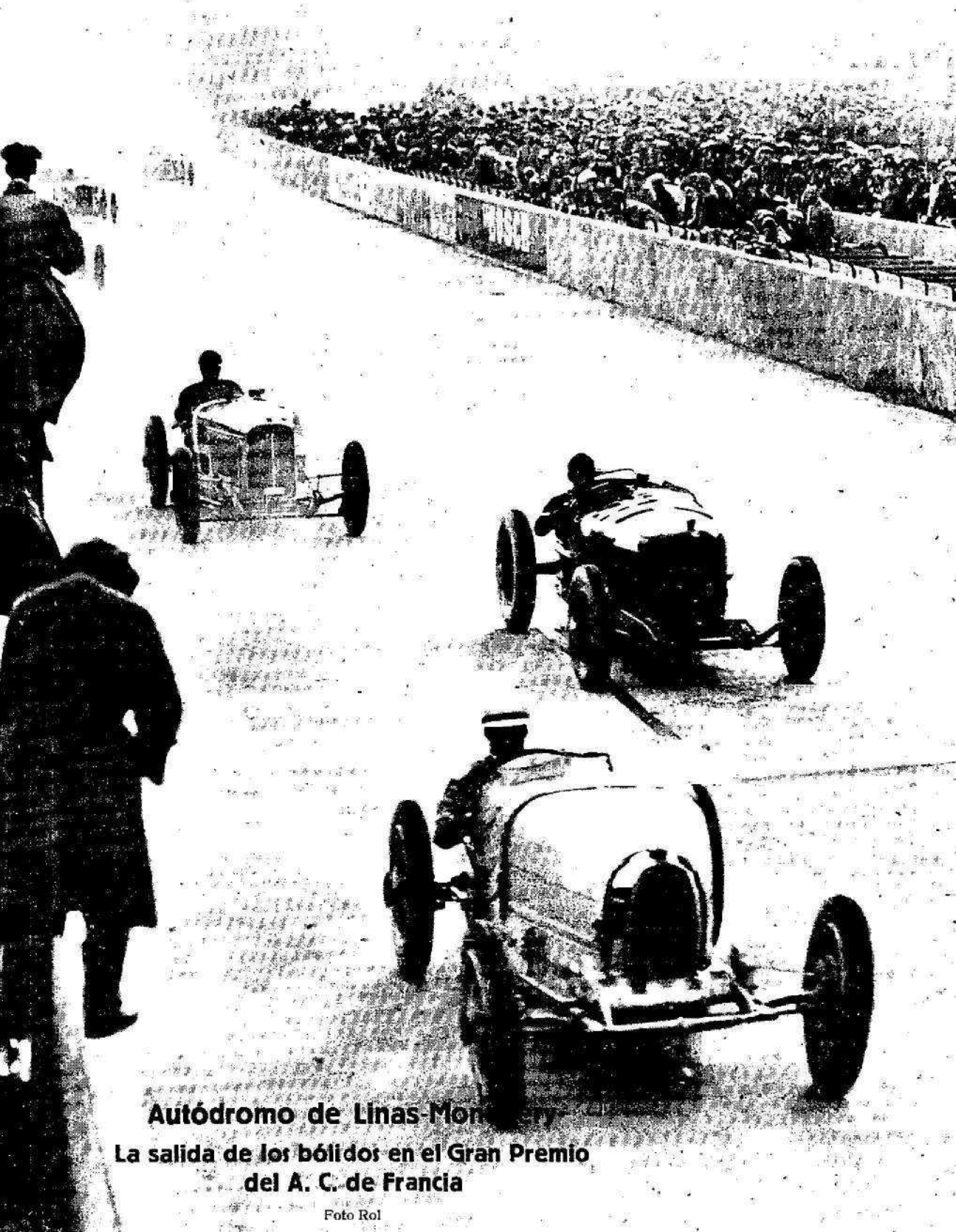
Stadium
Revista Ilustrada

Año XV : Núm. 445
15 agosto de 1925

75 céntimos



**Autódromo de Linas-Montlhery**

**La salida de los bólidos en el Gran Premio del A. C. de Francia**

Foto Rol

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

Pruebe Vd. el

**Bergougnan-Unicorde**

Neumático de inmejorable fabricación

**Rustines**

Concesionarios exclusivos de venta para España
E. y J. Pujol Xicoy
Claris, 103 : Teléf. 371-G
Barcelona

El mejor PARCHE para la reparación de cámaras de aire

AUTOMOVILES

AVIONS VOISIN

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

*Buick*

F. ABADAL

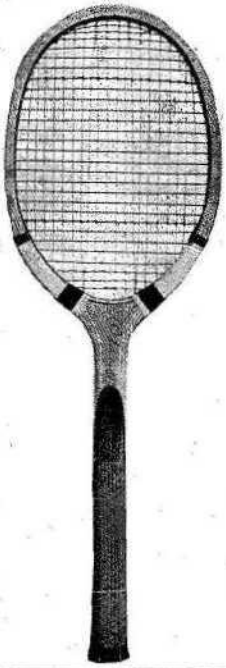
# Coches de ocasión

## disponibles en 1 de agosto de 1925

**(Los señalados con la letra R están reconstruídos de motor y carrocería)**

| | MARCA | TIPO DE COCHE | Plazas | Matrícula | PRECIO Ptas. |
|---|---|---|---|---|---|
| R | Benz | Torpedo | 7 | M. 2.049 | 5.000 |
| R | Berliet | Limousine | 7 | B. 1.734 | 6.000 |
| | Berliet | Limousine | 7 | B. 494 | 1.000 |
| R | Briscoe | Torpedo | 5 | B. 6.101 | 4.000 |
| R | Buick | Torpedo | 5 | B. 6.118 | 8.000 |
| R | Cadillac | Torpeóo | 7 | B. 3.914 | 12.500 |
| R | Case | Torpedo | 7 | M. 10.123 | 7.000 |
| R | Clevelaud | Torpedo desmontable | 7 | B. 9.423 | 6.000 |
| R | Chevrolet | Torpedo | 5 | B. 8.514 | 3.500 |
| R | Chevrolet | Limousine desmontable | 6 | B. 4.718 | 3.000 |
| R | Chevrolet | Sedán desmontable | 6 | B. 9.725 | 4.000 |
| R | Chevrolet | Torpedo | 6 | B. 3.515 | 2 500 |
| R | Chevrolet | Torpedo | 6 | B. 10.333 | 4.000 |
| R | Delahaye | Limousine landolet | 6 | SA. 146 | 7.000 |
| R | D. F. P. | Sedán | 7 | M. 15.301 | 8.000 |
| R | Dort | Torpedo | 7 | B. 7.265 | 4.000 |
| R | Fiat | Limousine desmontable | 7 | B. 3.401 | 5.000 |
| | Fíat | Torpedo | 6 | B. 6.725 | 4.000 |
| R | Hispano Suiza | Limousine | 6 | B. 1.156 | 7.000 |
| | Hispano Suiza | Limousine | 6 | B. 1.098 | 4.000 |
| R | Hispano Suiza | Limousine | 6 | B. 666 | 6.000 |
| R | Hispano Suiza | Limousine | 7 | M. 2.389 | 6.000 |
| | Hotchkiss | Doble faetón | 7 | M. 877 | 3.500 |
| R | Martini | Cabriolet | 6 | B. 2.868 | 5.000 |
| R | Martini | Cabriolet | 5 | M. 4.972 | 7.000 |
| R | Mathis | Torpedo | 4 | B. 11.058 | 3.500 |
| R | Mathis | Torpedo | 4 | B. 10.473 | 3.500 |
| R | Mercedes | Torpedo | 6 | M. 1.701 | 4.000 |
| | Mercedes | Torpedo | 5 | S. S. 954 | 3.500 |
| | Mercedes | Torpedo | 7 | M. 712 | 1.000 |
| R | Mitchell | Torpedo | 7 | B. 3.561 | 4.500 |
| R | Moon | Torpedo | 7 | B. 9.711 | 7.000 |
| R | Nasch | Limousine landolet | 6 | M. 6.937 | 5.000 |
| R | N. S. U. | Limousine desmontable | 7 | B. 1.540 | 3.000 |
| R | Oldsmobile | Torpedo | 5 | CAC. 714 | 7.500 |
| R | O. M. | Limousine | 6 | B. 11.814 | 7.000 |
| R | Opel | Limousine | 6 | M. 8.497 | 6.000 |
| R | Opel | Torpedo | 7 | T. 209 | 5.000 |
| R | Opel | Limousine | 7 | M. 9.574 | 5.000 |
| R | Overland | Torpedo | 5 | S. S. 2.371 | 4.500 |
| | Primus | Limousine | 7 | B. 5.056 | 1.000 |
| R | Panhard | Cabriolet | 5 | S. S. 949 | 4.000 |
| | Peugeot | Limousine | 7 | S. S. 648 | 4.000 |
| R | Renault | Coupé | 6 | B. 1.399 | 6.000 |
| R | Renault | Limousine | 6 | B. 1.188 | 4.500 |
| R | Renault | Limousine landolet | 7 | B. 6.283 | 6.000 |
| | Revere (Dusemberg) | Torpedo | 7 | B. 7.961 | 11.000 |
| R | Schneider | Limousine | 7 | S. S. 1.269 | 6.000 |
| R | Studebaker | Sedán | 6 | B. 9.733 | 10.000 |
| R | Stutz | Torpedo | 7 | SEG. 40 | 8.000 |
| R | Talbot | Torpedo | 5 | B. 9.754 | 6.500 |
| R | Talbot | Torpedo | 5 | M. 10.927 | 6.500 |
| R | Talbot | Torpedo | 5 | Z. 683 | 6.500 |
| R | Templan | Sedán | 5 | B. 15.934 | 7.000 |
| | W. A. F. | Torpedo | 7 | B. 15.733 | 5.000 |
| | Worseley | Limousine landolet | 6 | M. 1.897 | 3.000 |

*Barcelona, 1 de agosto de 1925*



**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.ª - Barcelona**

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ÍA
Plaza Cataluña, 9 : BARCELONA

Facilidades de pago en

DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

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

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*

THE MOTOR EXPORT TRADER

*The International Journal of the Motor, Motor-Cycle, Cycle, Agricultural Tractor and Motor-Boat Industries*

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

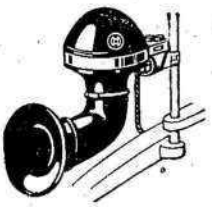
**Rambla Cataluña, 41, 1.º-Barcelona**

# Bosch

La

## Bocina Eléctrica

reglamentaria



## Bosch

es la más solicitada

---

Representantes exclusivos para España

## F. Xaudaró y C.ía

**Barcelona**
Mallorca, 281

**Madrid**
Génova, 3

6903 o

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**

## Lázaro y López

**Concesionarios de las legítimas**
**MOTOCICLETAS Y BICICLETAS**

# B. S. A.

*Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G*

*Insignias*

*Medallas*

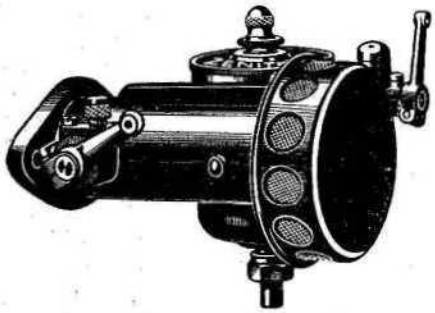
*Balones*

*GAMPER Y MIR*
*Bruch, 13, pral.*
*BARCELONA*

## SE TRASPASA

ESPLÉNDIDO LOCAL CON SÓTANOS en la Ronda de la Universidad, cerca de la Plaza de Cataluña

Informarán: Administración de STADIUM : Calle de Balmes, núm. 54, imprenta



El

# Carburador ZÉNITH

**proporciona:**

## Carburación perfecta;
## Gasto mínimo;
## Rendimiento máximo.

*Agentes exclusivos para España*

*F. Xaudaró y C.ía*

*Barcelona*
*Mallorca, 281*

*Madrid*
*Génova, 3*

Cada día aumentan las ventas de

# *Studebaker*

El secreto de su éxito consiste en que esta marca ofrece únicamente COCHES DE CALIDAD SUPERIOR y de un verdadero valor intrínseco y en que el público, plenamente convencido de estas cualidades, haya hecho de

# *Studebaker*

el coche de su predilección

No es extraño que por estos conceptos nuestras ventas se tripliquen a las del pasado año de 1924

Representación general para España:

**Stevenson, Romagosa y Comp.ª**

Calle de Valencia, 295

Salón de Ventas
I. PONS
Paseo de Gracia, 54
BARCELONA

Año XV - Núm. 445 - 15 Agosto 1925

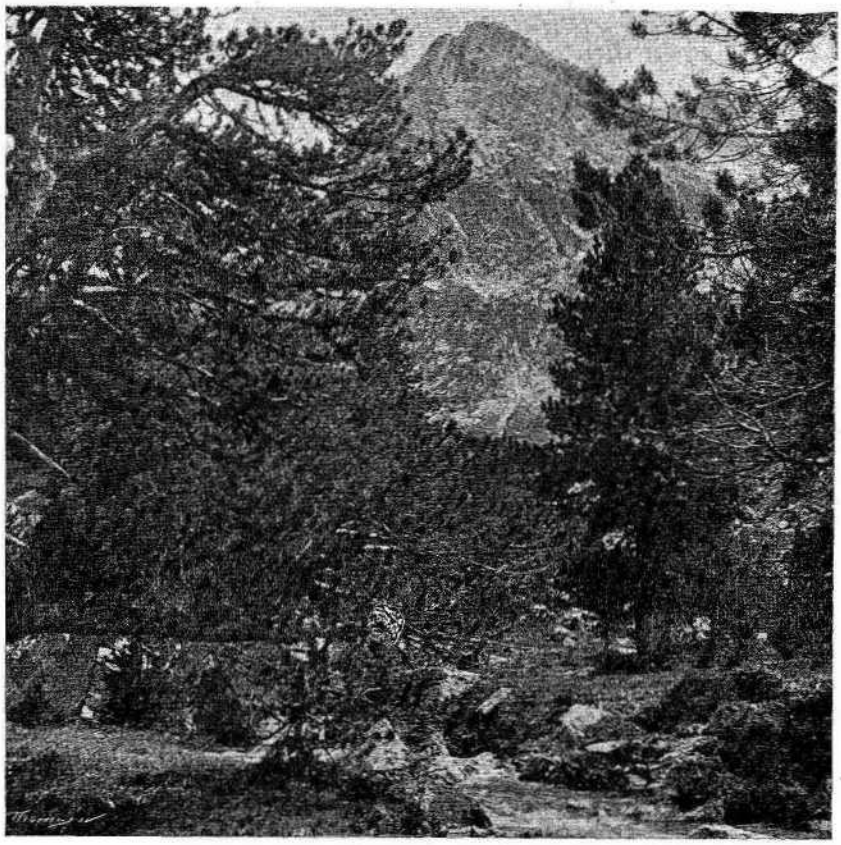
# Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

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

## PAISAJES ESPAÑOLES



*Valle de Arán : Camino del Montarto*

Foto Francisco Coll

# ASCARI

No soy gran aficionado a visitar cementerios, por más que en muchos de ellos existan monumentos funerarios dignos de la más grande admiración: por la magistral obra de escultor y arquitecto, como por el respeto debido a los muertos, que en vida glorificaron a su Patria.

Pero en ocasiones en que he pisado cementerios franceses, en más de una y de dos, pude leer esculpido en mármoles el siguiente epitafio: *Mort pour la Patrie* sobre la tumba.

En la tumba de Ascari—el as de los ases del volante—podría esculpirse, en justo homenaje a una vida consagrada al sport automóvil: *Morto per l'automobile.*

El *chevalier* de Knyff, el ilustre presidente de la Comisión deportiva del Automóvil Club de Francia, organizador de las carreras en una de las que Ascari encontró la muerte, al despedir, en la estación de Lyon, los despojos mortales del gran corredor, decía, entremezcladas sus elocuentes y sentidas palabras con sollozos: «Ascari, cuyo apellido, casi legendario, evocaba loca bravura unida a la más grande maestría, ha sido herido en plena gloria, en el momento en que una vez más iba primero en la carrera que disputaba y rodaba a toda marcha hacia esa victoria que parecía que no podía escapársele. Un accidente, casi misterioso, ha venido brutalmente a parar su carrera y a sumir en una inmovilidad eterna a aquel para quien la locura de la competencia constituía su supremo goce. El nombre de Ascari ha venido a engrandecer la lista, harto crecida, de los que han muerto por la causa del progreso y del sport.»

* * *

Se corría en el autódromo de Linas-Montlhéry, en la mañana del domingo 26 de julio, el Gran Premio de Velocidad. El piloto italiano Ascari, desde el primer momento de la carrera, tomó el mando del formidable pelotón de ases y conservó su brillante posición hasta la vigésimatercera vuelta, en la que en uno de los virajes fué a rozar la rueda delantera de su coche con la empalizada, cuando marchaba a una velocidad fantástica (180 kilómetros a la hora), dando el automóvil cuatro o cinco vueltas de campana, siendo despedido violentamente el afamado conductor.

Instalado—no todo lo rápidamente que hubiera sido menester—en el coche de la ambulancia, expiró antes de llegar a París, a donde era conducido.

El equipo de los *Alfa Romeo,* al que pertenecía Ascari, clasificado todo él en primer lugar, abandonó la carrera en señal de duelo, en momentos de enorme aflicción plenamente justificada.

* * *

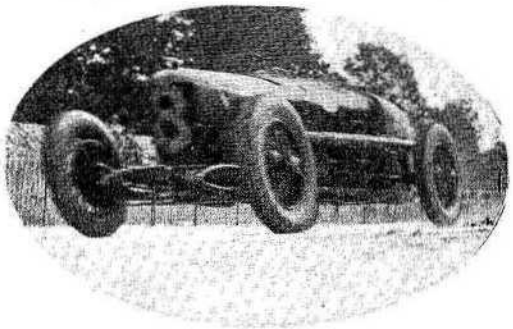
Ascari había sido, durante largo espacio de tiempo, un perfecto y entusiasta amateur del automovilismo. Condujo, primeramente, una *Fiat* de su pertenencia. Más tarde mostró su devoción por *Alfa Romeo,* con la que conquistó los mayores lauros y las más grandes glorias.

En 1922 participa en la Targa Florio, conquistando el cuarto lugar; al año siguiente, en la misma carrera, consigue el segundo puesto, siendo tercero en la carrera de 1924.

En el Gran Premio de Europa del año pasado realizó una carrera admirable, que no es para olvidada, dando pruebas de una ciencia y habilidad extraordinarias. Cuando la carrera iba por su primer tercio, Ascari se colocó primero y cuando le faltaban únicamente dos vueltas y era dueño de la situación y la victoria le sonreía, hubo de abandonar, por causas bien ajenas a su voluntad. Pero Ascari, gran conductor, alcanzó una resonante revancha en ocasión del Gran Premio del A. C. de Italia, en septiembre del mismo año, alcanzando una velocidad cercana a los 159 kilómetros a la hora.

En junio pasado conquistó en Spa el III Gran Premio de Europa.

Completan su historial la performance que realizara en 9 de junio de 1924 en el circuito de Cremona, en donde cubrió 320 kilómetros a una velocidad media de 158,211 kilómetros (10 kilómetros en 3 m. 4 s. $^{3}/_{5}$), o sea a 195 kilómetros a la hora, record que no ha sido aún batido.



*La última carrera del favorito...*

Ascari era milanés; había nacido en 1889. Estaba casado desde hacía pocos años y era padre de dos lindísimos niños.

Vivía por y para el automóvil. Cuidaba de sus coches con celo exquisito. Era afable, cariñoso. servicial, más que compañero y amigo, hermano de sus propios rivales, a los que consideraba y estimaba. De complexión atlética, adoraba el sport en diversas de sus manifestaciones. Estaba entregado a los más rudos ejercicios para conservar la fuerza que supone permanecer largas horas pegado al volante devorando los kilómetros.

Cuantos le trataron, le quisieron; cuantos merecieron su cariño, lloran la muerte del glorioso y ferviente deportista que, como tantos otros mártires de nuestra causa, caen mortalmente heridos en el campo de sus propias glorias, sucumbiendo en aras del automovilismo... del sport.

* * *

No se ha concedido por parte de la Prensa española, ni por la de la francesa, la importancia que debiera haber sido consagrada a la memoria de ese gran sportman que murió en el cumplimiento de su deber, más que de su deber, de sus grandes aficiones.

La noticia fué dada someramente, y aun cuando yo rehuyo siempre el dar amplitud al relato de las hecatombes que están expuestos a sufrir los que se arriesgan a los más violentos ejercicios físicos (por lo que ello pudiera influir en restar ánimos o en restar elementos), cuando se trata de la pérdida de un hombre de la categoria de Ascari, cuantos honores póstumos se le rindan habrán de parecernos siempre pocos.

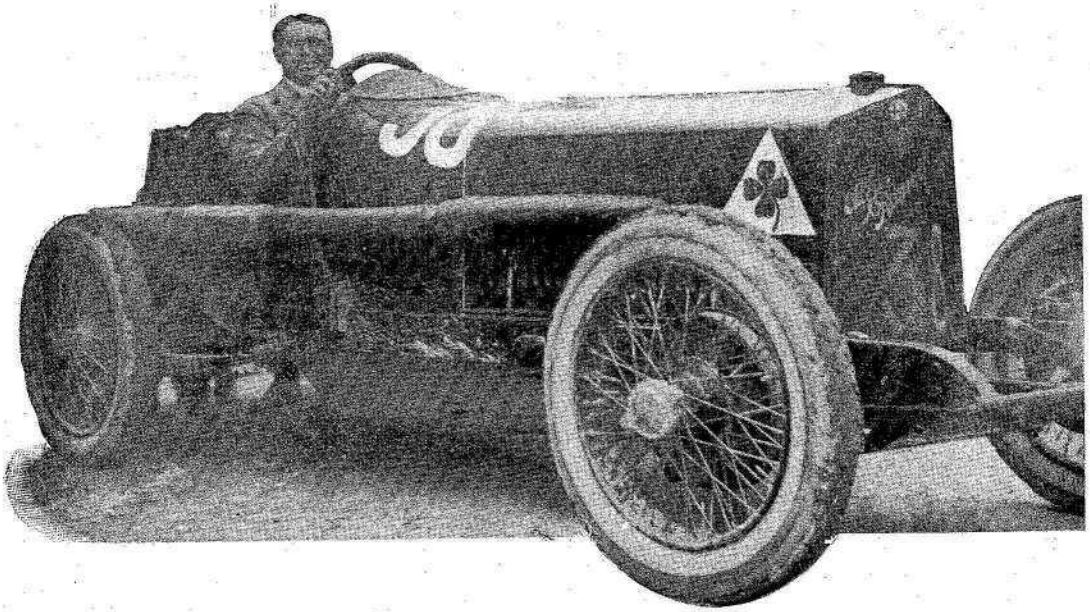
Leyendo la Prensa italiana hemos pcdido comprender cuál era la vida del gran conductor italiano. De niño, se consagra con afán a toda clase de ejercicios: practica la gimnasia, la natación, el tiro, se aficiona al ciclismo y recorre las carreteras italianas, para convertirse más adelante en ferviente adepto del automovilismo.

Entre la gente del oficio se admiran en Ascari dotes de gran conductor. Se le estimula y en calidad de puro amateur se lanza a luchas titánicas de preparación, de entrenamiento, y aun «codeándose» con los ases, Ascari sobresale por su enorme sangre fría, por la firmeza con que mantiene el volante, por el arrojo con que se lanza a la conquista de las grandes velocidades que, día por día, abate, conquistando nuevos records.

Se encariña con la *Alfa Romeo,* la más veloz; vive al pie de las grandes máquinas donde se forjan esas maravillas de la industria moderna; permanece íntimamente unido al equipo que las prepara; las ve nacer, salir a la carretera, donde las prueba y les imprime ese vigor que le condujo a la victoria ¡tantas veces!, y cuando en la mañana del día fatal de su muerte se dispone a la lucha tremenda con competidores temibles, da por asegurada su victoria... si no fuera por esas empalizadas, que él temía, colocadas a los dos costados de la ruta, que han costado la pérdida de uno de los elementos más valiosos con los que contaba el automovilismo.

A la memoria del gran Ascari consagremos, lectores de STADIUM, el más piadoso de nuestros recuerdos y una sentida plegaria. ¡Murió por el sport!

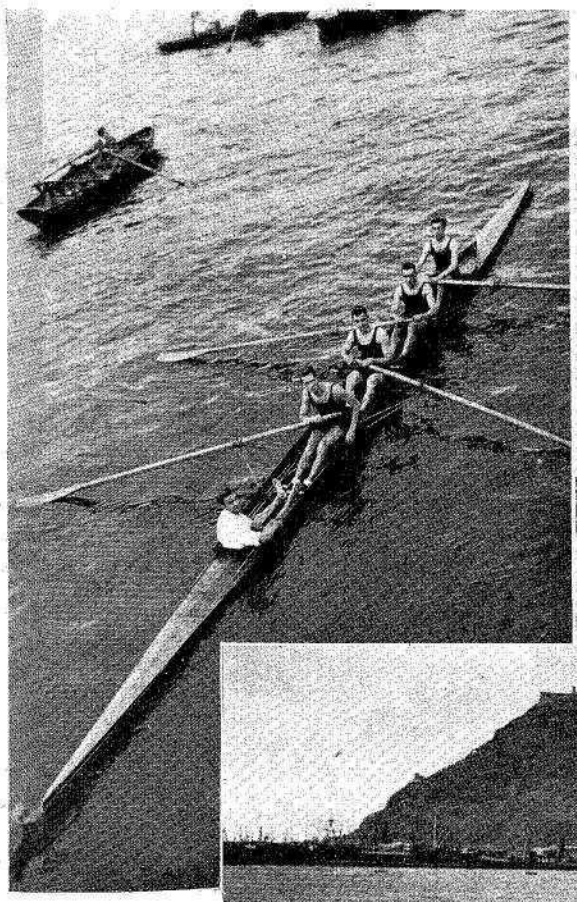
N. M.

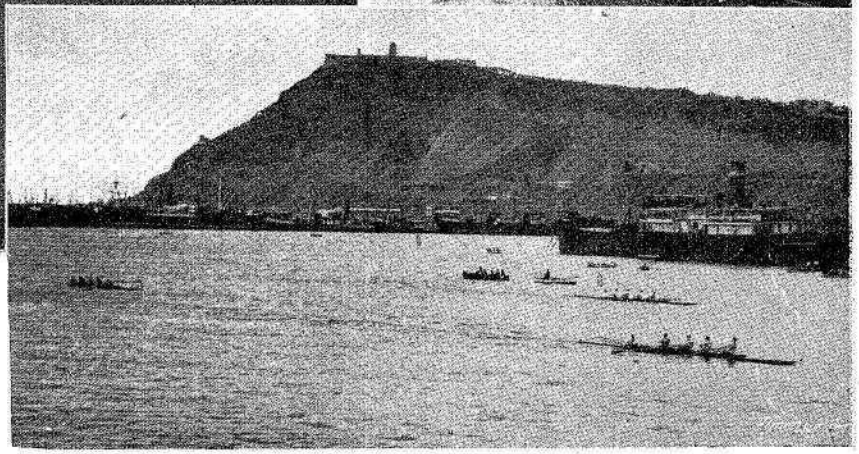


*El gran Ascari, en el volante de su bólido invicto, tiene el gesto retador, confiado y firme del gran aprisionador de la victoria; diríase ser el descendiente de uno de aquellos atletas romanos que con viril entereza conducían en la arena los potros frenéticos del carro triunfador*

# Campeonatos de remo de España

## El triunfo del equipo de Tarragona





*Los remeros de Tarragona, que después de una boga brillante alcanzan el título de campeones de España a cuatro remeros.—Berdugo, campeón de skiff.—Aspecto del puerto de Barcelona durante la celebración de las regatas.* Fotos Claret

El Campeonato de España a remo, para outriggers y skiff, celebrado este año en aguas de nuestro puerto, no ha sido, en realidad, una nota brillante de deportivismo, como en otras ocasiones.

Averiguar las causas del fiasco no es nuestra misión, y por eso hemos de limitarnos a lamentar lo acaecido, que, por cierto, no habla muy alto en favor del espíritu deportivo que debiera predominar en estas cuestiones.

No todo, sin embargo, han de ser censuras al tratar de aquella manifestación náutica.

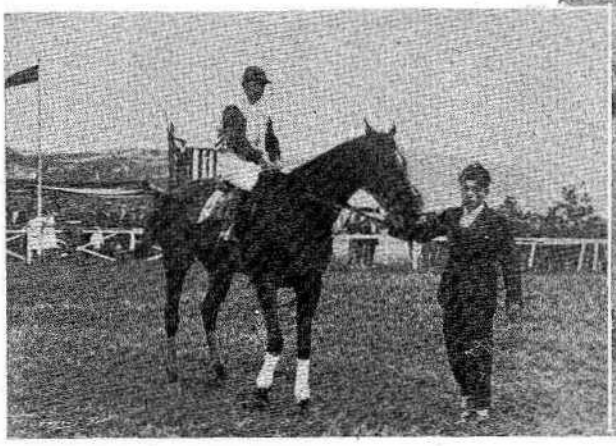
Elogios merecen Berdugo, campeón de skiff, por su magnífica forma, y elogios merecen también los bravos remeros tarraconenses que, tras una brillante boga, alcanzaron el Campeonato de España para outriggers a cuatro remos.

Mientras tanto, en Alicante se aprestan a luchar los remeros españoles para disputarse el campeonato de yolas, dándose por seguro que concurren a la regata los donostiarras, los tarraconenses y los malagueños, pero siendo muy probable que no acudan los remeros barceloneses.

No hemos de entrar ni salir en las averiguaciones de quien tenga razón en el misterioso pleito regateril, pero sí tememos que entre dimes y diretes el bello y viril deporte del remo... se vaya al agua; y no es chiste.

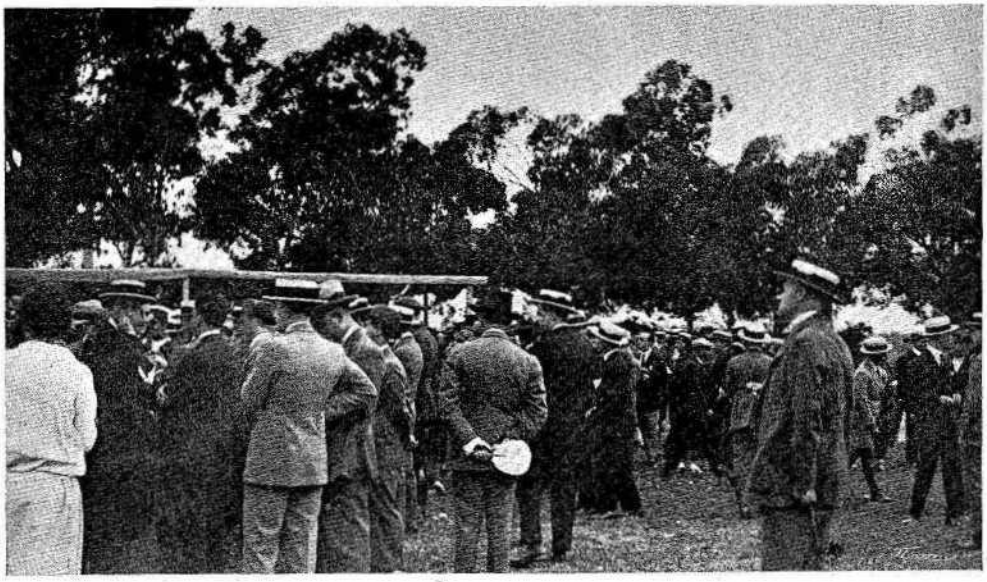
# En el Hipódromo de Casa Antúnez

## Las carreras de caballos veraniegas



Miss Lang, *de las cuadras de don Eusebio Bertrand y Serra, montada por Vivó, que ha logrado sonados triunfos en las carreras de este mes. — El alférez don Vicente de la Cruz, que montando el caballo* Rocambole, *venció en la carrera cívico-militar.*

Los amantes del hipismo están de plácemes, pues en un gesto de deportividad y de valentía, nuestra sociedad hípica ha organizado y viene realizando con buen éxito una corta temporada agosteña en el hipódromo de Casa Antúnez. No han sido los fuertes calores obstáculo para que el público acudiese, nutrido y selecto, a estas bellas manifestaciones deportivas, ni para que en las recientes carreras dejasen de presenciarse bellas competiciones y surgiesen a la fama nombres de caballos dignos de la temporada grande.



*El público haciendo las apuestas en el hipódromo* Fotos Vela

# La temporada natatoria en París

## El Marathon Náutico

*Miss Harisson, vencedora en la prueba femenina del Marathon Náutico*

Fotos Rol

*Le Driant, vencedor en la prueba masculina, a la llegada de la dura competición*

PARÍS ha terminado de manera espléndida la temporada de deporte de natación, que ha tenido por teatro el Sena y la piscina de Tourelles. La última manifestación es el campeonato de water-polo, aun no terminado.

Y una de las más duras pruebas acuáticas ha sido, sin duda, la llamada Marathon Náutico, en la que ha habido dos pruebas, una para mujeres y otra para hombres.

En la primera venció miss Harisson, de manera espléndida, demostrando una vez más sus grandes cualidades de náyade.

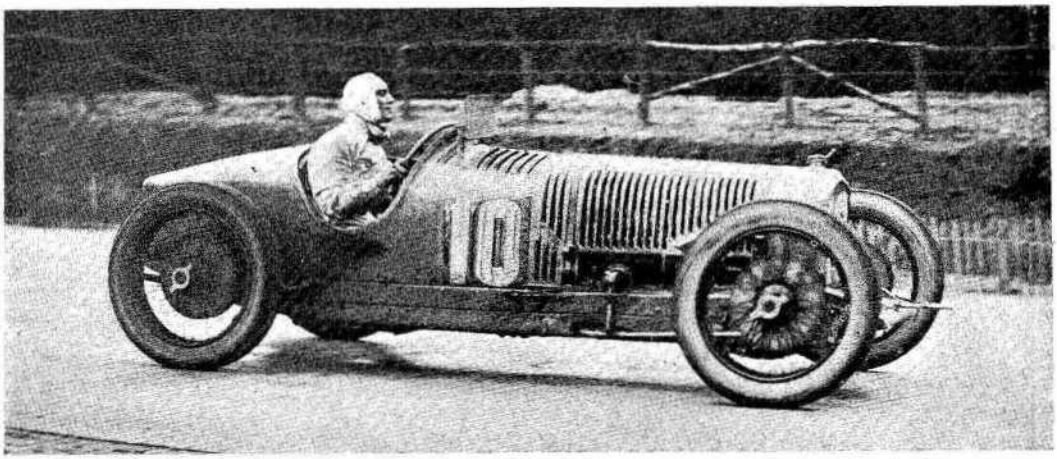
En la masculina, rudamente disputada, resultó triunfador Le Driant.

# Gran Premio del Automóvil Club de Francia, velocidad

*Aspecto de las tribunas de Monthléry al correrse el Gran Premio de Velocidad del A. C. de Francia. Benoist, el vencedor, entrega a su esposa el ramo del triunfador después de la gran carrera*

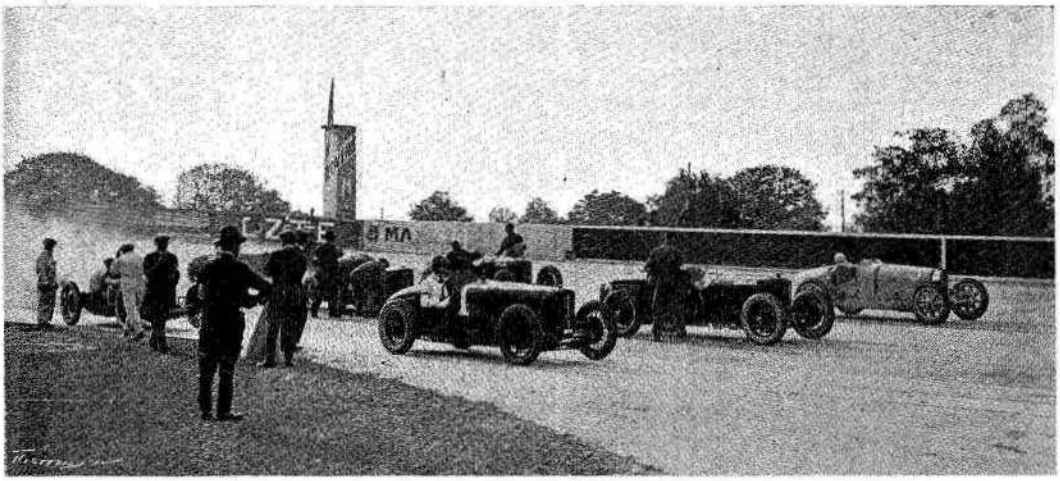
DESPUÉS de la guerra, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia ha constituído, como antes del gran acontecimiento histórico, la prueba máxima europea, pudiéndose decir que, junto con Indianápolis, es el mayor acontecimiento automovilista mundial.

En Le Mans fué donde se reanudó la épica lucha, venciendo el primer año la marca ame-



*Benoist, sobre* Delage, *vencedor*

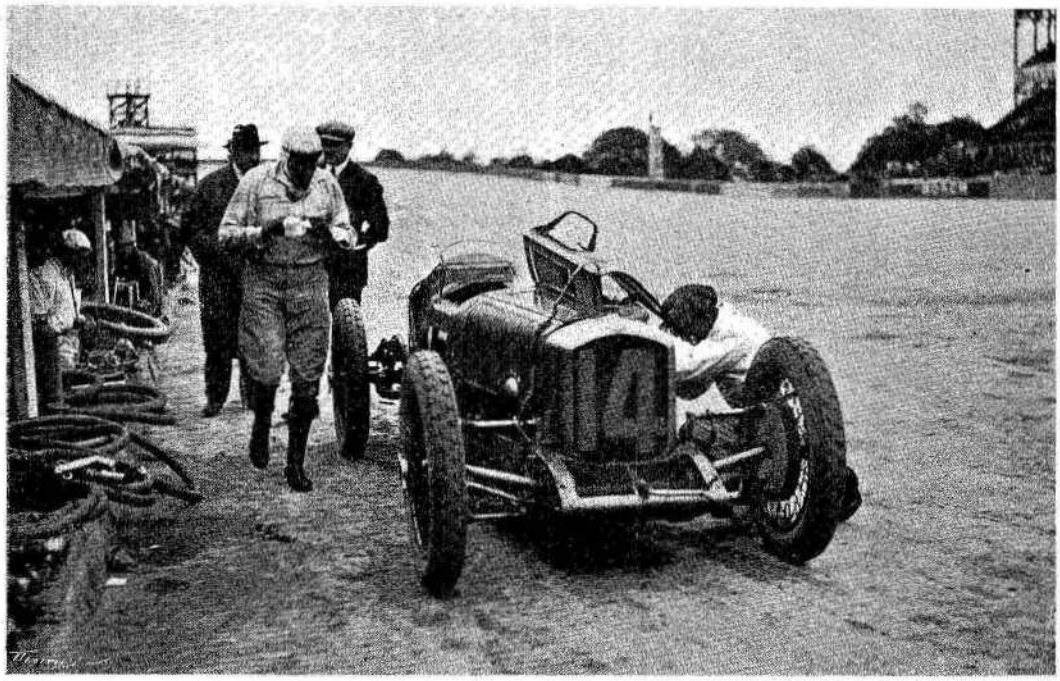
*STADIUM*



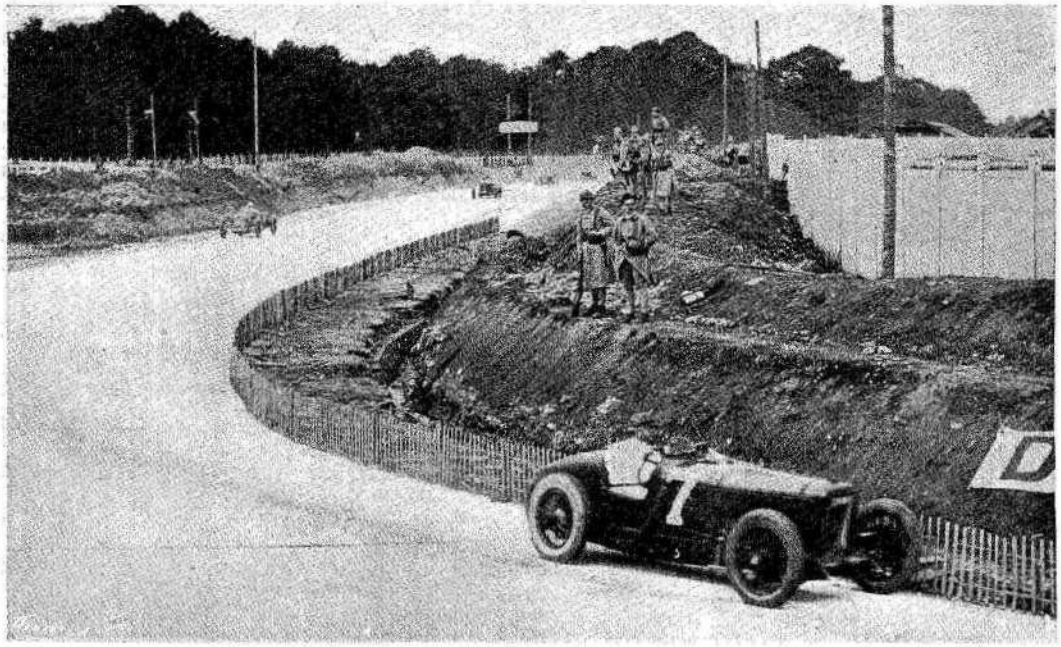
*Los coches listos para la salida en la gran prueba de velocidad*

ricana *Duesenberg,* seguida de muy cerca por la francesa *Ballot,* que luego debia cubrirse de gloria en el Gran Premio de Italia último, corrido en el circuito estradal de Brescia. El año siguiente fué Estrasburgo el teatro de tan magna competición y los *Fiat* demostraron muy alto lo que se podía conseguir con un motor de dos litros; aquel año 1922 se corría por primera vez con tal cilindrada. Siguió en organización Tours y en su circuito, *Sunbeam*, en papel de segundón, desde mitad carrera cogió la cabeza, solamente molestado por un *Delage,* el del viejo Thomas. El pasado año, la carrera en Lyon fué un acontecimiento digno de tenerse en consideración y únicamente igualado por aquel otro Gran Premio corrido en la misma ciudad semanas antes de la guerra y en el que la industria alemana demostró una vez más la superioridad de su inimitable organización. Ganó *Alfa Romeo,* seguido del equipo *Delage,* que sin sobrealimentación se acercó grandísimamente a los vencedores. *Bugatti,* en todos los tres últimos grandes premios mencionados, hizo brillantes demostraciones de lo mucho que rinden sus coches rápidos de serie.

Así era la situación de los Grandes Premios del A. C. F. de la post-guerra, al darse la salida en el autódromo de Linas-Montlhéry la mañana de la carrera del Gran Premio 1925. Ali-

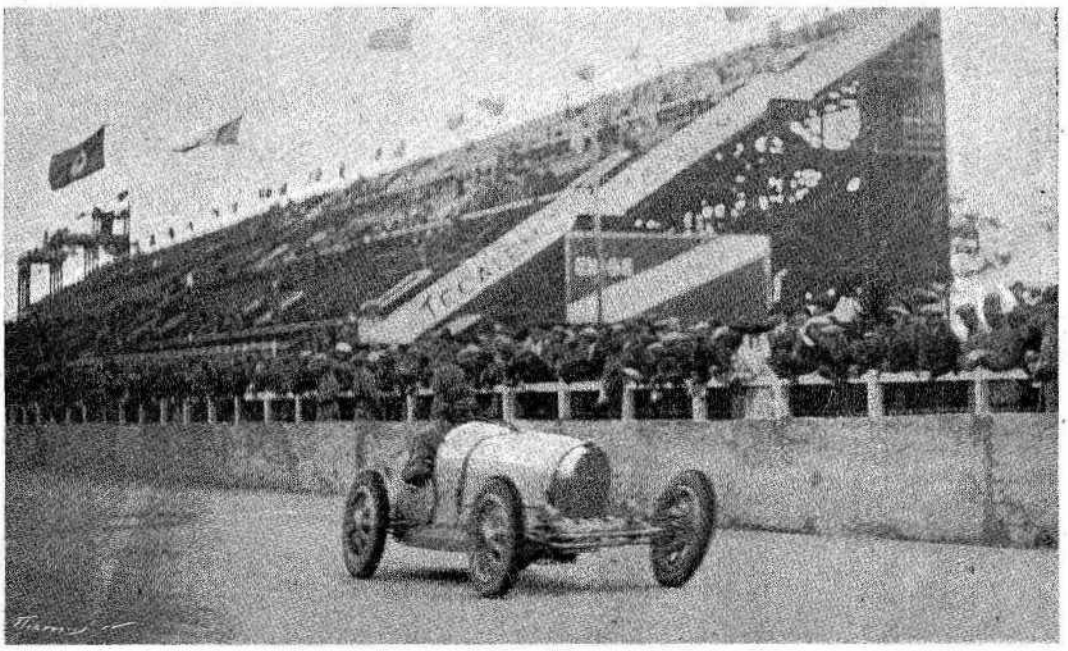



*Wagner, que sobre* Delage *se clasificó segundo, durante su revituallamiento*

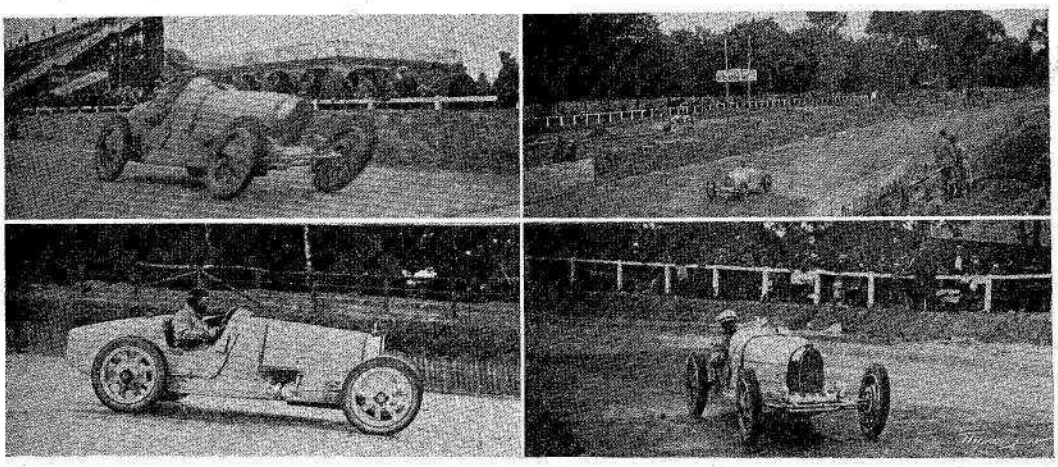


*Masetti, corriendo sobre* Sunbeam, *y que logró clasificarse tercero*

neábanse por Francia, *Delage* y *Bugatti,* dos firmas llenas de deportividad, pero no las de más potencialidad en la vecina nación; los formidables *Alfa Romeo* por Italia, vencedores de las dos carreras europeas del año pasado y semanas antes del Gran Premio de Europa en Spa (Bélgica), y *Sunbeam*, la regularísima marca inglesa, vencedora, como hemos dicho, en 1923 y en San Sebastián el pasado año. Como conductores, a excepción de los componentes de los equipos italiano *Fiat* y francés *Peugeot,* lo mejor de lo mejor, y como neumáticos, *Pirelli* y *Michelin,* nombres gloriosos que se ven siempre figurar en los palmarés de todas las grandes manifestaciones donde se pide a los coches marchas fantásticas de autódromo, por considerarlos los modernos drivers como únicos elementos dignos de equipar sus ruedas, pues no en balde ambas casas efectúan ensayos sobre el terreno, al igual que los



*El* Bugatti *de Constantino, clasificado en cuarto lugar*



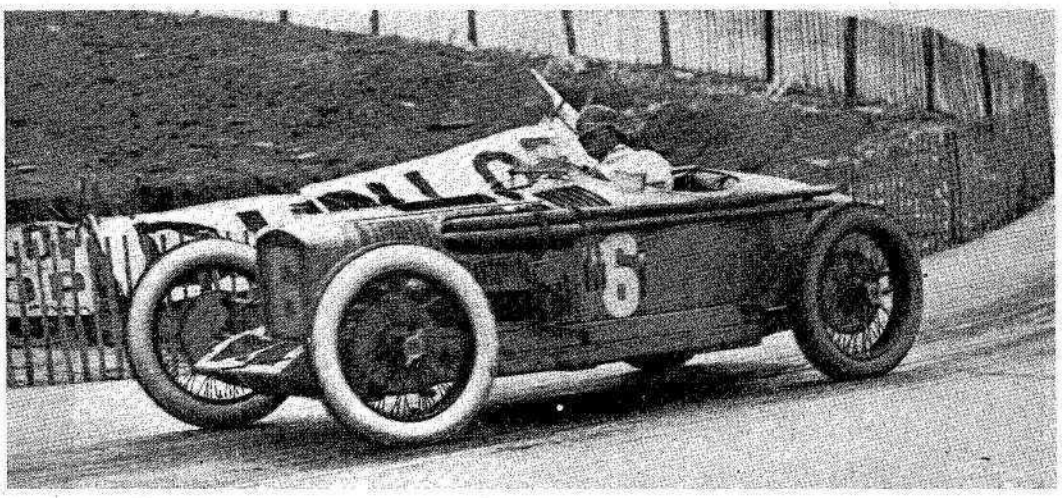
Bugatti *realizó la hazaña de clasificar los cinco coches inscriptos. —Jules Goux, clasificado quinto. Foresti, Fernando de Vizcaya y Pedro de Vizcaya, todos clasificados brillantemente*

constructores prueban sus chassis meses antes de las carreras.

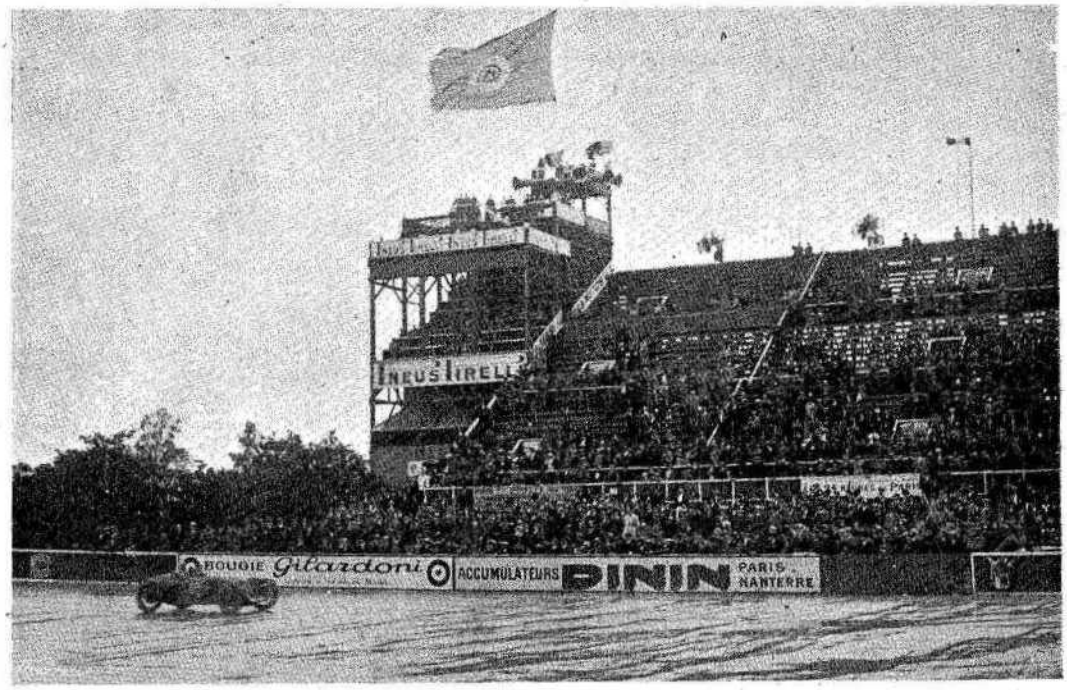
Toman la salida y desde el primer momento dos de los tres *Alfa Romeo* se ponen a la cabeza del grupo. Ascari y Campari, que llevan dichos coches, continúan en tal forma hasta los 200 primeros kilómetros sin novedad ninguna, seguidos por Wagner, *Delage,* Massetti, *Sunbeam,* y Benoist, *Delage,* alternativamente. Poco después de la vuelta que contaba al 250 kilómetro y cuando la media era de unos 125 a la hora, Ascari rozó con su coche una empalizada, produciéndose la catástrofe que ocasionó la muerte del brillantísimo corredor. En el kilómetro 500, o sea a mitad carrera, Campari continúa en el primer lugar, mas al enterarse del accidente en un revituallamiento, decide retirarse en señal de duelo, cosa que efectúa también Brilli Peri, el tercer corredor del equipo rojo representante de Italia.

La carrera continúa, llevando siempre la cabeza Benoist, quien es substituído unas pocas vueltas por Divo, retirado antes con su coche. En las vueltas que el valeroso piloto de *Delage* substituye a su compañero, aprovecha el momento para establecer la vuelta más rápida, batiendo los tiempos efectuados antes por el infortunado Ascari y por su compañero Campari, dejándolo a la media de 129,310 kilómetros a la hora.

Benoist, nuevamente al volante de su coche, continúa la rápida marcha, pisando la meta y empleando para cubrir los 1.000 kilómetros 8 h. 54 m. 41 s. $^{1}/_{5}$, lo que da una media superior a los 112 kilómetros a la hora. Wagner, con *Delage,* es segundo, y tercero el *Sunbeam* de Massetti, que también ha pilotado Conelli. Los cinco *Bugatti* que tomaron la salida se clasifican juntos, pilotados respectivamente por Constantini, Goux, Fernando de Vizcaya, Pierre de Vizcaya y Foresti. Estos coches merecen renglón aparte, pues como saben muchos de nuestros lectores, se trata de modelos del tipo 2 litros de serie, exactamente



*Divo, que sobre su* Delage, *dió la mejor vuelta de la carrera, la treinta y nueve, a una media de 129,310 kilómetros*

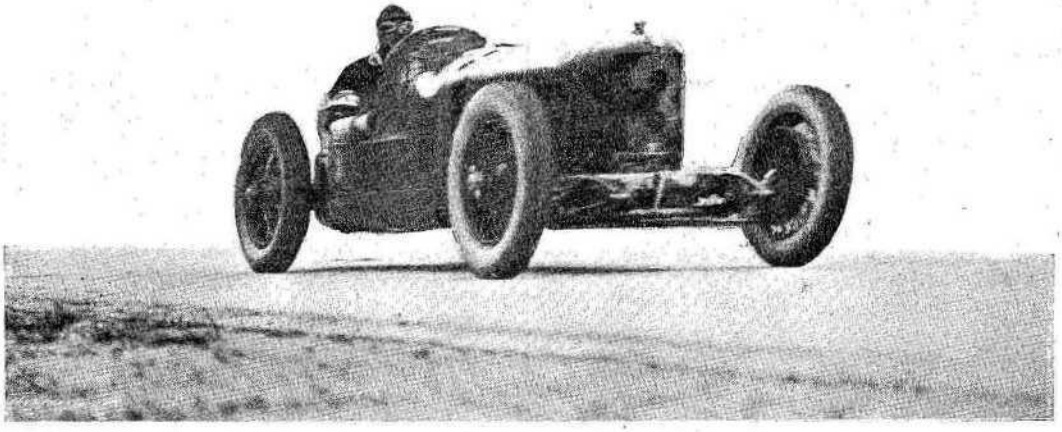



*La tribuna de la Prensa durante la prueba*

iguales al que había expuesto en el stand del Automóvil Salón en la última Exposición del Automóvil de Barcelona. Tales coches no llevaban sobrealimentación, pues Bugatti, el gran constructor, quiso con ellos una vez más demostrar lo que hace su fabricación normal al lado de los monstruos de carrera. Para demostrar lo dicho con más intensidad, no permitió a ninguno de sus pilotos probar la pista con tales coches, habiéndoles servido de entrenamiento la carrera del Gran Premio Turista, en la que la célebre marca clasificó cuatro de los cinco salidos, no habiéndolo podido hacer con el restante debido a una avería de radiador, cosa que explicábamos en nuestro número anterior, en el que reseñábamos dicha prueba.

Como público y organización, la carrera estuvo muy bien, faltando, sin embargo, se llenara por completo el autódromo, cosa que era de esperar dada su proximidad a París. ¿Es que los autódromos no consiguen el éxito espectacular de los circuitos? El año próximo se correrá en Miramas y si el éxito no es completo, la contestación será categórica, puesto que con respecto a Monza y Terramar casi podríamos asegurarlo desde este momento.

Corrido el Gran Premio de Francia, quedan en Europa el Gran Premio de San Sebastián, con una reglamentación libre, y el Gran Premio de Italia, con la de 2 litros, última carrera que se correrá con ella, ya que el próximo año la fórmula será el litro y medio.



*Campari, de* Alfa Romeo, *que abandonó cuando marchaba a la cabeza de los corredares, al recibir la noticia de la muerte de Ascari* Fotos Rol

# Las grandes manifestaciones ciclistas

## Aun el Campeonato Ciclista Español bajo la vieja fórmula

### La confirmación de un gran ciclista irunés

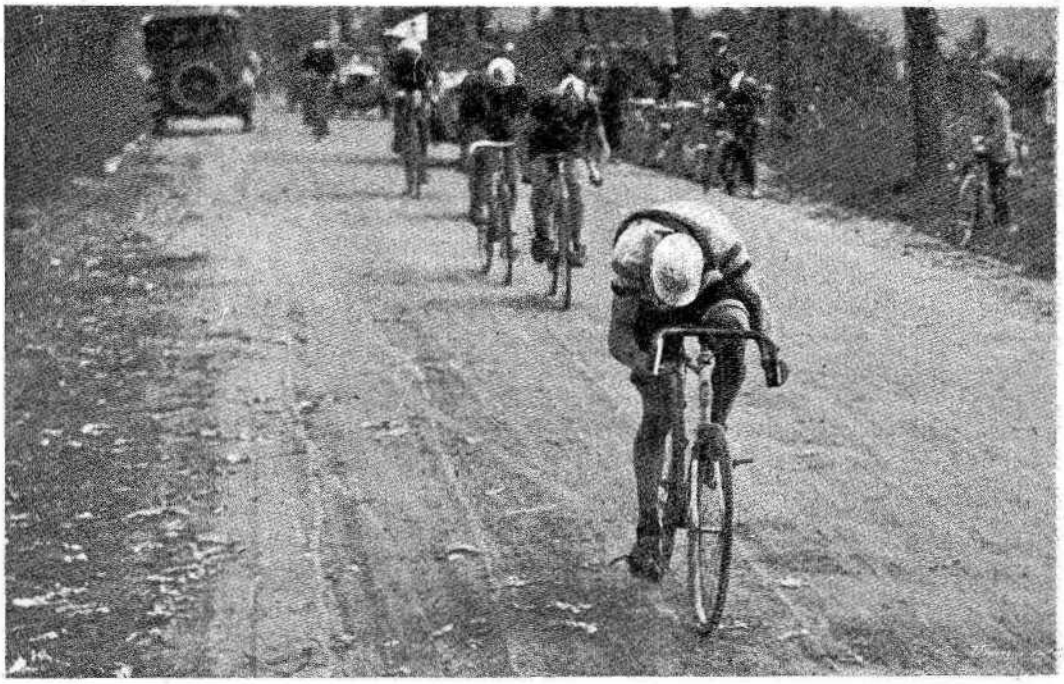
HA tenido lugar el Campeonato español de la carretera, correspondiente al año actual y de él ha cuidado con un celo y exquisita minuciosidad el Fortuna, de San Sebastián. A pesar de que las nubes quisieron empañar el éxito de la prueba cumbre del ciclismo español, a pesar de que hubo periódicos norteños que no consagraron al Campeonato nacional el merecido honor y la consiguiente propaganda, los elementos del Fortuna obtuvieron el más soberano éxito, y aunque en el aspecto técnico haya sufrido un retroceso la gran carrera, hay que aplaudir a los organizadores porque nada omitieron con tal de dispensar al Gran Premio del Rey el más completo honor y la consideración más alta.

Indudablemente que una vez más ha demostrado esta carrera que no puede continuar la vieja fórmula de un campeonato de 100 kilómetros como máxima proeza de un ciclista español para «doctorarse». Y que es llegada la hora por parte de la U. V. E. de implantar el sistema (que hemos propuesto desde estas columnas ya de bastantes años acá) de conceder el campeonato por méritos de las distintas pruebas importantes celebradas durante el año en la nación y por medio de puntuación obtenida en tales pruebas, o bien por kilómetros recorridos y lugares ganados.

*Ricardo Montero, campeón ciclista de España*

Ahora bien: no queremos con ello restar méritos al nuevo campeón irunés Ricardo

*Salida de los corredores en disputa del Campeonato de España*



*Uno de los ases iniciando una escapada en la Vuelta al País Vasco*

Montero; se trata de una confirmación ciclista más que de una revelación. Revelación lo fué en la anterior Vuelta al País Vasco y en el Gran Premio de la U. V. E. corrido en Barcelona, donde cara al viento llegó tras de Janer y Saura, que realizaron aquella original llegada en el Paseo de San Juan. Montero es (como ha demostrado en la Vuelta al País Vasco posterior) un corredor de alta calidad, que posee una de las condiciones esenciales, la dureza; su facilidad en cubrir las cuestas es objeto de elogios unánimes por parte de toda la Prensa; si Montero logra hacerse con el «sprint», ese supremo recurso sin el cual a veces se pierde una formidable carrera, nos hallaremos probablemente ante una de las más grandes figuras del ciclismo español, fiel testimonio de lo que puede dar de sí en este deporte la raza norteña.

Sensible fué que un percance dejase fuera de combate a Monteys y a Musió. Especialmente de este último, según referencias particulares (ya que la prensa sin duda no pudo informarse bien), sabemos que pinchó su neumático por dos veces y que realizó la máxima proeza alcanzando por tercera vez al pelotón y pinchando de nuevo, cuando buen número de testigos de su hazaña le daban como favorito por su espléndida forma.

Realmente, los catalanes no estuvieron de buenas, pero reconozcamos el gran papel de Jaime Janer que, indispuesto y todo, ganó el segundo puesto, y el de Vicente Cebrián Farré, el crack Sanromá, que se colocó en el primer lugar de su categoría, continuando su brillante serie de triunfos del año.

*El belga Verdych, vencedor en la Vuelta al País Vasco*
Fotos Nostá

Ni entusiasmados ni despechados, porque en ambos casos sabemos discernir y resignarnos, haciéndonos cargo de la realidad, en esta ocasión continuamos teniendo fe en el gran lote de corredores que Cataluña mandó al Norte; la suerte no quiso acompañarles; la lluvia aumentó su desventaja en terreno extraño. Sin embargo, esperamos de ellos la revancha, y brillante, muy brillante.

Tenemos la seguridad de que no tardará...

## La Vuelta al País Vasco

Por haber dedicado el merecido espacio a dicha prueba la Prensa entera, nos creemos relevados de repetir los elogios que se han tributado a *Excelsior,* el colega local de Bilbao, con motivo de su Vuelta al País Vasco; bastará digamos que los subscribimos

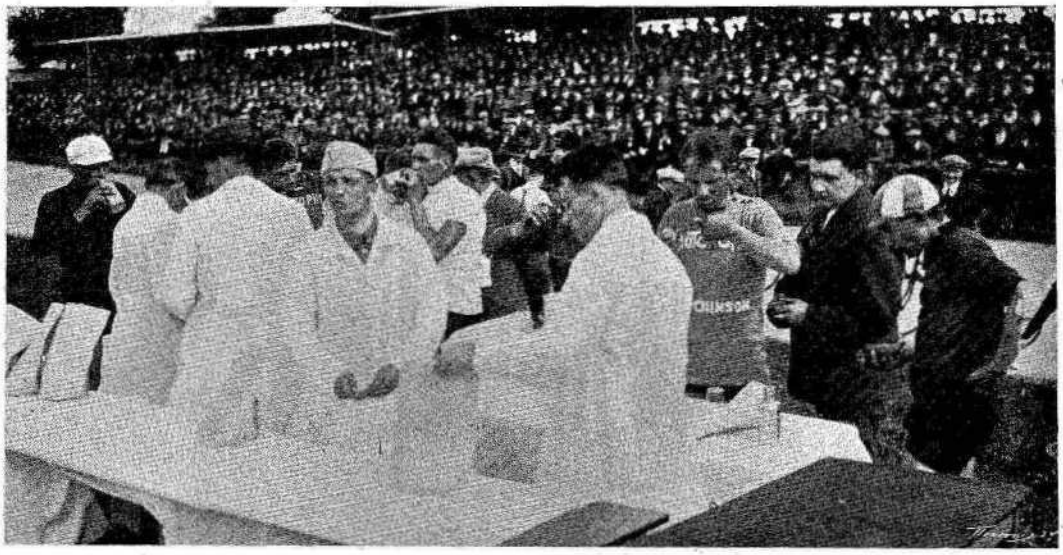
*Debusschere, clasificado segundo y Thewis, ganador de la carrera Bruselas-París, a su llegada al velódromo de Buffalo.—Thewis, a la cabeza del pelotón, abandona el pueblo de Meaux*

completamente, celebrando que la tradicional idea de organizar carreras, que iniciada por *Los Deportes* y continuada por *El Mundo Deportivo, España Sportiva,* STADIUM, *El Liberal, Heraldo de Madrid, La Atalaya,* etc., etc., acaba de tener plástica realización en el país vasco, continúe bajo tan buenos auspicios cual los de nuestro colega *Excelsior,* de Bilbao.

Por otra parte, la Vuelta al País Vasco ha tenido la gran efectividad de contribuir de una manera eficaz a ese resurgimiento ciclista que se nota en las Vascongadas de pocos años acá; ha constituído para la bellísima tierra uno de esos espectáculos que sólo tienen comparación con las memorables Vueltas a Cataluña, el Gran Premio Peugeot o aquella inolvidable carrera Copa STADIUM; toda una región ha dejado su casucha, su hotelito, su palacio, para salir al paso de la caravana ciclista, y el espectáculo del pelotón alado ha producido la más profunda emoción en un pueblo que tiene aún la gran virtud de ser inmensamente deportivo. Las proezas de Pé, Verdyck, Montero y Sarduy indudablemente no las olvidarán los vascos fácilmente.

Esto dicho, queremos exponer sinceramente que, encantados con la gran carrera en su aspecto espectacular, ha sido para nosotros (desgraciadamente) una confirmación de cuán por bajo estamos del ciclismo internacional, especialmente en cuestión de carretera; el número proporcional de corredores clasificados, que es de 34, no guarda ni una consoladora proporción con los nacionales clasificados; el primer nacional ocupa el lugar 14.° y gracias aun a la admirable resistencia de algunos de nuestros nacionales, tales como Montero, que actuó espléndidamente, cual si desease «reforzar» su flamante título de campeón; Sarduy, el durísimo bilbaíno, que en la última etapa «reapareció», batiendo al propio Montero, y Juan Juan, cuya calidad aumentaba con las etapas. La confirmación de nuestra inferioridad ciclista ha sido plena, y aun cuando los críticos están de acuerdo en que la falta de Monteys y de Musió (que, como en el campeonato, tuvieron con el equipo catalán la «negra»), tal vez ha influído algo en la clasificación, pues salvo rarísimas excepciones se reconoce una alta calidad ciclista a Musió para estas carreras, la «débacle» nacional no habría dejado de suceder.

Y es que, mal que nos pese decirlo, en materia de ciclismo internacional andamos un tanto retrasados, un tanto... muy largo. Nuestro criterio, expuesto en múltiples ocasiones, ha sido combatido también otras veces, y sin embargo, la Vuelta al País Vasco acaba de darnos plenamente la razón; es más: si se nos permite más franqueza, diremos que el éxito espectacular de estas pruebas internacionales está en razón inversa con los fines técnicos alcanzados. Para los extranjeros, la confirmación de una indiscutible superioridad sobre los nuestros; para los nuestros, una lamentabilísima depresión de la voluntad, una realidad de su insuficiencia, aumentada notablemente por una victoria extranjera tan completa; a lo sumo, una o dos figuras españolas habrán progresado un poco, muy poco, sin por ello sufrir la decepción del vencido; pero a la masa de

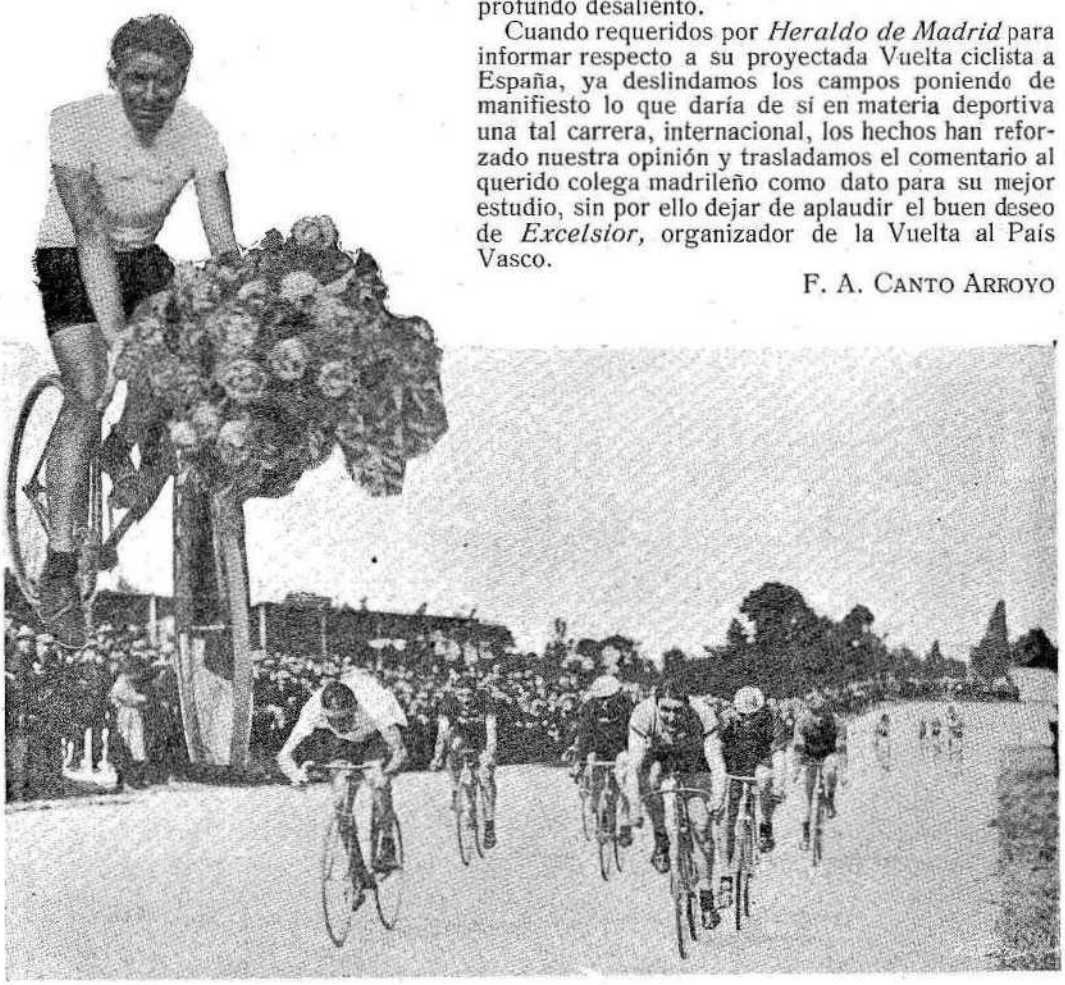


*Los puestos de revituallamiento en Parc des Princes, durante la Pequeña Vuelta a Francia*

routiers el triunfo extranjero suele causar el más profundo desaliento.

Cuando requeridos por *Heraldo de Madrid* para informar respecto a su proyectada Vuelta ciclista a España, ya deslindamos los campos poniendo de manifiesto lo que daría de sí en materia deportiva una tal carrera, internacional, los hechos han reforzado nuestra opinión y trasladamos el comentario al querido colega madrileño como dato para su mejor estudio, sin por ello dejar de aplaudir el buen deseo de *Excelsior,* organizador de la Vuelta al País Vasco.

F. A. CANTO ARROYO



*Rellenger, venciendo al sprint en la popular carrera conocida por la Pequeña Vuelta a Francia*

Fotos Rol

# Fiat

*Sociedad General de Automóviles*

*Mallorca, 277 : Barcelona*

# III Gran Premio de Europa

# PIRELLI

con Ascari (Alfa Romeo)

es 1º en 1925

como lo fué en 1923 y 1924

# NACIONAL PIRELLI

fabrica en Manresa esta magnífica cubierta de fama mundial

# Automóviles y Camiones

# Austin

# Moon

# Maxwell

Tractores Agrícolas **Austin**

CORTINA Y ESTEVE

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



## Ultimos 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**

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

*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* — *Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090 A*

*Garage y Talleres* — *Aragón, 184 : Teléfono 649-A*

MALLORCA
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

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

**CASIMIRO SOLER**

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

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

# LA HISPANO-SUIZA

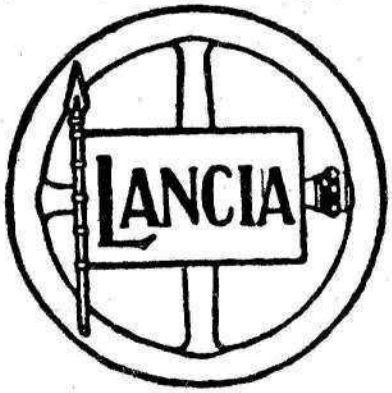
## FABRICA DE AUTOMOVILES

**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 bloqme.
**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**




Una travesía en automóvil de unos centenares de kilómetros, transcurrida sin interrupciones o «pannes», es tema para la más aparatosa «réclame»; y sin embargo, los poseedores de LANCIA efectúan viajes de millares de km. 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

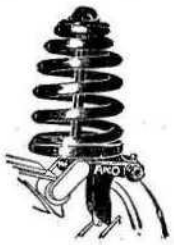
# A. CASAJUANA

## 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: Bujias Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splitdorf y otras marcas: Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S.: Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas*

**JAIME ROCA**
**Rambla de Cataluña, 24 · Barcelona**
**Teléfono número 2182-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
*BARCELONA*
TELÉFONOS 2689-A Y 4737-A

# Alfa Romeo

**El coche más rápido del mundo**

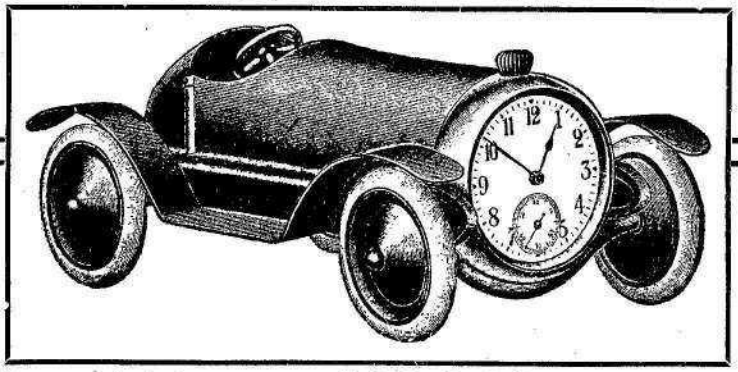
## Vencedor

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**

# 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

**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)

MADRID — Claudio Coello, 106

BARCELONA — Buenos Aires, 18

# AUTOMÓVIL SALÓN

| MADRID | BARCELONA | VALENCIA |
|---|---|---|
| Alcalá, 81<br>Lagasca, 103 | Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18<br>Diagonal, 429 | Paz, 33<br>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 construído 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*

Imprenta LA POLÍGRAFA : Balmes, 54 : Teléfono 2689-A : Barcelona