

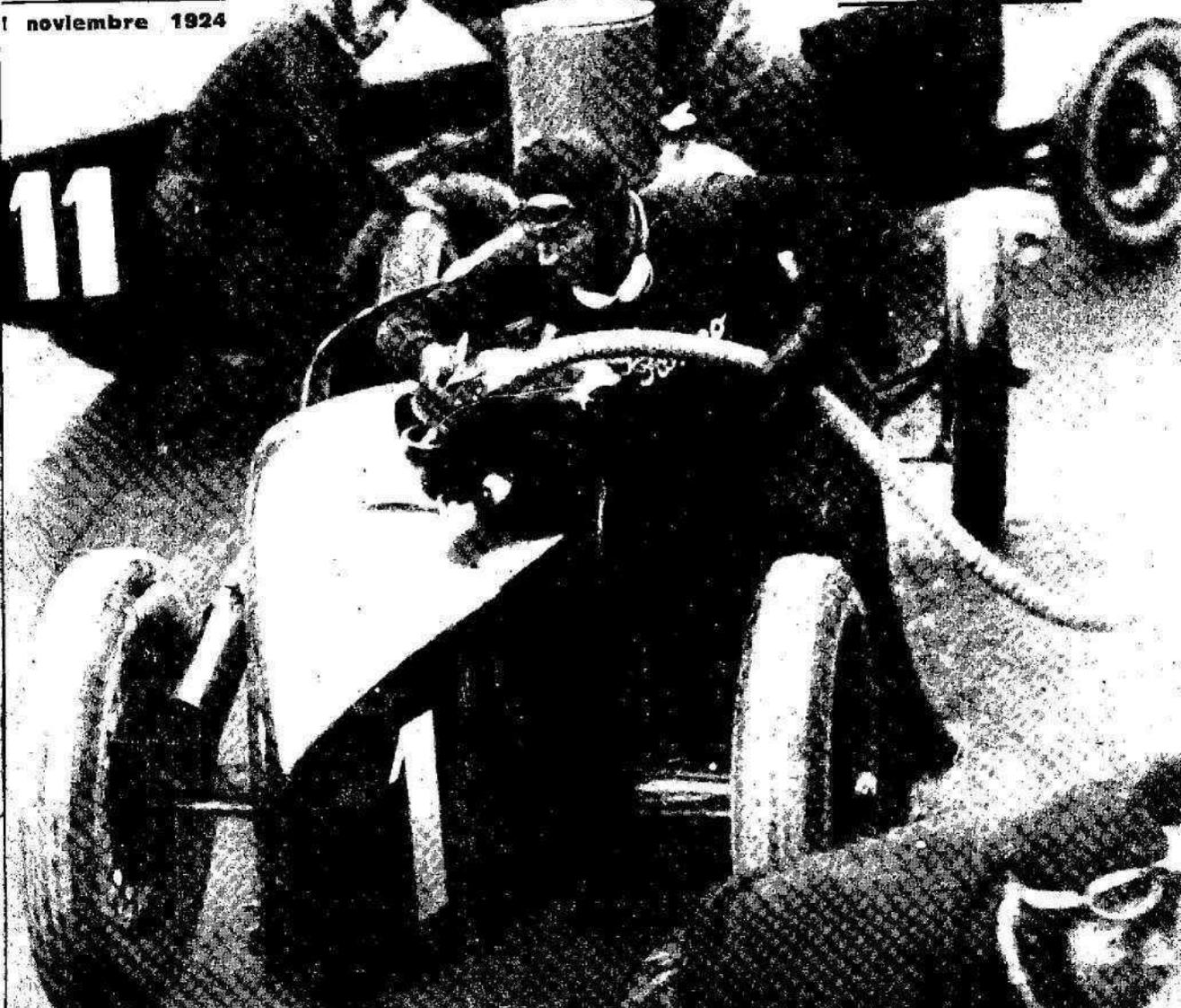
Stadium

Revista Ilustrada

Año XIV - Núm. 426

1 noviembre 1924

75 céntimos



El más rápido conductor de coches en el mundo
GRAN PREMIO DE ITALIA
ALFA-ROMEO (Pneus Pirelli)
a una velocidad media de 140 km/h.
Los cuatro primeros clasificados en el Gran Premio de Italia
ALFA-ROMEO (Pneus Pirelli)

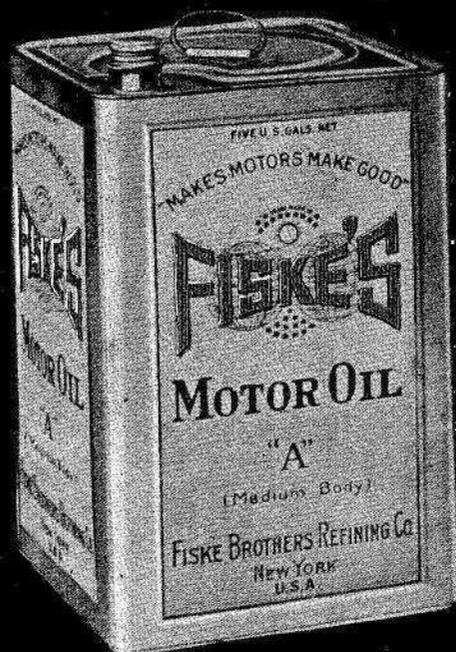
CICLOS - ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Telefono 1445

SANROMÁ



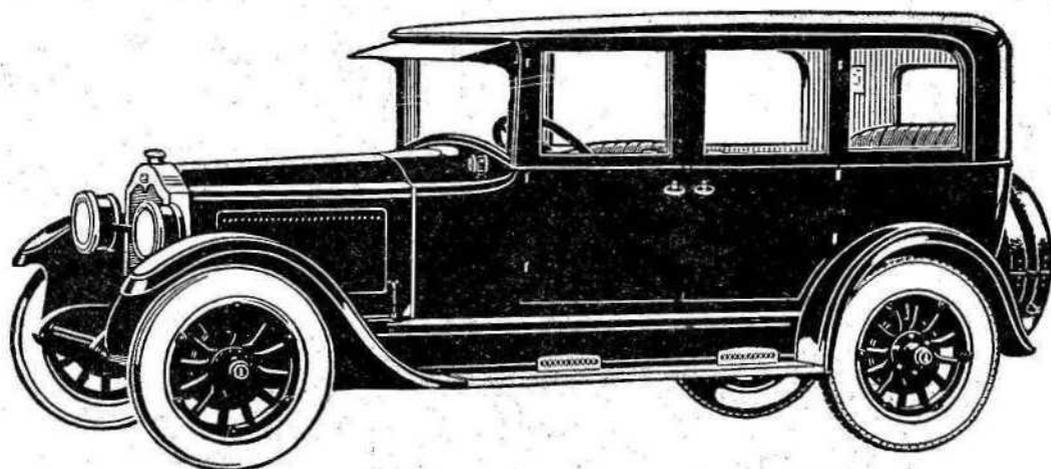
FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

MACAYA & Co, S. L.

Via Layetana, 21
Telefono A-2590

BARCELONA



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 Ligeros comprenden un torpedo, un sedán de 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 freno en las cuatro ruedas, patente Buick, y se distinguen por sus hermosas carrocerías Fisher, de 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 esencial de los 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.

En el campo del automovilismo no existe coche alguno que en valor intrínseco pueda compararse con los modelos *Buick* de 1925. Aquellos que procuran siempre derivar el máximo provecho y servicio de la inversión de su dinero, están adquiriendo, en número sin precedente, 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 Seis.

Gran Premio de Francia de Motocicletas

AUTÓDROMO DE LINAS - MONTLHERY

1.º Richard 2.º Peau

ambos equipando Motocicletas

Peugeot

*batiendo Richard el Record del Mundo a un promedio, en los 200
kilómetros, de 142,688 km. a la hora*

Autociclos y Automóviles PEUGEOT: Consejo Ciento, 349: Barcelona

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

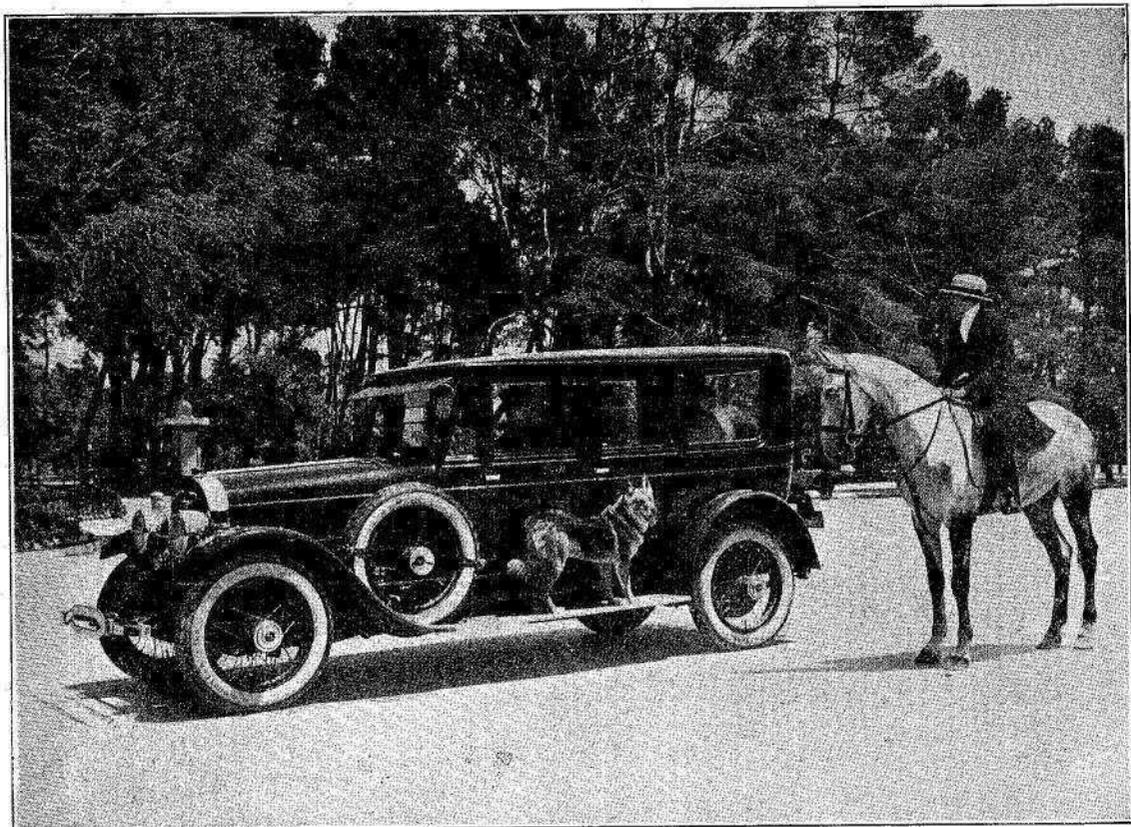
FIAT

El coche más veloz del mundo, tiene establecido el RECORD MUNDIAL oficial, a 234,986 kilómetros por hora

Torpedo especial sport 1.500 c. c.

con válvulas del motor laterales y escaso número de revoluciones p. m., obtiene en la práctica el coche Sport de mayor duración y resistencia, al mismo tiempo que permite alcanzar una velocidad de 108 kilómetros por hora

**Sociedad General de Automóviles
Mallorca, núm. 277 : Barcelona**



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



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

PAISAJES ESPAÑOLES

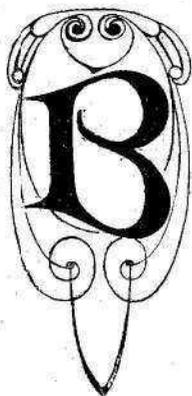


El Calvario de Onteniente

FOMENTO DEL TURISMO

EL CIRCUITO NACIONAL

«Encuentro muy plausible la idea de dotar a España de un Circuito Nacional de Turismo, y por mi parte prestaré al asunto la atención que merece.»
(Extracto de una carta dirigida a nuestro director por el Excmo. señor don Pedro Vives, subsecretario del Ministerio de Fomento.)



ELLO país debe ser el nuestro, papá!..., y al estampar estas palabras remedamos las que se servían de iniciación a una comedia que se representaba en España en la época ochocentista.

Bello país, sin carreteras, sin hospedajes, sin sistemas de limpieza y de higiene, ni tampoco de fácil y económica locomoción, sin gasolina barata ni autococheras adecuadas... y sin Prensa apenas—pese a los optimismos del eterno joven y excelente padre del director de *Deportes*, el fiel amigo Caballé—que abogue a favor de las grandes causas beneficiosas exclusivamente para la Patria.

Con algo, empero, contamos: con... pueblos pordioseros.

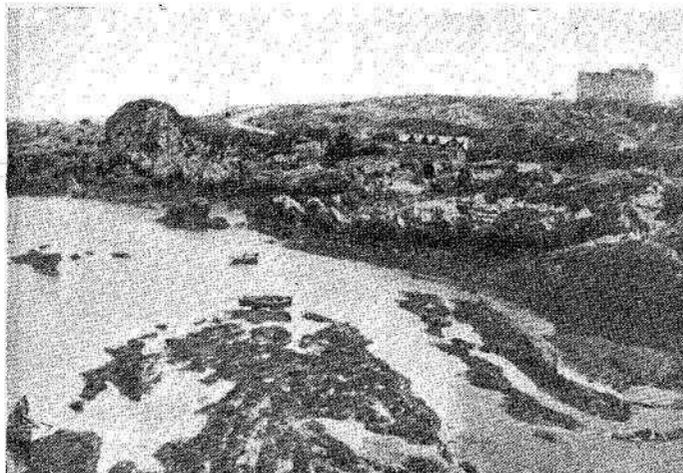
Sin carreteras..., porque es una verdadera vergüenza que muy adelantado ya el siglo XX, al que se denominará ciertamente el siglo de la LOCOMOCIÓN, estemos abogando, unos cuantos ilusos, por el establecimiento de un circuito nacional, de una red perfecta o semiperfecta de carreteras que enlacen Barcelona con Sevilla, Sevilla con Madrid, Madrid con Santander, Bilbao, San Sebastián, y San Sebastián con Jaca, Huesca, Lérida, Barcelona.

Red es esa en parte buena, en gran parte regular, tal vez peor que regular, mala.

Sin hospedajes..., porque los generosos esfuerzos de hoteleros y fondistas se estrellan por falta de número de turistas, debido en parte a los pésimos sistemas de locomoción, malas carreteras, trenes lentos, vagones sucios, y para postré, ahuyentado el juego—con aplauso de todo el mundo—de los grandes casinos, huérfana la beneficencia pública de los recursos que el juego facilitaba, sobre el pobre viajero y sobre el turista ha ido a recaer un nuevo impuesto, que reprobamos, porque ése será un motivo más, por insignificante que sea, para alejarlo por más tiempo de nosotros.

Sin sistemas de limpieza..., por lo regular por falta de agua, por culpa de los Ayuntamientos, que dedicados a la politiquería de la intriga, jamás se preocuparon de la resolución de problemas de tanta importancia como la del abastecimiento de aguas en grandes proporciones para la limpieza de la población y el aseo de todos sus habitantes. Barcelona cuenta a estas fechas con cuatro o cinco casas de baños, que *viven!* agobiadas de impuestos, a punto de morir todas por no poderlos resistir ni aguantar.

Sin medios de locomoción..., por haberse originado una guerra cruenta contra el automóvil. Es un odio mortal que se le tiene al automóvil y que manifiestan poseer nuestras autoridades, que pretenden acabar con el automovilista a fuerza de multas por excesos de velocidad, por escapes de gas, por uso indebido de placas, por circulación por lugares (públicos) inadecuados, por abandono momentáneo del coche, por uso *imperfecto* de bocina, y además de la multa, elevada al cubo, cuando el multado replica o inquiera del porqué de la multa, el bochorno de ver puesto el apellido del castigado en los papeles públicos, a veces sin especificar el DELITO.



Detalle de la península Magdalena, en Santander

Sin medios de comunicación..., por haber suprimido, en una capital como la nuestra, todo expansión, todo progreso, el libramiento de patentes de automóviles de pequeña y de gran cilindrada, so protexto de que hay demasiados coches pa-

rados, y no prohibiendo, en cambio, las licencias de venta de coches, ni de fábricas y talleres de automóviles. Esto es, legislando siempre sistema empujando.

Sin gasolina barata, por aquello de que aquí ya es ley que se graven con derechos grandes los productos que no puedan elaborarse, criarse o encontrarse en el país y abaratando aquellos que, fabricándose aquí, se malogra la fabricación por competencia ruinosa de productos procedentes del extranjero, que los introducen con poco recargo.

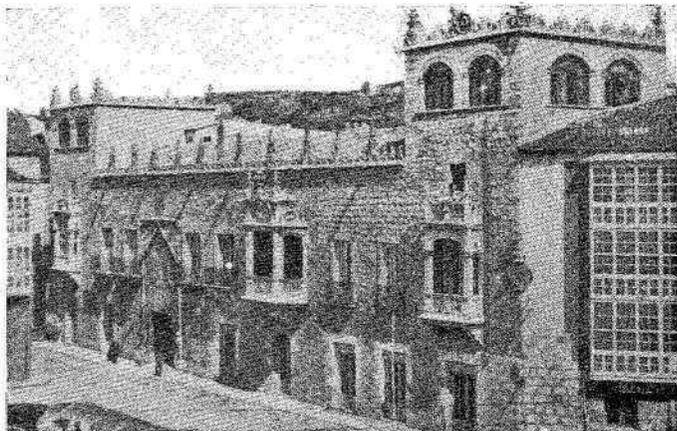
Sin autococheras adecuadas, porque sobre ellas pesan gravámenes exorbitantes, ya que todo lo que respira... paga en este país gabelas tales que imposibilitan su existencia: contribución sobre el terreno, sobre el edificio, sobre el anuncio, sobre el taller, sobre la venta de accesorios, sobre la venta de grasas y esencias; salarios crecidos; retiros de obreros; seguros de incendios, responsabilidad civil, etc., etc.

Sin Prensa que abogue con verdadero entusiasmo a favor de una obra tan ESPAÑOLA como el Circuito Nacional, que una vez realizado sembraría de piedras preciosas el camino; sin Prensa que responda—salvo excepciones, honrosísimas, de amigos verdaderos míos, que han acogido mi torpe idea de crear la Liga de Prensa Española a favor del Circuito Nacional—a la excitación que yo hacía en el último número de STADIUM, impulsado por mi patriotismo, a pesar de que llevaba en mi alma luto aún ante el desencanto que sufrí cuando intenté crear la Asociación Nacional de Periodistas Deportivos.

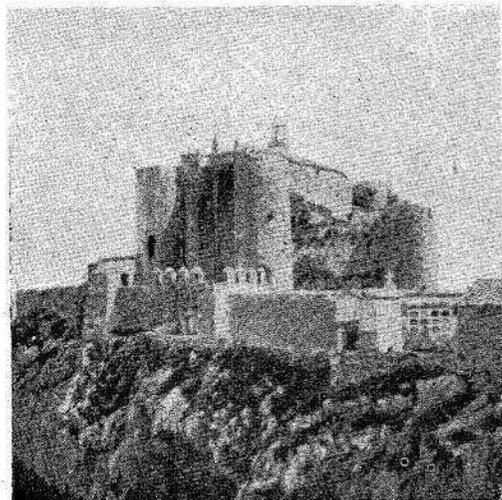
Debe ser preferible para el compañero periodista deportivo, antes que el Circuito Nacional, saber por qué no juega Alcántara en el Barcelona.

En cambio, contamos con pueblos pordioseros—como los ha denominado mi amigo don Pablo Nicolau, el inteligente secretario del R. A. C. de Cataluña—, con pueblos que no sabiendo lo que son los ejércitos turistas, al que en plan de turista se aventura por sus calles le planta un gravamen..., seguramente para que no vuelva...

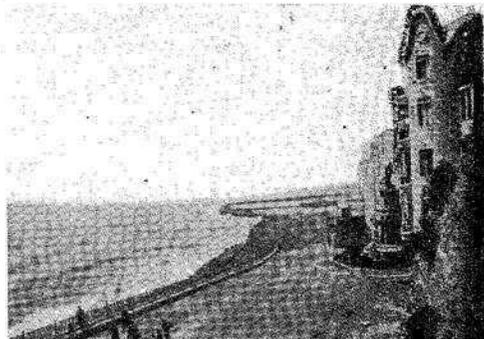
Y de este modo vivían felices el cura de Alcañices, que a la nariz llamaba narices, y el de Alcañiz, que llamaba a las narices sencillamente nariz; pero yo, terco en mis propósitos, persistiré aquí y allí donde pueda, abogando sin cesar a favor del Circuito Nacional de Turismo.



La famosa Casa del Cordón, en Burgos



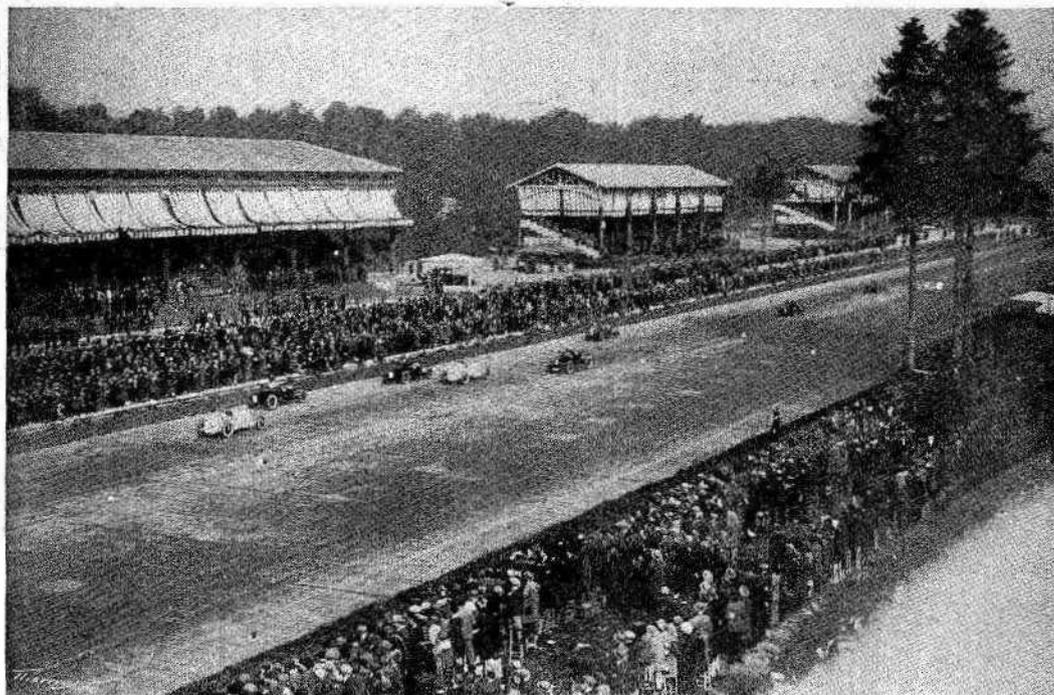
Amas ferens



El famoso castillo y el faro de Castro-Urdiales. El balcón del Mediterráneo, en Tarragona

EL GRAN PREMIO DE ITALIA

Triunfan en la carrera de fin de temporada, ALFA-ROMEO, PIRELLI y BOSCH, confirmando su victoria del Gran Premio de Europa



Los coches emprendiendo la carrera

Foto Strazza

La carrera.—Después del aplazamiento motivado por los forfaits de *Fiat* y de *Mercedes*, la dirección del autódromo-pista de Monza, junto con el Automóvil Club italiano, pudieron celebrar con éxito, el 19 del pasado mes, su clásica carrera anual de velocidad. Reuniéronse en la meta de salida cuatro *Mercedes*, dos *Schmid*, cuatro *Alfa Romeo* y dos *Chiribiri*, todos respondiendo a la fórmula dos litros, a excepción de los *Chiribiri*, que eran de 1.500 c. c., a pesar de que la reglamentación de la carrera era de dos litros, sin categorías ni clasificaciones especiales; de manera que la joven marca torinesa ya salía completamente handicapada. En grupo dióse la salida, pilotando los coches los corredores siguientes:

Mercedes (Werner).
Alfa Romeo (Ascari).
Schmid (Goux).
Chiribiri (Marconcini).
Alfa Romeo (Campari).
Mercedes (Neubaner).
Schmid (Foresti).
Chiribiri (Cirio).
Alfa Romeo (Wagner).
Mercedes (Masetti).
Alfa Romeo (Minoia).
Mercedes (Zborowsky).

Ascari se puso en cabeza al principio, seguido de Masetti, Campari, Wagner y Minoia, por el orden citado.

En la tercera vuelta Ascari continuaba siendo primero. Su velocidad media era de 166,821 kilómetros.

Continúa siempre en cabeza el gran corredor italiano.

Al cuarto de carrera (200 kilómetros) eran primeros:

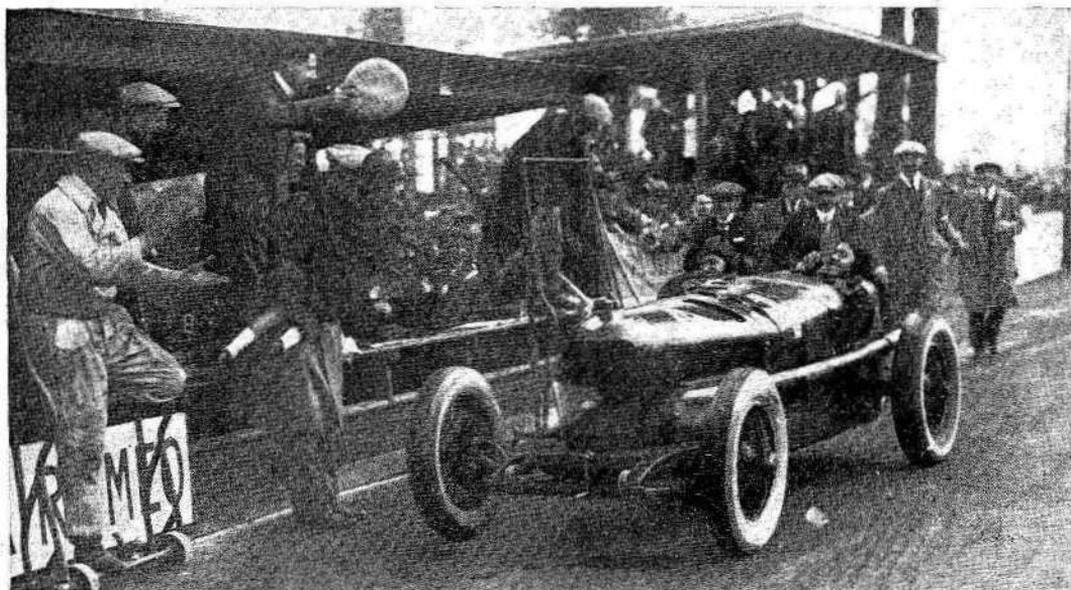
1. Ascari (*Alfa Romeo*). 1 h. 13 m. 53 s.
2. Campari, 1 h. 15 m. 53 s.
3. Wagner, 1 h. 16 m. 58 s.
4. Minoia, 1 h. 17 m. 2 s.
5. Masetti, 1 h. 17 m. 9 s.

A los 400 kilómetros Minoia ocupaba el segundo lugar y Wagner el tercero, pasando Campari a cuarto. Masetti, el más veloz de los *Mercedes*, continuaba quinto. Marconcini había ya abandonado.

Por accidente en un viraje vuelca Zborowsky, muriendo a consecuencia de las heridas sufridas.

Campari, indispuerto, fué substituído por Preteri y una vez repuesto volvió a ocupar su sitio.

Como consecuencia del accidente de Zborowsky el equipo *Mercedes* se retiró de la



Ascari, terminando la carrera, es recibido con grandes ovaciones

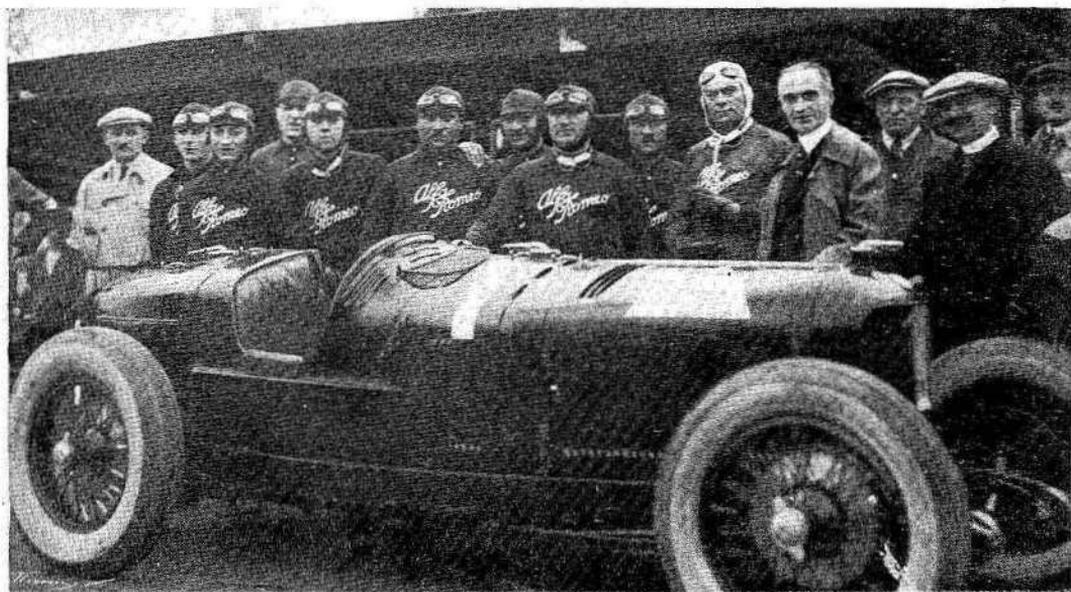
prueba, quedando solamente los *Alfa Romeo* y los *Schmid*, pues Ciro también abandonó la lucha.

No teniendo competidores, los *Alfa* continuaron su marcha triunfal, pisando la meta por el siguiente orden:

- 1.º Antonio Ascari, que cubrió los 800 kilómetros en 5 h. 2 m. 5 s., o sea a una media de 158,896 kilómetros.
- 2.º Wagner, 5 h. 18 m. 5 s.
- 3.º Campari, 5 h. 21 m. 59 s.
- 4.º Minoia, 5 h. 22 m. 43 s.

Y más retrasados los del equipo *Schmid*, del que iba primero el viejo Goux.

Las marcas. -*Alfa Romeo* con su magnífico coche dos litros, ha confirmado una vez más su característica de coche más rápido del mundo, ya que además de su bello record del circuito de Cremona, consigue en esta prueba el de promedio de carrera de larga distancia, puesto que batió en el Gran Premio de Italia, con sus 158,896 kilómetros, el que detentaba Boyer, conseguido en el último Gran Premio de Indianápolis, en mayo pasado, con 158,063



El equipo de la Alfa-Romeo, acompañado de los señores Romeo y Crespi, momentos antes de tomar parte en la carrera para todos ellos triunfal

Fotos Strazza

kilómetros. Al propio tiempo ha demostrado hasta la evidencia que su brillante victoria de Lyon no era debida a la suerte, sino a la magnífica calidad de su insuperada producción.

Ello queda patentemente demostrado, ya que la *Alfa-Romeo* copó los primeros puestos, los cuatro primeros puestos de la clasificación, realizando las velocidades las mejores, avanzando y aventajando a todos sus competidores, evidenciándose la supremacía de estos maravillosos coches, la resistencia de los mismos en prueba tan dura y la pericia de sus conductores, los cuales conducen a una franca, neta y noble victoria a todos los coches que componían el fortísimo equipo italiano.

El *Alfa-Romeo*, marca de todo primer orden, se ha coronado de gloria, ha renovado sus triunfos y ha conquistado laureles muy difíciles de ser arrebatados.

Pirelli equipó durante los ensayos todos los coches italianos y franceses. Los alemanes probaron diversos tipos, pero el día de la carrera adoptaron esta marca por haber comparado resultados y recordar la bella actuación dada en el coche de Masetti en San Sebastián por los cuerdos *Pirelli*, que como sabe todo el mundo, construyen en nuestro país las manufacturas de Manresa. Con tal decisión se ha dado por primera vez el caso en Europa, desde la guerra, que en una gran prueba de velocidad todos los concurrentes adoptasen la misma goma: tal es la confianza que merecen las producciones *Pirelli*.

Bosch. Difícil es hacer un elogio de esta marca. *Bosch*, hoy como siempre — ya que otra cosa no es posible —, equipa a vencedores y vencidos, pues rara es la marca que al estudiar un racer de carreras no cuenta con la cooperación de la mejor productora de magnetos.

Mercedes. Indiscutiblemente estuvo en desgracia la marca alemana, ya que su actuación venciendo en la última Targa Florio y llevando la cabeza en las primeras vueltas del circuito de Lasarte hasta el accidente que paralizó al Conde de Masetti, hacían esperar una marcha más rápida de sus dos litros modernos en el autódromo milanés.

Schmid. De esta marca puede decirse lo que Goux manifestaba en San Sebastián la víspera de la carrera: «Nosotros no pretendemos ganar: estamos solamente ensayando un nuevo motor sin válvulas y el mejor ensayo es la lucha; por esto corremos en cuantas manifestaciones se presentan para motores de cilindrada de dos litros.

Comentarios.—Cinco carreras de categoría se han celebrado este año, quedando vencedores de ellas, americanos, alemanes, ingleses e italianos. Si dichas carreras las considerásemos pruebas de una final, resultaría que en primer lugar se clasificaría Italia por haber vencido su *Alfa Romeo* a los americanos de Indianápolis, batiéndoles el record de velocidad en un autódromo más lento que el americano, a los franceses e ingleses en Lyon, y a los alemanes en Monza, después de haber ganado éstos la Targa Florio. Y en segundo lugar los ingleses con su representante *Sunbeam*, por triunfar en San Sebastián de los alemanes, vencedores de dicha Targa y de los franceses, sus triunfadores de Lyon. Este sería el balance, si anualmente de las carreras de la cilindrada máxima se hiciese una clasificación.

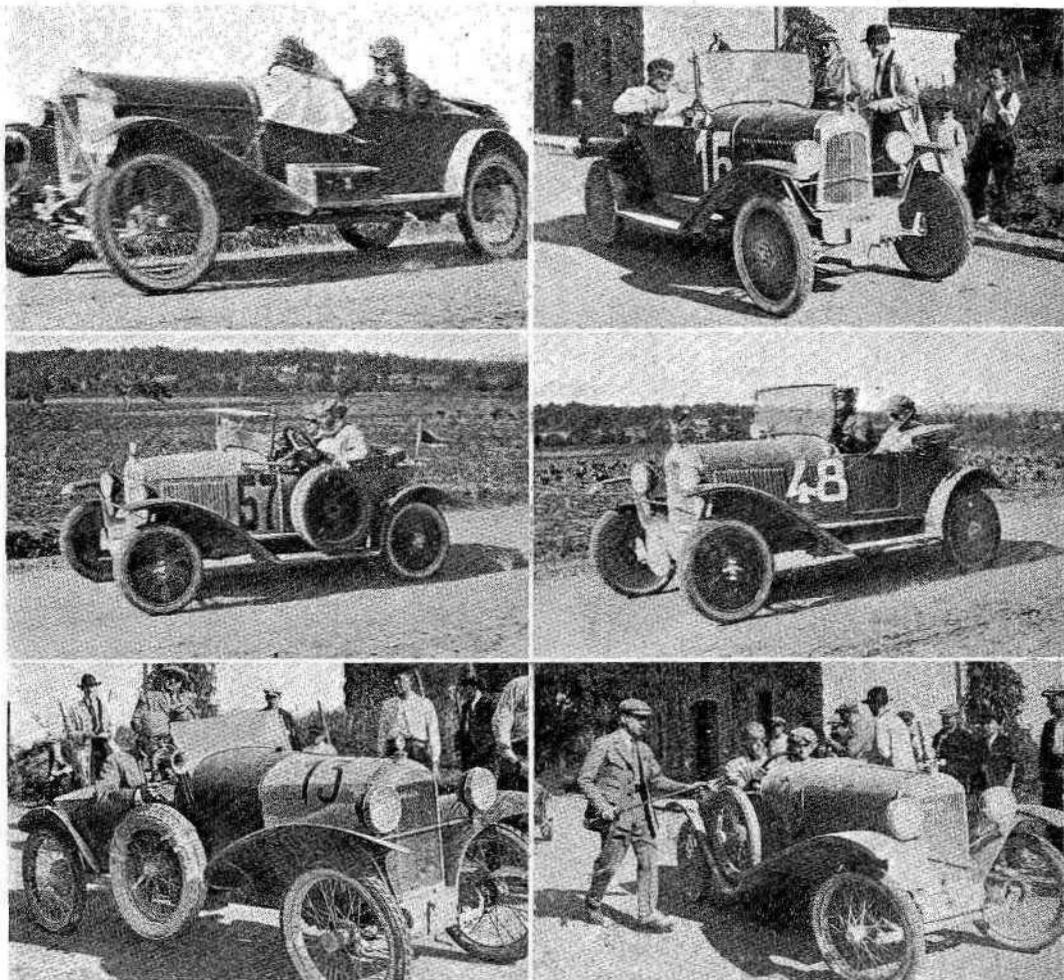
Con tal situación terminamos; 1924 espereemos lo que nos reservará 1925, máxime en este momento en que se habla de cambio de reglamentaciones.



Aspecto de una parte del público presenciando la carrera desde el techo de los autos

Foto Strazza.

Prueba de Regularidad del R. M. C. C.



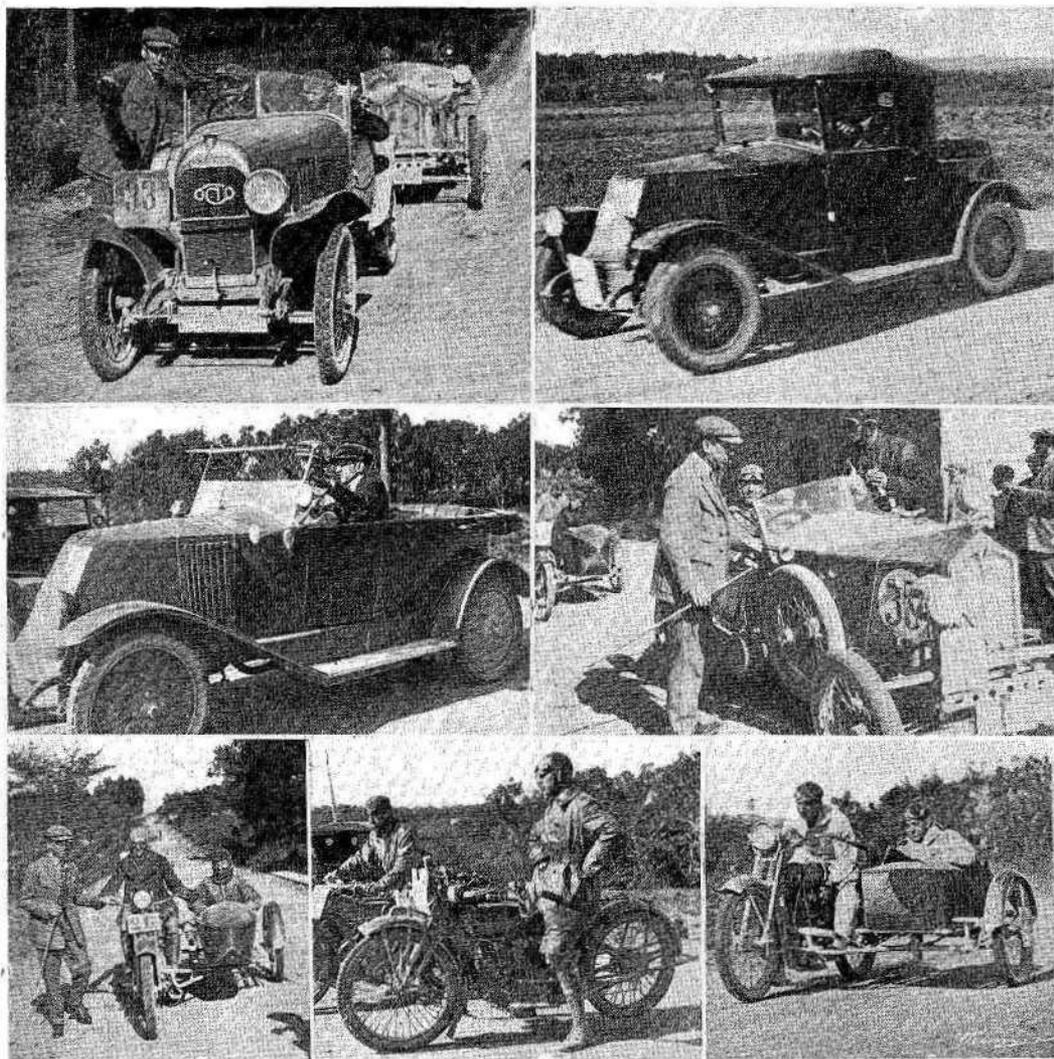
Los ganadores de Medalla de Oro : José Arch, sobre Salmson, en el kilómetro lanzado. — El señor Lara, sobre Citroën, en un control. — Don Cayetano Alegre, sobre Citroën, a toda velocidad. — Don Rafael Nebot, también sobre Citroën, corriendo en una recta. — El Amílcar de don Antonio Vila, entrando en poblado. — El señor Catalá llegando en su Amílcar a un control. Fotos Claret

UNA de las manifestaciones más espléndidas que lleva realizadas el Real Moto Club de Cataluña, lo fué, sin duda, la gran prueba de regularidad sobre el trayecto Barcelona-Madrid, concurso en el cual quedaron evidenciadas las altas cualidades de hombres y de mecanismos y la voluntad y entusiasmos puestos al servicio de un club o de una marca. Pero en el orden técnico hemos de reconocer como muy notable también el resultado de la última prueba individual sobre 813 kilómetros, en dos etapas, que desde el Ampurdán bajo y alto y desde allí por el Vallés-Barcelona, realizaron 74 concursantes, que además de la simple prueba de regularidad efectuaron en trayecto desconocido un kilómetro lanzado. Y el resultado de dicha prueba es notable más aún por haber obtenido 47 de los concursantes la máxima recompensa, por haberse registrado

un infimo porcentaje de abandonos, por la dureza del recorrido, cuyo sesenta por ciento como mínimo lo constituían collados, por el piso espléndido de la mayor parte del trayecto, por haber obtenido puntuación brillante un crecido número de noveles, en fin, por la organización impecable que dispensó el Real Moto Club de Cataluña, desvelándose por la seguridad de concursantes y de espectadores.

De manera que aquella crisis del motorismo de que se habló en otra época, ha quedado desvirtuada por los resultados de la citada prueba, cuya inscripción solicitaron 85 concursantes, dejando de presentarse algunos por causas bien ajenas a su voluntad.

Y es que el motorismo, que es lo que podríamos llamar la simplificación del automovilismo, si en una época pretérita pudo responder al natural deseo de conocer lo exótico, hoy



Los ganadores de Medalla de Oro : El Octo del señor Guardiola llegando a un control.—El señor Matheu (M.), sobre Renault, en el kilómetro lanzado —El señor Subirana, conduciendo su Renault. Don Isidro Puntí, sobre David, en un control. — Don Ramón Rovira, conduciendo un side Harley-Davidson. — Don Ignacio Macaya, en su Indian. — El side-car Harley-Davidson del señor Renom

Fotos Claret

responde a una necesidad. El motorismo es una poderosa ayuda en todos los órdenes de la vida moderna y lo será indudablemente más de día en día. ¿Que también derivará la fase del mismo? Ciertamente, pero el motorismo tiene, por su simplicidad, un importante papel en nuestra época, como lo tiene en otros países que (desgraciadamente para nosotros) nos superan.

Y la práctica del motorismo, cuya crisis se quiso poner como evidente, se desarrolla en favorable sentido gracias a una circunstancia muy significativa: al mejoramiento de que van siendo objeto nuestras carreteras. Justo es confesarlo: en nuestra región jamás habíamos tenido las rutas en las condiciones de hoy, de tal manera, que si el mejoramiento iniciado

es progresivo, podremos darnos por muy felices, el motorismo aumentará de una manera extraordinaria y no cabe dudar que al automovilismo le ocurrirá lo propio.

Y es en los concursos de regularidad en los que se recogen las más directas experiencias. Recordamos pruebas a cuyo regreso los concursantes, en el gesto, en el ademán, en la forma casi despectiva con que se dejaban el vehículo, adivinabais el hastío, el agotamiento moral producido por la jornada o jornadas cubriendo rutas infames, perdiendo el promedio, desballestando el artefacto; en cambio, de un tiempo acá, los promedios de regularidad se alcanzan con mayor facilidad y los abandonos son menos frecuentes, no pudiendo atribuirse, como erróneamente se juzgaba, a la pericia de los ases, ya que esta vez han obtenido máxima recompensa verdaderos noveles, sino a que la

carretera, que antes era una incógnita, que era el elemento sorpresa, es hoy el factor más exacto y evidente de todos esos problemas de las pruebas de regularidad.

Esto es cuanto se nos ocurre escribir al margen de la última prueba de regularidad con tanto éxito realizada por el Real Moto Club de Cataluña el día 19 de octubre y que constituyó una manifestación solemne, fiel reflejo del estado del motorismo en nuestra región.

Recompensas

MEDALLAS DE ORO: Baigol, con velomotor *Francis Barnett*; Barnola, Perpiñá, Barba, Faura y Buxadé, con moto *B. S. A.*; Boada, C. B., Muntañola y Escaler, con moto *Harley Davidson*; Alá y Aixelá, moto *Douglas*; Macaya (Ignacio), moto *Indian*; Simó, con moto *Connaught*; Rovira, J. G., Renom, Boada y Torres, side-car *Harley Davidson*; J. R. V., side-car *Indian*; Vila, A. S., Catalá, J. M. F. y Gastón, con autociclo *Amilcar*; Lara, Llacuna, K. K. K., Nebot, Val, Torrue-

lla y Alegre, sobre autociclo *Citroën*; Carerras, Matheu y X. X., autociclo *Renault*; Guardiola y Caixes, autociclo *Octo*; Puntí, autociclo *David*; Cadirat y Cusi, autociclo *Opel*; Arch, autociclo *Salmson*; Arderiu, Artagnan, X. X. y Heiberg, autociclo *Sénechal*; Brocá, autociclo *R. F. P.*, y Cardelús, autociclo *Loryc*.

MEDALLAS DE PLATA: Rexach, velomotor *Francis-Barnet*; Parladé, velomotor *D. K. W.*; Arch, moto *Triumph*; Andreu, moto *Douglas*; Prats, moto *Connaught*; Prats, autociclo *Peugeot*, y Boniquet, autociclo *D. F. P.*

MEDALLAS DE COBRE: Olivella y Figueras, velomotores *D. K. W.*; Atserá, moto *Moser*; Fonrodona, moto *Bianchi*; Sánchez, side *Connaught*; Badia, Carrión y S. C. C., side *Harley-Davidson*; Bengoechea y Alen, side *Indian*, y Bragulat, autociclo *Renault*.

Y la LAUREADA al Real Moto Club por la perseverancia y la excelente organización.

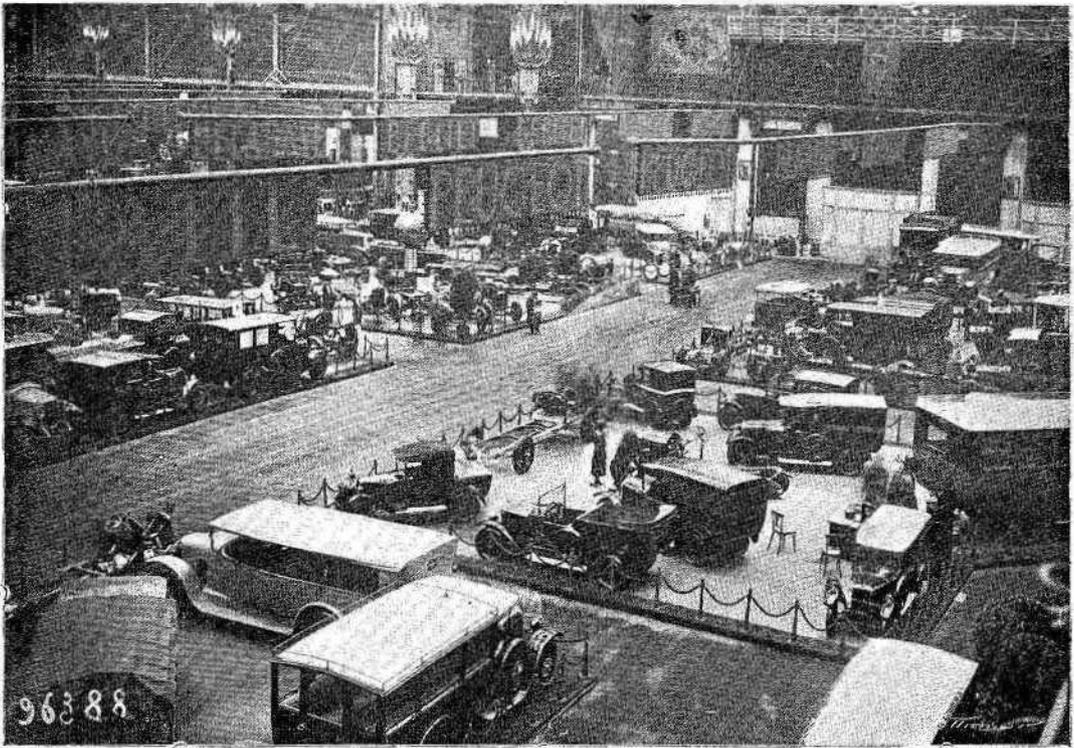
KANT



Más ganadores de Medallas de Oro: Don Antonio Alá, sobre Douglas. — El señor Barnola, con su B. S. A., en el control. — Don Pablo Barba, también sobre B. S. A., informándose. — La Harley-Davidson de don Ricardo Escalé, a toda velocidad. — Don José Baigol, sobre Francis Barnett, llega a un control. — Miguel Simó toma un viraje, sobre Connaught

Fotos Claret

El Salón Parisino de Camiones y Autobuses

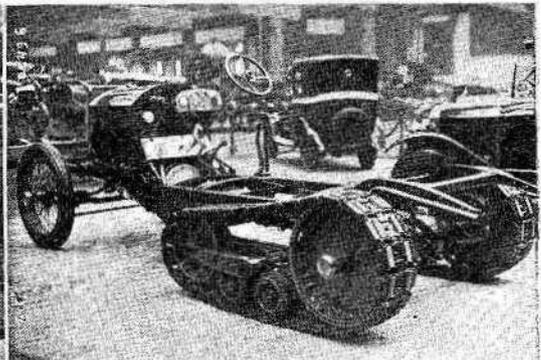
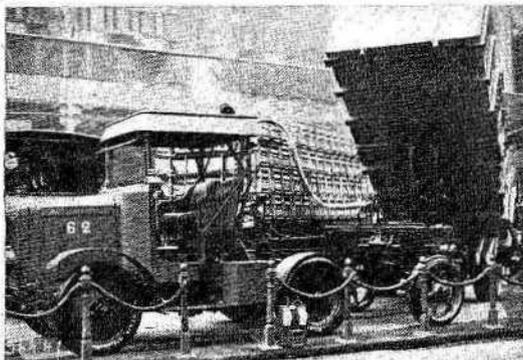


Aspecto de uno de los lados del Salón

Los franceses llaman a la segunda serie de su Salón Automóvil, Exposición de Automóviles de pesos pesados, y nosotros, después de la visita efectuada, creemos debería modificarse el nombre por el de Exposición de Automóviles para transportes ligeros de pasajeros y mercancías, ya que tal es la impresión al contemplar aquella multitud de perfecciones mecánicas ligerísimas, casi todas provistas de neumáticos y muchas de ellas, tal vez la mitad, con motores que no llegan a los dos litros. Para confirmación de lo dicho y sin necesidad de entrar en detalle, creemos elemento sobra-

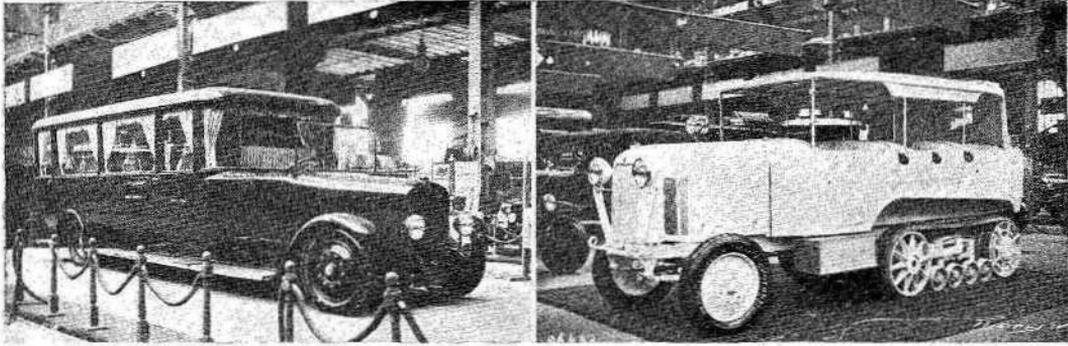
do para tal afirmación el hacer constar que incluso son muchos los coches equipados con balón y semiballón destinados a transportes varios, tales como botillería, pan, encargos de grandes almacenes, etc., etc.

Características especiales en este Salón, después de lo anotado, pocas, pudiéndose tan sólo considerar como la más concreta la semejanza pronunciadísima entre el chasis turismo normal y el de transporte. Muchos frenos delanteros, varios de ellos estupendamente resueltos, destacándose varios carros alpinos para turistas, destinados a las explotaciones del



Chenard & Walcker ha presentado este remolque automáticamente plegable, que ha llamado poderosamente la atención, así como el nuevo remolque-oruga de Peugeot, que aparece en el grabado de la derecha

Fotos Rol



Al lado del coche-salón de gran lujo, para turismo en Europa, resalta el blanco Citroën, con ruedas traseras sin fin, destinado al servicio de pasajeros a través del Sahara

P. L. M. y del Midi para sus líneas de gran turismo en combinación con los ferrocarriles.

Visitando los stands vamos anotando lo que más nos llama la atención. Frente a la entrada nos detenemos en el stand *Citroën*, donde además de una infinidad de tipos para toda clase de transportes, ocupa el primer lugar un ómnibus 10 plazas con la clásica oruga *Kegresse-Histin*, destinado a la línea africana *Columb-Dechar-Tomboucton*, línea establecida después de la brillante travesía del Sahara por la misión especial el pasado año. *Renault*, con su diversidad de tipos, da preferencia a un modelo provisto de seis ruedas gemelas equipadas con globos, destinado a transportes africanos; su aspecto es verdaderamente imponente, pues semeja una apisonadora que llevara los rodillos de caucho. *Ford* hace varias demostraciones en sentido de camionetas transformables en turismo para granjas, siendo una de las que más se distinguen en este punto la casa *Galia*, transformadora de los *Ford*. El reloj *Ford*, que demuestra la producción de las enormes manufacturas, apareciendo en su esfera, cada 10 segundos, un coche, llama en este Salón la misma atención que en el de coches. *Unic*, la característica marca de los pesos medianos, tiene varias camionetas de reparto que son un dechado de perfección. *Chenard-Walcker* hace una exhibición magnífica de su tractor y remolque. *Berliet* tiene todos los tipos, sobresaliendo un torpedó alpino para 36 pasajeros, que reúne las condiciones de cual-

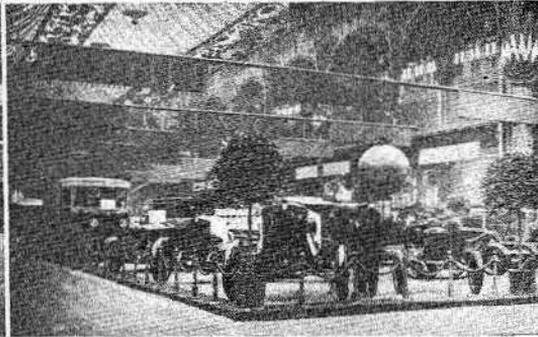
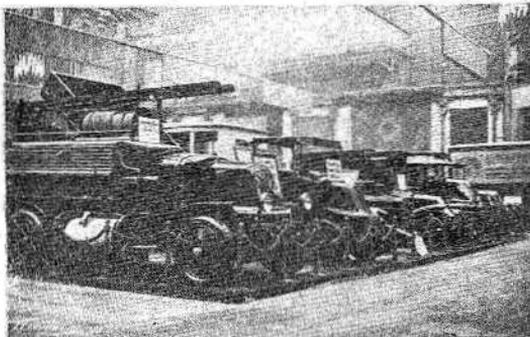
quier turismo cuatro asientos. *Peugeot* expone desde el gran camión al pequeño vehículo de reparto, aprovechando para ello la acertadísima cuadrilleta, hoy, con las perfecciones adoptadas, perfecto automóvil. *Rochet-Schneider*, este gran especialista del turismo, expone un carro alpino para más de 40 pasajeros, con parabrisas en cada asiento, que puede considerarse como lo más notable que se conoce en materia de transporte de pasajeros en grandes recorridos, *Fiat* presenta todas las aplicaciones, sobresaliendo dos ómnibus de hotel magníficos. *Salmson*, en transportes ligeros, no admite competencia.

Como curiosidades, dos llaman verdaderamente la atención y atraen, como es natural, al gran público; ellas son: unos pequeños remolques para 300 kilos de peso presentados por *La Remolque Industrielle* y un salón montado sobre chasis ómnibus *Saurer*, con neumático americano gigante, en el que hay instalado un piano, tres sofás y seis sillones, todo en damasco de seda, incluso el tapizado de las paredes. Como se comprenderá, ello es poco práctico para viaje, pero muy bien ideado para atraer la atención del visitante.

En resumen, un Salón lleno de atractivos y que demuestra la enorme e insubstituable utilidad del automóvil en la vida moderna de la ciudad y del campo, así como en los sistemas de comunicaciones hasta hoy impracticables.

M. F. CREUS

París, 25-10-24.



Tanto Renault como Berliet ofrecen hermosos ejemplares de coches para gran peso en el Salón

Fotos Rol

El autódromo de Montlery

HEMOS asistido a la inauguración del autódromo recientemente construido en las cercanías de París y que se ha hecho coincidir felizmente con la celebración del Salón de París, al que acude, entre otro crecido contingente de sportmens, la inmensa mayoría de los comerciantes conscientes de sus negocios procedentes de todos los países.

El autódromo dista de las puertas de París unos 33 kilómetros, estando la ruta empedrada, no muy *comme il faut* que digamos, salvo los últimos kilómetros, en que dando un rodeo enorme se va al pie de las tribunas, en donde se nos reservó amablemente un lugar, previo pago de 50 francos.

El espectáculo lo valía. El autódromo está construido con todas las de la ley y a plena conciencia. Mide 2.500 metros la pista, de cemento, con virajes lo suficientemente levantados para alcanzar velocidades de 250 kilómetros a la hora, ya casi, casi alcanzadas.

Las rectas son lo suficientemente largas para que frente a ellas se hayan construido unas grandísimas tribunas.

El día de la inauguración asistieron 50.000 personas, pero caben holgadamente más del doble, ya que la inmensa pelouse se habilita para el público mediante cinco francos que se pagan en los torniquetes.

El *affichage* está perfectamente instalado, con la indicación de los corredores en pista, la situación de los mismos en plena carrera, distancia recorrida, e incluso se señalan con una X cuando se rebasan las distancias que constituyen records.

La caseta de los cronometristas está aislada; sobre ella están indicadas en grandes caracteres las vueltas que faltan por dar a los leaders de las carreras.

El *haut parler* cumple a maravilla sus funciones y las informaciones han sido minuciosas y exactas.

El día de la inauguración, Dhone, sobre *Morgan-Dunlop*, ganó la carrera de autociclos de 500 c. c.: Marchan la de motos 175 c. c. con *Irsan-Blackburn-Dunlop*, y Gordon England, con *Austin*, la de autociclos de 750 c. c., alcanzando éste una velocidad de 118.078 kilómetros.

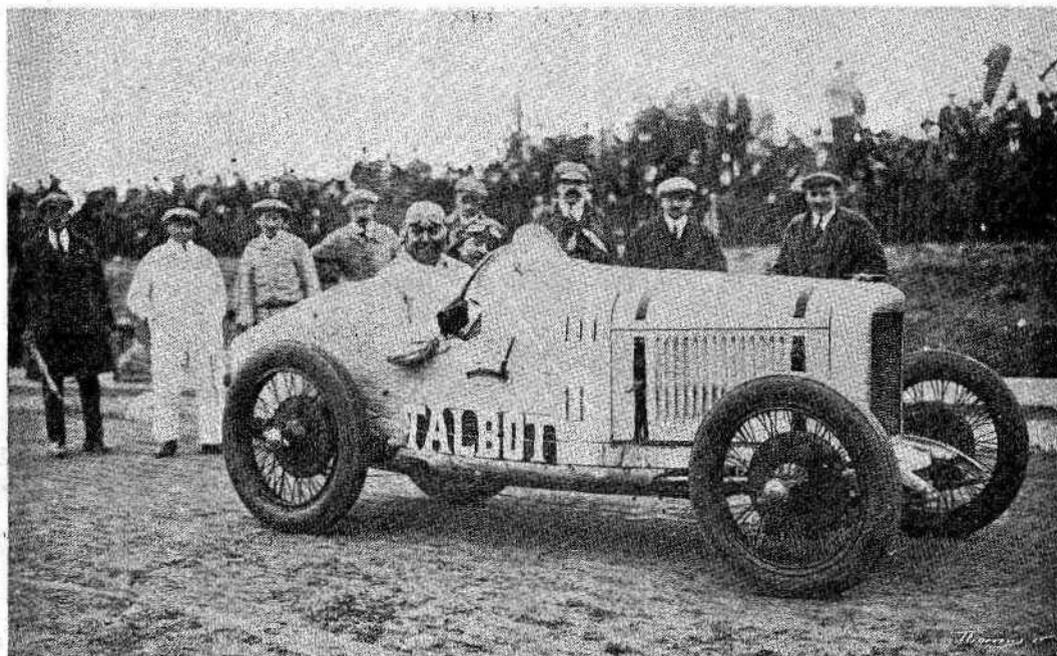
El segundo día, Le Vack, con *J. A. P.*, gana el Gran Premio de Francia motos 250 c. c.; y el mismo corredor el Gran Premio con moto de 350 c. c.

El Gran Premio de motos 500 c. c. lo gana espléndidamente Richard, sobre *Peugeot-Dunlop*, abatiendo algunos records y alcanzando una velocidad de 141,688 kilómetros.

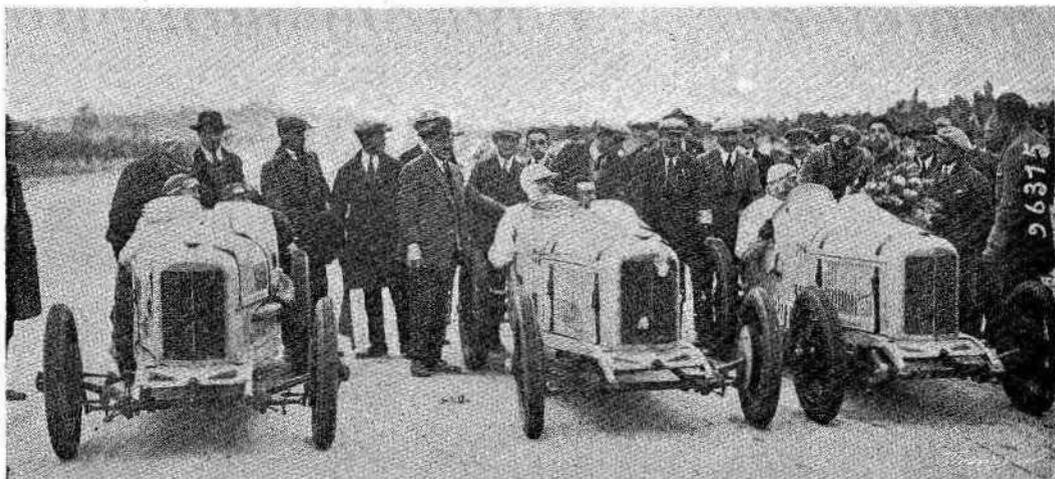
Goutte, sobre *Salmson*, se clasificó primero en la carrera cochecitos 1.150 c. c., cubriendo 800 vueltas a razón de 137,751 kilómetros. Los *Salmson* hicieron una exhibición espléndida.

Lo más interesante de la sesión fué el match entre Ebdridge, sobre *Fiat*, Thomas, sobre *Leyland*, y Duray, sobre *D'Aoust*.

Efectuaron seis vueltas, una de ellas en 42 segundos $\frac{1}{2}$, alcanzando velocidades superiores a 220 kilómetros. A Thomas, que iba delante, se le reventó un neumático, que quedó hecho añicos; a pesar de ello siguió la carrera,



Scale, que sobre Talbot alcanzó una resonante victoria en la categoría de los 1.500 c. c.



El equipo de los Talbot que tan brillante triunfo ha logrado

logrando aventajar a la *Fiat*, cuya impresión en pista es escalofriante.

Hubo un match ciclista, con entrenadores, que ganó Vanderstuyft, y cuando abandonábamos el autódromo *Bignan* ataca el record de las 24 horas, que batió, estableciéndolo en 2.930,193 kilómetros, a 122,080 a la hora.

¡Ah! Para regresar del autódromo tardamos tres horas mortales, por la enorme afluencia de coches que embotellaron la carretera. Menos mal que la grata compañía en el coche que ocupamos, por galantería de su dueño, de la señora de Maura, de su esposo y antiguo amigo don Bartolomé y de don Enrique Pujó, no menos estimado, nos hizo más cortas las tres horas, que no creemos, si eso no se arregla, que las resistan muchos en futuras sesiones.

Es decir, que le pasa al autódromo recién inaugurado algo semejante a lo que le acontece al estadio de Colombes.

Uno y otro están destinados a recibir y acoger a muchas decenas de millares de espectadores o a fracasar, y, sin embargo, ambos están defectuosamente dotados de comunicaciones, lo cual origina aglomeraciones y retrasos, ya que la descongestión de vehícu-

los y hasta la de peatones resulta deficientísima, pese a las medidas que los agentes de tráfico se empeñan en tomar.

Tales deficiencias han de ser muy tenidas en cuenta por quienes pretendan, en lo sucesivo, establecer lugares destinados al deporte que han de atraer sobre sí grandes masas de espectadores.

El problema del tráfico, que tanto preocupa en el interior de las ciudades, debe ser resuelto antes de que se plantee en las nuevas construcciones que se levantan fuera de la urbe.

Olvidar esto es matar en flor toda obra de tal índole.

Recordarlo y atenderlo, en cambio, equivale a ir asentando en grandes líneas las bases sobre las que ha de constituirse la ciudad del futuro, la ciudad de las grandes distancias, de los amplios conductos de tránsito, la ciudad que habrá de mirar con cierto menosprecio a esas nuevas urbes de Norte América en las que las calles más céntricas son calzadas amplísimas y las plazuelas enormes y vastos jardines.

Los arquitectos parisinos, por ahora, han mirado poco hacia el futuro.—N. M.



Los 1.500 c. c. en plena carrera.—Las motos de 500 c. c. iniciando la carrera. Fotos Rol

NOTAS FUTBOLERAS

DEL DUELO ENTRE LOS COLOSOS

VA habituándose nuestro público a presenciar partidos de fútbol con espíritu deportivo? ¿Será cierto que nuestras muchedumbres van comprendiendo que el deporte es cosa muy distinta a la política caciquil de campanario?

Todo hace presumir que sí.

Antes, entre un gran match futbolero de esos que enfrentan a dos colosos favoritos de la afición y unas elecciones de aldea, eran cosas punto menos que idénticas.

Así como en las elecciones no se iba a ver cuál de los candidatos tenía mayor arraigo en la opinión, cuál de los contendientes electorales contaba con mayores simpatías en las masas, sino que de lo único que se trataba era de vencer, de no ser derrotado, y a ese fin único y exclusivo se echaba en el asador electorero toda la carne, la grasa y el hueso disponibles, en forma de pucherazos, estacazos, coacciones y brutalidades caciquiles, así también en los encuentros de campeonato entre los grandes ases del futbolismo no se iba a demostrar una mayor habilidad deportiva, sino que se quería a toda costa presenciar la victoria del «nuestro», costase lo que costase, amedrentando al adversario con gritos e insultos, achicando al árbitro a voces y amenazas, buscando en las sombras, entre bastidores, lo que no podía ser hallado a la luz del día, apelando al pucherazo federativo, a la martingala burocrática, a la coacción «reglamentaria», con tal de triunfar, mejor dicho, con tal de poder decir que se había triunfado...

¡Qué contraste tan bello y tan simpático entre el ayer y el hoy!

Todos los que presenciamos el encuentro entre el Barcelona y el Europa quedamos asombrados y satisfechos de nosotros mismos.

Aquello eran dos equipos que jugaban al fútbol, más o menos acertadamente, más o menos científicamente, pero con nobleza, con deportividad, sin que ello menguase en lo más mínimo los entusiasmos.

Ni brusquedades, ni suciedades, ni brutalidades, ni discusiones, ni gestos de enojo; nada en fin, que pueda ser calificado de antideportivo.

Y el público, por su parte, protestando corta y secamente algunas cosas que le parecían dignas de protesta, pero sin salirse de la corrección, sin ponerse pesado, sin mostrarse grosero, intransigente, caciquil, borriquil como antaño,

¿Durará esta actitud en nuestros entusiasmas espectadores?

Yo creo que sí.

Yo entiendo que, a semejanza del hombre sucio que al bañarse siente un extraño placer que le impele a convertirse en hombre limpio, el átomo de la multitud grosera ha de experimentar una satisfacción sin par el día en que esa multitud, de la que él es ínfimo componente, se ha comportado correctamente.

Es indudable que la educación, como el aseo, proporcionan goces que el ineducado, como el sucio, no pueden normalmente sentir.

Y el día en que, por casualidad o por lo que fuere, sienten el deleite de aquellos goces, para ellos insospechados, siéntense forzosamente atraídos por la causa de aquel ex-





gozar y van convirtiéndose, acaso sin sentirlo ni comprenderlo, en educados y en aseados. Creo que tomamos que forman nuestras multitudes deportivo-futboleras están en el periodo de iniciamiento de evolución.

como que no se trata de multitudes degeneradas, antes al contrario, de multitudes nuevas, ingenuas y sanas, eno que ese proceso de autoeducación deportiva ha de seguir resando rápidamente en vez de desaparecer.

pero está que no con ello quiero decir que de hoy a mañana tros públicos de futbol se conviertan en coros de ángeles ucho menos.

la evolución se ha de ir desarrollando lentamente.

pero creo que ha comenzado ya.

hasta casi, casi me atrevería a afirmar que, volviendo a la comparación con que iniciamos estas líneas, esa educación deviva de nuestro público deberá influir, más o menos tarde, en la educación política.

que nuestro público se habitúa hoy a presenciar sin ruines manifestaciones de intransigencia como en los campos de deporte para el más hábil, aun cuando sea el adversario de su favorito, día habrá de llegar en que presencie, sin estridencias y es, como en las urnas electorales triunfa el más popular, cuando piense contrariamente a sus ideas políticas o sociales.

pero si esto llega a acontecer, que llegará, seguramente, al punto que vamos, ¡qué triunfo tan grande no habremos logrado cuando ayer éramos tenidos por locos!

ENRIQUE GUARDIOLA

Fotos Claret y Buyosa



Notas de tenis

UNO de los últimos episodios deportivos del veraneo regio consistió en el concurso de tenis celebrado en Ayete, en la propiedad de los Condes de Casa Valencia, concurso en el cual se disputaron los jugadores unas preciosas y artísticas copas.

Verdaderamente interesante y disputado fué el match que con tal motivo disputaron Doña Victoria Eugenia y Eduardo



S. M. la Reina y Flaquer y la señorita Satriústegui y Pepe Alonso, después de jugar la copa Ayete



La Reina Victoria en una jugada

Flaquer, contra la señorita Marta Satriústegui y Pepe Alonso.

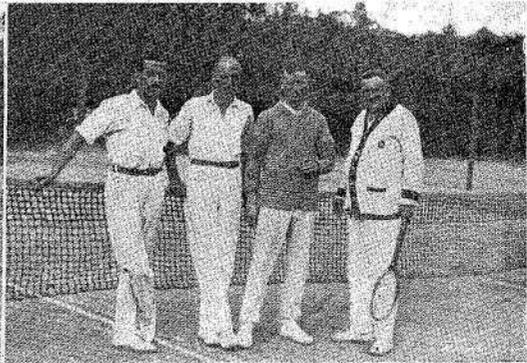
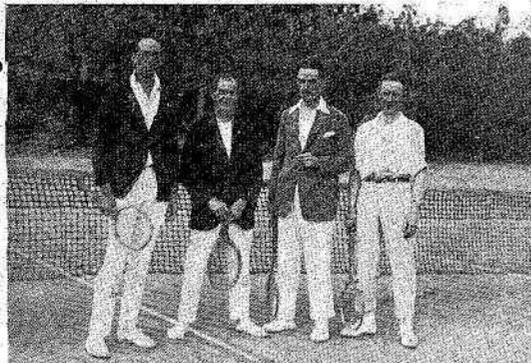
S. M. la Reina y Flaquer, después de una intensa y equilibrada lucha, resultaron ganadores de las copas Ayete.

* * *

El 19 de octubre, en las pistas del Real Barcelona Lawn-Tennis Club, se celebró un interesante certamen entre cuatro jugadores del mencionado club (señores S. Curtis, C. A. Moles, J. C. Cotton y L. P. Varner) y cuatro representantes de la fábrica Fabra y Coats, de Torelló (señores T. W. Evans, P. C. Hutchinson, W. C. Charnock y J. F. Hoston), resultando vencedores los primeros por siete victorias contra una, lograda ésta por el señor Houston en lucha contra Varner.

Este encuentro, así como todos los individuales, resultaron extremadamente disputados, siendo las diferencias que señalaron la victoria, verdaderamente mínimas, muy especialmente en el match Curtis-Varner.

También la lucha por parejas demostró que las fuerzas contendientes eran dignas rivales.



El equipo de la casa Fabra y Coats y el del Real Barcelona Lawn-Tennis Club que jugaron recientemente unos interesantes partidos

Fotos Vela

Exposición Internacional del Automóvil de Londres

IMPRESIONES

REALMENTE, de París a Londres no hay más que un paso, el Paso de Calais, pero no nos habíamos atrevido nunca a darlo, ni en avión ni en *steamer*, porque eran muchos los días de intervalo que separaban en años anteriores el Salón parisino del londinense.

Pero este año los ingleses, que no se averdrán nunca a que el año automóvil, que empieza (por lo que afecta a Salones del Automóvil) en el mes de octubre, saboreen esa breva las Cámaras Sindicales francesas, hanse atrevido a anticiparlo, y cerrando sus puertas el Grand Palais, en 12 de octubre, era crimen de lesa automovilismo no asistir a la inauguración de Olympia, organizado por la Sociedad de fabricantes y comerciantes reunidos de la Gran Bretaña, que se efectuó el día 16.

El Salón de Londres, establecido en un inmenso hall, al que este año se ha agregado un

amplio departamento anexo, presenta un aspecto menos majestuoso que el de París. Los stands, en número que sobrepasan los 500, son más reducidos y las pancartas, sostenidas por dos bastidores, ostentan nombres, señas y marcas de los expositores a menor altura, pero en forma más visible, orlados los nombres, para mayor reclamo, por crecido número de bombillas eléctricas.

El valor de los géneros expuestos, según nos manifiesta al recibirnos en las oficinas, muy amablemente por cierto, Mr. Phillips, es aproximadamente de unas 600.000 libras esterlinas. Hay en junto 130 stands de coches, 56 de carrocerías, 25 de neumáticos y 294 de accesorios

En este Salón abundan poco los chassis pulidos. Se exponen en todos los stands soberbias carrocerías admirablemente construidas. La industria carrocera ha alcanzado aquí proporciones considerables, y los autos expuestos



Una panorámica del hermoso Salón del Automóvil en Londres Foto Central News

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable á todas las temperaturas

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"

Paseo San Juan. N.º 2. P.º 1.

son verdaderos modelos de acertadísima y esmerada construcción.

Existe un gran departamento, más grande que el de París, destinado a los carroceros, y la visita efectuada a estos stands es tanto o más interesante que el reservado a los fabricantes de automóviles.

No abundan en este Salón tanto como en París los coches ligeros. Predomina la tendencia a los frenos en las cuatro ruedas, casi, casi generalizada, y los coches van calzados casi todos con neumáticos a base de presión.

Tras de una detenida visita que hemos operado por todos los ámbitos del Salón, hemos podido comprender que se ha efectuado el milagro de transportar de París a Londres, en el intervalo de horas, muchos de los coches que allí estuvieron expuestos, si bien aquí podemos contemplar coches de fabricación inglesa que no fueron expuestos en el Grand Palais.

Lo que más abunda son los coches de cuatro cilindros (más del doble que de seis cilindros; de ocho cilindros no hay más que tres), las culatas amovibles, emplazamiento de válvulas laterales, el embrague a disco único.

También se observan tendencias a sentar en materia de carrocería la teoría implantada por Weymann, a pesar de ser los ingleses tan excesivamente exclusivistas.

De nuestras indagaciones hemos deducido que así como en París, por exceso tal vez de demandas, los precios tendían al alza, aquí, por efecto de la grave crisis que existe—y que hemos podido observar en el ambiente que se respira en esta inmensa urbe—, más bien la tendencia es a la baja; los precios de los coches han disminuído.

Las mejores marcas están representadas, empezando por la *Hispano Suiza*. De las in-

glesas se destaca en primer término la *Rolls Royce* por la soberbia presentación de sus coches y el magnífico decorado de su stand, siendo dignas de mención la *Sunbeam*, *Austin*, *Clement-Talbot*, *Lanchester*, *Napier*, *Magnetic* (a transmisión eléctrica); de las francesas *Berliet*, *Bugatti*, *Citroën*, *Chenard*, *Lorraine-Dietrich*, *Peugeot*, *Rochet & Schneider*, *Talbot*, *Unic*; entre las americanas destacan la *Packard*, la *Buick* y otros coches de la General Motors.

Hemos visto magníficos chassis, carrozados a todo lujo, *Fiat*, *Alfa-Romeo*, *Itala*, *Aurea*, que representan dignamente a la industria italiana, presididos por la *Isotta Fraschini*, que ha hecho un verdadero derroche en la construcción de su magnífico stand.

La gama de accesorios es verdaderamente completa. Esta industria ha alcanzado aquí enormes proporciones y la construcción es acabadísima, ya que el automovilista inglés es de todos los automovilistas del mundo el más exigente.

En nuestra *randonnée* por el Salón hemos hallado caras amigas, aunque en proporciones infinitamente más reducidas que en París.

El viaje de París a Londres lo efectuamos en la gratísima compañía de los señores de Casajuana y Macaya, a los que acompañaban sus respectivas y bellas esposas, la encantadora Mercedes Macaya y del señor Nicolau, tesorero de la Cámara Sindical del Automóvil.

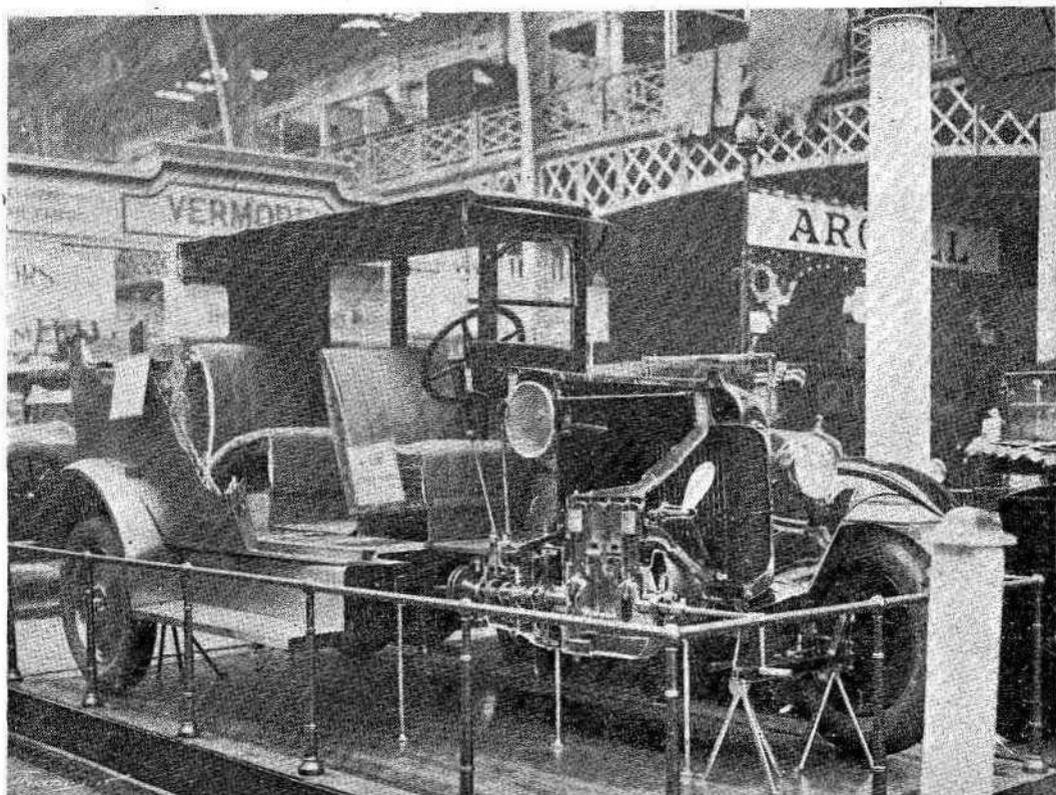
El viaje, felicísimo; la travesía del Canal, como quien se pasea por un lago, y nuestra estancia, tanto más agradable cuanto que ha lucido un sol «sevillano» y hemos sido atendidos en el Centro Español—del que hablaremos otro día—con exquisiteces dignas de nuestro mayor agradecimiento, por su presidente el señor Tauler y por los valiosos elementos que le secundan en su magna obra, que nos han hablado en castellano, en vascuence y catalán.

* * *

Hemos visitado también, aprovechando nuestra breve estancia, la Exposición del Imperio británico en Wembley, que resulta sencillamente maravillosa.

Hay allí, entre infinitas cosas dignas de la mayor admiración, varios stands con automóviles, lo cual demuestra que ciertos privilegios no rezan con Inglaterra.

NARCISO MASFERRER



Citroën Confieso a ustedes que no exagero si digo que *Citroën* obtiene aquí el mismo éxito de público que en París, público afanoso de contemplar la fabricación del cochecito francés que se adapta a todas las carreteras, a todos los gustos y a todos los bolsillos.

El cochecito *Citroën* es, quizá, el modelo más económico que se presenta en este mercado. Estamos en una época de grave crisis y el inglés necesita por fuerza de coches. No olvidemos que vivimos horas difíciles en un país donde el tiempo es dinero, y de ahí el gran *succès* del *Citroën*.

El coche con carrocería de acero presentado en París, ocupa aquí lugar preferente en el stand. No hemos de insistir sobre lo que ya expusimos en el pasado número, pero sí hemos de hacer notar que todos los organismos que componen ese pequeño y bien modelado *Citroën* han sido mirados y remirados con detención suma por este público inteligente en materia automóvil, tan extendido en este país de admirables carreteras.

Aquí lo que se quiere es, dentro de un precio reducido, un mecanismo que permita el funcionamiento del coche por ciu-

dad y carretera sin que la pana se produzca; que cuando se produzca, su arreglo no sea dificultoso, y hay que convenir—en elogio de Mr. André Citroën—que el popularísimo fabricante francés ha conseguido esto a la perfección.

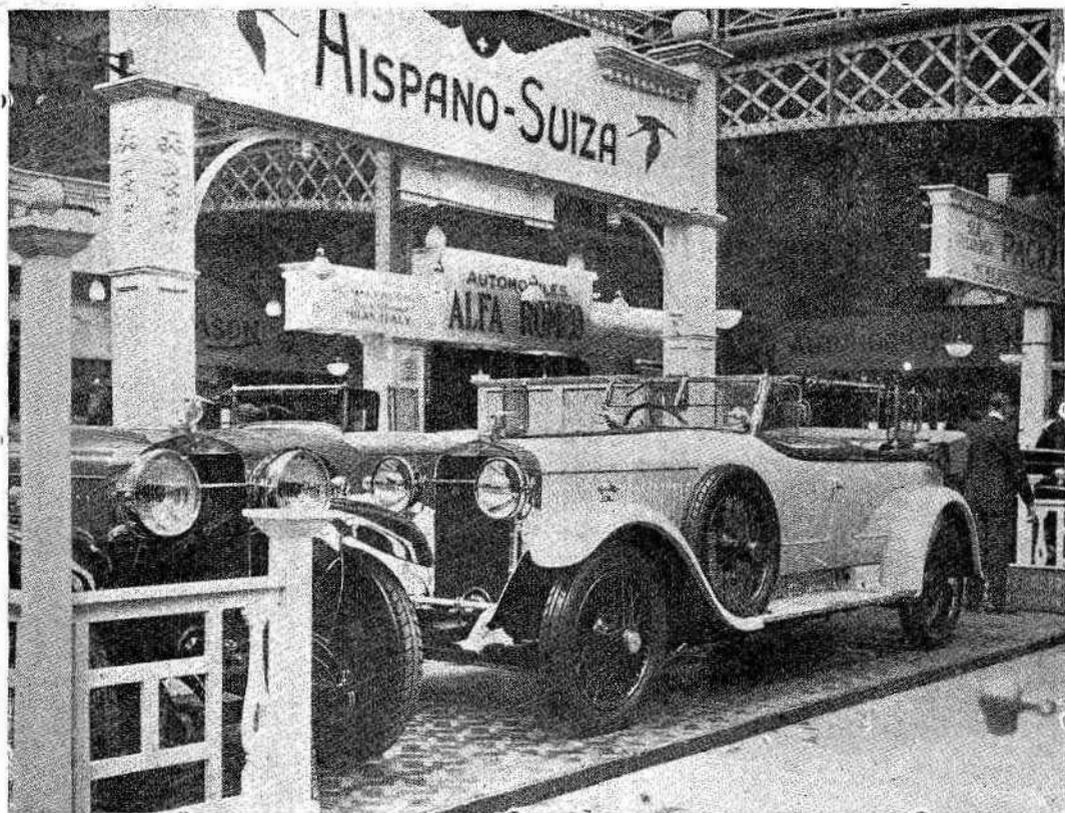
Todos los modelos expuestos, los mismos que habíamos contemplado días pasados en París, han gustado extraordinariamente. *Citroën* cuenta en Inglaterra con un público ferviente y esto hemos podido comprobarlo lo mismo en el stand que en el salón de la casa representante.

Realmente que para *Citroën* ha sido un éxito y un éxito grande introducirse en este mercado tan difícil, tan exclusivista, tan especialista; pero es que el cochecito *Citroën*, merced a una propaganda bien entendida, excelentemente pródiga, y merced a que se adapta a todas las necesidades, a todos los gustos y a todos los bolsillos, se abre camino por donde pretende pasar.

Representante

AUTOLOCOMOCION, S. A.

Rambla de Cataluña, 90 - Teléfono 921-G



La Hispano Suiza

Es impresión de las más gratas, cuando uno visita una Exposición en tierras extranjeras, verse sorprendido, como en la de Wembley, por algo que, aun siendo de posesión inglesa, trascienda a hispano, o cuando uno se aventura por las inmensidades del Palacio de Olympia, de Londres, ver un letrero que dice «La Hispano Suiza» y penetrar en un stand en donde en medio de aquella Babel se os habla en español, porque en Londres, como en París, en el stand de la *Hispano* buscamos asilo los que no podemos acostumbrarnos a que la *Hispano Suiza* no puede ser más que española, sin olvidar sus orígenes de Suiza, por pertenecer a esta nación tan simpática Birkigt, que ha derrochado sus grandes talentos a favor de esta gran marca de fama mundial.

En Inglaterra la *Hispano Suiza* ha conseguido un sólido crédito. Precisamente a nuestro regreso al Continente nos acompaña en nuestro viaje, que efectuamos en el *London*, de Folkenstone a Boulogne, en la popa del buque, un magnífico 32 HP., propiedad de un lord inglés que

viaja hacia el sur en busca de un clima más templado que el de la Gran Bretaña.

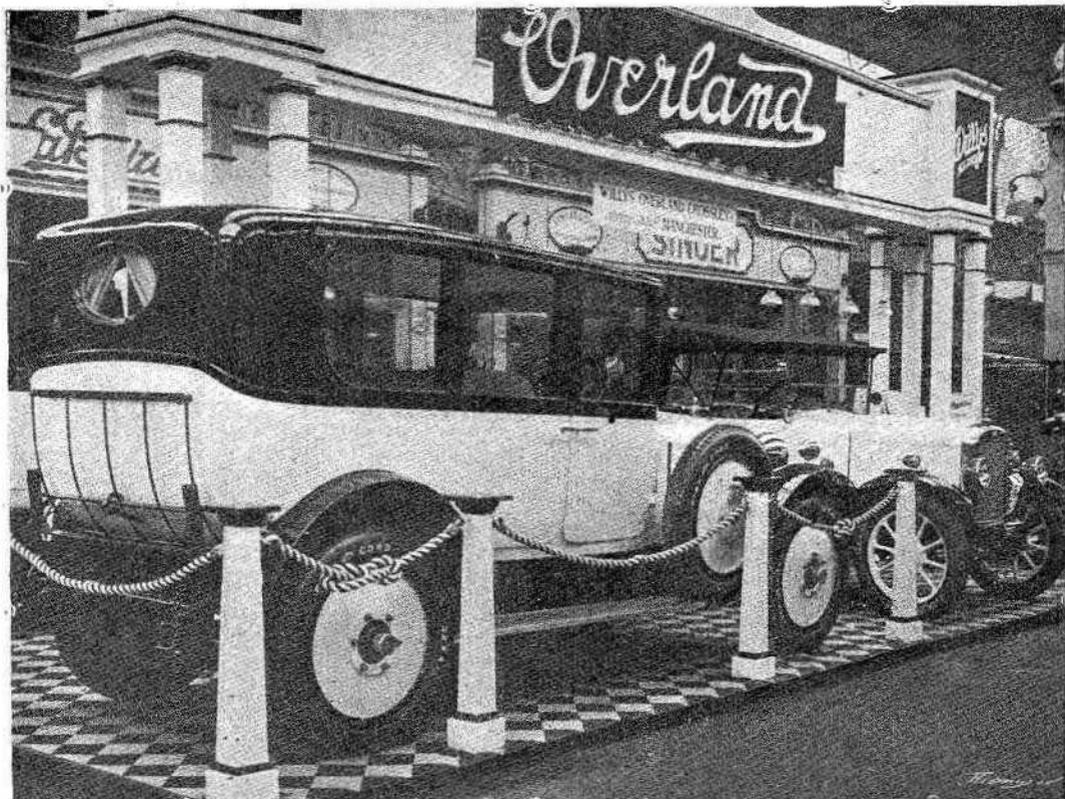
Somos recibidos amablemente en el stand por los agentes de la *Hispano* y nuestra conversación gira en rededor del chasis 18 HP. y del 32 HP., ambos de seis cilindros, tipo que es el que más abunda en este Salón, prevaleciendo por lo visto las doctrinas siempre acertadas del gran ingeniero antes citado.

El stand de la *Hispano* vese sumamente concurrido. Las carrocerías lujosas son examinadas con minuciosidad propia de comprador por infinidad de personas que aprovechan la celebración del Salón para cerciorarse si la realidad de los hechos corresponda a la fama adquirida, saliendo todos persuadidos de ello y los agentes encantados de las preferencias que se otorgan mercedamente al coche que en su radiador muestra con orgullo los colores gualdo y rojo al mundo entero.

Fábrica

Carretera de Ribas, 279

Teléfono 250-SM



Overland La marca *Overland* goza de una fama bien cimentada, sólida y conquistada en este mercado.

De ello nos persuadimos después de nuestra larga permanencia en el stand, en donde hemos sido afablemente acogidos.

Uno de los empleados de la casa nos muestra todos los modelos expuestos, nos explica minuciosamente el mecanismo y nos pondera con justa razón la elegancia y perfecta construcción de las carrocerías.

Nos advierte que el *Overland*, en este país en donde no puede fácilmente darse gato por liebre, es uno de los coches más estimados y que alcanza mayores proporciones en la venta, según estadísticas que publican todos los periódicos profesionales, y que por esas carreteras por donde circulan a millares los coches, porque el terreno lo permite superabundantemente, se ven en profusión *five seaters Overland* y *sedans Overland*, amén de la camioneta *Overland*, que en este país, país del tráfico por excelencia, está dando resultados verdaderamente asombrosos.

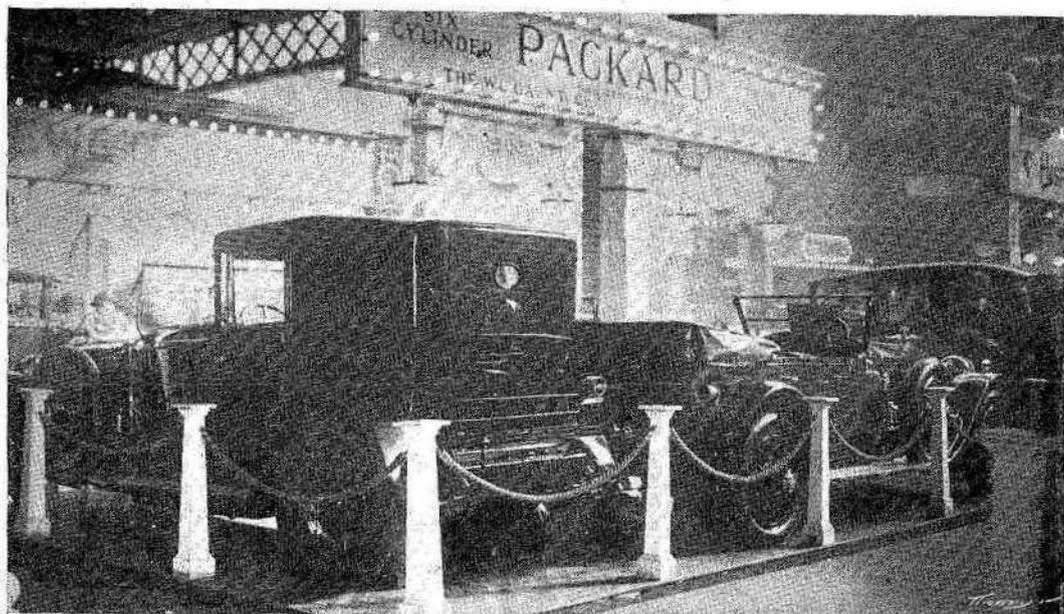
Es el coche *Overland*, dentro de su precio relativamente económico en relación a los bonísimos materiales empleados

en su construcción, un coche práctico, sencillo, de fácil y sumiso manejo, y por eso, además, el *Overland*, predilecto del *homme d'affaires*, es conducido en Londres, como en todo el resto del territorio británico, por estas gentiles damas prácticas en el manejo del volante.

Reúne, además, el *Overland* otra condición verdaderamente digna de mención y es el escaso consumo de gasolina que hace, inferior a diez litros por cien kilómetros. Después de largas experiencias, este dato, comprobado, ha influido, como es de suponer, en el aumento de ventas operadas.

En Inglaterra los pájaros rojos y azules han tenido una gran aceptación. Es para muchos el coche con que se inician en la práctica del automóvil, y está comprobado aquí, en América, en Francia, en todas las naciones, que el que se ampara de su volante le toma tanto y tan gran cariño al coche, que no lo abandona ya nunca más.

Agentes distribuidores
Agencia OVERLAND
 Claris, 98 - Tel. 1813-G



Packard En los stands 14, 109, 110 y 124, se exhiben lujosos trenes *Packard* que atraen la atención de los elementos más refinados y más inteligentes que acuden a este Salón en busca del coche del máximo confort.

Ya habíamos tenido ocasión en París de visitar, juntamente con doña Luisa Luesma y don Luis Carreras, el stand 112 de los *Packard* expuestos por la casa Barbezot; pero aquí en Londres la The W. C. Gault Co. ha dispuesto de mejor emplazamiento y el ocho cilindros carrozado, lo propio que el seis cilindros y los chasis de exposición ocho cilindros, han causado verdadera admiración y han sido elogiados por los críticos.

El *Packard* es una concepción perfecta en todos sus detalles, hasta los más mínimos. Su construcción es de las más sólidas, de las más cuidadas y de las más apreciadas por los *connaisseurs*.

Tanto por lo que se refiere a la comanda de distribución, al sistema de engrase, a la compresión y velocidades de rotación, cambio de marchas, como en lo tocante a la suspensión, verdaderamente magistral, ya que el *Packard* es en esta materia de comodidad tan rebuscada mejor que un *Pullman*, el gran coche americano, no tiene un pero y es el coche del gran señor que conoce todos los secretos del máximo confort y, cuando los busca para su coche, los halla en el *Packard*.

Así se comprende las preferencias que

han sido otorgadas en este Salón por los afamados carroceros Van den Plas, de Bruselas, que exhibe dos magníficas limousines *Packard* de ocho y seis cilindros; el Cadogan Motors, que presenta un seis cilindros *Packard*, guarnición Cadogan Weymann, la última palabra en esta especialidad tan discutida, pero tan apreciada, y los señores Maythorn & Son, que exhiben un *Packard* ocho cilindros, carrocería Landaulet seis asientos, en donde se han acumulado con arte exquisito todos los perfeccionamientos.

Todo ello representa un éxito enorme, justificado, aunque repetido por milésima vez, del *Packard* y esto hace augurar para sus activos e inteligentes representantes en España los éxitos más positivos.

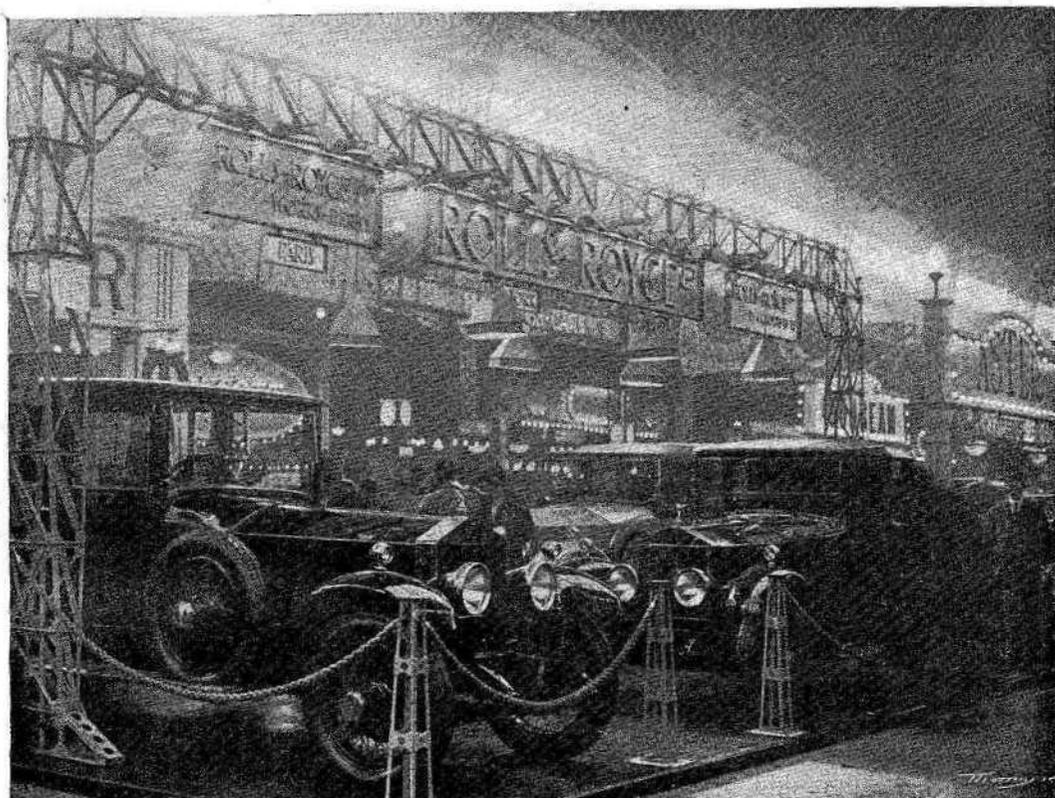
Convencidos de ello, establecen su casa en Madrid, en lujoso salón, en la calle de Alcalá, muy cerca del Retiro, lugar de los más concurridos de la capital; reforman el Salón de Exposiciones del Paseo de Gracia y modifican y ensanchan el garage de la calle de Provenza y los departamentos puestos al servicio de la *Packard* en la misma calle.

Todo ello ha de influir en que la *Packard* invada nuestro mercado.

Representante

Luisa Luesma

Paseo de Gracia, 87 - Teléfono 172-G



Rolls-Royce

Antes de penetrar en el stand de la *Rolls-Royce* nos detenemos un instante para buscar las cartas de presentación que traemos de nuestro estimado amigo el señor Ugarte, representante en Barcelona de esta acreditadísima marca, y para contemplar la magnificencia con que está presentado el stand.

En el stand de la *Rolls* todos los coches expuestos están espléndidamente carrozados con un lujo y una magnificencia los más grandes, es decir, que la carrocería todo confort, en la que no falta el más insignificante detalle, corresponde exactamente al chasis que, comprendido el potente motor, constituye la última palabra en materia de mecánica.

Claro está que siempre cabe un perfeccionamiento y no en balde trabajan y estudian sus ingenieros, siendo la última innovación introducida el sistema especialísimo de seis frenos, adoptado conforme a los nuevos reglamentos y patentado en todos los países, y el de suspensión de motor, merced al cual las vibraciones naturales, inevitables en un motor potentísimo cuando se camina a una prudente velocidad, se pueden considerar elimina-

das en absoluto merced a este sistema.

En el stand nos explican la proeza realizada por un *Rolls* en los ensayos de sus frenos, efectuados uno de estos días en Stanmoore. En la cuesta de Brockley Hill, un *Rolls*, embalado a 75 a la hora, fué parado por medio del freno a pedal, al mismo tiempo que el conductor retiraba las manos del volante, y el coche, sumiso, paró en seco. Y eso se comprende porque la acción de los frenos está repartida en un 40 por 100 sobre las ruedas delanteras y un 60 por 100 sobre las traseras.

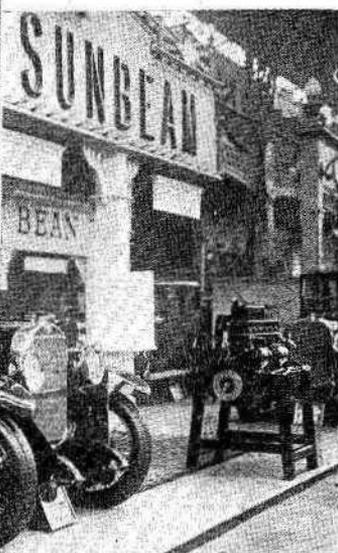
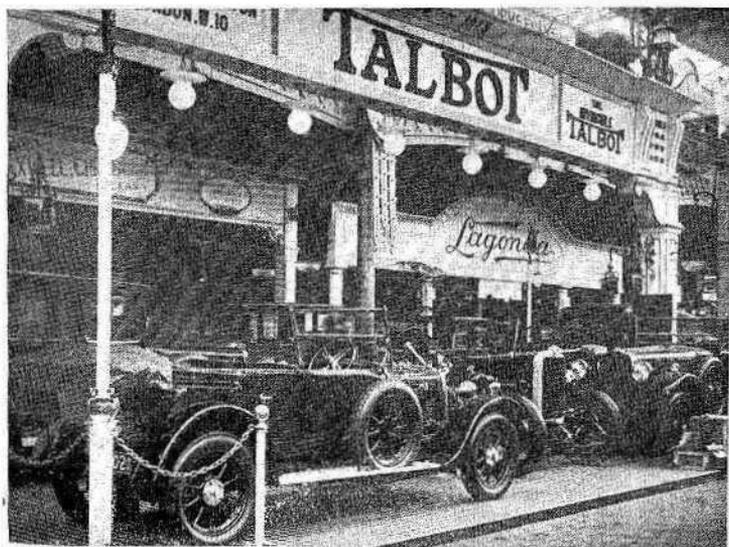
Hemos podido hacer un completo estudio, tanto del seis cilindros 20 HP. como del seis cilindros 40/50 HP., expuestos con arte y elegancia exquisitos, viendo como *Rolls* va alterando algunos de los accesorios con productos de su propia y exclusiva fabricación.

Y después de nuestra visita salimos con la convicción de que la *Rolls* no tiene rival.

Representante

Don Santiago de Ugarte

Provenza, 292 - Tel. 1243-G



Sunbeam Talbot

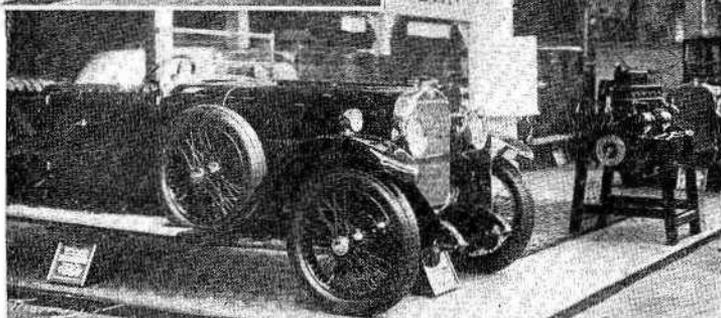
Los coches del consorcio *Sunbeam - Talbot* obtienen en este Salón el mismo ruidoso éxito que el alcanzado días pasados en el Grand Palais de París.

El público llena el stand y rodea los coches que esta acreditada firma presenta y es el *Sunbeam* con su motor seis cilindros monobloc, admirablemente concebido y perfectísimamente ajustado, lo que atrae en forma poderosa la atención de este selecto público que no regatea sus aplausos al ejecutor de estas maravillas de fabricación, Mr. Louis Coatelen.

La *Sunbeam*, como la *Talbot*, constituyen especialidades dignas de estudio y de comparación en la materia: son coches con motor resistente y velocísimo que se han acreditado en cien rudísimos combates y, además, coches adoptados por el turista, porque son suaves, con una suspensión magistral.

De ahí la preferencia que el público inteligente les otorga, las ventas realizadas en París y actualmente en Londres y las simpatías merecidas que el público inglés concede a la *Sunbeam* como a todo lo que lleva signo remarcadísimo de fabricación *britannisch*, palabra que tiene una alta significación en estas islas tan fieramente exclusivistas de lo suyo, de lo suyo propio, único, inimitable.

Toda la gama de coches presentados



en los stands de *Sunbeam* y *Talbot* tiene sus adoradores. Uno de ellos me hace observar que *Sunbeam* ha recurrido al *dampfer*—embrague adosado al final del vilebrequín, en el lado opuesto al volante—, con lo que se obtiene que desaparezca instantáneamente toda vibración.

Uno de los más acreditados técnicos ha manifestado que considera imposible establecer un seis o un ocho cilindros sin apelar al recurso del *dampfer*, adoptado por los coches de gran lujo como los *Sunbeam*, los *Rolls*, los *Daimler*, el *Minerva*, el *Packard*, etc., con resultados admirables.

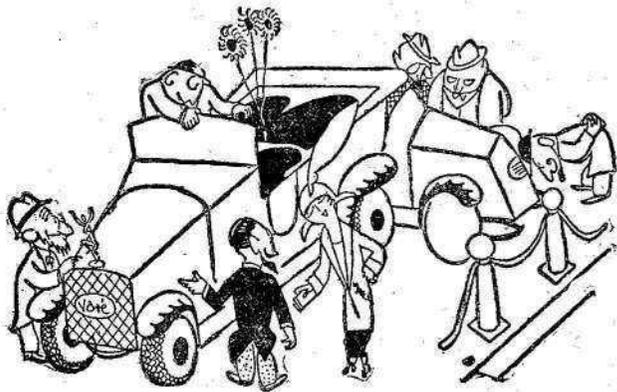
El bello ideal es la adquisición de un coche de sólida resistencia, de motor rápido, de suspensión admirable. Y todas estas condiciones las reúnen los *Sunbeam* y los *Talbot*, expuestos a la admiración general, aquí y en París, con éxito singularísimo.

Representante

Autolocomoción, S. A.

Rambla Cataluña, 90 - Teléfono 422-G

EL DEPORTE EN SOLFA

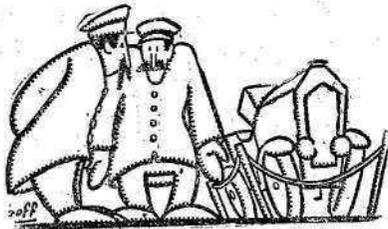


EN EL SALÓN DEL AUTO

— ¿La señora busca, sin duda, un coche?
— No; busco quien me lo pague...

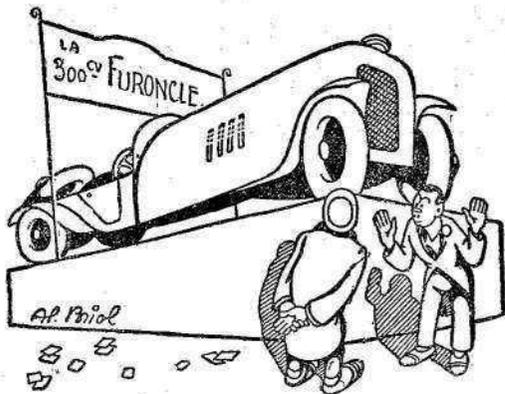
(De Varé, en *Le Merle Blanc*, París)

MÁS DEL SALÓN DEL AUTO



— ¡Psche!... Estos pequeños coches apenas pueden aplastar a un solo transeunte de una vez.

(De Roff, en *Le Merle Blanc*, París)



SIEMPRE EN EL SALÓN DEL AUTO

— 300 caballos, 200 por hora... Con esto puede usted ir muy lejos.
— Sí, sí, ya lo creo. ¡Puedo ir hasta el Paraíso!

(De Briol, en *Le Merle Blanc*, París)



EN TORNO DEL SALÓN DEL AUTO

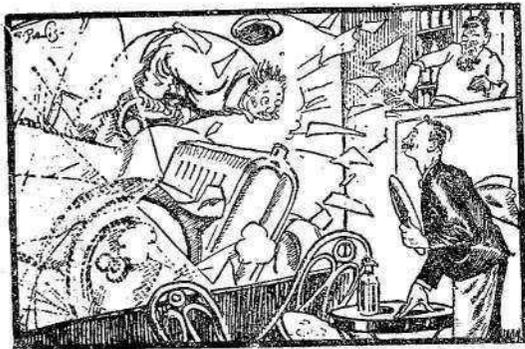
— ¡Ah, Joé!... ¿Y eso es lo que tú llamas a probar amortiguadores?

(De Gassier, en *Le Merle Blanc*, París)



— ¡Nada! ¡Que no sé enfocar con esta máquina! ¡No le veo más que los pies!

(De Riowet, en *Punch*, Londres)



EL NUEVO CAFÉ

— ¡Al fin!... ¡Un cliente!

(De Pavis, en *Le Journal*, París)

Bosch



BOCINA BOSCH

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

Produce un sonido uniforme original y melodioso de gran alcance

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

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

Su aspecto es elegante y su construcción esmeradísima

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

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

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



Gran prueba de regularidad y resistencia



conquista el Record Oficial de la Vuelta a España, en 99 horas

(Del 22 al 27 de junio de 1924)

4.453 km. según nuestros cálculos; 4.216 según los datos del R. A. C. E.

Este nuevo éxito de la marca **STUDEBAKER** se ha conseguido con un coche de turismo, estrictamente de serie, ya usado, matriculado en Barcelona con el número 12.688, que llevaba cuatro pasajeros y unos 350 kilos de equipaje, cubriendo todo el viaje sin el menor contratiempo y sin cansancio para sus ocupantes, merced a las condiciones excepcionales del **STUDEBAKER** como coche seguro, potente y de ideal suspensión

El coche iba provisto de Bateria "Willard", Amortiguadores "Hardfort" y Bujías "Champion", empleando como lubricante el Aceite "Yacco"

El Real Automóvil Club de España, bajo cuya fiscalización se ha hecho esta prueba, ha otorgado certificado oficial del record obtenido a los

Agentes generales para España:

Stevenson, Romagosa y Compañía

Valencia, 295 : Barcelona

Salón Studebaker

I. PONS : Paseo de Gracia, núm. 54

Como el
Gran Premio de Europa
el
Gran Premio de Italia

ha sido ganado
por el AS de los neumáticos
el

CUERDA **PIRELLI**



Esta cubierta a cuerdas
summum de la perfección
la construye en Manresa

Nacional Pirelli

AUTOMÓVILES OCTO



Agencia general para España

Automóviles OCTO



T A R R A S A

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

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 chasis 4 y 6 cilindros disponibles para entrega en el acto

F. de A. Puig

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

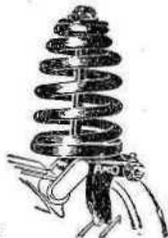
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

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



LOS AMORTIGUADORES

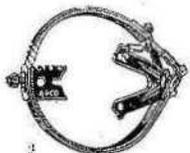
APCO

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

CON LOS FRENSOS

APCO

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



LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

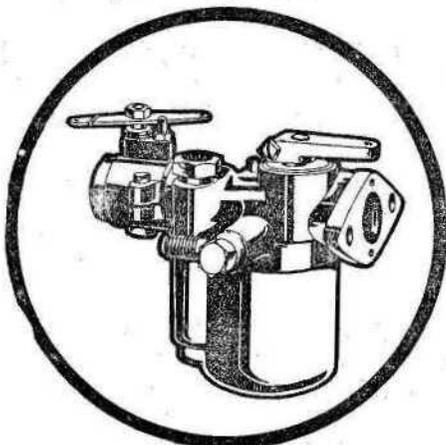
ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS NOVEDADES DE PARÍS

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

El carburador

SOLEX

para FORD



Reduce el consumo a 10 litros por 100 kilómetros

PRUEBA GRATIS

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

VENTA AL POR MAYOR



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

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

NEUMATIOS
DELTA

Bicicletas BENEDID

KLEIN Y C.^{ía}

Princesa, 61

Barcelona

STADIUM

AUTOMÓVIL SALÓN

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

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

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores 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

Anuncie en STADIUM

Un nuevo éxito de

AMILCAR

Carrera de Regularidad del Real Moto Club de Cataluña : 19 octubre 1924

Cuatro coches **AMILCAR** se inscriben en la categoría neófitos y obtienen **cuatro medallas de oro** alcanzando la mejor velocidad en el kilómetro lanzado

J. Alvarez y C.^a, S. en C. : Provenza, núm. 185
BARCELONA

Talleres Mecánicos especiales para reparación de automóviles, motores marinos, industriales y de aviación

CASIMIRO SOLER

Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 1950-A :: BARCELONA

Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación : Sección especial de cementación y rectificado



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 $\left\{ \begin{array}{l} 30 \times 3 \frac{1}{2} \text{ CON TALON} \\ 32 \times 4 \frac{1}{2} \text{ SIN TALON} \end{array} \right.$

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



A. Elizalde

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA

Apartado de Correos 424 - Telef. 921-G

Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"