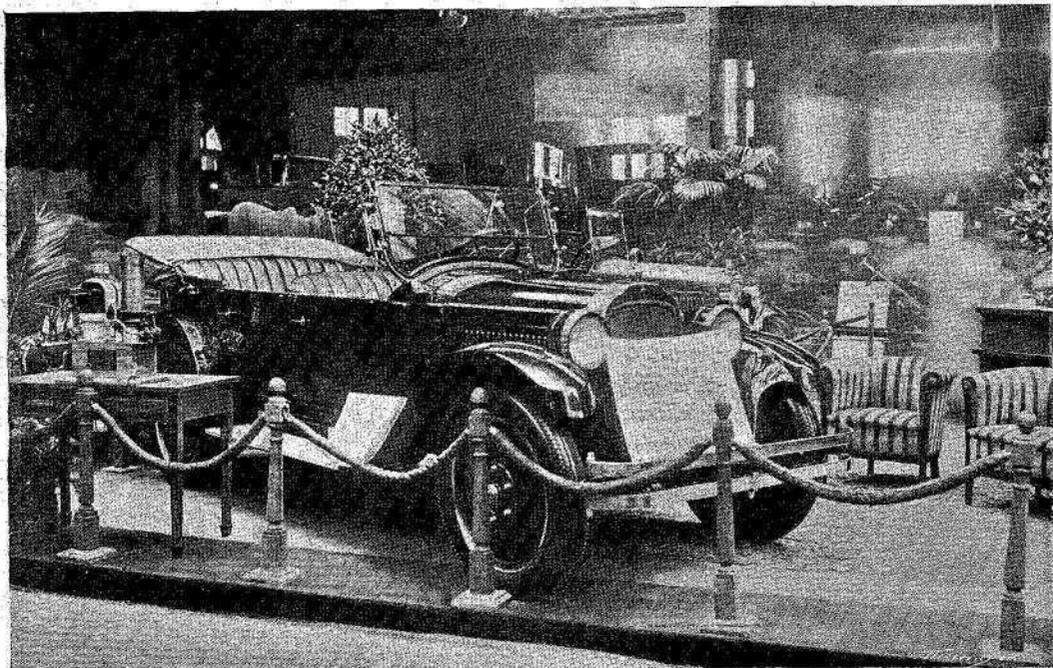
Don Luis Torra se muestra altamente satisfecho del éxito redondo que su coche ha logrado en la gran exhibición de este año.

Tanto el público profano como los amantes del automovilismo, lo mismo que la crítica técnica imparcial, han tenido sólo frases de elogio para *Unic*, muy en especial para el torpedo de gran lujo, que ha causado verdadera emoción.

Representante

Luis Torra

Roger de Flor, 123 - Teléfono 1267-S P



Overland

El stand de los *Overland* atrae constantemente una multitud de personas, síntoma evidente de las preferencias, bien justificadas, que le vienen otorgando a este coche, construído con todas las de la ley.

Los modelos 1925 que expone son el «five seater» de lujo, verdadero touring-car; el landolet sobre el mismo chasis, cuatro cilindros; el Sedán, una verdadera preciosidad de coche con todos los requisitos de gran confort, admirados ambos y adquiridos por multitud de amateurs, conocedores de la materia de que tratan y adquieren.

Escuchamos las explicaciones dadas por los representantes españoles y franceses de la *Overland* a los clientes que visitan este stand, y no pudo menos de llamar nuestra atención que si de los torpedos y Sedans se trataba, se trataba no menos de las ventajas enormes que reúnen los chasis destinados para camionetas.

Del estudio hecho del *Overland* se deduce que su nuevo motor es perfecto y sólo consume diez litros de gasolina por recorrido de cien kilómetros. Es, además, potentísimo. Con un *Overland* se suben las cuestas sin que el motor experimente fatiga alguna, siendo suave la marcha merced a la enorme elasticidad de los muelles triplex de que va provisto.

Además, por su esbelta presentación,

los tipos de coches expuestos constituyen algo especialísimo en este Salón, en donde abundan tan diversas especies.

Si se tiene en cuenta el precio excesivamente módico a que se vende, no se concibe cómo puede entregarse sobre un chasis que reúne todas las cualidades apetecibles, una carrocería de acero acabado en duro esmalte, pintada de un modo sencillamente magistral.

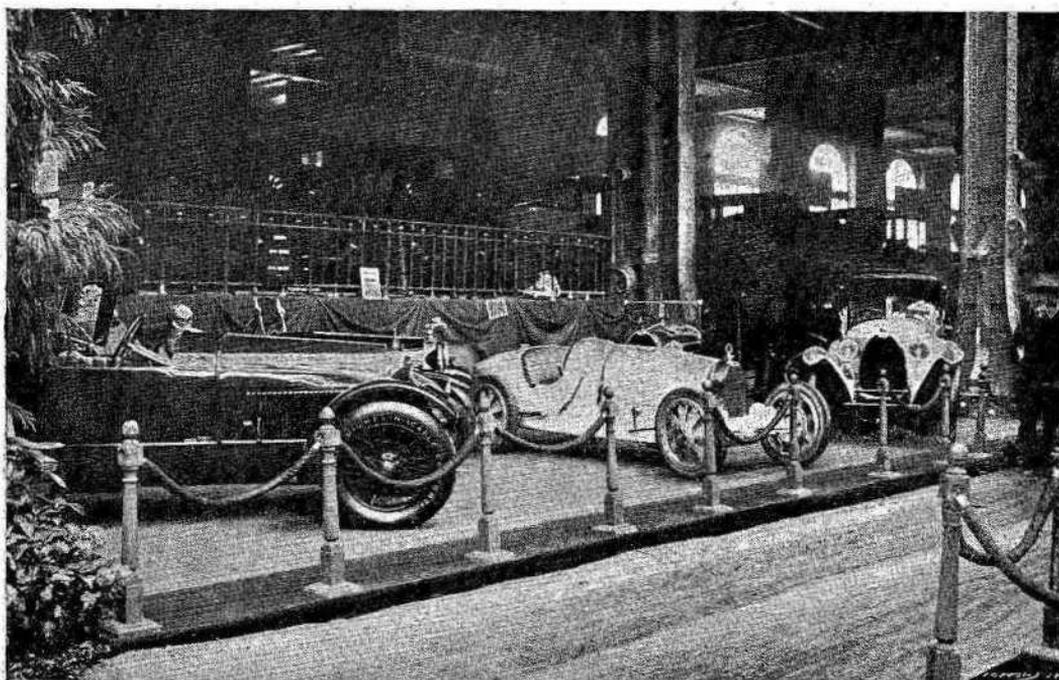
Los pájaros *azules* y *rojos* recorren hoy todas las latitudes, a gran satisfacción de su fiel clientela, y es que a una cualidad inmejorable une un mecanismo sumamente sencillo. Se ha suprimido todo lo superfluo, dando con ello facilidades grandísimas al automovilista incipiente, que halla en el *Overland*—en todos sus diferentes modelos—el coche sumiso, sin que nada entorpezca su marcha, obedientes todos sus organismos a un manejo facilísimo.

Por eso es el preferido de los que se inician en el automovilismo, y éstos toman tanto cariño, tanto y tan grande afecto al *Overland*, que un coche de éstos jamás deja de figurar en su garage.

Agentes distribuidores

Agencia Overland

Clarís, 98 - Teléfono 1813 - G



Bugatti En el hermoso stand de ese coche, que con razón es llamado «el pura sangre» de los automóviles, somos recibidos con toda cortesía por don Eusebio Bertrand y tenemos el placer de saludar allí a su encantadora hija Mercedes.

Hablar del «pura sangre» y no recordar sus innúmeras victorias, es cosa imposible para el amante del deporte automovilístico.

¿Quién no recuerda sus victorias recientes de San Sebastián, alcanzadas con coches absolutamente de serie?

¿Quién no se acuerda que desde 1911 los éxitos de los *Bugatti* se cuentan por docenas cada año y que, en junto, suman mucho más de un centenar?

Nuestro excelente amigo, el caballero don Eusebio Bertrand, en plática agradable, nos recuerda lo que nosotros no podemos olvidar: las victorias de sus coches favoritos, mientras nos muestra el magnífico stand en donde destaca el gran coche tipo Brescia modificado, un cuatro cilindros con diez y seis válvulas, estupendo, verdadera maravilla de este Salón.

Después de examinado este magnífico coche, nos enseña el señor Bertrand el ocho cilindros, dos litros, que es, en verdad, un coche sencillamente perfecto.

Mientras contemplamos esta maravilla automovilística, el señor Bertrand nos re-

cuerda la hazaña de los *Bugatti* en el reciente circuito de Lasarte.

Fué al rededor de los cuatrocientos kilómetros cuando el señor Bugatti advierte a Constantini que el radiador pierde un poco de agua.

¡No importa!... La carrera sigue.

Seegrave es alcanzado y pasado por el *Bugatti*, pero pronto el termómetro señala una temperatura superior a la normal, lo cual demuestra que, en efecto, el agua se ha acabado.

Debido a este accidente, Constantini tiene que detenerse tres veces para echarle agua a su radiador.

La primera vez pierde cinco minutos, la segunda cuarenta y cinco segundos y la tercera cuarenta segundos... A pesar de esto, *Bugatti*, llevado por Constantini, llega en segundo lugar con una diferencia de un minuto y medio detrás de Seegrave...

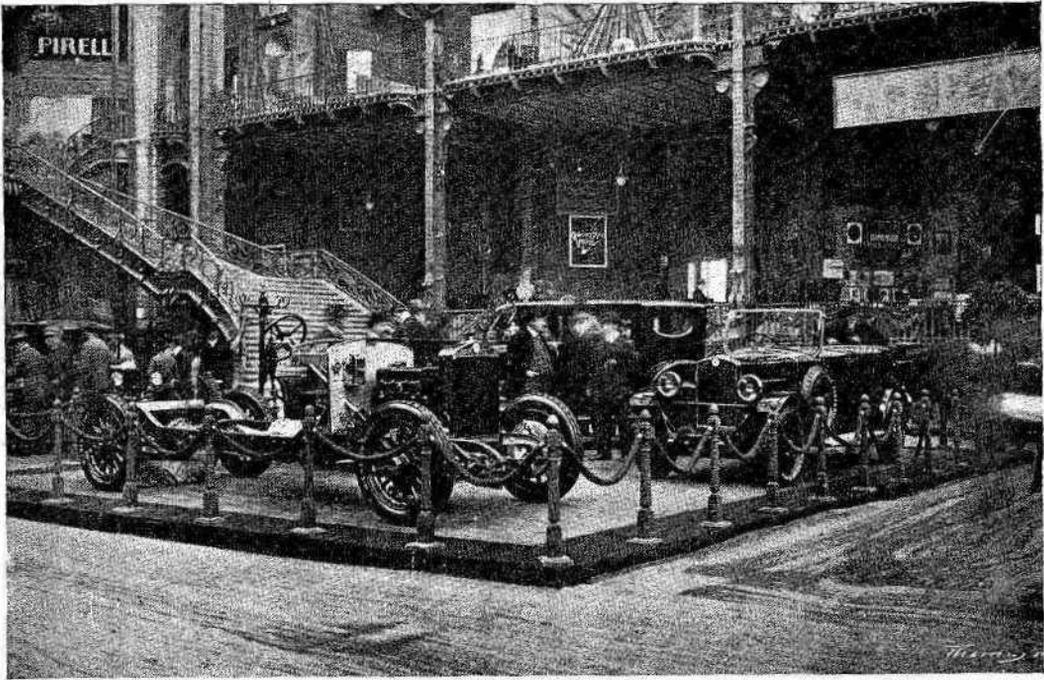
¡Huelgan los comentarios acerca de esta hazaña!

La famosa marca se ha impuesto en todos los mercados y en España se va a enseñorear por derecho propio.

Representante

Automóvil Salón

Tratalgar, 52 - Teléfono 491-S P



Berliet *Berliet* tiene siempre el anhelo de satisfacer los menores deseos del cliente y de someterle una gama de vehículos variada que responde a las más diversas necesidades.

De ello se da una buena cuenta visitando el stand de esta casa, en donde os brinda amable acogida el amigo don Alfonso Macaya, director general de la importante sección de automóviles de la casa Bertrand y Serra.

Allí podéis comprender que la casa *Berliet* no entrega a los compradores más que coches perfectamente acabados, en estado impecable de funcionamiento.

El comprador de un coche *Berliet* puede, pues, tener la seguridad de poseer un coche que rivaliza con los mejores, cuidado en todos sus detalles y que jamás habrá de ocasionarle molestias.

Para quienes gustan del gran confort y de las emociones recias de las grandes velocidades, *Berliet* ofrece dos chassis, el de dos litros y medio y el de cuatro litros, verdaderamente notables, que han de ser incluidos en la serie de los coches ultramodernos.

En estos chassis de gran lujo se han adoptado soluciones mecánicas las más perfectas, relegando a segundo término las cuestiones de economía en el coste de las primeras materias, por lo que, aun con tales mejoras, los precios de estos

chassis son relativamente baratísimos.

Ambos chassis van dotados de motores de alto rendimiento, a rotación rápida, consecuencia del aligeramiento de piezas en movimiento, de alimentación por válvulas a la cabeza, engrasadas bajo presión.

El motor del chassis dos litros y medio es un cuatro cilindros 78 por 130, y el del chassis de cuatro litros un cuatro cilindros 95 por 140.

Cuenta con cuatro velocidades, naturalmente, y el freno viene asegurado sobre las cuatro ruedas y se muestra particularmente eficaz en las grandes velocidades sin que sean de temer «derapages».

Así resulta que, sobre estos coches, la seguridad es perfecta.

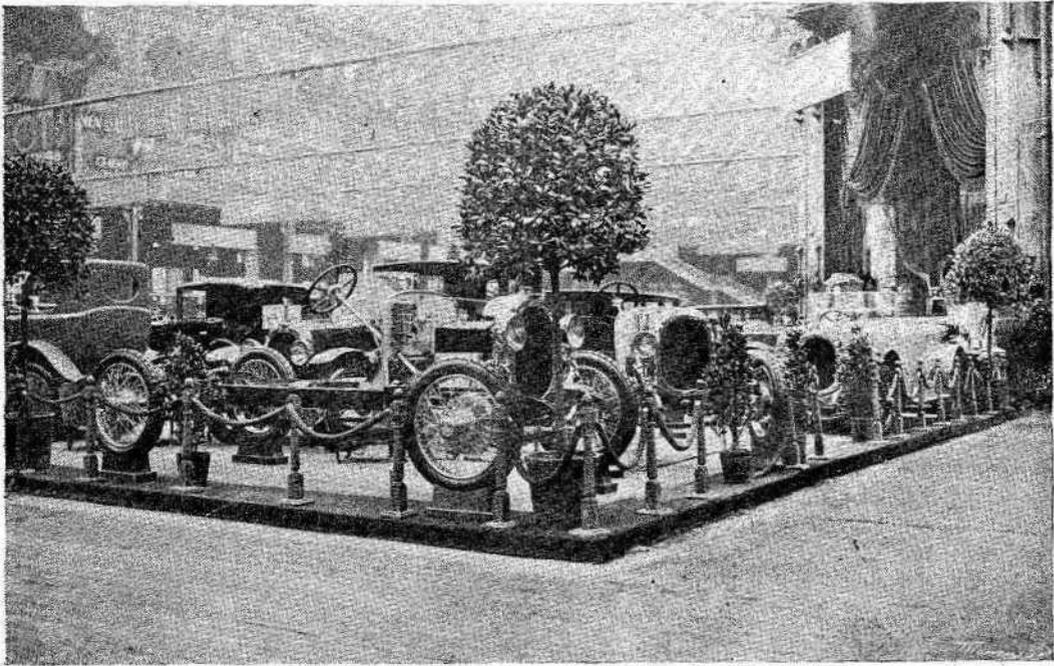
El chassis dos y medio y cuatro litros de gran lujo están expuestos junto al siete caballos, formando un conjunto armónico que llama la atención de los menos entendidos en automovilismo.

No es, pues, difícil pronosticar que *Berliet* seguirá gozando en nuestro mercado automovilístico del enorme crédito que lleva alcanzado.

Representante

Automóvil Salón

Trafalgar, 52 - Teléfono 491-S P



Chenard & Walcker

Nuestro buen amigo Ricardo Cabot, con su amabilidad característica, nos sirve de guía en el stand de *Chenard & Walcker*, en donde una verdadera gama de coches están expuestos al público, que admira sinceramente los magníficos chasis de esta marca tan renombrada y que tantos éxitos viene alcanzando en los más discutidos concursos automovilísticos.

Desde el coche de 10 caballos hasta el ocho cilindros de cuatro litros, pasando por el clásico 11 caballos, los rápidos dos litros y tres litros, avezados a los grandes éxitos, y el 16 caballos, favorito de los amantes de la bella mecánica, toda la serie de coches de esta casa están admirablemente expuestos en el serio y elegante stand.

Chenard & Walcker, fiel a su programa de hacer coches bien cuidados con motores de alto rendimiento, no ha participado jamás en pruebas de pura velocidad, pero no ha rehuído tampoco tomar parte en concursos de resistencia y de consumo reservados a los coches de turismo.

Es imposible recordar aquí todos los éxitos de esta marca, pero si queremos hacer memoria a nuestros lectores sobre los tres records del mundo que son detentados por la marca *Chenard & Walcker*.

En 1921, record del mundo de frenaje.

En 1922, record del mundo para rendimiento de motor, en el concurso de consumo de Mans.

En 1923, record del mundo de duración para la más grande distancia recorrida en carretera en veinticuatro horas, también en Mans—2.209 kilómetros.

El dos litros, hermano menor recién llegado, alcanzó este año, en su debut, un gran éxito en el gran premio de resistencia de las 24 horas de Mans.

Los dos coches se clasificaron primero y segundo de su categoría.

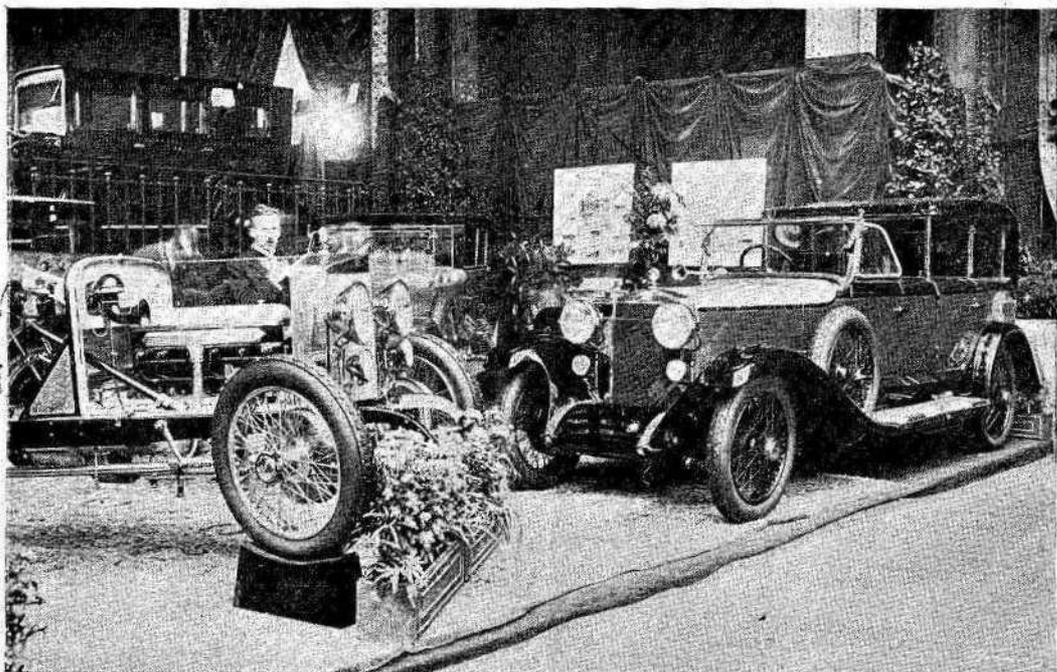
Digamos, en fin, que los talleres *Chenard & Walcker*, situados en Genevilliers, ocupan una superficie de más de doscientos mil metros cuadrados. Comprenden vastas fundiciones, talleres de forja y de tratamiento térmico, magníficas instalaciones para montaje, servicios de verificación y de control con un laboratorio de ensayo organizado sobre los datos más modernos y, en fin, amplios y bien montados talleres de carrocería.

Esto explica, en cierto modo, los grandes éxitos de esta marca y el favor cada día creciente que le dispensa el público.

Representante

Francisco Segarra

Plaza de Tetuán, 20 - Teléfono 259-S P



Alfa-Romeo

Estamos visitando el stand de la *Alfa-Romeo* (reina y señora), cuando se anuncia la visita de Su Excelencia el embajador de Italia Barón Romano de Avezana, acompañado de su encantadora hija, a la que los elementos directivos de la *Alfa-Romeo* ofrecen una magnífica corbeille atada con cintas de los colores italianos y franceses.

La visita del embajador dura largo rato. Ello nos da ocasión de entablar conversación con un joven agregado a la embajada, quien, entusiasta de su país y de esta marca, nos brinda una información espontánea y ciertamente desinteresada.

Los grandes talleres que el afamado ingeniero Nicola Romeo ha establecido en Italia—en Roma, Nápoles, Saronno—, fabrican locomotoras eléctricas y a vapor, vagones, coches para tranvías, etc., en proporciones considerables; pero es en Milán donde se ha establecido la fábrica de los coches automóviles, de los famosos cuatro y seis cilindros, verdaderos «chefs d'œuvre» de la ingeniería italiana, veloces, resistentes, que apenas nacidos asombraron al mundo con sus grandes éxitos, plenamente confirmados recientemente por Giuseppe Campari, quien con el bólido rojo *Alfa-Romeo* conquistó el Gran Premio de Europa, verdadero Campeonato del Mundo, seguido de cerca por Wag-

ner, su compañero de equipo, realizando ambos velocidades fantásticas, increíbles, sin que el coche, admirablemente estudiado y concebido, sufriese el más mínimo contratiempo en su acelerada marcha.

En los coches expuestos en el stand están reconcentrados todos los modernos procedimientos de la técnica, merced a lo cual los *Alfa-Romeo* no conocen rival en materia de velocidad, regularidad de marcha y *tenue de route*.

Los *Alfa* están considerados igualmente como coches de gran lujo y ello queda patentemente demostrado ante los ojos escrutadores de las innumerables personas que, después de bien probados, han suscripto infinitos contratos, muchos de ellos redactados en castellano.

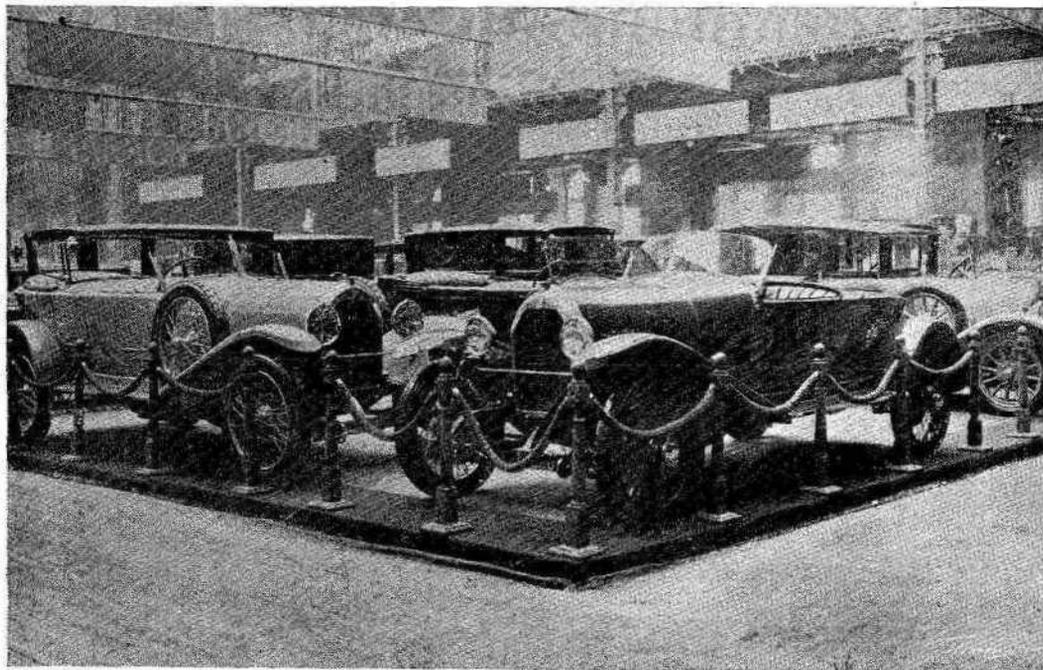
A los éxitos pasados habrá que añadir indudablemente los futuros que esperan a esta marca.

En el stand las conversaciones giran ahora en derredor de la próxima gran batalla que va a librarse en el autódromo de Monza y todos convienen en que *Alfa-Romeo* habrá de triunfar en toda la línea.

Agencia directa

R. Andrés G. y Fabiá

Lauria, 73 - Teléfono 2284-G



Talbot - Sunbeam

El stand *Talbot*, como siempre, ha sido de los más concurridos, por ser la construcción de tal marca de las que se imponen por sí mismas. Como toda gran firma, esta casa no sale con reclamos anunciando que es ella la mejor, sino que lo demuestra por el más concreto y sin discusión posible alguna: la carrera de velocidad.

Pero en la actual época este sistema es muy difícil de obtener, ya que en las modernas luchas de la velocidad son muchos los que con preparación perfecta se presentan a ellas, y conseguir años seguidos sostener brillantemente el pabellón, es cosa poco corriente, máxime el volver a la lucha después de un éxito, cuando la mayoría, después de una victoria, quieren descansar una temporada explotando el triunfo. *Talbot* no es así: conocedora de sus grandes cualidades, jamás se duerme sobre sus laureles, sino que, por el contrario, lucha donde fuere y contra quien se presentare. Ella ha creado el prototipo de 15 HP., con el que ha ganado tres años consecutivos la prueba mundial de tal cilindrada, el 1.500 c. c. Con una sola de estas victorias hubiese habido bastante para acreditar una marca mundialmente. *Talbot* no es de este criterio y lucha pertinazmente, no ya solamente contra sus adversarios, sino que también contra sus

propios records, habiendo este año en Brooklands, en la clásica prueba de las 200 millas, cubierto sus 330 kilómetros a la media estupenda de 164 a la hora.

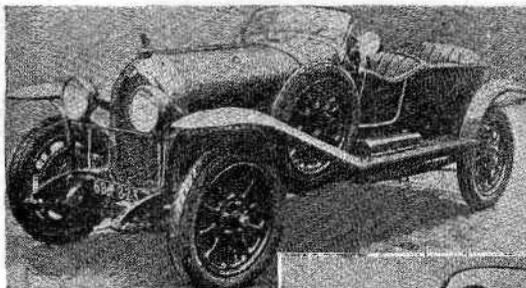
En su stand figuran en perfecta presentación sobre 10 HP. un torpedó cuatro plazas azul imperial, un dos plazas amarillo bouton d'or, un «tous les temps» gris tórtola, una conducción interior gran lujo color Habana, y sobre 12-14 HP. un torpedó sport gran lujo, azul cazador y una conducción interior, violeta azulado. Comentarios sobre tal fabricación podrían hacerse muchos, desde las espléndidas características de la parte mecánica hasta los detalles más ínfimos de sus acertadas carrocerías; pero nosotros con una sola afirmación creemos decir bastante: son todos ellos coches *Talbot*.

Los coches expuestos nos fueron mostrados por los agentes del consorcio *Talbot-Sunbeam* en Barcelona, señores Castellar y Alegre, de Autolocomoción S. A. quienes tuvieron para con nosotros toda suerte de deferencias, retirándonos del stand encantados y agradecidos.

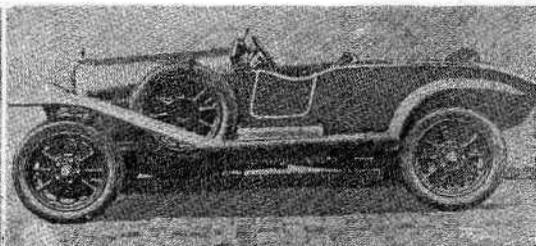
Representante

Autolocomoción, S. A.

Rambla Cataluña, 90 - Teléfono 422-G



Las esbeltas líneas del nuevo tipo sport Lorraine-Dietrich han constituido uno de los clous del Salón parisino de este año



Con modelos sport, hermanos del que representan estas fotos, Lorraine-Dietrich se ha cubierto de gloria en las competiciones deportivas

Lorraine-Dietrich

Nos recibe en el stand de la vieja marca don Magín Matheu, presidente de la Cámara Sindical del Automóvil, quien con su característica amabilidad nos hace los honores y nos dice: «Como usted no ignora, la *Lorraine-Dietrich* forma parte de las grandes marcas que sólo conocen el éxito.

El chassís *Lorraine* posee cualidades de souplesse, de velocidad y de resistencia verdaderamente extraordinarias, haciendo honor a su creador Mr. Marius Gabarou, el eminente técnico que es además el creador del motor 400 HP. *Lorraine*, que permitió a Pelletier d'Oisy realizar su admirable raid Paris-Tokio.

Las fábricas de Argenteuil, como usted puede ver, presentan este año todavía su 12 HP. cuatro cilindros, su 15 HP. seis cilindros, el famoso chassís trepador, como le llaman aquí, y el 30 HP. para grandes limousinas. Nada se ha modificado a sus clásicos tipos: tal es su perfección, y las órdenes demuestran la satisfacción que dan a la clientela. De todas maneras, algo nuevo tenemos, y ello es este torpedo sobre chassís 15 HP. tipo sport, que se ha cubierto de gloria en las carreras a que ha concurrido y de las cuales son dos actuaciones brillantísimas las 24 horas del Circuito de Le Mans y la Prueba de Turismo de San Sebastián, donde todos los que de tal clase corrieron alcanzaron los mejores lugares de sus categorías. Alcanza los 135 a la hora y su motor no sobrepasa las 3.000 revoluciones, siendo las características de tan bello racer: Motor seis cilindros en línea, monobloc; alesage 75 por 130 de ca-

rrera; distribución atrás, árbol a levas en el carter superior; válvulas verticales a gran diámetro, mandadas por culbuteur; engrase automático por la presión del aceite proveniente del carter; carburador Zenith 42 K. C.; alumage alta tensión Delco; radiador nido de abejas protegido por un parapiedras; embrague a discos funcionando en seco; cambio de marchas a dos baladeurs con tres velocidades y marcha atrás; puente atrás oscilante y muy ligero; frenos en las cuatro ruedas, pudiendo funcionar los traseros independientemente; ruedas amovibles Sankey, con gomas de 820 X 120; suspensión por muelles semi-elípticos delante y cantilever oblicuos detrás. En una palabra, todo cuanto un verdadero amante del automóvil puede desear.»

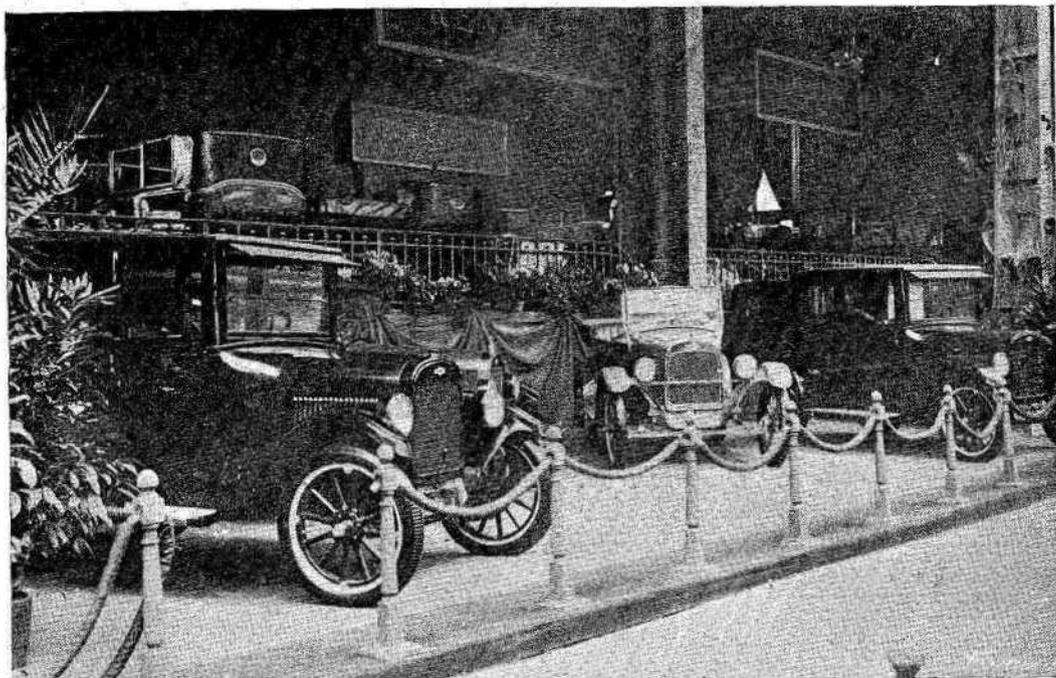
Esto es todo lo que nos dijo el digno presidente de la Cámara Sindical, saliendo nosotros una vez más convencidos de que la gran fama que desde el principio del automovilismo goza *Lorraine-Dietrich* es de las merecidas y que cada día va en aumento gracias a su espléndida manera de producir.

El *Lorraine*, coche de gran lujo, se mantiene en esta Exposición en el rango honorífico que le corresponde, y ello queda demostrado por el crecido número de transacciones realizadas, no pocas por nuestro amigo Matheu.

Representante

Magín Matheu

Córcega, 293 - Teléfono 1880-G



Chevrolet y Oakland

La casa Auto American Salón de Barcelona, que dirigen con tanto acierto los señores Llusá Hermanos, secundados por don José Girona, pueden estar orgullosos del papel desempeñado en el Salón de París por las casas Chevrolet y Oakland, de los que son agentes por nuestra región, a cuya venta han sabido dar el impulso de las grandes organizaciones, no sólo a la salida de coches, si que también al servicio de recambios y reparaciones, que son perfectos.

Las dos mencionadas marcas presentaban en sus dos stands lo mejor de sus producciones, que tratándose de grandes fabricaciones es como si dijéramos lo perfecto de cuanto fabrican. Chevrolet tenía un torpedo llamado especial, cinco plazas, magníficamente acabado y a propósito para el gusto más exigente. Su carrocería es confortable y el chasis robusto, provisto de excelente motor a cuatro cilindros con válvulas en la cabeza, produciendo el rendimiento necesario para atravesar los más difíciles terrenos, tanto fangosos como arenosos, subiendo las cuestas a espléndidas medias kilométricas, todo ello con un consumo mínimo de aceite y gasolina. Además del torpedo mencionado, sobresalía una conducción interior, cinco asientos, que sorprendía

que, por el bajo precio que por ella pedían, pudiera reunir tal elegancia, resistencia y fino acabado. La carrocería, construida por Fisher, firma que por ella sola se recomienda y que, como puede suponerse, fué muy admirada durante la Exposición, máxime en estos momentos en que la conducción interior está ganando gran terreno en el mundo entero sobre el torpedo descubierto.

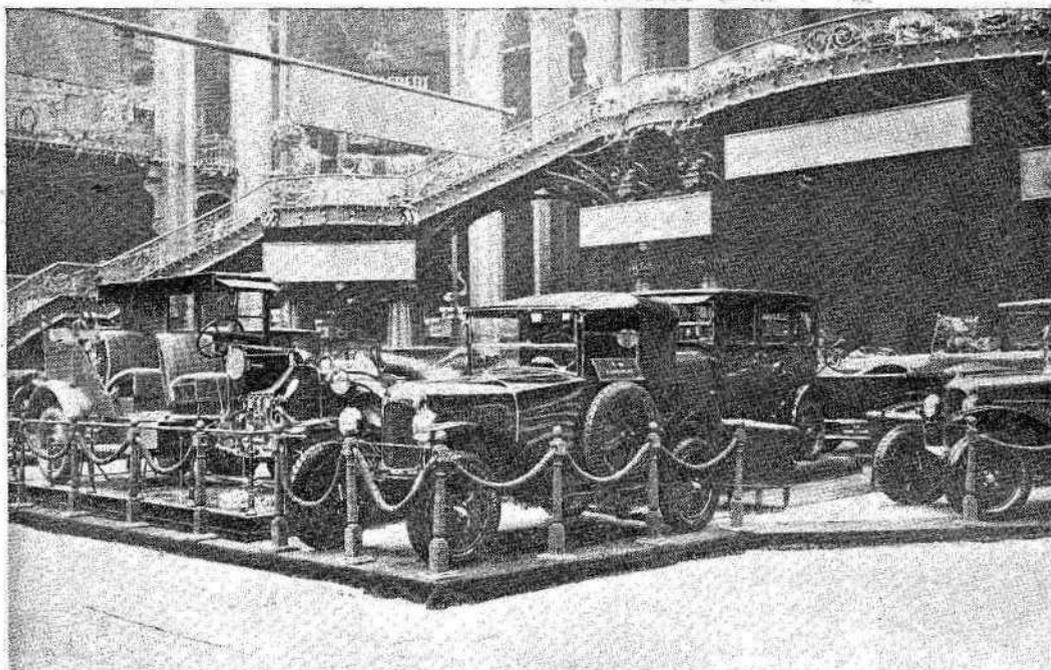
Si *Chevrolet* con sus cuatro cilindros llamaba la atención, *Oakland*, con su perfecto y económico seis, ha tenido éxito sin precedentes. Un automóvil que sube las cuestas con admirable facilidad, que a gran facilidad marcha seguro y cómodo como un vagón Pullman y que de arrancada salta ya a las 25 millas, no necesita muchos reclamos para llamar la atención mundial en un certamen donde el porcentaje de visitantes era enorme y la elección sumamente difícil.

Para terminar, sólo diremos que, en la categoría de los seis cilindros de moderado precio, el *Oakland* no tiene quien le supere, siendo adaptado por cuantos en él efectúan una prueba convincente.

Representante

Auto American Salon

Paseo de Gracia, 100 - Teléfono 1144-G



Citroën

Esta ya famosísima marca que con tanto acierto y tanto derroche sabe realizar el reclamo en pro de sus coches magníficos, no podía quedar en el Salón de París en segundo término en cuanto a presentación de sus stands y en cuanto a reparto de propaganda.

Los magníficos catálogos — uno especial, tirado a gran lujo y con todo arte, para cada coche — han sido arrebatados por el público que, por medio de ellos, ha podido darse perfecta cuenta de la magnificencia y la perfección con que la casa Citroën elabora sus coches.

La gran novedad que ha ofrecido al ávido público internacional de París esta casa, ha consistido esta vez en un coche de acero.

El chasis de acero, de una pieza, de la casa Citroën, ha alcanzado un éxito sencillamente fantástico.

Tal y como pudo nuestro público ver en la última exposición de Barcelona, Citroën ha presentado en París un coche partido, pero con la particularidad de que la carrocería toda de este coche era de acero.

Una ingeniosa, ligera y solidísima jaula, toda de una pieza, que queda perfectamente montada sobre el chasis, da al nuevo invento de la casa Citroën una solidez, una resistencia y al propio tiempo una elegancia hasta ahora no vistas.

Digamos algo de esta original y magnífica carrocería, llamada a causar una evolución en el arte del carroceros.

La carrocería de acero de Citroën es el primer intento que se lleva a cabo de formación de carrocería enteramente metálica.

Todas las piezas que forman esta carrocería están embutidas a presión y después soldadas eléctricamente unas con otras, punto por punto, de tal suerte, que vienen a formar una sola y única pieza, lo cual presta a la carrocería una resistencia insospechada hasta ahora.

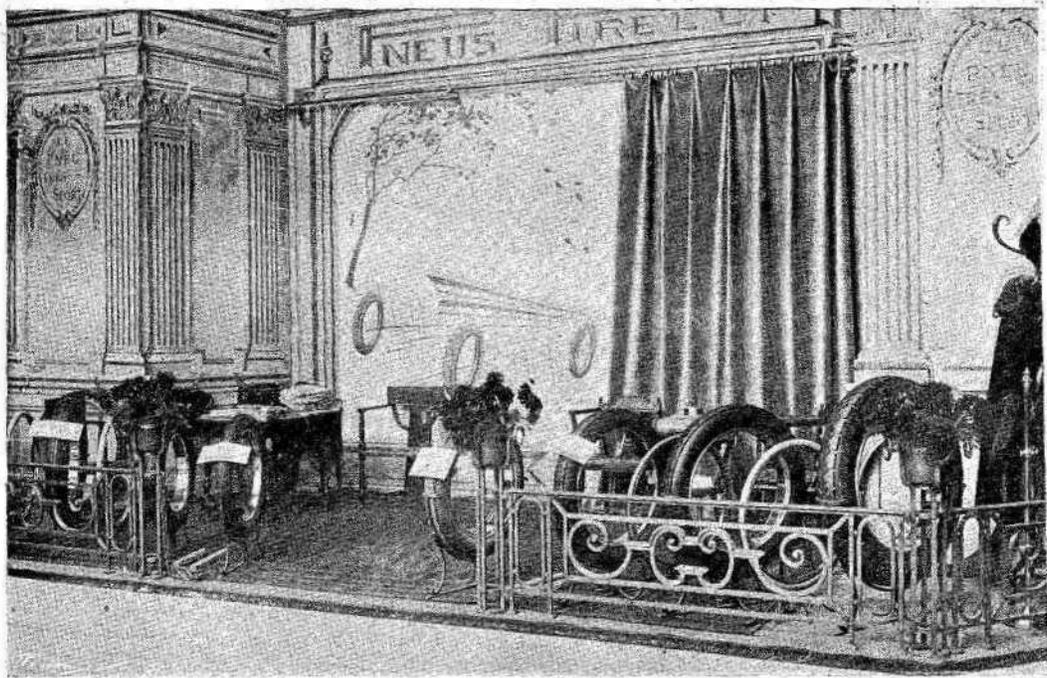
La fabricación y montaje de una tal carrocería ha demandado, claro está, una maquinaria y unos talleres especiales que la casa Citroën ha establecido espléndidamente sin regatear gastos.

Citroën sabe atraer al público en masas considerables hacia su stand. Estacionábase la gente para ver los coches expuestos y un agente de policía procuraba guardar el orden: tal era la aglomeración de personas que se apiñaban en el stand, en donde saludamos a nuestros amigos los señores Alegre y Castellar.

Representante

Autolocomoción, S. A.

Rambla Cataluña, 90 - Teléfono 422-G



Pirelli En el Salón de París, *Pirelli*, la gran marca de neumáticos mundial, como todos los años, ocupaba lugar preferido y era en extremo visitada, tanto por la clientela devota de la popularísima firma como por los que, concedores de las grandes cualidades de sus pneus, querían convertirse en consumidores de sus perfectas producciones.

La gran actuación de *Pirelli* equipando los *Alfa-Romeo* del Circuito de Cremona y Gran Premio de Europa corrido en Lyon, donde en el primero batieron el record universal de la carretera a más de 200 a la hora y en el segundo vencieron a todos cuantos a la prueba máxima aspiraban, han sido cosas inolvidables para los que de automovilismo se ocupan y quieren estar provistos de los mejores y más modernos elementos que existen; por esto se comprende que el stand *Pirelli* estuviese siempre concurrido de agentes de todas partes, tratando de suministros y organizaciones más amplias, si cabe, que las existentes antes de la exhibición parisiense.

Por lo que a España respecta, el lanzamiento de las nuevas fabricaciones Nacional *Pirelli*, de la fábrica de Manresa, va resultando un éxito, pues los automovilistas amantes del progreso y entusiastas de la fabricación nacional—que nos independiza de toda importación extranjera—que

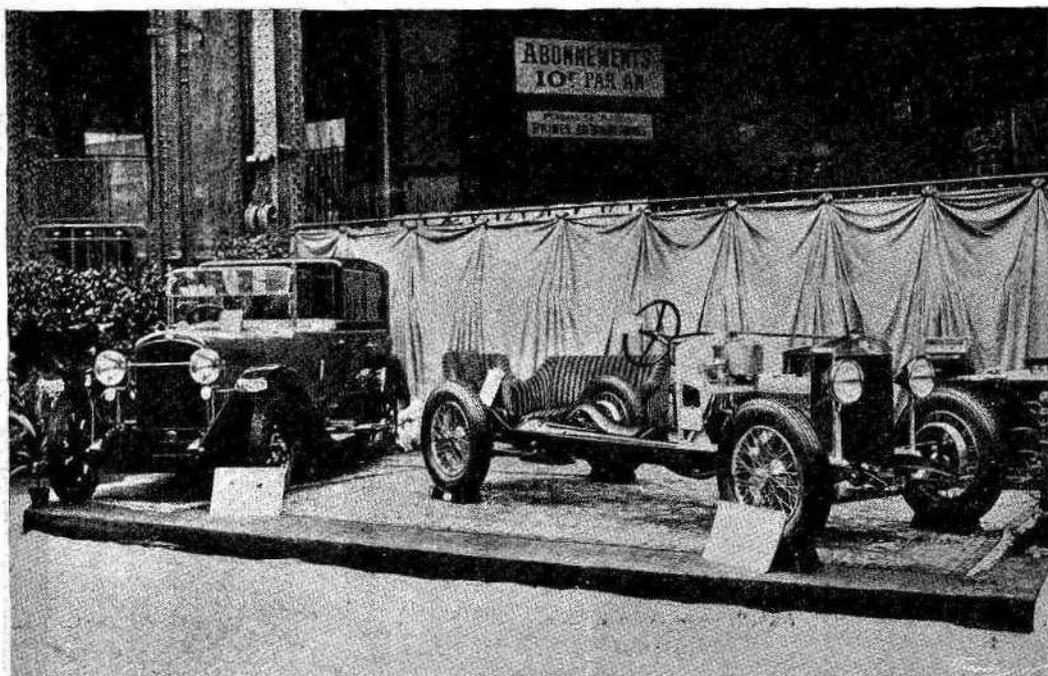
han empezado a rodar sobre los primeros Cuerda fabricados en el país con el clásico distintivo de la Cruz de Malta, están encantados de sus resultados, que ya comparan con las más acreditadas fabricaciones extranjeras, obteniendo de tales comparaciones resultados análogos y en muchos casos mejores que los conseguidos con productos de allende fronteras, principalmente en sus cualidades de verdadero antideslizamiento.

La Cruz de Malta con tanto acierto reproducida en la superficie de rodaje, hace de la nueva cubierta fabricada en Manresa un verdadero antideslizante, cualidad poco corriente hoy día en infinidad de cubiertas extranjeras, que para evitar desgaste han sacrificado la principal cualidad que debe tener un neumático a dibujos: el antideslizamiento, ya que de no reunir tal cualidad es preferible rodar pura y exclusivamente sobre banda plana o máximo a tres nervaduras.

El stand *Pirelli* vióse constantemente visitado, incluso por el primer magistrado de la República, al que le fué entregado un precioso *bouquet*.

PIRELLI

Ronda de la Universidad, 18
Teléfonos 3791-A - 3792-A



Itala No somos gente que se asombre por poca cosa tratándose de novedades automovilísticas, pero hemos de reconocer que entre las grandes novedades y maravillas de este Salón las ha habido dignas de todo encomio.

—¿Ha visto usted el nuevo 20 HP. que presenta la *Itala*?—os preguntan las gentes con gesto admirativo.

Y, en efecto, dicho coche es una de las más bellas cosas que se exponen en los salones de la Exposición.

Siempre se han distinguido los italianos por imprimir a sus manufacturas un sello personalísimo, dando, en la mayoría de los casos, al fino y esbelto dibujo apariencias de fragilidad y liviandad a cosas que están construídas reciamente, lo cual sólo puede lograrlo el mecánico experto cuya ciencia profunda justifica la audacia feliz.

La industria italiana, rica ya en bellos modelos, puede enorgullecerse de este último. No sólo encarna en él el peculiar estilo italiano, sino que es difícil hallar otro bloc-motor semejante a ese 20 caballos tan bien concebido, tan poco complicado, que da la sensación de que todo el conjunto mecánico está allí dentro de aquella caja de motor.

La *Itala*, marca muy apreciada entre nosotros desde hace años, puede mostrarse orgullosa de aquel chasis digno de ser parangonado, sin mengua y con ven-

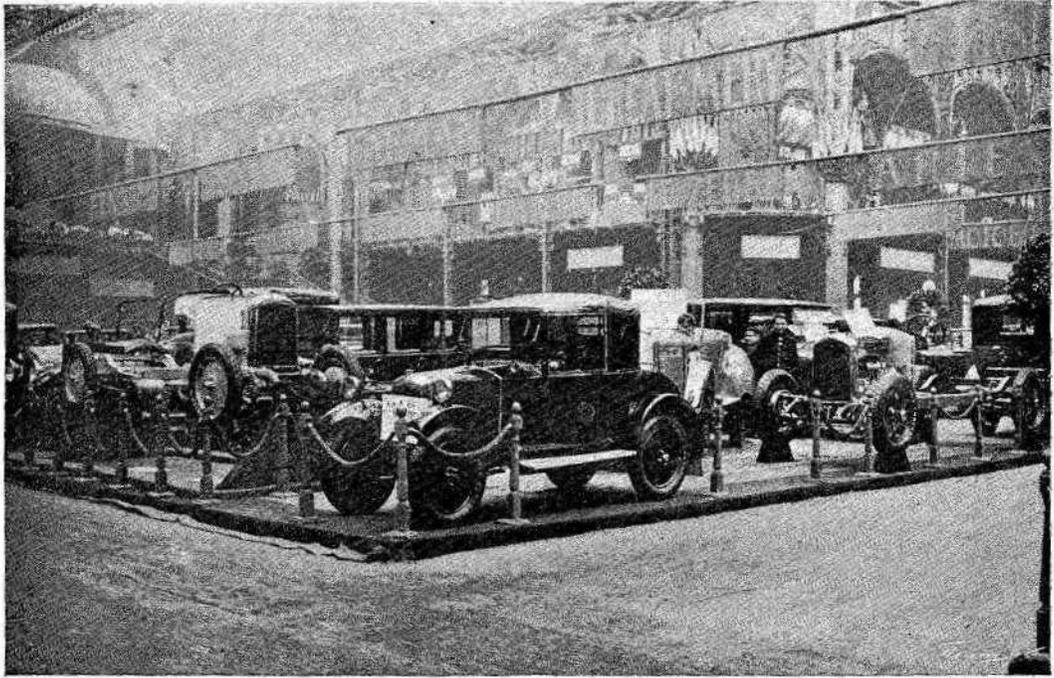
taja de su parte, con los mejores de entre los mejores. Sería preciso realizar un análisis completo para hacer luz sobre sus características. Nos limitaremos a decir de él que presenta una suma facilidad para el desmontaje y que se pueden cuidar bielas y pistones sin desmontar nada. Las válvulas están en la cabeza e inclinadas, siendo las cámaras, por tanto, hemisféricas. La distribución está detrás, disposición feliz que evita las vibraciones. Los frenos delanteros son a servofreno, mandados simultáneamente a las cuatro ruedas por la palanca o pedal. La dirección, muy inclinada y fija, está al abrigo de toda vibración.

En las pruebas realizadas con los coches *Itala* puestos al servicio de los compradores, los resultados han sido absolutamente satisfactorios, y por nuestra parte, tras la serie de conferencias celebradas con el amigo Möller y los elementos directivos de la *Itala* y los representantes en París, a cuyas atenciones y amabilidades quedamos agradecidos, hemos quedado convencidos de que cuanto queda expuesto es reflejo de la verdad pura.

Representante

Hans T. Moller

Cortes, 513 - Teléfono 854-H



Peugeot Por demás es decir que penetrar en el stand de Peugeot era cosa literalmente imposible.

El público, en muchedumbre compacta, se apretujaba en torno de los coches de esta marca, contemplándolos y admirando la forma original con que Peugeot había sabido mostrar uno de sus coches favoritos: el 10 caballos.

M. Gaston Doumergue, presidente de la República, no fué de los que menos quedaron asombrados contemplando el stand de la casa Peugeot y recibiendo de don Roberto Peugeot las más detalladas explicaciones acerca del perfecto mecanismo de sus máquinas.

Hemos de reconocer que la casa Peugeot ha tenido una idea luminosa en la instalación de su stand.

Ella ha consistido en colocar su coche favorito, el 10 caballos, en una especie de asador, en un gran eje giratorio que, dotado de un ingenioso mecanismo, hacía girar lentamente el coche en el aire, deteniéndolo a voluntad, de tal suerte que el chasis quedaba en todas posiciones, boca abajo, boca arriba, inclinado, seminclinado, a los ojos del espectador, que de esta suerte podía mirar con todo detenimiento y cuidado las partes más ocultas del mecanismo.

El presidente de la República hubo de felicitar a los propietarios del stand por

su original y práctica manera de mostrar a los ojos del visitante el chasis en toda su integridad y con entera comodidad para el espectador.

Por demás es decir que, sumada a la enorme popularidad de que en Francia goza la marca *Peugeot*, la grande y justificada curiosidad que esta ingeniosa instalación despertaba, el stand de Peugeot fué la Meca del Salón, visitada y admirada por todos los aficionados al automovilismo.

Peugeot se prepara para lanzar al mercado unos cochecillos de cinco caballos, carrocería torpedo, para todo tiempo o carrocería cabriolet, dotados de todos los adelantos modernos.

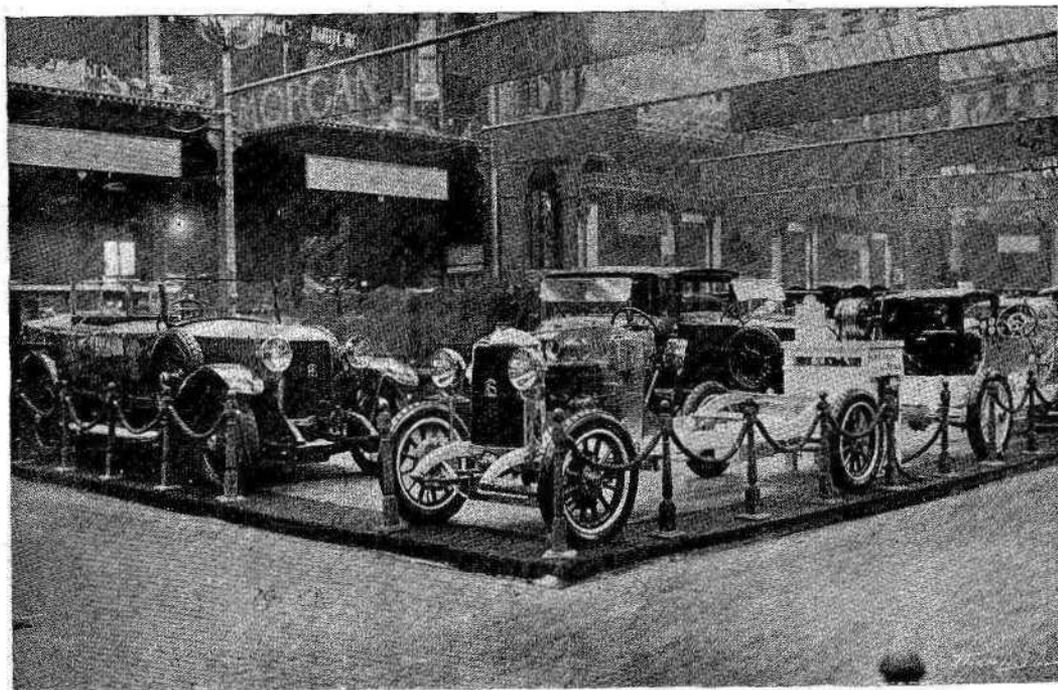
Un motor monobloc de cuatro cilindros, enfriamiento por radiador y termosifón, embrague a disco único, tres velocidades y marcha atrás; conducción a la izquierda, freno a manos y a pedal actuando sobre las ruedas traseras y arranque y alumbrado eléctricos, son las características más salientes de este cochecito.

La economía de este coche queda probada con sólo decir que consume cinco litros por cada cien kilómetros.

Agente

Vicente Prat Bosch

Consejo de Ciento, 349 - Teléfono 1681-A



Rochet-Schneider

Muy cercanos al stand de *Rochet-Schneider* nos encontrábamos en el momento en que el presidente de la República Francesa M. Doumergue, visitaba el Salón. Iba el alto dignatario de stand en stand, fijándose poco a poco, como sus predecesores en visitas oficiales al Grand Palais, en exposiciones anteriores, cuando al llegar a la espléndida instalación de la magnífica manufactura lyonesa hizo un pequeño alto y con mucho más detenimiento que en marcas anteriores hizose explicar diversos detalles de las nuevas producciones de la vieja marca, cuya característica desde su fundación, unos treinta y dos años, es la perfección mecánica dentro del más refinado confort. Indudablemente el nuevo presidente recordaría el viaje presidencial a través de todo Francia efectuado por su predecesor M. Poincaré, pocos meses antes de estallar la guerra europea, viaje en que por primera vez un presidente de la República dejaba el ferrocarril por el automóvil, y esto escogiendo una marca tan acreditada como lo era ya en aquel entonces la *Rochet-Schneider*.

Pasó el cortejo presidencial y nosotros nos quedamos admirando los modelos, de entre los cuales sobresale el 14 HP., uno de los más bonitos ejemplares de mecáni-

ca expuestos en el Salón parisino, que reuniendo las características de robustez y seguridad propias de la firma, tiene el alto rendimiento ultramoderno de las tendencias actuales.

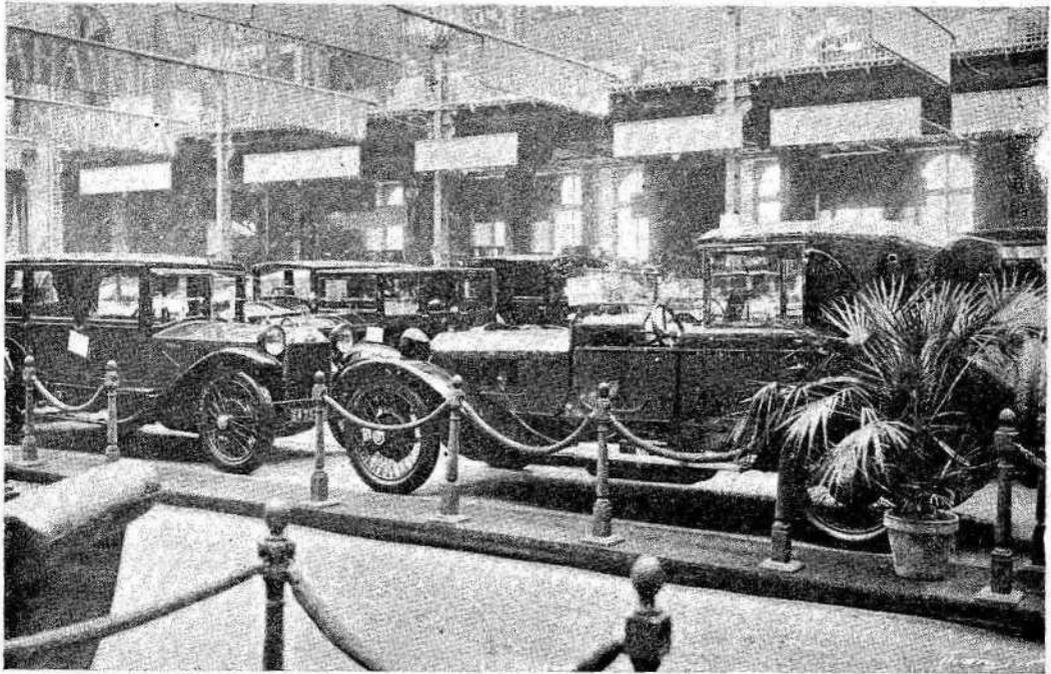
En otra visita de las cotidianas que a la exhibición mundial hacíamos, don Guillermo Bigas, el activo agente en España de la *Rochet-Schneider*, nos explicó con más detalle que el que nosotros el primer día supimos apreciar, y al preguntarnos qué nos parecían las nuevas creaciones, sólo nos ocurrió repetir lo que el pasado año decíamos al hablar de tan renombrada marca: *la Rochet es una casa que tiene siempre la clientela propia*, esto es, que quien ha sido poseedor de un coche de tal marca sólo lo cambia por otro más nuevo después del tiempo de desgaste natural; jamás abandona por otra producción, siguiendo el lema de que un propietario de *Rochet* substituye su coche por otro *Rochet*.

Los *Rochet*, de haber establecido entre los visitantes un plebiscito, hubiera visto confirmado el parecer de que sigue siendo el coche de la máxima calidad.

Representantes

G. y M. Bigas

Paseo de Gracia, 57 - Teléfono 780 G



Lancia

Cuando en 1922 hizo su aparición en el Salón de aquel año el nuevo tipo *Lancia*, modelo «Lambda», despertó gran curiosidad por reunir una cantidad tan grande de novedades, que momentáneamente crearon a su alrededor un ambiente de desconfianza mezclado con la impresión de admiración que despertaba el maravilloso acabado de su construcción, lo propio que las concepciones originalísimas que revelaban un conocimiento vastísimo de los problemas a resolver en el camino de alcanzar el máximo de redimiento en coche dedicado a resistir las dificultades de la carretera.

Desde que este coche se ha generalizado, conquistando cada día nuevos adeptos, lo que en un principio fué aprensión, se ha convertido en confianza absoluta, hasta tal extremo, que los que han tenido el placer de probar este modelo lo consideran como el coche actual más apto para dar a sus pasajeros las más absolutas comodidades en ruta.

Los actuales clientes de *Lancia* son, en su mayoría, viejos automovilistas, habiendo poseído ya varios coches, incluso de grandes marcas, y que el día en que han probado el «Lambda» no han concebido el turismo más que sobre tan renombrado chasis. El *Lancia* asegura las cualidades perfectas que debe reunir todo coche moderno perfecto: rapidez, seguridad y

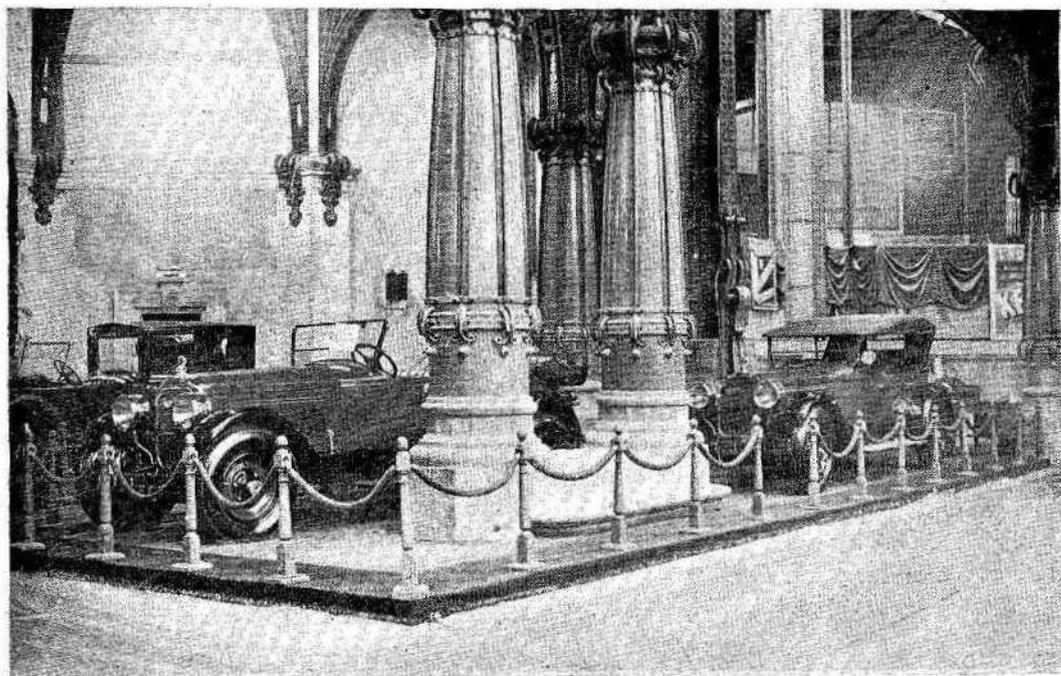
economía en sus diversos consumos.

Deportivamente ha hecho sus pruebas, siendo una de las más características y que no admiten dudas, su estupenda carrera en el Circuito de Carreteras Empeдрadas del norte de Francia, donde sólo pudieron clasificarse, entre todos los salidos de la categoría dos litros y medio, dos *Lancia*, efectuando la carrera a una media de 80,600 kilómetros.

En el Salón de París esta marca ha obtenido este año éxito completo, viéndose siempre el stand lleno de público inteligentísimo en materia automóvil, ávido de confirmar una vez más el concepto que tiene formado del originalísimo chasis-carrocería.

De la actuación *Lancia* en Barcelona no creemos deber hablar en estas páginas, pero la rápida introducción del «Lambda» en nuestra ciudad y diversas comarcas de Cataluña es prueba evidente de que sus agentes han laborado brillantemente a la obra del constructor, que no descansa y todo lo sacrifica por la bondad del coche, como también la espléndida organización de recambios y venta.

Representante
Agencia, Garage y Talleres Lancia
Rambla Cataluña, 125



Packard La importante compañía americana *Packard*, que desde su aparición ha sabido impulsar sus esfuerzos en el sentido de la fabricación del coche de calidad, de esa calidad refinada americana conseguida tan sólo por contadísimas marcas de allende el mar, ha obtenido en el reciente Salón de París un éxito enorme, éxito más interesante, si cabe, por ser en el país del coche de lujo donde ha sido conseguido, con ventajas sobre muchos otros y sin ninguno que lo superasara.

Sus modelos, todos de coches de gran lujo, potentes, capaces de alcanzar grandes velocidades y al propio tiempo seguros y suaves en las más moderadas marchas de ciudad y paseo, creciéndose ante el obstáculo y deslizándose lentamente en los pisos llanos, sin sobresalto ni fatiga alguna para sus conductores, obediendo delicadamente al mando, plegándose a sus menores insinuaciones, resultan verdaderamente la realización del ideal, haciendo del automóvil no una máquina que se mueve por palancas y volantes complicados, sino una realización pronta al deseo de quien los gobierna.

Los más insignificantes detalles han sido estudiados y ejecutados con soluciones propias de *Packard*, tanto en los elementos que integran los chasis, tales como motor, cambios y diferencial, como lo que las ca-

rrocerías integran, que comparación ninguna admiten, ya que el acabado de las cajas *Packard*, tanto torpedos, conducciones interiores, landaulets y grandes limousines, es perfectísimo, propio para el gusto más refinado y respondiendo a las exigencias del más difícil amateur; de conjuntos clasicísimos y soluciones originales que hacen que los coches *Packard* tengan, entre los centenares del Salón, una personalidad bien marcada.

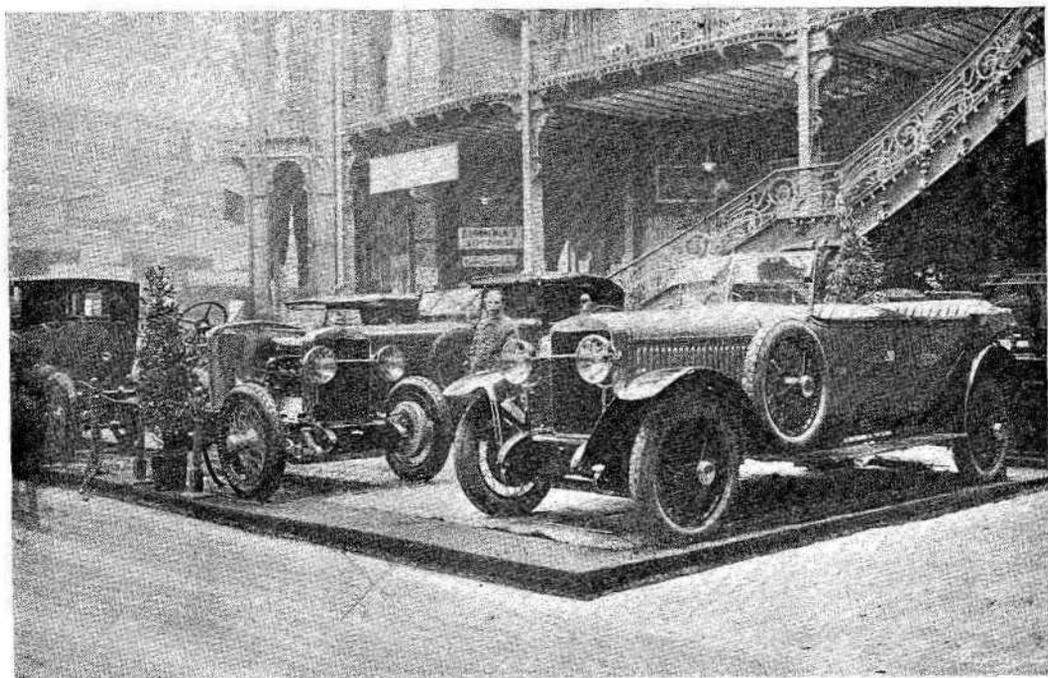
Después de lo dicho nada tiene de extraño que su agente en España, doña Luisa Luesma, cuente por centenares sus clientes en nuestro país, clientes todos reclutados entre lo más inteligente de nuestros aficionados al motor, viejos conocedores del volante que han sabido apreciar, como lo hacía la muchedumbre cosmopolita del Gran Palacio, la magnífica calidad de la construcción de una de las primeras firmas americanas y mundiales, puesto que el nombre *Packard* es respetado en el mundo entero.

A las atenciones recibidas de la señora Luesma y del señor Carreras hemos de poner aquí el testimonio de nuestro vivísimo agradecimiento.

Agencia general en España

MADRID: Alcalá, 62

BARCELONA: Paseo Gracia, 87 - Tel. 1934-G



Delage La firma *Delage* ha alcanzado en poco tiempo un crédito verdaderamente considerable, estando conceptuada entre las más acreditadas de la vecina nación.

En sus inmensos talleres, situados en el camino que poco tiempo hace nos conducía a diario hacia el estadio de Colombes, se trabaja con un orden y un método verdaderamente admirables; de ahí el sólido crédito adquirido. Decir *Delage* es tanto como afirmar perfección suma.

En el stand de *Delage*, situado en lugar de los más preferentes, nos detuvimos a examinar, excelentemente guiados, los dos modelos 1925 que presenta, o sea el 11 HP., perfectamente conocido, y el 30 HP. seis cilindros, que es, en materia de fabricación, la última palabra de las máquinas vivientes que se elaboran en aquellos talleres.

El 11 HP. se fabrica en grandes series. Tanto por su velocidad como por su potencia, es este coche el preferido por los hombres de negocios, ya que a sus magnas cualidades une una economía en el consumo y en el entretenimiento. El motor es un cuatro cilindros de 75 X 120, sostenido por cinco paliers que imposibilitan toda clase de vibración. Una modificación se ha introducido en este modelo: la transmisión está actualmente provista con rótula central de reacción, no quedando, por

lo tanto, más que un punto de contacto del cardan bajo el carter, lo que reduce el entretenimiento a lo más mínimo. Este coche está provisto de frenos en las cuatro ruedas.

El 30 HP. es un chasis de gran lujo, en el que se han introducido todas aquellas mejoras susceptibles de convertirlo en el coche más confortable, merced a una serie de estudios hechos por *Delage*, que cuida de sus creaciones con arte sublime.

El motor de seis cilindros 95 X 140, excepcionalmente potente, es de una suavidad extrema y de una potencialidad enorme en palier, lo propio que en las más rudas cuestas.

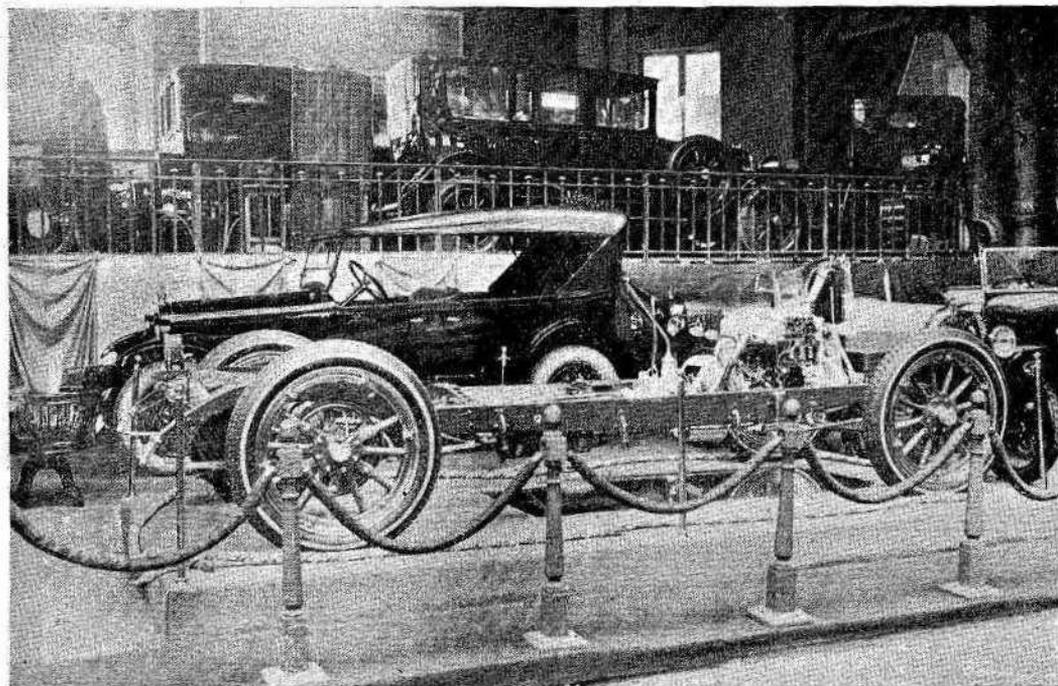
La comanda del frenaje sobre las cuatro ruedas se opera por servomotor a aceite, indispensable en razón a las grandes velocidades alcanzadas por este coche.

Orgulloso puede considerarse don Luís *Delage*, lo propio que sus dignos representantes en Barcelona, los señores Egui, del éxito alcanzado por esos coches en este Salón, ya que puede afirmarse, sin temor a errar, que todos los visitantes han desfilado por su stand, núm. 111.

Representante

A. M. Egui

Mallorca, 259 y 261 - Teléfono 2131-G



Dodge Que la marca *Dodge* iba a exponer en su stand algo digno de ser admirado por el público inteligente, era cosa que nadie ponía en duda, dada la recia fama que los talleres Dodge Brothers tienen adquirida en el mundo automovilista.

Por eso no sorprendió a los expertos hallar en los stands de esta casa los magníficos tipos especiales, verdaderas creaciones y que han causado profunda admiración en cuantos visitaron el Salón de París.

Tales tipos son un torpedo, un Roadster, un conducción interior tipo A y un coupé de cuatro asientos.

Todos estos tipos han sido creados con la intención de satisfacer a aquellos automovilistas que buscan un timbre de individualidad en la concepción, unido a un perfecto funcionamiento de todos los órganos del coche.

Las características de tales nuevos tipos, las fundamentales, son las mismas que las de los *Dodge* de serie.

Esto no obstante, se diferencian los «serie» en determinados detalles que denotan gran refinamiento en los constructores y en el equipo, que es, sencillamente, la última palabra del moderno automovilismo.

Uno de los modelos nuevos que más llaman la atención es el coupé especial de cuatro asientos.

Ver este coche es admirarlo, como ha dicho muy ciertamente un concienzudo cronista parisién.

La elegancia y simetría de su silueta y el buen gusto y elegancia de su interior, causan verdadera admiración aun en los profanos.

Quien emplee este coche quedará maravillado, muy especialmente, de la dulzura y suavidad de su rodar, al cual van unidos los cien bien ideados recursos de confort completo de que está dotado.

Los resortes nuevos y otras admirables combinaciones en el neumático, aseguran a los ocupantes un grado insuperable de protección contra las molestias de los baches del camino más duro.

También el tipo A especial, conducción interior, ha llamado la atención tan poderosa como justamente.

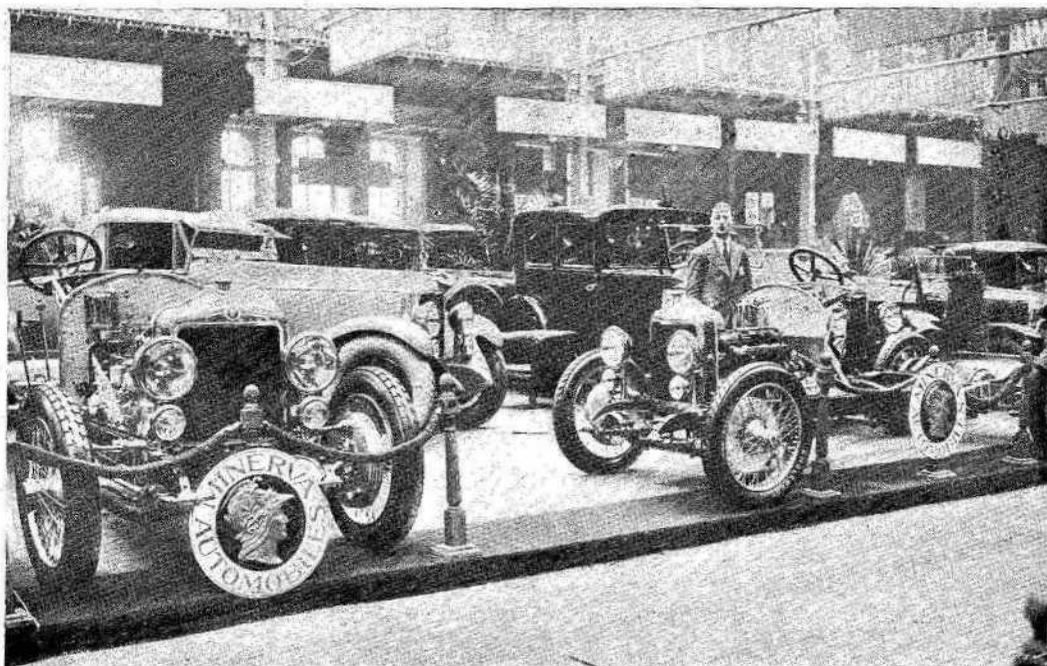
A más de una elegancia incuestionable, la disposición de los asientos, la longitud de la carrocería y la suavidad de la suspensión han hecho revolucionar realmente toda la concepción del confort automovilístico hasta ahora en boga.

En fin, un éxito de la marca *Dodge*.

Agencia

Dodge Brothers

Diputación, 35 - Teléfono 833-H



Minerva

Minerva ha querido este año, en el Salón de París, mostrar los modelos que sus fábricas tienen preparados para 1925 y que, con su galantería exquisita, se sirvieron enseñarnos y explicarnos nuestros excelentes amigos los señores don Eusebio Bertrand y don Alfonso Macaya.

Como era de prever, *Minerva* no ha variado, en esencia, las básicas características de sus modelos 1924.

¿Para qué realizar cambios en modelos que el público ha aceptado con entusiasmo y que los técnicos han declarado irrepugnables?

Así, pues, en sus grandes líneas, el chasis 1925 es el de 1924.

No obstante, en ciertos detalles, el modelo del año actual ha sido perfeccionado de acuerdo con los dictados de la experiencia y con los progresos mecánicos verificados por los constructores de *Minerva* después de serios ensayos y de estudios realizados a conciencia. En vista de la gran aceptación que la clientela ha mostrado hacia el tipo de frenos actuando sobre las cuatro ruedas en los modelos de 20 caballos, se adopta este sistema de frenaje para los chasis de 16 caballos, y este chasis, cuya potencia de motor ha sido aumentada, queda convertido en una verdadera máquina de gran turismo.

El programa de *Minerva*, pues, para

1925, puede resumirse en estas tres características:

Chassis de 16 caballos, cuatro cilindros.

Chassis de 20 caballos, seis cilindros.

Chassis de 30 caballos, seis cilindros.

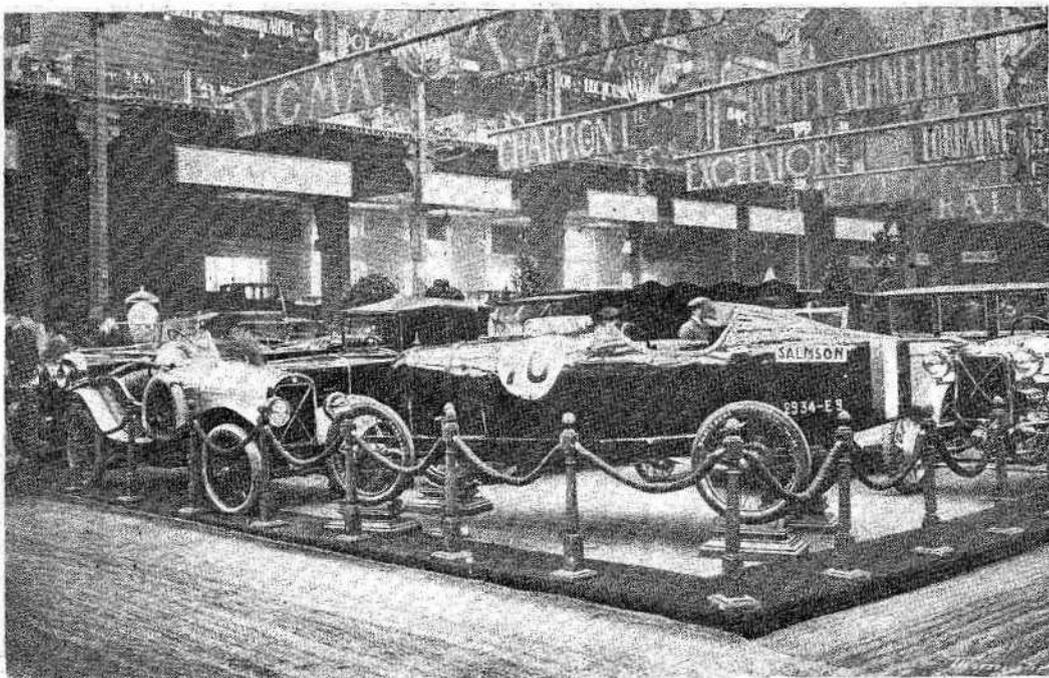
Como puede suponerse, en todos estos modelos de gran lujo y de perfecto acabado, *Minerva* pone sus famosísimos motores sin válvulas, tan perfectos, tan admirables, que han arrancado a un viejo crítico automovilista inglés la frase, célebre ya, de que los motores de la *Minerva* son semejantes al buen vino de Borgoña, que cuanto más viejo, mejor es.

En vista de la constante demanda de sus coches, *Minerva* se ha visto precisada, durante el año actual, a aumentar de un modo enorme la extensión de sus talleres todos, y en especial ha dedicado gran atención a los de carrocería, que acaban de ser terminados hace escasamente un par de meses. En dichos talleres se ha estudiado de una manera minuciosa la solución del gran problema de los coches de turismo: dotarlos de un confort esmeradísimo sin aumentar en gran escala su peso y sin disminuir, y antes al contrario, aumentar, su resistencia.

Representante

Automóvil Salón

Trafalgar, 52 - Teléfono 491-S P



Salmson El nombre de *Salmson* es ya popularísimo en todo el mundo por la serie infinita de victorias conseguidas brillantemente en 'autódromos y circuitos.

La *Salmson* tiene, pues, un público idólatra, un público admirativo, que desde el momento mismo en que penetra en el palacio se encamina directamente hacia el stand.

Seguimos el flujo y reflujo de la gente y pronto nos hallamos frente a los cochecitos fabricados en los grandes talleres de Billancourt y acogidos con verdadera simpatía por nuestro antiguo y excelente amigo señor Cusi.

Salmson ha presentado en este Salón toda una gama de cochecitos de 10 HP. y 7 HP.

El pequeño 7 HP. a cuatro plazas es extraordinariamente elegante de líneas y perfectamente acabada carrocería, lo propio que el tres plazas, conducción interior, y el cochecito gran sport.

Es digno, asimismo, de admiración el cochecito de carreras *Salmson* 7 HP., 1.100 c. c., que ha batido el record del mundo en Arpajon, del kilómetro y de la milla lanzados.

El 10 HP. es el modelo refinadamente terminado, acreditado en todos los mercados.

El nuevo motor es sobrio de líneas. Su

concepción mecánica ha causado enorme sensación. El chasis está provisto de frenos *Perrot* en las ruedas delanteras y cuatro velocidades, como todos los coches de esta misma cilindrada. La carrocería conducción interior del 10 HP. es realmente preciosa.

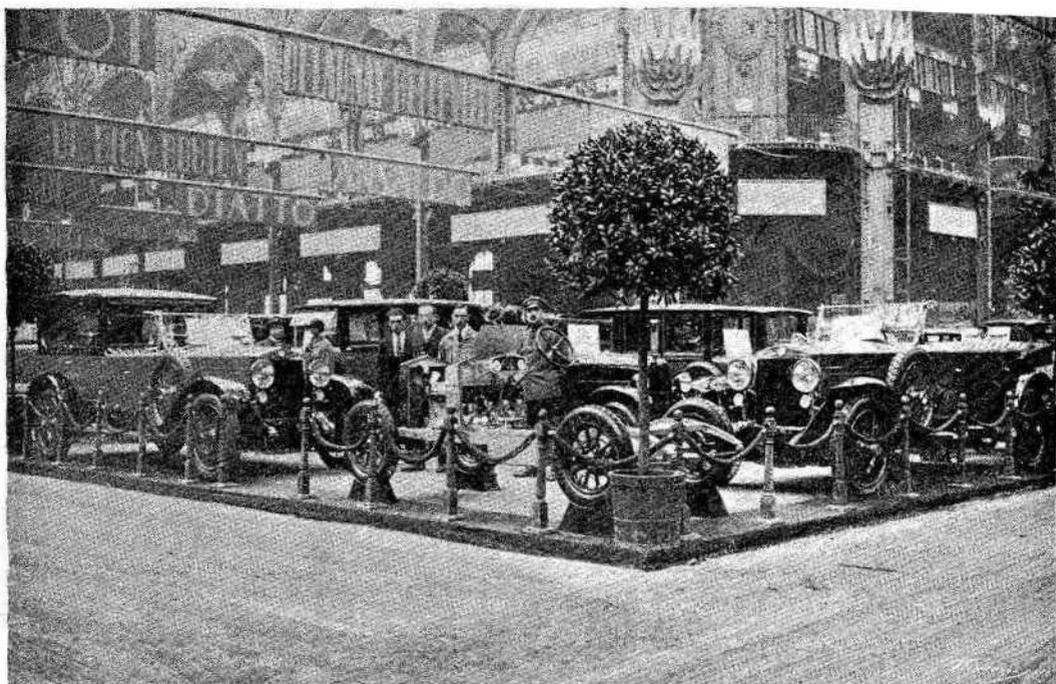
El amigo Cusi y los elementos de la *Salmson* que le acompañan no tienen que esforzarse mucho en acreditar la marca. En el stand todo el mundo comenta con elogio el triunfo colosal alcanzado por la *Salmson*, ganando en estos días, en el autódromo de Monthlery, el Gran Prix de France con una facilidad asombrosa, apreciada de visu por nosotros mismos. Y este triunfo es la calificación del conseguido recientemente en San Sebastián y en otras mil carreras, en las que no parece sino que la *Salmson* no tenga competidor que le haga cara.

La impresión que nos han causado los *Salmson*, tanto en el stand como en la pista de Linas, ha sido magnífica. Así se explica la serie de contratos firmados y de ventas realizadas, que son la mejor demostración del éxito alcanzado.

Representante

Unión Comercial Española, S. A.

Rambla Santa Mónica, 7, 1.º-Teléfono 5507 A



Fiat Al pretender penetrar en el stand de la *Fiat*, situado en la galería central, a dos pasos de la entrada del Salón, los señores Bosch y Martínez, de la Sociedad General de Automóviles, se amparan de nosotros y con su amabilidad característica nos muestran los espléndidos chasis y lujosas carrocerías que presenta la gran marca italiana en este Salón.

Nos detenemos a examinar el novísimo modelo 6 HP., que reúne todas las mayores perfecciones y que va a ser lanzado al mercado en condiciones tales, que habrá de darnos materia en su día para formular una descripción completa y lanzar pronósticos los más halagüeños acerca del nuevo modelo.

Cuando más entusiasmados estamos en la contemplación de aquel esplendísimo modelo, el flujo y reflujo de gentes que hablan todos los idiomas nos mueve de sitio, y siempre atentos a las explicaciones de nuestro querido don José Bosch, vamos observando el seis cilindros gran lujo, coupé limousine; el torpedo sport de cuatro plazas, el 10 HP. tipo 501, torpedo cuatro plazas y la magnífica conducción interior con motor de la misma fuerza. Este coche ofrece la particularidad de que los asientos de delante son móviles y pueden colocarse a gusto del conductor. Otra conducción interior verdaderamente maravillosa ofrece *Fiat* a sus infinitos ad-

miradores, sobre chasis 20 HP., modelo 510 (seis plazas).

La *Fiat*, fiel a su tradición, nos ofrece una serie de coches perfectísimamente acabados en la forma y manera que tiene acostumbrada a su clientela numerosísima; por lo que a la construcción de motores y chasis se refiere, la *Fiat* muestra constantemente sus progresos, rayanos en la perfección más absoluta; sus carrocerías son modelo acabado de comodidad y sus motores los que rinden el máximo de velocidad, con lo cual queda evidenciado que de los talleres de Torino brotan tipos de coches que aseguran una resistencia absoluta, una velocidad grande y una suspensión ideal, y el camino tan soberbiamente abierto en el mercado mundial habrá de ensancharse infinitamente a medida que vaya siendo conocida la obra magistral de los ingenieros de la *Fiat*, que laboran para que no se extinga jamás la luz que se filtra desde Torino por todos los mercados del mundo.

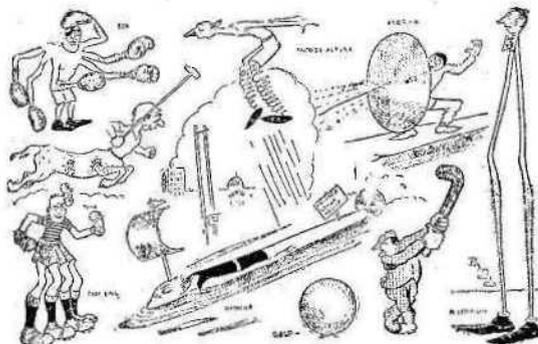
Con esta serie de modelos la próxima campaña constituirá el mayor de los éxitos para sus representantes en Cataluña.

Representantes

Sociedad General de Automóviles

Mallofca, 277 - Teléfono 285-G

EL DEPORTE EN SOLFA



LOS SPORTMENS DEL PORVENIR

En fuerza de entrenamiento.

(De Excelsior, Bilbao)

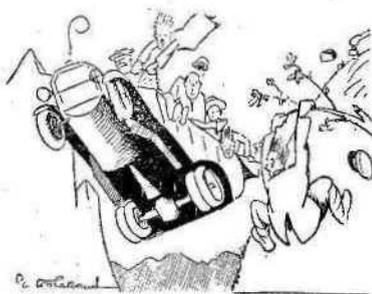


INFORMES

—Dígame, amigo: ¿Hay mucha caza por aquí?

—Ya lo creo. ¡En la esquina está la tienda de volatería!...

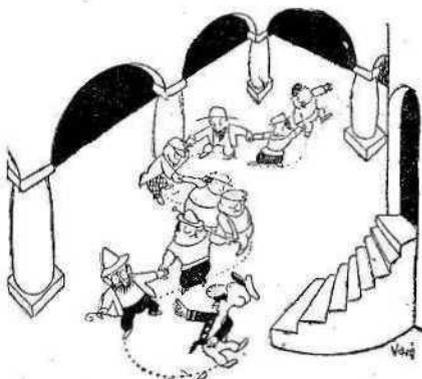
(De Mas, en *Le Merle Blanc*)



POCA SUERTE

— ¡Eh! . . . ¡Mi propina!...

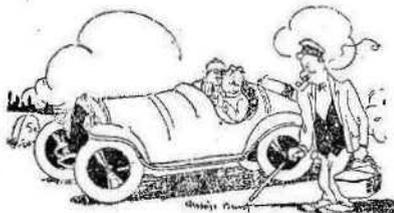
(De Callaud, en *Le Merte Blanc*)



TURISMO

— Señores: ¡Sigán al guía!...

(De Varé, en *L'Oeuvre*)



— ¿Quiere usted indicarnos el camino de Euxoux?

— No tienen más que seguirme. Precisamente allí voy.

(De Brunot, en *Excelsior*)

EL AUTOMÓVIL MISTERIOSO

Nuestro suscriptor D. Laureano Moreno (Bruch, 46, Barcelona), ha sido el único, entre más de cien, que acertó la marca de nuestro

AUTOMÓVIL MISTERIOSO

El coche es, en efecto, un

AUBURN

manufacturado en Indiana, U. S. A.

Es, pues, el Sr. Moreno el único vencedor de este concurso de STADIUM

Del Campeonato de Fútbol Catalán



Poco antes de finir el emocionantísimo partido Sabadell-Europa, Olivella pretende rematar un corner contra los sabadellenses

HABLAR de las sorpresas a estas alturas? Sería, sin duda, pecar de inocentes.

Comentemos, siquiera sea con la brevedad extrema que este reducido espacio nos permite.

Las cortas anotaciones de goals que se han marcado, a pesar de la diferencia «clásica» de categoría de los equipos contendientes, nos vienen a demostrar que han pasado a la historia los días en que un par de equipos monopolizaban las facultades de marcar y de defenderse con acierto.

Hemos llegado a la era de la nivelación de juego y el equipo que pretenda imponerse a los demás ha de cambiar de táctica.

Los entrenadores que se limiten a desarro-

llar las facultades del individuo y a buscar en el conjunto esa combinación rudimentaria de arrancadas de alas y centradas altas que han de ser rematadas por los interiores, ya pueden retirarse a sus casas.

Eso, según hemos visto, se lo saben de memoria los más humildes de nuestros equipos, tanto por lo que respecta a la forma de ataque como a la manera de anularlo.

Quien pretenda sobresalir, pues, ha de inaugurar la táctica moderna de ataque, ha de meterse de lleno en el futbolismo científico.

O esto, o pasar todos, grandes y chicos, a formar parte del montón del estancamiento.

E. G. C.



Una típica y valiente entrada de Cros



Pallejá despeja un corner bien tirado

Fotos Claret



EL AMO DEL MONTE.

(Narraciones de la selva virgen mexicana)

CUENTAN los indios mayas que habitan el norte de Quintana Roo, que existe un animal a quien conocen ellos por el Amo del Monte.

Y yo creía, como creará el lector al leer estas líneas, que tal animalejo ha de ser el jaguar astuto, o el puma fiero, o el cascabel mortífero, o, por lo menos, el valiente jabalí.

Por esa causa asombro el saber, como yo lo supe por boca de un anciano indígena del pueblo bravo de Kantonil, que el Amo del Monte es ni más ni menos que una bestia de más que mediano tamaño, con forma de venado de largas y ramosas astas.

Ese venado grande, de pelo negruzco, de mirada altiva y serena y de apostura gallarda, funge en la selva como rey de los venados.

Vive solitario y no le teme ni al hombre ni a las fieras que tanto abundan en aquella región virgen y fecunda.

Cuando el hombre, valido de la superioridad que le da el arma de fuego, se encuentra con el Amo del Monte, ha de librarse de herirlo, pues que herir al Amo del Monte es buscar la muerte más misteriosa y segura que jamás haya acabado con los días de un ser humano.

Y los buenos mayas os cuentan, cual si refirieran el Evangelio, cómo el atrevido que una vez insistió en matar a la bestia, al verla derribada y acercarse a ella para desollarla, halló entre la maleza, en vez del venado, a un ave espantosa, negra y enorme, entre pavo de monte y zopilote, que, precipitándose sobre el cazador, le azotó con un ala, de resultas de cuya herida, y también del susto consiguiente, murió el atrevido a los pocos días, entre dolores y gritos espantosos.

—Cuidese del Amo del Monte, «tata»— decíame el buen viejo maya—, y no se ría de lo que le cuento, que es ello tan cierto como que el retoño del bejuco mira siempre a la salida del sol...

A los pocos días de haberme sido narrada esta leyenda de la selva, marchaba yo, caballero en mi mulo favorito, el *Practicante*, hacia el campamento, de regreso de una jira por los «hatos» de los cortadores de palo de tinte.

Caía la tarde lentamente y la selva íbase poblando de sombras misteriosas y en el ambiente respirábase la paz augusta de la naturaleza santa.

La brecha por la que a grandes trancos iba avanzando mi caballería, era recta y angosta, semejando un túnel abierto en una montaña de entrañas de esmeralda.

Los enormes árboles formando bóveda tupida impedían ver el cielo, y el matorral y las lianas, entretrejiéndose a un lado y otro del camino, no permitían que la vista se extendiese más allá de unos cuatro o cinco metros.

Frente a mí, allá a lo lejos, divisábase una pálida claridad.

Es que allí el monte terminaba para dejar su imperio sobre la tierra a la sabana, dilatada y quieta, como un lago de tranquilas hierbas entre aquellas montañas de arboleda estupenda.

Al llegar a la orilla del monte y penetrar a la sabana, después de diez horas de cabalgar por el verde túnel, sentía uno que el pecho se le ensanchaba.

Los ojos, ávidos de volar, miraban felices al cielo y a la extensa llanura, con alborozo semejante al de los chicuelos que, saliendo de la escuela, lánzase a correr y a jugar por los campos y las eras.

A la vera del camino, al comenzar la sabana, alzábase, como esqueleto espantoso de algún megaterio colosal, la ruina de lo que fué un día vivienda de indígenas: cuatro recios horcones sosteniendo el varillaje de una gran choza fabricada con ramas y hojas de chite.

Allí había un aguaje, y para saciar la sed que me atormentaba, amarré a un horcón al *Practicante* y me interné en la maleza, diri-

giéndome a la poza llamada del Caimán.

Ya el sol habíase acostado perezosamente sobre la muelle cama que formaban, allá en el horizonte, las negruzcas copas de la arboleda.

Una amarillenta, una dorada luz crepuscular daba al paraje aspecto triste y dulce.

Y mi ánimo se estremecía en una indefinible sensación al imaginarme solo, absolutamente solo en medio de la naturaleza virgen, lejos, muy lejos de lugar habitado por el hombre, aislado por la distancia en un paraje bravío, sin más derechos que mi fuerza y sin más ley que mi voluntad.

Sentíame rey omnipotente...

Era libre, con una libertad no concebida por quienes sólo vivieron la vida de las agrupaciones civilizadas.

Sentíame grande, con esa grandeza infinita de un Dios que no tiene otro Dios con quien compararse.

Mi yo era lo único consciente en la selva.

Yo era yo.

Yo era el que era.

En torno mío la ciega naturaleza se alzaba inconsciente, fatal.

Y en medio de ella sólo un ser, yo, tenía conciencia de la vida y libertad de acción...

Altivo y orgulloso, sintiendo en mis caderas el peso del machete y el revólver y empuñando mi diestra el poderoso Winchester, iba llegando a la poza donde el agua, límpida y quieta, me invitaba a un goce bestial.

Ya iba a inclinarme para beber, cuando un ruido suave en la maleza me hizo incorporar rápidamente.

¿Quién osaba en la selva turbar la tranquilidad de mi espíritu todopoderoso?...

Quienquiera que fuese, jaguar o puma, reptil o ave, bien cara iba a pagar su osadía.

Caminé dos pasos, listo el rifle para cualquier encuentro.

Y al doblar el matorral, en un claro de la sabana, vi al venado, grande, negruzco, con ramazón artística en sus astas esbeltas.

No distaba veinte metros de mí el gallardo animal.

La sombra, que iba arrancando a tirones la luz de entre los chaparrales, tendía una tela de araña en la mira del rifle.

Apunté sereno, tranquilo, con la plena confianza en mí mismo y en mi arma, y una sorda detonación tendió sus ondas por los ámbitos infinitos de la llanura...

El venado resopló secamente...

Dió un salto, y se escondió tras unas matas...

—Está herido—dijeme.

Y avancé resuelto...

Agachéme para salvar unos espinos...

Salvé, rápido, un leve laberinto de arbustos y entré en otro claro de la sabana.

No tuvo que buscar mucho mi vista para verlo que perseguía.

Firme en mitad de la sabaneta, altivo y retador, el venado esperaba mi presencia.

En la penumbra, su actitud se hacía amenazante casi.

Las últimas tintas de oro del ocaso, reflejándose en sus negras, enormes y redondas pupilas, brillaban de una manera siniestra...

Me acordé de la leyenda del Amo del Monte...

Sentí asombro primero, y miedo después.

Aquella augusta, aquella inmensa soledad que me rodeaba y que minutos antes hizome sentir Dios, desdoblaba la cortina de sus misterios y me mostraba la pequeñez insignificante de mi ser ante la grandiosidad de la selva virgen envuelta en sombras...

Y el venado me miraba, me miraba fijamente con sus enormes y negras y redondas pupilas, en las cuales brillaba con rayo siniestro la última tinta de oro del crepúsculo...

Quise gritar...

¿Para qué, si en treinta leguas a la redonda no había otro ser humano?...

Y lentamente, ocultándome entre los matorrales como un criminal, mirando hacia atrás, agarrando convulsivamente el acero del rifle, me alejé de allí, del aguaje del Caimán, y montando de un salto sobre el *Practicante*, me alejé rápido por el estrecho sendero que cruzaba la inmensidad de la sabana...

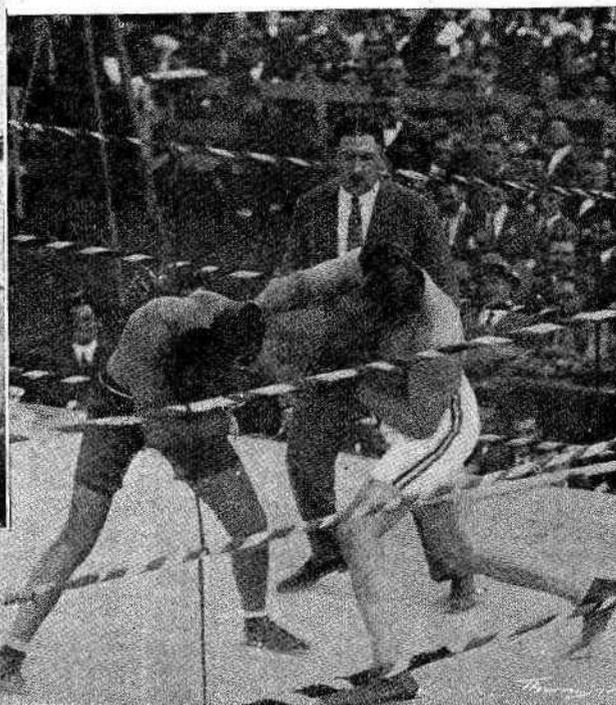
Y las estrellas fueron apareciendo en la amplia comba celeste, como ojos de un gigante prodigioso que, asomándose al balcón del infinito, mirase mi orgullosa pequeñez para mofarse de ella...

ENRIQUE GUARDIOLA



Y al doblar el matorral, en un claro de la sabana, vi al venado, grande, negruzco, con ramazón artística en sus astas esbeltas

Los grandes encuentros internacionales de boxeo



Dos interesantísimas fases del match Spalla-Van der Veer, celebrado recientemente en Milán, en disputa del Campeonato de Europa de pesos fuertes. — El Campeón italiano y europeo lleva calzón negro y el holandés blanco, con las cintas de colores nacionales Fotos Strazza

NUEVAMENTE el holandés Van der Veer se ha enfrentado al italiano Spalla para disputarle el campeonato de Europa, de gran peso, y otra vez el italiano ha conservado su título, después de un duro match, por puntos.

Paréce ser que la superioridad de Spalla no se ha mostrado muy manifiestamente y hasta se dice que el actual campeón de Europa no posee las facultades que se le reconocían antes de su jira por América.

Es interesante para nosotros conocer el estado del campeón europeo de gran peso, toda vez que parece cierto que nuestro Uzcudum va a enfrentarse con él en plazo no muy lejano.

No nos extrañaría que nuestro ex leñador saliese triunfante en tal encuentro, pues es innegable que el puño del vasco, esa formidable maza que hizo trizas al pobre campeón de la Gran Bretaña, va adquiriendo cada día

más soltura para pegar, en tanto que su recio brazo va adiestrándose rápidamente en el arte de la defensa.

Y si Uzcudum vence a Spalla, el interés que adquirirá el match Uzcudum-Dempsey revestirá caracteres sólo igualados por el encuentro del campeón mundial con el toro de las pampas argentinas, con Firpo, también vencedor del propio Spalla.

Digamos sinceramente que el encuentro habido en el velódromo Sempione, de Milán, entre el campeón de Europa y su challenger nos hace concebir grandes esperanzas para el interesante match Spalla-Uzcudum.

* * *

En Barcelona hemos presenciado otro encuentro de gran interés y de no escasa transcendencia.

Nos referimos al habido entre Piet Hobin y Ponce de León.

El famoso boxeador cubano, fuerte y peligrosísimo, hubo de sucumbir ante la ciencia indiscutiblemente superior y la resistencia también evidentemente más grande del campeón europeo.

Y es que a Piet Hobin es muy difícil que haya quien le venza.

Hobin, dentro de su categoría, es fantástico.

Y el secreto de su poder estriba en que normalmente, naturalmente, se encuentra de lleno dentro su peso, del welter, habiendo ya llegado como hombre a la plenitud del desarrollo y al completo despliegue de sus facultades físicas.

A Hobin le basta con someterse a un metódico y sano entrenamiento, no sólo para conservar sus facultades siempre despiertas, sino también para mantener su cuerpo dentro del peso de su categoría de boxeador.

Además, el belga tiene un menager discretísimo y listo.

A una serena e imperiosa mirada de este menager debió, tal vez, el triunfo sobre el campeón de Cuba la otra noche, cuando, alcanzado por un mandarríazo de Ponce, Hobin iba a cometer la imprudencia de levantarse a los



Piet Hobin, Campeón welter de Europa

Foto Claret

tres segundos, mal movido por un falso amor propio profesional, y su administrador le vedó tal locura, llevándolo al triunfo definitivo.

Esas dos circunstancias les han faltado a algunos de nuestros púgiles y por ello han sufrido derrotas que no debieran haber experimentado dada su alta clase de boxeadores.

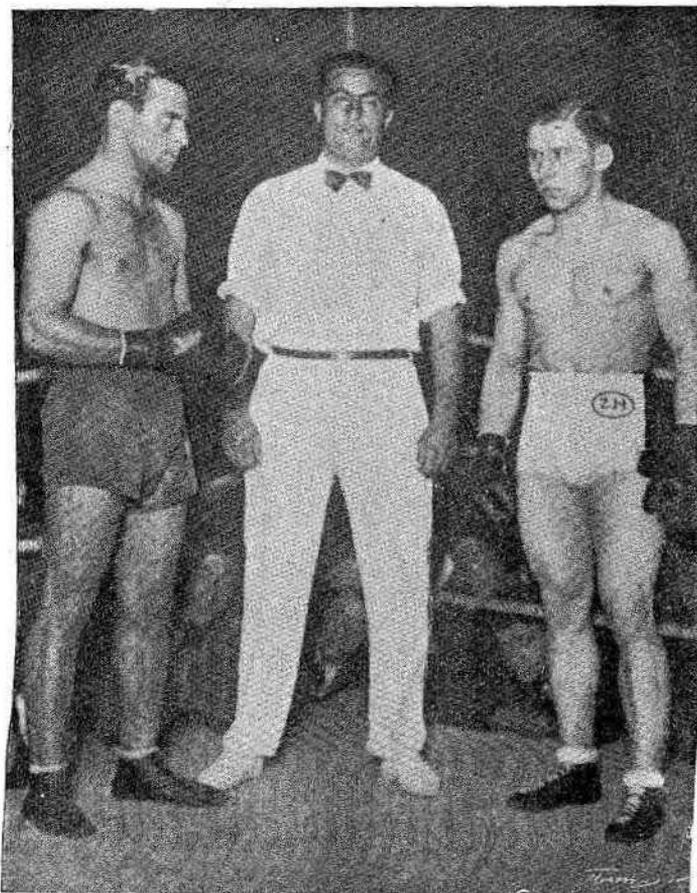
Pretender alcanzar fama dentro de una categoría transitoria es una locura que sólo lleva a castigos innecesarios y a pérdidas irreparables de energía física y de fortaleza moral.

Eso es algo elemental que no debieran olvidar nuestros boxeadores.

Claro está que dado nuestro carácter, amante de la improvisación y poco afecto a buscar el triunfo en fuerza de estudio, de constancia, de trabajo, es muy difícil que un púgil se limite a ir subiendo la cuesta de la fama y de las pesetas paso a paso, lentamente, de acuerdo perfecto con sus facultades y con sus posibilidades reales.

Por eso hemos visto a un Alís jugarse el porvenir tras un encuentro internacional que en ningún caso podía serle favorable, y estamos viendo a un Uzcudum hablar de enfrentarse con el campeón más campeón del mundo antes de cumplirse los dos años de pisar los rings.

K. K. O.



Ponce de León, Cásanovas y Piet Hobin, un minuto antes de iniciarse el gran encuentro



José Andrés y Antonio Martínez en la carrera

El deporte en Valencia

LA carrera Vuelta a Valencia, organizada por *El Mercantil Valenciano*, constituyó un gran éxito, alineándose cerca de doscientos corredores y resultando vencedor José Andrés, del Valencia, y segundo Antonio Martínez, del Castellón.

Otro gran acontecimiento deportivo en la ciudad del Turia fué la visita del F. C. Barcelona y los dos encuentros que allí celebró con el Valencia.

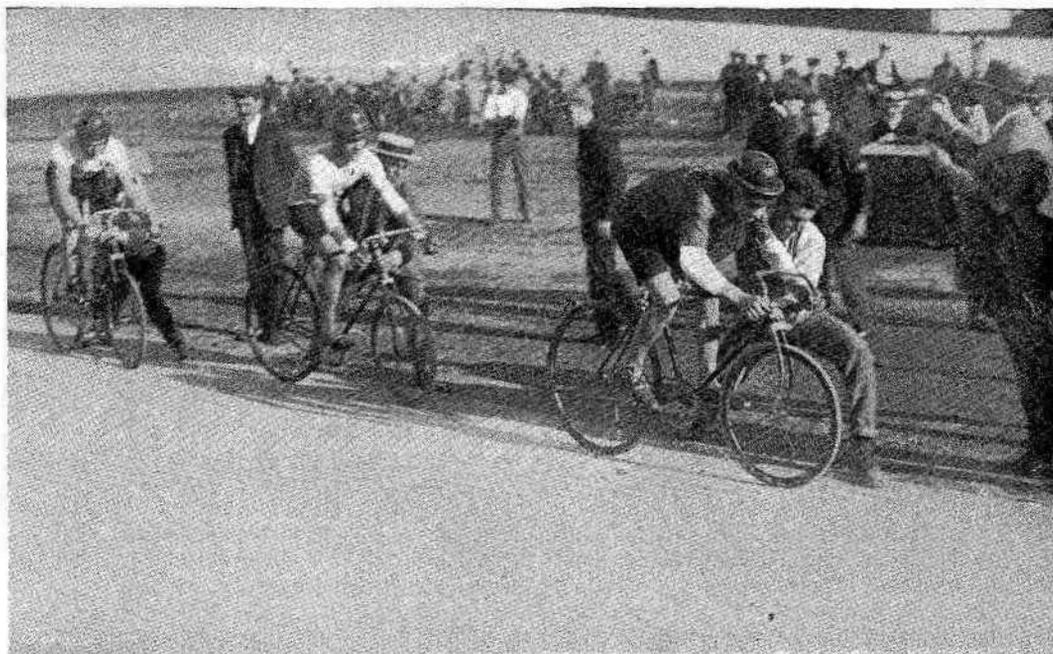
Los valencianos demostraron una vez más que, en su campo, son unos jugadores de gran peligro y que en el próximo campeonato de España son capaces de ocasionar sorpresas y disgustos muy serios.



Un chut de Cubells contra el marco del Barcelona

Fotos Vidal

El Campeonato Ciclista Español de Medio fondo vuelve de nuevo a Mallorca



De derecha a izquierda: Bover, Araguz y Llorens, en el momento de tomar la salida para la prueba final del Campeonato de Medio fondo

Foto Francasi

La clasificación

1.º Miguel Bover, de Palma, entrenado por Parets, ciclo *Peugeot*, moto *Montpeó*, 100 kilómetros en 1 h. 44 m. $\frac{2}{5}$.

2.º Juan B. Llorens, de Villarreal, entrenado por Rubio, a 9 vueltas.

3.º A. Araguz, entrenado por Burón, a 15 vueltas.

El historial del Campeonato

4-10-1908: O. Borrás, 2 h. 1 m. 48 s. $\frac{1}{5}$; Palma.

6- 9-1909: O. Borrás, 1 h. 43 m. 1 s. $\frac{2}{5}$; Barcelona.

7-10-1910: V. Blanco, 2 h. 20 m. 7 s.; Avilés.

15- 6-1913: J. Mayol, 1 h. 52 m. 7 s. $\frac{1}{5}$; Palma.

17-10-1914: S. Febrer, 1 h. 42 m. 2 s. $\frac{1}{5}$; Palma.

3-10-1915: S. Febrer, 1 h. 41 m. 20 s. $\frac{3}{5}$; Palma.

1-10-1916: S. Febrer, 1 h. 44 m. 17 s.; Palma.

30- 9-1917: M. Bover, 1 h. 43 m.; Palma.

29- 9-1918: S. Febrer, 1 h. 45 m. 59 s. $\frac{3}{5}$; Palma.

28- 9-1919: M. Bover, 1 h. 51 m. 23 s. $\frac{3}{5}$; Palma.

19- 9-1920: M. Bover, 1 h. 49 m. 24 s.

14- 9-1921: Anulado por la U. V. E.

19-11-1922: J. B. Llorens, 2 h. 29 m. 15 s.; Villarreal.

18-10-1923: M. Molina, 2 h. 21 m. 15 s.; Ciudad Lineal (Madrid).

5-10-1924: M. Bover, 1 h. 44 m. $\frac{2}{5}$; Sabadell.

Un detalle comparativo interesante

En 1915, Simón Febrer estableció el record en Palma, registrándose los tiempos siguientes:

10 km.: 10 m. 28 s. $\frac{2}{5}$.

20 km.: 19 m. 30 s. $\frac{2}{5}$.

30 km.: 29 m. 36 s. $\frac{1}{5}$.

40 km.: 39 m. 33 s. $\frac{2}{5}$.

50 km.: 50 m. 42 s. $\frac{4}{5}$.

60 km.: 1 h. 34 s. $\frac{2}{5}$.

70 km.: 1 h. 11 m. 2 s. $\frac{2}{5}$.

80 km.: 1 h. 21 m. 19 s. $\frac{3}{5}$.

90 km.: 1 h. 31 m. 23 s. $\frac{1}{5}$.

100 km.: 1 h. 41 m. 20 s. $\frac{1}{5}$.

Y en 1924 se han mejorado los 50 km., que es cuando se libró la batalla decisiva, como puede verse por el siguiente detalle:

10 km.: 9 m. 54 s. $\frac{3}{5}$.

20 km.: 19 m. 32 s.

30 km.: 29 m. 39 s.

40 km.: 39 m. 41 s.

50 km.: 49 m. 49 s.

60 km.: 1 h. 46 s. $\frac{2}{5}$.

70 km.: 1 h. 11 m. 18 s.

80 km.: 1 h. 22 m. 45 s.

90 km.: 1 h. 33 m. 15 s.

100 km.: 1 h. 44 m. $\frac{2}{5}$.

Y no cabe duda que puede fácilmente batirse el record en la magnífica pista de Sabadell,

aun con las motocicletas dispuestas en forma menos beneficiosa para el corredor que cuando Febrer estableció el record.

Una sorpresa

Cuando esperábamos — y racionalmente lo esperaban casi todos los aficionados — que Llorens lograra reunir los tres Campeonatos de España alcanzando el de medio fondo, he aquí que la fatalidad, por un lado, y una recuperación de forma en Bover, por otro, dieron al traste con los anhelos de Llorens y con el pronóstico popular. Cualquiera que hubiese visto a Bover en las últimas 24 horas de Badalona, débil de fuerzas y de moral, deficiente hasta el extremo de abandonar la carrera, y cualquiera que hubiese presenciado las eliminatorias del Campeonato de Sabadell, habría excluido a Bover por completo de entre sus favoritos al Campeonato. Bover, al lado de Llorens, era una verdadera inferioridad y la mayoría de los técnicos daban por muy difícil su triunfo; la forma del gran corredor villarrolero, adquirida tras dos años de campaña no interrumpida por España, Francia e Italia, no era fácil que Bover la adquiriese en seis días; sólo un milagro podía poner a Bover en el plano de equivalencia a Llorens.

Y el milagro se hizo. Bover, durante cinco días de verdadera penitencia deportiva, con esa extraordinaria voluntad que siempre puso en sus preparaciones, anhelando volver por su honor deportivo tantas veces mancillado por la fatalidad, en cinco días Bover recuperó una forma tal, que aun cuando dos averías en la máquina impidieron a Llorens defender su suerte, demostraron en Bover una recuperación de forma como jamás han tenido ocasión

de constatar los aficionados españoles. Llorens estuvo bajo los auspicios de la fatalidad y por ello Bover no tuvo tanta resistencia que vencer, pero es opinión general que las fuerzas entre él y Llorens, si no estaban niveladas, no andaban muy lejos de ello; por lo menos, la batalla por el Campeonato habría sido la más formidable de las que registra el historial.

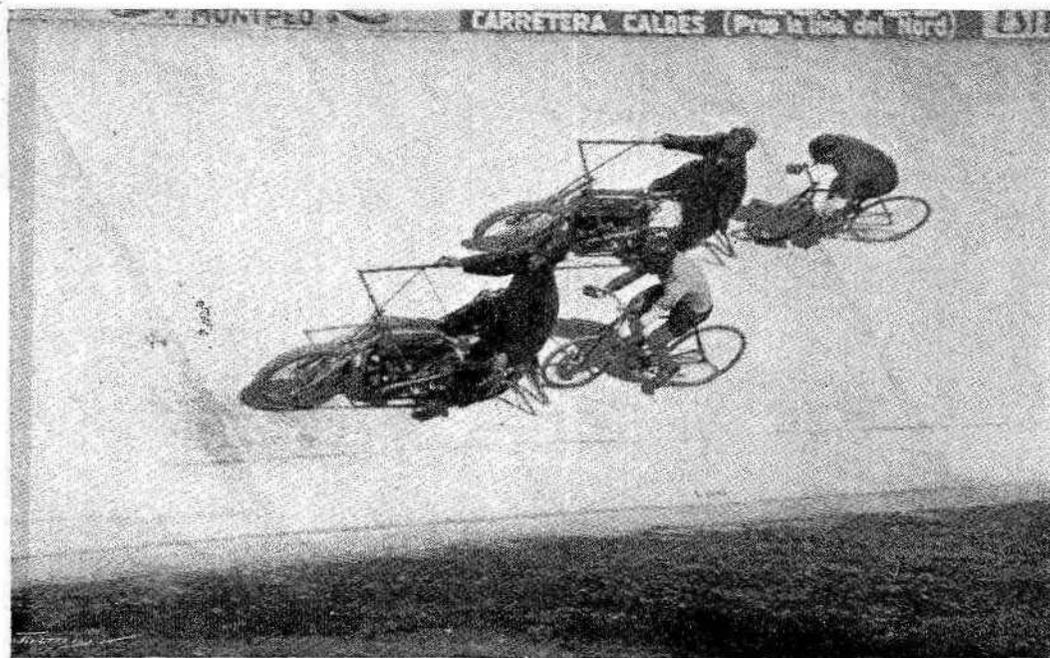
La nueva estrella sabadellense

Ya hemos comentado la forma de Bover y de Llorens, porque ambos constituían para la generalidad de los aficionados los dos favoritos; sin embargo, nosotros no dábamos como aventurado un triunfo del sabadellense Araguz ni lo creían menos sus paisanos. Buena prueba de que no andábamos errados ni unos ni otros es que Araguz llegó a marchar en segundo lugar durante buen número de vueltas y sólo tras una verdadera táctica de maestro pudo Llorens arrebatárselo. Araguz, además, marchó con unos ánimos extraordinarios e hizo alarde de su preparación completa.

Araguz constituye, en materia ciclista, un caso clínico de verdadera atención. Es más: Araguz y su entrenador Burón constituyen dos «casos». Se comprendería que uno y otro, habituados a las carreras, se hubiesen podido poner en forma para el Campeonato; lo que no se explica es que en un período de tiempo relativamente escaso corriesen con tanto acierto y arte al lado de dos colosos como Llorens y Bover.

En fin, el sólido ciclo *Peugeot* con que triunfó Bover y las motocicletas *Montpeó*, que con tanto éxito vienen actuando en el velódromo de Sabadell, contribuyeron al indicado éxito.

KANT



Bover — en lo alto —, entrenado por Parets, pasando a Araguz, entrenado por Burón

Foto Francasi

Gran Premio de Europa 3 agosto
de 1924

1.º absoluto

CAMPARI, sobre

Alfa - Romeo

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA : Lauria, 73

MADRID : Serrano, 20

Campeonato de España de medio fondo

VELÓDROMO DE SABADELL : 5 DE OCTUBRE

NUEVO TRIUNFO DE LA BICICLETA

Peugeot

*Bover, entrenado por Parets, gana brillantemente el
Campeonato, adjudicándose la Copa de S. M. el
Rey, sobre la invencible bicicleta*

Peugeot

Autociclos y Automóviles PEUGEOT : Consejo Ciento, 349 : Barcelona

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

Gran Premio de Velocidad

SAN SEBASTIÁN

Las Magnetos **BOSCH**

conquistan todos los puestos de esta gran carrera

1.º Seagrave, sobre Sunbeam

Magneto BOSCH

2.º Constantini, sobre Bugatti

Magneto BOSCH

3.º Morel, sobre Delage

Magneto BOSCH

4.º Divo, sobre Delage

Magneto BOSCH

5.º P. de Vizcaya, sobre Bugatti

Magneto BOSCH

6.º Chassagne, sobre Bugatti

Magneto BOSCH

De 14 coches salidos, 11 se equiparon con

Magneto BOSCH

Los 3 restantes no terminaron la prueba

Representantes exclusivos para España

F. XAUDARO Y CIA.

Barcelona: Mallorca, 281 - Madrid: Génova, 3

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA
Paz, 33
Salvador Giner, 23

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

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas 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
sobre

AMILCAR 1.100
c. c.

Agencia exclusiva para
Cataluña y Baleares:

J. Alvarez y C^a S/C
Provenza, 185: Barcelona

se clasifica **PRIMERO**
con coche rigurosamente de serie, ba-
tiendo 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 talleres una sección
dedicada exclusivamente a la construcción de toda
clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas
Patentes de invención e introducción

PIDANSE REFERENCIAS

AUTOMÓVILES

OCTO

Agencia general para España

Ullés y Compañía

TARRASA

TELÉFONO 6321

**TODOS LOS
AUTOMOVILES
A CREDITO**

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.^{IA}

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

Artículos para todos los Sports



TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers

FOOT-BALL: Balones Globe Improved

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^A MATEOS

PRECIO: TRES PESETAS

Automóviles Chenard & Walcker



**El coche francés de mayor renombre y que
en estos últimos años se ha im-
puesto por sus excelentes cua-
lidades de seguridad, de
confort y de marcha**

Para entrega inmediata

**coches 8-10 y 11 HP., con ca-
rrocerías torpedó y con-
ducción interior**

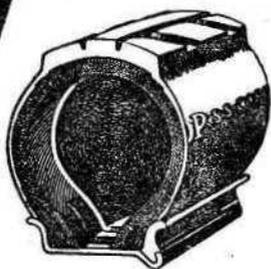
**Se admiten agentes para la reventa en las
principales poblaciones de Cataluña, en
condiciones ventajosísimas, para
el desarrollo de nuestro plan
de campaña para los mo-
delos de 1925**



Agencia general para Cataluña y Baleares

Garage Segarra

Plaza de Tefuán, núm. 20 : 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 $\left\{ \begin{array}{l} 30 \times 3\frac{1}{2} \text{ CON TALÓN} \\ 32 \times 4\frac{1}{2} \text{ SIN TALÓN} \end{array} \right.$

SOCIEDAD ESPAÑOLA **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 detenta actualmente los

Records de Velocidad de 300, 400 y 500 kilómetros

LA HISPANO-SUIZA

FÁBRICA ESPAÑOLA DE
AUTOMÓVILES Y MO-
TORES DE AVIACIÓN

CARRETERA DE RIBAS, 279
TELÉFONO 8580

BARCELONA



**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"