Stadium
Revista Ilustrada
Quinto año
15 octubre de 1925
75 centimos

Zamora

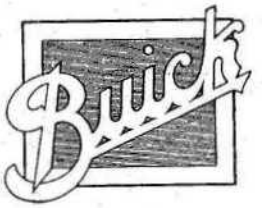
Foto Claret

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS
Bálmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445
SANROMÁ

Pruebe Vd. el
Bergougnan-Unicorde
Neumático de inmejorable fabricación

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

AUTOMOVILES
AVIONS VOISIN
Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona



1926

MOTOR MÁS GRANDE EN LOS DOS MODELOS

SISTEMA ELÉCTRICO DE DOBLE GRUPO

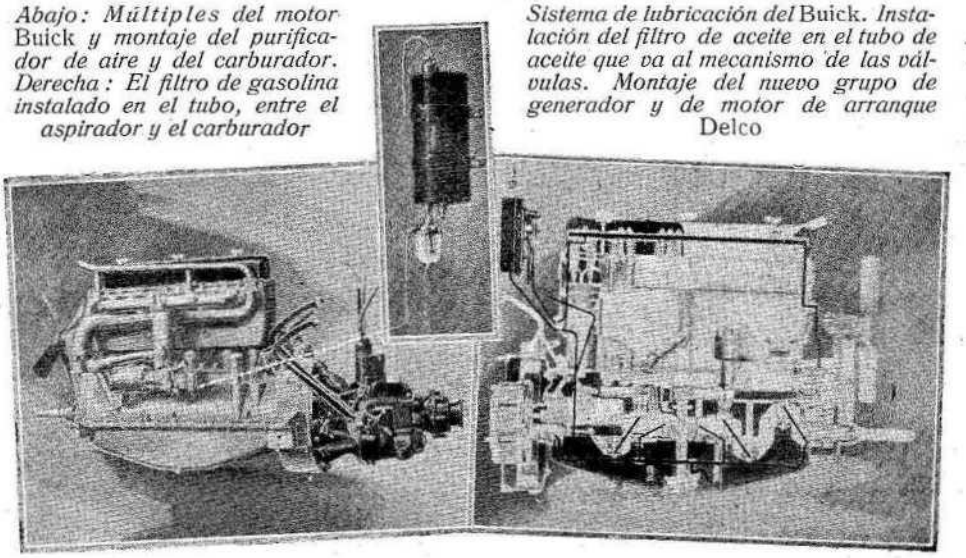
PURIFICADOR DE AIRE

FILTRO DE ACEITE

COLADOR DE GASOLINA

Abajo: Múltiples del motor Buick *y montaje del purificador de aire y del carburador. Derecha: El filtro de gasolina instalado en el tubo, entre el aspirador y el carburador*

Sistema de lubricación del Buick. *Instalación del filtro de aceite en el tubo de aceite que va al mecanismo de las válvulas. Montaje del nuevo grupo de generador y de motor de arranque* Delco



PRUEBAS Y DEMOSTRACIONES

F. Abadal

BARCELONA
Pl. Letamendi, 17
Aragón, 239-245

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

Alfa Romeo

se adjudica el

Campeonato del Mundo

venciendo a los campeones americanos y demás marcas europeas participantes en la Gran Prueba Internacional de Monza 6 de Septiembre de 1925

Alfa Romeo

El coche más rápido del mundo

obtiene el gran triunfo con el siguiente resultado

1.° Brilli Peri

2.° Campari

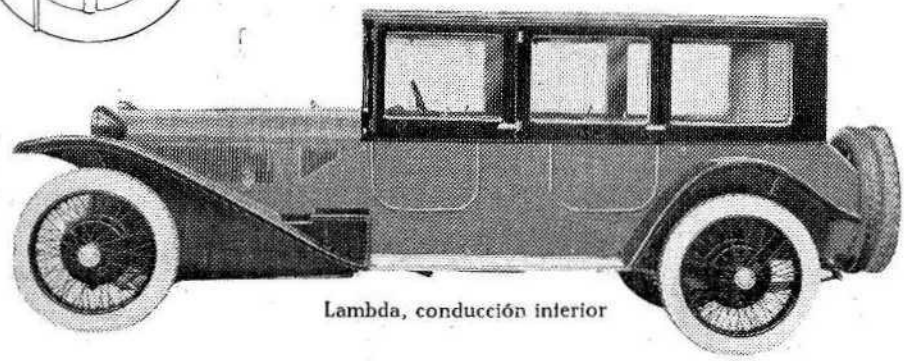
sobre Alfa Romeo

Sociedad Española Ing. Nicola Romeo & Co.

Director Gerente: R. Andrés G. y Fabiá

Lauria, 73 BARCELONA Teléf. 2284-G

LANCIA



Lambda, conducción interior

EL COCHE DEL TURISTA

Agencia, Garage y Talleres "LANCIA", S. A.

RAMBLA DE CATALUÑA, 123 TELÉFONO 1814-G

Studebaker

continúa imponiéndo-
se porque ninguna
da mayor satisfac-
ción y su precio
es inferior a
su catego-
ría

Comprensible únicamente por-
que sólo Studebaker, como
Ford, produce en sus fá-
bricas los motores, cam-
bios de marchas, di-
ferenciales, carro-
cerías, etc.

Agencia española:
**Stevenson,
Romagosa
y Comp.ª**
Calle de Valencia, 295

Salón Studebaker
I. PONS
Paseo de Gracia, 54
BARCELONA

Fiat

Sociedad General de Automóviles

Mallorca, 277 : Barcelona

ERNEST WITTY
& Co.
Aragón, núms. 259-261
BARCELONA

Artículos para todos los Sports

La casa más importante de España

Tennis : Raquetas y Pelotas de *Slazengers, Ltd.*

Foot-ball : Los mejores Balones ingleses.

Atlerismo

Sports de Invierno

Excursionismo

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.

Trabajos pulcros y rápidos de
MECANOGRAFIA
hechos por casa especializada
Dirigirse: STADIUM, número 373

AUTOS
Derby

LOS TROFEOS DEL AUTOMOVIL
DERBY
Copa de Plata en la carrera de regularidad de Barcelona a Valencia y Medalla de Oro en la de 300 kilómetros del R. M. C. de Cataluña demuestran su indiscutible superioridad

OFICINA DERBY : Enrique Granados, 34 : Barcelona

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

Bosch
Representantes exclusivos
F. Xauradó y C.ª
BARCELONA
Mallorca, 281
MADRID
Génova, 3
MARCA DE FÁBRICA
6918

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

EN PANNE
a las 4h.47
12"
10"
9"
9"
15"
15"
Limpieza de la cuba
Destapado del Surtidor
Desmontaje de la cuba
Remontaje de la cuba
Una "panne" que no dura mas que 70 segundos
Apertura del capot
Cierre del capot
Pruebe pues á obtener este resultado con cualquier otro carburador que el
SOLEX
EN MARCHA
Á LAS 4h.48'10"
VENTA AL POR MAYOR
BARCELONA
Rosellón 192
HARRY WALKER
MADRID
Fernandez de la Hoz 37

Año XV - Núm. 449 - 15 Octubre 1925

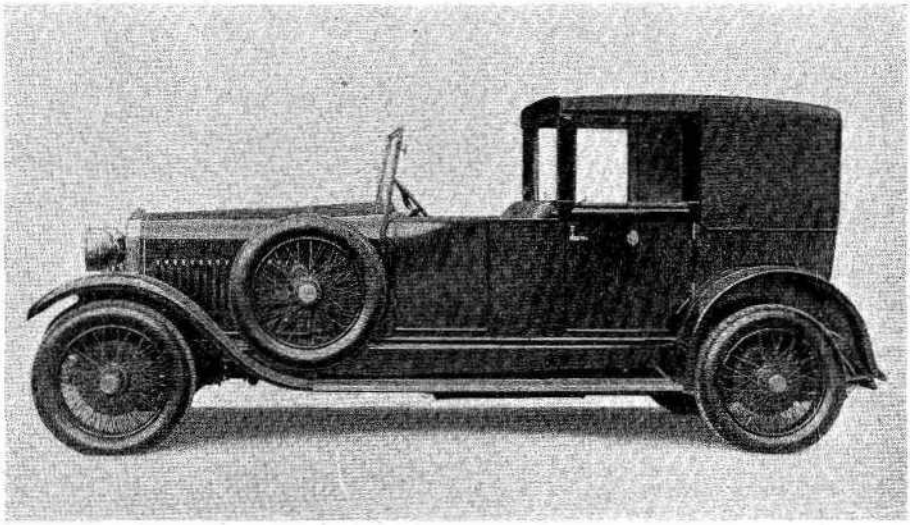
Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofre ornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia... Cantaremos los motores, las multitudes, la vibración nocturna de los arsenales, las fábricas, los puentes, los vapores aventureros, las locomotoras, el vuelo de los aeroplanos... Queremos traducir en literatura la vida del motor, esa nueva bestia cuyos instintos generales nos serán familiares cuando lleguemos a conocer los instintos de las diferentes fuerzas que lo componen...—MARINETTI.

EL COCHE DE S. M. LA REINA



Hispano Suiza, *nuevo modelo, 6 cilindros*
Carrocería cabriolet Baltasar Fiol

Las doscientas millas de Brooklands

SIGNIFICA para Inglaterra la prueba de 200 millas que organiza periódicamente el Juniors Car Club en el autódromo de Brookland, algo por el estilo del Gran Premio del Automóvil Club de Francia para nuestros vecinos.

Este año se habían acumulado nuevas dificultades sobre la ya de por sí dura pista inglesa.

La carrera empezó a las doce y media del día e inmediatamente, con arreglo a los pronósticos de los más afamados críticos, la *Talbot* de Seegrave (1.500 c. c.) toma la cabeza y un gran avance sobre Masetti, de su misma cuadra, y Lord Cottenhan.

No tarda Masetti en conquistar el segundo lugar, y de este modo espléndido marchan sin grandes inquietudes y siempre a marcha velocísima, salvando los virajes y llegando a la meta sin otro contratiempo que el cambio de un neumático de Seegrave, feliz triunfador. En tercer lugar quedó clasificado Johnstone, sobre *Frazer-Nash*.

La velocidad alcanzada por Seegrave fué de 126,960 kilómetros.

En la carrera de 1.100 c. c., los *Salmson* de De Goutte y De Marmier se colocaron primero y segundo, seguidos del *Amilcar* de Petitt, que hizo una magnífica carrera. El vencedor corrió a una velocidad media de 107,021 kilómetros.

Por lo que a los autociclos de 750 c. c. se refiere, cabe señalar con elogio la espléndida performance del *Austin* de Gordon-England, que alcanzó un promedio de 103,255 kilómetros, teniendo por fiero contrincante a Hendy, que pilotaba otra *Austin*, dando ambas plena sensación de su construcción verdaderamente esmerada y de una regularidad la más perfecta.

Se registró un accidente sufrido por De Marmier, pero asistido en la ambulancia, pudo continuar la carrera.

Todas las pruebas fueron disputadísimas, siendo de admirar las proezas realizadas por los vencedores, ya que los obstáculos que tuvieron que salvar durante dos horas y pico, *font fremir*, que decía De Goutte, el corredor de la *Salmson*.

Seegrave Fotos Rol

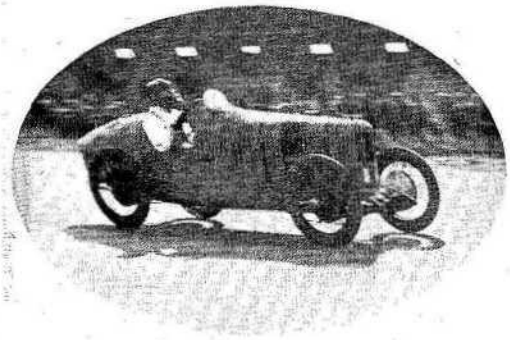
No necesitaba, ciertamente, Seegrave de este nuevo triunfo para hacer resaltar en la vida automovilística mundial su figura de primerísima categoría.

Hombre dotado de una maravillosa serenidad y de una audacia suprema, ha logrado una nueva ocasión para hacer resaltar su figura aprisionando a su nombre la palma del vencedor.

Seegrave, veterano de la guerra, se dice hasta que mutilado a consecuencia de su campaña en tierras de Francia, ha sabido aprovechar el valor que allí derrochó en el arte bélico, para utilizarlo en las artes de la paz y en la pujante vida motorista de su patria.

Una vez más el nombre de este as británico recorre el mundo triunfalmente y no es de extrañar que el pueblo inglés se sienta orgulloso de su gran corredor.

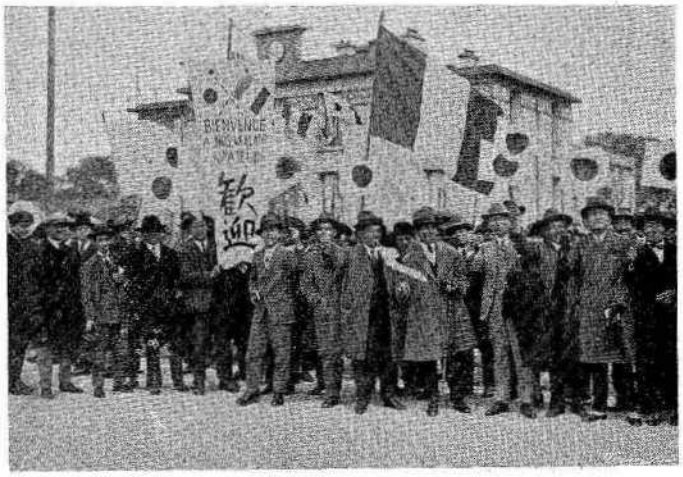
En cuanto a Masetti, ha vuelto a darnos la sensación de su alta clase, confirmando también su fama De Goutte y Gordon, los grandes pilotos de la *Salmson* y la *Austin*.



Seegrave, sobre Talbot, *vencedor de las 200 millas de Brooklands*

También los japoneses saben volar

A París acaban de llegar, después de un fantástico y feliz vuelo, unos aviadores japoneses. Claro está que se les ha recibido de una manera brillante y archicortés. Claro está que han habido banquetes, y brindis, y ramos de flores, y hojalata cancilleresca. Pero, en el fondo, los europeos nos hemos guardado otra por dentro. En el fondo nos ha dolido que el diminuto nipón nos devolviese tan feliz, tan fácilmente, la visita que nuestros aviadores le hicieron montando aparatos europeos, tripulando ellos, los amarillos, aparatos asiáticos. El síntoma es alarmante, políticamente hablando, claro está, ya que deportivamente es consolador y confortable. Pero la política nada tiene que ver con el deporte. El deporte quiere unir pueblos y razas por amor, por espíritu de confraternidad humana, por solidaridad de especie, en tanto que la política quiere unirlas de una manera muy semejante a la que el campesino une a sí a los bueyes que tiran del arado. Y en la vida política humana, la raza humana — una parte de ella, mejor dicho — pretende asumir el papel de campesino, relevando a las otras razas el papel de bueyes mansos y laboriosos. Y este último gran vuelo de los aviadores nipones demuestra que el Japón, a pesar de no ser blanco por raza, tiende más a ser águila, a volar independientemente, que a ser buey, a arrastrar el arado mansamente, dócilmente...



Estudiantes japoneses residentes en París que en entusiasta manifestación patriótica acudieron a dar la bienvenida a sus aviadores

MARTÍN PAZ

En el instante de aterrizar en el aeródromo de Le Bourget el aviador japonés Kavaeki y su mecánico, son recibidos y felicitados por los miembros de la Embajada nipona en París y por las autoridades francesas

Fotos Rol

Internacionalidad hispana en el boxeo

ESTAMOS en plena marcha ascendente dentro del pugilismo. Lo que hace un año se apuntaba como muy posibles valores internacionales, está cuajando y ya con la punta de los guantes de nuestros hombres se rasca la consagración definitiva de nuestro boxeo.

La ascensión es rápida y parece que, además, es firme y positiva.

Dentro de un par de meses, a fines del año actual, podremos ya hablar en forma categórica, probablemente.

Las últimas veladas celebradas en Barcelona y la de Milán, para el título de los welter, son de una gran elocuencia.

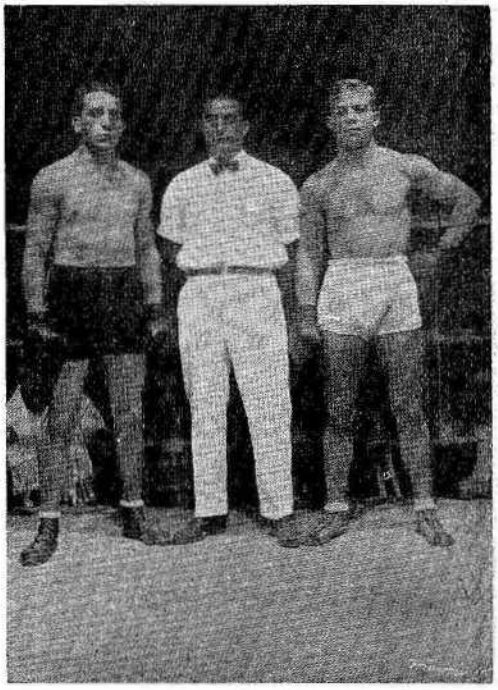
En esta última el formidable Piet Hobin, después de dejar en la báscula su título, logra un match nulo frente a Bosisio.

Y no olvidemos que el italiano es considerado como uno de los grandes boxeadores del continente y que Hobin, pocos días antes, había sido batido de una manera neta y clarísima por nuestro Ricardo Alís.

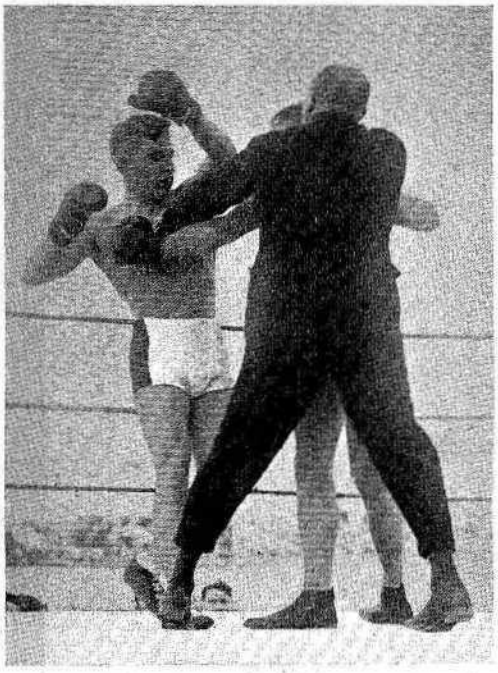
Recordemos que el propio Alís, por aquellos días, ganaba en el Olympia el título de campeón de España de los medios, arrebatándolo a Tomás por un k. o. de los más limpios y clásicos que puedan darse, a pesar de mostrarse el entonces campeón en una forma sencillamente espléndida.

Y Tomás había sufrido la misma suerte frente a Molina, uno de los más hábiles y potentes boxeadores franceses.

Alís y Molina, mientras no se pruebe lo contrario, han de ser considerados como valores muy semejantes, lo cual viene a confirmar que nuestro Ricardo puede ser considerado como un medio de primera fila dentro de los mejores de Europa, en cuya categoría figurāba el propio Hobin al ser batido por Alís.



Tomás, Casanovas y Alís, momentos antes del match del Olympia para el Campeonato de España



El árbitro disuelve un cuerpo a cuerpo entre Hobin y Bosisio

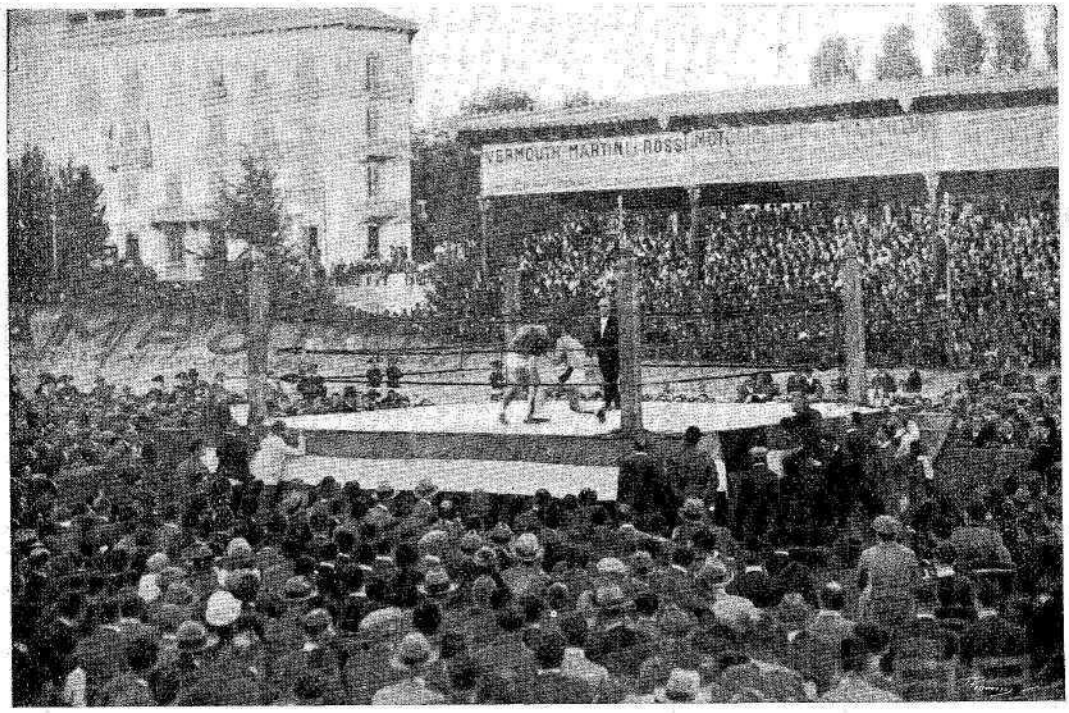
En cuanto a Uzcudun, era creencia de algunos que la ciencia le quitaba la potencia.

Su match de Bilbao no llegó a convencer, ni mucho menos a entusiasmar, y eso que actuaba entre sus coterráneos.

Se hablaba ya de que Spalla encontraría en Uzcudun un serio contrincante, ciertamente, pero no a un hombre capaz de ponerle fuera de combate de un golpe certero y, en consecuencia, se consideraba muy probable una victoria por puntos del italiano el día en que disputase con el pugil vasco el campeonato de Europa.

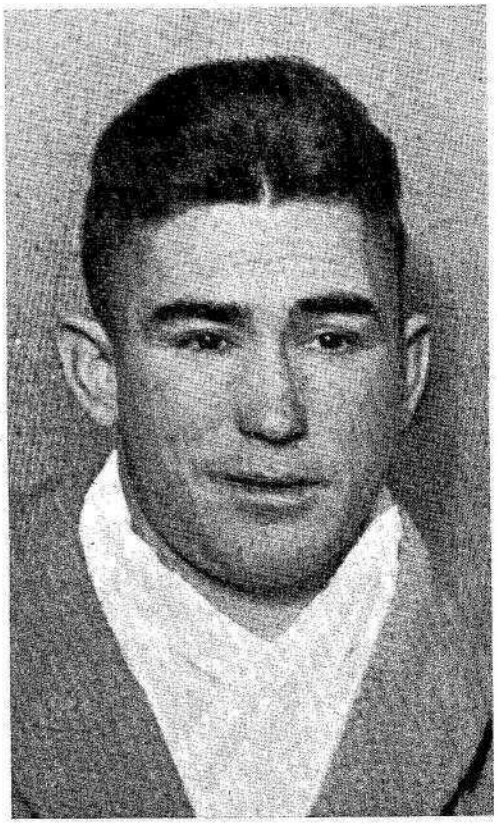
La reciente sesión de las Arenas de Barcelona ha venido a dar al traste con tales pesimismos y nos ha demostrado que Paulino es hoy, como antes, el formidable barrenador, el terrible ministrador del cloroformo, y que, a pesar de ello, ha progresado de una manera grandísima en cuanto a esgrimidor y, sobre todo, en cuanto a precisador de los golpes oportunos.

Delarge, el belga primera serie, que en tierras de Africa, hace unos meses, resistió todo el combate y aun peleó con tan poca desventaja que el público hubo de protestar con ruido



Aspecto del velódromo de Sempione, en Milán, durante el match Piet Hobin-Bosisio, en disputa del Campeonato de Europa, pesos welter

Paulino Uzcudun, que luchará este año con Spalla para el Campeonato de Europa



Antonio Ruiz, que será enfrentado el próximo mes con el belga Enrique Hebrans

el fallo favorable al de Regil, no ha podido en esta ocasión resistir más de dos minutos y nueve segundos las acometidas del challenger europeo.

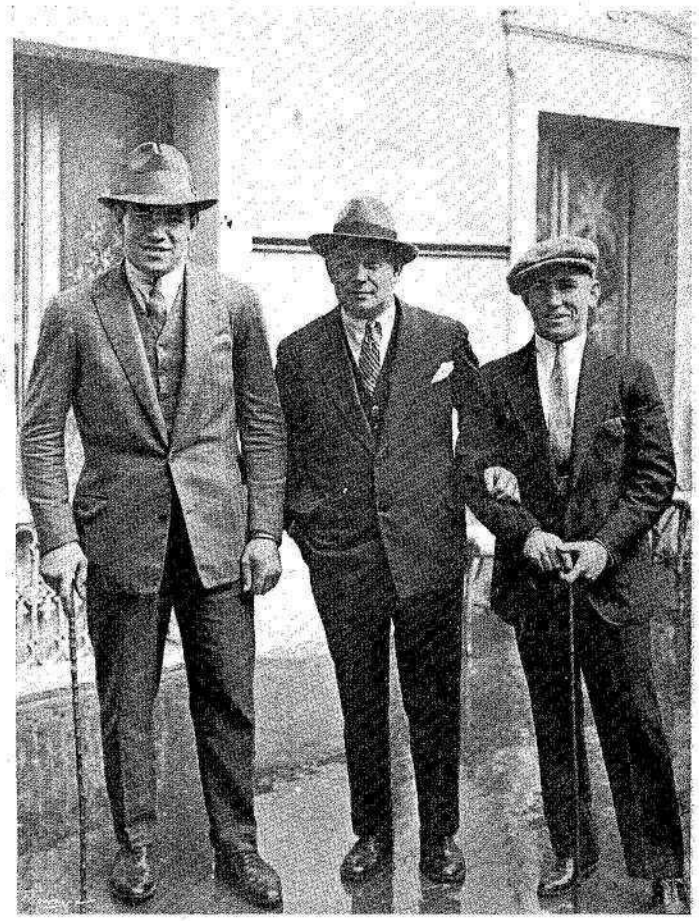
Tan inesperada fué para Delarge y los suyos esta derrota fulminante, que uno de los cuidadores del boxeador belga no pudo resistir la triste sorpresa y rompió a llorar amargamente en el mismo ring.

La consecuencia de todo ello es que los progresos que Uzcudun ha realizado en el boxeo son, sencillamente, grandísimos y sorprendentes para quienes contra él lucharon y le vieron luchar hace poco tiempa.

De esperar es que Paulino, más esgrimista ya y recuperada la potencia devastadora de su puño, logre salir airoso en la lucha decisiva contra el campeón de Italia y de Europa, Spalla.

En cuanto a Ruiz, hemos de confesar que su boxeo en las Arenas, frente a un hombre de la categoria de Gironés, fué, sencillamente, espléndido.

La noche en que Ruiz perdió su título frente a Ciclone, el vallecano nos decepcionó un tanto con su boxeo monótono y terco primero y nervioso y atolondrado hacia el final del match.



Uzcudun, Descamps y Ruiz en Barcelona, la víspera de la gran velada de las Arenas

En las Arenas, en cambio, fué un verdadero boxeador de categoría que supo, frente a un adversario también de alta categoría, vencer de manera brillante, por medio de una escuela variada, seria, eficaz las más de las veces y siempre oportuna.

Creemos que Hebrands hallará en nuestro Ruiz un serio contrincante y no es aventurado pronosticar que el título europeo cambiará de manos y de patria.

En este punto, de todos modos, aun no se sabe en definitiva si el concertado match Ruiz-Hebrands servirá para poner en juego el título europeo o si será, por el contrario, considerado como un encuentro amistoso y sólo de taquilla, punto éste que a la hora presente no se ha dilucidado todavía de una manera terminante.

Pero aun que así fuese, aun cuando el match no revistiese los caracteres de encuentro de campeonato, España nada iba en ello perdiendo, ya que quedaría por jugar el match Hebrands-Ciclone, reconocido ya éste por la Internacional como el aspirante oficial al título de campeón europeo de los plumas.

Y en el supuesto de que Ruiz arrebatase a Hebrands el título europeo, el pugilismo español tendría la satisfacción de ver como un título de Europa era disputado entre dos españoles, Ruiz y Ciclone, lo cual daria a nuestros púgiles una verdadera importancia dentro de la internacionalidad.

Estamos, pues, en vísperas de entrar de lleno en la categoría de las grandes naciones pugilísticas y nada extraordinario sería que antes del fin de este año dos de los títulos de campeón europeo estuviesen en manos de nuestros hombres.

Y si recordamos que un año y medio ha, la proclamación de Alís para aspirante oficial europeo de los welters nos inició en la vida internacional pugilística, habremos de reconocer que en tan escaso tiempo hemos realizado dentro de la boxa unos notables progresos, tanto más de llamar la atención cuanto que son rápidos y, al parecer, firmes, denotando, desde luego, un serio ascenso en la forma en general de los boxeadores hispanos.

Estamos, pues, en plena era de esperanzas.

Y tenemos la convicción punto menos que firmísima de que habrán de verse convertidas en realidades, siquiera en parte.

Fotos Strazza, Claret y Alvaro

K. K. O.

RECOMPENSA MERECIDA

Es tal vez Francia la nación que cuida con mayor y más solícito empeño de recompensar los servicios prestados a esta nación, no tan sólo por sus hijos más preclaros, sino incluso por elementos extranjeros amantes de ese gran país o colaboradores en empresas que influyen en el engrandecimiento del país.

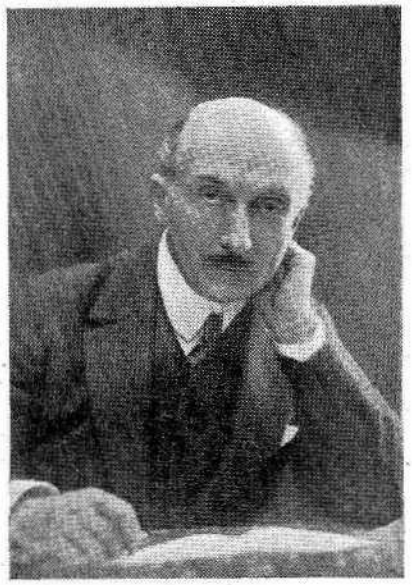
Entre los agraciados recientemente por el Gobierno francés con el nombramiento de Oficial de la Legión de Honor, figura, muy merecidamente por cierto, el súbdito francés don Antonio Boulade, ingeniero y director general de la Sociedad del Carburador *Zenith,* presidente a la vez del Aero Club del Ródano y del Sud-Este, que cuenta con 28 años de servicios militares y de práctica profesional.

Es realmente enorme el esfuerzo hecho por M. Boulade en la vulgarización del sport náutico, en primer lugar, desde 1890, y de la técnica de la navegación aérea, por conferencias, cursos de instrucción, precisamente en la época en que se consideraba la aviación como cosa irrealizable.

Fué el iniciador de todas las manifestaciones aeronáuticas efectuadas en Lyon, ciudad que le debe el haberse convertido en uno de los principales centros de la navegación aérea francesa.

Desde hace años ha conseguido atraer a Lyon el Gran Premio anual de los esféricos del Aero Club de Francia y ha fundado la copa *Zenith,* que estimula tan activamente los progresos del aeroplano y la habilidad de los pilotos.

Sin insistir sobre los servicios que ha prestado antes y durante la guerra, se puede decir que la distinción alcanzada por el director de la *Zenith* honra a la vez a aquella ciudad, al Aero Club del Ródano y a la industria lyonesa. Gracias a M. Boulade, que dirige desde su fundación la Société du Carburadeur *Zenith,* esta firma cuenta con sucursales en el mundo entero.



Don Antonio Boulade

Con el mayor gusto felicitamos al nuevo Oficial de la Legión de Honor, que ha sabido conquistarse en todos los ambientes las mayores simpatías.

PROGRESOS DEL AUTOMOVILISMO

Invitados por el señor Abadal, hemos tenido el gusto de visitar el Salón de Exposición que tiene instalado en la Plaza de Letamendi, y con su acostumbrada amabilidad nos ha mostrado los nuevos modelos *Buick 1926*, haciendo resaltar las reformas introducidas en su marca.

La fábrica *Buick* ha modificado, perfeccionándolos, todos sus modelos, tanto en lo referente a la parte mecánica como a sus carrocerías, aplicando todos los adelantos modernos que la práctica ha recomendado, después de haberlos estudiado concienzudamente y puestos a prueba.

Las principales características, suficientemente conocidas, de dicha marca, vienen aumentadas en los modelos 1926 con purificador de aire al carburador, que suprime la entrada de polvo y arena en el motor; filtrador de aceite, que elimina las partículas perjudiciales para los rozamientos; colador de gasolina, que evita las obstrucciones en la canalización y en el carburador; faros combinados de nuevo sistema que, por un mecanismo sencillo, desde el centro del volante permiten ser enfocados con dirección al suelo, al cruzarse de noche en las carreteras con otros coches que circulen en dirección contraria, evitando el peligro; motor de más potencia, permitiendo subir en directa las mayores pendientes, y finalmente, suspensión y carrocerías más cómodas y confortables.

España se clasifica como potencia má

UNO de los más renombrados críticos deportivos alemanes dijo, a raíz del partido Austria-España, que el encuentro podía ser considerado como el final del campeonato de Europa amateur.

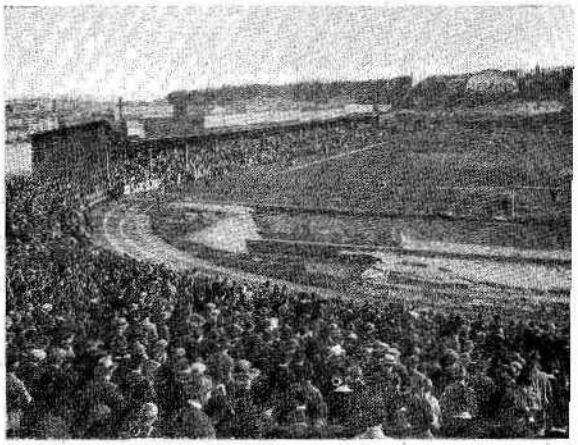
En consecuencia, dicho periodista estimaba que el once nacional de España debía ser considerado como el equipo campeón del continente europeo.

El match España-Hungría vino a confirmar la veracidad de aquella apreciación, tanto más cuanto que pocas semanas antes Austria y Hungría habían hecho un encuentro equilibrado que terminó en empate.

Ello quiere decir que nos hemos desquitado plenamente del papelito un tanto deslucido que hicimos, diez y siete meses ha, en la Olimpíada.

El futbol español ha recuperado, pues, su prestigio, y no sólo lo ha recuperado, sino que lo ha aumentado, lo ha intensificado a un grado hasta ahora nunca visto.

Gamborena, el gran medio centro nacional, cuya actuación en Viena y Budapest ha venido a confirmar la fama ganada en Berna



El campo de Hobe Warte, propiedad del First Viena l público en la tarde memorable del match Austria-Espa nal de Montevic

Una espina, sin embargo, llevamos clavada muy adentro los amantes del futbol en España: la imbatibilidad belga por nuestro once en campos de Bélgica.

Es preciso que nuestro equipo vaya allá y es preciso que allá alcance una rotunda victoria para que no quepa duda acerca de que el puesto que ocupamos, o que nos atribuyen, es el verdadero, el justo, el que merecemos.

Para nosotros, hoy en día, un triunfo sobre los jugadores belgas, en tierras flamencas, es algo indispensable, como es indispensable también que un match que parece estar ya concertado entre los belgas y nosotros en tierras españolas, termine con una victoria tan notoria y elocuente, que prediga con claridad el resultado del match revancha en Bruselas o en Amberes.

En otras palabras, es preciso que en el encuentro Bélgica-España, en nuestro terreno, no logremos la victoria por un goal de diferencia, ni siquiera por dos, sino de una manera rotunda, como en el partido de Berna, como en el Burdeos.

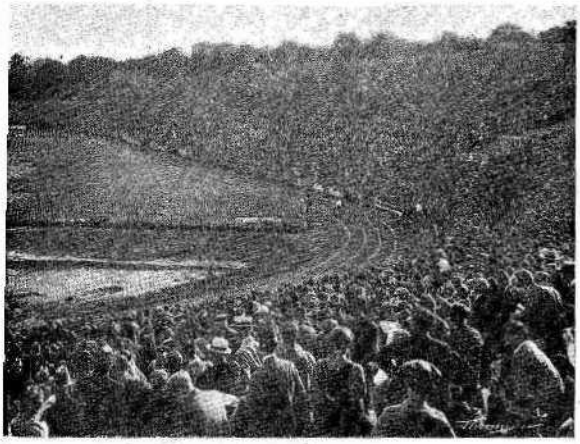
Y ahí está, a mi entender, el defecto de nuestro equipo nacional: en la falta de marcadores de goals.

Porque es fuerza que reconozcamos que si en Viena y en Budapest vencimos, no fué ello debido al poder perforador de nuestro quinteto de ataque, sino al excelente ánimo defensivo de nuestro triángulo de zaga, bien secundado por nuestros medios, colocados a la defensiva.

Esto es tan evidente que me parece inútil hacerlo resaltar.

En Budapest, sobre todo, el goal de la victoria lo logró Carmelo al lanzar un saque libre

ma continental en el futbol asociación



, capaz para 80.000 personas y que se vió colmado de - Esta fotografía fué tomada durante el partido Nacio- First Viena F. C.

desde veinticinco metros de distancia de la puerta, escapando la pelota de las manos del meta adversario cuando éste la habia ya detenido.

Fué, pues, un goal de verdadera casualidad.

En Austria sólo un goal pudimos marcar.

Un solo goal marcamos en Valencia.

En Colombes perdimos porque nos automarcamos un solo goal cuyo efecto eliminador no fué capaz de contrarrestar nuestro ataque persistente.

Y en Milán, a pesar de embotellar literalmente al adversario durante más de media hora, no lograron nuestros delanteros perforar ni una sola vez la meta italiana.

Hasta los mismos resultados logrados contra el once nacional lusitano han sido verdaderamente pobres si se tiene en cuenta la diferencia de clase que ha de separar a los equipos de allá y de acá.

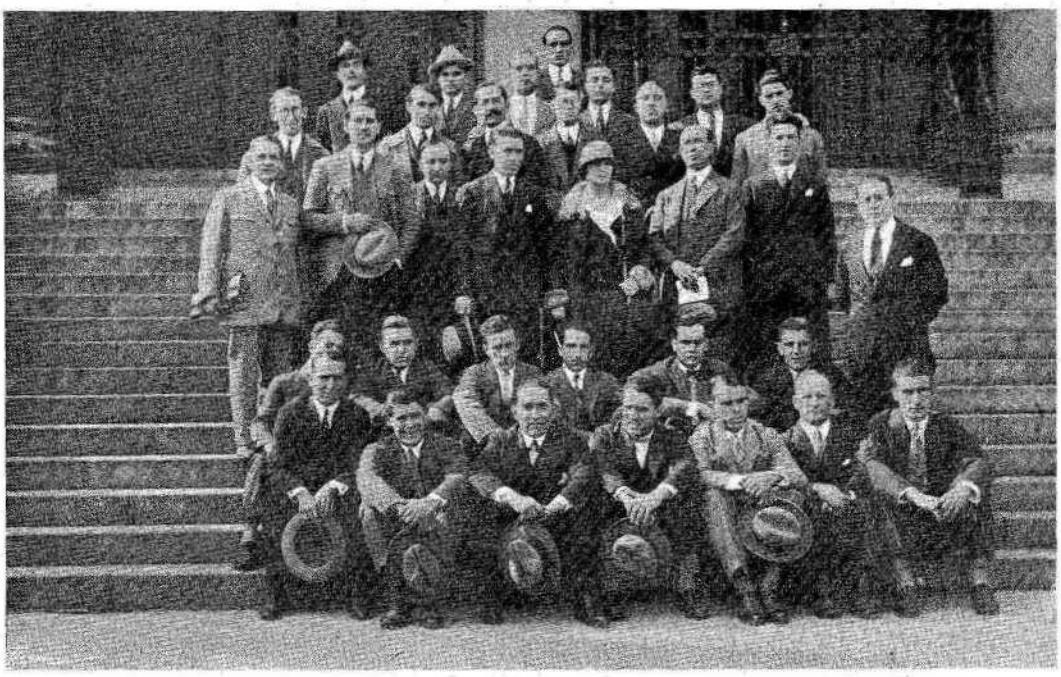
Todo ello nos dice con una claridad meridiana, que el ataque del once español está muy por debajo del valor deportivo de la defensa española.

Ello parecería indicar que en España no hay buenos delanteros y sí muy buenos zagueros y metas.

Y ello es falso de toda falsedad en su primera parte, aun cuando no tanto en su segunda.

España se distingue, es verdad, por tener una pléyade admirable de porteros.

Desde Zamora a Martínez, podemos señalar cuatro, cinco, diez metas de altísima categoría, capaces de hacer un brillantísimo papel en cualquier encuentro contra no importa qué calidad de línea delantera adversaria.



Jugadores, federativos y periodistas españoles, acompañados de deportistas húngaros, durante la estancia en Budapest

El equipo español momentos antes del match con Hungría

También da España buenas zagas y nada lo prueba tanto como los brillantes resultados que han logrado parejas de backs lanzadas a la internacionalidad circunstancialmente.

Rousse-Acedo en Milán; Quesada-Pasarín en Berna y en Valencia; Juanín y Pasarín, finalmente, en Budapest, nos han demostrado que el gran Vallana tiene una serie de substitutos de altísima valía. Pero si esto es verdad, no es menos cierto que en España abundan, pero enormemente, los delanteros capaces de desbaratar estas mismas magníficas líneas defensivas españolas.

Buscad en cualquiera de las regiones en donde el futbol tiene ya vida arraigada y próspera, y hallaréis una serie de equipos cuyas

Jugadores y entrenadores del once magiar, antes del encuentro con España

líneas de ataque cuentan con elementos de sólido valor internacional.

Y no se puede negar que los propios componentes de la delantera que en los últimos partidos ha actuado frente a Austria y a Hungría son, cada uno de por sí, prestigios indiscutibles dentro de nuestro futbolismo.

¿A qué se debe, pues, que las líneas defensivas rindan normalmente lo que de la habilidad de sus componentes se espera, en tanto que las delanteras no están, ni de mucho, a la altura de lo que de cada uno de sus jugadores se puede y debe esperar?

El once español a la defensiva en Budapest

Yo creo que la razón es de una sencillez absoluta. La línea zaguera la forman dos hombres encargados de destruir juego y que, por lo tanto, por ser sólo dos hombres y por ser su labor destructora, fácilmente llegan a compenetrarse y a actuar, en consecuencia, con acierto y armonía.

Los señores Colina y Cabot, seguidos del equipo, al pisar el campo húngaro

En la delantera, en cambio, son cinco los elementos que intervienen, y a más de ser cinco han de realizar una labor eminente y exclusivamente constructiva, es decir, han de actuar de conformidad con un plan homogéneo si es que se quiere que la actuación de los cinco individuos se vea coronada por el éxito.

Y todo esto, desde la homogeneidad hasta la finalidad constructiva, está todo ello en pugna con el carácter español, muy dado al individualismo y más amante de derribar que de edificar, más dado a improvisar que a estudiar, más amante de los versos que de las matemáticas.

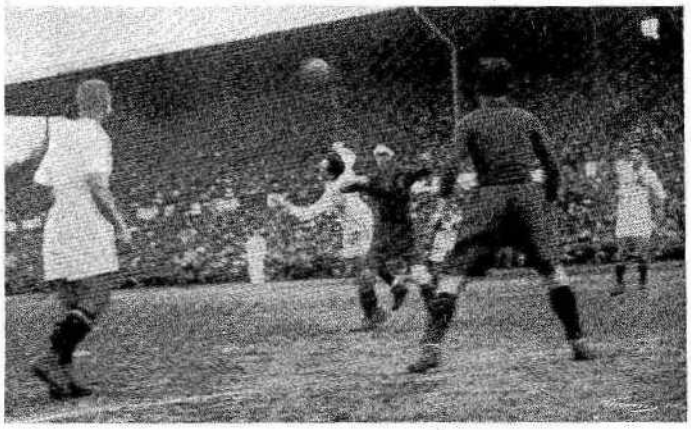
Y si unimos a estas tendencias raciales, innatas, el hecho inmediato y positivo de que nuestras líneas delanteras internacionales jamás, pero jamás, se entrenan, tendremos demostrado claramente el por qué de los pobres resultados constructivos de nuestros equipos de selección, contrastando con los enormes, inmensos y brillantes resultados destructivos de los mismos.

Es preciso, pues, corregir este defecto de nuestro once nacional.

Estamos en la cúspide de la gloria futbolística y hemos de luchar para poder permanecer en ella.

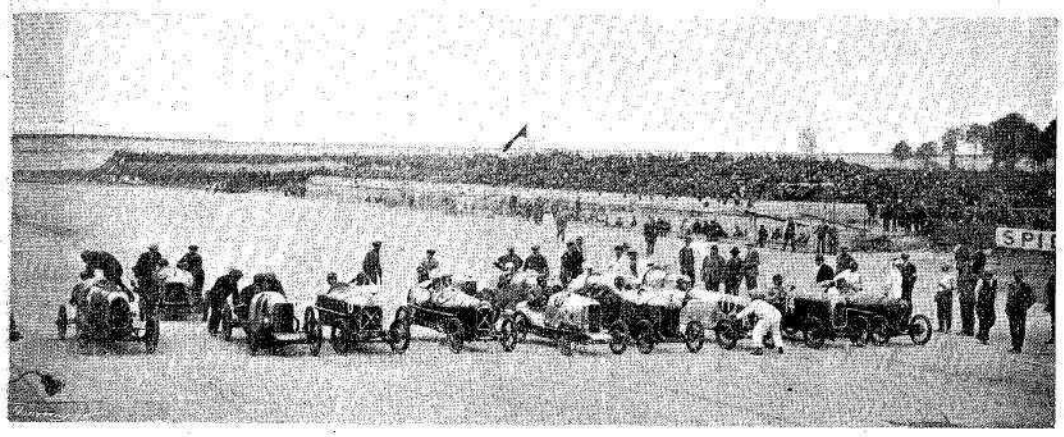
Seguir presentando el equipo tal como lo estamos haciendo es exponernos a un descalabro.

ENRIQUE GUARDIOLA



Peña desbaratando el juego magiar

El Gran Premio del Moto Club de Francia



Aspecto del autódromo de Monthléry a la salida de los concursantes

ORGANIZADO por el Motociclo Club de de Francia se ha corrido en el autódromo de Linas-Montlhéry el Gran Premio de Francia para pequeñas cubicaciones.

La reunión ha resultado un completo éxito, pues han sido batidos todos los records de una manera aplastante y rotunda.

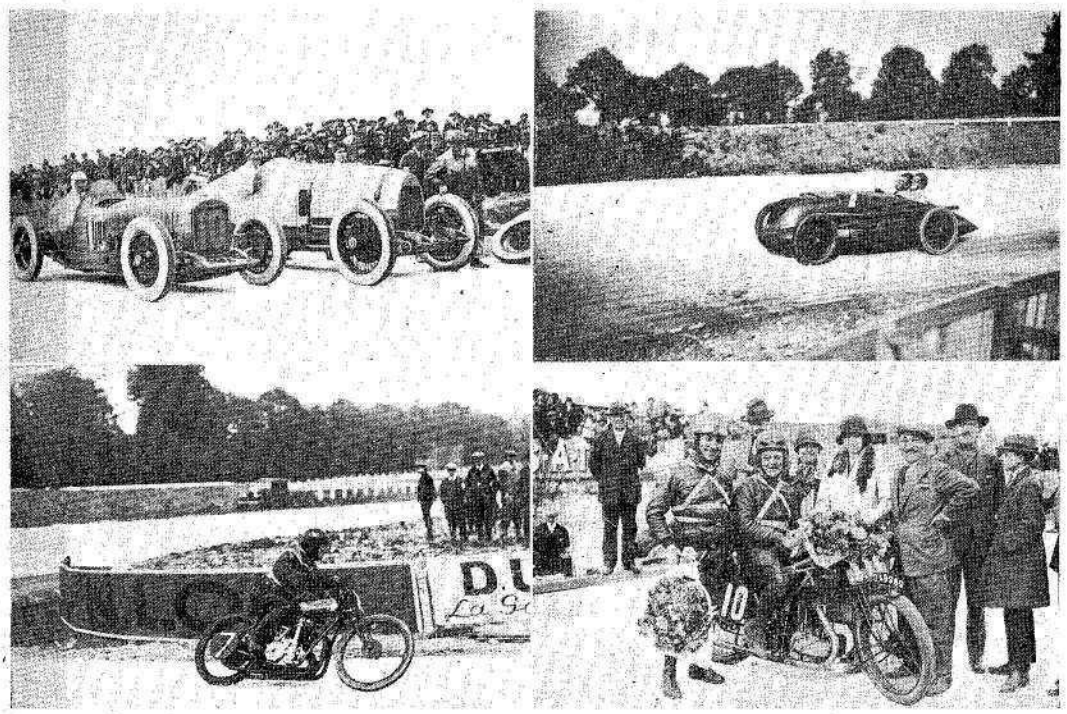
Veamos los resultados:

Los promedios logrados en los Grandes Premios del U. M. F., fueron los siguientes:

Motos 175 c. c.: *Sourdot,* 76,080 km.
Motos 250 c. c.: *Rolland,* 83,500 km.
Motos 350 c. c.: *Stevens,* 92,040 km.
Motos 500 c. c.: *Simpson,* 101,220 km.
Cycle-cars 500 c. c.: *Violet,* 76,560 km.
Cycle-cars 750 c. c.: *Sandford,* 73,900 km.

En cambio, en la prueba que nos ocupa, las medias horarias han quedado así:

Motos 175 c. c.: *Porter,* 85,536 km.
Motos 250 c. c.: *Porter,* 96,932 km.
Motos 350 c. c.: *Mare,* 96,237 km.
Motos 500 c. c.: *Longman,* 106,550.
Cycle-cars 500 c. c.: *Doré,* 77,106 km.
Cycle-cars 750 c. c.: *Violet,* 90,416 km.



La salida en el match Divo-Benoist. — Hall, sobre Austin, *en plena carrera. — Richard, en su* Peugeot *de 500 c. c., saliendo limpiamente de un viraje. — El propio Richard (de pie) y Longmanso, vencedores en la categoría de 500 c. c.* Fotos Rol

El Circuito de San Sebastián

El célebre constructar M. Bugatti, de fama universal, subiendo al Packard *8 cilindros de su servicio personal*

Foto Martiarena

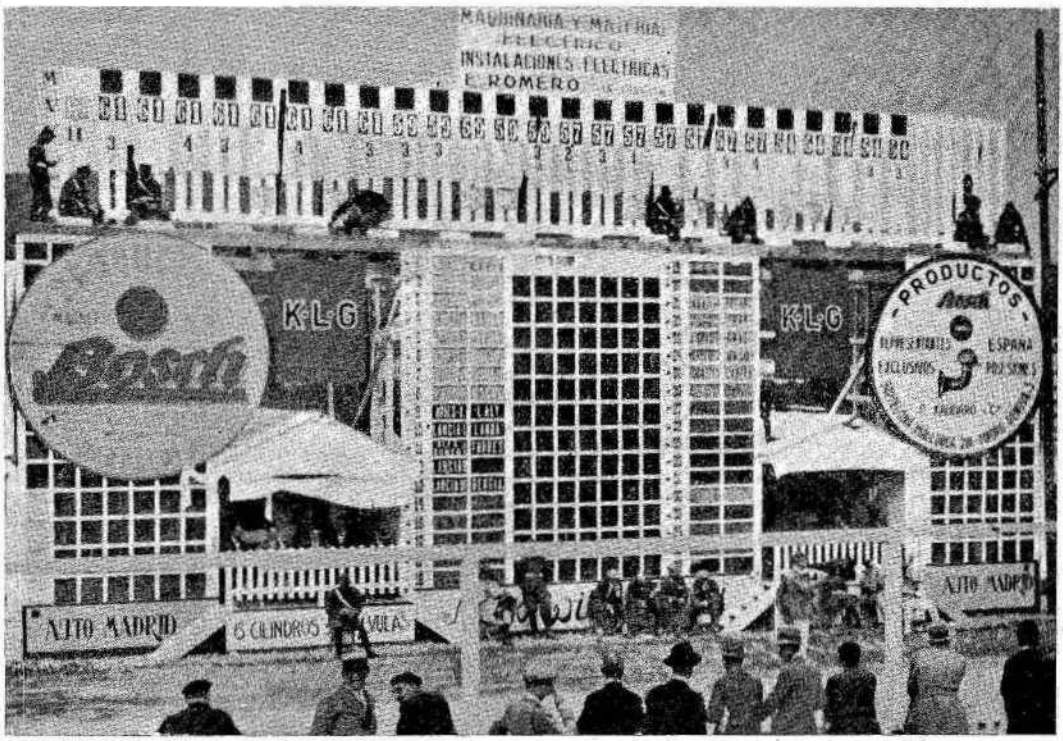
LENTAMENTE van apagándose los ecos de aquella magna manifestación automovilista celebrada bajo los auspicios de las corporaciones guipuzcoanas y merced al amor infinito, al gran entusiasmo que los directivos y los socios todos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa han puesto en la organización de las recientes grandes pruebas de autociclos, de coches de carreras y de coches de turismo.

Guipúzcoa se ha querido capacitar y se ha capacitado para organizar el Gran Premio de Europa, que se celebrará el año próximo el 25 de julio, fecha que ya ha sido marcada en el calendario internacional.

El circuito, como ya dijimos, susceptible de importantes reformas y mejoras, quedará en perfecto estado mucho antes de que se aproxime la fecha de las carreras.

Desaparecerá el embudo de Hernani, el bombeado de la carretera, establecidos los peraltes y, en una palabra, establecida la pista de Lasarte, a fin de que queden pulverizadas las grandes velocidades alcanzadas en el presente año por la mayoría de los corredores y singularmente por Constantini, el hombre más veloz sobre su *Bugatti*, en el famoso y difícil circuito.

Guipúzcoa pretende responder a ese voto amplísimo de confianza y nosotros creemos que, por lo que nos ha demostrado espléndidamente, saldrá airosísima de su cometido. El pasado garantiza plenamente el porvenir.



El cuadro de señalamiento en San Sebastián.—Arriba, el cuenta vueltas; en el centro, los cuadros de horario, y a los lados, los departamentos de cronometraje y de vigilancia telefónica del circuito

EL SEIS CILINDROS SIN VALVULAS "SCHMID"

El motor sin válvulas SCHMID que tomó parte en el Gran Premio de Europa de 1924 y en el Gran Premio de Italia poco después, no es un motor nuevo

NUESTROS lectores recordarán, en efecto, que en el Salón de 1919 figuraba un 6 cilindros de 25 HP. *Peugeot*. sin válvulas, concebido sobre un principio análogo. En aquella época se obtuvieron resultados interesantes, pero, por razones que ignoramos, su construcción no se emprendió activamente y fué abandonada cuando la sociedad Peugeot se consagró a la fabricación de motores sin válvulas, de dos camisas correderas.

M. Schmid, al volver al estudio del sin válvulas con un segmento obturador, ha querido probar solamente que era posible establecer un motor sin válvulas distinto del tipo clásico, más fácil de construir y con las mismas ventajas; hay que reconocer que un éxito magnífico ha correspondido a sus deseos.

Recordamos todavía las pruebas concluyentes de Lyon y de Monza. En Lyon, sus dos coches abandonaron la carrera únicamente a causa de incidentes ocurridos en ciertos órganos del chassis, pero el motor funcionó perfectamente, sin que fuera necesario levantar el capot; recordamos todavía que, desde el punto de vista de las «reprises», este motor de 2 litros, establecido con prisas y puesto rápidamente a punto, igualaba a los mejores; entre el viraje de los Siete Caminos (de donde todos los coches salían con una velocidad muy reducida, sensiblemente igual) y las tribunas, o sea en un trayecto fácil de cronometrar y en donde se trataba de una verdadera prueba de «demarrage», el *Schmid* alcanzaba velocidades sensiblemente iguales a las del *Fiat*, de Bordino, o sea superiores a las de la mayor parte de los otros concursantes. En Monza, habiendo ya tenido tiempo de terminar la *mise au point*, los dos *Schmid*, de Goux y de Foresti, acabaron el recorrido de 800 kilómetros a la velocidad media de 130 kilómetros por hora, a pesar de tener estos coches en su contra su peso que excedía de 200 kilogramos al de sus competidores y la ausencia del sobre-compresor. En efecto, solamente los *Alfa Romeo* llegaron a terminar el recorrido con los *Schmid* y les aventajaron a la llegada a la meta, pero los *Alfa Romeo* iban equipados con sobre-compresor. En una vuelta sobre la pista de Monza, Goux llegó a alcanzar la velocidad media de 156 kilómetros por hora, siendo ésta la primera vez que el motor sin válvulas inquieta en una carrera de velocidad al motor con válvulas, que tiene sobre él la ventaja de más de 30 años de experiencia.

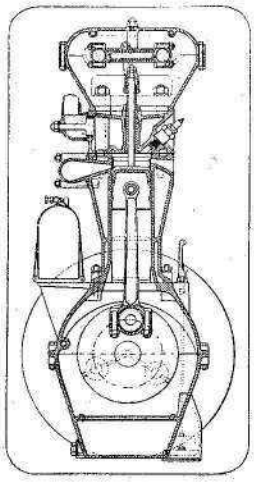


Fig. 2. — Sección transversal del motor Schmid

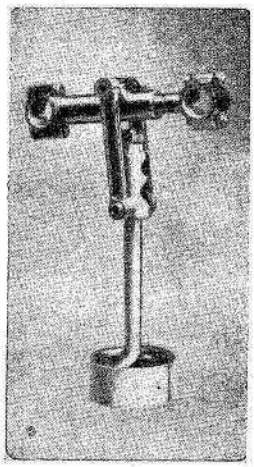


Fig. 3. — El segundo distribuidor y su dirección

¿Qué podremos deducir de ello si no es que el sin válvulas *Schmid* posee todas las ventajas reconocidas a los motores sin válvulas normales y además la de poder funcionar a mayor velocidad gracias a la menor inercia de los órganos de distribución?

Las ventajas de los sin válvulas normales son conocidas. Se componen de dos órdenes. Por una parte, las ventajas inherentes al sistema de distribución del sin válvulas, que es lo mejor que existe desde el

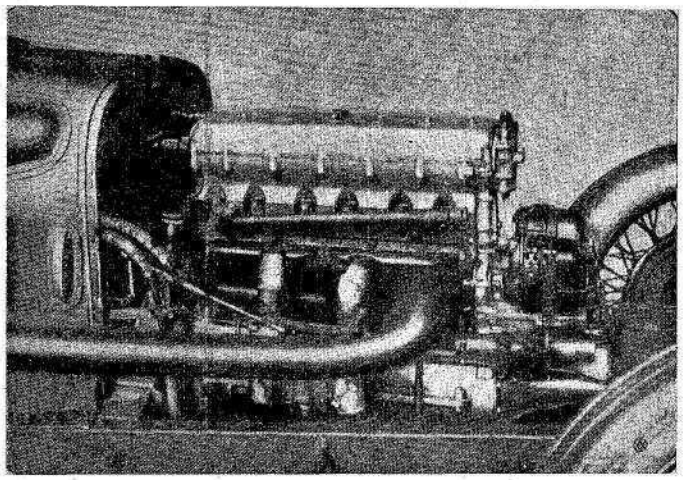


Fig. 1. — El motor Schmid *del Gran Premio de Lyon y de Monza*

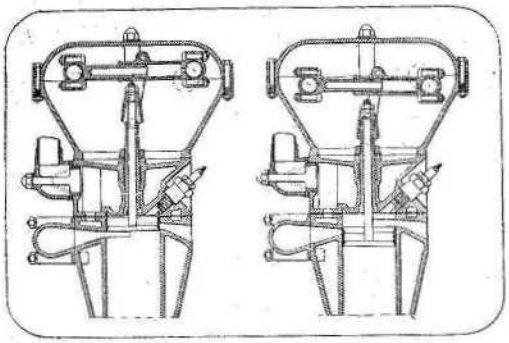


Fig. 4. — Sección de la distribución: a la izquierda, tiempo de escape; a la derecha, tiempo de admisión

punto de vista de mando desmodrómico y, por otra parte, las ventajas inherentes a la forma de la cámara de combustión. Estas dos últimas ventajas son quizá menos claras en el sin válvulas *Schmid* que en el sin válvulas de camisas correderas, ya que, debido a la presencia del segmento obturador, no se puede dar a la cámara una forma hemisférica perfecta como en el sin válvulas ordinario. La ausencia de válvulas permite, sin embargo, tener una forma exenta de esquinas y completamente regular; además, como en el sin válvulas con camisas, la distribución se efectúa en los lados de la cámara de combustión en forma que la entrada y la salida de los gases es directa, pudiéndose así mejor llenar y vaciar el cilindro.

Pasando revista a las dificultades del motor sin válvulas, inconvenientes que interesan principalmente al constructor, se había hecho alusión a la dificultad de establecer las dos camisas concéntricas debido a la pequeñez de los juegos que deben observarse para conservar una hermeticidad suficiente, pequeñez limitada, por otra parte, por los fenómenos de dilatación, muy variables de un punto a otro de las camisas. Con el sistema *Schmid* estos inconvenientes quedan suprimidos; se puede, por tanto, decir que, desde este punto de vista, el motor sólo ofrece ventajas.

Tal como se ve en las figuras 3 y 4, la distribución se realiza por un segmento obturador elástico, animado de un movimiento alternativo variado, que descubre los orificios de escape y admisión. La altura del segmento es tal, que debe poder cerrar los dos orificios a la vez en el momento de la compresión y de la explosión. El segmento es arrastrado por una pieza en forma de T invertida; la pieza vertical funciona sobre una larga corredera y su hermeticidad es obtenida por una cámara de explosión situada encima de la culata y puesta en comunicación con la aspiración por un dispositivo especial.

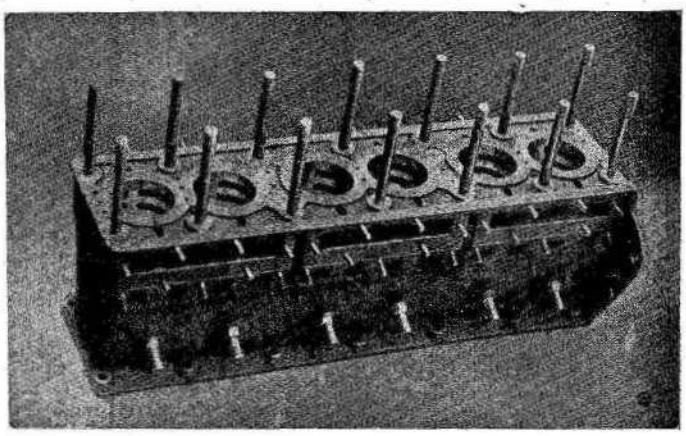
En el extremo de la pieza vertical va montada una placa sobre la cual se articula una pequeña biela, reunida en su otro extremo a otra biela montada sobre la manivela del árbol de excéntricas, situada en la parte superior del cilindro. Otro árbol de excéntricas está dispuesto paralelamente al primero, encima de los cilindros; estos dos cigüeñales van arrastrados por dos juegos helicoidales y reciben su movimiento de un árbol vertical. Uno de los dos árboles del cigüeñal de distribución funciona a la velocidad del motor y el otro a su mitad. En las manivelas correspondientes a los árboles de distribución van montadas dos bielas tubulares que entran la una dentro de la otra en un movimiento telescópico, como se ve en las figuras 3 y 4. El punto de la biela maestra en donde se articula la pequeña biela que acciona el segmento obturador describe un movimiento variable muy complejo. El movimiento variado del segmento es mucho más sencillo, ya que está reducido a un desplazamiento vertical; sus principales características son la inmovilización completa del segmento durante los tiempos de compresión y de explosión y la abertura y el cierre rápidos de los orificios de admisión y de escape.

Se obtienen los mismos resultados que en los sin válvulas con camisas y los orificios de compresión y de escape están protegidos en el momento de la explosión.

Para terminar, diremos que los resultados obtenidos con este motor, que tiene sólo dos litros de cilindrada, son cerca de 100 HP. a 5.000 revoluciones por minuto en el freno *Froude*. M. Schmid ha probado no solamente que la distribución del sin válvulas era susceptible de dar en las carreras tan buenos resultados como la distribución con válvulas, sino que se podía todavía aplicar otra fórmula del sin válvulas. Esperamos que algunos constructores no dejarán de lanzarse a esta nueva construcción que ofrece gran porvenir.

C. FAROUX

(La Vie Automobile.)



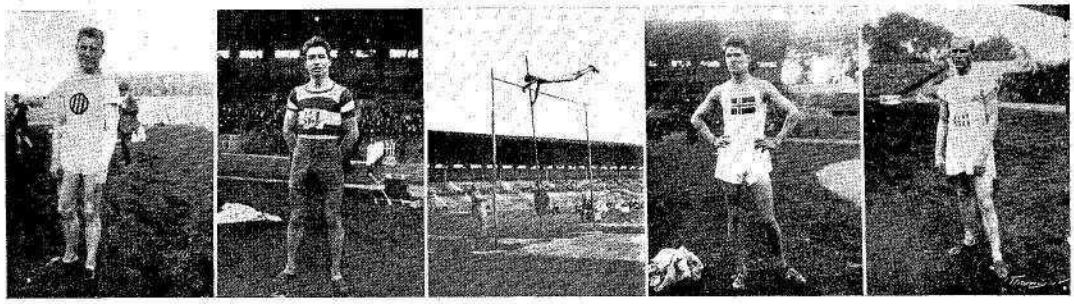
El bloc de los cilindros

LA ACTUALIDAD DEPORTIVA

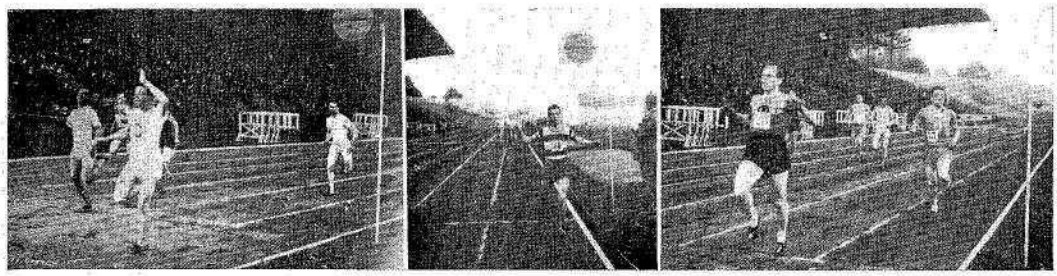
De la carrera ciclista Copa Foronda

Momento emocionante de llegar a la meta Claudio Zenón, vencedor en la prueba de la Copa Foronda. — Claudio Zenón, Eduardo Ratero y José Busqué, vencedores en la referida y disputada prueba. — Los corredores que tomaron parte en la manifestación ciclista, listos para la salida

El Mitin de los Campeones en Colombes



El holandés Van den Berg, ganador de los 100 m. — Baraton, francés, ganador y recordman de Francia de los 1.000 metros. — Un estupendo salto de Charles Hoff. — El sueco Carlos Hoff, ganador en saltos de altura con pértiga. — El finlandés Berg, vencedor en los 5.000 metros



El holandés Van den Berg, llegando vencedor en la carrera de los 100 metros. — Baraton, a su llegada en la carrera del kilómetro. — Engdabel, llegando a la meta y venciendo en la prueba de los 300 metros Fotos Rul

En el magnífico estadio de Colombes se han celebrado recientemente dos grandes reuniones atléticas bajo la denominación de Mitin de los Campeones. Las reuniones han resultado sencillamente soberbias y en ellas se han logrado resultados magníficos y alentadores. Lo más notable de estas reuniones ha sido lo siguiente: El norteamericano Evans gana los 200 metros en 21 s. $^{2}/_{5}$; Van den Berg, holandés, en los 100 metros hace 10 s. $^{3}/_{5}$; Hoff salta con pértiga 4,15 metros y Cator logra un salto de longitud de 7,61 metros; el sueco Peterson bate el record del mundo de los 400, vallas, en 53 s. $^{4}/_{5}$, y el francés Baraton gana el kilómetro en 2 m. 29 s. $^{2}/_{5}$.

PACKARD

EL nuevo sistema de aceitado de los Packard hace desaparecer la tarea más desagradable para el dueño. Mediante sencilla carrera de un émbolo convenientemente colocado en el cuadro de instrumentos, se alcanzan y lubrifican cuarenta y cinco distintos puntos en el chassis. Y cada uno de ellos recibe exactamente la cantidad necesaria de aceite, de una manera automática.

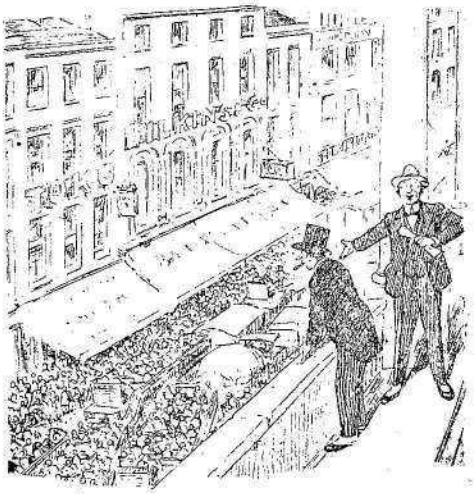
Este último triunfo de los ingenieros de la casa Packard asegura mayor duración, funcionamiento más suave y mayor satisfacción para el dueño.

Unicos Agentes para España

Automóviles PACKARD

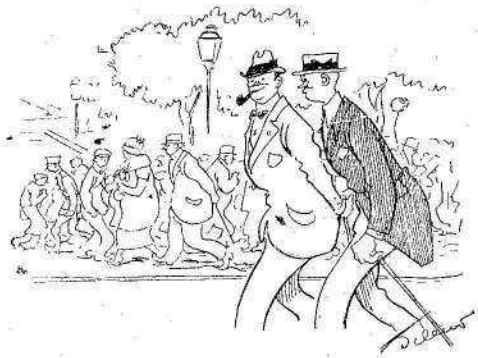
BARCELONA: Paseo Gracia, 87 - MADRID: Alcalá, 62

EL DEPORTE EN SOLFA



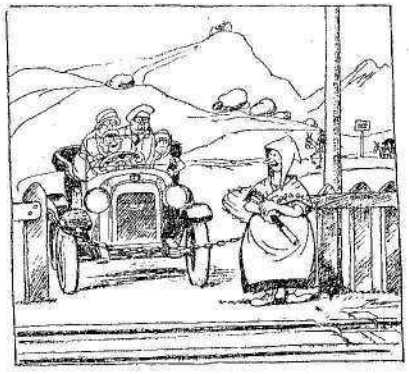
El técnico de la circulación, con alegría: —¡Ya he resuelto el problema! ¡Hay que derribar las casas!

(Del *Life*, New-York)



—Paulino ha vencido a Humbeck por puntos.
—Sí: ¡por puntos de sutura!...

(De Sileno, en *Informaciones*)

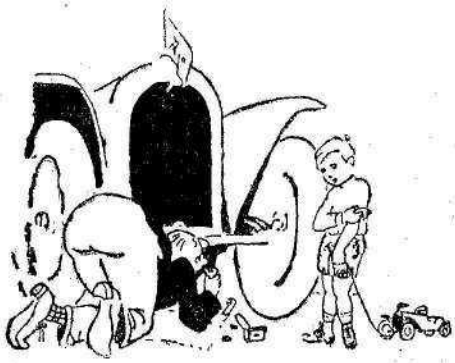


Los automovilistas:—Y tardará mucho en pasar el tren?
La guardesa:—Esta es su hora; pero siempre trae lo menos dos o tres horas de retraso.

(De Tovar, en *El Sol*)

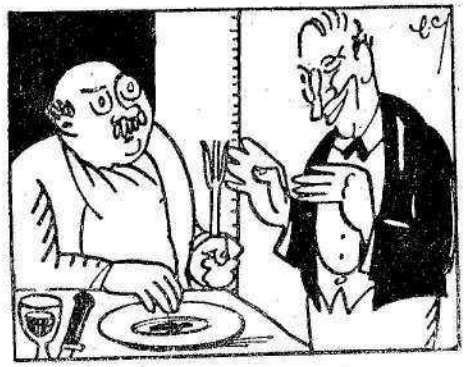
—¿Y caen algunos?
—Sí, a veces.
—¿Y a usted le impresiona?
—¡Psh! ¡He visto tantos!... Además, me hago pagar por adelantado.

(Del *Pêle-Mêle*, Paris)



—¿No necesita usted que le dé una mano?

(De *L'Auto*, París)



—Soy un entusiasta de las carreras y soy muy entendido en caballos.
—A pesar de ello, aquí se lo servimos todos los días al señor ¡y aun no se ha dado cuenta!

(De *Le Journal*, París)

Gasolina

Petróleos
Gas-Oil
Fuel-Oil
Lubricantes

Petróleos Porto-Pi, S. A.
Consulado, núm. 1 - Teléfono 3150-A
Barcelona

El
MEPHISTO
se vende a prueba
en las principales casas de accesorios

En Francia no se usa otro, por su excelente resultado y encendido automático

IMPRENTA
LA POLÍGRAFA
Balmes, 54 · Barcelona

1925 : Año XIX

Le Catalogue des Catalogues
(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles, Coches turismo, Vehículos industriales, Camiones, Aparatos de motocultura, Accesorios para automóviles, Maquinaria y Herramientas

Precio: 13 francos (Envío franco certificado)

Editores:
Vve. Victor Lefèvre & M. Baron
1, Avenue Félix-Faure
FRANCE **Paris (XVe)**

También en el

País de los Soviets

queda confirmado que

Pirelli

tiene razón

Carrera

Leningrado-Tiflis-Moscou

6.000 kms.

(3.000 kms. en carretera - 3.000 kms. en caminos)

Todo el equipo FIAT termina el recorrido sin cambiar las cubiertas montadas a la salida

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.ía 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

Otro gran triunfo de

En el Gran Premio de Turismo, de 12 horas, del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, llega el

1.º PEUGEOT, en su categoría de 3 a 5 litros, a una velocidad media superior a **95** km. por hora, cubriendo **1.150** km. en las doce horas

2.º PEUGEOT, de la clasificación general

Solidez
Elegancia
Economía

PEUGEOT bate el record de la vuelta más rápida a una velocidad media de **111** km. a la hora

¡PEUGEOT ES EL VERDADERO COCHE DE TURISMO!

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*

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

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

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorias 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

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

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

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

Guía de Carreteras de España

Obra de indispensable, constante y forzosa consulta para todo automovilista (turista, industrial, viajante, chofer, etc.) : Se publicará en octubre. Constará de 18 itinerarios. Formato 22 por 12, sólidamente encuadernada en tela. Con un Nomenclátor de más de seis mil pueblos. Anunciarse en ella es recordar siempre a todos los que viajen por carretera, una dirección útil o un producto necesario : El anuncio en una GUIA como la de Carreteras, de España *se paga una sola vez* pero se aprovecha *infinitas veces* y durante *muchos años*

Para tarifas y condiciones, a

Editorial Mundo Latino

Apartado 502 · MADRID

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	*Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18*	*Paz, 33*
Lagasca, 103	*Diagonal, 429*	*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