

# Stadium

*Revista Ilustrada*



Zamora, el meta nacional, en una clásica parada durante el segundo match Italia-España

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

# Rustines

Concesionarios exclusivos  
de venta para España

**E. y J. Pujol Xicoy**

Clarís, 103 : Teléf. 371-G  
Barcelona

**El mejor PARCHE  
para la reparación  
de cámaras de aire**



## COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

**Casimiro Soler**

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

Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mi taller una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas: Patentes de invención e introducción

PIDANSE REFERENCIAS

AUTOS

# Derby

MOTOR 6/8-7/10 CUATRO FRENOs  
PARA 2, 3 Y 4 PLAZAS

OFICINAS DERBY-E. GRANADOS, 34

AGENTE DE VENTAS PARA CATALUÑA

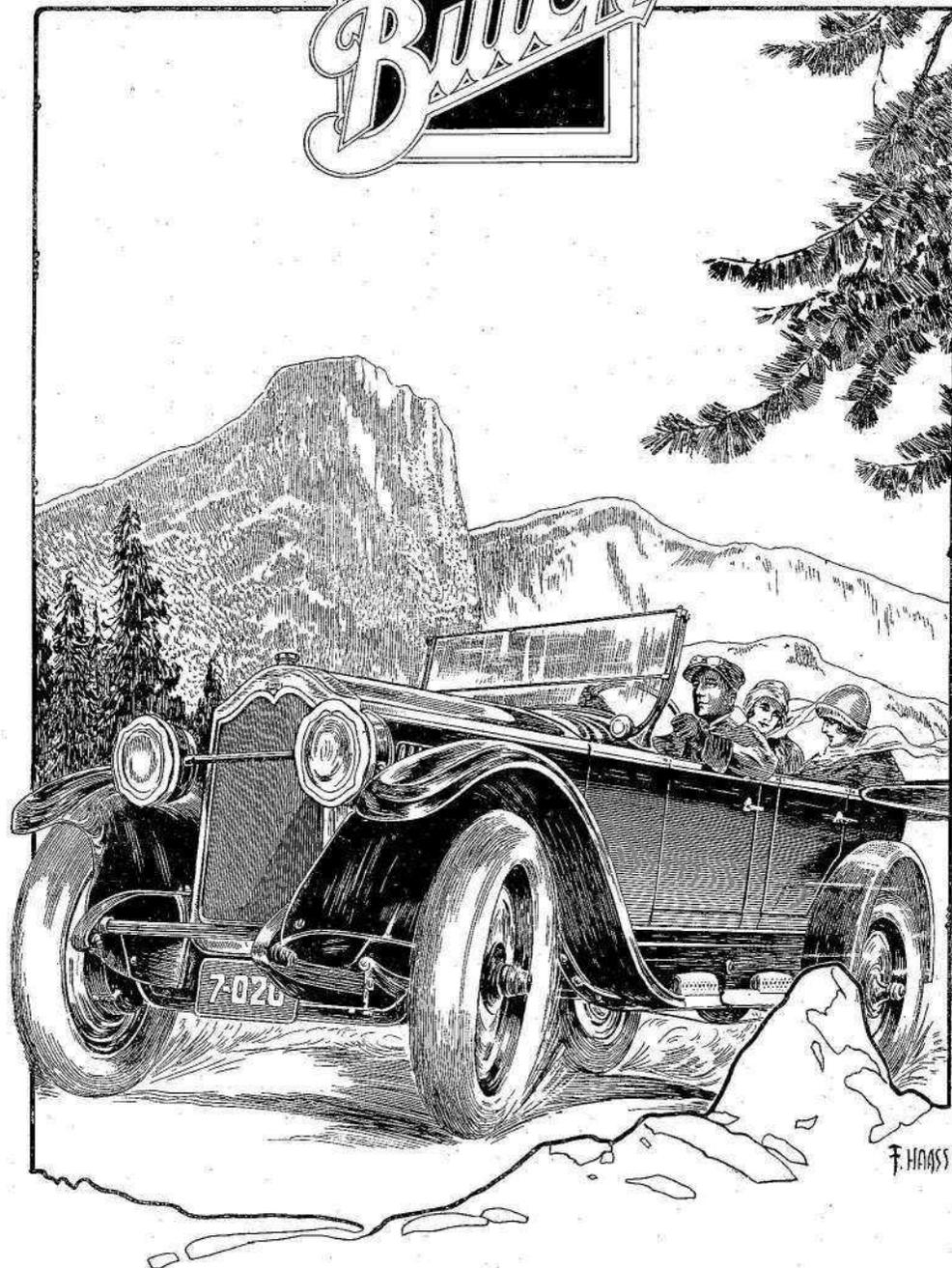
**J. ROCHA**

ARGÜELLES, 456 - BARCELONA

*Se solicitan Agentes de venta en provincias*

# Anuncie en STADIUM

# Buick



Vencedor en todas las carreras en que ha tomado parte y detentor de todos los records que ha establecido

**BARCELONA**  
ARAGÓN, 239  
P. LETAMENDI, 17

**F. ABADAL**

**MADRID**  
ALCALÁ, 62  
MONTESA, 47

## 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)

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

**ACEITE JÚPITER**



Inalterable á todas las temperaturas  
SOCIETÀ MARCA "EL LEÓN"  
Paseo San Juan. Nº2 Prai

Subscríbase Vd.  
a **STADIUM**

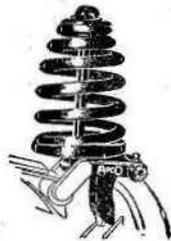
## A. CASAJUANA

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



## Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles : Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas : Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas : Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Spliidorfy otras marcas : Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S. : Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

**J A I M E R O C A**

Rambla de Cataluña, 24 · Barcelona

Teléfono número 2182-A

# Los principales éxitos del MOTOR

# HISPANO-SUIZA

## DE AVIACIÓN

## en 1924

2 Febrero	Record mundial de altura en hidroavión: Hôtel, 6.368 metros, sobre aparato C. A. M. 36 bis	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
11 Marzo	Record mundial de altura en hidroavión: Sadi Lecoq, 9.180 metros, en Meulan, sobre hidroavión Nieuport-Delage	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
18 Marzo	Record mundial de altura en hidroavión, con 250 kilogramos de carga: Laporté, 3.500 m, en Argenteuil, sobre hidroavión Schreck.	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
17 Abril	Record mundial de altura en hidroavión con 1.500 kilogramos de carga: Pelletier d'Osny, 2.000 metros, en Saint-Raphael	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
10 Junio	Record mundial de altura en hidroavión con 500 kilogramos de carga: Burri, 4.400 m, en Saint Raphael, hid. Blanchard, a	Motors Hispano-Suiza 300 Hp.
11 Junio	Record mundial de altura en hidroavión con 1.000 kilogramos de carga: Burri, 4.300 metros, en Saint Raphael, sobre hidroavión Blanchard, a	Motors Hispano-Suiza 300 Hp.
27 Agosto	Record mundial de altura en hidroavión con 500 kilogramos de carga: Laporté, 5.100 metros: en Argenteuil, sobre hidroavión Schreck, anfibio F. B. A.	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
28 Agosto	Record mundial de velocidad en hidroavión: Passaleva, sobre aparato Suboya, media: 303 kilómetros 370 metros a la hora.	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
9 Agosto	Record mundial de velocidad en hidroavión sobre 500 kilómetros: Birri, con una pasajera, sobre hidroavión de turismo C. A. M. S., media: 123 kilómetros a la hora	Motor Hispano-Suiza 150 Hp.
10 Octubre	Record mundial de altura en hidroavión: Callizo, 12.066 metros, en Villacoubilly, sobre aparato Gourdon-Lesneure	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
8 Noviembre	Record francés de velocidad en avión: Ayudante-jefe, Bonnet, sobre monoplano Ferbois-Bernard, media: 389 kms. 890 m. hora	Motor Hispano-Suiza 450 Hp.
23 Junio	Copa Beaumont: Record mundial de los 500 kilómetros: Sadi Lecoq, en Istres, sobre sesquiplano Nieuport-Delage, en 1 hora, 37 minutos; media: 306 kilómetros 696 metros a la hora	Motor Hispano-Suiza 450 Hp.
18 Junio	Copa Lamblin: Teniente Chasle i Le Bourget: Istres y retorno, sobre aparato Nieuport-Delage, 1.260 kilómetros, en 6 horas y 55 minutos, parada comprendida	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
11 Septiembre	Copa Lamblin: Teniente Rabatel: Le Bourget-Istres y retorno, sobre aparato Devoitine, 1.260 kilómetros en 6 horas, 13 minutos, 40 segundos 2/5; media: 194 kilómetros a la hora	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
14 Octubre	Copa Lamblin: Ayudante Hernu: Le Bourget-Istres y retorno, sobre aparato Jabiru-Farmu, 1.260 kms. en 5 horas, 8 s. 1/5.	Motors Hispano-Suiza 180 Hp.
20, 21 y 22 Agosto	Gran Premio de los Aviones de transporte: Cupet y Bossautrot, sobre Farman "Le Jabru" (carga mercantil 850 ylogramos), recorrido, 1.030 kilómetros; media: 198 kilómetros a la hora.	Motors Hispano-Suiza 180 Hp.
6 a 17 Septiembre	Concurso de aviones de turismo (cuarta categoría de potencia), Lagne sobre aparato Nieuport; media: 111 kms. 400 m. hora	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
6 a 17 Septiembre	Concurso de aviones de turismo (quinta categoría de potencia), Pauzier, sobre aparato anfibio biplaza Schreck; media: 115 kilómetros 600 metros a la hora	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
24 Octubre	Raid del comandante Teste (reconocimiento de las costas del Atlántico y del Mediterráneo), sobre h. F. B. A. (20 horas de vuelo, 13 aterrizajes y 23 anarizajes)	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
5 y 6 Mayo	Primer Premio de Velocidad: Sadi-Lecoq, en el Mitin Internacional de Aviación en Ginebra, sobre aparato Nieuport-Delage.	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
30 Mayo	Raid Tolosa-Paris, en 2 horas 20 minutos, por Doré, sobre aparato Deswouting	Motor Hispano-Suiza 180 Hp.
25 Septiembre	Record de viaje Paris-Londres: Bajac, en 1 hora 45 minutos, en servicio normal con 10 pasajeros, sobre Bleriot a	Motors Hispano-Suiza 180 Hp.
19 Octubre	Vuelta al Japón: 3.600 kilómetros, realizada por Goto, sobre hidroavión japonés	Motor Hispano-Suiza
10 Octubre	Record mundial de altura en avión, 2 kilómetros: Callizo, sobre aparato con ...s, a una media de 448 kms, 170 m. a la hora	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
12 Diciembre	Record mundial de velocidad en avión, a 50 metros de altura: Bonnet, en Istre Marmogné, 500 kms; media: 223 kms. 98 m.	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
15 Diciembre	Record mundial de velocidad con 250 kilogramos de peso, Doré, en Etampes-La Marmogné, 500 kms; media: 223 kms. 98 m.	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.
16 Diciembre	Record mundial de velocidad con 250 kilogramos de peso, Doré, en Etampes-La Marmogné	Motor Hispano-Suiza 300 Hp.

**La Hispano - Suiza**  
**Fábrica Española de Automóviles y de Motores de Aviación**  
**carretera de Ribas, núm. 279 - Teléfono 250-SM - BARCELONA**



*Fiat*  
*Sociedad General de Automóviles*  
*Mallorca, 277 : Barcelona*

S T A D I U M

# Los últimos y recientes éxitos de las Magnetos y Bujías **BOSCH**

28 de abril de 1925. — Campeonato del Japón

- 1.º Sobre «Harley-Davidson», con Magneto **BOSCH**.  
2.º » «Indian», » » y Bujías **BOSCH**.

3 de mayo de 1925. — Carrera de la Cuesta de la Donzelle à Genève

Los vencedores de las categorías principales y el mejor tiempo del día ha sido realizado por motocicletas con Alumbrado y Magneto **BOSCH**.

13 de mayo de 1925. — Circuito de Brooklands en Inglaterra

Diferentes nuevos records han sido establecidos por el conocido corredor H. Le Vack, sobre motocicleta «Coventry Eagle», provista de Magneto **BOSCH**.

16 y 17 de mayo de 1925. — Carrera de la «Solitude». Stuttgart

La mayor parte de los vencedores, con Magneto y Bujías **BOSCH**. Merz, sobre «Mercedes», que ha hecho el mejor tiempo del día, con Magneto y Bujías **BOSCH**.

17 de mayo de 1925. — Gran Premio de Apertura de Montlèry

- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 1.º Duller, sobre «Talbot» . . . . . | } Todos con Magnetos <b>BOSCH</b> . |
| 2.º Conelli » » . . . . .            |                                     |
| 3.º Seegrave. » » . . . . .          |                                     |

17 de mayo de 1925. — Gran Premio del Moto Club de Lyon

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| Hasta 175 c. c. 1.º Perrotin, sobre Terrot. | } Todos con Magnetos <b>BOSCH</b> . |
| » 250 » 1.º Iurand, » »                     |                                     |
| » 350 » 1.º Marc, » Alcyon.                 |                                     |
| » 500 » 1.º Seegrave, » Peugeot.            |                                     |

7 de junio de 1925. — Pruebas deportivas en el autódromo de Montlèry

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Carrera de regularidad: 1.º Equipo Jolly, sobre «Alcyon» . . . . .   | } Todos con Magnetos <b>BOSCH</b> . |
| Carrera de grandes coches: 1.º Divo, sobre «Delage», con un promedio de velocidad de 219 kilómetros por hora . . . . . |                                     |
| Carrera de Côte de Limonest: En la clasificación general, Robert Benoit sobre «Delage».                                |                                     |

Representantes exclusivos para España

**BARCELONA**  
Mallorca, 281  
Apartado 1057

**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

**MADRID**  
Calle Génova,  
número 3

El éxito de

# NACIONAL PIRELLI

Hace un año salía  
de Manresa la

**primera  
cubierta**

Hoy no se reúne  
discreto número de  
coches sin que fi-  
gure profusamen-  
te, equipando sus  
ruedas, la bella  
concepción de la

**Cruz de  
Malta**



# Stadium

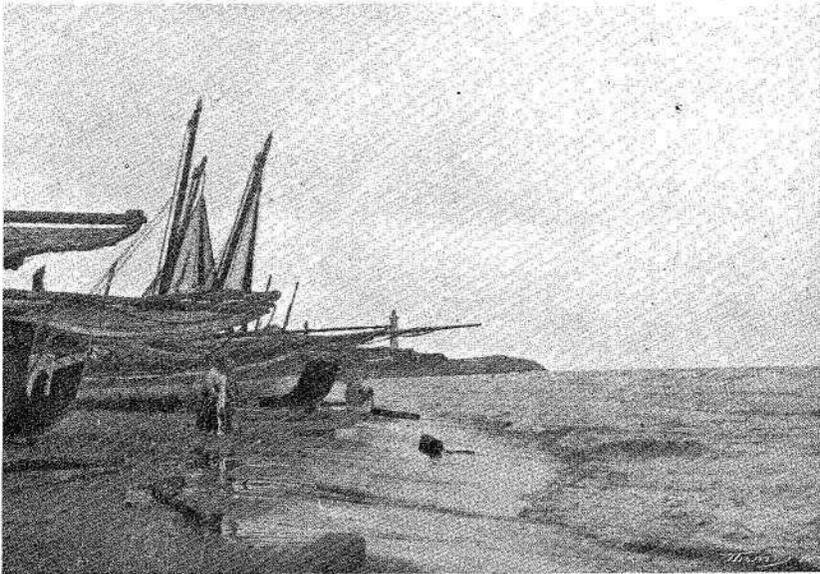
REVISTA ILUSTRADA

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 coreornado 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.

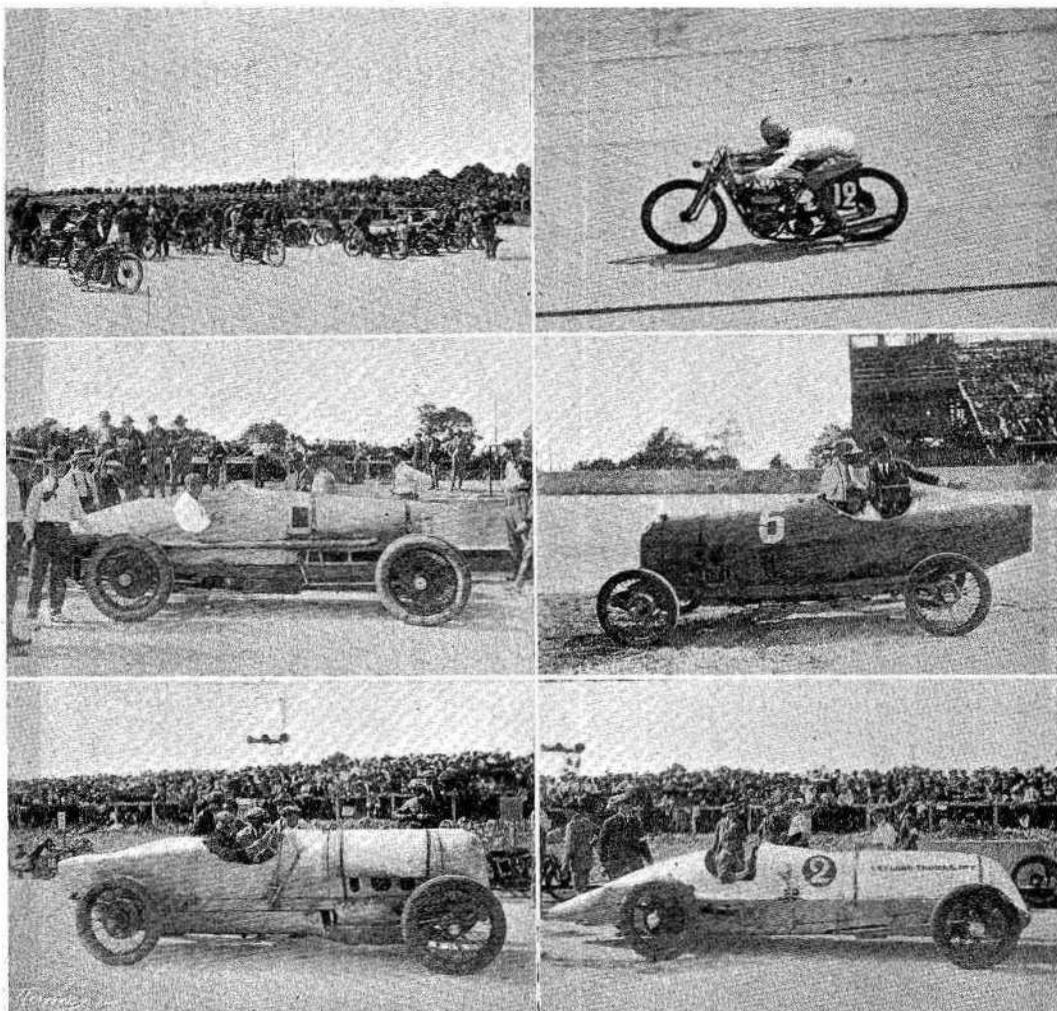
## PAISAJES ESPAÑOLES



*La playa de Villanueva*

Foto Luis Creus

## CARRERAS EN AUTODROMOS



Monthlery : Salida de la carrera de motos. — Temple, sobre Evoy, vencedor de las motos. — Divo, sobre Delage. — Marnier, con Salmson. — Bogenschütz, sobre un Especial B. — Pary Thomas, con coche Leyland

Fotos Rol

EN ambas pistas europeas, Monthlery y Monza, se han celebrado las dos segundas manifestaciones automovilistas del año; en la francesa, una serie de pruebas al estilo de reunión velodromesca, o sea más espectacular, mientras que en la italiana ha sido una manifestación casi particular de una sociedad deportiva determinada.

La segunda jornada del autódromo Linas-Monthlery, favorecida por tiempo admirable, constituyó un verdadero acontecimiento gracias a lo bien combinado del programa, muy completo por cierto desde el punto de vista espectacular. Un público mucho más numeroso que cuando la primera reunión llenaba las principales localidades, interesándose por el des-

arrollo del programa, interesante en todo su desenvolvimiento. La organización fué perfecta, haciendo prever para la lucha del Gran Premio de Francia algo verdaderamente magnífico. Sólo los altavoces no dieron la satisfacción debida, cosa fácil de arreglar si se tiene en cuenta el esfuerzo realizado.

La primera carrera, una prueba reservada a las voiturettes de 1.100 c. c., fué ganada por Salmson. El equipo de esta marca se cubrió de gloria con sus dos hombres que llegan primero y segundo, habiendo llevado los primeros puestos desde la señal de salida. Marnier fué primero y Casse segundo, con 135 kilómetros de media, sin apurar verdaderamente sus motores, que indudablemente pue-

den rendir más. Benoist, separado hoy del mundo autociclista, ya que forma parte del equipo *Delage*, quiso correr para recordar sus bellos tiempos y, caballero de un *E. H. P.* de vieja historia, pisó tercero la meta después de interesante marcha.

La carrera de grandes motos dió lugar a que el corredor inglés Temple venciera sobre una 1.000 c. c. de cilindrada, seguido de cerca por el equipo *Peugeot*, con motos de 750 y 500 c. c.

Una prueba de relevos motociclista tuvo poco interés, dada la poca velocidad desarrodada.

La carrera de los bólidos tuvo un éxito enorme... Verdaderamente cuando un coche entra en los virajes a 200 a la hora... el momento es emocionante.

Corrían:

Alberto Divo con el *Delage* 12 cilindros, 10 litros de cilindrada.

J. P. Thomas con el *Leyland* 8 cilindros, 18 litros de cilindrada.

Eldridge con el *Fiat* 300 HP., 6 cilindros, de 21 litros.

Bogenschutz con su *B. Especial*, provisto de un motor *Hispano* aviación de 180 HP.

Resultó vencedor Divo, después de batir el record del mundo de la vuelta en pista a 219,400 kilómetros de media.

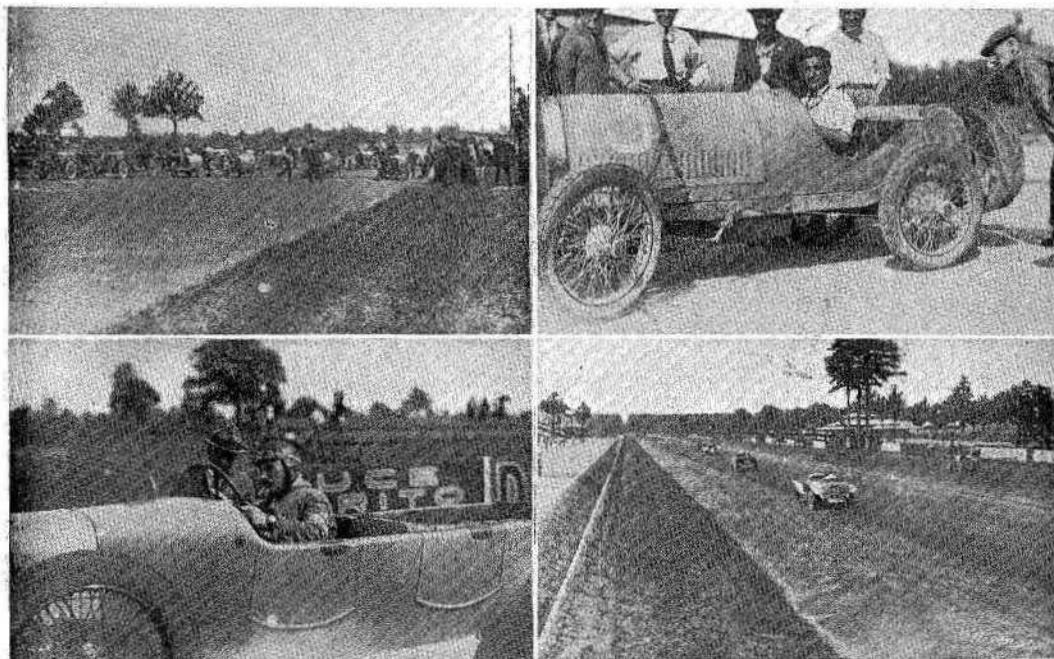
\* \* \*

La carrera de Monza, como decimos antes, era organizada por una sociedad deportiva. Esta es el Club de los Cien a la Hora, entidad

de la que sólo pueden ser socios automovilistas que sean verdaderos amantes de la velocidad. Podían tomar parte diversos tipos de vehículos, tanto carreras como turismo, distinguiéndose en la clasificación *Bugatti* y *Alfa Romeo*, ambas marcas muy comunes entre los socios de la Cien a la Hora.

\* \* \*

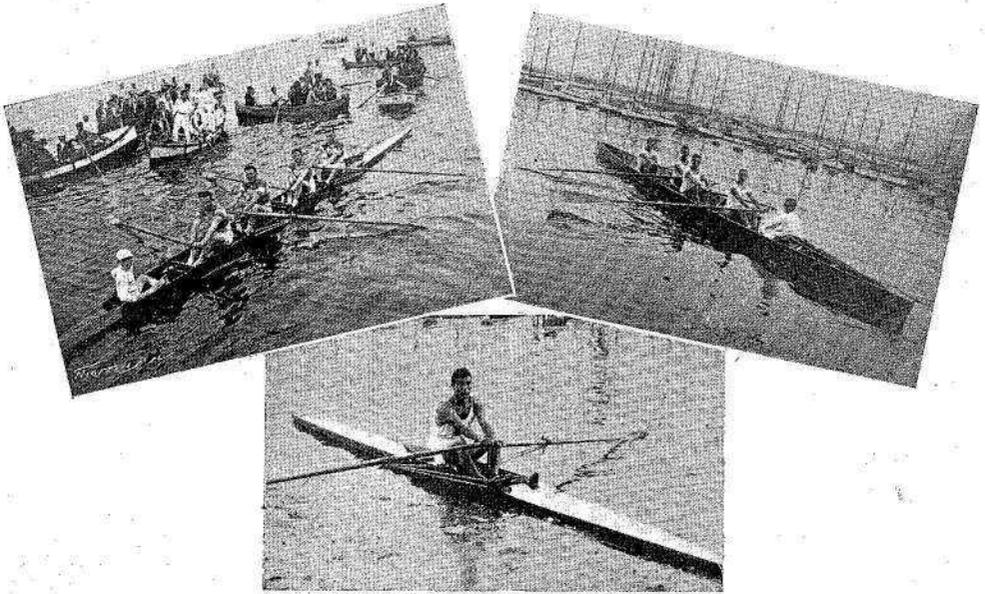
Continúan en Monthlery los preparativos para el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, carrera cumbre europea, ya que el pomposo Gran Premio de Europa, que al escribir estas líneas se está corriendo en Spa, no será más que un mero match entre *Alfa Romeo* y *Delage*, con gran ventaja para el primero, que tiene sus nuevos coches preparadísimos, mientras el segundo anda con tanteos y pruebas. La carrera francesa, con lo dicho anteriormente, será lo más disputado del presente año, junto con Indianápolis, prueba también máxima del automovilismo americano. *Bugatti*, *Sunbeam* y *Mathis*, son otros tantos nombres dignos de luchar con el favorito de Bélgica y con el *Delage*, que para entonces es seguro se presente en mejores condiciones; de todos modos, por los antecedentes de entrenamientos, Ascari y Campari, con sus *Alfa*, serán también en Monthlery los favoritos. En turismo, a pesar de las poquísimas inscripciones recogidas, la lucha no dejará de ser interesante, presentándose como novedad el hecho de correr la gran especialista del turismo, *Peugeot*, con coches equipados de conducciones interiores.



Monza : Salida de la carrera del Club de los Cien a la Hora.—Tassara, sobre Bugatti-Pirelli, vencedor de la categoría carrera. — El gran oficial Mercanti, creador del autódromo, corrió sobre un Alfa-Romeo. — La carrera

Fotos Strazza

# Campeonatos de Cataluña de Remo



Vencedor de outriggers a cuatro, equipo de la Société Nautique de La Marne. — Yols de mar a cuatro remeros y timonel, equipo del Real Club Marítimo de Barcelona. — Berdugo, con su Grife, Campeón de Cataluña

Fotos Veia y Claret

Las regatas internacionales y los campeonatos de Cataluña, al remo, constituyeron una fiesta espléndida, un éxito formidable, tal y como era de esperar ante la sabia organización que a tales manifestaciones sabe imprimir el Real Club Marítimo de Barcelona.

El número fuerte de las regatas lo constituía la prueba internacional Trofeo Camps, creado a memoria del benemérito deportista don Juan Camps y Mas.

Para participar en esta prueba se presentaron el equipo francés de la Société Nautique de la Marne y el belga del Real Club Náutico de Gante, corriendo con ellos equipos del Real Club Marítimo de Barcelona, del Club de Mar y del Club Náutico de Tarragona.

La pelea fué dura y emocionante.

A los mil metros abandonaron los tarraconenses, pero las dos embarcaciones de Barcelona disputaron a las extranjeras el triunfo que, tras dura lucha, fué logrado por los franceses, que entraron a la meta entre aclamaciones de la muchedumbre.

A un largo de bote entraron los belgas y a seguida el equipo del Real Club Marítimo de Barcelona, que quedó proclamado campeón de Cataluña.

No podemos extendernos en consideraciones sobre estas importantes pruebas, y nos limitaremos, por tanto, a dar los resultados, que fueron los siguientes:

PRIMERA REGATA. — Yols de mar a cuatro remeros (debutantes), copa Ricardo Margarit, 2.000 metros en línea recta.

1.º *Morató*, del R. C. M. B., tripulado por Bigorra, Anet, Alvarez, Font; timonel, Banús, en 8 m. 7 s.  $\frac{2}{5}$ .

2.º *Salou*, del Club de Mar, por Reig, Guri, Ormad, Manzanares; timonel, Guch.

3.º *Ranzini*, del R. C. M. B., por F. Millet, Badía, Campaná, L. Millet; timonel, J. Millet.

Arbitro: Rigol, del Club de Mar.

SEGUNDA REGATA. — Outriggers a dos remeros (Campeonato de Cataluña), 2.000 metros.

1.º *11 de setembre*, del R. C. M. B., por Otin y Catalá; timonel, Anglada, en 9 m. 7 s.  $\frac{2}{5}$ .

2.º El bote *Henley*, también del R. C. M. B., se retiró a la mitad de la regata.

Arbitro: Rigol, del C. de M.

TERCERA REGATA. — Outriggers a cuatro remos (Internacional y Campeonato de Cataluña), 2.000 metros. Trofeo Juan Camps. Copa del Ayuntamiento de Barcelona.

1.º *Ulises*, de la Société Nautique de la Marne (seniors), por Bouton, Piot, Bourzaneau, Souch; timonel, Bach, en 7 m. 33 s.  $\frac{3}{5}$ .

2.º *Sedó*, del Royal Club Nautique de Gand, por Van Silfont, Thoma, D'Hondt, D'Anvers; timonel, Herna.

3.º *Doris*, del R. C. M. B., por Giralt,



*Yol Morató, vencedor de la regata debutantes*

Morales, Berenguer y Canals; timonel, Martínez.

4.º *Jaume I*, del Club de Mar.

El bote *Lluís Bonet*, del Club Náutico de Tarragona, se retiró a los 1.000 m. del recorrido.

Arbitro: Durbán, del Club de Mar.

CUARTA REGATA. — Yols de mar, a cuatro remeros (libres). Copa Sedó. 2.000 metros.

1.º *Morató*, del R. C. M. B., por Giordani, Gil, Saló y Lamanca; timonel, Magarola, en 8 m. 4 s.  $\frac{2}{5}$ .

2.º *Salou*, del Club de Mar, por Esteve, Mohiá, Sanz y Aulestí; timonel, Martí.

3.º *Marquet*, del C. de M., por Portils, Molins, Ordí y Baltá; timonel, Lozano.

4.º *Ranzini*, del R. C. M. B.



*Equipo del R. C. M. B. que ganó la regata libre*

1.º *Lucita*, del R. C. M. B., por Omedes, Coll, Canadell, Morales, Berenguer, Canals, Otin y Massana; timonel, Martínez, en 7 m. 18 s.  $\frac{2}{5}$ .

2.º *Catalunya*, del Club de Mar, por Janer, Sans, Sabater, Castells, Roca, Solá, Arbona y Piqué; timonel, Cabaner.

3.º *Tetis*, del Club de Mar, por Porta, García, Miquel, Umbert, Olivella, González, Pérez y Montmany; timonel, Pedrol.

Como puede verse, los resultados han constituido un grandioso triunfo para el Real Club Marítimo de Barcelona, organizador de la fiesta deportiva.



*Doris, del R. C. M., vencedor del Campeonato de Cataluña*

Arbitro: Durbán, del Club de Mar.

QUINTA REGATA. — Skiff. (Internacional y Campeonato de Cataluña). Copa de Miguel Valdés. 2.000 metros en línea recta.

1.º *Guifre*, del R. C. M. B., por Berdugo, en 8 m. 37 s.  $\frac{2}{5}$ .

2.º *Refugi*, de la Societé Nautique de la Merne (París), por Boutou.

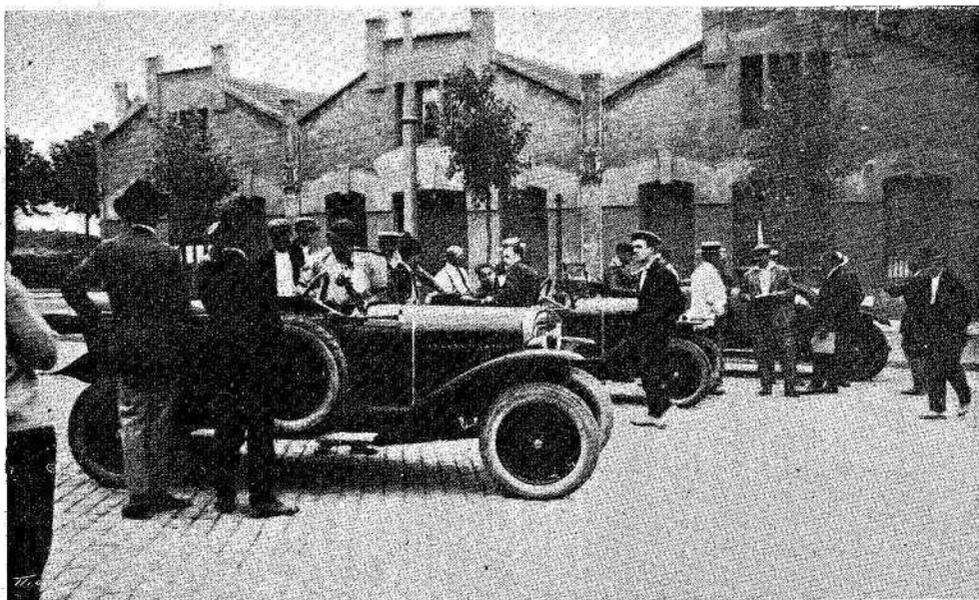
3.º *Sol*, del Club de Mar, por Aublá.

Arbitro: Reig, del R. C. M. B.

SEXTA REGATA. — Outriggers a ocho remeros. (Campeonato de Cataluña). Copa de la Mancomunidad de Cataluña. 2.000 metros en línea recta,

Fotos Claret

## Vuelta a Cataluña motorista



*Salida del equipo Opel, que tanto se distinguió en la prueba*

**L**A Vuelta a Cataluña ha constituido otro gran éxito para el Real Moto Club de Cataluña.

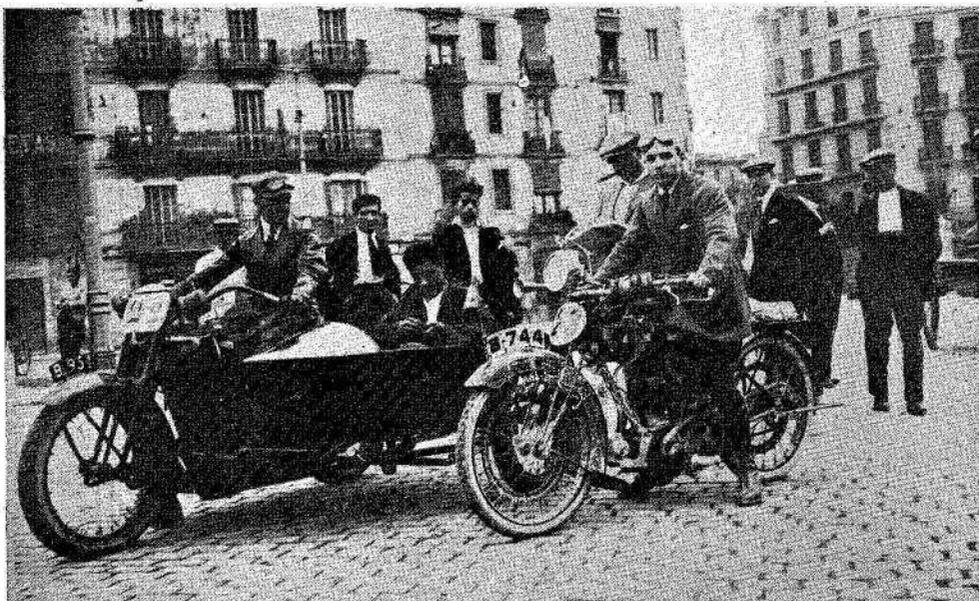
La clasificación oficial ha rendido los siguientes resultados:

*Copas de plata.* — Jaime Subirana, Manfredo Stiegler, José Buxadé, Conrado Cadiat, Antonio Renom e Ignacio Faura.

*Medallas de oro.* — José M. Planas, Juan Aleu y Alberto Font.

*Medallas de cobre.* — Enrique López, A. Catalá, Pablo Aixelá y Pablo Barba.

En esta prueba, que ha resultado tan dura como interesante, se han distinguido el autociclo Opel y las motos B. S. A. y Harley Davidson.



*Motos y side-cars efectuaron felizmente la dura carrera*

Fotos Claret

# La Carrera en Cuesta de la Rabassada

fué un nuevo éxito de *Penya Rhin*



*A. García, el brillante defender de Diatto, gana el primer lugar de su categoría y el segundo de la general*

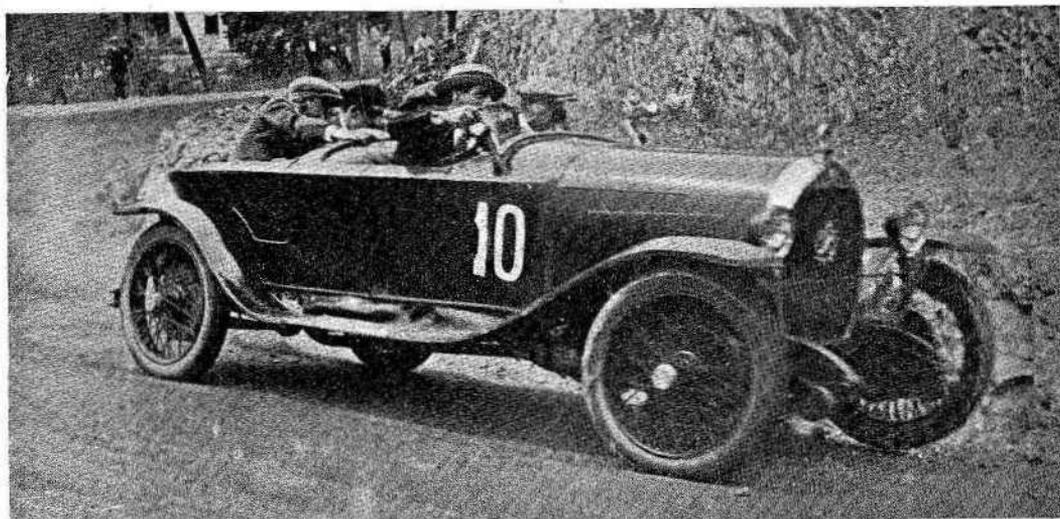
DEBIDO a correrse esta carrera cuando estaba en máquina nuestro número anterior, y habiéndose publicado ya infinidad de juicios sobre la misma, publicamos a continuación pareceres de *El Noticiero* y *El Mundo Deportivo*, que consideramos verdaderamente acertadísimos.

## Un éxito completo

En la carretera de la Rabassada se celebró por cuarta vez la carrera en cuesta que, organizada por los activos elementos de *Penya*

*Rhin*, se celebra anualmente en tan difícil recorrido, siendo presenciada por numeroso público, ya que en todo el trayecto de la carretera y sitios estratégicos la concurrencia era enorme, viéndose por todos los caminos y atajos verdaderos hormigueros, lo que demuestra la gran expectación que había despertado y la popularidad de que gozan las organizaciones de *Penya Rhin*.

La carrera, que transcurrió sin incidentes desagradables, resultó interesantísima, debido principalmente a que se dió la salida a los corredores sin aquellas interrupciones de otras



*El 12 HP. Hotchkiss realizó brillantísima carrera, conducido por Salle*

STADIUM

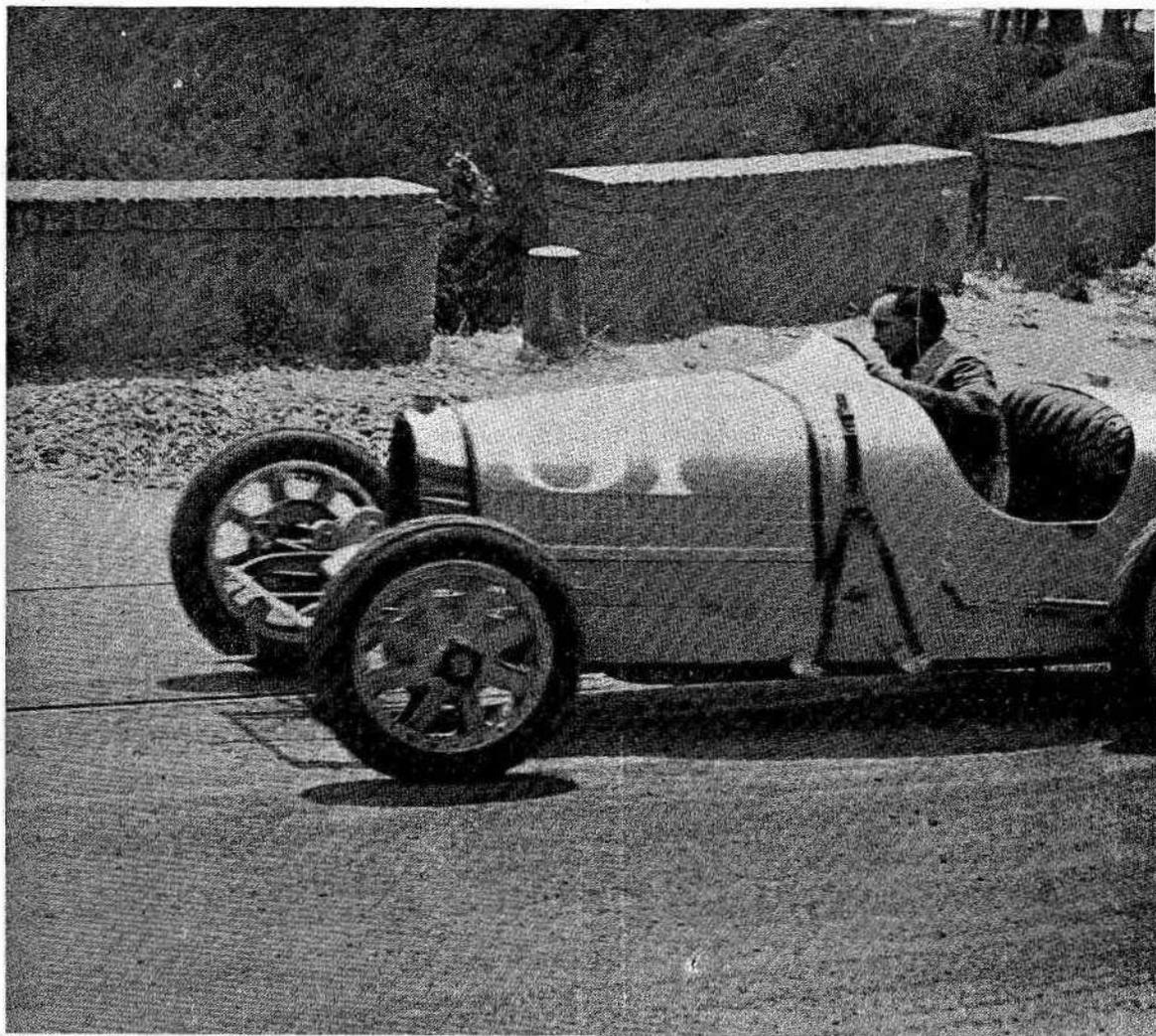
veces que tanto molestan al público, estando todo previsto, por lo cual la organización resultó insuperable, tal como nos tiene acostumbrados la popular entidad de la Plaza de Cataluña.

Como demostración de lo que antecede diremos que antes de la una de la tarde, gracias a la labor de los cronometristas señores Antonietti, Mullor, Uriol y Martínez, se conocía la clasificación oficial. Penya Rhin ha logrado rehabilitarse completamente del desgraciado kilómetro lanzado de Castellar; sea para sus componentes nuestra sincera felicitación.

carreras sucesivas, ya que las dificultades de la cuesta pondrían un límite a las posibilidades de velocidad de los vehículos.

Los brillantes resultados alcanzados en la carrera de ayer casi parecen confirmar lo que dijimos.

El record absoluto de la cuesta, que el año pasado lo batió F. de Vizcaya con *Elizalde*—4 m. 32 s.  $\frac{8}{10}$ , a 64,662 kilómetros por hora—, lo ha sido nuevamente este año por el mismo conductor con un *Bugatti* 2 litros, dejándolo a 4 m. 18 s.  $\frac{2}{10}$ —a una velocidad media de 68,441 kilómetros por



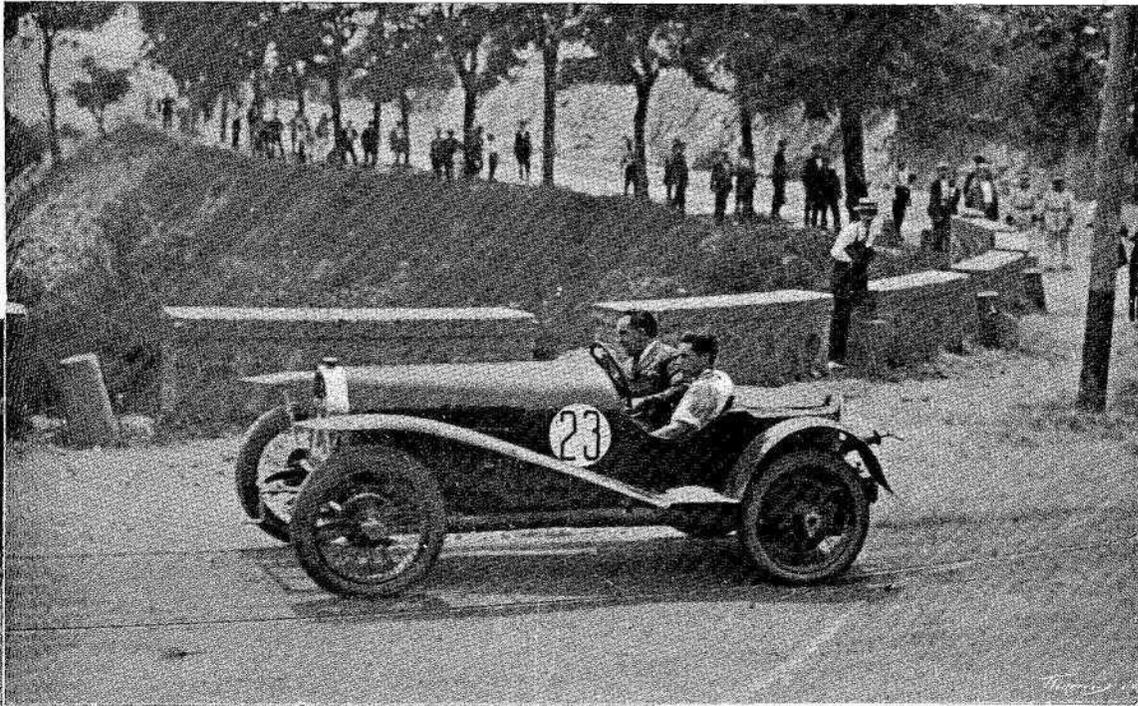
*Fernando de Vizcaya, con su 2 litros Bugatti, pneus Bergougnan, realizó espléndida performance y clasificándose primero de su categoría y de la general, a una media de*

### Comentarios técnicos

Al comentar los probables resultados de la cuarta carrera en cuesta de la Rabassada, indicamos que los records y promedios que probablemente se establecerían este año serían difícilísimos de batir en

hora—que, en realidad, parece algo insuperable sobre la accidentada carretera de la Rabassada.

El *Bugatti* tipo «G. P. Lyon» presenta un conjunto de cualidades indicadísimas para la carretera de Vista Rica, difíciles de aventajar; relativamente corto, bajo y estable, equipado con potentes



*El propio Vizcaya, con un sport de igual cilindrada, efectúa la subida a 65 kms. 934, ganando su categoría*



*...ce batiendo su propio  
km. 441*

frenos y presentando caracteres de aceleración extraordinarios. Tal coche, pilotado por F. de Vizcaya, que además de ser un conductor de primera calidad es un conocedor absoluto de la famosa cuesta, ha permitido un promedio sobre la misma que, racionalmente, casi parece el límite de la velocidad media posible en la Rabassada.

Las limitaciones que las dificultades del recorrido oponen a la velocidad de los diferentes vehículos, fueron puestos de relieve en la carrera de ayer.

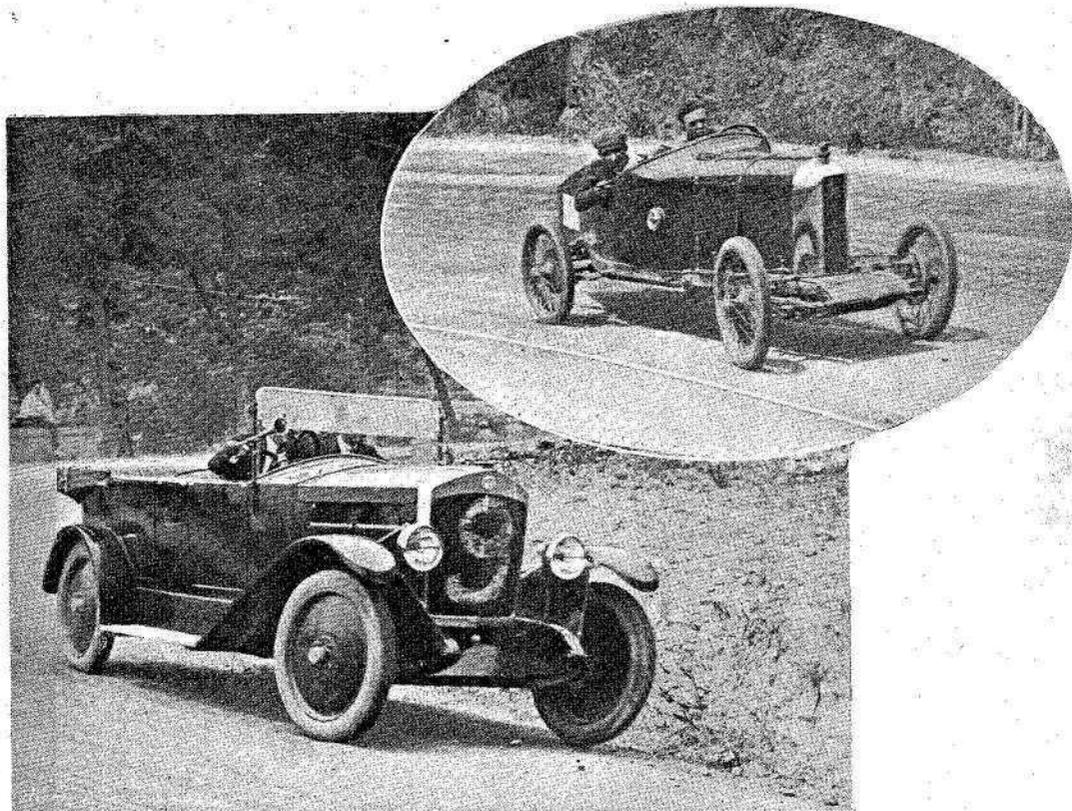
Lo mismo en las categorías motociclistas que en las automovilistas, fueron batidos o establecidos con mayor profusión los records correspondientes a los vehículos de pequeña cilindrada que los de los de elevada cubicación. En la mayoría de los casos la ausencia de records entre las elevadas cubicaciones fué originada

por falta de participantes en las mismas, pero el no figurar inscriptos vehículos en determinadas categorías no fué más que una demostración de que antes de la carrera ya sabían los interesados que tenían pocas probabilidades de éxito.

La Rabassada no es una carrera para vehículos grandes, ya que sus virajes favorecen principalmente a los pequeños. Tan sólo la mayor potencia disponible en los motores de elevada cubicación fué una ventaja que en otros tiempos podía favorecerles, pero que en la actualidad ha perdido importancia. Los constructores motociclistas obtienen fácilmente 25 caballos con un motor de 500 c. c. y los especialistas del motor de coche superan largamente en sus motores especiales para carreras de tal potencia específica. En tales circunstancias, el vehículo grande es aventajado por todos conceptos por el vehículo de reducidas dimensiones en la famosa cuesta, que presentando análogas posibilidades de velocidad absoluta puede aprovecharlas en mucho mayor grado por presentar superiores cualidades de manejabilidad.

Basándonos en lo dicho, y por lo que pudimos observar durante los entrenamientos, escribimos unas notas sobre los probables resultados de la carrera, que coinciden casi en absoluto con las bellas realidades de la prueba de ayer.

El promedio de Sprinter, con A. J. S., es notabilísimo y acaba de consagrar al joven corredor como a uno de nuestros primeros pilotos. Por sólo tres segundos de diferencia no bate el record absoluto de las motos estableci-



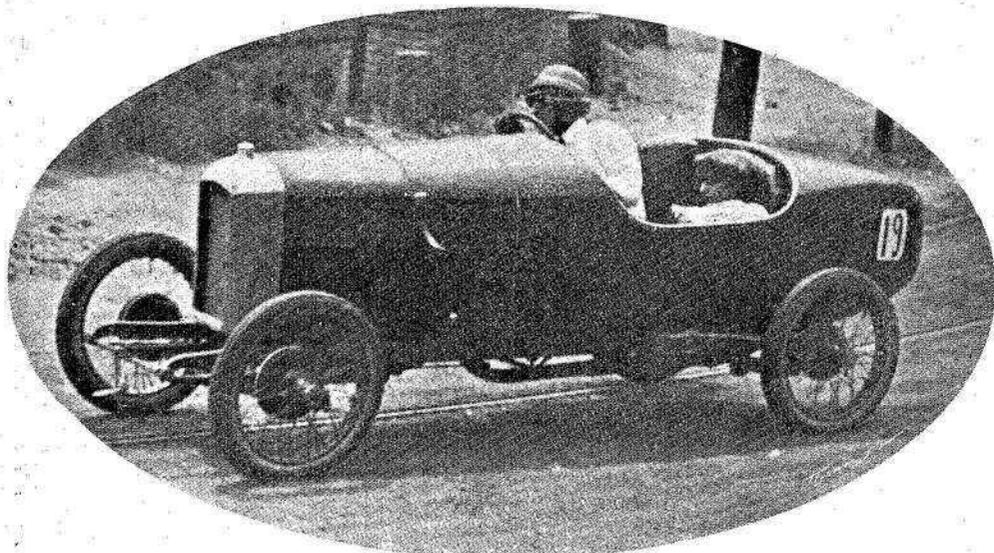
*J. Llastarri, con el Le Zèbre de turismo, es primero de su categoría, demostrando la gran superioridad de tal fabricación.—J. Jover, Rally, que tan brillante papel efectuó subiéndolo la cuesta en 4 m. 45 s.—Ambos coches iban lubricados con aceite «Frekko».*

do por Mateos con una máquina de carreras de 1.000 c. c.

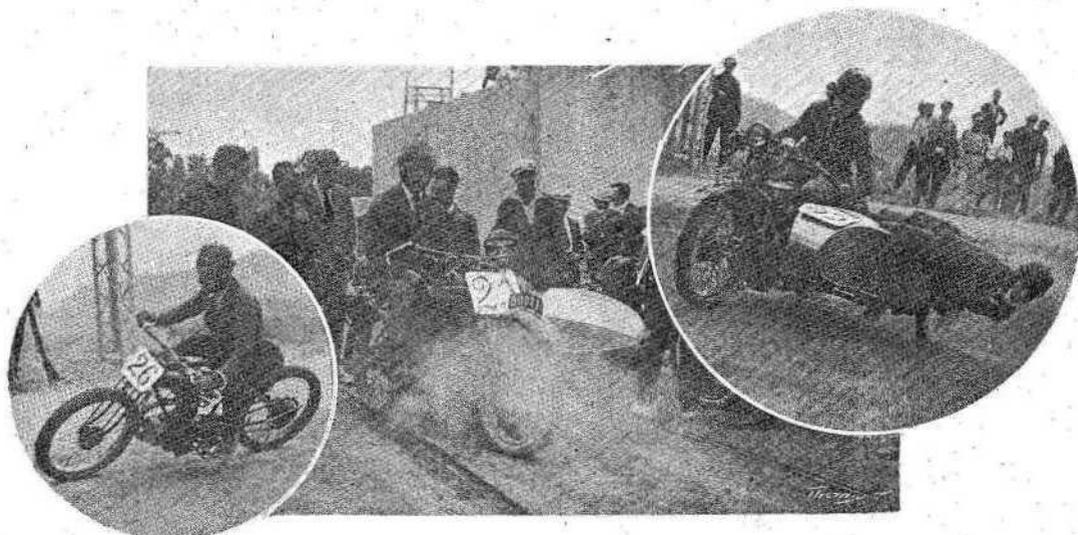
En las categorías side-cars carreras, dos buenos promedios se registraron. Alá, con la de 350 c. c., subió magníficamente; su tiempo es mejor al que realizaron las side-cars turismo

de 1.000 c. c. e iguala el record de Carrión, establecido con side-car turismo 1.000 c. c. en el año 1922 y que no fué batido en la carrera de ayer.

En las categorías reservadas a los vehículos de 4 ruedas, lo mismo que en las categorías



*Ballebó, Amilcar, vence en la categoría de 1.100 y establece el nuevo record en 4 m. 43 s.*



*Sprinter, con A. J. S., bate el record de motos con una 350 c. c.—Alá se reveló un notable side-carista.—Bello viraje*

motociclistas, el triunfo de las pequeñas cubricaciones fué rotundo. El *Austin*, el pequeño *Austin Seven*, con su motor 150 c. c., estuvo magnífico. Lo mismo en el grupo turismo que en sport, estableció nuevos records.

Martí, con *Bugatti* 1.500 c. c., confirmó sus cualidades de conductor, lo mismo que Sallé, con *Hotchkiss*, estableciendo nuevos records, demostrando su gran calidad.

Llastarri, con *Le Zèbre*, efectuó admirable recorrido.

La categoría 1.100 c. c. sport, que prometía ser la más interesante, lo fué en realidad.

Balletbó, cuyas aptitudes se prestan maravillosamente para las pruebas en cuesta, fué el vencedor de la categoría con *Amilcar*, batiendo el record de José María Moré, con *David*.

Jover, con su *Rally*, fué ayer de los conductores que causaron mejor impresión: audaz y seguro, cogió maravillosamente todos los virajes, a pesar de no haberse casi entrenado con su coche. Su diferencia de tiempo — un

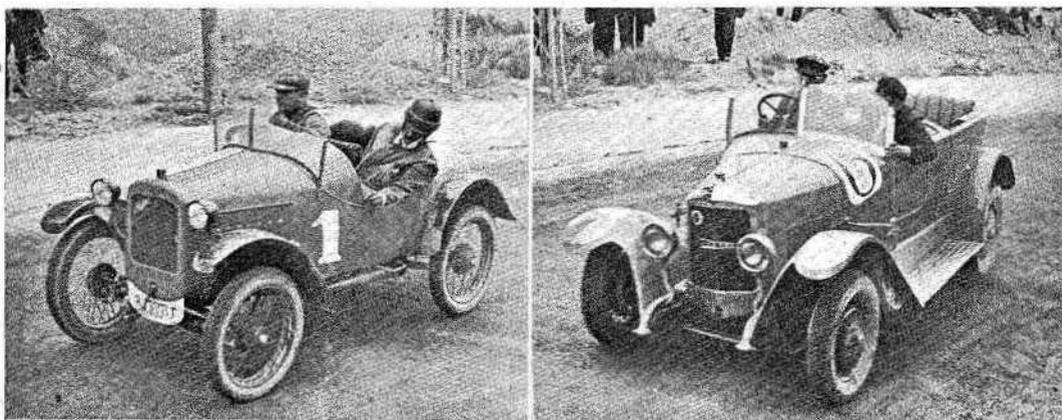
segundo — con el que empleó Balletbó, demuestra el valor de Jover.

En la categoría 2 litros, F. de Vizcaya, con *Bugatti*, batió largamente el record de 1924, haciendo lo propio con el que estableció su hermano Pierre en el grupo carreras e igualando casi el record absoluto de la prueba.

A García, el piloto completo, le vimos en los entrenamientos y el día de la prueba peleándose materialmente con los virajes. El *Diatto* parecía reunir cualidades muy propias para la carrera de la Rabassada y, a pesar de ello, patinaba y se despistaba frecuentemente.

Según nos fué posible averiguar, tal anomalía no tenía otro origen que los neumáticos.

Los tiempos alcanzados por la mayoría de participantes sobre la famosa cuesta han sido muy buenos y algunos de ellos difícilmente superables y, sin embargo, muchos de los vehículos de cuatro ruedas corrieron con carrocerías poco apropiadas al trazado accidentado de la carretera de Vista Rica.



*Un Austin y un Licorne suben la cuesta como buenos turistas*

Fotos Claret

# DEL II ITALIA-ESPAÑA

EL segundo match Italia-España revestía, para la afición mundial, un grandísimo interés deportivo, no tanto por lo que respecta al positivo valor del once italiano, sobradamente conocido de las grandes potencias balompedistas, cuanto para hacer servir el encuentro de piedra de toque a fin de deducir de sus resultados, y más aún de su desarrollo, la positiva importancia del once nacional de España, equipo de potencia ignota, ya que rara vez ha contendido fuera de sus propios terrenos, y esto, invariablemente, contra Francia, Portugal y Bélgica, únicamente.

Nuestra vida futbolera internacional era, pues, bien menguada.

Aparte las victorias-sorpresa de Amberes, pasadas a la historia y bien enterradas en el Estadio de Colombes, nuestra internacionalidad deportiva era cosa raquítica y sólo se mantenía nuestro crédito futbolero merced a las constantes palizas que, siempre dentro de casa, propinábamos a los equipos extranjeros que nos visitaban.

Un día nos decidimos a ir a Milán y empatamos después de jugar un match brillante, pero que, por no haberse visto favorecido por la victoria, no nos dió ningún renombre.

Después, gracias a la labor del actual trío



*Combi intercepta, oportuno, un pase alto de Piera que Errazquin pretendía rematar*

federativo nacional, nos lanzamos a la lucha contra Austria y contra Suiza, venciendo a ambas naciones y logrando, especialmente con el triunfo de Berna, rehabilitar nuestro presti-



*Federativos italianos y españoles reciben de bellas manos valencianas, artísticos pergaminos rememoradores de la fiesta internacional*



*El árbitro inglés, Mr. Kingscott, y los señores Cárcer y Milano, que actuaron de jueces de línea en Mestalla*

gio y ser considerados, ya en serio, como nación futbolística de primerísima fila.

En estas condiciones, el match contra Italia tenía que venir a confirmar el prestigio tan rápidamente adquirido y a deshacer el error en que los propios italianos vivían al creerse, si no superiores, sí, por lo menos, iguales a nosotros en fuerza balompédica.

Lo primero se ha conseguido en Mestalla merced al triunfo por uno a cero alcanzado sobre los italianos.

Lo segundo no se logró porque los italianos, al jugar contra nosotros en nuestro terreno duro, supieron mostrarse mejores jugadores y, por lo tanto, adquirieron la creencia de que su juego era superior al nuestro.

Bien es cierto que los propios cronistas italianos que presenciaron el encuentro confiesan que no hubo desventaja de público y confiesan también que mientras el once de la blusa azul jugaba el mejor de sus partidos internacionales, el equipo rojo jugaba el peor de los encuentros que ha jugado frente a Italia. Y ante tales confesiones hay que reconocer que, si en su peor tarde nuestro once ha batido al de Italia por uno a cero, jugando los italianos uno de sus más grandes partidos, en tardes anteriores, como en Milán, como en Colombes, en que los nuestros jugaron mucho más y ellos mucho menos, la victoria debió de sonreírnos por una diferencia un poco elevada en el marcador.

Eso dice la lógica, pero la masa deportiva italiana no ve más que una cosa: el uno a cero en campo duro y ante público español, es decir, la derrota mínima, que no se convirtió en empate por una actuación extraordinaria de un hombre: de

Zamora. Eso de la actuación ultraapocalíptica de Zamora es otro cuento un poco tártaro.

Zamora jugó muy bien, como un gran portero que es, pero hay que reconocer que si su puerta no fué batida, débese tanto como a su actuación, al juego estupendo de la pareja de backs—Pasarín y Quesada—y a los oportunos cruces de Samitier que aguantaba el batacazo mientras Zamora cosechaba las ovaciones.

Todo esto, que representa, en suma, la potencia defensiva seria y recia del once nacional de España, no ha querido ser tenido en cuenta por los cronistas italianos, que se han limitado, al reseñar este match, a ensalzar la labor defensiva de conjunto de su propio equipo y la obra personal de Zamora como único desbaratador de las ofensivas italianas.

De ello ha resultado que, a los ojos del futbolismo italiano, el match de Mestalla, si alguna elocuencia ha tenido, ha sido para demostrar que el once español no puede vencer a la escuadra azul en terreno de allá y, en cambio, ésta puede muy bien salir victoriosa en campo de España.

El pleito de la supremacía mediterránea queda, pues, en pie, según el criterio del futbolismo de Italia.

Será preciso, para demostrarle que nuestro juego es bastante superior al suyo, que la próxima visita del once de España a Viena y Budapest sea una gira triunfal, es decir, que venzámos allí donde Italia ha sido siempre y copiosamente batida, en espera de que llegue el día—que parece un tanto lejano—de que hagamos un nuevo viaje a Italia para batir a la escuadra azul en su propio hogar y en forma tan contundente como lo hicimos con



*Cubells entra valientemente a pesar del juego de la defensa italiana*



*Combi se adueña del balón hábilmente centrado por Alcázar*

Suiza. Claro está que para que tan buenos deseos se realicen, precisa, ante todo, hallar la fórmula de entrenamiento para nuestro equipo nacional, en el supuesto, algo hipotético, de que hayamos ya dado con la manera de formar las líneas de nuestro once.

Creo que el que más y el que menos de nuestros aficionados está plenísimamente convencido de que España cuenta con jugadores de alta clase internacional en número suficiente, no sólo para formar un equipo imbatible, sino hasta dos equipos imbatibles.

Las recientes giras del Irún a Suiza y del Unió Sportiva de Sans a Alemania, han venido a darnos la medida aproxima-

da de lo que son capaces los equipos españoles, entrenados, al medir sus fuerzas con



*La parada valiente de Zamora que salvó la meta hispana de un goal seguro*

nos que indiscutiblemente, a la cabeza del fútbolismo continental europeo?

Confiemos en que el actual trío federativo, si es que logra resistir la tormenta de la próxima asamblea general, sabrá terminar con éxito la obra tan acertadamente emprendida y merced a la cual la vida internacional de nuestro deporte máximo ha logrado borrar la mala impresión que pasados errores dejaran, llevándonos al desastre de Colombes, para, desde allí, remontarnos a las gloriosas jornadas de Barcelona, Lisboa, Berna y Valencia.

Confiemos en que esta temporada, que apellidábamos en nuestra crónica anterior temporada de las victorias, será el prelude de definitivos triunfos.

ENRIQUE GUARDIOLA



*Un tiro de Alcázar que pasa rozando el poste* Fotos Vidal

# **Una vez más...**

---

**Veloz, formidable trepador de montañas  
y duro en las malas carreteras, el**

# **OPEL 4 HP.**

---

**en la ruda**

**VUELTA A CATALUÑA (1.017 kms.)**

**con tres coches, obtiene**

**Dos Copas de Plata**

**(máxima recompensa)**

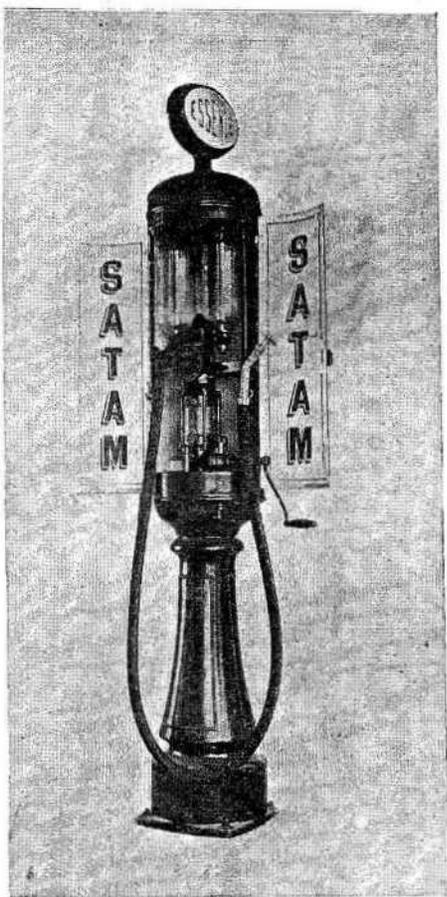
**Una Medalla de Oro**

**Lubricados con Aceites PRICE'S**

**AGENTES GENERALES**

**Unión Comercial Española**

**Bruch, 166 - Barcelona**



APARATOS DE DISTRIBUCION, CONTROL Y DEPOSITOS PARA LIQUIDOS INFLAMABLES



S. A. T. A. M.

A. YRIBARREN  
PLAZA DE CATALUÑA, 9  
BARCELONA

### Automovilistas !!

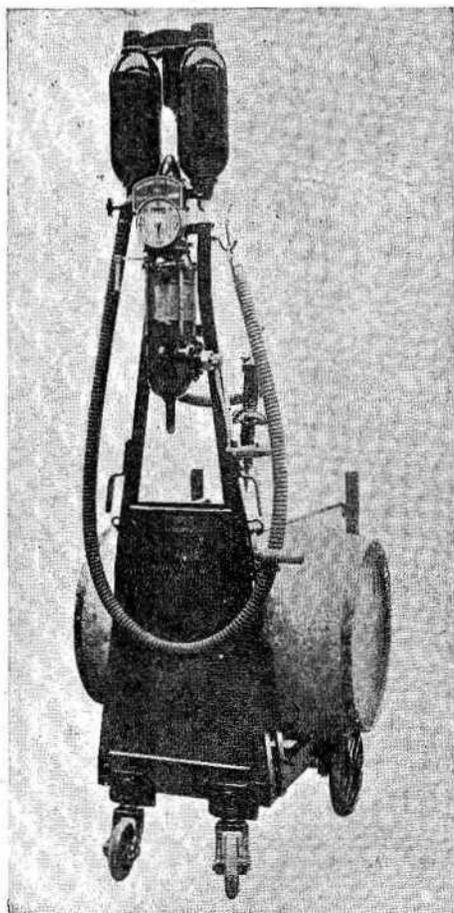
*Proteged vuestros intereses aceptando sólo el suministro de gasolina por medio de aparatos distribuidores provistos de aforador visible, entre los cuales el*

**S. A. T. A. M.**

*es el que ofrece absoluta garantía.*

Recordad:

*"A una gota precisa"*



V CONCURSO DEL BIDÓN DE CINCO LITROS

Por quinta vez

el

5 HP.

# Peugeot

demuestra que es el vehículo más económico del mundo

Categoría turis-  
mo cuatro plazas **1.º** E. MORILLON, 131,992 km. con 5 litros de gasolina  
Consumo: 3,780 litros por 100 kilómetros

**2.º** HOUSAYE, 110,748 km. con 5 litros de gasolina  
sobre 5 HP. PEUGEOT (conducción interior 4 plazas)

Premio de los 10 primeros metros. Primera vuelta el más rápido: **1.º** E. MORILLON  
EL 5 HP. PEUGEOT se adjudicó la COPA CHALLENGE de la D. A. S. y la  
COPA-CHALLENGE DES MEDECINS

El record establecido el pasado año con un cabriolet 5 HP. PEUGEOT, que logró recorrer  
150,679 kilómetros con cinco litros de bencina, no ha sido batido

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Garage y Talleres

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090 A

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

## Automóviles y Camiones

# Austin

# Moon

# Maxwell

## Tractores

## Agrícolas

# Austin

## CORTINA Y ESTEVE

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

# Últimos triunfos de los Neumáticos DELTA

Velódromo de Villarreal  
9 noviembre 1924

**Carrera de velocidad**  
(cuatro vueltas, 1 km.)  
**Carrera a la americana**  
(de una hora)

**Vencedor:** LLORENS, sobre  
**Neumáticos Delta**

Campeonato Regional de Valencia  
9 noviembre 1924 **Copa Mundo Deportivo**  
**Carrera de fondo, carretera**  
(150 kilómetros)

**Primero:** LLORENS, sobre  
**Neumáticos Delta**

Velódromo de Villarreal  
7 y 8 diciembre 1924

**Carrera individual**  
**Carrera de velocidad**  
**Carrera de 15 km.**

**Primero:** LLORENS, sobre  
**Neumáticos Delta**

Villarreal  
1 marzo 1925

**Circuito La Plana**  
(120 kilómetros)

**Primero:** LLORENS, sobre  
**Neumáticos Delta**

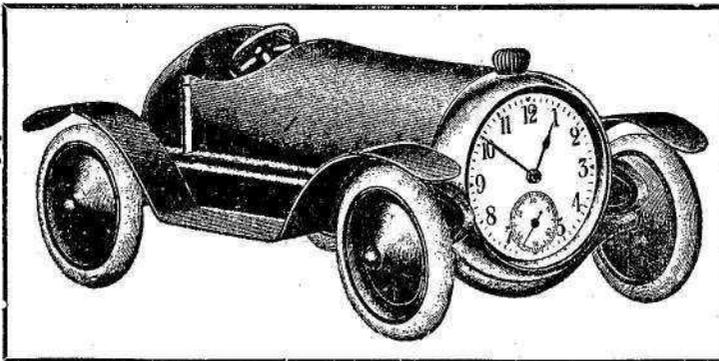
**KLEIN Y C.<sup>ia</sup>**

Princesa, 61

**Barcelona**

## AUTOMÓVIL-RELOJ, MINIATURA

**PRECIO: 30 PESETAS**



**Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada**  
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

**Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles**  
Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMÓVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo, es un adorno en toda mesa de despacho

**Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos**

Los pedidos al señor Administrador de STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

## Ernest Witty & Co.

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

Artículos para todos los Sports



**SPORTS DE INVIERNO:** Skis, Luges, Bastones, Jerseys y Guantes lana, etc.

**TENNIS:** Raquetas y Pelotas "Slazengers"

**FOOT-BALL:** Balones Derby, Globe, Tunmer. Cámaras "Octo", etc.

## El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.<sup>A</sup> MATEOS

**PRECIO: TRES PESETAS**

## Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

# B.S.A.



Rambla Cataluña, 141 : Tel. 985-G

**B A R C E L O N A**

## TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A

### Crédito Comercial

PARISOT Y C.<sup>IA</sup>

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.

# STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Quince años de publicación

APARECE LOS DÍAS  
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente . . 75 céntimos  
» atrasado . . 1 peseta

Precios de suscripción:

España, un año . . . 15 pesetas  
Extranjero, un año. . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS  
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA  
CALLE DE BALMES, NÚM. 54  
**B A R C E L O N A**  
TELÉFONOS 2689-A y 4737-A

El 11-55 HP.

# Georges IRAT

103, Avenue de Villiers : Paris

El coche selecto más rápido

Vencedor de la última Copa

## Casablanca - Túnez

2.300 kilómetros

Detentor del record de todas las categorías

Representantes

**BARCELONA**  
152, Calle de Aribau  
(Provisional)

**MADRID**  
1, Plaza del Cordón

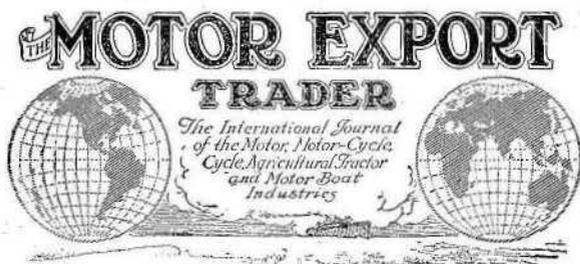
Un nuevo éxito de

# 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.<sup>a</sup>, S. en C.** : Provenza, núm. 185  
**BARCELONA**



Suscripción anual 10/6 d.

**Pida Vd. un ejemplar de nuestra revista**

## The Motor Export Trader

es la única revista comercial ilustrada internacional que se dedica a las industrias del automóvil, motocicleta, bicicleta, motocultura y botes automóviles, y es leída por más de 30.000 comerciantes de todo el mundo

Rambla Cataluña, 41, 1.º-Barcelona

**IV Carrera en Cuesta**  
**RABASSADA**

**PENYA RHIN**

**Nuevo triunfo**  
de los automóviles

**DIATTO**

Después de los brillantes resultados alcanzados  
últimamente en la

**Carrera Feria de Milán**  
**Circuito de Mugello**  
**Carrera en Cuesta de Li-**  
**monest (Lyon)**

en la carrera celebrada ayer se clasifican en la  
forma siguiente:

**Primero**  
de su categoría

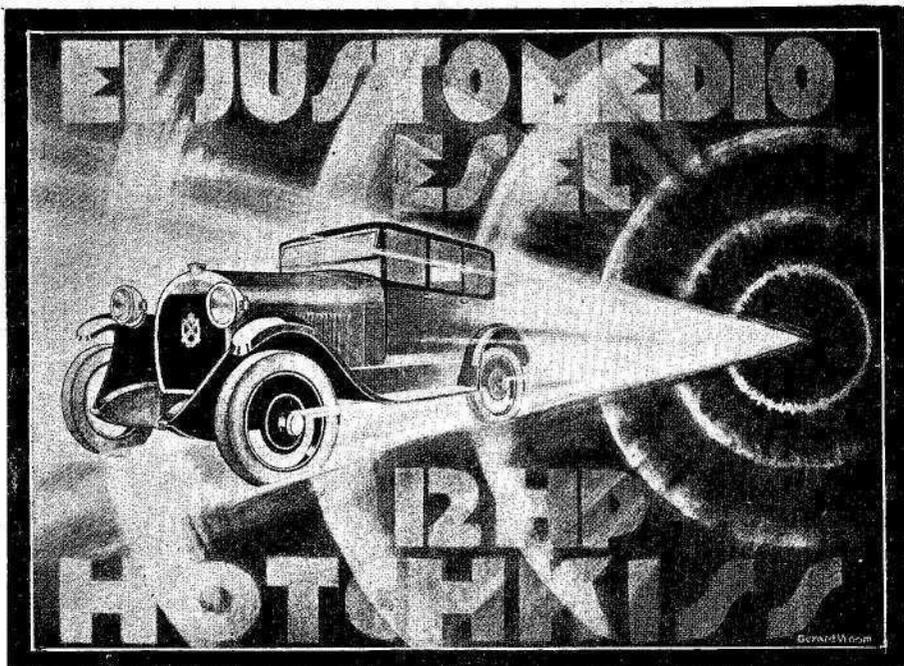
**Segundo**  
del grupo carreras

**Tercero**  
de la clasificación general

Representantes ex -  
clusivos para España

**Oliveres y**  
**Casacuberta**

Aragón, 186  
G A R A G E  
BARCELONA



AGENTES EXCLUSIVOS

**ROSINACH & GARCIA**

AVENIDA ALFONSO XIII (Diagonal), 466 - TELÉFONO G.2464.

**BARCELONA**

STADIUM

**ESTUDIE Vd. COSTE** por neumático y kilómetro  
y encontrará que los

**NEUMÁTICOS**

**DUNLOP**

**CORD**

son los más económicos que  
puede montar en su coche

**“Para quedar satisfecho  
montad DUNLOP”**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

**DUNLOP**

(SOCIEDAD ANONIMA)

M A D R I D  
Claudio Coello, 106

BARCELONA  
Buenos Aires, 18



# 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

# ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construido con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

**A. ELIZALDE**  
*Paseo San Juan, 149 : Barcelona*