



**A favor de la pendiente,
Bottechia y Frantz se despegan en una
de las etapas de la Vuelta a Francia**

Stadium
Revista Ilustrada

Año XV : Núm. 444
1 de agosto de 1925

75 céntimos

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

Cuenta kilómetros
Cuenta revoluciones
Relojes
Elevadores de gasolina

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España

E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléf. 371-G : Barcelona



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

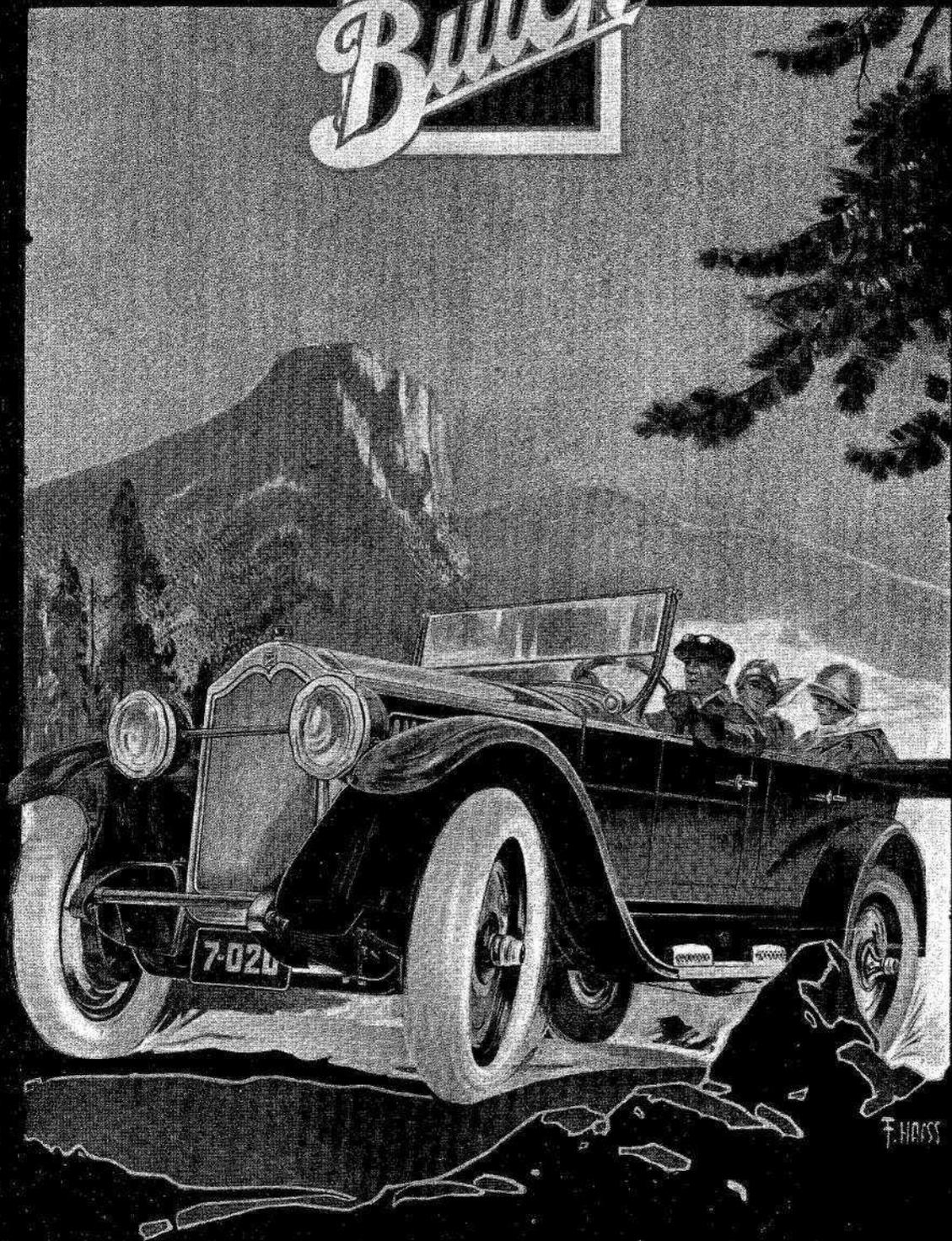
Se solicitan Agentes de venta en provincias

AUTOMOVILES



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

Buick





PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS

AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUSES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.



PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEÓN"
Paseo San Juan. Nº2 Pral

M A L L O R C A
HOTEL INGLÉS

PALMA DE MALLORCA



Recién inaugurado
Todo confort moderno - Servicio de auto a la llegada de los vapores - Organización de excursiones a Mallorca para Clubs, Sociedades, Centros, etc.

Pídanse Presupuestos

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, Splitdorf y otras marcas: Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafontiers 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

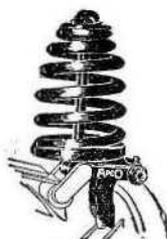
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter suplementarias, 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

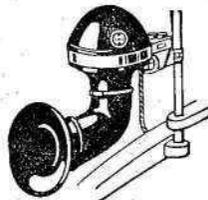
APCO

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



Bosch

La
Bocina Eléctrica
reglamentaria

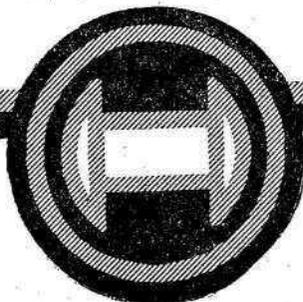


Bosch
es la más solicitada

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^{ia}
Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3



6903 o

**III Gran Premio
de Europa**

**P
IRELLI**

con Ascari (Alfa Romeo)

es **1^o** en
1925

como lo fué en
1923 y 1924

**NACIONAL P
IRELLI**

fabrica en Manresa
esta magnífica cubier-
ta de fama mundial

LA HISPANO-SUIZA

FABRICA DE AUTOMOVILES

Coches turismo - Omnibus - Camiones - Motores marinos - Motores para la aviación

— Características del insuperable nuevo 6 cilindros 20 HP. —

Motor: De seis cilindros de 85 mm. de diámetro por 110 de carrera, fundidos en un solo bloque.

Cigüeñal: Perfectamente equilibrado sobre siete cojinetes.

Válvulas: Al fondo de las culatas y accionadas por el árbol de levas colocado encima de ellas.

Arbol de levas: Accionado por un eje vertical y dos pares de piñones cónicos con dientes en espiral.

Engrase: A presión de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas, asegurado por una bomba colocada en el carter.

Embolos: De aluminio y enfriamiento del cilindro por circulación de agua mediante una bomba centrífuga y ventilador.

Encendido: Por doble dispositivo especial *Delco* y de dos bujías por cilindro alineadas en las caras laterales del bloque.

Embrague: De platillo único, prensado entre dos discos de *Raybestos* y funcionando en seco.

Caja de velocidades: Fija al carter del motor: lleva tres velocidades y una marcha atrás por doble tren desplazable.

Puente posterior: De palastro embutido y el par cónico es de dientes en espiral Gleason.

Frenos: En las cuatro ruedas. El pedal obra sobre los cuatro mediante un servofreno, y la palanca de mano solamente sobre los frenos de las ruedas traseras. Un diferencial sirve para equilibrar el esfuerzo de frenado en las ruedas.

Carretera de Ribas, núm. 279 (Sagrera) : BARCELONA



El coche más rápido del mundo

Vencedor

del **Gran Premio de Europa 1924**

Gran Premio de Italia 1924

Gran Premio de Europa 1925

S. A. Española Ing. Nicola, Romeo y Compañía

Director: R. Andrés G. y Fabiá

Calle de Lauria, núm. 73 : Teléfono 2284-G : Barcelona



Fiat
Sociedad General de Automóviles
Mallorca, 277 : Barcelona

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 substituidas, 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



La blanca villa de Lloret de Mar

Foto José Dalmau Perich

M. Andrés Citroën ha alquilado... la Torre Eiffel

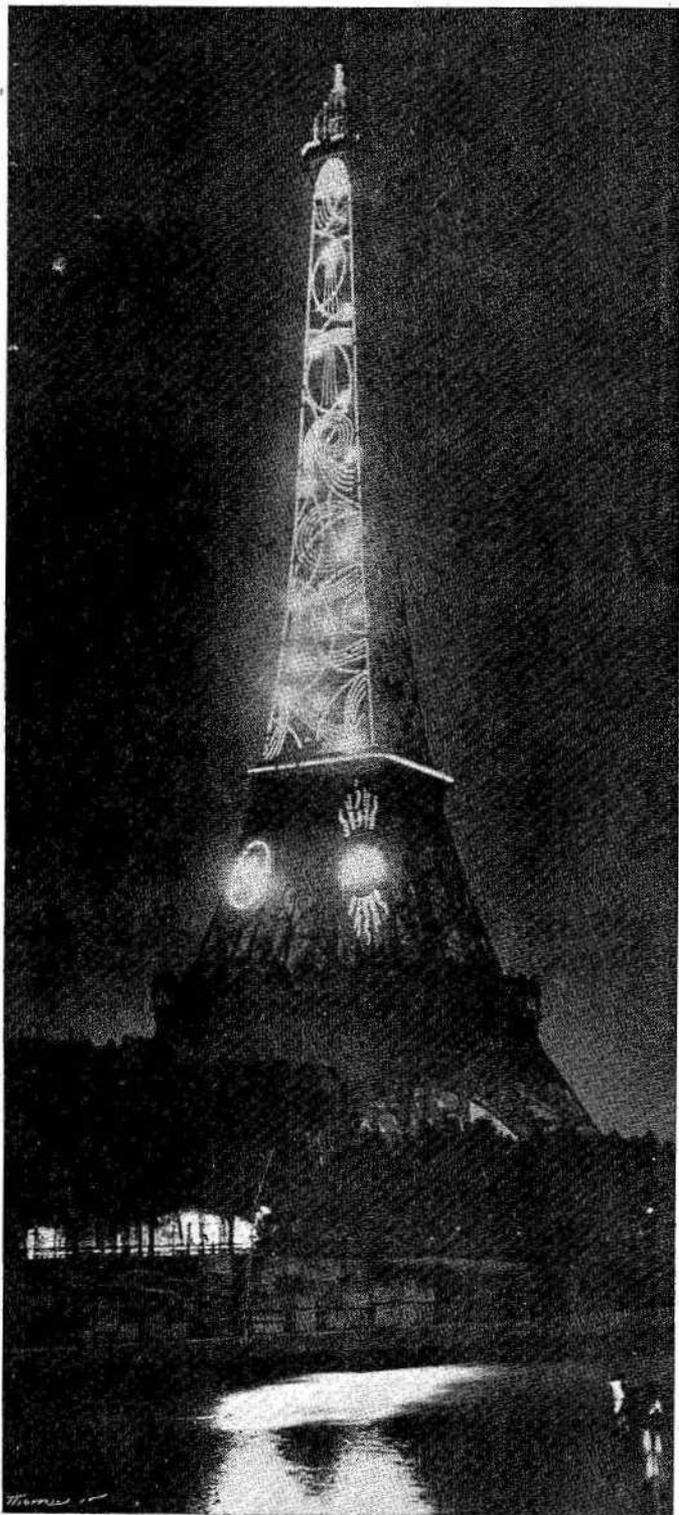
CUANDO la noche cae sobre la capital parisina y sus monumentos no son más que grupos de sombras o bruma, surge una potencia que de un solo golpe transfigura sus bulevares y *fau-bourgs*, la tierra y el cielo de París. Es la Reina Publicidad, que llega con sus proyectores y sus faros, con sus carteles resplandecientes y sus letras de fuego. Durante algunas horas París es realmente la *Ville Lumière*. Los letreros luminosos, izados sobre los tejados, parece que penden realmente de las nubes.

M. Andrés Citroën ha querido que su nombre brille sobre toda la ciudad y hasta sus alrededores. No contento con inscribirlo en los muros, ha decidido hacerlo brillar por encima de las cabezas.

Y para ello, M. Andrés Citroën ha alquilado... ¡la Torre Eiffel! La inmensa pirámide de hierro celebra las glorias de los 5 HP. y el encanto de las conducciones interiores, haciendo aparecer radiantes de luz las siete letras del nombre de *Citroën*, que escalando desde el segundo piso al vértice de la famosa torre, y repetidas en tres de sus diferentes costados, se encienden y apagan incesantemente hasta el alba. Las siete populares letras iluminan cual proyectores multicolores los jardines y plazas vecinas, la Exposición de Artes Decorativas, en que se agita la muchedumbre cosmopolita, y las calles de los barrios vecinos, en las cuales los automovilistas reconocerán su camino.

Una fábrica de electricidad, de 1.200 caballos de fuerza, ha sido instalada al pie de la torre. La iluminación de la Torre Eiffel no será solamente la proclamación brutalmente luminosa del nombre del gran constructor de automóviles. M. Citroën ha confiado al ingeniero electricista Fernando Jaccopozzi la misión de hacer de la iluminación total de la Torre Eiffel una verdadera *féerie* artística. Ocho visiones multicolores diferentes surgen sucesivamente en la noche.

La Torre Eiffel aparece siluetada por más de ciento cincuenta mil lámparas, revestida



además de millares de refulgentes estrellas. A continuación aparecen, desplazándose según el eje de la torre, los signos del Zodiaco.

Una llama monstruosa se eleva sobre la cúspide, que se pierde a 300 metros del suelo, y finalmente surgen de la obscuridad unos come-

tas luminosas que se agrupan formando el nombre de *Citroën*.

Cada visión dura cinco segundos; la iluminación total 40 segundos. De pronto la gigantesca torre desaparece en la obscuridad para encenderse de nuevo durante otros 40 segundos y convertirse en el más extraordinario motivo de publicidad luminosa que existe en el mundo.

He aquí, para terminar, algunas cifras que darán una idea del trabajo que ha sido neces-

rio efectuar para llevar a cabo este gigantesco alumbrado. Se han empleado 34 kilómetros de cable grueso y 56 kilómetros de hilos eléctricos, y cerca de 200.000 lámparas eléctricas rojas, blancas, amarillas y azules, de 16 a 600 bujías. Finalmente, mientras que el alquiler de la torre cuesta 350.000 francos por un año de publicidad, los impuestos que el municipio parisiense percibe sobre todo motivo de publicidad luminosa ascienden para la que nos ocupa a 300.000 francos al año.

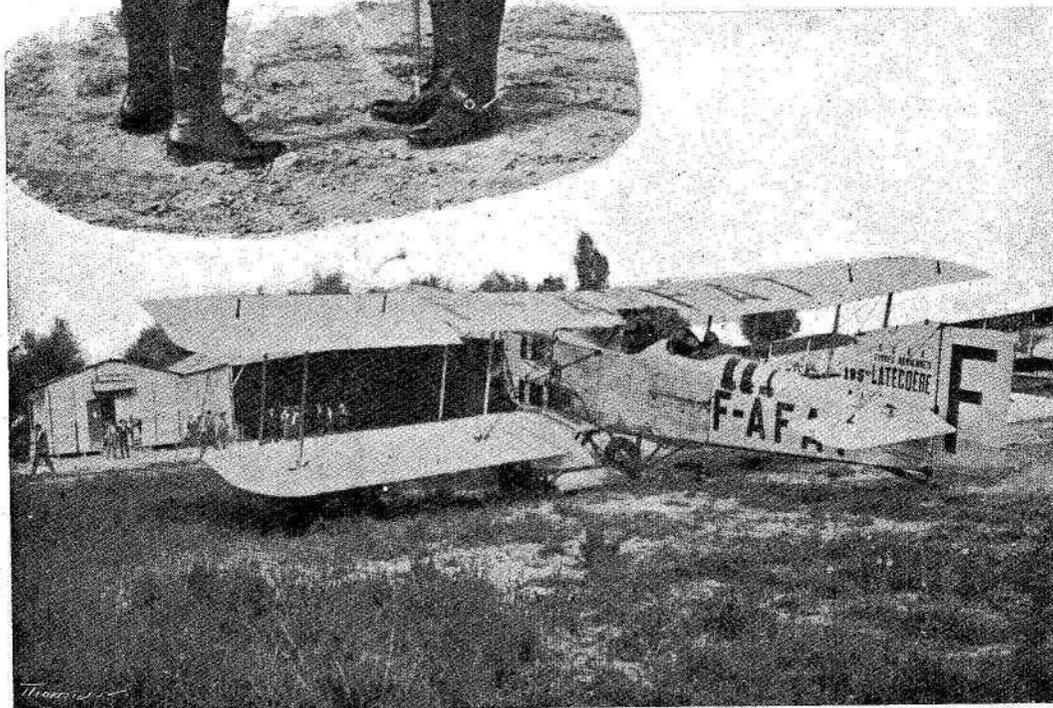


El avión como medio de transporte

El Mariscal Pétain, en el aeródromo del Prat, estrecha la mano del General Milans del Bosch

Momento de aterrizar en el Prat el aeroplano que conduce al Mariscal Pétain desde Francia a Marruecos

Fotos Buyosa



Las 24 horas ciclistas en el Velódromo de Badalona



Nuestro Janer, quien, a pesar de su escasa preparación, quedó en lugar honrosísimo. — En plena carrera sobre la pista y... sobre la peloussé

NUESTRO querido colega *El Mundo Deportivo* tuvo un rasgo altamente generoso al interesarse por que la rehabilitación del velódromo de Badalona se celebrase solemnemente, organizando una carrera ciclista de 24 horas, carrera que, con toda sinceridad, hemos de reconocer como la competición ciclista internacional más importante y más bien organizada que ha visto España. *El Mundo Deportivo* puso en línea verdaderas figuras del ciclismo, especialistas en tales pruebas, no omitiendo sacrificio alguno con tal de que nuestro público pudiera sentir las grandes emociones propias de estas carreras; y sin embargo, el tiempo, esa borrasca «internacional» que como anonadada flota por el continente europeo desde que empezó el verano, quiso hacer sentir sus efectos materiales, dando motivo a que las 24 horas quedasen reducidas a 18 escasas.

Ello, constituyendo nada más que un perjuicio «económico» para el colega organizador, ha tenido también la gran suerte de advertir a la afición ciclista que es llegada la hora de pensar en el velódromo que Barcelona reclama: en el velódromo cubierto.

De manera que esa treta jugada por la borrasca internacional, si alguna conveniencia puede llegar a tener, es la de colaborar en la construcción del tan suspirado velódromo.

* * *

El Mundo Deportivo procuró poner en orden de batalla formidables equipos, creyendo que lógicamente la competición se desarrollaría dentro de la máxima deportividad, cual ocurriera en las anteriores carreras de 24 ho-

ras, y no fué así; el lote belga entablicó desde el primer momento una «combina» harto visible, tanto, que el Jurado se vió en el caso de suspender la carrera unos momentos para llamar al orden a los belgas, combina gracias a la cual ganaron fácilmente, pues de otra suerte, aun reconociendo que la representación española era débil, el triunfo habría sido más difícil. Claro está, a corredores pisteros que llevan una larga temporada corriendo pruebas de un día, dos y hasta seis, no puede pedírseles una excesiva deportividad, o, mejor dicho, no puede pedírseles deportividad alguna: *Argent, argent et argent.*

De ahí que no hagamos mucho hincapié sobre este punto, porque sabíamos de antemano el rendimiento deportivo que nos darían tales corredores, pero era de precisión que el público pudiese apreciar de cerca hasta dónde nuestros corredores podían ser batidos.

Y, francamente, a pesar de que tres grandes figuras ciclista (Saura, Llorens y Español), debido a lesiones no pudieron alinearse, nuestros corredores desempeñaron un airoso papel. La generalidad de nuestros aficionados creía que los ciclistas españoles serían batidos por un gran número de vueltas y auguraban una verdadera *débaclé* española; afortunadamente, lógicamente, no fué así; nuestros corredores pusieron de manifiesto que, menos «artistas», son tan corredores o deportivos como los extranjeros y que aquello de los peligros de la pista de Sans resulta un mito, pues en Badalona hubo momento en que Stoeckelynyck y Dewolf, los vencedores, tuvieron que echar mano de todos sus recursos para no perder la vuelta, tradicional...



Stoekelynck, vencedor. — El momento de la partida. — Dewolf, vencedor



Pero aun hay más: en Reus y en Sans se exhibieron nuevamente casi todos los concursantes extranjeros, entre ellos Ohrt, el globetrotter del cual se hacen lenguas los grandes rotativos mundiales y, sin embargo, Ohrt, sin causa alguna anormal, sin que nada pueda haberle perjudicado, ya que se trata de un hombre que va de Europa a América como nosotros de Barcelona a Madrid y su habitualidad en cambiar climas es constante, ha fracasado ruidosamente, completamente, en Badalona, en Reus y en Sans, tal vez porque la torbellinesca modalidad ciclista de nuestros corredores, ajena al prisma teatral, espectacular, de las carreras en otros países, ha constituido para el famoso americano un hueso o un escollo invencible.

A través de las pomposas y exageradas informaciones de la Prensa extranjera, adivinamos muy a menudo lo que hay de lleno y lo que es hueco; la última carrera de Badalona y las de Reus y de Sans han abierto también los ojos de nuestros aficionados y les han convencido de que esa nuestra inferioridad ciclista es más relativa que absoluta.

* * *

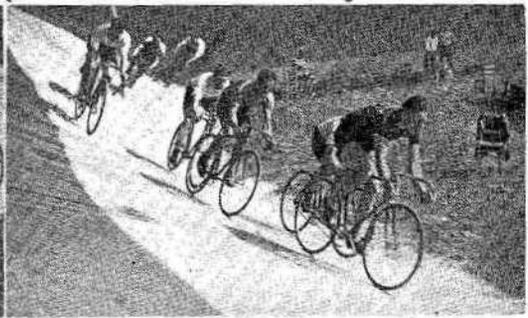
En cambio, ciñéndonos un poco hacia el punto de vista técnico, hemos de reconocer que una buena parte (tal vez la más importan-

tante) de esa superioridad «práctica» que acusa el ciclismo internacional reside, más aún que en las cualidades atléticas de los corredores, en la preparación con que cuentan y en los cuidados a que se someten para pruebas que exigen excepcionales esfuerzos físicos. Un buen entrenamiento, unos cuidadores concienzudos (verdaderos profesionales que vienen a sacarse tanto rendimiento monetario como el corredor), una alimentación efectiva y adecuada, en fin, los corredores internacionales suelen llevar consigo cuidadores que, tanto o más que ellos, conocen sus necesidades físicas del momento y saben dirigirles y aconsejarles—más bien dicho aún—, ordenarles lo que en todo momento deben hacer para salir airosos de su empresa.

Este es el extremo más importante de las carreras: el de los cuidadores; en cambio, es el punto débil de nuestros corredores, que raras veces logran contar con esos servidores fieles, entendidos y juiciosos, porque contamos con pocos que quieran sacrificarse en ello, y han de estar atendidos muchas veces por muchachos que, o entienden poco de táctica ciclista o no entienden nada.

Ahí, en lo dicho, está más del 50 por 100 de esa inferioridad ciclista que se atribuye a los corredores de España.

KANT



Duray y Pagnoul. En primer término, el púgil Fabregat, en funciones de «menager»; y en segundo término, Kaiser, cuya estupenda labor de cuidador causó verdadera admiración. — Dewolf, atacando para un sprint

Fotos Claret

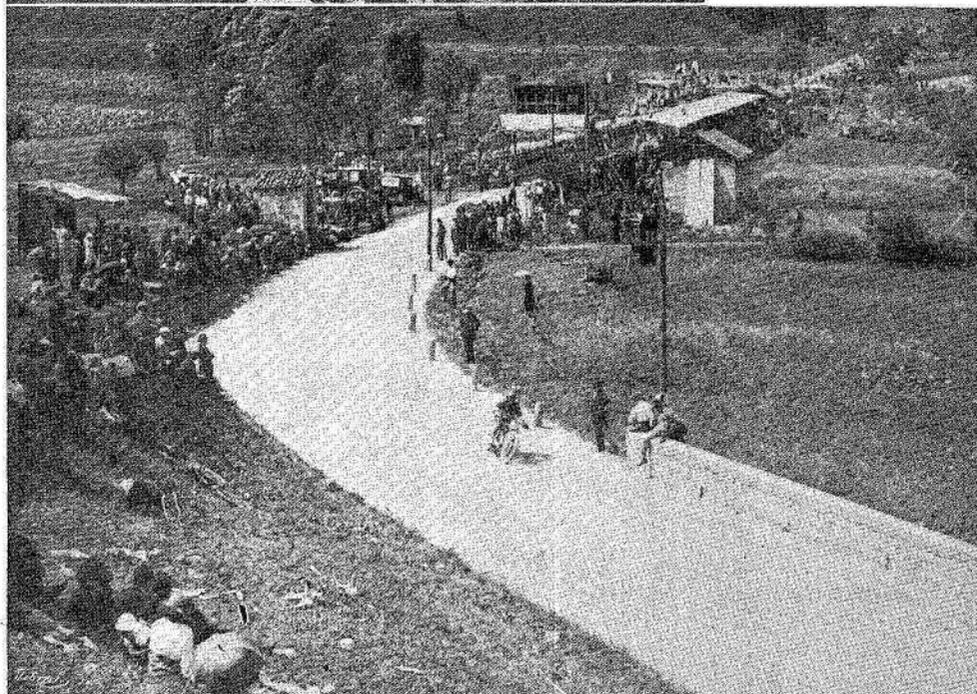
La clásica prueba Copa del Lario



Ruggeri, vencedor absoluto en la clásica prueba motociclista italiana y ganador en la categoría de 500 c. c.

El gran corredor Ruggeri, en una de las pintorescas curvas del circuito en que se corre la Copa del Lario, en Italia

Fotos Strazza

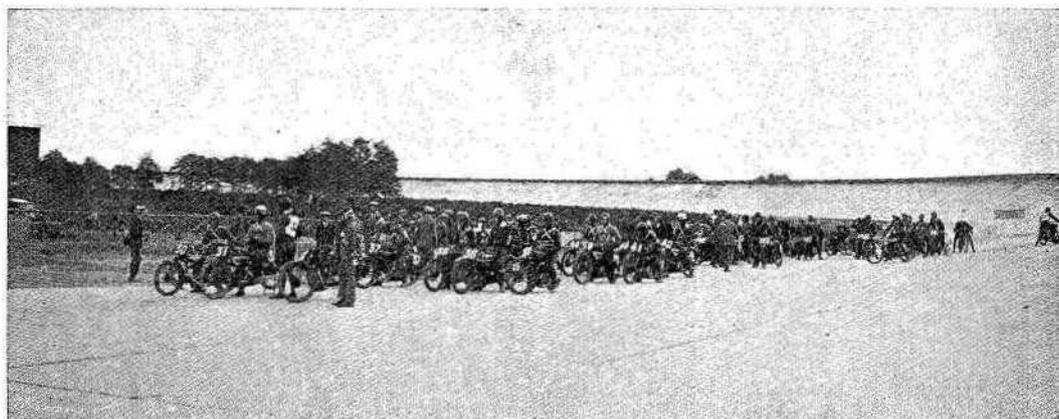


UNA de las más grandes pruebas motociclistas que han adquirido en Italia patente de clasicismo, es, sin duda, la Copa del Lario, a la que el público italiano, tan entusiasta del deporte de la rueda, acude en gran número, ávido de emociones.

En este año, como en los anteriores, las inscripciones han abundado para disputarse el clásico trofeo y la prueba se ha desen-

vuelto con gran brillantez, demostrando tanto los conductores italianos como los fabricantes, pericia y progreso.

De entre las varias categorías que tomaron parte en la prueba, la de los 500 c. c. fué la que logró el triunfo absoluto gracias a la intrepidez y habilidad del famoso corredor Ruggeri, que obtuvo la más brillante clasificación.

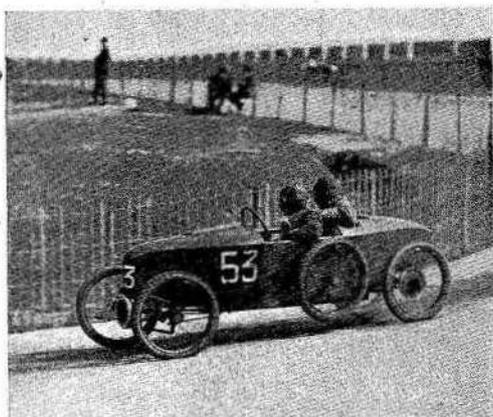


Los Grandes Premios del A. C. de Francia

Gran Premio de motos

Los ingleses en el presente año, como en otros anteriores, han demostrado su gran superioridad, ganando de mano maestra las categorías de 350 y 550 c. c. con los representantes de la incomparable marca *A. J. S.* En las categorías inferiores, o sean los 175 y 250 c. c., si bien los vencedores llevaban nombres franceses, tales como *Monet-Goyon* y *Terrot*, los motores que impelían dichas máquinas eran tan ingleses como los de los *A. J. S.*

Alguien se preguntará cómo es posible que los ingleses dominen en esta rama del motor a explosión, cuando en el resto de la industria automóvil sus producciones son reconocidas en su mayoría excelentes, pero poco modernas y, por tanto, de reducido rendimiento. La



Violet, sobre Sima-Violet, primero de los 500c. c.



Las motos, en plena carrera, desfilan ante las tribunas

STADIUM

contestación es clarísima: Inglaterra es un país donde el motociclismo está generalizado en extremo; no se pasa semana sin que no tengan lugar infinidad de manifestaciones reducidas exclusivamente al pequeño motor y el numeroso público que a ellas asiste es también única y exclusivamente comprador probable de motocicletas. Añadiendo a esto el que las reglamentos inglesas en general tienden al perfeccionamiento, resulta de ello que las máquinas de los representantes de la Gran Bretaña en la competición mundial, debían ser muy superiores a sus adversarias, lo mismo por la preparación a la carrera que a la práctica industrial. La prueba de cycle-cars fué cosa que pasó casi desapercibida y de la que sólo daremos a continuación los resultados, junto con los brillantes vencedores, que fueron:

Motos categoría 500 c. c.—1.º, Simpson, A. J. S., cubre los 400 kilómetros del recorrido en 3 h. 56 m. 42 s.

Motos categoría 350 c. c.—1.º, Sewens, A. J. S., cubre los 350 kilómetros del recorrido en 3 h. 47 m 41 s.

Motos categoría 250 c. c.—1.º, Rolland, Terrot, cubre los 300 kms. en 3 h. 40 m. 4 s.

Motos categoría 175 c. c.—1.º, Gourdot, Monet-Goyon, a la media de 76,180 kms.

Cycle-cars 750 c. c.—Es vencedor y único clasificado Sandford, Sandford, que cubre los 350 kilómetros a la media de 73,920.

Cycle-cars 500 c. c.—En esta carrera, el Simd-Violet realizó en sus 300 kilómetros una media de 76 kms. a la hora.

Gran Premio de Turismo

Si éxito tuvo el Gran Premio de las 24 horas de Le Mans, poco interesante ha sido el Gran Premio del Automóvil Club de Francia.

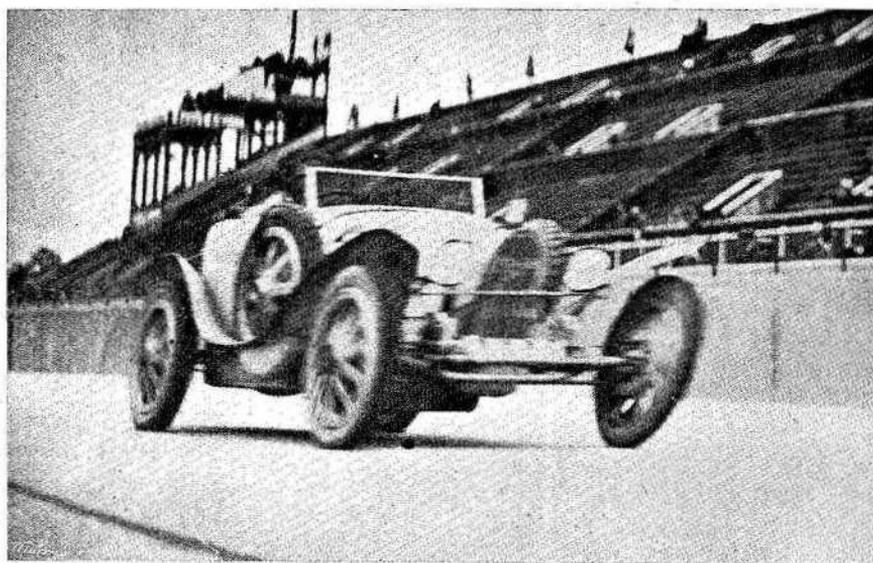


Constantini, sobre B

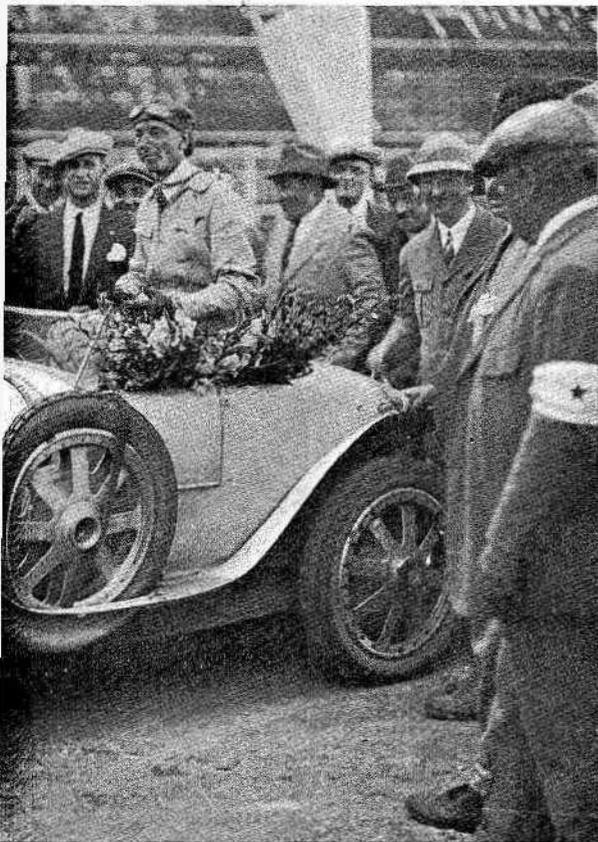
Peugeot, el gran vencedor, presentó un coche equipado con carrocería cerrada tipo licencia Weyman, carrocería que no le impidió el marchar de manera formidable, secundado por una maravilla por Dunlop.

En la categoría de 1.500 litros fué primero Charnay, con un Citroën-Desgouttes, con un coche bien preparado, que hace honor a quienes lo presentaban.

De todas las categorías fué la más interesante, debido al número de corredores, la 1.500 c. c. Allí figuraban los nombres gloriosos de Talbot, May y Bugatti; esta última marca fué la que en manera portentosa llevó los cuatro primeros puestos, con Constantini, Pierre de Vercaya, Foresti y G. nuestro compatriota Fernando de Viz



El Bugatti de Constantini pasando, a gran velocidad, ante las tribunas



después de la victoria

llevó durante algún tiempo la cabeza, debiéndose luego retirar, sin sin dejar antes de producir brillantísima impresión entre el distinguido público.

Como resultados técnicos sólo diremos que todos hicieron cuanto permitía el mal concebido reglamento actual, por el que deberán pasar muchas modificaciones si se quiere que la competición turista atraiga al circuito o autódromo el numeroso público cosmopolita ávido de la carrera a que debe pretender realizar el A. C. de Francia.

Andrés Goillot, Peugeot-Dunlop, gastó 22 litros por 100 kilómetros y empleó para hacer 1.050 kilómetros las clásicas 12 horas. Goudermen, el viejo conductor, llevó a la meta un espléndido automó-

vil Steyr austriaco, demostrando que nada ha perdido en sus cualidades de driver.

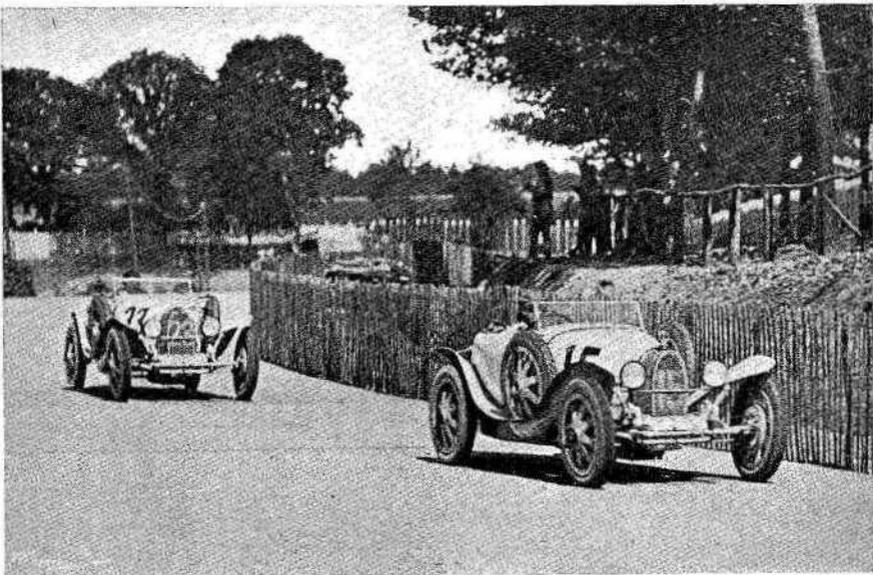
Como concurrencia, jamás en Montlhery había habido menos, atribuyéndose ello a la poca propaganda hecha y a las reducidas inscripciones conseguidas.

Gran Premio del A. C. F. Velocidad

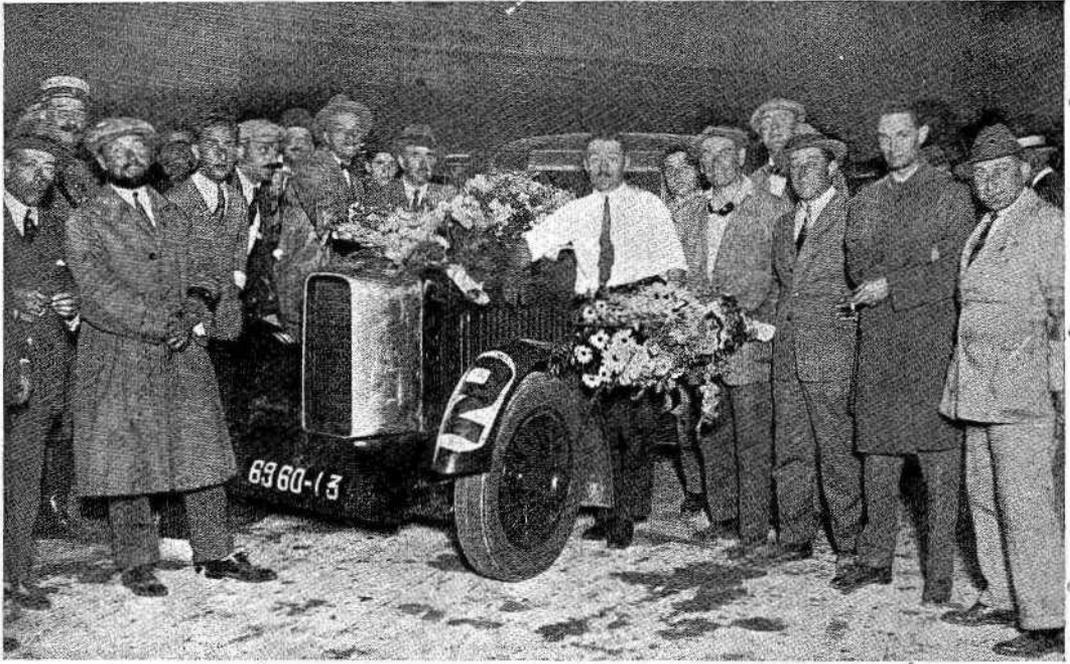
La carrera cumbre nada demostró de cuanto de ella se esperaba. Inglaterra, Italia, Francia estuvieron representadas con lo mejor de sus campeones. La primera ponía en línea a *Sunbeam*, marca acreditadísima y vencedora en 1923. Italia trajo sus rojos *Alfa Romeo*, ganadores últimamente del Gran Premio de Europa, y Francia a sus dos esperanzas *Delage* y *Bugatti*, el primero con sus nuevos racers de este año y la segunda con su clásico dos litros de carrera de serie, que vende a los aficionados del mundo entero.

Desde el comienzo los *Alfa* tomaron el mando del pelotón, seguidos de cerca por el equipo *Delage*. Los ingleses seguían con la clásica táctica de espera, que les hizo ganar hace dos años esta misma carrera y el pasado el Gran Premio de San Sebastián. *Bugatti* seguía después, pero en grupo, realizando una regularidad verdaderamente impresionante. Cinco *Bugatti* tomaron la salida, cinco pisaron la meta con una diferencia entre el primero y el último de sólo 42 minutos, cosa admisible si se tiene en cuenta era el recorrido de mil kilómetros.

En los primeros trescientos kilómetros el «a» italiano Ascari, que llevaba la cabeza, sufrió un topetazo contra una valla marchando a más de 120 a la hora, matándose casi instantáneamente. La casa *Alfa Romeo*, al darse cuenta de la gravedad del accidente, indicó a sus corredores la conveniencia de retirarse en señal de duelo, cosa



Los hermanos de Vizcaya, pilotando sus Bugatti, en una curva del circuito



Boillot, sobre Peugeot, vencedor en la categoría de 5 litros

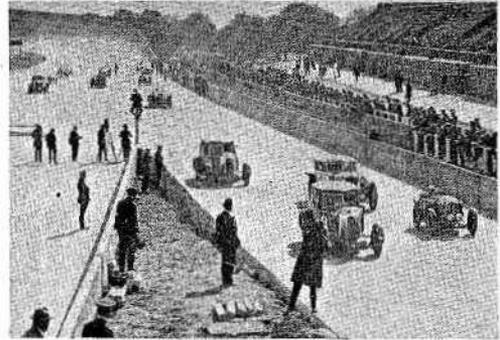
que efectuaron en la mitad de la carrera, cuando Campari iba primero y Brilli Pieri último.

Quedó *Delage* dominando la situación y clasificando dos coches en primero y segundo lugar. Naturalmente que con los italianos retirados la lucha quedó muy reducida, si bien no disminuída de interés, ya que Divo, en vuelta posterior al accidente, realizó con *Delage* la vuelta más rápida, batiendo los tiempos efectuados por *Açari* cuando en las tribunas se consideraba marchaba con demasiada velocidad.

Los resultados fueron:

1.º Benoist, *Delage*, los 1.000 kilómetros en 8 h. 54 m. 41 s. $\frac{1}{4}$, o sea, a una media superior a los 112 kilómetros. 2.º Wagner, *Delage*, en 9 h. 2 m. 27 s. $\frac{2}{4}$. 3.º Conelli, *Sunbeam*. 4.º Constantini, *Bugatti*. 5.º Goux, *Bugatti*. 6.º F. de Vizcaya, *Bugatti*. 7.º P. de Vizcaya, *Bugatti*. 8.º Foresti, *Bugatti*.

Bugatti, repitiendo el gran éxito del Premio de Turismo, clasifica todos sus coches de



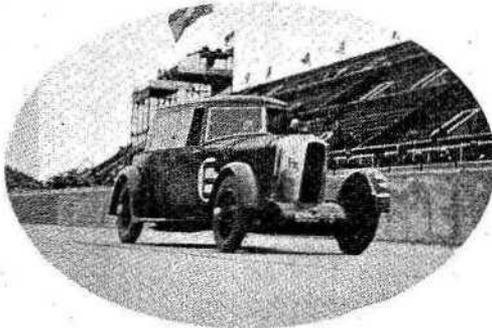
Salida de los coches en disputa del Gran Premio de Turismo

manera admirable, como ya se indica antes. Fernando de Vizcaya, siguiendo su marcha progresiva en el camino de gran conductor, es tercero de su equipo y sexto de la clasificación general, constituyendo una esperanza española para carreras futuras.

Como concurrencia y organización la carrera constituyó un verdadero éxito bajo todos conceptos, pudiendo estar contentos sus organizadores, que son los elementos del más importante automóvil club europeo.

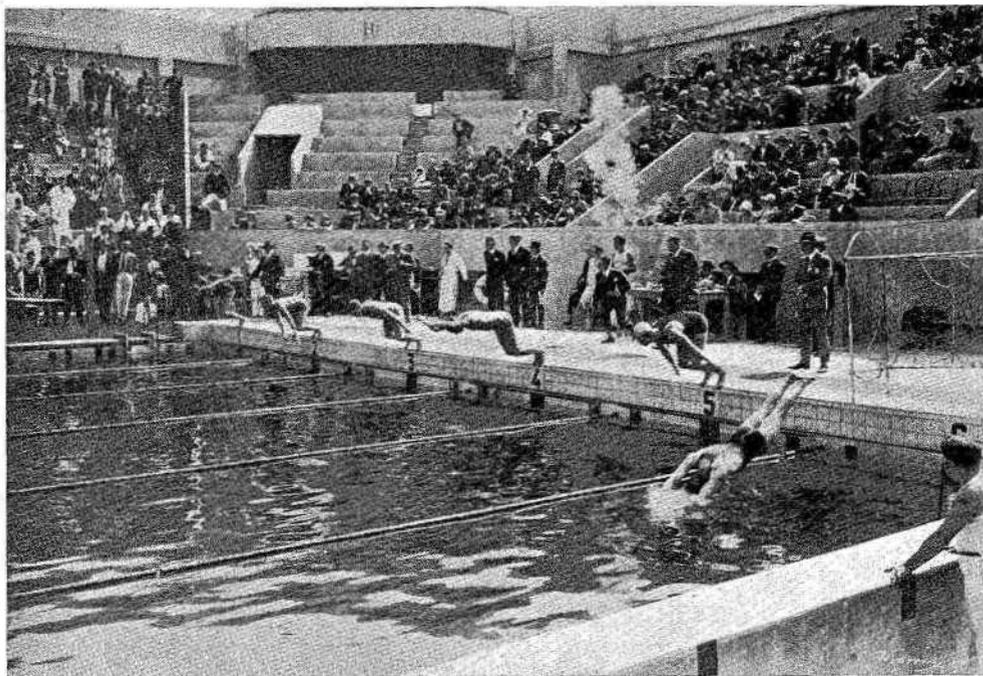
Terminada la carrera y homologada, acordó la Comisión deportiva celebrar en principio de 1926 esta grandiosa manifestación en el autódromo de Miramas.

Después del Gran Premio del A. C. F. se presentan como estrellas de gran magnitud tres grandes manifestaciones: la turista Copa Boillot, el Gran Premio de España en el circuito de Lasarte y el Gran Premio de Italia.

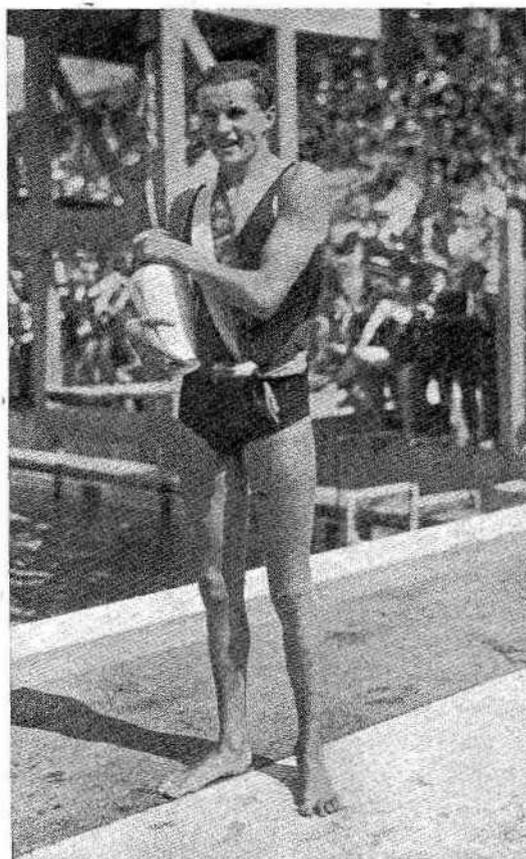


El Peugeot de Luis Rigal, tercero en la categoría de los 5 litros

Fotos Rol



Partida para la final del Gran Premio de París



Barany, el joven nadador húngaro, vencedor

El Gran Premio de Natación en la piscina de Tourelles

EN la piscina de Tourelles acaban de celebrarse las grandes pruebas de natación en disputa del Gran Premio de París.

Ha tomado parte en ellas el famoso nadador húngaro Barany y ha vencido, llevándose para Budapest el Gran Premio de Natación de París.

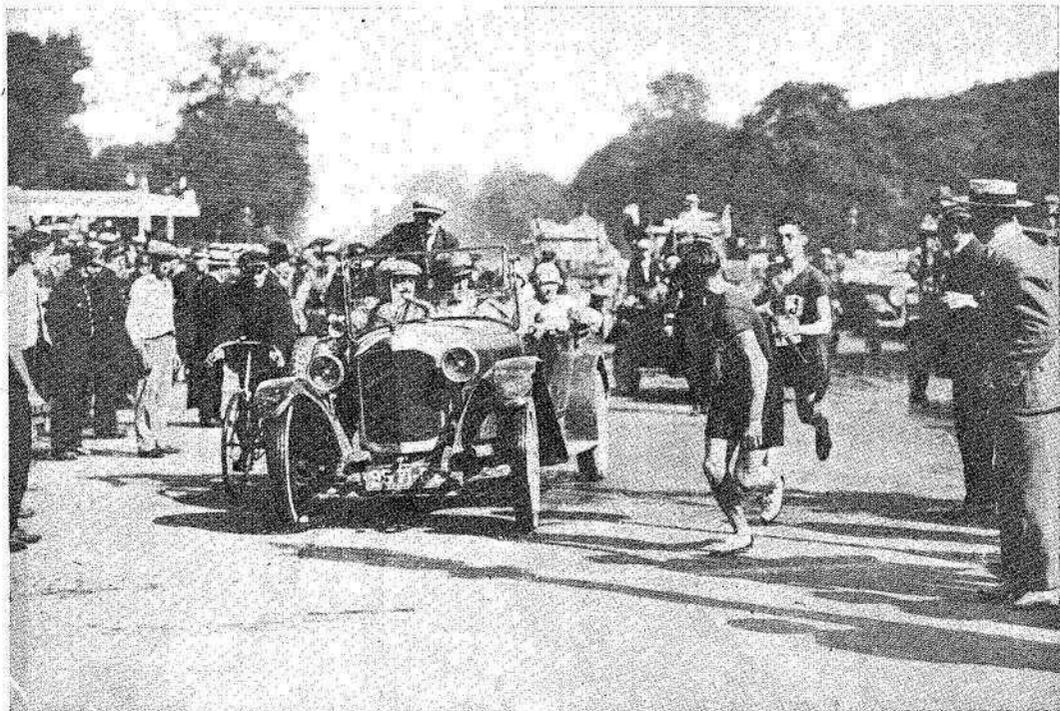
Pero Barany no fué solo a París, sino acompañado de otros nadadores que formaban el equipo de water-polo del F. I. C. y que contendieron con los olímpicos, a quienes batieron estrepitosamente.

Este suceso, después de los acontecimientos a que dió lugar la actuación de los water-polistas barceloneses en la capital de Francia, viene a demostrarnos palmariamente que no son tan fieros los olímpicos como ellos se pintan ni tan mansos los nuestros como allí pretendieron pintarlos.

Es por demás decir que el arribo a Budapest de Barany y sus compañeros del F. I. C. ha sido triunfal, siendo recibidos por una gran muchedumbre, a cuya cabeza figuraba el Archiduque José.

Fotos Rol

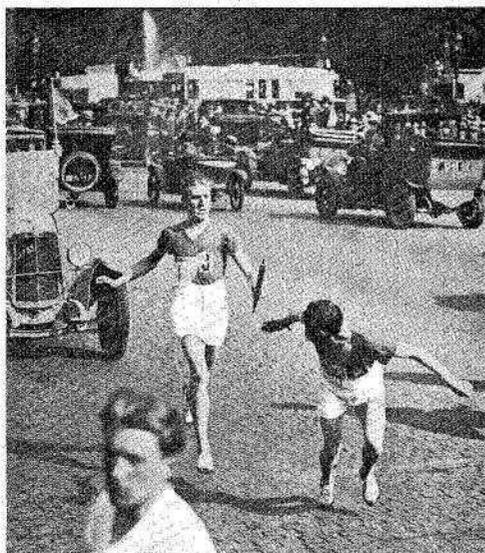
La gran carrera pedestre Verdún-París



Bontemps reemplaza a Leclerc, del equipo vencedor, en el Parque de Bolonia

CON gran brillantez se ha celebrado en Francia la carrera de la Antorcha entre Verdún y París, por relevos.

Bontemps, el último relevo del equipo vencedor, ha ido después del triunfo, a depositar un ramo de flores sobre la tumba del soldado desconocido.



En pleno paseo de los Campos Eliseos, los corredores realizan sus relevos Fotos Rol

Esta ceremonia, este envío por carrera pedestre de una antorcha simbólica, desde la simbólica Verdún a la simbólica París, tiene un deje clásico simpatiquísimo que la ha hecho sumamente popular, no sólo en Francia, sino en Europa entera.

A nosotros esta carrera de las antorchas nos trae a la memoria los relatos de nuestros sublimes aventureros, aquellos que en unión de Cortés conquistaron el imperio azteca, cuyo gran señor, Moctezuma, también por medio de emisarios pedestres, en carrera de relevos, recibía las nuevas del desembarque de los hombres blancos en las costas del mar de Oriente.

Lo que entonces fuera necesidad material en un imperio americano, es hoy expansión deportiva en una nación de Europa.

Pero allá, como aquí, es manifestación vigorosa de fortaleza física y de humano ingenio, conjuntamente.

Además, en este caso concreto de la carrera Verdún-París, hemos de reconocer que los atletas franceses han dado una exquisita muestra de sensibilidad patriótica, escogiendo, para la carrera de la antorcha, símbolo de libertad, el trayecto que estuvo más seriamente amenazado durante los días de la gran tragedia mundial: Verdún, la ciudad que supo resistir heroicamente los formidables y continuados asedios de las huestes germanas, y París, el objetivo final de las tropas que luchaban contra Francia.

Final de la Vuelta Ciclista a Francia

COMO era de esperar, dada la gran ventaja que desde los primeros momentos lograra el italiano Bottechia sobre sus contrincantes, la Vuelta a Francia de este año, al igual que la del año pasado, ha sido ganada por el formidable corredor de la marca *Automoto*.

Y la victoria de Bottechia ha sido coronada por el brillante éxito de la jornada última en que al sprint, de manera admirable, logra ser el primero en pisar la meta en el Parc des Princes, después de haber logrado que un coequipier, Luciano Buysse, ocupase el segundo puesto en la clasificación general.

Mala ha sido la grandiosa prueba del Tour de France para los corredores galos, que han visto todos los primeros puestos ocupados por italianos, belgas y el luxemburgués Frantz, el único representante que el diminuto condado presentaba a contender con los grandes ases del ciclismo mundial.

Los ciclistas franceses, desde hace algunos años, están mostrando una neta inferioridad frente a los flamencos y los italianos, y es de notar que esta inferioridad no es un hecho aislado en el ciclismo, sino que está resultando general en todos los deportes, para cuyo ejercicio los italianos dan, cada día más patentemente, pruebas de admirable aptitud.

Pero, en cambio, la industria francesa ha logrado en esta carrera formidable de la vuelta a Francia, un triunfo redondo, logrando que sea una de sus marcas la que alcanzase los dos primeros puestos en la clasificación general.

Y, por encima de todo, el honor de la organización de esta difícil y admirable carrera ciclista cae por entero sobre el espíritu francés, que de manera inigualable logra una vez

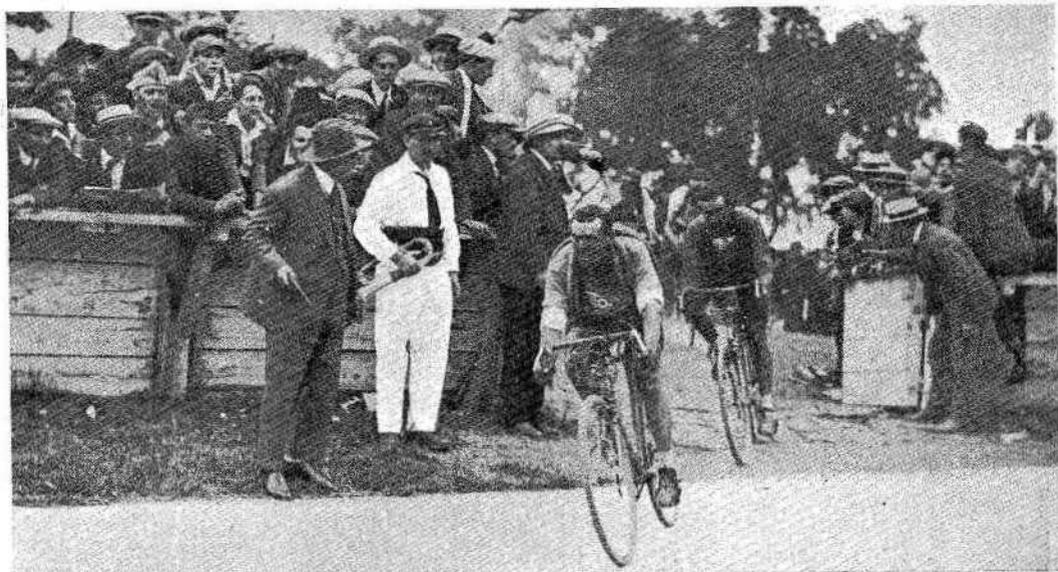


Bottechia y Buysse, vencedores en la Vuelta a Francia 1925

más que el mundo entero esté pendiente de lo que acontece en la bella nación que tiene por capital la Ciudad Luz.

Venza quien venciere, la Vuelta a Francia siempre será la Vuelta a Francia.

Es decir, será la prueba cumbre del ciclismo mundial y tendrá por teatro la encantadora campiña francesa y tendrá por meta la indiscutible París.



El pelotón de cabeza, mandado por Bottechia, entra triunfalmente en el Parc des Princes, después de dar la Vuelta a Francia

Fotos Rol

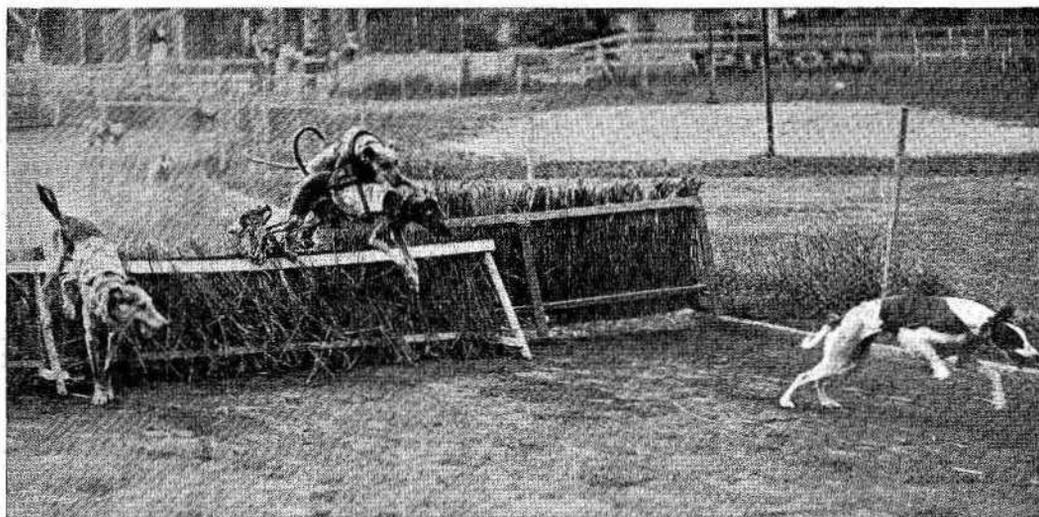
Gran Premio Bruselas, para galgos



Los perros de carrera dispuestos a salir para disputarse el Gran Premio Bruselas, en el estadio de la Porte Dorée

PESE a la moda, la mujer aristócrata y el lebel son compañeros inseparables a través del tiempo, de los siglos. Y se amolda de tal suerte la vida del lebel a la de su dueña, que podríamos convertir en refrán esta frase: dime qué hace el lebel de la princesa y te diré en qué siglo vivimos. ¿Que el lebel está tendido, lánguido y quieto, junto a una gran chimenea, al lado de un altísimo sillón de madera finamente tallada, el hocico sobre una almohada de rojo terciopelo, la actitud de absoluto quietismo? Estamos, pues, en el siglo xiv, en un castillo medioeval y en el sillón está una princesa lánguida que sueña en su caballero que lucha, a mandoblazo limpio, en la Tierra Santa. ¿Que el lebel pasea lento por unos jardines pomposos y un tanto cursis, y de vez en cuando se fiende sobre el césped, perezoso? Siglo xviii, de madamas empelucadas, de divertimientos cursilones y de juegos de sociedad, entre los que domina la gallina ciega. La dueña del perro, del lebel, es una duquesa insoportablemente coqueta o la amante de un rey fastidiosamente imbécil. ¿Que el lebel, ágil y recio, salta, y bulla, y corre a todo meter, tras una liebre en campo libre o tras una copa en una pista de estadio? Estamos en pleno siglo xx. El ama es la aristocrática e inquieta dueña de un cortijo andaluz o la vivaracha y neurasténica señora de unos salones parisinos en los que toman el te los pseudo intelectuales y los innovadores más o menos de doublé. Dime qué hace tu lebel y te diré en qué siglo vives, dama aristócrata.

MARTÍN PAZ



Los galgos en plena carrera

Fotos Rol

STADIUM



Una travesía en automóvil de unos centenares de kilómetros, transcurrida sin interrupciones o «pannes», es tema para la mas aparatosa «réclame»; y

sin embargo, los poseedores de LANCIA efectúan viajes de millares de kilómetros en iguales condiciones, sin dar a ello la menor importancia.

Nosotros, en manifiesta sinceridad sostenemos que un coche moderno y de calidad debe responder a las duras pruebas del más exigente turista.

Por esto recomendamos el coche LANCIA, que es precisamente el único que se halla en estas condiciones.

Autos y Camiones LANCIA

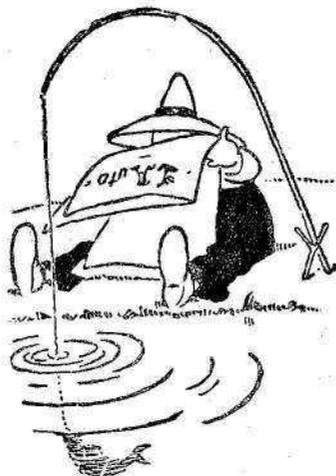
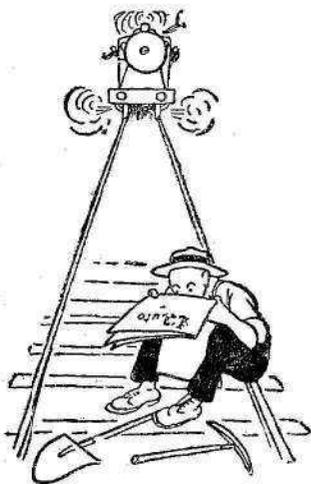
EXCLUSIVA DE VENTA:

AGENCIA, GARAGE Y TALLERES "LANCIA", S. A.

RAMBLA DE CATALUÑA, 123 : TEL. 1814-G

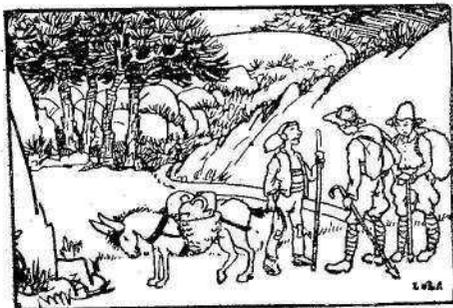
BARCELONA

EL DEPORTE EN SOLFA



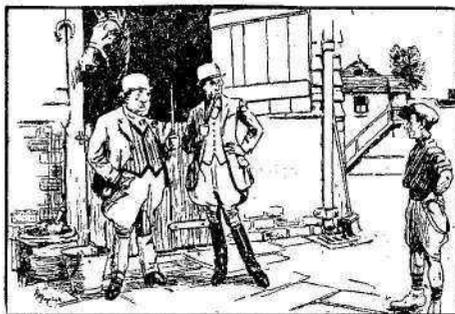
Su lectura es apasionante

(De Mich, en L'Auto)



— Buen hombre ¿cuánto dista el pueblo?
— Emplearéis unos cien pasos de borrico.

(De Lola, en En Patufet)



— A ver José, prueba este caballo delante del señor.
¿Cómo debo probarlo? ¿Es para comprarlo o para venderlo?

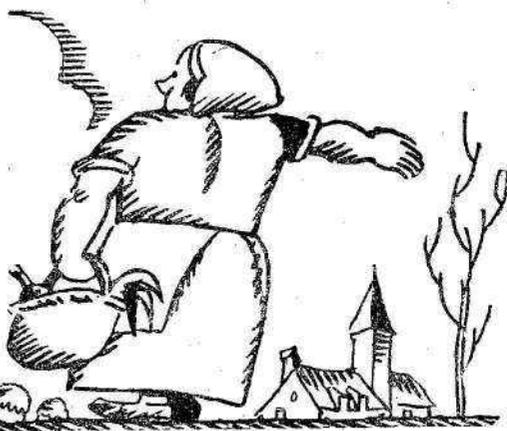
(Del Passing Shou, Londres)



— ¿Cuánto hay de aquí a París?

— Depende: hay 200 kilómetros por aquí y 5.000 si hace usted la Vuelta a Francia.

(De Marcel Arnal, en Le Merle Blanc)



AUTOS, MOTOS Y CICLOS

Peugeot

DOS VECES PRIMEROS

Gran Premio de Turismo de Francia (cat. 5 000 c. c.)

1.º Boillot, sobre PEUGEOT

Carrera de 24 horas de Badalona

1.º Devolf-Stockelyn, sobre bicicleta PEUGEOT
con neumáticos HUTCHINSON

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

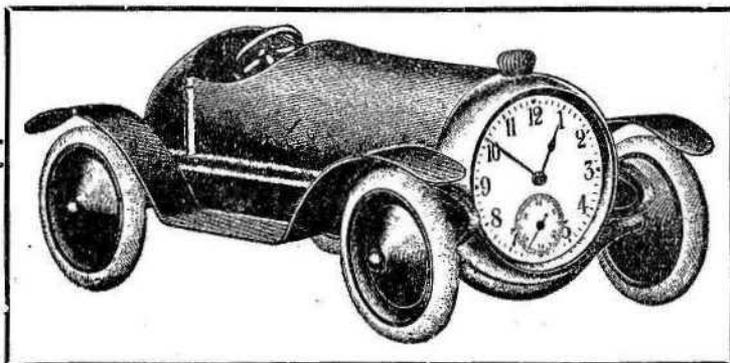
KLEIN Y C.^{ia}

Princesa, 61

Barcelona

AUTOMÓVIL-RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada

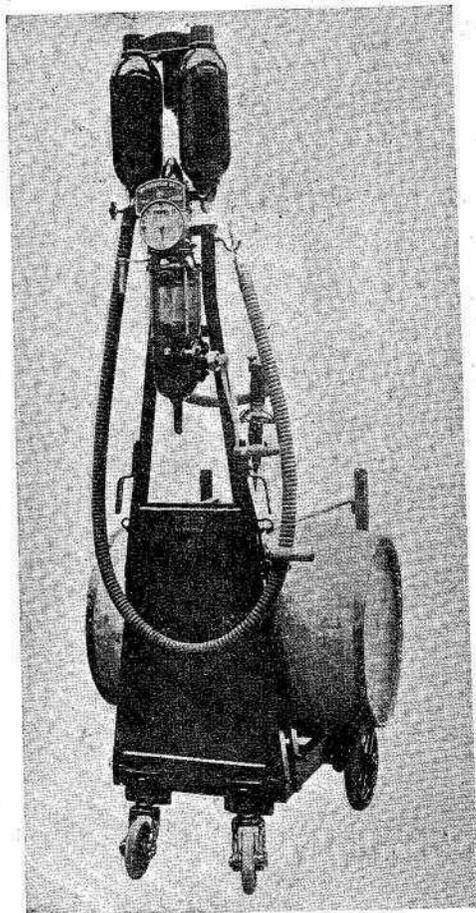
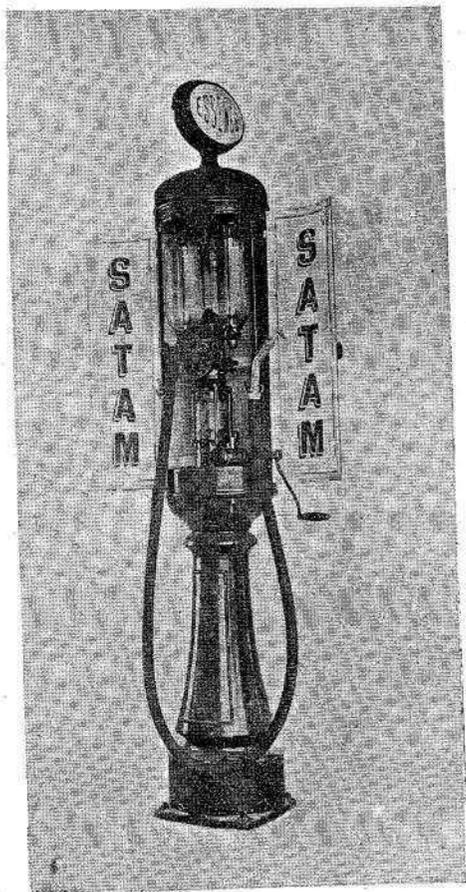
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles

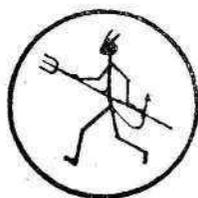
Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMÓVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : 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



Aparatos de distribución, control y depósitos para líquidos inflamables

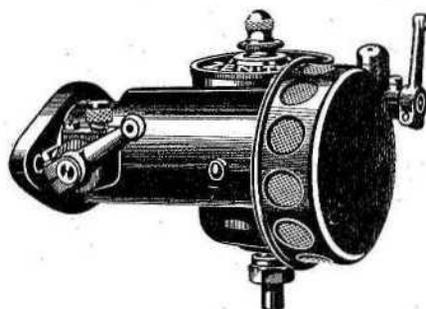


S. A. T. A. M.

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"

PLAZA CATALUÑA, 9 **A. YRIBARREN** BARCELONA



La inmejorable calidad del
Carburador ZENITH

patentizada nuevamente en el
Gran Premio de Turismo del Automóvil
Club de Francia

Categoría de 3 litros

- 1.º Boillot, sobre *Peugeot* **Carburador ZENITH**
1.050 km. en 12 h. 12 m. 39 s. $\frac{1}{5}$; Velocidad media: 85,988 km.
- 2.º Gaudermann, sobre *Steyr* **Carburador ZENITH**
- 3.º Rigol, sobre *Peugeot* **Carburador ZENITH**

Consumo máximo: 22 litros los 100 kilómetros

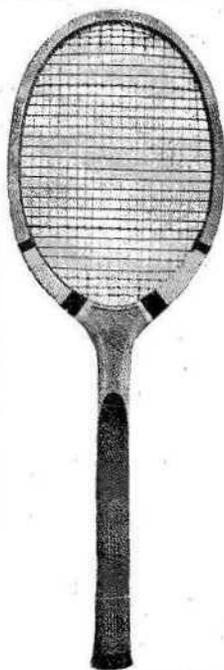
Categoría de 1 $\frac{1}{2}$ litro a 3 litros

- 1.º Lacharnay, sobre *Cottin Desgouttes*. . . . **Carburador ZENITH**
1.000 km. en 11 h. 40 m. 40 s. $\frac{2}{5}$; Promedio de velocidad: 85,682 km.
- 2.º Colas, sobre *Cottin Desgouttes* **Carburador ZENITH**
- 3.º Delalande, sobre *Cottin Desgouttes* . . . **Carburador ZENITH**

Representantes exclusivos para España y posesiones:

F. Xaudaró y C.^{ía}

BARCELONA: Mallorca, 281; Apartado 1.057 - MADRID: Génova, 3



ERNEST WITTY & Co.

Aragón, 259-261
BARCELONA

Artículos para
todos los Sports

Lawn-Tennis
Foot-ball
Atletismo, etc.

Tiendas
para playas

Sólo a Propietarios

Entrego dinero en el acto, en letra
o hipoteca - Capital propio

Rambla Cataluña, 13, 1.º, 2.º - Barcelona

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ª
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.

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B.S.A.



Rambla Cataluña, 141 : Tel. 985-6
B A R C E L O N A

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 subscripción:
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 : París

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

Otro éxito de

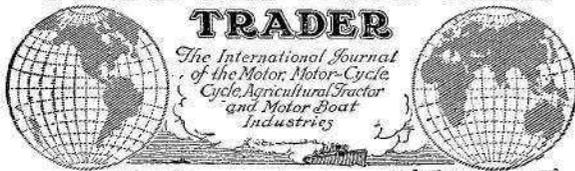
AMILCAR

y van.....

En la IV Cuesta Rabassada, un coche vendido hace un año a un conocido sportsman, bate el record de los 1.100 c. c., dejándolo establecido en 4 minutos 43 segundos, y hace mejor tiempo que los coches 1.100 de carreras

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

THE MOTOR EXPORT TRADER



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

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