Stadium
Revista Ilustrada

Representantes exclusivos: **EQUIPO BOSCH, S. A.** - Barcelona: Mallorca, 281
Madrid: Viriato, 16 - Sevilla: P. Colón, 4 dup.

Año XVIII : Núm. 522
1 noviembre 1928

Número dedicado al Salón de París

75 cts.

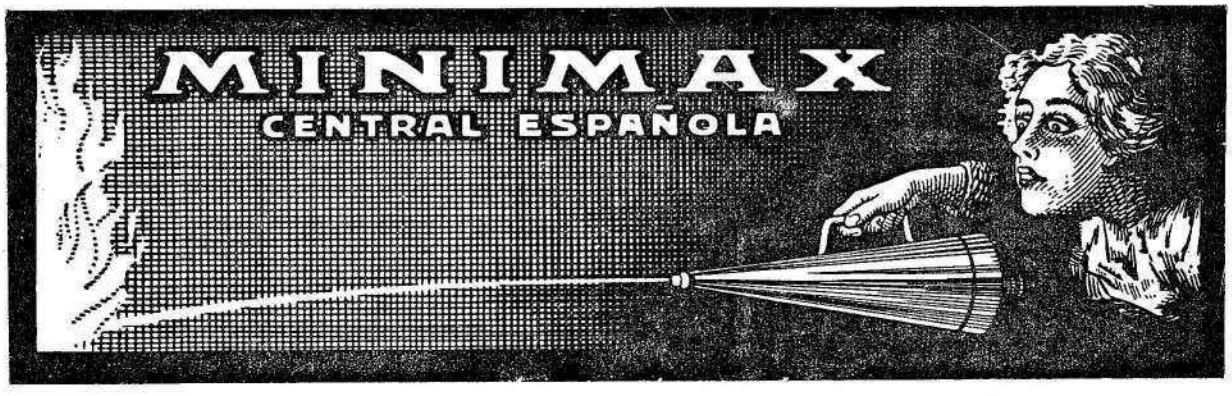
CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

TRANSFORMACION
de ruedas metálicas para montar neumáticos
"BALON"
REPARACIONES
de ruedas de todas marcas
Claris, 103 E. y J. PUJOL XICOY Barcelona

Cojinetes a bolas
GRAN STOCK
Los más económicos - Los de mayor rendimiento
Agente exclusivo de venta:
nasimiro Soler
Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : Barcelona
Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mis talle es una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción : PIDANSE REFERENCIAS



Barcelona: Ronda de San Pedro, 56

EL POR QUÉ LA CASA ABADAL ESCOGIÓ LA MARCA

Resumen de sus características, ventajas, economía y seguridad personal sobre los coches similares

SUS FRENOS, fáciles de reglar, sin tener la molestia de engrasarlos frenan aunque estén mojados y sin peligro de recalentamiento, seguros y puede estar confiado que no le fallarán.

SU CHASSIS REFORZADO Y SURBAISSE permitiendo todas las velocidades, sin que se mueva para nada con los baches, ni desniveles de la carretera, evitando que el coche se desvíe.

SU SISTEMA DE REFRIGERACION. En cualquier tiempo y en cualquier cuesta permite efectuarla sin peligro alguno de que se recaliente.

SU ENGRASE, completamente automático, sube el aceite por el interior de las bielas, engrasando las paredes de los cilindros y pistones, lo que evita por completo su desgaste.

SU EJE TRASERO está combinado de tal forma que aunque reciba un choque en una de las ruedas traseras está asegurada la integridad del resto del mecanismo.

EL MOTOR HUPP ocho cilindros en línea, más corto que los seis cilindros corrientes, es sumamente silencioso y sin trepidación a cualquier régimen. Toda persona que prueba el OCHO EN LINEA HUPP difícilmente comprará un coche de otra marca, o un seis de gran cilindraje.

SU DIRECCION con sector y vis-sin-fin, suprimiendo las medias tuercas de bronce que con tanta facilidad se han desgastado.

SUS ELEGANTES CARROCERIAS «MURRAY» sobresalen de la vulgaridad.

En el último Salón de Nueva York, celebrado recientemente, más de cuatrocientos agentes rescindieron sus contratos con otras marcas para representar el automóvil

HUPP

BARCELONA **F. ABADAL** MADRID

AGENTE CENERAL PARA LA PENÍNSULA

En el carburador SOLEX

no sólo los surtidores son accesibles

Aflojando una tuerca todas las piezas se tienen en la mano.

PRUEBA GRATIS DURANTE 30 DÍAS

Pida detalles a

AUTOCESORIOS HARRY WALKER SOCIEDAD ANONIMA

BARCELONA: Rosellón, 192

MADRID: Fernández de la Hoz, 17

Whippet

EL MÁS PEQUEÑO Y ECONÓMICO DE LOS COCHES AMERICANOS

Cabriolet descapotable	Ptas. 7.500
Coach	» 7.225
Sedán	» 7.700

Whippet Six

EL 6 CILINDROS DE MENOS COSTE con CIGÜEÑAL DE 7 COJINETES

Sedan familiar . . .	Ptas. 8.400
Sedan.	» 8.900

Falcon-Knight

EL SIN VÁLVULAS MÁS BARATO DEL MUNDO

Coach	Ptas. 11.750
Sedan	» 12.000

WILLYS-KNIGHT

con sus actuales modelos 56, 70 y 66 completa el surtido donde puede Vd. encontrar el coche deseado. DESDE 12.000 PTAS. A 26.500 PTAS.

AUTOMÓVILES, S. A.
Claris, 98, 100 y 103 - Barcelona

Gerente: JOSÉ BOFILL BENESSAT
de la antigua firma Vallet y Bofill, S. en C.

Su coche tirará mejor,
Su motor tendrá un repris magnífico,
V. mismo ahorrará
15 % o más
con el nuevo aparato patentado

Econo Recuper

El aparato se monta y desmonta con una sola llave inglesa, sin ninguna dificultad. Siendo completamente automático, no necesita ningún cuidado. Es sumamente sencillo.

30 días prueba gratuita sin ningún compromiso

Venta al ramo
Francisco Platko
Consejo de Ciento, 243 - Barcelona

Le Chauffeur

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

JAIME ROCA
Rambla de Cataluña, 24 : Barcelona
Teléfono número 12.703

La moto

de producción nacional

FUSTÉ

está construída con los mejores materiales

en 125 c.c., 150 c.c. y 250 c.c.

TALLERES Y DESPACHO:

Leyva, 68 (H.) antes Lamotte

BARCELONA (Hostafranchs)

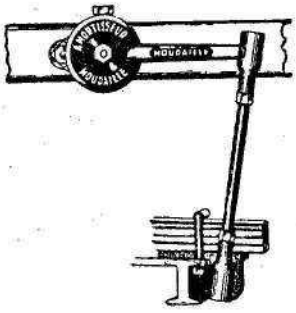
SOCIEDAD ESPAÑOLA DEL ACUMULADOR TUDOR

La Sociedad Española del Acumulador Tudor revisará gratuitamente su batería, rellenando sus elementos con ácido o agua destilada, limpiándolo exteriormente, etc., si nos envía su coche a cualquiera de nuestras delegaciones:

BARCELONA: Balmes, 129 bis, Rosellón, 198, y Viladomat, 83.
MADRID: Almagro, 16 y 18.
BILBAO: Bertendona, 4.
LA CORUÑA: Picavia, 3.
VALENCIA: Gran Vía del Marqués del Turia, 21.
CARTAGENA: Cuatro Santos, 34.
SEVILLA: Alonso el Sabio, 12.
ZARAGOZA: Paseo Sagasta, 14.

HOUDAILLE

el amortiguador hidráulico



Modelo A

para coches de turismo, precio **Ptas. 150 el par**

Modelo PL

especial para camiones hasta 10.000 kilos de carga útil

forma parte del equipo de importantes marcas de autos

AGENTE EN ESPAÑA:

JAIME MARTÍ CABOT

Paseo de Colón, 15 - BARCELONA - Teléf. 15.037

AUTOMÓVILES Y TRACTORES

Austin

PIEZAS DE RECAMBIO

PARA

Maxwell

Cortina y Esteve

Mallorca, 231 - Teléfono 72.084

Barcelona

Las naciones civilizadas consumen sus productos nacionales para defender su economía.

Los salvajes entregan sus riquezas a cambio de baratijas exóticas.

Reflexione

y sepa que

NACIONAL PIRELLI

es el neumático

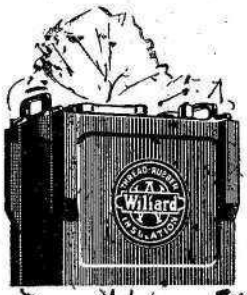
que se construye en Manresa y su calidad es insuperable

Automovilistas

Los incomparables
ACUMULADORES
DININ
son los más antiguos y más potentes del mundo

Agente:
A. LLANAS - Mallorca, 261
El mejor taller y más económico de Barcelona

Si Vd. compra una **Willard** cargada en seco, compra una batería nueva, tan nueva como el día que se fabricó. La humedad nunca penetró en la misma y se llena de ácido a su presencia cuando se vende, empezando entonces su vida. También hay baterías con separador de cedro.



Willard STORAGE BATTERIES

AUTO - ELECTRICIDAD

BARCELONA: Diputación, 234
MADRID: San Agustín, 3
VALENCIA: Salvatierra, 39
BILBAO: (Beltrán, Casado y Co.) - Henas, 9
SEVILLA: (V. Blanes) - Trajano, 20

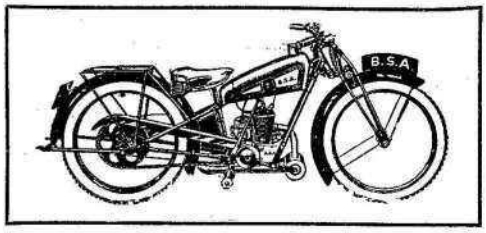
Cinta de Frenos para Automóviles

F.I.N.A.F.F.

Venta exclusiva en España:
Recambios y Accesorios, S. A.
BARCELONA

Paseo de Gracia, 18
Teléfono 15.927
Sucursal: Cortes, 369

MOTOCICLETAS
B. S. A.
MODELOS 1928



DESDE PESETAS 1225

CONCESIONARIOS:
LÁZARO Y LOPEZ
Rambla Cataluña, 111 : Teléfono 73.225
BARCELONA

SERVICIO Y ECONOMIA

El nuevo "Club Sedan" Erskine Six sostiene los 100 km. por hora, sube las cuestas de 11 % en directa, y tiene ganado un brillante record: 87 km. 047 por hora de velocidad media durante 24 horas, incluyendo en este tiempo las paradas.

Sólo los poderosos elementos de Studebaker han permitido realizar el nuevo "Club Sedan" Erskine Six, que es un coche ligero, rápido, tan cómodo como un automóvil grande y excepcional en la economía de su trabajo y servicios, por un precio cuya baratura asombra.

Ningún otro seis cilindros de lujo ligero, le ofrecerá a usted, a tal precio, servicios tan modernos y trabajo tan brillante.

6 cilindros - 12 C. V. - 100 km. por hora
Las cuestas de 11 % en directa

Podéis comprar estos coches con vuestras rentas, sin tocar a vuestro capital

Representación General para Cataluña:

Stevenson, Romagosa y C.ía
Valencia, 295

Salón Studebaker
Paseo de Gracia, 54

STUDEBAKER

Sdad. Anma. **Gillette** - Apartado 682 - Barcelona

STADIUM

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Rue de la Roquette, 93

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pta.

PRECIOS DE SUBSCRIPCIÓN
España, un año . . 15 ptas
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVIII — BARCELONA, 1 DE NOVIEMBRE DE 1928 — NÚM. 522

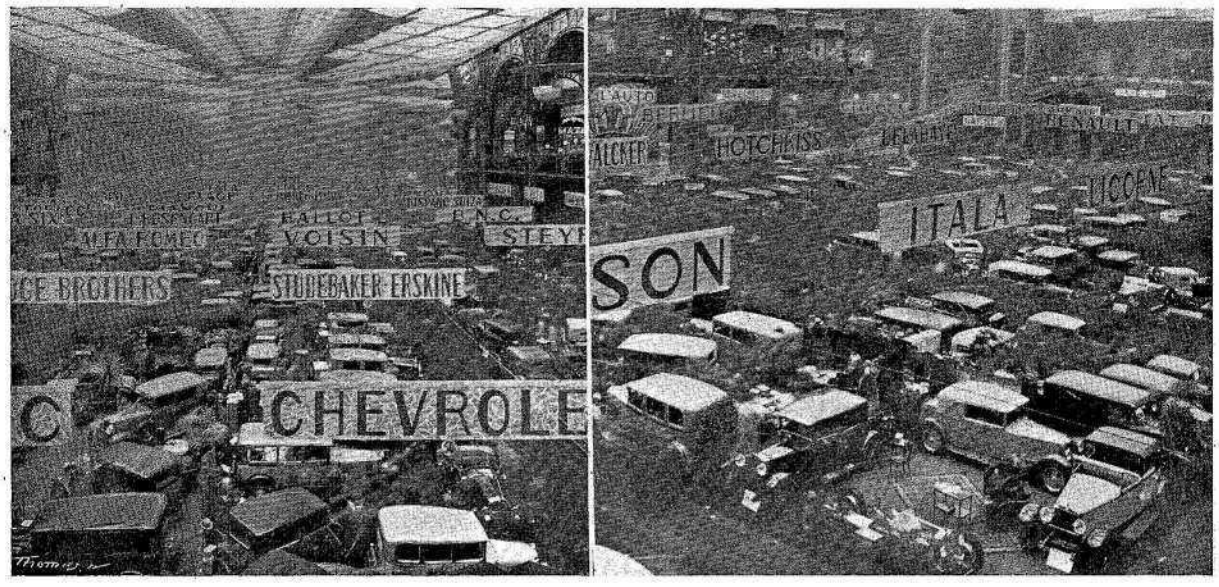
El XXII Salón de París

El Presidente de la República Francesa Mr. Doumergue asiste a la inauguración del gran certamen automóvil, siendo recibido a las puertas del Grand Palais por Mr. Chèron, ministro de Comercio; Mr. Louis Renault, constructor, Mr. Paul Doumer, Presidente del Senado y el Barón Potiet, Presidente de la Cámara Sindical del Automóvil

Foto Rol

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

En París se celebra el XXII Salón del Automóvil



El éxito alcanzado por la exposición del automóvil de París no tiene precedentes, como lo demuestran las presentes fotografías, en las cuales aparecen apiñadas un sinnúmero de marcas europeas y americanas

El Salón de París ha cerrado sus puertas; durante diez días el Gran Palacio se ha visto concurridísimo, no pudiéndose circular por sus pasillos debido a la enorme cantidad de visitantes. Miles, millares de personas a él han acudido ávidas de admirar los productos expuestos por la industria del automóvil mundial.

La curiosidad y admiración de toda aquella persona que ha traspasado los umbrales del Grand Palais, se ha manifestado con una evidencia sin límites sobre la aceptación de los cuatro y seis cilindros.

Hablan bien claro las transacciones que se han llevado a cabo de estos coches, pero también los coches de gran lujo, los ocho cilindros, con sus espléndidas carrocerías y gran confort, han tenido legión de admiradores y compradores, por cuyo resultado podemos afirmar que el Salón parisino de hogaño ha superado a sus anteriores en todos conceptos, por haber sido expuestos en el mismo coches al alcance de todas las fortunas y para todos los gustos.

Como en años anteriores, la Exposición parisina ha sido la más universal de todas, ya que a ella han concurrido cuantas marcas tienen valor positivo en el mercado internacional, por considerar que quien no figura en París no tiene derecho a titularse industria de renombre. Dar un detalle completo de lo que allí había expuesto sería trabajo imposible para nosotros, pero conforme a la promesa hecha en nuestra pasada edición, procuraremos en las páginas que siguen dar informes sobre las marcas que más han sobresalido de las notabilísimas expuestas, en la forma que nuestro corresponsal de la capital francesa considera y que creemos ha de ser del agrado de nuestros favorecedores, que siempre han encontrado en nuestras páginas, en años anteriores, un resumen digno de la importancia del Salón de París, el Salón que reúne la actividad del desarrollo automóvil, al que STADIUM desde su aparición está ligado.

Engrase de autos por personal competente * Aceites, grasas y valvulinas

AUTO-ENGRASE STATION

PRIMERA EN ESPAÑA

Roselló, 212
Barcelona
(entre Balmes y Rambla Cataluña)

Fotos Rol

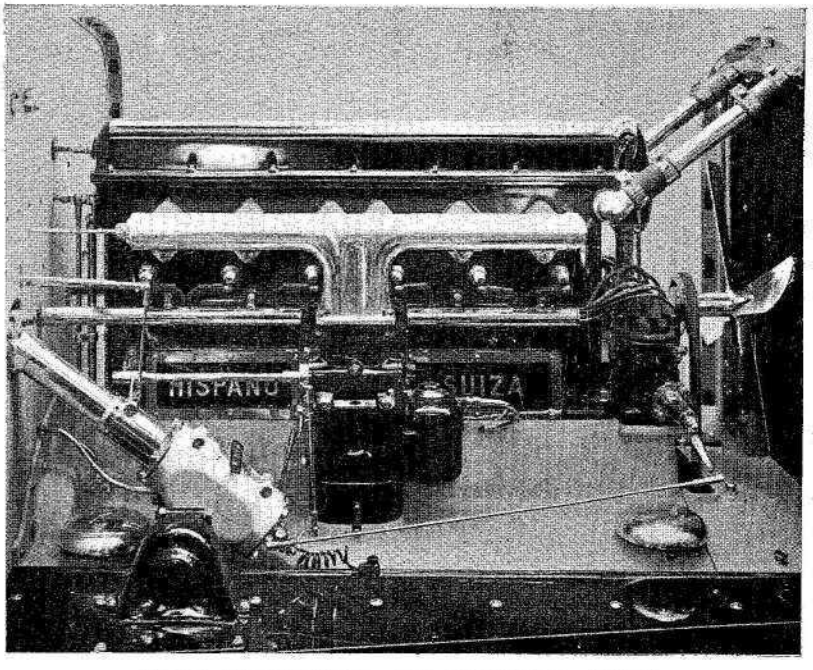
Hispano-Suiza

La *Hispano-Suiza* ha presentado en el Salón parisino sólo dos modelos, el Alfonso XIII de anteguerra y el 32 caballos seis cilindros cuya realidad data del Salón de 1919. Nueve años después de su aparición continúa siendo novedad y perfección, diferenciándose en pequeñísimos detalles el coche expuesto en la finida Exposición.

Tal superioridad de la *Hispano-Suiza* es reconocida por todos; una prueba de ello es la hazaña del gran constructor de carrocerías que, levantando el veto de un fuerte industrial americano, cruzó el Atlántico con su coche particular, púsose en línea en una pista americana desconocida para él, contra un vehículo salido de fábrica y pilotado por ases conocedores de la pista, venciendo en noble lid en representación de la vieja industria europea de la que *Hispano-Suiza* es un admirable campeón.

En Francia exponía el 32 caballos, que junto con su otro hermano menor el seis cilindros español, son los tipos más hermosos que jamás industria alguna ha creado.

Para acabar diremos que, además de los éxitos en otros años conseguidos en aviación, este año *Hispano* se ha apuntado el brillante recorrido de Costes y Le Brix por Europa, Africa, América y Asia, y la vuelta a Francia a la media de 240 kilómetros por Ravillon y el Francia-Siria en 36 horas, como también el record sobre Africa con el canot automóvil *Sadi IV*, motor *Hispano* 180 HP. del Dr. Etchegoin.



Motor *Hispano-Suiza,* muy admirado en el Salón

Fotos Rol

RENAULT

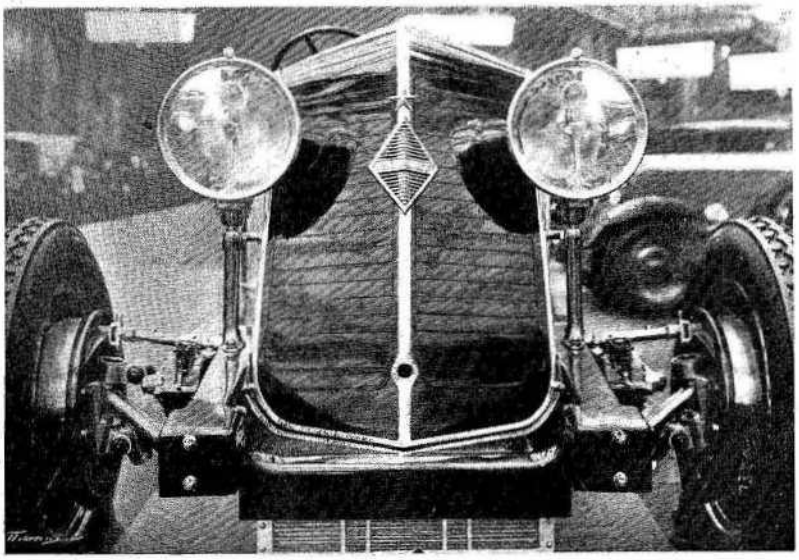
CADA año Luis Renault nos sorprende con la añadidura de una novedad en su programa, lanzando un nuevo modelo.

Tales novedades siempre son problemas enormes, serios y difíciles. Fué bastante después de infinitos resueltos anteriormente el del seis caballos cuatro cilindros, verdadero automóvil, no un autociclo como eran los similares en fuerza cuando la producción *Renault* apareció. Luego vino el seis cilindros de gran turismo. Después, el pasado año resolvió el arduo problema de crear un seis cilindros pequeño, y finalmente éste ha atacado una cuestión seria con éxito probado, el ocho cilindros, que ha resuelto magistralmente.

Este nuevo coche *Renault*, que denomina «Renahuit», conserva todas las particularidades características de los coches de Billancourt, que han hecho célebre la marca en el mundo entero.

Como en todos los motores de esta marca, las válvulas están en un mismo lado y sólo tiene un árbol a cames. El alesage es de 90 milímetros y la carrera de 140. Con motivo de su gran longitud, la parte posterior del motor hubiera sido inaccesible, por lo cual se ha colocado en este coche el radiador delante, dejando que el capot lo cubra, con el fin de que la característica línea *Renault* no se pierda, lo propio que las dimensiones sean más proporcionadas.

Además de este nuevo gran coche de lujo, ¿cuáles eran los tipos expuestos? Los mismos del año pasado modificados en pequeños algos, ya que en mucho no podía ser. En seis cilindros, el *Monasix* y el *Vivosix*, carrozados espléndidamente.



El nuevo radiador *Renault*

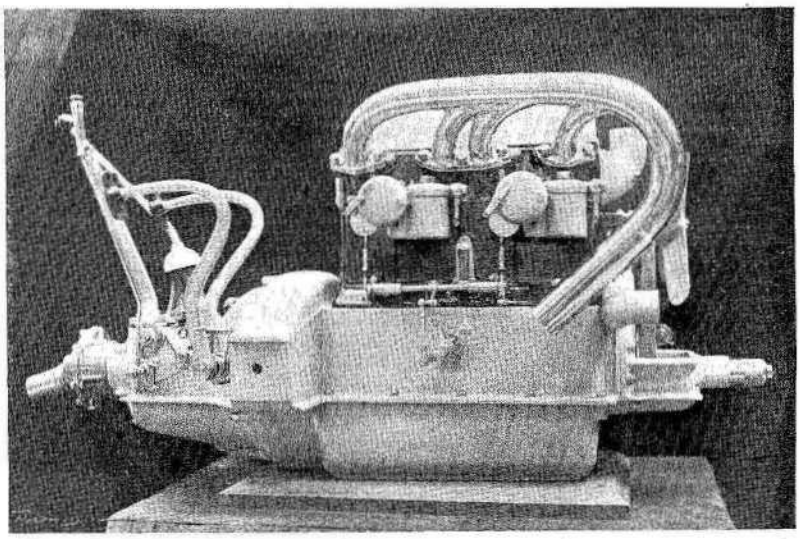
Fotos Rol

F. N.

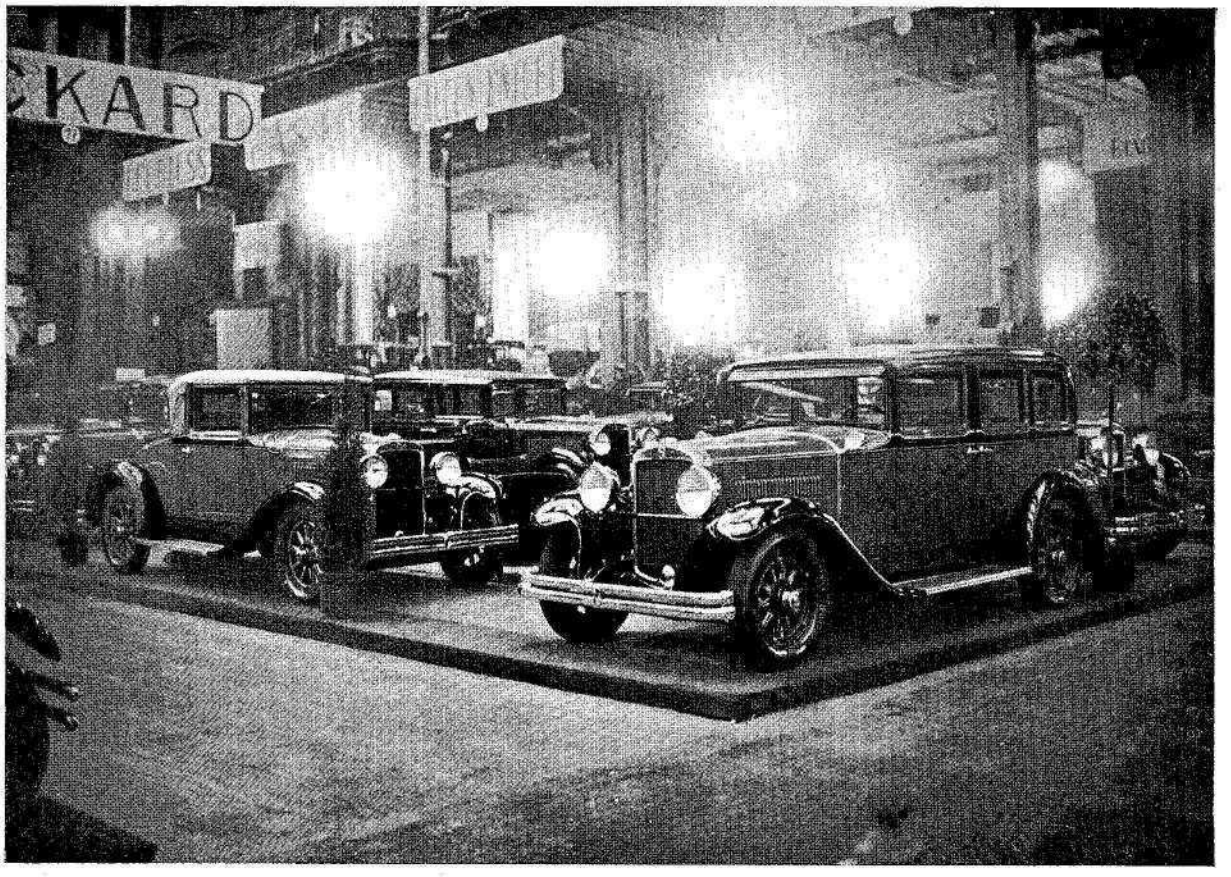
En el momento de pasar el cortejo presidencial el día de la visita del Presidente de la República francesa al Gran Palacio donde se celebra la Exposición cumbre mundial todos los años, nos encontrábamos nosotros frente al soberbio stand que en la gran nave central tenía instalado *F. N.*, la marca de primera magnitud que va unido su nombre a la historia del automóvil útil, práctico y de gran categoría.

Pasó el cortejo después de detenerse buen rato admirando los productos de la firma belga, de la firme aliada que con la heroica Francia contribuyó al final glorioso de aquella tremenda lucha que, afortunadamente, ya empieza a borrarse de nuestra memoria. La marca belga presenta este año sus clásicos y perfectos modelos perfeccionados en extremo y apreciados por cuantos sienten el ideal en automovilismo. Sus motores, sus cambios, sus largueros, sus puentes atrás, su combinación de frenos, en una palabra, su todo es un dechado de perfección, de esa perfección en metalurgia de que sólo es capaz una firma tan perfecta y con tanta práctica como es la potente Fábrica Nacional de armas de Lieja.

El año pasado, unas motos de esta marca, victoriosas, cruzaron el Sahara; este año, un grupo de coches de turismo, completamente de tipo normal, ha cruzado el Africa en todas direcciones, demostrando de lo que es capaz la perfecta fabricación de *F. N.*



Motor *F. N.* sport 10 caballos — Fotos Rol



NASH

DESDE hace tiempo que en España está conocido y muy apreciado el coche *Nash,* producto de una importantísima y vasta organización americana. En 1927 se construyeron en las enormes manufacturas *Nash* 137.000 coches y en 1928 la cifra aumentará hasta 200.000. Para darse cuenta de lo que es tal producción, bastará considerar que Nash, él solo, en 1928 habrá lanzado al mercado más coches que todos los constructores franceses no sacaron en el año 1927.

M. Charles W. Nash es hombre de grandes empresas y méritos, teniendo un pasado industrial brillantísimo, ya que fué él quien fundó la marca *Buick,* habiendo debutado en 1900 como simple obrero y poseyendo actualmente cinco grandes fábricas en el Estado de Wisconsin.

La *Nash* ocupaba en 1927 a 14.575 operarios, y para la creación y lanzamiento de sus nuevos tipos M. Nash ha gastado dos millones quinientos mil dólares.

Los nuevos modelos que ha presentado este año constituyen en relación al pasado un enorme progreso y eso que los anteriores ya eran un dechado de perfección y buen rendimiento. Da idea de lo perfecto de tal fabricación el prólogo que su autor pone en los catálogos y que traducido dice:

«Yo no puedo decirte, lector, más que esto: la ambición de toda mi carrera ha sido la de producir un coche como mi nuevo tipo 400.»

Los coches de la nueva serie tipo 400 se dividen en tres modelos.

1.° El modelo Advanced;
2.° El modelo Special;
3.° El modelo Standard,

que en realidad no son más que tres aplicaciones del nuevo coche.

Todos los motores son de seis cilindros, siendo el más fuerte el del Advancet, que da perfectamente 78 caballos a las 3.000 revoluciones. El del Special, 66 a 2.800, y el del Standard, 53 a 3.000, fuerzas suficientes para que el cambio de marchas se haga casi innecesario completamente, gracias a la gran elasticidad de los motores perfectos *Nash.*

El capot tiene también este año una forma nueva; está sujeto por medio de cierracapots provistos de contactos de cauchú, lo que evita por completo las vibraciones. El estilo de éste y de los guardabarros es ultramoderno.

También, cual toda perfecta construcción, sus motores están suspendidos por cuatro puntos y por medio de tampones de goma, solución la más adecuada de cuantas se han estudiado y, mejor dicho, resuelto hasta el presente.

El radiador, más alto y estrecho que en antiguos modelos, favorece grandemente a la esbeltez del conjunto, siendo todavía su capacidad mayor a la de los modelos anteriores el lanzado con tanto éxito. rendimiento y fama, tipo 400.

Don Manuel Bigas, su representante en Barcelona, cada día aumenta sus negocios y sus almacenes, pues éste es el mejor nombre aplicado a sus Salones de Exposición de la Avenida de Alfonso XIII, núms. 474 y 476, dada la gran cantidad de clases de carrocerías de que dispone.

Foto Rol

STEYR

STEYR es la potencia más grande de la Europa central, es la organización que fabrica sus aceros en los establecimientos conocidos por Styrie, que extrae la materia prima de sus minas, que produce todas sus fundiciones: fundición gris, fundición de aluminio, fundición acerada; que construye todas las piezas de sus coches, comprendido los acumuladores y los rodamientos a bolas y, en fin, es la primera fábrica europea que habiendo comprendido el problema de la carrocería, constrúyelas en sus establecimientos desde la más normal a la de más refinado gusto. En una palabra, es la fábrica modelo que ocupa el primer puesto en la Europa central.

Para dar una idea de la importancia que tiene *Steyr*, basta decir que sus instalaciones tienen un largo de 10 kilómetros, que la fuerza motriz que emplea es de 13 mil caballos y que la sala de montaje cubre una superficie de 63 mil metros cuadrados.

Toda esta potencia de producción está al servicio de métodos de fabricación basados en la verificación y en la precisión, siendo éste el verdadero secreto de la reputación mundial de *Steyr*.

Como los coches de esta marca son bien conocidos, por circular muchos en España y a satisfacción completa de sus usuarios, no nos metemos en detalles profundos, pero sí mencionaremos las dos características esenciales de todos los chassis *Steyr:* motor a seis cilindros y suspensión trasera con ruedas independientes.

En cuanto al motor a seis cilindros, conviene no olvidar que Steyr es uno de sus fervientes partidarios desde hace muchos años y tal vez sea la primera firma que atacó el problema del motor seis cilindros de pequeña cubicación. Su modelo de litro y medio data de cuatro años, y por tanto, está espléndidamente a punto. El 18 caballos es el coche de gran turismo por excelencia, poseedora de velocidad impresionante y poseyendo sobre todo a su suspensión trasera un confort que impresiona incluso a los inteligentes, que saben las ventajas y grandes cualidades de tal aplicación.

Al programa general indicado este año en el Salón de París, *Steyr* ha añadido a sus tipos antes mencionados un chassis dos litros de aceleramiento brillantísimo y notable velocidad media. El motor, naturalmente de seis cilindros, tiene 65 de alesage y 104 de carrera; su chassis es más largo que el litro y medio, permitiendo montar en el cajón a siete pasajeros con toda la comodidad apetecible y pudiendo luchar con armas iguales, en lo que a este punto se refiere, con los americanos. Respecto a motor, *Steyr* es europeo y los entusiastas automovilistas saben apreciar bien lo que tal calificativo representa en lo de nerviosidad y gran rendimiento.

Victorias y triunfos de *Steyr* inútil es mencionarlas; todos los automovilistas las conocen, bastando tan sólo mencionar el del último rally de Mónaco, en que partiendo de Koenigsberg un litro y medio con ocho personas a bordo, llegó con la máxima puntuación, y luego en la prueba en cuesta del Braus, con el mismo equipo de pasajeros, subió a 30 kilómetros de media, sentando en la Costa Azul tal performance una vez más el brillante pabellón que siempre ha tenido la producción *Steyr*.

Foto Rol

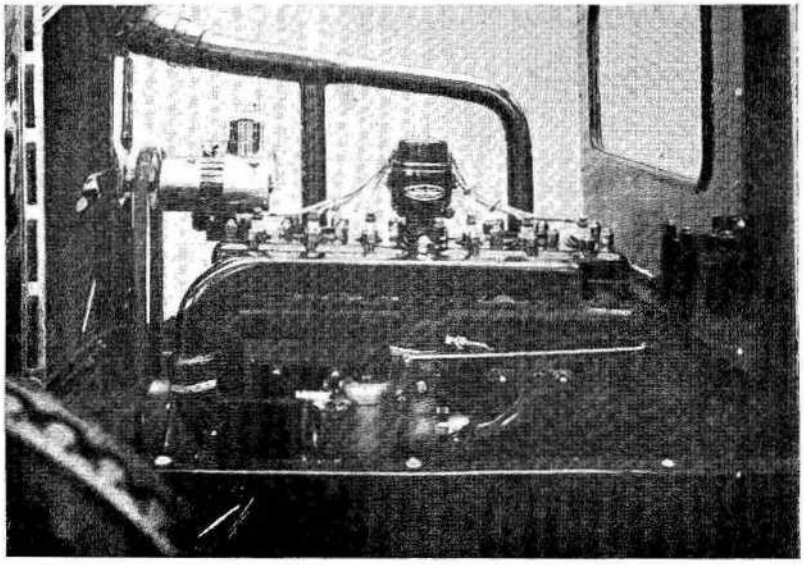
MATHIS

MATHIS ha atacado este año el cambio de marchas, pieza que ya parecía haber llegado al summum y, trabajando en él, ha conseguido no economía y silencio, si que también posibilidades que jamás hubieran sido posibles de rendimiento normal en el cambio clásico.

¿En qué consiste ello? Fácilmente vamos a explicarlo. Imaginemos un coche que tenga dos rapports, uno ligeramente más pequeño que el normal y otro 25 o 30 por 100 mayor; el pequeño permitirá una marcha elástica y con tomas nerviosas, propias para ciudad y caminos difíciles y la otra facilitará la gran velocidad en carreteras propicias, con un régimen de motor relativamente débil y que, por consiguiente, se traducirá en economía de carburante, descontando un silencio mucho más absoluto. Trabajando, pues, un órgano cual es el cambio de marchas, *Mathis* ofrece con su nueva caja economía, silencio y mejores performances. No nos defraudó, pues, la visita, como todos los años; en el stand había algo digno del gran creador.

Los tipos que presentaba en el Salón eran dos cuatro cilindros y el seis, el Emysix.

El pequeño siete caballos, que tantos triunfos lleva obtenidos en nuestro país, Carrera al Valle de Arán y Rally Automóvil de R. A. C. C., con el nuevo cambio aumenta en condiciones, creyendo unos al ensayarlo encontrarse con un coche completamente nuevo.



Motor *Mathis*, 6 cilindros

Fotos Rol

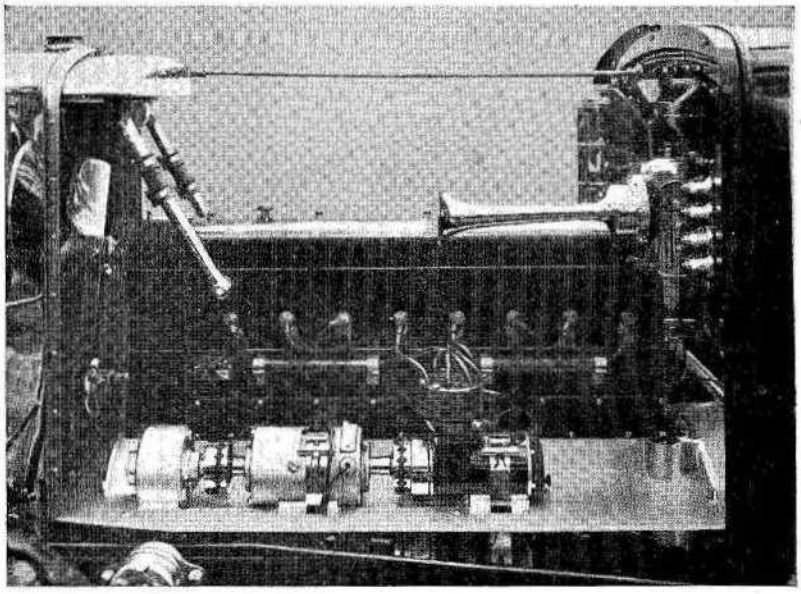
UNIC

En el Salón de París, *Unic* exponía el 11 caballos cuatro cilindros y el 14 caballos ocho cilindros, ambos estudiados en vista primordial al confort, permitiendo sus largos de chassis carrocerías de seis plazas con strapontines cara a la marcha.

En suspensión, el trabajo *Unic* es admirable; en el 14 caballos la suspensión delantera es con amortiguadores y la trasera está formada por dos juegos de muelles combinados, el uno formado por muelles semi-elípticos normales y el otro por muelles colocados debajo el puente, atrás, formando amortiguador.

El motor del 11 caballos es un cuatro cilindros 72,8 × 120 con válvulas cilíndricas; el 14 caballos es, como hemos dicho, de ocho cilindros en línea, con las dimensiones de 63 × 100 y las válvulas en cabeza. El engrase en ambos tipos se efectúa por presión con doble filtro de aceite. El embrague es a discos trabajando en seco.

Estos dos modelos, como es natural, atizaban al público conocedor de coches de gran rendimiento, como atizaron sus antecesores en Barcelona y España entera los compradores ávidos de adquirir un vehículo seguro y capaz de efectuar miles y miles de kilómetros sin reparaciones, cosa sabida y probada que reúne *Unic*.



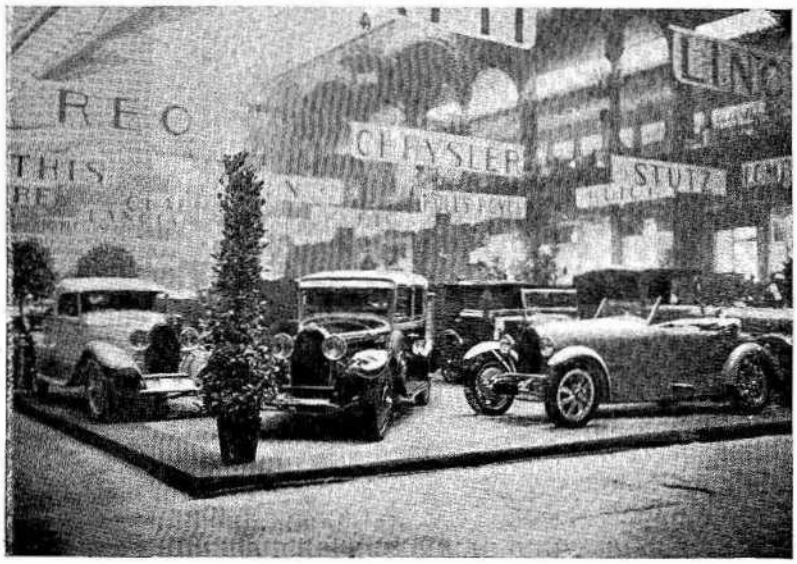
Motor *Unic* 14 cv. ocho cilindros en línea — Fotos Rol

BUGATTI

El indiscutible triunfador de 1928, el gran constructor de Molsheim, Bugatti, orienta y lleva su esfuerzo para el año próximo al turismo, habiendo demostrado con la máxima amplitud, lo que es capaz de conseguir en coches de carreras. No por esto quiere decir abandone tan importante ramo, prueba de ello es que es el único constructor francés que en el momento del Salón tiene el equipo oficial de corredores escogido y contratado.

En el actual Salón parisino *Bugatti* exponía su nuevo tres litros ocho cilindros, carrozado en conducción interior y en roadster. Un torpedo gran sport, con compresor sobre chassis, de dos litros 300, ocho cilindros también y dos 1.500 c. c. llamados 10 caballos, magníficamente equipados, el uno con una espléndida conducción interior y el otro con cabriolet.

Todos estos chassis, gozando de la gran experiencia de las carreras, tienen una puesta a punto admirable, sus cualidades de aguantar la carretera son excelentísimas, rivalizando con los que mejor las tengan y su dirección es de una dulzura única, cualidades todas que hacen del *Bugatti* el coche turista por excelencia y capaz de las mayores proezas, tanto en grandes excursiones como en cuantas pruebas lo presenten sus propietarios, seguros de que han de salir triunfantes como salieron los que desde muchos años a esta parte se han presentado en carreras, pruebas y concursos.



Conjunto del stand *Bugatti* Fotos Rol

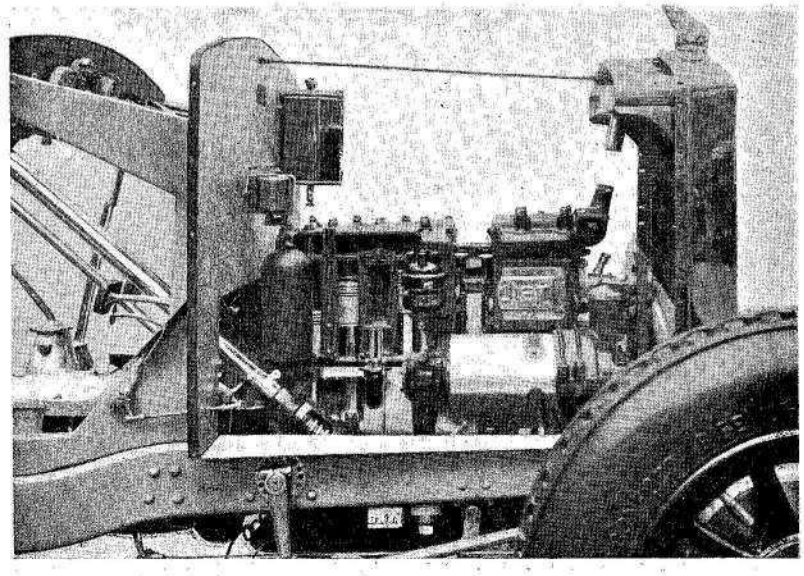
BERLIET

Uno de los grandes acontecimientos de 1928 ha sido la presentación del nuevo seis cilindros 10 cv. de la marca *Berliet;* por ello nada de particular tiene que el stand de este coche en la Exposición de París fuese algo notable y que se salía de lo general y normal de toda la exhibición del Gran Palacio.

Lo concienzudo de su acabado en todas cuantas producciones fabrica la marca en cuestión, hace que todos cuantos modelos lanza al mercado las manufacturas *Berliet* se vean acaparadas por los innumerables pedidos, no pudiendo dar el abasto a las demandas de la selecta y numerosa clientela, que desea un coche de las características del *Berliet,* por ser un coche ligero y fuerte, a la par que elegante y de categoría.

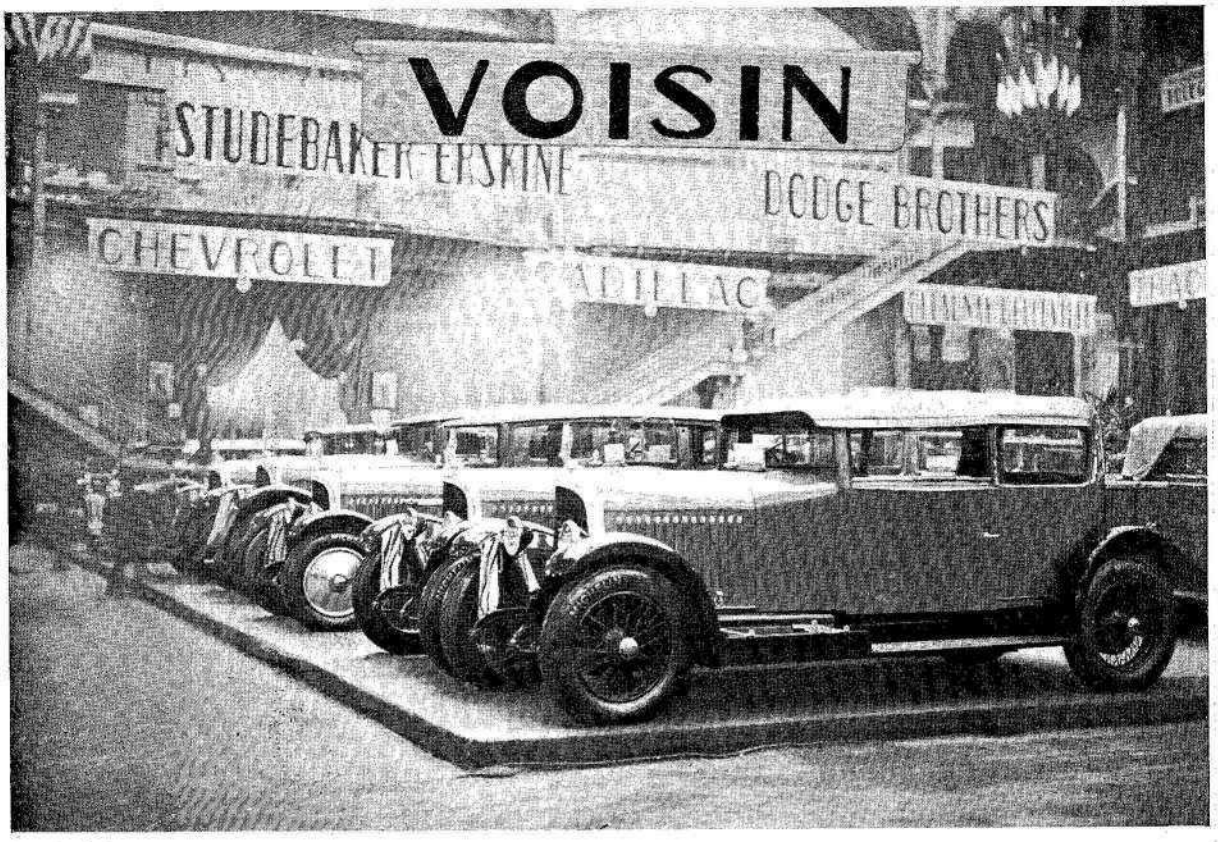
Este hermoso modelo que reúne todas las características del coche grande de gran lujo estaba carrozado espléndidamente por la fábrica *Berliet,* presentando un aspecto de líneas por demás elegante.

Además del coche carrozado, exponía la casa *Berliet* otros modelos y un chassis con el motor de seis cilindros 10 cv. al descubierto, con un corte vertical para poder apreciar con suma facilidad, quién lo solicitase, el perfecto funcionamiento de las bielas, válvulas y todos aquellos componentes de que consta un buen motor, que le ha dado reconocida fama en todos los mercados que ha conquistado por la admirable calidad de sus materiales y por su inmejorable resultado.



Motor *Berliet,* 6 cilindros 10/11 cv.

Fotos Rol



VOISIN

DESDE su creación en 1919, *Voisin* ha obtenido el éxito sin precedentes en la historia de la construcción automóvil, ya que desde el primer momento fué el coche indiscutible y considerado como de primera línea, condiciones que ha conservado y mejorado de manera portentosa cada año al presentar los nuevos tipos en el Salón parisino.

A últimos de 1927 ataca los records mundiales de todas las categorías, entre ellos el de la hora, el de las seis horas y el de las 24 horas, conserváudolos hasta la fecha.

Possedor de tan preciado galardón durante 1928, aplica las enseñanzas del coche del record a sus creaciones de serie, permitiéndole ello en mayo último aceptar una apuesta de un representante de la industria americana de rodar en Monthléry cincuenta y cinco minutos a toda marcha apoyando siempre a fondo el acelerador. Tal proeza realizóla con un seis cilindros tomado de la fábrica y escogido por el adversario.

Era el tipo que tal hazaña hizo un 14 caballos tipo C II n.º 25625 de la serie corriente, como antes se indica.

Los *Voisin* que figuraban este año en el stand eran de tres tipos: el 13 caballos tipo 14 y el 13 caballos tipo 15; este último, considerado gran sport, lo vende la gran marca después de haber realizado oficialmente en el autódromo parisino los 120 a la hora. Los 15 se sirven todos con relais-compound y los 14 sin ellos o con sobrecargo cuando se aplican a voluntad del comprador.

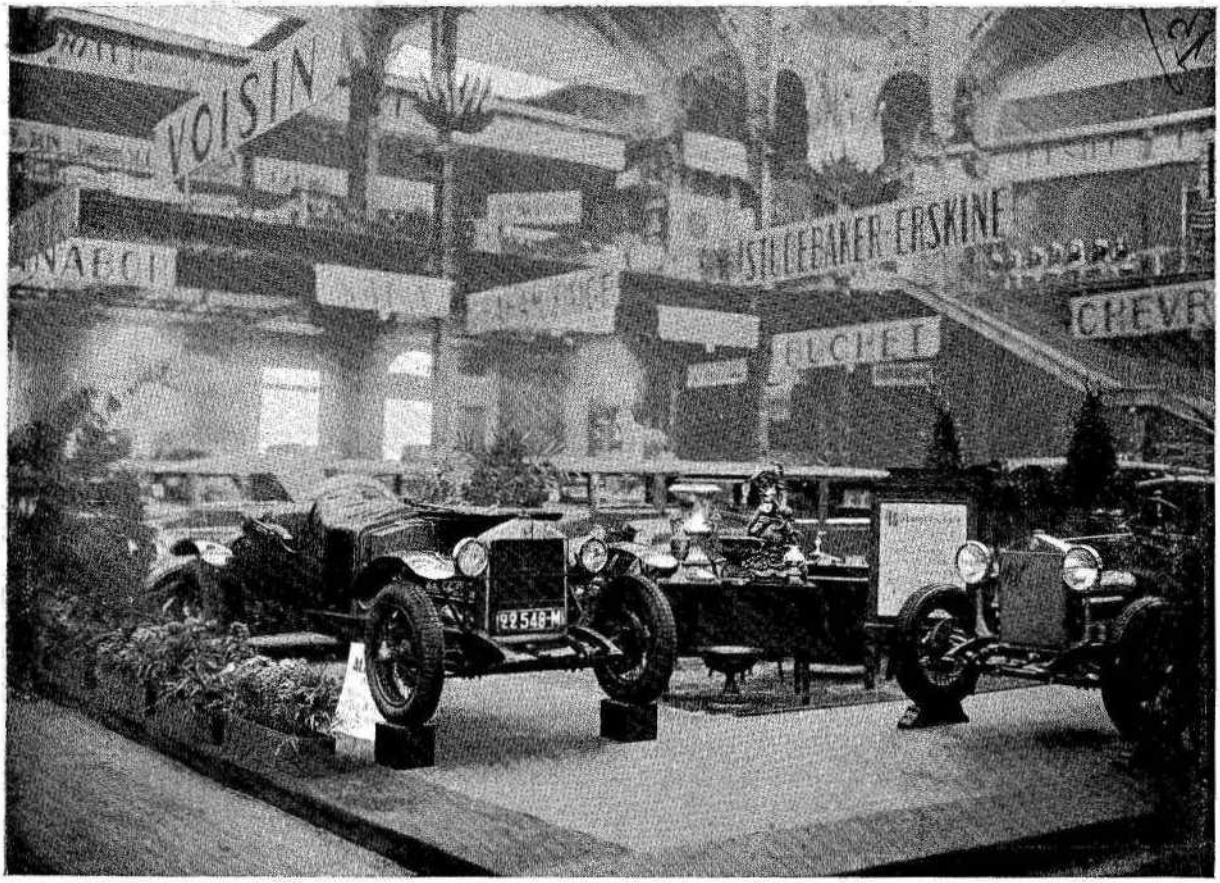
El tercer modeio es el 24 caballos C 12, también de seis cilindros, sin válvulas, como los anteriores; tiene todas las ventajas de sus hermanos pequeños, más las características del coche grande, garantizando su constructor perfectamente los 130 a la hora verdad, con una mínima en toma directa de 8 kilómetros a la hora y en igual forma de cambio las cuestas hasta el 10 por 100.

En carrocerías *Voisin* continúa siendo original y creador de la moda; este año ha lanzado grandes novedades, cual lo viene haciendo siempre, siendo su stand donde todos van a inspirarse para luego copiar aquellas líneas que, pareciendo demasiado atrevidas, luego resultan las geniales y por todos aceptadas. Sus interiores tienen la particularidad de ser más espaciosos que los demás, gracias a los grandes estudios que en la *Voisin* se realizan para tales fines.

Voisin este año, como siempre desde su aparición, ha sido el creador tanto en materia máquina como en carrocería: por ello nada tiene de extrañar que nuestro buen amigo don Alfonso Llobet obtenga los éxitos que obtiene, juntando a las excelsas condiciones del *Voisin* sus dotes personales de actividad, simpatía y conocimiento en la materia, cosa que nadie puede negarle, ya que desde el primer momento supo juntar sus actividades al desarrollo de la *Voisin* en Barcelona.

Todo cuanto nosotros enumeramos de la gran marca *Voisin*, lo afirman los innumerables admiradores que han pasado por el stand del Salón y sus valiosas ventajas de confort y elegancia han cautivado a buen número de ellos.

Foto Rol



ALFA ROMEO

DESDE su aparición en el mercado mundial el seis cilindros de la *Alfa Romeo* causa gran sensación, sensación que ha ido en aumento con los perfeccionamientos que la gran firma milanesa ha aportado a su excelsa creación, jamás lograda por marca alguna en la cilindrada de 1.500 c. c., medida clásica y adoptada por todos los creadores de motores de gran rendimiento y escaso consumo. De todos los que han abordado tan difícil problema, *Alfa Romeo* es quien con más perfección lo ha resuelto, demostrando una vez más las grandes condiciones de técnica y *savoir faire* de la marca campeona de campeones.

Después de las victorias alcanzadas por el pequeño y poderoso motor de litro y medio en años anteriores y de las que con orgullo reseñamos en el número del pasado año dedicado al gran advenimiento mundial que anualmente es el Salón de París, hay que añadir en el presente el segundo lugar en la Targa Florio, lugar que no fué el primero por averías de gomas, acontecida pocos kilómetros antes de la meta, cuando la victoria era segura. El primer puesto de las 1.000 millas, la carrera más dura de 1928, demostró la realidad de tal afirmación, afirmación completa al pisar *Alfa Romeo* victorioso la meta de la Copa Boillot en Boulogne y conseguir el primer puesto de la Carrera de Carreteras Empedradas, carrera en extremo difícil dado el gran desgaste que en los organismos del coche representa tal esfuerzo.

Por éstas y por sus grandes cualidades, cuando se emplean en turismo, demostración evidente durante el largo y difícil esfuerzo del rally del Real Automóvil Club de Cataluña, son razones evidentes para comprender la gran boga que tienen en España los *Alfa Romeo,* como también para que su agente, el activísimo señor Möller, su representante en Barcelona, aumente cada vez más las ventas entre conocedores evidentes del automovilismo, que prefieren el *Alfa* a los coches anodinos y sin cualidades propias que se encuentran en el mercado en lucha con él.

El stand del *Alfa Romeo,* en el finido Salón parisino, ha sido, sin duda alguna, de los que ha llamado poderosamente la atención; ello es debido a la idea iluminadora de presentar un chassis completamente desnudo a la vista del visitante inteligente y profano, en el cual unos y otros podían apreciar hasta el más insignificante tornillo.

Las conversaciones giraban siempre al rededor del mismo tema: la buena calidad de todos los componentes de esta victoriosa marca se reflejaban bien claramente en todas las piezas de chassis puestas a las observaciones del curioso viandante.

A más del chassis que ha originado nuestras precedentes líneas, ocupaban el stand algunos coches de conducción interior, lujosamente carrozados, dotados de un confort sin límites.

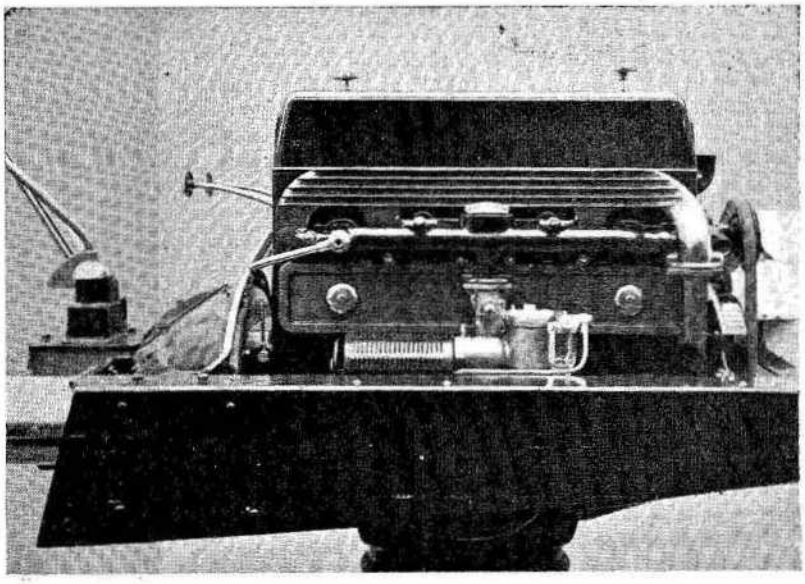
Foto Rol

CITROËN

LAS fábricas Citroën lanzan este año dos modelos nuevos, el cuatro cilindros «C. 4» y el seis cilndros «C. 6», que benefician de la larga experiencia alcanzada por el poderoso fabricante y adquirida con la producción de la serie de tipos B que en cantidad de miles circulan por el orbe entero, algunos de ellos con miles y miles de kilómetros en su activo. Conocemos en nuestro país muchas docenas ¿y por qué no decir centenas? que hace ya tiempo han alcanzado los 100.000 kilómetros.

El cuatro cilindros y el seis tienen las mismas medidas de capacidad en sus cilindros, siendo ellas 70 × 100. El seis cilindros será el acontecimiento europeo del año, ya que Citroën, al lanzar un nuevo tipo y de seis cilindros, con su potencialidad de fabricante, tiene que haberlo preparado con tanto esmero y perfección que en el mercado ha de pesar enormemente su influencia, pues es innegable el que todos los actuales poseedores de *Citroën* querrán conocerlo; miles y miles de automovilistas y futuros automovilistas desearán ver y examinar el seis cilindros gran serie que ofrece al mundo del automóvil una organización poderosa regida por un hombre de tanto empuje como es Citroën.

Las carrocerías que equipan los modernos «C» han también mejorado grandemente en relación a sus antecesores, tanto en capacidad como en líneas exteriores.



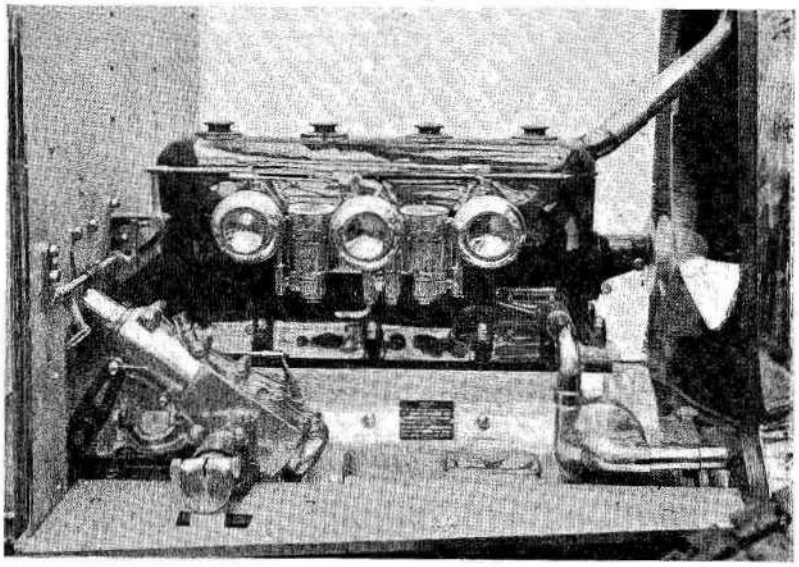
Motor *Citroën,* del coche de cuatro cilindros 10 c. v. Fotos Rol

PANHARD LEVASSOR

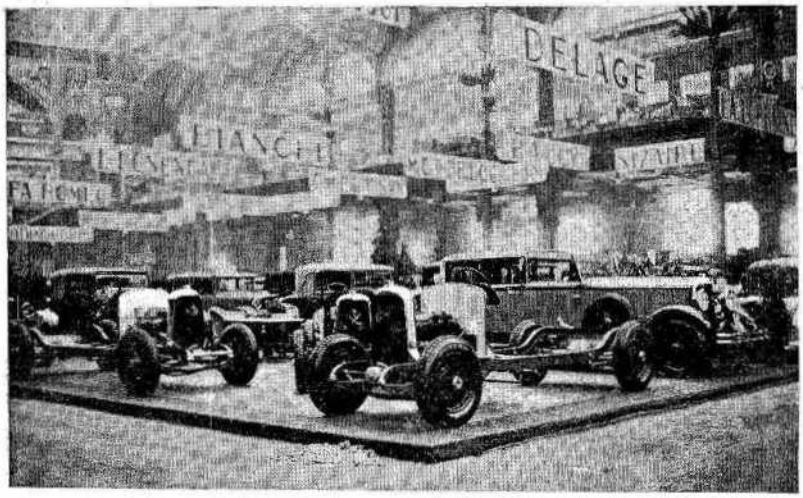
Como siempre, desde que se celebran Salones del Automóvil en París, la gran marca francesa *Panhard* ha ocupado el lugar preferente.

En cuatro cilindros había los siguientes modelos: 10 caballos, 10 caballos largo, 12 caballos, 16 caballos, 20 caballos y 20 tipo sport.

En seis cilindros, el coche corriente de calidad para todos los usos y grandes excursiones, un 10 caballos, un 12 caballos, un 16 caballos normal y su tipo similar largo, todos ellos equipados magníficamente y con carrocerías de líneas impecables a las que contribuye la bella línea del radiador y capot.



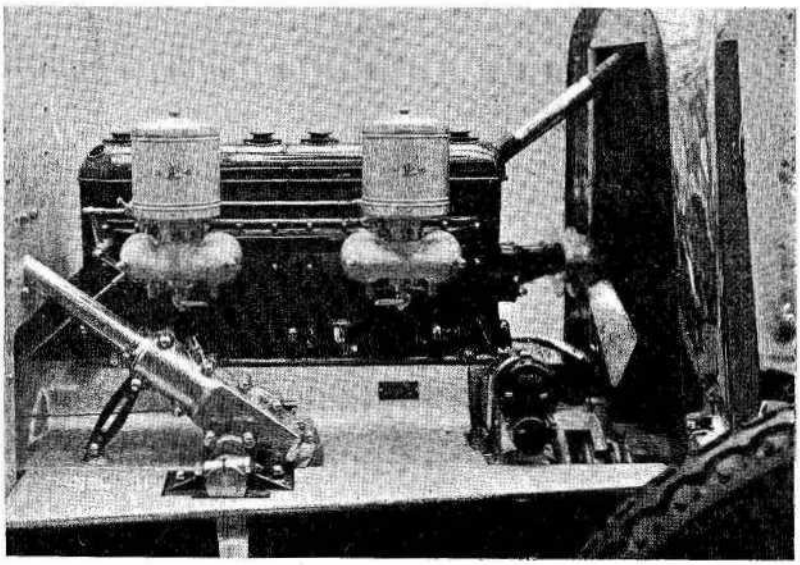
Motor cuatro cilindros 20 cv. sport



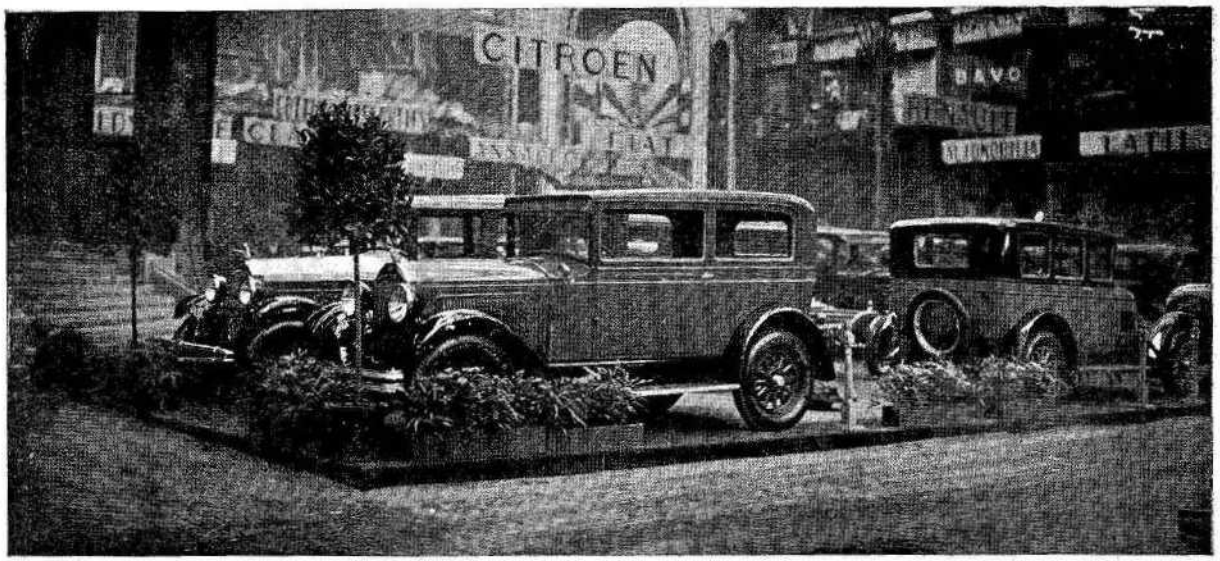
Detalle del stand *Panhard-Levassor*

Finalmente, y dominando el esplendor de tan surtida serie, figuraba el imponente y esbelto ocho cilindros 35 caballos, en el que se juntan todas las cualidades y perfeccionamientos, que hacen de él el coche de los grandes viajes.

Lo magnífico de *Panhard* es la forma en que cuida todas sus producciones, puesto que es sabido que el mismo cuidado pone esta marca en el acabado de un pequeño 10 caballos como en el de 35 ocho cilindros, cosa que hace que entre los aficionados de verdad se considere de la misma categoría a un vehículo pequeño que a uno grande; lo importante, lo esencial, es que sea un *Panhard,* la marca sin tacha, vencedora en cien pruebas de los tiempos heroicos del comienzo del desarrollo automóvil, victorias que va reverdeciendo de vez en cuando para demostrar no pierde nada de su ilustre abolengo. Boulogne últimamente y el año pasado la Carrera al Valle de Arán, son demostraciones que nos evitan citar más puestos, que ésta es una reseña del Salón de París y no una lista de victorias sportivas que para *Panhard* precisarían doble o triple espacio del que disponemos.



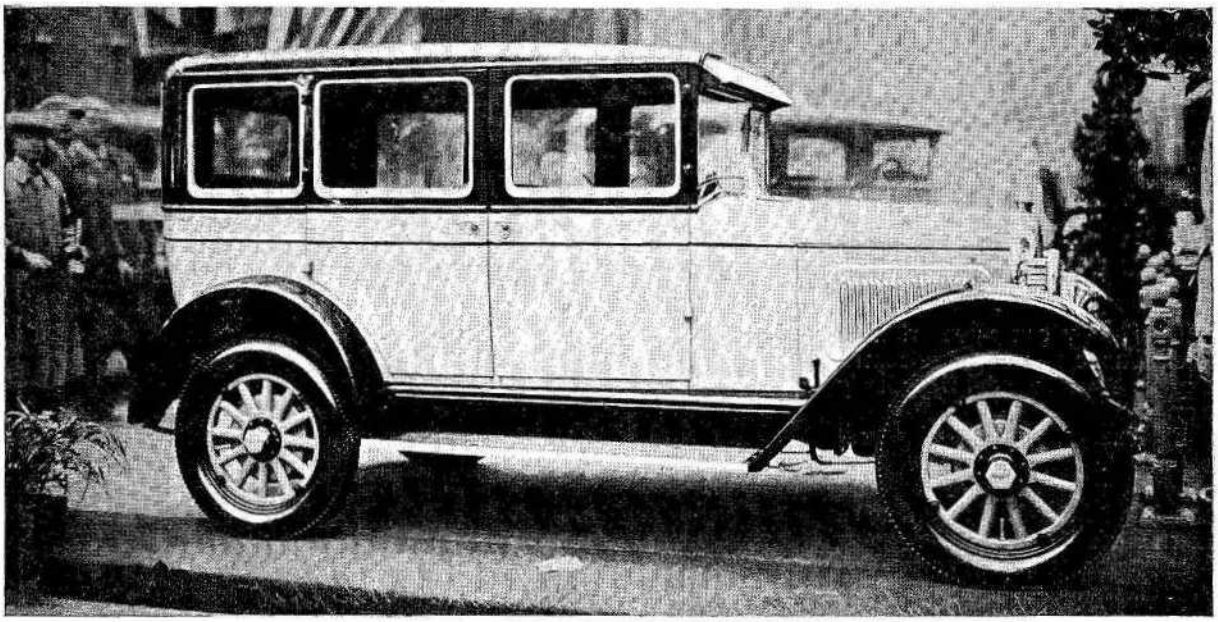
Motor seis cilindros *Panhard-Levassor* 16 cv. Fotos Rel



Willys-Knight

Nos ocuparemos, en conjunto, de las marcas *Willys-Knight, Wippet* y *Horch* que en Barcelona representa la importantísima firma Automóviles, S. A., que desde su fundación dirige con la actividad en él característica don José Bofill Benessat, componente de la finida Vallet y Bofill, S. en C., una de las firmas que más influyeron en sus comienzos al desarrollo de los negocios automovilistas.

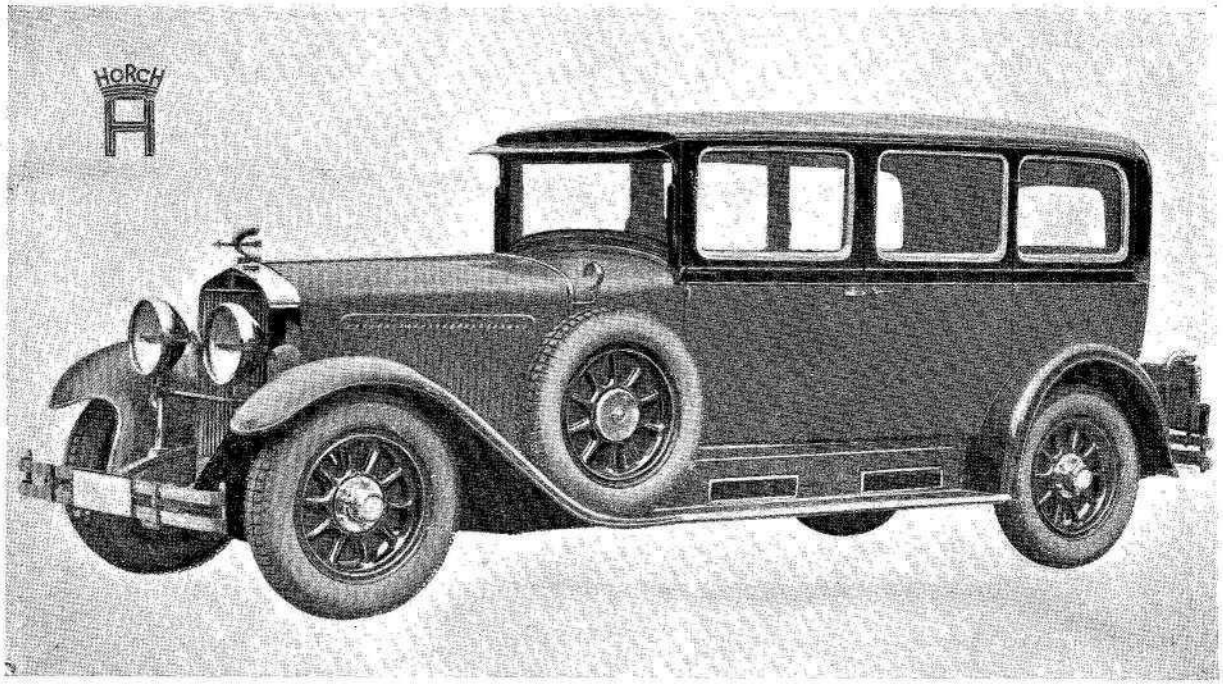
El *Willys-Knight,* coche soberbio entre los soberbios, cuyos modelos sin válvulas reúnen el máximo de perfeccionamiento, tenía en la Exposición sus tres tipos equipados en toda la gama de carrocerías, a cual más espléndida e imposible de reseñar en el poco espacio de que disponemos.



WHIPPET

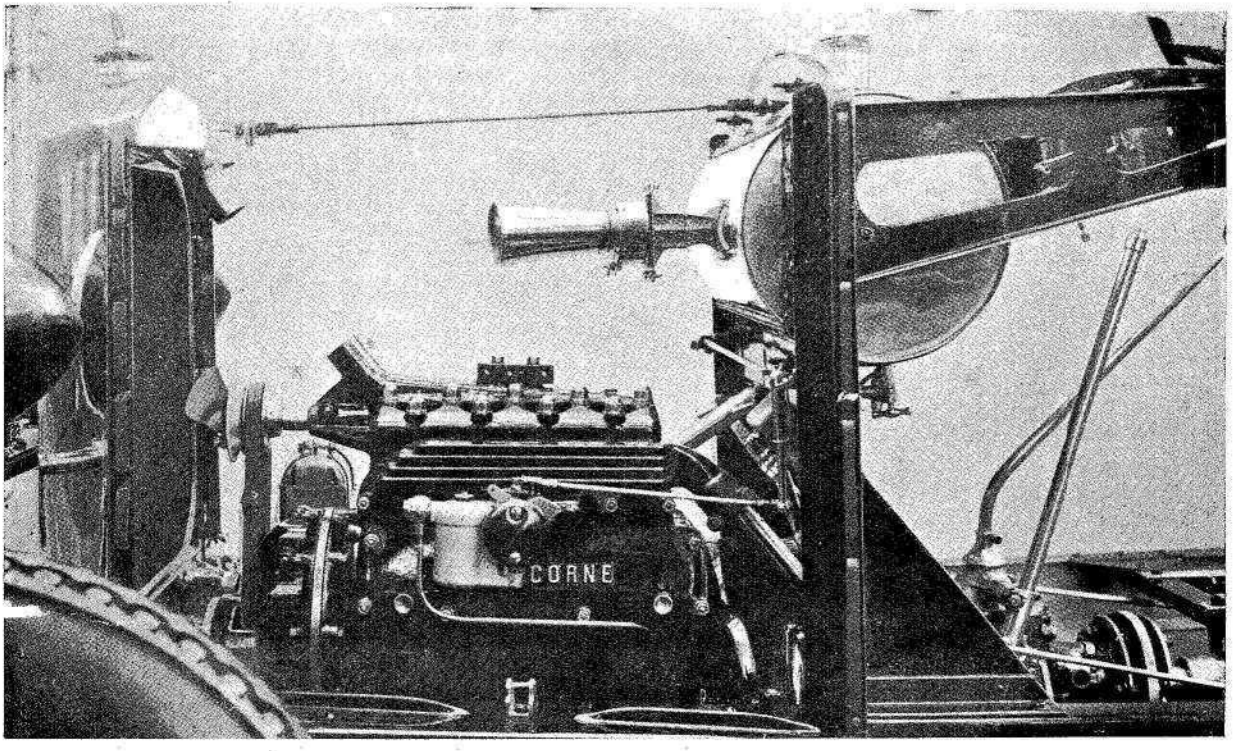
El *Whippet,* la gran realización americana que más entusiastas cuenta en Europa por su pequeño motor, tan al gusto de los automovilistas de esta parte del Atlántico, presentaba sus dos tipos: el pequeño, en equipo de cabriolet desmontable, Coach y Sedan, y el seis cilindros con su mecánica perfecta, cuya característica es el cigüeñal a siete cojinetes, en Sedan familiar y Sedan; ambos, de un finido impecable, resultaron la admiración de todos los entusiastas, pues tanto los partidarios de la construcción americana como los de la europea encontraban en ellos las características para ellos gratas.

Fotos Rol



HORCH

ESTA gran marca alemana ocupa un lugar preferentísimo gracias a las cualidades en él por todos reconocidas. En carrocerías el *Horch* es algo grande, magníficente, que puede sufrir cualquier comparación, seguro de salir triunfante.



LA LICORNE

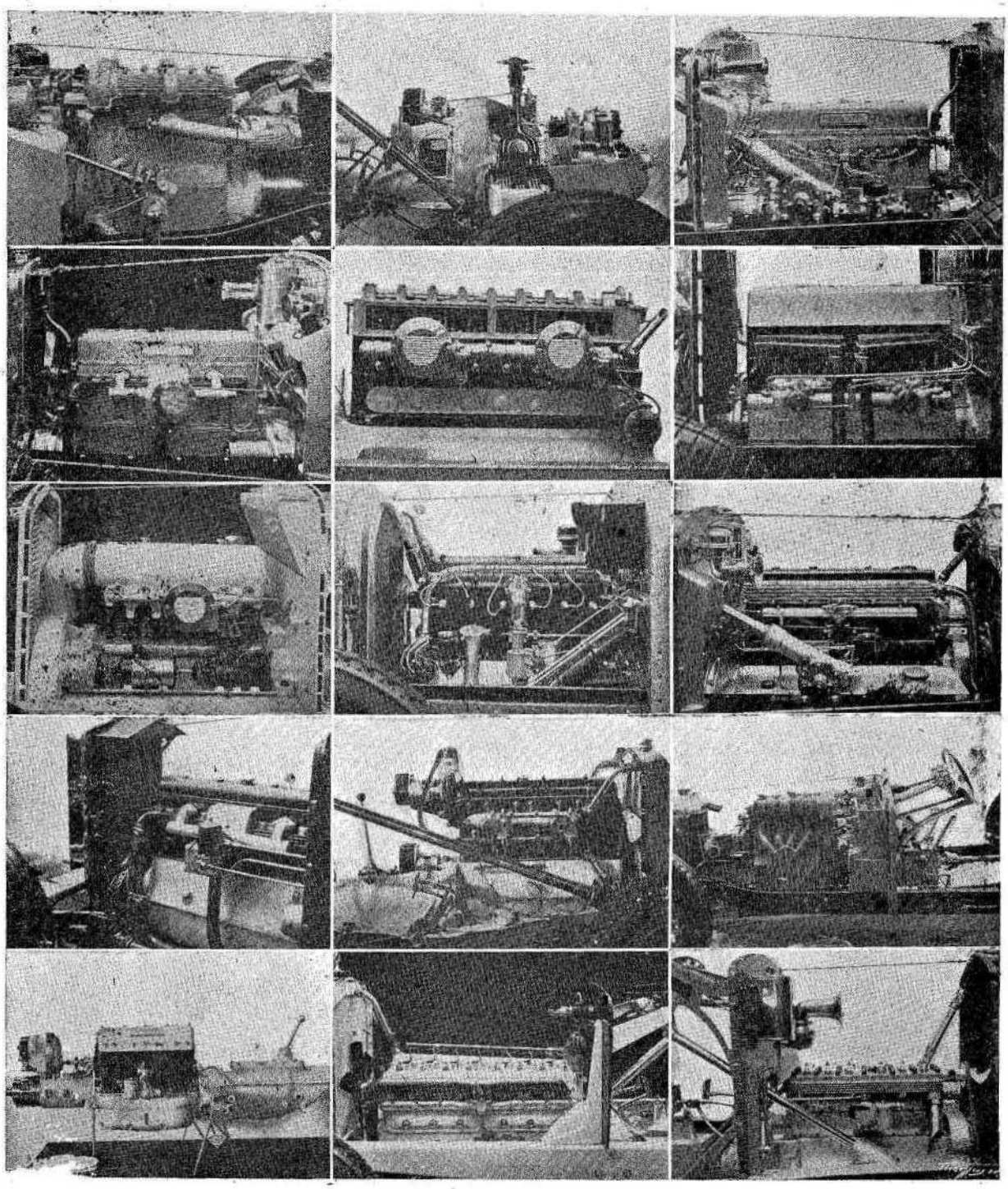
EN el stand de *La Licorne,* entre modelos de 8 y 10 caballos, se hallaba expuesto el nuevo tipo que esta manufactura ha lanzado al mercado, el 5 caballos, coche que, por su construcción, será un modelo fácil de obtener una numerosa clientela.

Fotos Rol

Stand *Cadillac*, de la General Motors.—Departamento *Vermorel.—Salmson.—Guyot.—Hurtu.—*
Lombard.—Radiador *S. A. R. A.*—Stand *S. A. R. A.—Morris Suere.—Delaunay.—Belleville.—Mercedes.—Benz.*
Suspensión aplicada al chassis *Harris León Laisne* Fotos Rol

TALLERES I. FAURA - ROSELLÓN, 224

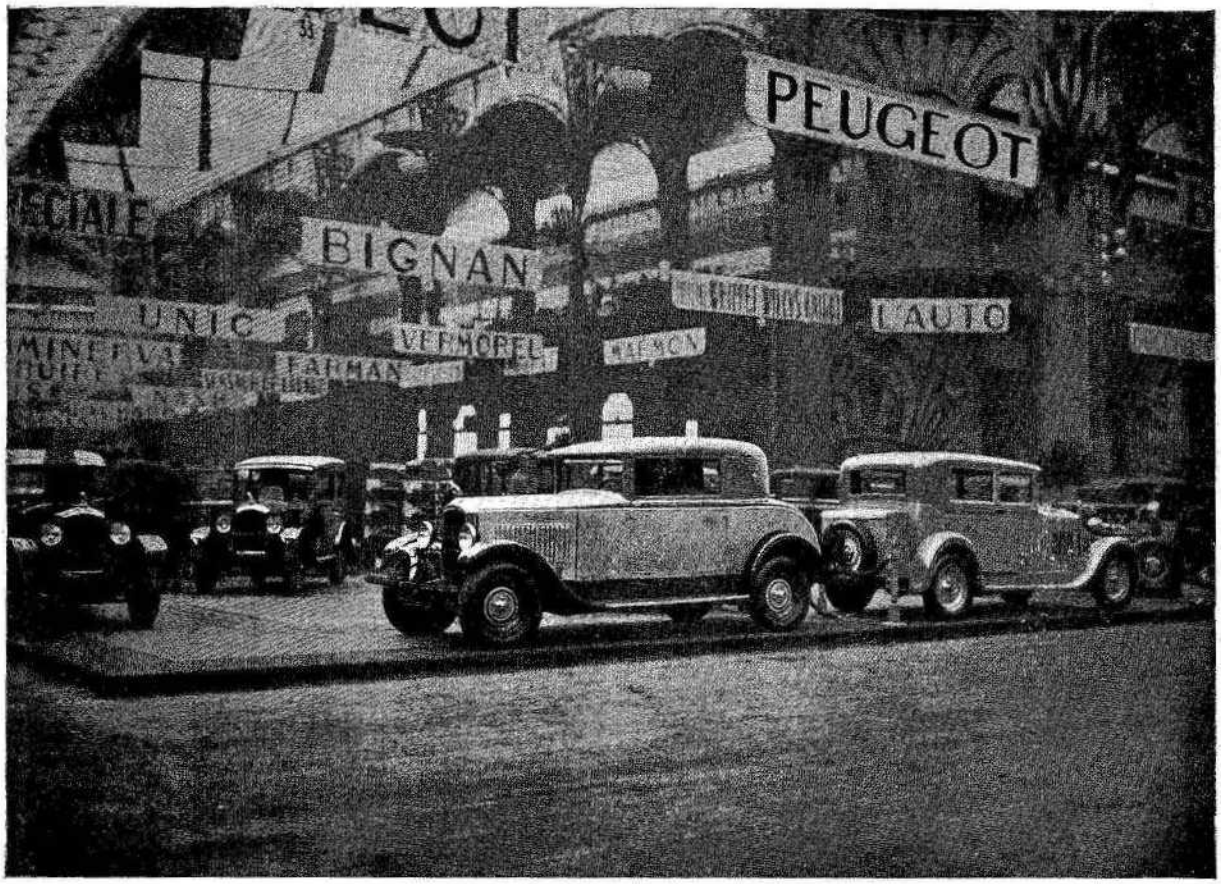
MATCHLESS - NEW-MAP
MONET GOYON



Motor 4 cilindros *Lombard* de 15 cv. tipo carreras.—Motor *Tatra* de 4 cilindros 7 cv. enfriamiento por aire.—Bloc motor *Genestin* de 8 cilindros en línea.—Otro tipo de bloc motor *Genestin* de 8 cilindros.—El 8 cilindros *Omega-Six* de 18 cv.—El dos litros *Benova*.—El estudiado motor *S. A. R. A.*—Motor *Lorraine* de 6 cilindros.—*Delaunay*.—*Belleville*.—*Harris Leon Laisne*.—*Tatra*.—*Lombard*.—*Vermandi*.—*Mercedes*.—*Benz* y *Buchet* de 6 cilindros 10 cv.

Fotos Rol

Pronto aparecerá: **GUIA DEL RADIO AFICIONADO**
Precio: 4 Ptas. **por AGUSTIN RIU** **De venta en Librerías y Kioscos**



PEUGEOT

La marca francesa por excelencia ha presentado en el gran certamen parisino los modelos para 1929.

El 5 caballos es igual al modelo del año anterior, con algunos perfeccionamientos que le permiten alcanzar una mayor durabilidad de chassis, motor y carrocería.

Si hablamos del 10 cv., a pesar de no haberse introducido en él grandes reformas, prueba evidente del buen resultado del modelo 1928, las pequeñas innovaciones aplicadas al mismo aumentan su suavidad, sin disminuir en lo más mínimo la robustez y seguridad que siempre ha demostrado.

El modelo de 12 caballos seis cilindros merece capítulo aparte. Es un modelo que siempre ha sido el favorito de las personas de buen gusto, habiendo sido alargado su chassis y aplicado cuatro velocidades. Su motor flexible en grado superlativo, sus frenos de una seguridad completa y su *ténue en route* perfecta, lo hacen un coche insuperable por carretera y ciudad.

La famosa marca *Peugeot* continuará fabricando para el próximo 1928-29 sus excelentes coches SIN VÁLVULAS, el 14 cv. y el 18 cv. seis cilindros *sin válvulas,* verdadera maravilla de la mecánica moderna y que constituye el coche del verdadero *connaisseur.*

Los coches industriales de *Peugeot,* desde 250 kilos a cuatro toneladas, continuarán fabricándose en mayor número y estudiados y perfeccionados todos sus componentes, para que sin duda alguna sean los preferidos de industriales, comerciantes y agricultores.

La firma Peugeot, que cuenta con más de veinte lustros de experiencia en la fabricación de automóviles, bicicletas, motocicletas y utillage, el presente año ha sufrido una entera transformación en su organización, pero siempre a base de los valiosos elementos que han cooperado a cimentar una firma harto conocida en el ramo del motor por sus inmejorables productos. Los conocimientos adquiridos por estos elementos en su larga experiencia, unidos a la ampliación financiera, representan armas poderosísimas para economizar y producir a bajo precio productos de inmejorable calidad.

El económico en todos sus conceptos 5 cv., que vienen demostrando los 150.000 coches de este práctico modelo en servicio por el globo terráqueo, es un coche «SERIO», el cual, como ya indicamos más arriba, debido al concienzudo estudio de sus constructores, resultará y se entregará al cliente a un precio jamás soñado, no alcanzando su valor a las cuatro mil pesetas, sin haber sido nesario tocar en lo más mínimo su inmejorable calidad y vistosa presentación.

El 12 cv. seis cilindros lo entrega la casa Peugeot pon un precio más bajo de las once mil pesetas, precio limitadísimo si se compara con otras marcas de igual presentación.

El 12 cv. Gaux cabriolet constituye una demostración de la perfección y potencialidad de la fabricación *Peugeot.*

Foto Rol

BERGOUGNAN

UNA marca antigua y acreditada en el summum, como es la marca de neumátidos y macizos *Le Gaulois Bergougnan*, no podía por menos de figurar en primera fila en el certamen mundial que es todos los años la gran Exposición de Automóviles de París, el Salón de París, rey de las Exposiciones todas de automóviles que en el mundo se celebran.

Bergougnan, este nombre que figura en nuestro país en primer puesto desde los comienzos de las actividades automovilistas, exponía en su clásica y primordial exposición: sus neumáticos, sus macizos y sus semineumáticos.

En neumáticos, desde el corriente neumático alta presión, tipo más antiguo de todos, hasta el gigante para autobús, esa especialidad en la que *Bergougnan* es una de las primeras figuras, pasando por los balones a talón y y sin talón para llantas normales y bases hundidas, que son en la actualidad los tipos que equipan todos los coches modernos.

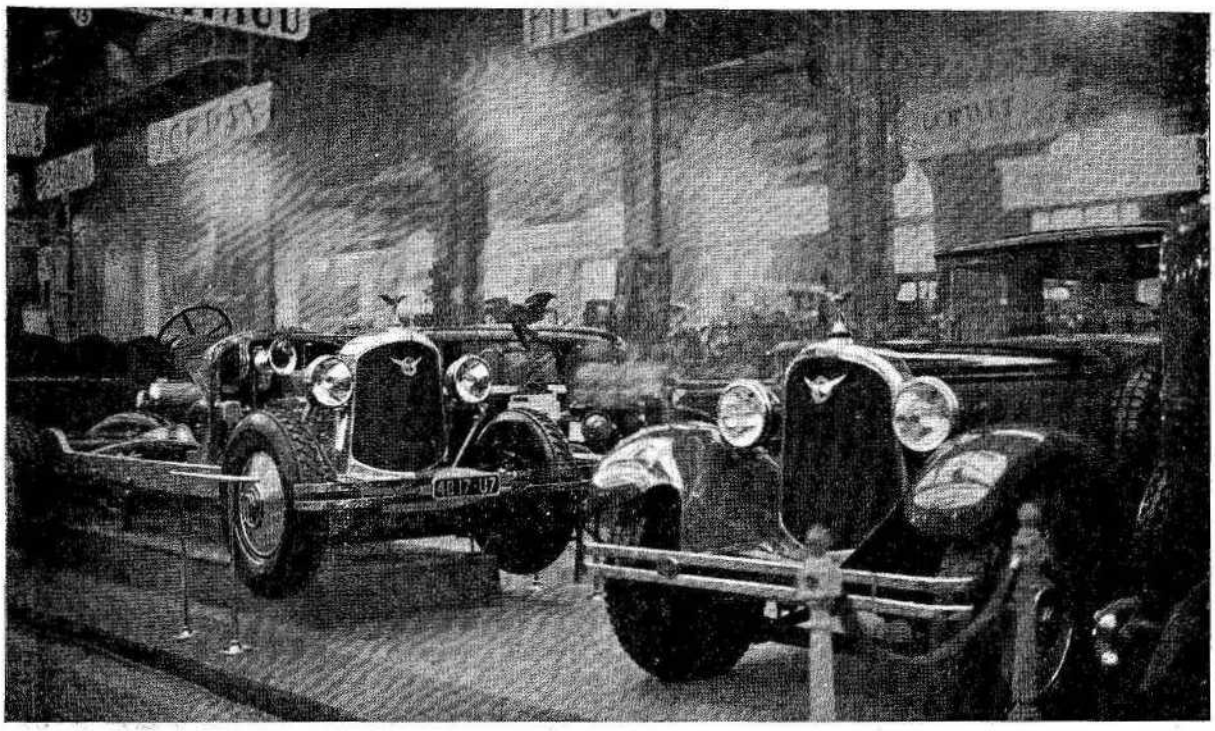
En macizos, que desde tiempo inmemorial *Bergougnan* predomina, díganlo o no las líneas todas de transportes de viajeros en España, presentaba la gran marca francesa toda la colección completa, empezando por el más pequeño de tractor hasta las enormes piezas de 12 y 14 pulgadas que usan los grandes camiones y remolques de carga y artillería.

Como gran especialista del macizo, *Bergougnan* tenía la nueva creación, el semineumático, esta especialidad que con las ventajas del poco entretenimiento que exige un macizo da al vehículo que lo emplea elasticidad y suspensión muy parecida al conjunto de cubierta y cámara.

Hoy, como ayer, *Bergougnan* figura en posición excelente en los productos de la goma.

Foto Rol

Extintor de incendios SERRA
MARCA REGISTRADA
Apaga la bencina, aceites, grasas, etc.
El mejor para automóviles
BIOSCA HERMANOS - Barcelona
Paseo de Gracia, 64 - Teléfono 70.405



FARMAN

Esta marca de reconocida fama por sus bellos y sugestivos coches, no podía por menos de figurar en el Salón de París, habiendo obtenido señalados triunfos con los lujosos modelos que presentaba, siendo legión los que han visitado este stand.

DONNET

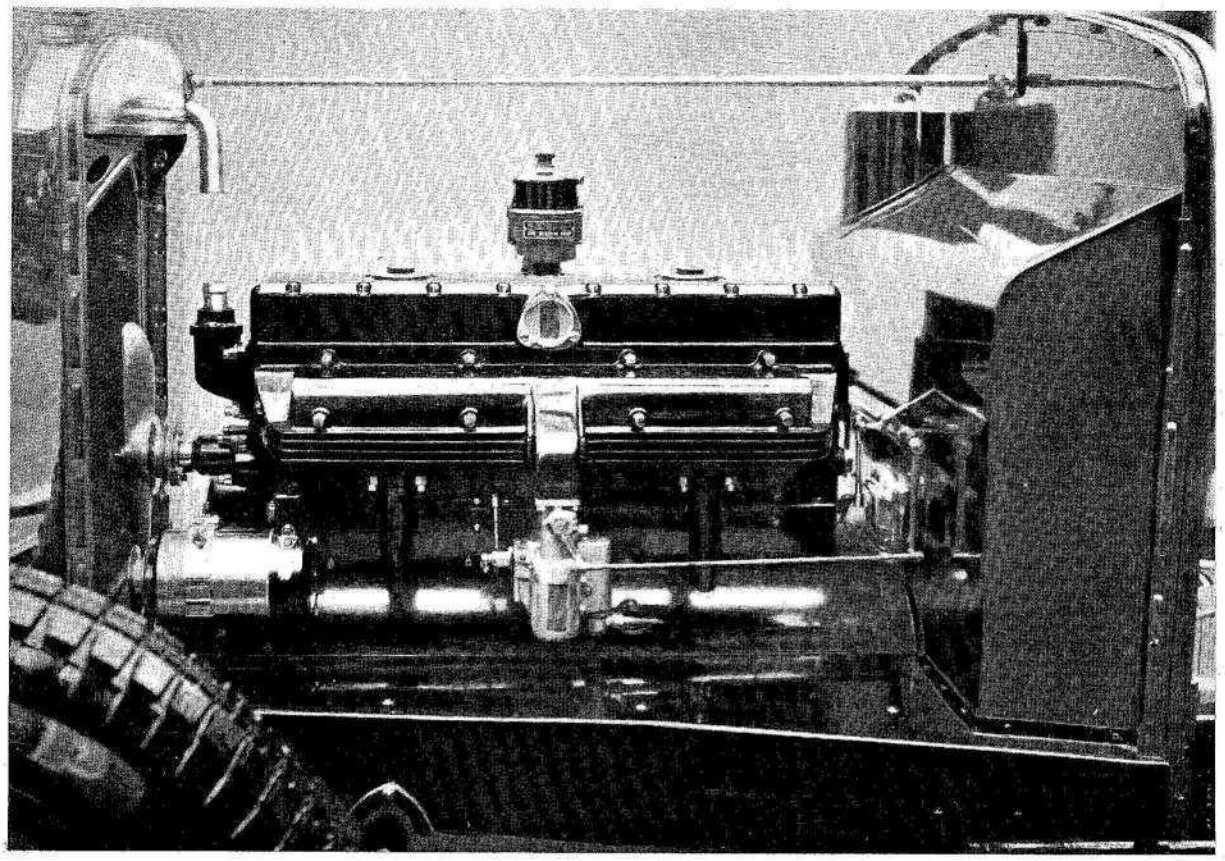
La novedad de la casa que construye los vistosos coches de esta marca en el finido certamen parisino, ha sido la presentación del *Donnet Six*, conducción interior, 4/5 plazas, que por sus bellas líneas y gran confort ha sido la admiración de todo visitante.

Fotos Rol

EL STAND DE LOS NEUMÁTICOS *DUNLOP* EN EL SALÓN DE PARÍS

Reproducción del Diorama representando la llegada de los fabricantes de coches franceses a la fábrica *Dunlop* en Monluçon con motivo de la celebración del 40 aniversario de su fundación

Foto Rol



Motor de ocho cilindros 14 cv. Foto Rol

De Dion Bouton

Si en algún Salón Automóvil de París se ha recordado por técnicos y amantes del automovilismo el nombre de *De Dion* ha sido en éste, en que el triunfo del motor de ocho cilindros ha constituído la verdadera realización, no decimos novedad ni invento, porque en la industria del automóvil ya nada se inventa.

Se ha recordado el nombre glorioso de *De Dion Bouton,* no por su fama antigua de haber sido uno de los coches que primero circularon por Francia, no, sino por su último ocho cilindros, tan perfecto, que a los que acostumbramos visitar las Exposiciones del Gran Palacio nos ha heeho venir a la memoria su ocho cilindros de allá 1912, antes de la guerra, que tan adelantado estaba, y que de no haber ocurrido la gran contienda hubiera continuado perfeccionándose y adelantar, sin duda, la llegada del nuevo y perfecto ocho cilindros en línea que hoy admiramos y que indiscutiblemente es honra y prez de las poderosas fábricas de Piteaux, de las quetan bellos ejemplares de mecánica han salido desde las épocas primeras de la industria del motor.

En el Salón actual, *De Dion Bouton* se ha remozado por completo, presentando modelos completamente nuevos y que están a la altura de toda comparación, por formar parte de la vanguardia de cuanto en Francia se hace y produce, y esto que en la vecina nación este año se ha pegado de firme, colocándose la industria toda en el lugar que le correspondía, por los años de fabricación de un ramo del que son los verdaderos iniciadores.

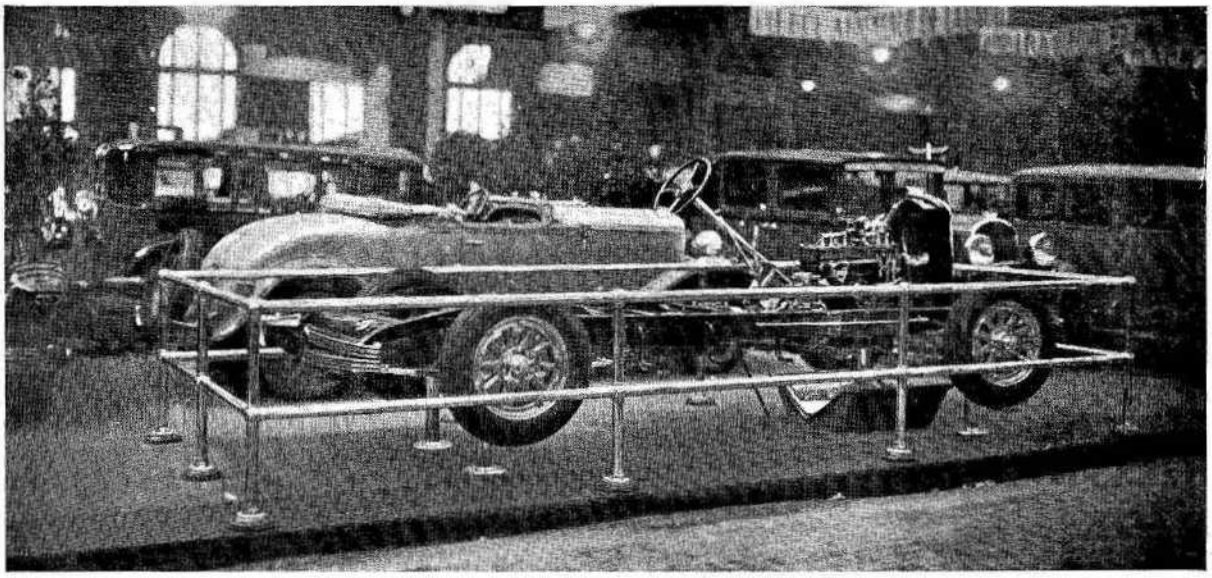
Los nuevos coches de ciudad y turismo, que constituyen la serie lanzada como novedad por *De Dion Bouton,* son:

Chassis 10 caballos tipo «I. T», provisto de un motor a cuatro cilindros 70 × 120 con válvulas laterales, cuatro marchas y, como es natural, freno en las cuatro ruedas. En el Salón equipaban este coche carrocerías torpedo siete plazas y conducción interior cinco asientos.

Chassis 12 caballos, tipo «L. A.», de 70 × 125, cuatro cilindros, con válvulas a la cabeza y chassis trapezoidal de gran rigidez, con ballestas derechas. Las carrocerías que en él se montan y de acabado perfectísimo, son conducciones interiores para siete plazas, cuatro puertas y cuatro o seis cristales, a gusto del comprador. «Coach», tipo americano, con un lujo de detalle que en nada le soprepasan las producciones de allende el Atlántico, y cabriolet cuatro plazas.

Chassis 14 caballos, tipo «L. B.», a motor a ocho cilindros en línea, 64 × 97, cubicando dos litros y medio, también con larguero trapezoidal. Sus carrocerías son conducción interior y cabriolet.

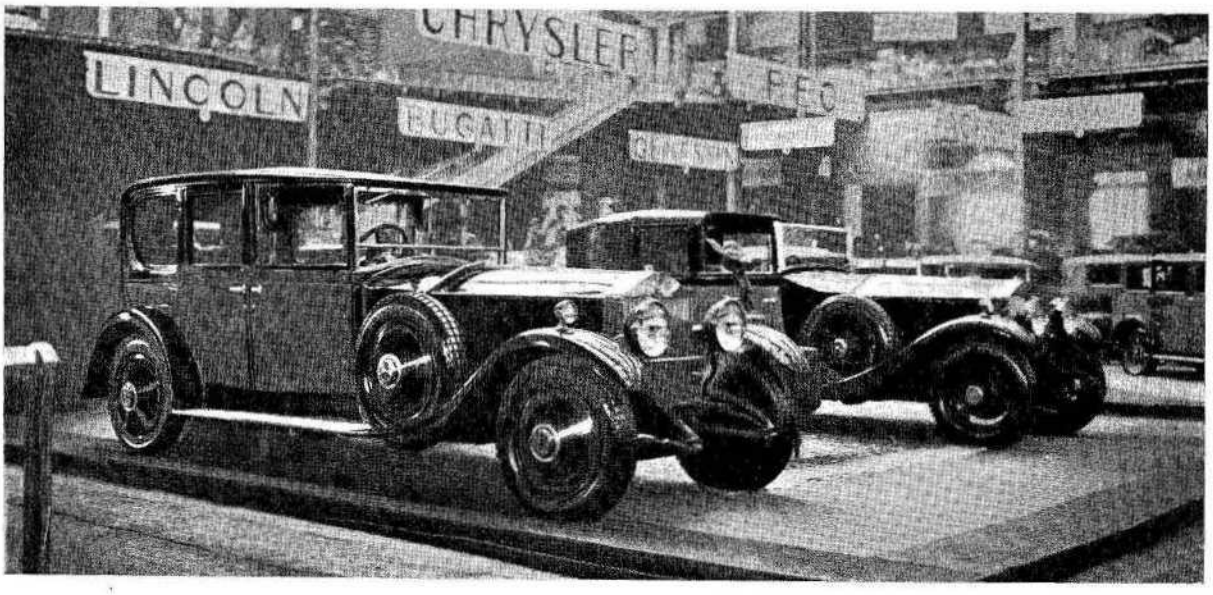
Su agente en Barcelona, el señor Magre, está de enhorabuena, ya que con los elementos mencionados podrá desarrollar magnífica campaña.



CHRYSLER

ESTA marca ha reducido sus modelos, ya que en 1929 sólo venderá tres, el 65, el 75 y el 80, todos ellos de seis cilindros; sólo se diferencian por la cilindrada, ya que en perfeccionamientos todos son iguales, puesto que todos son producción de *Chrysler*. En aspecto los nuevos modelos se diferencian de los anteriores en modo absoluto, habiendo cambiado completamente la línea principalmente en lo que se refiere a su radiador. El del modelo nuevo sólo tiene un borde metálico de una pulgada como máximo, cuando el antiguo tenía por lo menos cuatro o cinco. La nueva 65, que viene a substituir a la 62, estará equipada con seis tipos de carrocerías distintos todos ellos, elegantísimos, como es costumbre de la portentosa máquina de fama mundial. El 75, que substituye el clásico modelo 72, también se monta en seis modelos diversos.

El modernísimo 80, al hacer su aparición ha sido un verdadero acontecimiento, ya que en él Walter G. Chrysler ha querido hacer de él el coche de la gran elegancia.

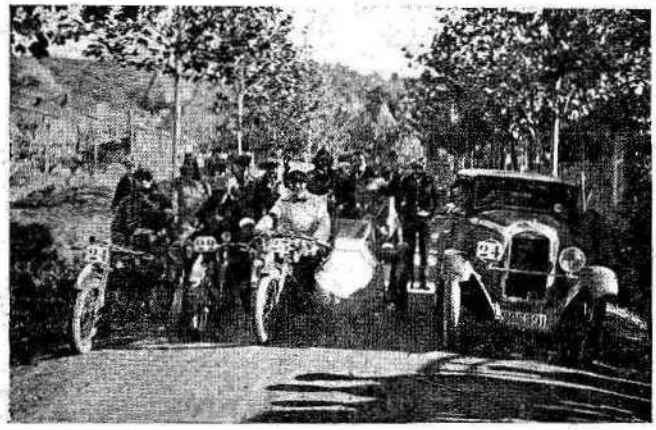


ROLLS-ROYCE

LA marca excelsa, la marca que más categoría tiene en el mundo entero, ha obtenido este año, como siempre, la aceptación de todos. Sus cualidades indiscutibles han sido como siempre reconocidas, siendo hoy como ayer la marca de los grandes potentados. Sus carrocérías, de fino acabado y detalles magníficos hacían de su stand el *clou* de la suntuosidad y del lujo. *Rolls Royce* es y será la gran marca que se vende más cara en el mundo.

Fotos Rol

La XIII excursión colectiva por equipos organizada por el Real Moto Club de Cataluña



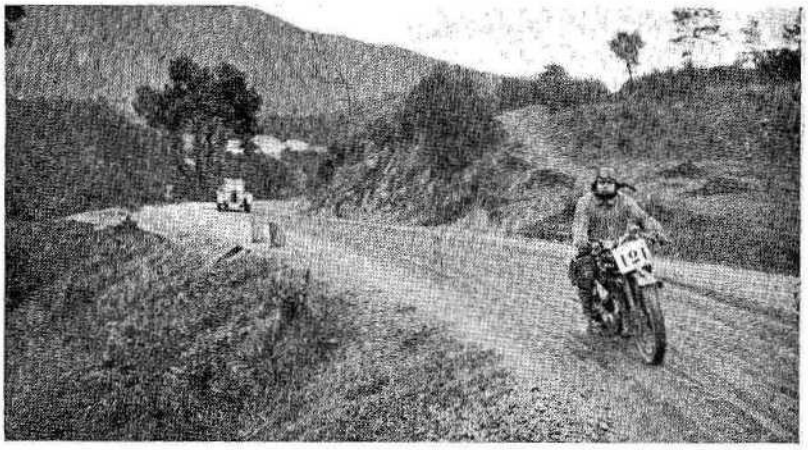
El equipo blanco-rojo formado por Buxadé, con moto *B. S. A.;* Faura, con *Matchless;* Renom, con side-car *B. S. A.,* y Planás, conduciendo auto-ciclo *Amilcar,* que tan brillantemente ganaron el primer puesto en la clasificación general, adjudicándose el mayor trofeo de la carrera, o sea la Copa de Plata. — José Gavaldá, montando máquina *B. S. A.,* seguido de M. Bigorra, del mismo equipo, también con *B. S. A.,* que obtuvieron el segundo lugar, ganando Medalla de oro.

CON lisonjero éxito se ha celebrado esta prueba. Diez y siete equipos tomaron la salida, llegando completos a Viladrau, mitad de la prueba, catorce y a la meta once, todos ellos merecedores de recompensa.

Componían el equipo vencedor, premiado con copa de plata, José Buxadé, con máquina *B.S.A.;* Ignacio Faura, con máquina *Matchless;* Antonio Renom, con side-car *B. S. A.,* y José M.ª Planas, con autociclo *Amilcar.* Estos campeones del Real Moto Club cubrieron tan exactamente los 285 kilómetros, pasando por controles fijos y secretos, a la hora exacta, que sólo tuvieron 10 segundos de diferencia, cosa verdaderamente admirable y que por sí sola ya evita toda clase de comentario.

Los llegados en segundo lugar y que al clasificarse se llevaron la medalla de oro, eran tres motos *B. S. A.,* pilotadas por M. Bigorra, Gavaldá, J. Bigorra y un *Fiat* pilotado por Joaquín Mata; también ellos hicieron una bellísima regularidad, puesto que su error sólo fué de 30 segundos. Siguen tres *Ariel,* motos, y un *Amilcar,* con 51 segundos de diferencia y a éstos tres *A. J. S.* y otro *Fiat,* con 57 segundos de error, llevándose, como correspondía, medallas de plata.

Siete equipos consiguieron medallas de bronce y sus diferencias fueron de dos minutos cinco segundos, siete minutos 47 segundos, 16 minutos 35 segundos, 17 minutos 29 segundos, 22 minutos 30 segundos, 23 minutos 36 segundos y 29 minutos 49 segundos, diferencia que, como decimos antes, por su reducida cifra, merecen el aplauso general, al que tienen igual derecho todos los vencedores de la prueba.



Ramón Ballestá, con motocicleta *Ariel,* en plena carrera

Fotos Claret

Casa SIBECAS

Artículos para todos los **SPORTS**

CATÁLOGOS GRATIS

Aribau, 35 - Teléf. 32.915 - BARCELONA

Antes de decidirse pruebe un

8 CV. AMILCAR

J. ÁLVAREZ Y C.ª, S/C

Provenza, 185 - BARCELONA

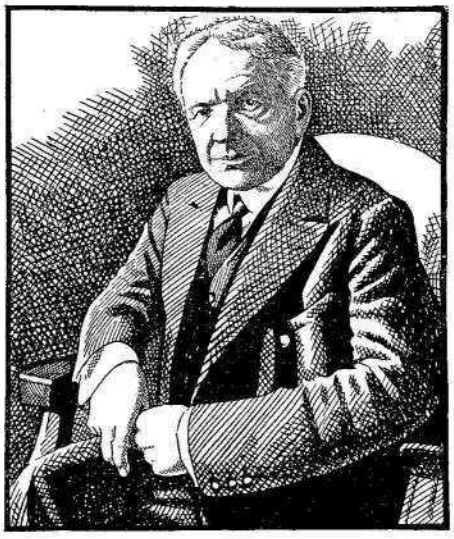
Los grandes industriales y financieros

El apellido ilustre de Mr. Durant ha sido impreso en todos los periódieos del mundo con los signos de admiración consiguientes.

Consagrado al desarrollo de empresas financieras durante largos años, logró acumular enormes capitales que dedicó, a partir de principios de siglo, al fomento de la industria del automóvil con el éxito que era de esperar.

Ha sido un gran propulsor de esa industria, que le debe parte importantísima del grandísimo esplendor alcanzado, lo propio que la causa por él defendida del autotransporte.

Y a medida que ha ido avanzando, siempre victorioso en sus grandes empresas, ha creado una riqueza, ha ayudado a construir ciudades, ha sido quien ha asociado a su obra millares de personas que, propagando los ideales sustentados por Mr. W. Durant, han difundido por el mundo marcas de automóviles que, cuando él las toco con su varilla mágica, las convirtió en populares.



W. DURANT
Propulsor del automovilismo en América

Penetró con sus vigorosos arrestos en el amplio campo del camión, adivinando que su porvenir tenía que ser de los más florecientes, y en este orden de cosas sus éxitos han sido fieles compañeros de cuantos obtuvo en diferente orden de cosas.

En la actualidad su nombre queda consolidado a una clase de automóviles que no puede rivalizarse en precio, calidad y estilo, cuya producción en nuestros tiempos supera a mil unidades diarias. El nombre *Durant* sobre un automóvil representa belleza en la carrocería, solidez en la mecánica del coche y exactitud en los detalles y acabado.

Su fama, bien cimentada, ha hecho que su nombre sea por todos respetado, nombre que quedará grabado en la historia del automovilismo mundial como de uno de los más grandes impulsores de una de las industrias más importantes del mundo llamada a alcanzar aún más considerables proporciones, ya que del talento, la energía y la voluntad sin límites de Mr. W. Durant, debe esperarse mucho más.

En París se está celebrando el Salón de la Moto

No es propiamente Salón de la Moto, como se le denomina actualmente en el argot sportivo parisién, el inaugurado el 25 del actual, es un Salón de la Moto, del Ciclo y de la Telegrafía sin hilos que, el año pasado, por lo que a T. S. H. se refiere, tuvo un éxito grande, nuevamente confirmado.

Donde hace pocos días veíamos hileras inmensas de los más lujosos coches, agrupándose millares de personas a su alrededor, vemos hoy en los stands las más variadas especies de motos y ciclos y, en la parte superior, en aquella inmensa galería, cuanto de más moderno se construye con vistas a la radio.

Y en cuanto a concurrencia, era tanta, que nos parece absolutamente la misma.

La moto, como el ciclo, triunfa aquí en toda la línea. Como ocurrió con los coches subsiste para las motos, principalmente la baja de precios.

Efectuado un detenido examen a los principales stands, fácilmente se deduce que ejercen predominio las *Motobecane, Drech, Alcyon, Terrot, B. S. A., Monet Goyon, Automoto, F. N., Peugeot, Gnome Rhône, Harley Davidson, Motosacoche, Louvet, Thriumph, etc.*, máquinas en las que se han adoptado los mayores refinamientos de la mecánica y que constituyen algo así como la perfección más absoluta.

Y lo que hemos podido observar en cuanto a motos en una gama considerable, lo mismo podemos decir respecto a la bicicleta, mejorada en cuanto a fabricación, rebajada en precio, porque siendo la fabricación de cada vez más considerable y la demanda de cada vez más reservada (los impuestos aniquilan al ciudadano), hay que conseguirlo merced a una reducción de precios.

Existe una instalación retrospectiva del ciclo y moto, en una de las galerías del entresuelo. Se exiben allí ciclos construídos en el año 1858 ¡hace sesenta años! Junto a otros aparatos antiquísimos, *prehistóricos*, aquellos famosos triciclos con grandes ruedas como los biciclos antiguos, tripletas y, para completar el cuadro, las locomotoras que se emplean en la actualidad para el entrenamiento en el velódromo de turismo.

En resumen, una nueva exposición monográfica que quedará perenne en el calendario de las grandes manifestaciones que se efectúan con inenarrable éxito en el Grand Palais, pues no parece que regalen las entradas.

J. H. DE LA G.

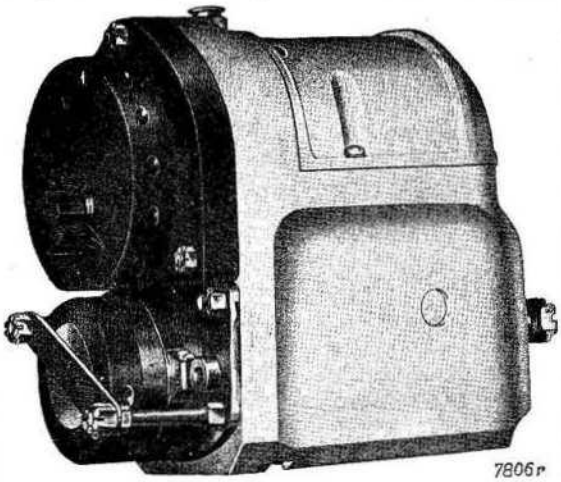
París, 26-X-1928.

Un nuevo encendido alemán por magneto para motores de aviación

Como consecuencia de las condiciones impuestas a Alemania por el Tratado de Versalles en lo concerniente a la fabricación de elementos de aviación, se dificultó durante algún tiempo el desarrollo de los accesorios vitales del avión, especialmente de los motores y de su equipo eléctrico. Si, esto no obstante, hasta el extranjero eligió para los vuelos de record notables realizados en todo el mundo encendidos alemanes por magneto, es ésta una prueba de la superioridad de estos productos y de la confianza que se tenía en ellos en los círculos técnicos, aun durante estos años difíciles. El vuelo transoceánico, de oeste a este, del *Bremeu;* el de De Pinedo por tres continentes del mundo; el de Mittelholzer a Persia; el del *Junkers D 901* al Asia Oriental; el nuevo record mundial de duración de Grooy-Groenen, con carga suplementaria de combustible en el aire; el record mundial del húngaro Kaszala en su avioneta; el record mundial de altura del avión de transporte *Rohrbach-Roland,* son performances de tal importancia que comprueban la utilidad de los tipos de los magnetos y bujías *Bosch* hasta hoy empleados.

Las restricciones en que vivía la industria alemana en este aspecto han cesado, pudiendo la técnica alemana participar nuevamente con toda su fuerza en la competencia de las naciones, para reconquistar rápidamente su antiguo puesto en las primeras filas. En poco tiempo se ha conseguido aumentar extraordinariamente la potencia de los motores y lograr resultados brillantes. Los constructores alemanes de accesorios eléctricos se esforzaron igualmente en abrirse paso con este desarrollo y adaptar especialmente el encendido por magneto a las mayores exigencias de los motores actuales, y hasta intentaron procurar para el porvenir, teniendo en cuenta el aumento de potencia que es de esperar.

No es un considerable aumento del número de revoluciones de los motores de aviación lo que podría crear dificultades a la instalación de encendido, sino que mucho más desagradables son las extraordinariamente fuertes oscilaciones de rotación que ocurren en muchos motores de aviación modernos, a consecuencia del empleo de un árbol cigüeñal muy largo, de relativamente poco peso y provisto de muchos codos. Si el encendido por magneto se acciona desde la extremidad opuesta a la hélice, ha de soportar oscilaciones de rotación extraordinariamente fuertes. Mientras que el mecanismo de accionamiento no se instale en el lado de la hélice del árbol cigüeñal, es menester construir el mecanismo de accionamiento de encendido por magneto de tal modo que no puedan causarle perjuicio ni aun las más fuertes oscilaciones giratorias.



Magneto GF 6/12 cilindros

Seguramente como consecuencia de estas condiciones, F. G. Shoemaker, en el número de julio de la conocida revista técnica americana *The Jourual of the S. A. E.*, indica como condiciones fundamentales para las construcciones de encendido para aviones las siguientes: construcción resistente, poco peso de las piezas giratorias y resistencia contra trepidaciones. Los esfuerzos de los constructores de encendidos por magneto deberán, por tanto, encaminarse especialmente a que el *momento de inercia* de las piezas giratorias sea *lo más pequeña posible*. Seguramente se exigirá esto por las mismas fábricas de aviones, especialmente también con vista al desarrollo futuro.

La Robert Bosch A. G., en Stuttgart, con cuyos encendidos por magnetos se han ganado todas las grandes carreras de los últimos cinco años, y que dispone de experiencias de cuarenta años, busca la solución del nuevo problema también en esta dirección. Contrariamente a otros tipos *Bosch,* que se han comprobado tan brillantemente en los motores para automóviles, el nuevo tipo GF se ha construído especialmente con el fin de obtener un momento de inercia del rotor lo más pequeño posible. Además, se distingue el modelo GF de los otros tipos para aviones por su eje pasante torneado de una pieza. Ningún remache o tornillo sufre fatiga en la transmisión del par de rotación, ventaja digna de atención, de la cual no dispone hasta la fecha ningún aparato de encendido.

Este nuevo encendido por magneto GF se basa en sus principios fundamentales sobre patentes y construcciones muy antiguas de la casa Bosch. La idea de no hacer girar ni el pesado inducido con arrollamiento ni la magneto de acero, de un peso especialmente elevado, sino piezas de guía de líneas de fuerza lo más ligeras posible, se encuentra ya en la patente Bosch 116.832 del otoño de 1899. También el primer aparato de encendido de alta tensión que ha visto el mundo, el modelo Bosch HDh del año 1902, está caracterizado por un ligero manguito giratorio. No obstante, el nuevo tipo GF, teniendo también en consideración el desarrollo futuro de la técnica de motores, está tan considerablemente perfeccionado y está basado en tan nuevos principios, que bien merece un estudio detallado.

En el campo magnético del encendido GF, se mueve el llamado

rotor, que produce la variación del flujo magnético. Sus dos piezas de guía de líneas de fuerza de paquetes de chapas están desplazadas en 180, una con relación a la otra, y están unidas indisolubles con el eje pasante de acero mediante fundición de metal ligero, pero en absoluto aisladas magnéticamente. Gracias a esta construcción original, este rotor, de peso insignificante, puede resistir a todos los esfuerzos. Tiene un momento de inercia de sólo 2,9 cm.²/kgs. (contra un momento de inercia hasta 11.0 cm.²/kilogramos en los productos de la competencia). La mayor ventaja de este momento de inercia insignificante la constituye el pequeño esfuerzo del acoplamiento que en la actualidad se emplea. Este acoplamiento no debe ser solamente elástico, sino que debe también amortiguar, es decir, destruir la energía de las oscilaciones. Por esta razón se elige generalmente goma como medio de transmisión. Por la destrucción de la energía de oscilación, esta goma sufre una fatiga paulatina, y es tanto más rápidamente destruída cuanto mayor es el momento de inercia del rotor en el encendido por magneto. Los acoplamientos de goma, en unión del nuevo tipo GF *Bosch,* tienen, por tanto, a consecuencia de los momentos de inercia extraordinariamente pequeños de esos encendidos, una duración muy larga.

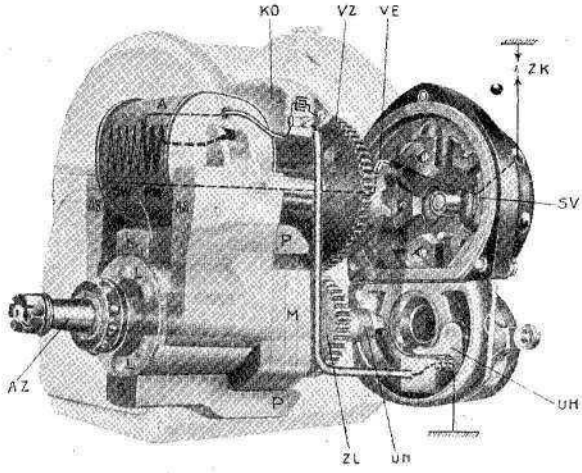
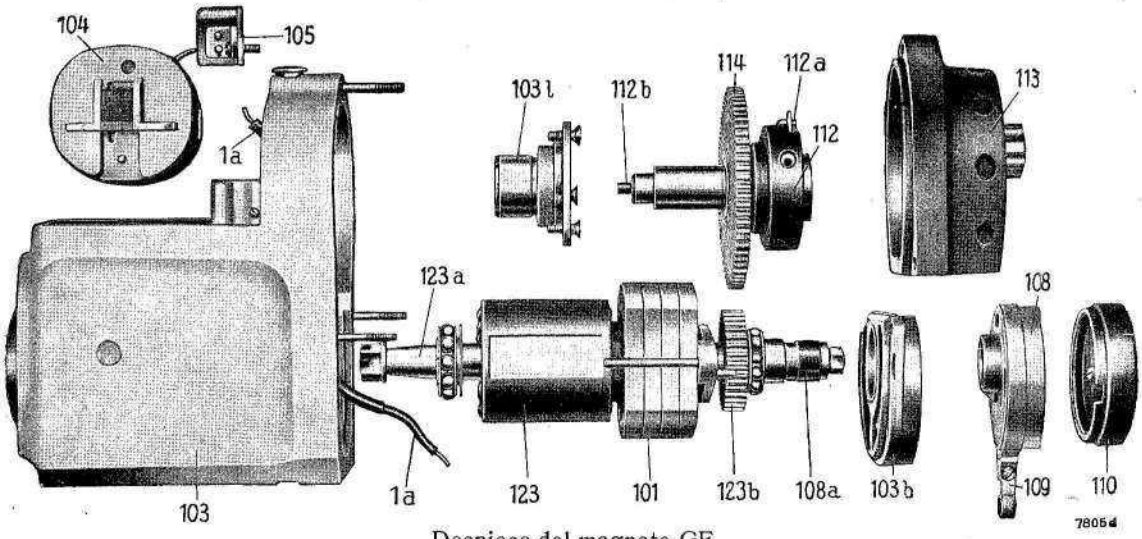


Fig. 1. Modo de trabajo del encendido por magneto GF 12.—Explicación de las denominaciones:

A = Inducido fijo.
AS = Masas polares.
AZ = Eje de acoplamiento.
KO = Condensador (encerrado).
L = Rotor.
M = Magneto de acero al cobalto.
P = Piezas polares de la magneto.
PW = Arrollamiento primario.
SV = Placa de distribución.
SW = Arrollamiento secundario.
UH = Dispositivo de ruptura.
UN = Levas de ruptura.
VE = Portaescobilla rotativo.
VZ = Rueda dentada de distribución.
ZK = Bujía.
ZL = Rueda dentada de entrenamiento.
N = Polo norte.
S = Polo sur.

En lo demás, el aparato GF pertenece a los tipos de cuatro rupturas, es decir, que una rotación del eje encendido produce cuatro chispas. Esta forma de trabajo se logra por la disposición original de las piezas esenciales de este aparato; tanto el *inducido* como la *magneto,* que consta de placas de acero al cobalto en forma de discos, llevan cuatro largas piezas solares, desplazadas en 90° una con relación a la otra. Entre estas cuatro piezas solares gira el rotor que queda descrito. Por una rotación de este rotor se producen cuatro variaciones del flujo, y con esto también cuatro incrementos de corrientes en el arrollamiento del inducido. En motores con muchos cilindros resultan, a consecuencia de esta disposición, números de revoluciones muy bajos; así se evita la transmisión muy grande, de otro modo necesaria, entre motor y eje de encendido, con sus consecuencias desfavorables.

El inducido fijo *A* lleva dos arrollamientos: uno primario, *PW,* que consta de pocos arrollamientos de alambre grueso, y uno secundario, *SW,* con muchos arrollamientos de alambre muy fino. En el arrollamiento primario se produce una corriente por la rotación del rotor *L,* que es primeramente puesto en cortocircuito por el interruptor *UH fijo,* pero que se interrumpe en el momento de encendido. En su consecuencia, se produce en el arrollamiento del



Despiece del magneto GF

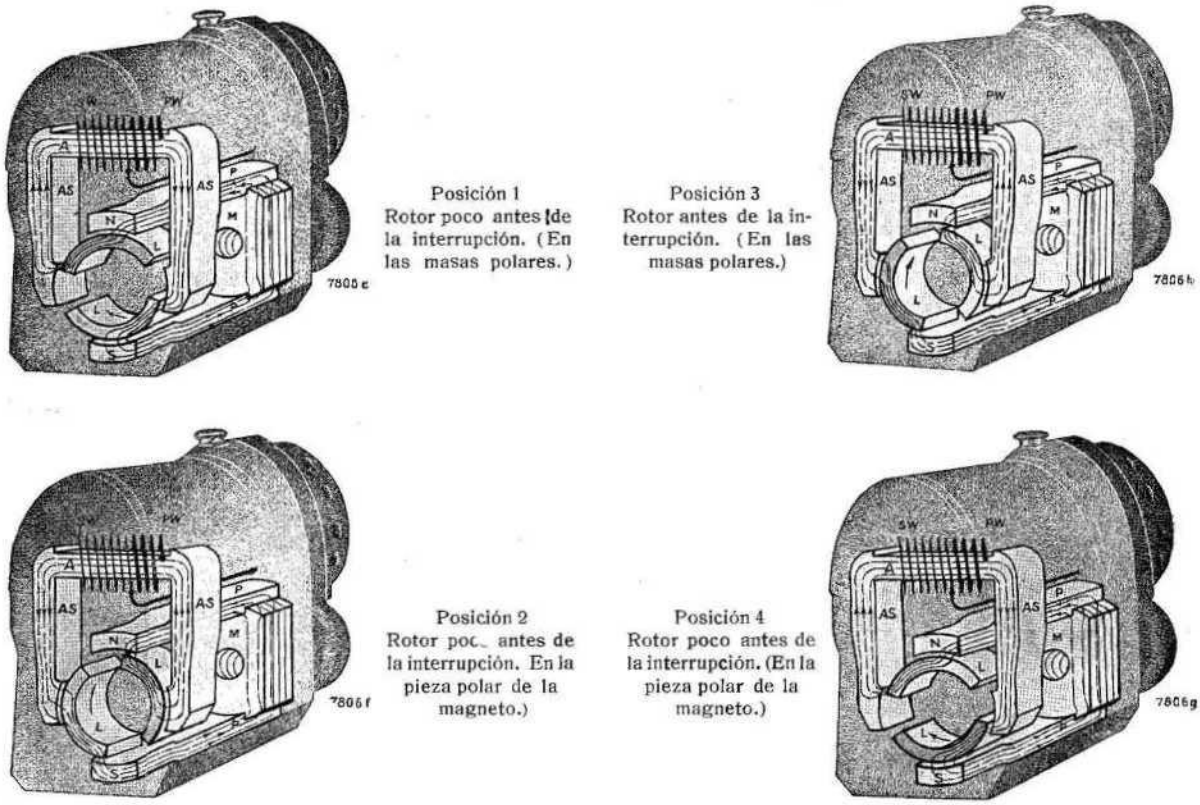
inducido una corriente de alta tensión que se conduce mediante el distribuidor móvil *112* al electrodo *112a*, el cual la distribuye entre los distintos segmentos del disco de distribución *113*. Estos segmentos de distribución están unidos mediante dos cables con el electrodo central de las bujías del motor.

En las nuevas construcciones en serie de los aparatos GF no se emplean carbones, ni en el distribuidor, ni en la toma de alta tensión, de modo que se evita toda formación de polvo de carbón. El interruptor está provisto de una palanca de interrupción especialmente ligera, de manera que en el servicio de duración puede producir con seguridad 20.000 chispas por minuto. En casos en que el servicio no es tan exigente, y si así se desea, se monta una palanca de metal ligero, que en servicio de duración produce con seguridad absoluta 14.000 chispas por minuto. Aun esto es un número de chispas que no se exige más que raramente, pero que posiblemente será necesario en un futuro muy próximo.

En lo demás, los aparatos *Bosch* del tipo GF poseen todas las instalaciones corrientes en magnetos modernas, en construcción lo más perfeccionada posible: un condensador de mica encerrado en forma absolutamente insensible contra las influencias del tiempo y de la temperatura está conectado paralelamente al interruptor y protege los tornillos de contacto contra un desgaste indeseable por la formación de chispas. El momento de encendido puede graduarse por giro de la caja del interruptor. También el interruptor y distribuidor son de disposición fácilmente accesible.

Naturalmente, se ha puesto especial cuidado en la elección de los materiales empleados, en la fijación de las tuercas, en el engrase, y especialmente en el examen de los productos terminados, de modo que en los aparatos GF puede garantizarse el máximo de seguridad de servicio.

Si los constructores de aviones de Alemania, después de haber quedado sin efecto las restricciones que impidieron el desarrollo de este ramo de la técnica, se han esforzado, con grandes esperanzas y gran ahinco, en alcanzar también en la construcción de grandes aparatos el primer puesto tan rápidamente como les sea posible, esta nueva clase de encendidos por magneto para aviones demuestra que también la industria de accesorios ha reconocido bien su misión y ha tratado de solucionarla con tenaz energía. Ya pueden registrarse los primeros éxitos. Del 5 al 7 de julio de 1928 se estableció en Dessau, por los pilotos Risticz y Zimmermann, un nuevo record mundial de duración, con sesenta y cinco horas veinticinco minutos de vuelo. El aparato *Junkers* que logró este éxito estaba equipado con magnetos *Bosch* del tipo GF y con bujías de la misma marca. El año 1928 nos traerá todavía algunas grandes empresas en los distintos países. Los éxitos demostrarán entonces si las esperanzas alemanas se han realizado y si se han logrado rendimientos máximos verdaderos en cuanto a seguridad, duración y economía.



Posición 1
Rotor poco antes de la interrupción. (En las masas polares.)

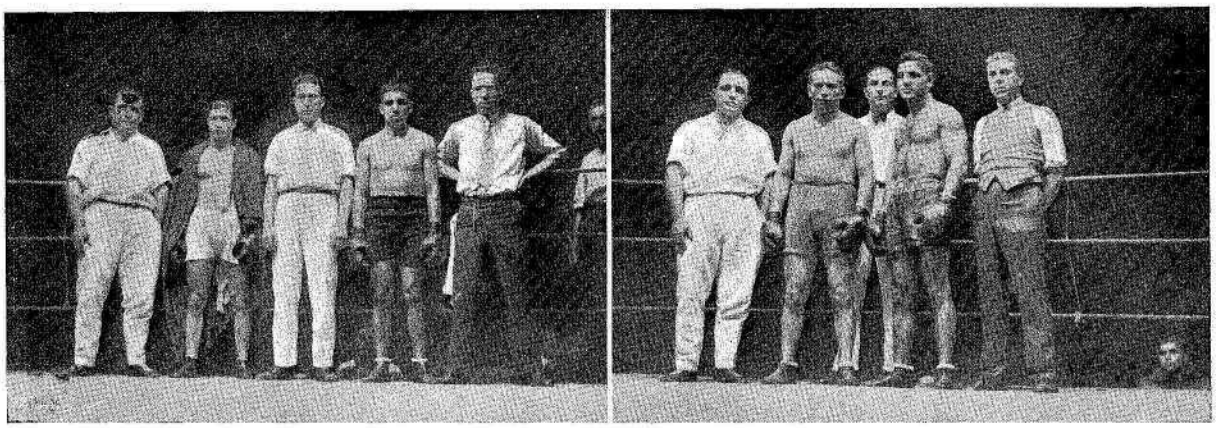
Posición 3
Rotor antes de la interrupción. (En las masas polares.)

Posición 2
Rotor poco antes de la interrupción. En la pieza polar de la magneto.)

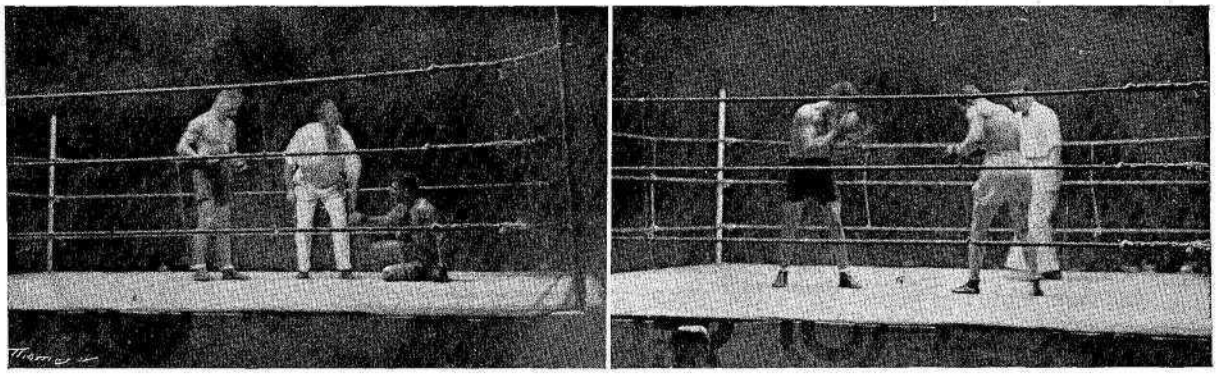
Posición 4
Rotor poco antes de la interrupción. (En la pieza polar de la magneto.)

Fig. 2. Transcurso de las líneas de fuerza magnética durante una rotación del rotor

Boxeo en el Olympia : Velada hispano-italiana



Bernasconi y Young-Ciclone, con sus respectivos menegers y el director del combate. — Oldani y Jim Moran, con el árbitro señor Casanovas y los cuidadores de ambos púgiles.



Jim Moran, a duras penas puede incorporarse después del knock-down de nueve segundos, resultado de los golpes de Oldani. — Una fase del combate Bernasconi-Young Ciclone, en el que resultó vencedor el italiano.
Fotos Claret

No podemos admitir nosotros, que hemos sostenido siempre el honor y el prestigio de los valores deportivos nacionales, pasar por alto este *camouflage* de combates internacionales en los cuales el único y exclusivo fin es el valor real de la peseta, por encima de las conveniencias del deporte nacional.

Tres combates se celebraron y los tres fueron una derrota sin límites para nosotros los españoles.

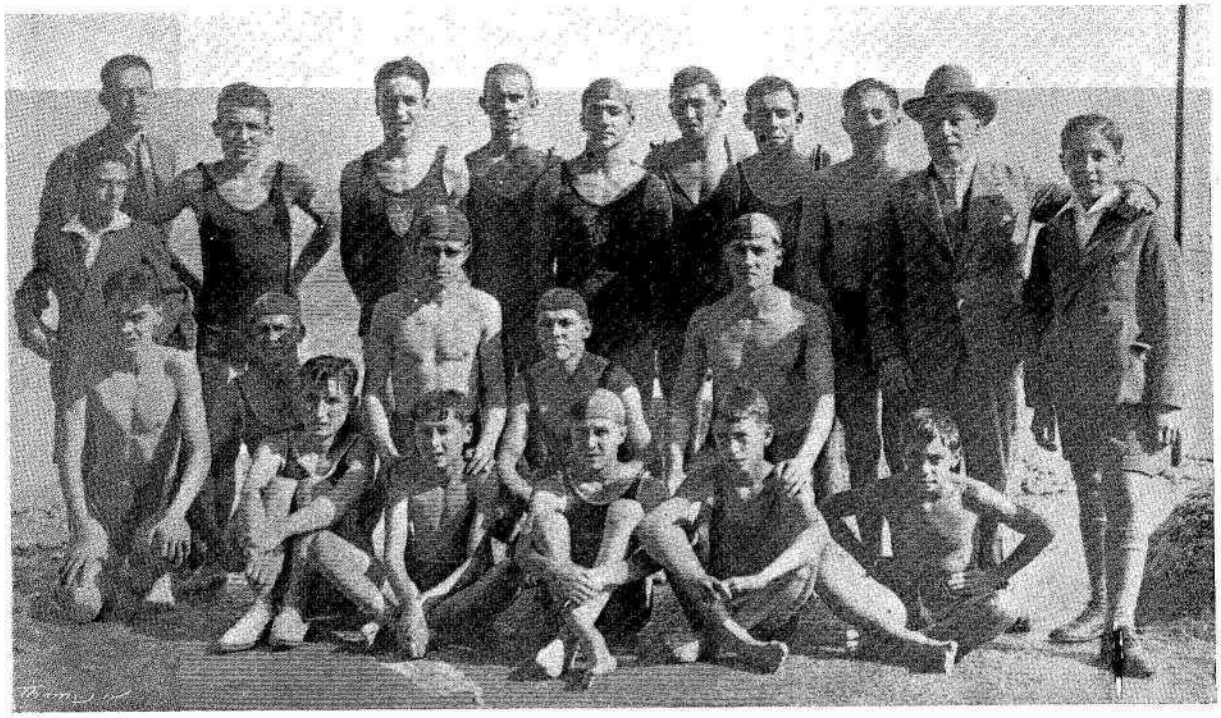
No queremos ni debemos dar a estos asaltos al público carácter oficial, en el sentido deportivo; no queremos verlos desde el punto de vista que realmente debieran tener, de carácter puramente internacional; sólo los queremos apreciar por lo que son, un negocio convencional, sin escrúpulos, de una serie de señores que por el mero hecho de frecuentar los rings, no consideran el daño que hacen al deporte y a la afición, mirando como único ideal estropear el púgil que se presta a sus combinaciones exóticas y a llenar las arcas de su negocio, riéndose de la moral del deporte y del público, que al fin y a la postre es la víctima propicia de sus manejos.

Rectificación de cilindros y cigüeñales

Ferrer de Blanes, 9 (cerca Buenavista) **TALLERES GUSTEMS** **Teléfono 75.023 BARCELONA**

Entrega a las 24 horas * Maquinaria la más moderna

Festivales C. N. Sallent - C. N. Barcelona



Representantes del C. N. Sallent que vinieron a luchar con el C. N. Barcelona Foto Clarat

Los elementos activos que constituyen el Club Natación Sallent, primera delegación del Club de Natación Barcelona, quisieron demostrar a éste su agradecimiento por el apoyo que desde buen principio les ha prestado y al mismo tiempo poner de manifiesto los adelantos que han ido adquiriendo practicando la natación los nadadoras del club comarcal.

El lugar en que se encuentra enclavada la piscina es de lo más típico; rodeada de bosque, pedregal y una escalinata formada por la naturaleza en escarpada montaña, le dan un aspecto tan atractivo y maravilloso que embarga el alma.

A este fin, puestos de acuerdo los dos clubs, organizaron un festival de confraternidad, el cual se celebró el 21 de octubre en la piscina del Barcelona.

El programa lo constituían 100 metros, estilo libre; 66 metros, estilo libre; 66 metros, braza de pecho; 66 metros, estilo libre, social; 33 metros, infantiles; relevos 4 por 33, estilo libre, y partido de water-polo.

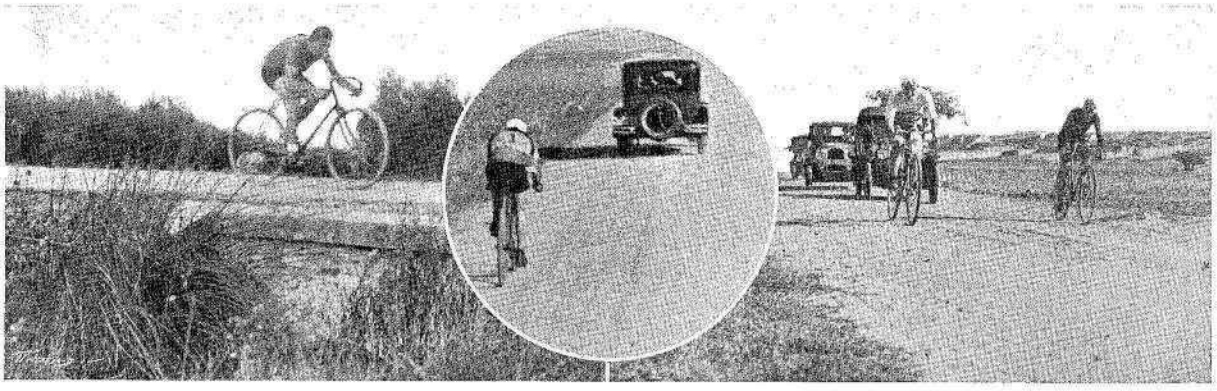
Este match fué disputado entre en equipo del Sallent. compuesto por Pujol, Muñoz, Nonell, Sendra, Roca, Kung y Pujol. El Barcelona estaba formado por Palatxi, Aumacellas, Nubiola, Roca, Vaquer, Sans y Rosell; todos los equipiers de este último eran elementos de tercera categoría, lo cual se hizo adrede para que los del Sallent entraran en juego con confianza y pusieran todos sus entusiasmos en la lucha, y así fué posible comparar la destreza de los novatos water-polistas.

El Barcelona consiguió marcar tres goals a su favor. El Sallent solamente entró un goal, quedando vencedor el primero.

En las carreras se consiguieron buenos tiempos, haciendo abrigar la esperanza de que entre los nadadores que tomaron parte saldrá dentro de poco algún valor desconocido, pues pudimos apreciar que hay alguno que reúne condiciones para llegar a adquirir popularidad.

RHUMPRAT
ES EL MEJOR RON

Campeonato Ciclista Español de Carretera



Mucio sigue su camino a gran tren.—Telmo García en plena carrera.—Eduardo Fernández, el segundo clasificado, al dar caza a su paisano Ubaldo Muñoz.

Como cada año, si cabe más que cada año, ha despertado interés entre nuestras aficionados al deporte, singularmente entre la grey ciclista, el Campeonato de España que por carreteras de Madrid se ha disputado el día 21 del pasado, habiéndose observado la fórmula contra el reloj, que el último Congreso de la Unión Velocipédica Española estableció, tras no cortas deliberaciones.

Y el Campeonato, ese Campeonato que tan discutido ha sido, parece ser que va a proporcionar a nuestra nación los honores de haber derribado una valiosa marca extranjera de los 100 kilómetros, si, como creemos, se confirma que el trayecto sobre el cual fué disputada la carrera está realmente medido sin error. De suerte que si los partidarios de la fórmula contra el reloj no tuviesen razones de peso para apoyarla, demostrando que el hombre que cubre 100 kilómetros «cara al viento» es un verdadero campeón de derecho y de hecho, verán robustecida su opinión por el inmenso éxito logrado con el triunfo de Telmo García, que con el soberbio tiempo de 2 horas, 48 minutos y 18 segundos ha pulverizado el record establedo por un verdadero especialista de la distancia, Ferdinand Le Drogo, de Francia, demostrando con ello lo que en infinitas ocasiones hemos escrito, o sea que en España contamos con corredores de tanta calidad física como en el otro lado de las fronteras.

Telmo García, que en competición con los ases del pedal español, ganó el Campeonato por Carretera

El Campeonato ha sido discutidísimo y ha dado el resultado que era de esperar; los corredores madrileños Telmo García y Eduardo Fernández, que se habían preparado concienzudamente sobre los

(Sigue en la página 46)

Cañardo es saludado por un grupo de entusiastas a su paso por San Sebastián de los Reyes.—José M.ª Sans, de Reus, el mejor clasificado de los forasteros. — Ricardo Montero, cruzando un pueblecito cercano a Madrid.
Fotos Vidal

La actualidad futbolística

En la mitad del camino / Una jornada que el Sans hace interesante / El «Derby» se resuelve a favor del Español / Termina la primera vuelta

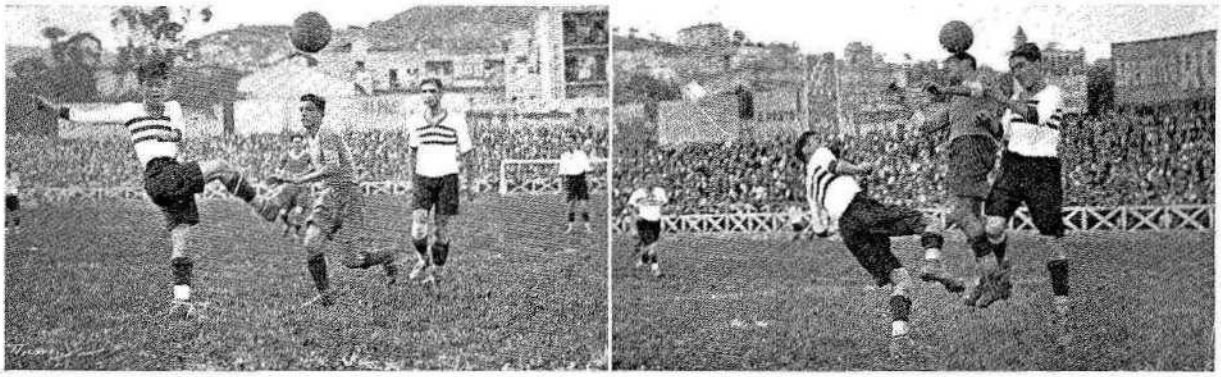
El equipo del Tarrasa F. C. que jugó contra el Barcelona

En la mitad del camiuo

Al aparecer el presente número, la rapidísima fórmula del Campeonato en vigor estará ya a medio camino de su total ejecución. Hecho un poco sorprendente si lo comparamos con el desarrollo más paulatino de los anteriores Campeonatos, en que, junto a semanas de modorra, venían los días preliminares a los más importantes partidos, que nos sacudían vigorosamente de nuestra quietud y de la relativa indiferencia sólo turbada, de vez en vez, por algún resultado que no esperábamos. Ahora casi no nos queda tiempo de descansar, más aún cuando el Sans, considerado como una de las cenicientas del Campeonato, ha hecho un buen papel en las jornadas iniciales. Con tal de que se mantenga tieso hasta el fin el once de Sans, todo irá bien, y no podremos ciertamente considerarnos defraudados de la veloz e intensa campaña cuyo premio es el máximo título regional y la participación en el Campeonato de España.

En esto del futbol se sigue una de las leyes que gobierna la precipitada y densa vida de nuestro tiempo. Estamos ávidos de emociones y nos las procura a raudales este grande deporte, que tal vez podemos llamar también de los tristes destinos, vistas sus actuales orientaciones. Y esta ansia de emoción, siguiendo su ritmo cada día más rápidamente acelerado, no se satisface si no es haciendo vibrar sin reposo las tensas fibras de nuestros corazones, propicias a responder a cualquier excitación.

¡Campeonato! He aquí la palabra mágica que nos fustiga con fuerza hasta hacernos desdoblar de seres pacíficos, razonables, comedidos, ecuánimes, en personas batalladoras, absurdas, inquietas y contradictorias. ¿Qué tendrá esta palabra que en todas partes



Europa-Sans : En el campo del Guinardó los blanquiverdes se batieron como los buenos, logrando un empate

BARCELONA-ESPAÑOL : Dos magníficas paradas de Solá, estilo zamorano.— Los esfuerzos del portero barcelonista se ven impotentes ante el arrollador empuje de la delantera españolista y ve con tristeza como traspasa su marco el balón que da el primer goal a los blanquiazules.

ocasione agitación y perturbaciones tales? ¿Defensa de un contenido ideal? No es posible en estos tiempos de crisis materialista. Quédese el tema para objeto de especulación de los psicólogos, pero no sin consignar por nuestra parte que existe sin duda un contraste exagerado entre el móvil y la reacción, aunque ésta no ofrezza las derivaciones inciviles de tiempos pasados sino por excepción.

Una jornada que el Sans hace interesante

En la tercera jornada, ninguno de los tres equipos sobre los cuales converge la atención preferente del público, tenía que enfrentarse con otro del terceto. El acoplamiento llevó a Tarrasa al Barcelona; obligó a desplazarse a Sabadell al Español, quedando frente a frente en el terreno del Europa el equipo titular y el que forman los fogosos defenders de la Unió de Sans. Apenas ofrecía, por consiguiente, interés el desarrollo de los partidos y el que se reputaba como más interesante era el que debía jugarse en Barcelona; pero en el campo europeo eran escasas las posibilidades que se daban al Sans de inquietar a los jugadores más hechos y bregados del once subcampeón de Cataluña.

El resultado de los partidos fué netamente favorable al Barcelona y al Español, que se adjudicaron los puntos venciendo al Tarrasa y al Sabadell, respectivamente, por 4 a 0 y 4 a 1.

El partido de Tarrasa tuvo una primera parte muy difícil para los campeones, gracias a la excelente defensa que hizo el Tarrasa de su marco; en especial destacóse en ella el guardameta egarense y su pareja de backs. En la segunda parte, lesionados algunos tarrasenses, le fué fácil al Barcelona dominar la situación, convirtiéndose la victoria, que aparentaba ser difícil, en extremadamente fácil. Actuó en este partido Vidal, ex portero del Athletic de Bilbao, el hombre que impidió ser Cam-

Solá, guardameta del R. C. D. Español, que en el partido contra el Barcelona demostró ser un excelente substituto de Zamora

EUROPA-BARCELONA : A pesar de la reaparición del *gran mago* en las filas azul-grana y de la voluntad puesta en la lucha, solamente el Barcelona pudo conseguir un empate contra el Europa

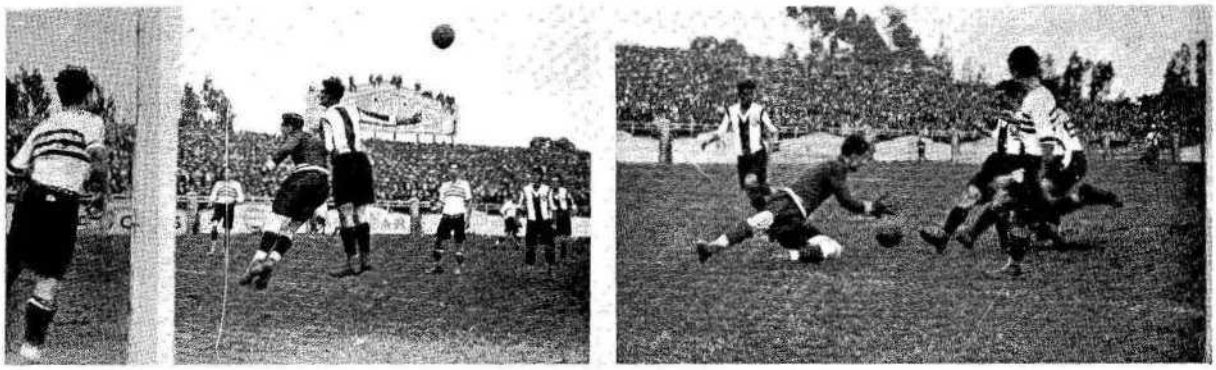
peón de España al Europa hace cuatro años, sin que tuviera apenas que intervenir en su primera actuación con el Barcelona.

En Sabadell, el Español no tuvo que dudar mucho de su victoria, ya que pronto vió traducida su ventaja en el marcador, a pesar de que el partido fué siempre de equilibrada lucha. El mayor acierto de los delanteros españolistas resolvió el encuentro, sin que en el curso del mismo se viera una acentuada superioridad de ninguno de los equipos.

Y en nuestra ciudad, el Europa obtenía difícilmente un empate a dos goals con el Sans. Es de consignar que el titular jugó gran parte del segundo tiempo con nueve jugadores, pero estando completos los dos equipos, en la primera mitad del encuentro, fué el Sans quien dominó la situación gracias a su vigoroso y rapidísimo juego, que llevó de cabeza a los más reposados europeos. Fué altamente sugestivo ver a un equipo de noveles como tenía en jaque a un once de los reconocidos méritos del subcampeón. La celeridad de las acciones de los sansenses producía vértigo a veces, y en la velocidad suma no faltó idea de hacer buen juego, aunque no siempre fuera así, ya que no es tan fácil que el juego practicado con la máxima velocidad sea de la máxima bondad.

Sin embargo, como hemos ya apuntado, no fué obra exclusiva del entusiasmo y de la rapidez la victoria moral de los sansenses. Apuntóse también la buena clase de muchos jugadores, su excelente preparación física y el sistema eficaz de jugar la pelota sin pararla, utilizando los equipiers la rápida intuición en los pases para hacer fructíferas las ofensivas.

El Sans, con su sistema de juego, es ejemplo vivo para los demás equipos de las ventajas del juego rápido, no exclusivamente a ras de tierra, en contraposición al más lento y más estilizado que



ESPAÑOL-SANS : La gran tarde de las huestes capitaneadas por Zamora se ve gráficamente en las presentes fotografías, en que la delantera españolista inquietó constantemente a Casanovas, gracias al cual la derrota del Sans no fué mayor

Fotos Claret

viciosamente ha venido adoptándose como sistema exclusivo por la generalidad de nuestros primeros equipos.

Recordónos el once blanquiverde al Europa y Barcelona de otras temporadas. Repletos de moral y facultades, rápidos en su concepción y en realizar sus iniciativas, que eran poco menos que irresistibles.

No sabemos si se *deshinchará,* como se dice en argot futbolístico, el equipo unionista; pero aparece hasta ahora como el equipo pundonoroso y temible que nos faltaba para dar mayor aliciente a la lucha actual.

El «Derby» se resuelve a favor del Español

La cuarta jornada fué la llamada de la máxima emoción. Los «eternos rivales» estaban frente a frente en Las Corts. Un lleno imponente con el cortejo inevitable de incidentes por el exceso de público, llegándose a invadir el mismo terreno de juego, y la propia pasión exaltada de siempre.

Fué el gran partido que la tradición señala como el que más saca al público de quicio; el que moviliza a mayor volumen de público y el que ocupa durante muchos días la atención de los aficionados fieles y del público que, aparte de este partido, queda al margen del futbol.

En todo lo que se ofrece como marco para calificar el match de solemnidad única, del cual sólo son repetición los otros que juegan los mismos equipos durante la temporada, se cumplió lo previsto. Pero la lucha, siendo ardorosa y emocionante en ocasiones, no tuvo la brillantez de otros matchs Barcelona-Español. No sólo no llegó a los mejores que han jugado estos equipos, sí que también estuvo lejos de los medianos.

El Barcelona hizo un mal partido. Digamos que en el Barcelona jugó Uriach en la puerta, fichado a toda prisa antes del partido por no disponer de portero en buen estado el Barcelona. No jugó Samitier. ¿Es que, por ventura, no ha jugado el Barcelona malos partidos jugando el que fué gran jugador y acaso no ha tenido con él derrotas ante el mismo Español? Lo positivo es que el Barcelona, por causas distintas—falta de moral, desinterés manifiesto de algunos de los llamados ases de la baraja, irregularidad en otros jugadores, etc.—, produjo una mala impresión. El espectro del Barcelona de las mejores épocas: ni vitalidad, ni acierto, ni iniciativa, ni conjunto. A su lado el Español, vencedor por 2-0, parecía un Himalaya. Una simple cuestión de relatividad, porque en realidad no lo fué. Fué el mejor indudablemente, haciéndose acreedor a la victoria, que pudo fácilmente ser por más goals. En suma, presentóse como lo suficientemente brillante y efectivo para vencer, que en un partido como el reseñado es lo que basta. Y en este caso el Español que vióse en el terreno, dispuesto a llevarse la victoria desde el primer momento, bastóse y... sobróse.

Por el Español destacó extraordinariamente la labor de Solá, que en la puerta substituyó a Zamora, a quien una desgracia de familia impidióle actuar. ¡Un digno substituto del portero internacional! Con esto queda dicho todo.

Otro contratiempo tuvo el Europa empatando con el Tarrasa en el campo de éste. Faltaron en el once europeo tres de sus más firmes puntales, pero el Tarrasa no se alineó tampoco completo. Fué una lucha entre el entusiasmo de los egarenses y la mejor clase del Europa, insuficiente empero para triunfar. El resultado pone a este partido el colofón de la escasa suficiencia de algunos reservas europeos y anuncia la inseguridad que tiene el Europa de clasificarse bien en caso de no disponer de sus titulares.

En Sans, el once de este nombre se impuso con facilidad al Sabadell. Jugó el once de la vecina ciudad con evidente desgracia, como en otros partidos, al quedar privado desde los primeros momentos del concurso de uno de sus delanteros. La actuación del Sans, a pesar de las cifras, no fué brillante; tal vez porque no vió necesidad de superarse ante la fuerza del contrario. El Sabadell no supo aprovechar oportunidades que la inseguridad de los defensas sansenses le brindó.

Sin embargo, y es natural dado el *handicap* del Sabadell, el partido fué de decisivo dominio de los titulares, que hicieron unas pocas brillantes jugadas de conjunto, en el último cuarto de hora, que nos puso en presencia al Sans, peligroso para los mejores. El resultado fué en definitiva un 4-0 a favor de los blanquiverdes.

Termina la primera vuelta

Dos partidos de indudable interés disputaron en la última jornada que cerraba la primera vuelta: Español-Sans y Europa-Barcelona, en los campos de los equipos citados en primer lugar.

Iban el Sans y el Español al frente de la clasificación y esperábase ver el papel que harían los sansenses ante los españolistas, cuya buena forma se acreditó en Las Corts ocho dias antes venciendo al Barcelona. El partido, siendo grato al público por la espléndida exhibición de los titulares y por el ánimo nunca traicionado de los sansenses, careció de historia, ya que el Español, después de marcar tres goals en la primera parte, terminó con 5-1. Desde los primeros momentos impusiéronse los vencedores, que con su juego rapidísimo, preciso y hábil hicieron en el campo cuanto quisieron. En resumen, que el Sans, que pudo sorprender a otros equipos por su rapidez y la velocidad de sus jugadores, fué vencido con sus propias armas, a las que unióse una mejor clase y más experiencia. De continuar el Español en la forma mostrada en este partido, de no tener contratiempos, se dibuja como el más merecedor de calzarse el título de campeón. Dadas las circunstancias, no creemos «deshinchamiento» del Sans, si no demuestra lo contrario. Creemos que puede aún dar sorpresas.

En el campo del Europa, este equipo y el Barcelona jugaron un partido mediano, del que resultó un reparto de puntos. Y no decimos equitativo porque, aun presentándose incompleto, fué el Europa el mejor indiscutiblemente. Ambos onces desaprovecharon ocasiones de marcar en número sensiblemente igual, pero la desgracia persiguió sin duda al Europa que, teniendo el partido ganado (2 a 0 en la primera parte a favor suyo), quedo reducido realmente a diez jugadores al lesionarse Bestit, que aun cuando no se retiró, no podía casi moverse

pasando al exterior de la delantera. El Barcelona jugó con toda su alma, atacando duramente, al darse cuenta de la baja europea, y pocos segundos antes del final podía empatar con un goal afortunado de Sagi-Barba, de poco lucimiento. El primero lo había marcado Piera de un centro, que entró directamente. Los tantos europeos, de Cros y Bestit, fueron de mejor factura. Casualmente salvábase el Barcelona de una nueva derrota después de hacer un partido inferior. Reapareció en este partido Samitier.

En Sabadell, este equipo y el Tarrasa libraron la gran batalla de siempre, como más inmediatos rivales. Dominó ampliamente el Sabadell, venciendo a duras penas por 1-0 por manifiesta inutilidad de su delantera. Interesante como ardorosa y porfiada batalla fué el match, pero malo en cuanto al juego.

Después de la primera vuelta es leader el Español con 9 puntos, siguiendo con 6 Barcelona, Europa y Sans, con 2 el Sabadell y 1 el Tarrasa. Casi que, si no hay grandes novedades, que puede haberlas indudablemente, la segunda vuelta se reduce a la disputa de los segundo y tercer lugares de la clasificación.

SPECTATOR

CAMPEONATO CICLISTA

(Continúa de la página 41)

100 kilómetros, han logrado un inmenso triunfo sobre catalanes y norteños, cuyos ases se habían preocupado más de ganar carreras de envergadura y con ellas las pesetas consignadas en las listas de premios, que de someterse a una preparación especial y adecuada para los 100 kilómetros, preparación que consiste en no prodigarse sobre largas distancias y en guardar las energías para una carrera que exige tantas, cual es la prueba contra el reloj.

Se ha querido empañar el valor de la carrera de Telmo García; incluso cronistas que ni siquiera saben montar en bicicleta se han significado como contrarios de ella por suponer que es una especialidad que no exige otra cosa que... especializarse. ¡Absurdo tras absurdo! Si esos nuevos críticos se hubiesen detenido a contemplar, siguiendo a Telmo García, lo rudísimo de su carrera, la enorme dosis de voluntad que tuvo que poner para conseguir la victoria y se hubiesen fijado en que llegó rendido y agotado por el formidable esfuerzo que exige dicha proeza, segurameate no escribirían, como han escrito, injusticias, porque injusticia y no pequeña es regatear a un hombre el valor de lo que hace por el sólo hecho de que ha ganado a los favoritos.

Porque nadie que entienda un poco de ciclismo puede empañar el valor de la carrera de Telmo García, que si algún pero nos ha sugerido ha sido el de que no la ganase un paisano nuestro.

Pero el sentimiento no nos embota el criterio ni nos puede llevar a la injusticia de ser injustos por una cuestión de simpatías.

Ya cuidará el nuevo campeón de demostrar lo contrario a los que le creen sólo un «sprinter» de las llegadas.

KANT

La quincena del Turf

La temporada de otoño en la Castellana se ha inaugurado con asistencia numerosa en la pelouse y no tanto en el pesage, prueba evidente de la afición entre la clase popular. El tiempo respondió y el deporte fué de alto interés; comenzó la fiesta con una carrera de vallas sobre 2.500 metros, en la cual *Iamile III* y en un canter, se adjudicó el triunfo por un cuerpo y medio a *Louveciennes*. Bien es verdad que ésta daba peso a la hija de *Larrikin*, no contando ni *La Cebadilla, La Rocosa* y una serie de inutilidades de las que ni merecen hablar. *Sicambre*, a pesar de tener una mano hinchada, permitió al Marqués del Llano de San Javier de obtener el Premio Lore Toki en forma magnífica, no existiendo un momento ni *Clio II, Hersée, Doña Ignacia* ni *Why Not*, y nos extraña la actuación de éste, pues nosotros le tenemos en alto concepto; por fuerza debe estar pasado o quizás se resiente de su mucha labor y añora el reposo. El Conde de Dehesa de Velayos se adjudicó por 5.100 pesetas *Sicambre*, lo cual no nos parece un gran negocio, pues los remos del hijo de *Kircubbin* no son precisamente de hierro.

En la carrera de los dos años, *Monrovia* no tuvo gran trabajo en ganar por cuatro cuerpos a *Albert. Albeisa, Ingo, Gran Canaria* no hicieron gran papel.

No nos extraña la carrera de *Bachante* en el Premio Garai para 2.200 metros, pues *Lyne* se vuelve viejo cada día más y sus carreras adolecen muchas de ellas de falta de energía, no debiendo ser su lugar el último dadas sus cualidades. *Aadir*, montado por Perelli, se llevó el premio, siendo segundo *Le Petit Saussay;* de los demás nada decimos, pues no hicieron gran papel.

L'Eneo se adueñó del handicap con un peso bastante elevado a *Mattineti*, el top-weigh de la carrera, a un cuello, no sin haber asistido a una lucha denodada y en la cual *Carter* y *Belmonte* hicieron prodigios de habilidad y sangre fría.

* * *

La segunda reunión de la Castellana se desarrolló con un cuadro de animación como no podía esperarse en esta época; *Mandarina* ganó el handicap militar de vallas a *Bengalí*, ese media sangre prodigioso que jamás dirá por lo visto su última palabra; *Baccich* fué tercero por no haber más.

Penagos, debutante en obstáculos, hizo ver la bondad de su clase batiendo a todo el mundo por cuatro cuerpos; *Celaya*, en lontananza, fué segunda, y *Ruiloba* buen tercero; *Doña Ignacia*, la única aprobada en obstáculos, no existió.

Un grupo de jóvenes, del cual podría salir alguna esperanza, corrió el Premio Irueste, entrando la cuadra Toledo con *Coureur Indien* y *Seeptre d'Or;* los demás llegaron distanciados.

Loquillo, bien montado por Díez, ganó como no podía menos sobre 2.400 metros del Premio Torrepalma, a *Butard* y *Patraña*.

El handicap que lleva por nombre el de nuestro buen aficionado don Eusebio Bertrand y Serra, sobre la milla, se lo llevó el Conde de la Cimera con *Sweet Thought*.

* * *

Lector: al cronista le acaban de llamar por teléfono, y hace de ello muy pocas horas, diciendo el aparato: «A altas horas de esta noche dos elevadas personalidades del turf catalán deben celebrar una conferencia reservada.» Nada más decía en su laconismo el auricular, y dióse quien esto escribe en pensar, hacia qué lugares dirigiría sus pasos para ver si era posible hallar y reunir los hilos que condujeran a su tímpano alguno de los extremos de la conversación. Al efecto, dirigimos nuestros pasos hacia un lugar muy concurrido y aristocrático en que lucen, cual luceros bajo una selva de pestañas, los ojos de elegantísimas mujeres, y como los escritores y poetas nos filtramos por las paredes, atisbando tras el quicio de una puerta, vimos un salón rojo bellamente amueblado y, frente una mesa repleta de papeles, dos hombres bien conocidos nuestros hablando quedamente, y en cuyos rostros se vislumbraba la sangre fría; tras mucho hablar, oímos: 1929... Gran Premio... 30.000 pesetas... Siete carreras... Treinta reuniones... Nuevo hipódromo... Carreras de obstáculos en invierno..., y colegimos por los ecos anotados, que la temporada de 1929 será fecunda para el turf barcelonés y los aficionados gozarán con el espectáculo de un mitin de 30 reuniones a siete carreras por día, con un Gran Premio de 30.000 pesetas, todo ello en el nuevo hipódromo de Torre Melina, a pesar de no haberse dado a la hora actual un solo cambio en la topografía de la futura pista.

Aunque lo escrito es reflejo exacto de lo oído en la conversación dicha, nosotros dudamos sea verdad tanta belleza y creemos que la próxima temporada de primavera se correrá en Casa Antúnez y allá para el otoño e invierno se desarrollará el espectáculo en el prometido Mesías de la Avenida de Alfonso XIII.

* * *

El tiempo lluvioso, frío y desagradable que reinaba en Neumarket el día del Gran Handicap de larga distancia de otoño, no fué óbice para que fuera un éxito.

El sport ha sido de mucha importancia, dándonos enseñanzas que deben permanecer en la mente de todos, pues se ha visto confirmada una vez más aquella verdad de todos sabida, aunque de bastantes olvidada, cual es que lo que anonada a ciertos concurrentes es el tren; así, un caballo de obstáculos confirmado, ha sido vencido por un peso ligero, cosa frecuente de observar, pues en la carrera de saltos se lleva un paso menos rápido al objeto de poder salvar éstos con probabilidades de evitar la caída; jamás se aprenderá bastante en recordar que sólo deben ponerse steeple-chasers de tranco muy largo y sostenido, a oponerse a caballos educados y preparados para carreras en liso.

El Cesarewitch del año actual ha sido ganado en forma impecable por *Aretic Star,* 51 kilos y medio *(Achtoï* y *Skypress),* de Sir Matheu Wilson, montado por Perryman, a la cuota de 94 y por tres cuerpos, a *Blancona,* 25 kilos, siendo en tercer lugar la potranca francesa *Accalmie,* no figurando en ningún momento el notable stayer *Bois Josselyn,* el top-weight del handicap e indudablemente el más excelente sujeto del lote presentado.

PRÍNCIPE PALATINO

LA FAMA ADQUIRIDA

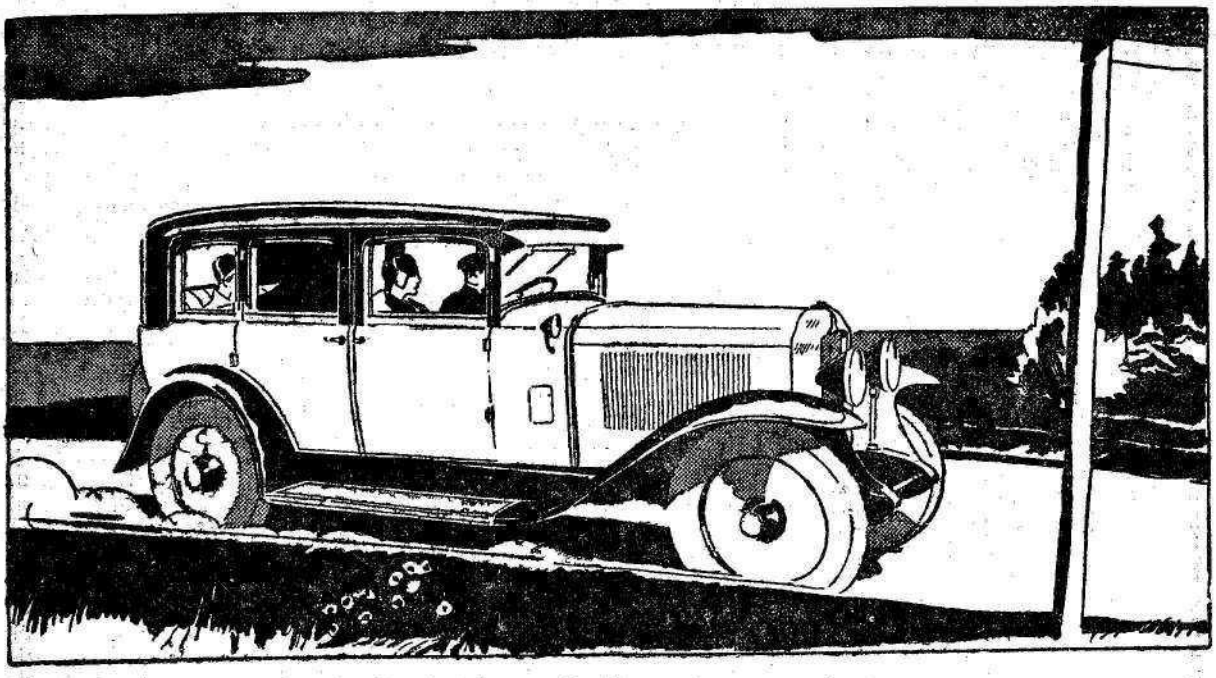
POR LOS COCHES DE TURISMO E INDUSTRIALES
Y POR LOS MOTORES MARINOS Y DE AVIACIÓN DE

La Hispano-Suiza

CONSTITUYE LA MEJOR PRUEBA DE
SUS EXCEPCIONALES CONDICIONES RESPECTIVAS

(Los automóviles, ómnibus y camiones HISPANO-SUIZA benefician, según su precio, de la excepción o la reducción a la mitad del importe de la Patente Nacional de Circulación de Automóviles)

EXPOSICIÓN Y SALON DE VENTAS:
PASEO DE GRACIA, 20 - BARCELONA



Los detalles de lujo introducidos, tanto en su motor como en sus carrocerías, hacen del Buick un coche ultramoderno.

Nuevo en su apariencia - su motor aun más rápido

El modelo 1929 mantiene al Buick en su posición preeminente

DURANTE veinticinco años el Buick se ha creado para sí una envidiable reputación entre los propietarios de automóviles del mundo entero. Pero hoy los más acérrimos entusiastas de este coche se han sorprendido de las notables mejoras que trae su modelo 1929.

En apariencia el Buick 1929 parece un coche enteramente nuevo. Sus líneas más avanzadas a cuanto en diseño se conoce, estilizadas al máximo y con carrocerías construídas por Fisher de gran estilo, dan al Buick una personalidad propia

Las principales figuras en los negocios y en las profesiones son las que han emplazado al Buick en la posición única y preeminente de que hoy goza. Este coche ha sido, y lo es siempre, el preferido por esta clase de público más que cualquier otro coche de lujo.

El concesionario más próximo le hará apreciar por sí mismo las innumerables ventajas de este nuevo modelo

LOS ingenieros del Buick, no contentos con la extraordinaria eficiencia y duración de su famoso motor, han agregado a éste numerosos refinamientos que le dan mayor velocidad y «reprise», pudiendo hoy desarrollar fácilmente velocidades de 100, 120 o más kilómetros por hora. Además posee la solidez necesaria para poder sostener estas altas velocidades

PRECIOS.— 25 Faetón, Ptas. 13.495; 20 Coach, Ptas. 14.195; 26 Coupé, Pesetas 14.645; 27 Sedan, Ptas 15.145; 55 Faetón Sport, Pesetas 16.460; 51 Brougham, Ptas 20.295; 50 Sedan, Pesetas 20.795

Estos precios en Barcelona (embalados), con ruedas de madera. Ptas. 275 de suplemento para ruedas de disco. Ptas 975 de suplemento para ruedas metálicas; las dos ruedas de recambio completas, laterales

BUICK

STADIUM

GENERAL MOTORS ENINSULAR, S. A.

MADRID

¡Señor!

¿Su motor funciona con irregularidad?
¿Se le calienta demasiado?
¿Le gasta mucho aceite y bencina?
¿Cuando anda el coche, ¿le nota ruidos extraños?
¿No le sube las cuestas como debería subir?
¿Le hace ratés o falsas explosiones?
Cuando el motor está frío ¿le cuesta poner en marcha?

Pues no pierda el tiempo, diríjase a

Talleres JUNCÁ

VALENCIA, 335 / Teléfono 71.353

donde le solventarán cualquier dificultad.

Garantía absoluta **Personal especializado**

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

FABRICA DE RADIADORES
DE TODAS CLASES

RICARDO COROMINAS

REPARACIÓN DE LOS
MISMOS
FAROS, BOCINAS, ETC.

Av. Alfonso XIII, 458
BARCELONA
TELÉFONO 74.594

Monteleón, 28
MADRID
TELÉFONO 31.018

Pedid en todas partes el

AUTOCATALOGUE
(NOUVELLE FORMULE)

con toda clase de informes
para
la compra de un automóvil

nuevo (todos los chassis, características y precios del año.)

usado (características de todos los chassis creados desde hace 20 años).

para poder escoger accesorios.

para todo asunto relativo al fisco y circulación.

Tomo de lujo de 500 páginas
En Francia, 40 francos - Extranjero, 52

SE REMITE FRANCO DE PORTES A LA RECEPCIÓN DE SU IMPORTE

4, rue de Castellane, PARIS-8e
TÉLÉPH. CENTRAL 87-35 CH. POSTI: C.C. PARIS 104-33

PARA FRENOS Y EMBRAGUES

CIFRAS QUE CANTAN

105.074.000

kilográmetros de energía absorbe una pulgada cúbica de material

FERODO

el más duradero y potente que se conoce para frenos y embragues.

AVISO

Los forros para frenos que no llevan la marca FERODO no son forros FERODO. Desconfíe de las imitaciones. Si estima en algo su seguridad personal, exija siempre las palabras:

FERODO BONDED ASBESTOS.

AUTOCESORIOS

HARRY WALKER

SOCIEDAD ANONIMA

BARCELONA: Rosellón, 192

MADRID: Fernández de la Hoz, 17

Baja sus precios

DEL humilde taller mecánico que existió al borde del Doubs a las 12 fábricas y a las 25.000 familias obreras que pueblan su valle, han transcurrido 100 años; 100 años de experiencia industrial de PEUGEOT. / Esta inmensa armadura industrial, siempre progresando y siempre en manos de los mismos elementos, da un nuevo impulso a su grupo productor de automóviles, afianzado en los medios financieros más potentes.

5 cv.

Chassis desnudo	**3.300 Ptas.**
Camioneta 250 kilos . . .	**3.995** »
Cabriolet de lujo 2/3 plazas.	**4.400** »
Conducción interior 4 plazas.	**4.995** »

10 cv.

Chassis desnudo	**4.995 Ptas.**
Torpedo transporte . . .	**6.900** »
Conducción interior 4/5 plazas, 4 puertas	**7.995** »
Falso Cabriolet 4/5 plazas .	**8.200** »

12 cv, 2 litros, 6 cilindros

Chassis desnudo	**7.900 Ptas.**
Conducción interior 5 plazas.	**10.995** »
Conducción interior 6 plazas.	**11.895** »
Falso Cabriolet 4 plazas. .	**12.400** »

14, 18, 22 cv., 6 cilindros
SIN VALVULAS

desde **Ptas. 13.500** a **60.000.**

Vehículos industriales

Desde 250 kilos a 4.000, de **Ptas. 3.995** a **13.995.**

Estos precios se entienden para coches franco frontera española, derechos de Aduana comprendidos, corriendo los gastos hasta destino a cuenta del comprador.

ENTREGAS EN EL ACTO

AGENTE EXCLUSIVO PARA CATALUÑA Y BALEARES:

VICENTE PRAT BOSCH

Consejo de Ciento, 349 y 298 **BARCELONA**

LLOYD SABAUDO

SERVICIOS EXPRESOS DE GRAN LUJO

ESPAÑA - NEW-YORK

Vía Algeciras Gibraltar
Travesía 6 días y medio
SUPERTRANSATLÁNTICOS

CONTE GRANDE
CONTE BIANCAMANO
26.000 Ton.

ESPAÑA - BRASIL - PLATA

Vía Barcelona
Travesía 12 días y medio
SUPERTRANSATLÁNTICOS

CONTE ROSSO
CONTE VERDE
24.000 Ton.

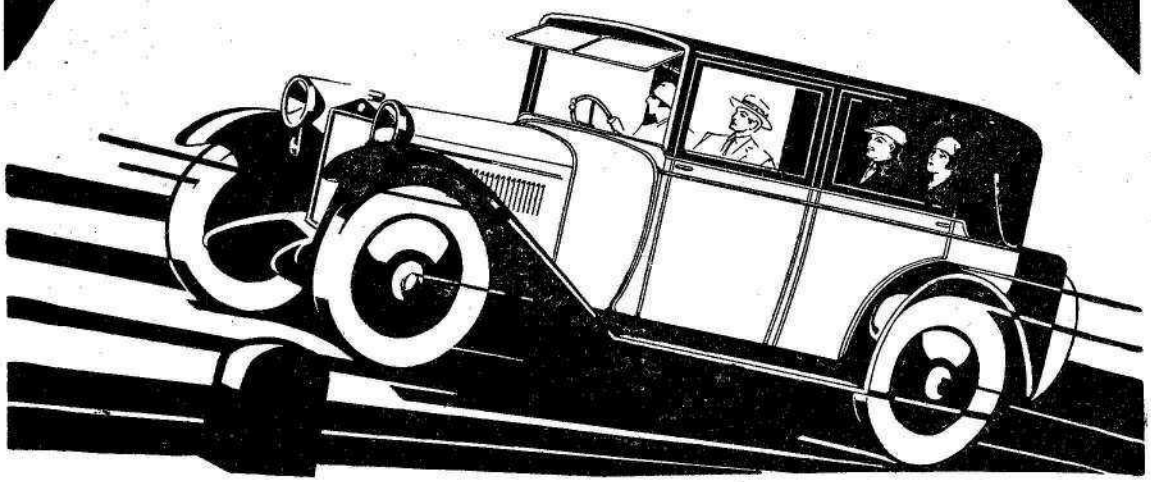
SALIDAS REGULARES CADA 20 DÍAS

Agentes generales en España:

HIJOS DE M. CONDEMINAS

BARCELONA *Rambla Sta. Mónica, 29 y 31* — MADRID *Carmen, 5* — SEVILLA *Santo Tomás, 17* — PALMA *Siete Esquinas, 6*

STEYR



6 cilindros - Cubicación litro y medio - Suspensión posterior por ruedas independientes

Rambla de Cataluña, 52 - Cortes, 484 - BARCELONA

Automóviles

BERLIET, MINERVA, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Camiones rápidos

MINERVA

Motocicletas

INDIAN

2 ¾, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

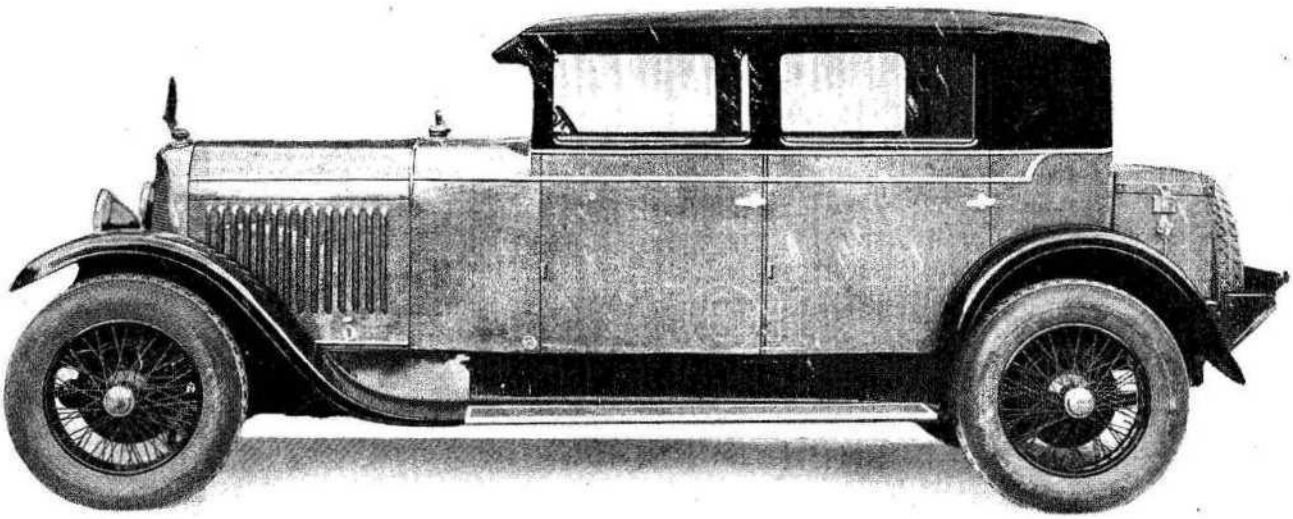
AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

AUTOMOVILES
AVIONS-VOISIN



En el Salón de París se ha evidenciado una vez más que

VOISIN

continúa a la cabeza de la vanguardia de la fabricación moderna de automóviles

Vean su nuevo 13 HP. 6 cilindros

Director Gerente ALFONSO LLOBET

Aragón, 208 : BARCELONA : Teléf. 32.776

Imprenta LA POLÍGRAFA : Balmes, 54 : Teléfono 11.694 : Barcelona