

Stadium

Revista Ilustrada



**INDUSTRIA
Y PROGRESO**
Sintetizan la cubierta
FORT DUNLOP

Sociedad Anónima Española Dunlop
BARCELONA MADRID SEVILLA

Año XIX : Núm. 531
15 marzo de 1929

50 cts.

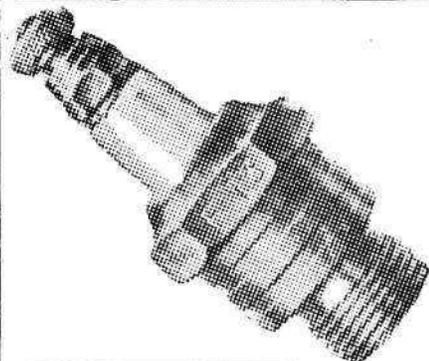
CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ



Bujía

NERKA

CAMPEÓN DEL MUNDO 1928

Agentes exclusivos para España:

E. y J. Pujol Xicoy

Clarís, 103 - Barcelona - Teléfono 70.811

Unicorde



nuevo
tipo

calidad y presentación

Talleres Mecánicos

especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación

CASIMIRO SOLER

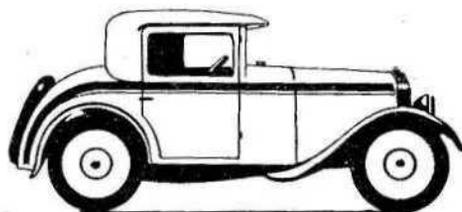
Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 33 217 :: BARCELONA

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

EL nuevo AUTOMOVIL de 5 C.V.

QUE HA REVOLUCIONADO EL MERCADO
EUROPEO

LA SENSACIÓN DEL ULTIMO
SALÓN DE PARIS



*Consumo
6 Litros
por 100 Km.*

*4 Frenos.
Velocidad
en llano
75 Km. hora.*



EXPOSICIÓN Y VENTA: SALONES HUDSON & ESSEX
Diagonal, 389 Córcega, 302 y 304



Puede ya admirar los
NUEVOS 1929
MODELOS

4 y 6 cilindros presentados por

Clarís, 98-100-103
BARCELONA

AUTOMÓVILES, S. A.

Rambla S. Juan, 38
TARRAGONA

El 4 cilindros = 14 HP. (fiscales)
c o n t i n ú a s i e n d o
EL COCHE AMERICANO MAS
ECONOMICO y CONFORTABLE



10 c.v. Peugeot

4 velocidades - 4 frenos

CONDUCCIÓN INTERIOR 5 PLAZAS

Equipo de cta. Kilómetros y amortiguadores delante y detrás,
maleta, visera reglable, cortinillas, cierres en las 4 puertas,
«retroviser», limpia parabrisas automático, frenos en las 4 ruedas

Servo freno Bendix-Peugeot

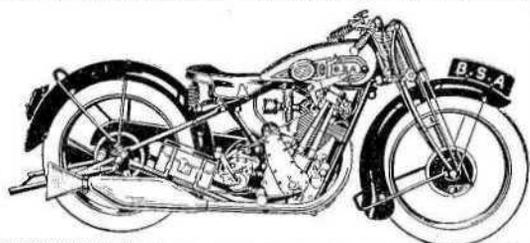
➔ Pesetas 7.995 ➔

ENTREGA EN EL ACTO

VICENTE PRAT BOSCH

CONSEJO DE CIENTO, 349 y 302 : BARCELONA

MOTOCICLETAS B • S • A



Lázaro y López
Rambla de Cataluña, 111
Barcelona



DELCO • REMY

Alumbrado
Encendido
Arranque
perfectos



Servicio, Taller y Ventas
AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
M A D R I D
San Agustín, 3



Si desea usted
comprar
o cambiar
cualquier clase
de vehículo

Consulte

1929-Año XXIII (716 págs. ilustradas)

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Precios y características de todas las marcas
Motos, coches turismo, vehículos industriales y toda clase de accesorios

*Características y núms. de chasis
Construcción anterior a 1929 : Có-
digo de la carretera : Datos útiles
Declaraciones, impuestos, etcétera*

Direcciones de los principales proveedores del Automóvil

Precio, franco domicilio: 25 francos

Editores: **Vve. VICTOR LEFÈVRE y M. BARON**
1, Avenue Félix-Faure. PARIS (15^e)

AUTOMÓVILES Y TRACTORES

Austin

PIEZAS DE RECAMBIO
PARA

Maxwell

Cortina y Esteve

Mallorca, 231 - Teléfono 72.084
Barcelona

Hojas **Gillette**
Filo perfecto del mejor acero

Reflexione!

El hombre más fuerte
vive solamente unos
millares de días.

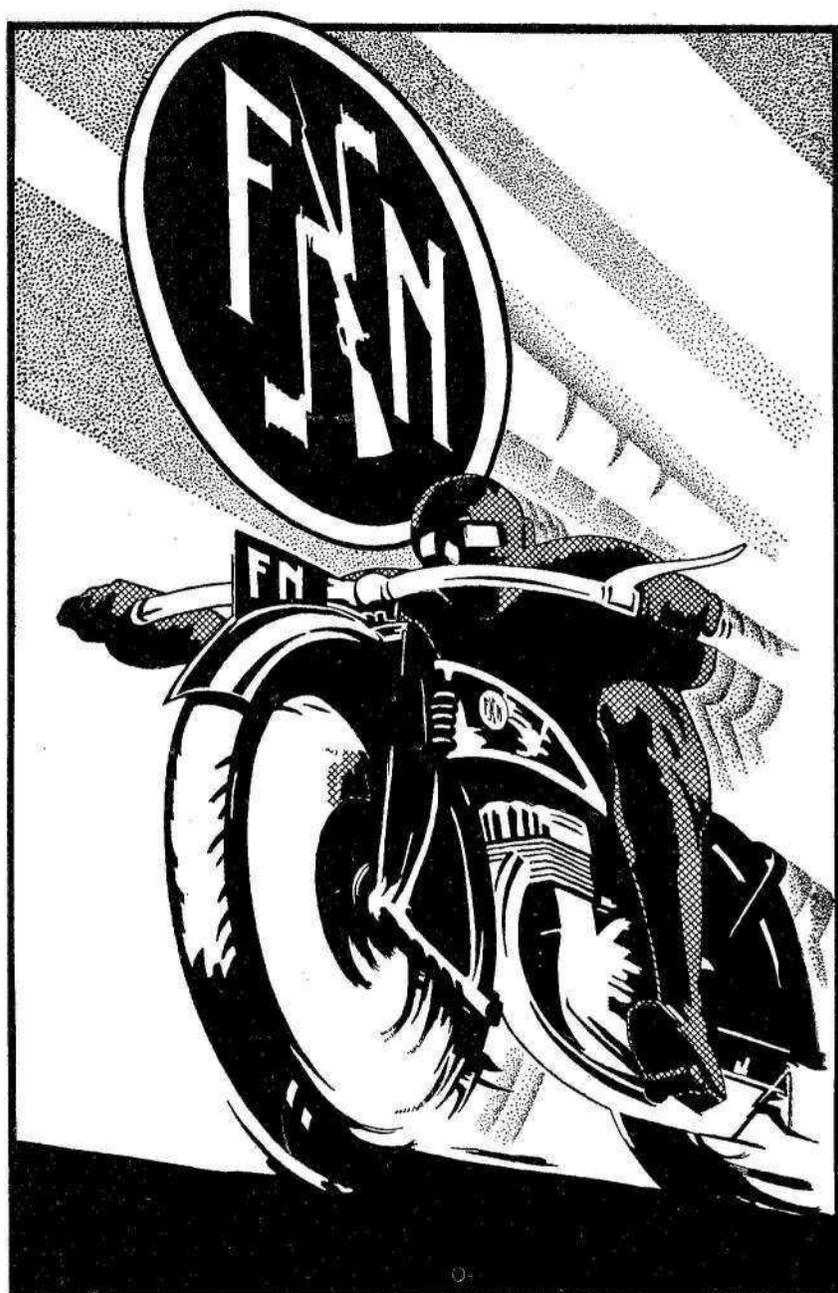


Ahorrá Vd. un año de su
tiempo si se afeita con hojas

Gillette

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

STADIUM



La moto de los records!

Solicite una prueba a los Agentes Generales de los

Automóviles y Motocicletas F. N.

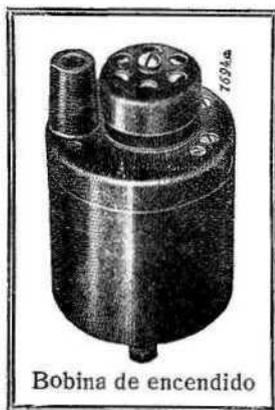
Mallorca, 279-Tel. 75.743 **Jover & Almirall, S. L.** Barcelona

BOBINA DE ENCENDIDO

DESMONTABLE

Bosch

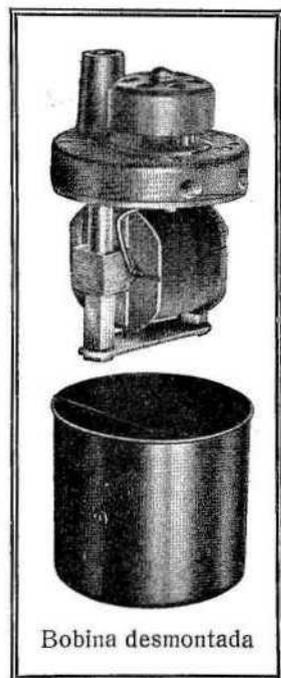
para Coches americanos y europeos



Bobina de encendido

de reducido consumo y gran rendimiento. Ante todo su bobinado perfecto, hace que al acelerar el motor produzca siempre chispas potentes, funcionando con absoluta regularidad a grandes velocidades

En vista de la creciente demanda de Bobinas para Coches Americanos, hemos construido soportes de fijación para las principales marcas como Chevrolet, Buick, Overland, USA, Studebaker, Willys-Knight y también para Citroën 10 H. P. y podemos construir cualquier otro soporte previo envío de la muestra



Bobina desmontada

Representantes exclusivos para España y Colonias

Equipo Bosch, S. A.

Casa Central: MALLORCA, 281 - TELÉF. 72.983
BARCELONA

Sucursal: VIRIATO, 18-TELÉF. 32.467
MADRID

Sucursal: PASEO COLÓN, 4 dup.-TEL. 26.200
SEVILLA

Talleres eléctricos con personal competente y aparatos modernos de comprobación.

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

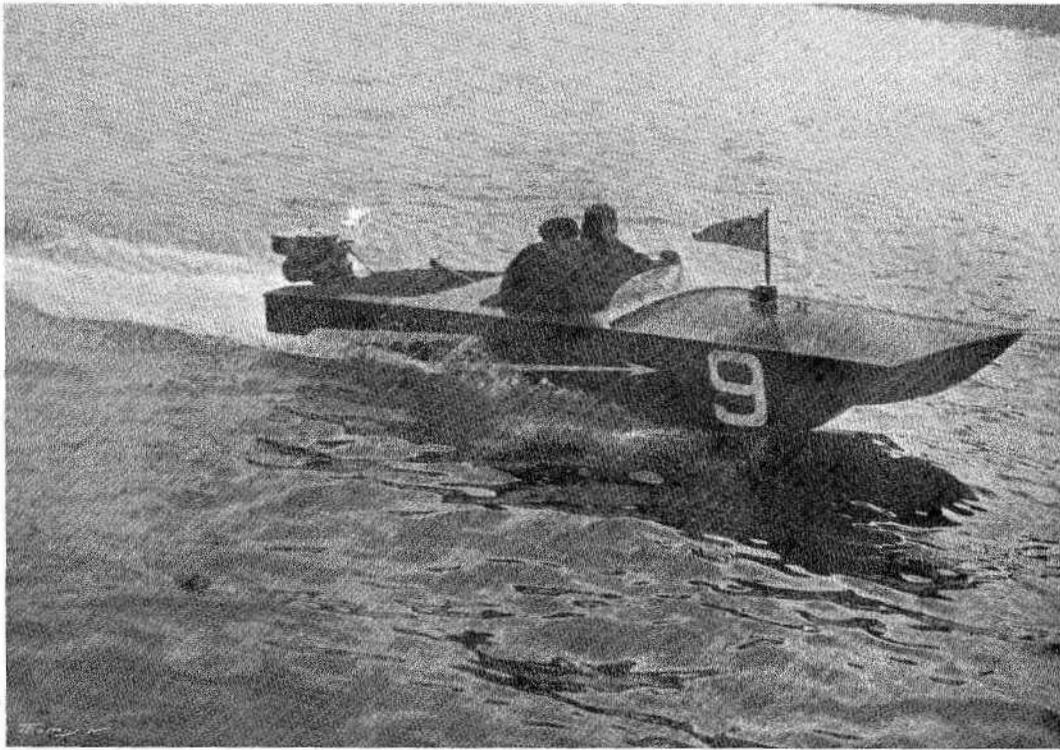
España, un año . . 15 ptas.
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XIX

BARCELONA, 15 DE MARZO DE 1929

NÚM. 531

Las regatas de «Runabouts» y «Outbards» organizadas por el R. C. N.



*El «Runabouts» Llampec, de Santiago Noguer,
clasificado en primer lugar en la prueba
de canoas rápidas de turismo*

Foto Vela

CITROËN

Nuevo modelos 4 y 6 cilindros

Agencia Oficial: **E. Magre** - Provenza, 157

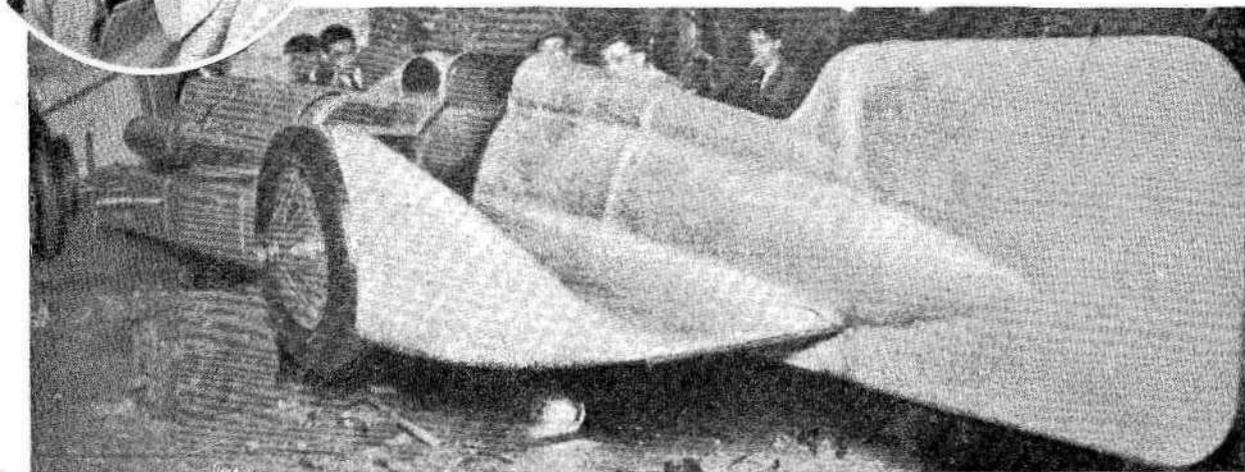
S T A D I U M

Automovilismo Mundial

Hacia los grandes records

Raid femenino París-Saint Raphael

El nuevo «N. A. G.-Protos»



El mayor Seegrave, quien, con su velocísima máquina ha conseguido el fantástico record de 372'495 kms. por hora.-El «Flecha de Oro», pocos días antes de la prueba, recibe los últimos toques de sus mecánicos.

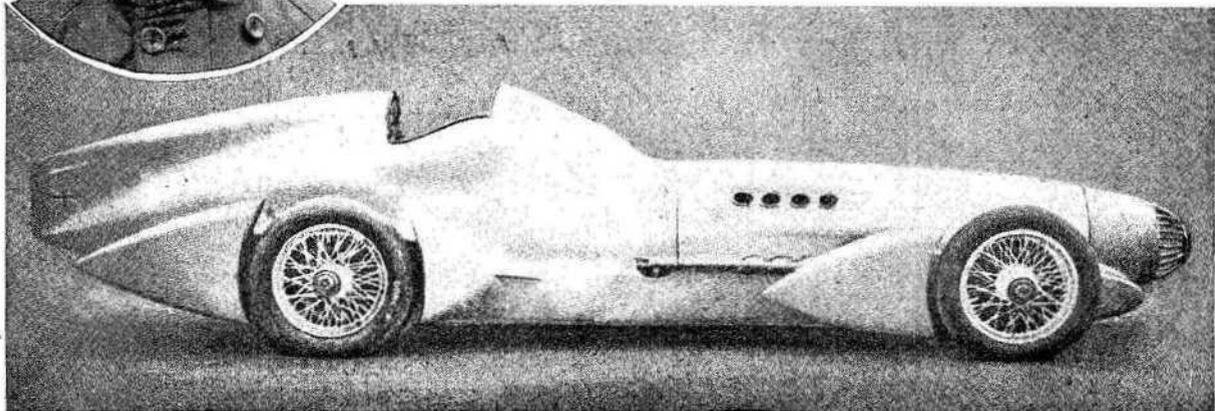
SEEGRAVE, el piloto inglés tan conocido, que en la actualidad se halla en la playa de

Daytona con su coche «Flecha de Oro», acaba de batir el record del mundo de la velocidad, a 372 kilómetros a la hora. La diferencia entre el nuevo y el viejo record es algo notable, ya que el antiguo, que lo poseía Raykeech, estaba en 334 kilómetros.

Seegrave, para su hazaña, disponía del coche «Flecha de Oro», recientemente construí-

do en Inglaterra, con la base de un motor Napier de 12 cilindros, exactamente igual al que en la pasada Copa Schneider equipaba el hidroplano *Supermarine*, que salió triunfante.

Para arrebatar el record de Seegrave hay actualmente dos candidatos: Campbell en Africa y en Vernenk Pau, con otro coche inglés con igual motor, titulado «Pájaro Azul».



El capitán Melcom Campbell, espera batir uno de estos días el anterior record con su «Pájaro Azul».- El bólido de Campbell, dispuesto a lanzarse a la conquista del record establecido por Seegrave. Fotos Rol



Un soberbio *Mathis*, conducción interior, clasificado 1.º ex-equo en la categoría de coches de 3 litros

MATHIS

LA marca alsaciana que en Barcelona representa don Magín Matheu y cuya magnífica instalación está establecida en el suntuoso salón del Paseo de Gracia, n.º 91, con cargo de agencia general para España, es cada día más popular entre nosotros y son más los coches que por todas partes se ven. Pruebe el lector de hacer la prueba y se convencerá de ello. Al salir de su casa cuente los *Mathis* que encontrará por el camino y verá son ellos legión. Su silueta inconfundible de elegancia y distinción la verá infinidad de veces y al regresar reconocerá es popularísima la marca, pues habrá contado muchos, muchísimos *Mathis*.

Esta marca ha adoptado la

carrocería Weyman con gran acierto, ya que tal tipo, llamado *souple*, es algo magnífico, espléndido, para el gran turismo. Hace poco Faroux, el conocidísimo crítico francés, publicaba un artículo sobre los *souple* y los rígidos, afirmando, y con razón, que las carrocerías de la primera categoría son las preferidas por los turistas que hacen carretera y que quien ha hecho kilómetros con ellas las prefiere a las segundas por sus infinitas ventajas, entre las cuales se distingue la falta de ruido y en sobremanera por la comodidad. *Mathis* las ha adoptado en serie, demostrando lo bien enfocado de su producción en gran serie, producción que le coloca entre las marcas que más fabrican en la vieja Europa.

Con motivo del rally femenino de París a San Rafael, participó en la manifestación deportiva mundana un *Mathis*

pilotado por Mme. Neucioni, clasificándose en el tal rally primera de su categoría y en la prueba de velocidad y turismo fué quien mayor marcha obtuvo en ellas, demostrando que tanto en manos masculinas como en femeninas la elegante producción es siempre primera, batiendo a sus similares en fuerza y confort.

Los principios de *Mathis* de gran ligereza y perfección en aguantar la carretera, fueron nuevamente confirmados, cual lo fueron en el reciente último rally de Mónaco, como en nuestra nación quedó demostrada en los últimos grandes premios turistas del Resl Automóvil Club de Cataluña celebrados en 1927 y 1928, donde los *Mathis* alcanzaron la fama sólida que actualmente gozan y que cada día va en aumento, como lo pregonan sus poseedores, cada día más entusiastas de la magnífica producción.

Foto Rol



Mme. Heu, con su lujoso Citroën, ganador de la copa Vichy

Foto Rol

CITROËN

LA Citroën, como nuestros lectores saben por haber sido explicado ya en nuestras páginas al ser presentado de manera espléndida, cual merece su producción, primero en el Salón de París y luego en Berlín, Londres y Bruselas y finalmente en los hermosos salones exposición de Barcelona y Madrid por la Citroën Española, ha lanzado este año al mercado los magníficos «C 4» y «C 6», que gozan de la experiencia adquirida por una fábrica que desde 1919 fabrica coches practiquísimos y lo rige un hombre de las cualidades excepcionales cual es Mr. Citroën.

Los nuevos coches, ampliación perfeccionadísima de lo

que eran los antiguos 10 caballos y los más modernos tipos «B», son de cuatro y seis cilindros, teniendo ambos las mismas características de capacidad en sus cilindros, siendo ella de 70 por 150. El seis cilindros ha sido el acontecimiento europeo de la actual temporada, pues Citroën, con su potencialidad de gran fabricante, lo ha preparado con tal esmero y perfección, que el mercado todo mundial se ha rendido a la realidad, máxime estando preparado como lo estaba por sus anteriores tipos, de los cuales son infinitos los que han alcanzado cifras fantásticas de recorridos continuando aptos para el servicio. Todos sabemos y más aquí en Barcelona, donde los taxis de esta marca predominan, hay mucho coche con más de 100.000 kilómetros de vida y todavía en condición de hacer muchos más.

No sólo Citroën se ha especializado en taxis; los torpedos de la primera época y las conducciones interiores del modelo «B» también llevan kilómetros y excursiones realizadas enormes que pregonan por medio de sus poseedores las grandes ventajas de comodidad y resistencia de los populares y elegantes Citroën.

En el extranjero son infinitas las pruebas en que Citroën ha concurrido, figurando su nombre en múltiples palmarés, de los que creemos deber hacer mención entre ellos el rally de Mónaco, París-Niza y la carrera de carreteras empedradas, prueba difícilísima, ya que se exige la velocidad máxima en un circuito de piso empedrado y no precisamente de empedrado perfecto. Allí todos los órganos del coche trabajan al summum y Citroën ha resistido varios años a la dura prueba.



La Sra. Durand se clasifica 1.º ex-equo con *Citroën* de 1.500 c. c.

Ya que de demostraciones de resistencia de *Citroën* hablamos, recordemos el primer viaje en automóvil a través del desierto del Sahara, que fué cubierto por tres coches de dicha marca hace varios años, ante la admiración del mundo entero.

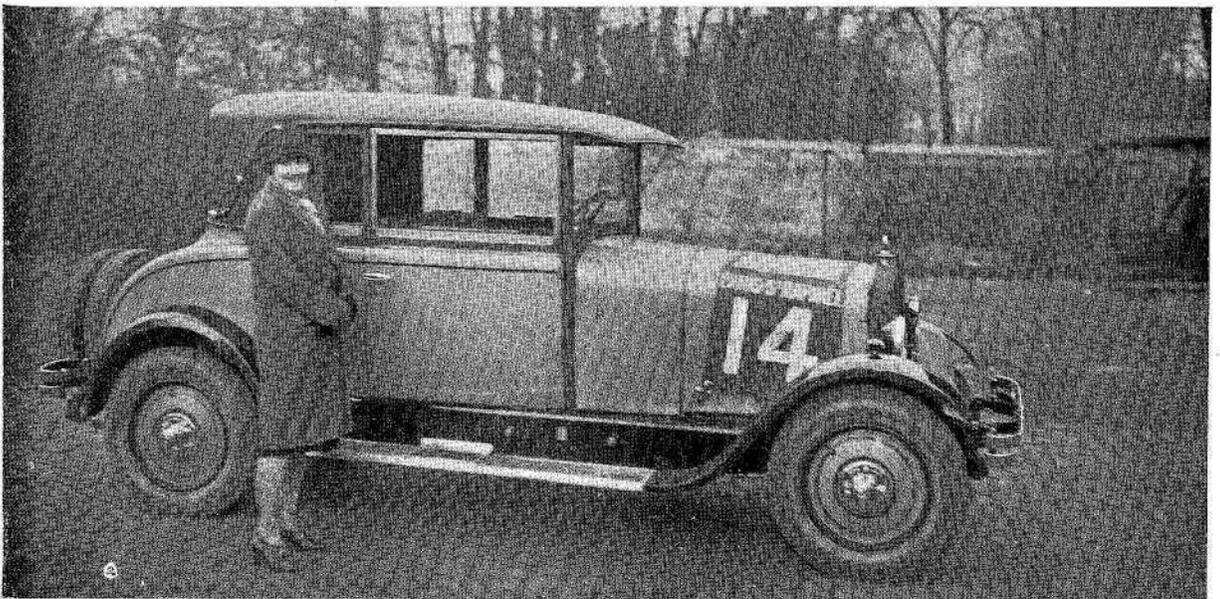
Aquí, en España, *Citroën* donde se ha presentado ha triunfado; prueba de ello las victorias obtenidas en las carreras de resistencia del Real

Moto Club de Cataluña y recientemente en la prueba al Valle de Arán, donde el conocido deportista y as del volante Alegre logró una máxima clasificación igual a la obtenida por coches que le triplicaban en precio y fuerza de motor.

Con motivo del rally femenino París-San Rafael, la marca mundial *Citroën*, con tres coches, gana dos Copas, la del casino de Hyeres y la de Vi-

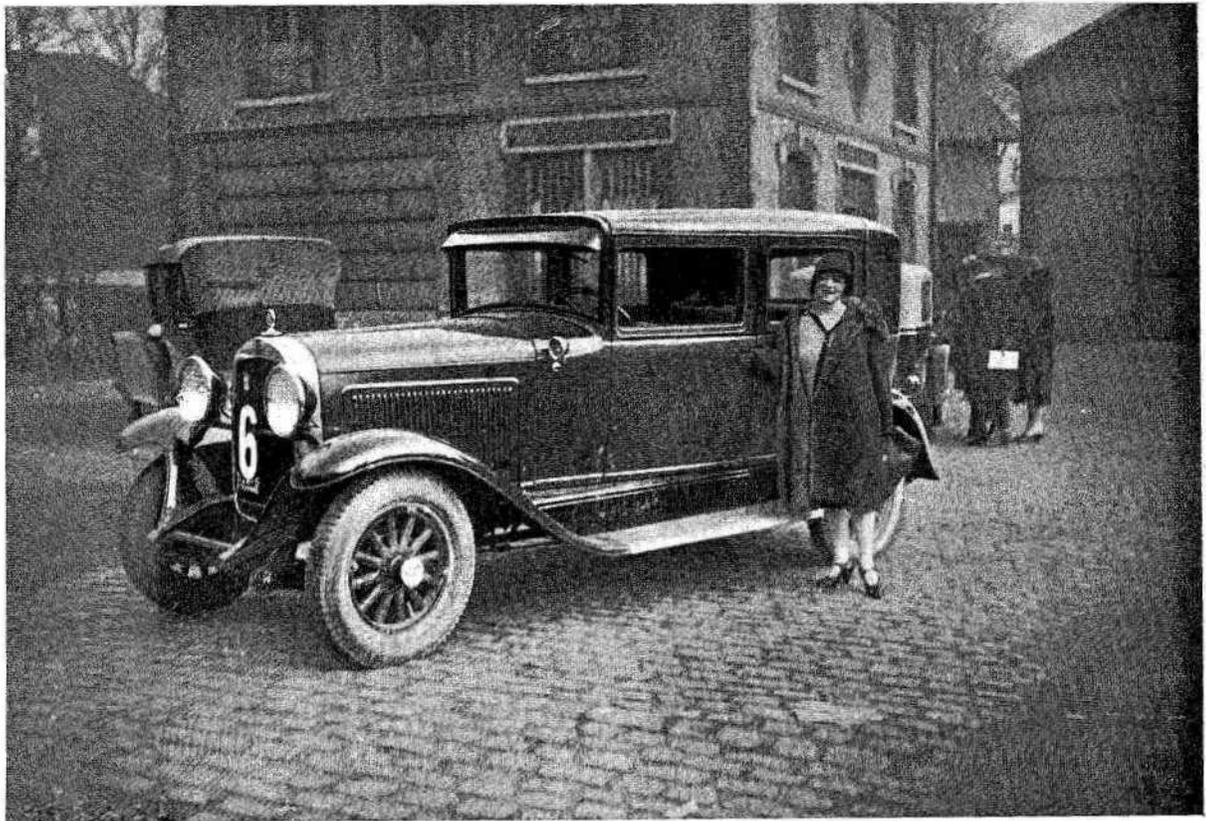
chy, llevando los coches como pilotos a Mmes. Durand y Heu, respectivamente. En regularidad y velocidad esta última fué primera de sus categorías en ambas pruebas, demostrando lo regular y veloz de los nuevos tipos *Citroën*.

Así nuevamente ha quedado demostrada una vez más la excepcional manejabilidad de los *Citroën*, que han permitido a tales damas alcanzar tan señalados resultados.



El coche *Citroën* de 1.500 c. c. con Mme. Ferrand 1.ª clasificada ex-equo

Fotos Rol



Una bella performance representa para el *Whippet* conducido por Mme. Kiss al adjudicarse el primer lugar en esta carrera en la categoría de coches de 3 litros

Foto Rol

WHIPPET

Es algo muy especial en la producción americana el *Whippet* y ello es debido a que su teoría de motor pequeño lo acerca de una manera evidentiísima a la modalidad europea, dándose el caso de que tanto los partidarios de las teorías europeas como los de las americanas lo miren con cariño y sean por tanto fieles entusiastas y propagandistas de este coche serio, elegante y en extremo distinguido que lleva por nombre *Whippet* y por emblema el veloz lebre en plena carrera.

Whippet, como es sabido, tiene dos tipos: un pequeño cuatro cilindros, que según la fórmula fiscal sólo es de 14 caballos y por tanto sólo paga la

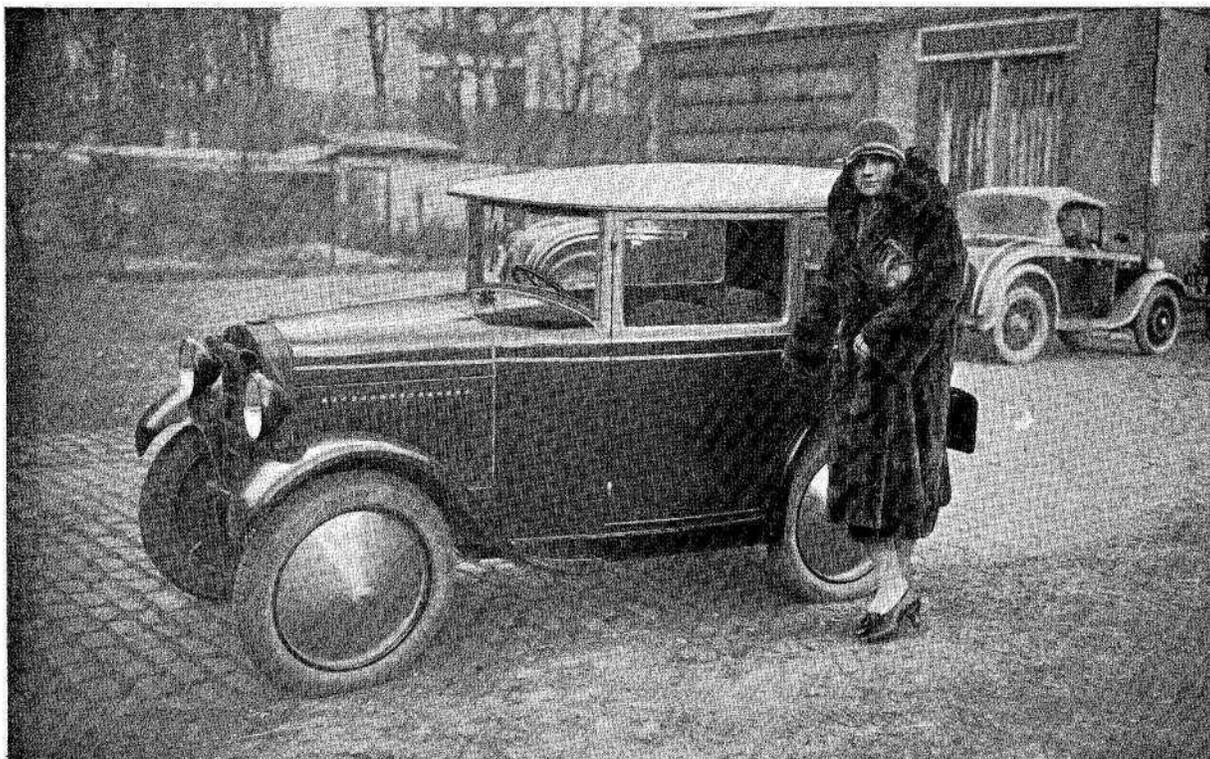
reducida suma de 150 pesetas el semestre, y el seis cilindros, también de poca cilindrada y reducido gasto comparado a la mayoría, por no decir todos, los seis cilindros compatriotas suyos.

El *Whippet* es un coche completo, tiene todos los perfeccionamientos mecánicos que pueda tener cualquier otro coche y como detalles son innumerables, pudiéndosele considerar al nivel de cualquier otra marca americana, y esto es decirlo todo, puesto que es sabido son los americanos los que traen la cuestión de detalles y complementos más surtida y más eficaz de cuantas otras naciones productoras de coches existen.

Después de las actuaciones en las pruebas del Real Automóvil Club de Cataluña, donde tan interesantes performances ha realizado *Whippet*, ahora nos viene de Francia la no-

ticia de un nuevo y señalado triunfo. En la carrera rally femenino París-San Rafael, madame Kiss, pilotando un *Whippet*, único que concurrió a tal prueba, clasificóse en el rally y ganó el primer puesto de la carrera de velocidad y regularidad en su categoría, demostrando las grandes cualidades de conducción a que antes hacemos referencia.

El pequeño coche americano, que siendo pequeño equivale en rendimiento a otros de categoría mayor a él, ha ganado un señalado triunfo, y cual en otras ocasiones, Automóviles, S. A., que tan acertadamente dirige don José Bofill, recibirán felicitaciones y enhorabuena, y ahora como antes y como siempre, la lista de *Whippet* circulantes irá en aumento, porque es bueno, porque rinde y porque siendo muy americano, es muy europeo.



El *Rosengart*, una verdadera maravilla, de Mme. Lang, que ha hecho su primera aparición en esta manifestación automovilista, causando una excelente impresión al clasificarse en primer lugar en la categoría de 750 c. c.

ROSENGART

LA pequeña *Rosengart*, la novel marca francesa lanzada con enorme éxito en el pasado Salón de París, hará a no dudarlo las delicias de cuantos no se decidían a la adquisición de un automóvil por temer primero el gasto de coste y luego todavía más a su manutención. *Rosengart*, hombre práctico en materias automovilísticas, por haber colaborado en empresas de grandes y conocidísimas marcas europeas, ha estudiado bien a fondo el auto y al lanzarse lo ha hecho con tan perfecta preparación, que su coche es algo definitivo y constituye el automóvil pequeño mejor que en el mundo existe. El menor cinco caballos ha sido tratado con cariño de ingeniero, procurando no ahorrar nada en detrimento de la cali-

dad; ejemplo de ello es el haber conservado el carter de aluminio en vez de fundición normal, teoría muy generalizada entre los fabricantes de coches económicos para obtener la baratura. Por lo que respecta a carrocerías, toda la serie de los *Rosengart* es algo original y bueno, con línea perfecta que los hace simpatísimos a la vista; en una palabra, el pequeñito *Rosengart* es un auto perfecto, no un cycle-car diminuto sin comodidad alguna. En un *Rosengart* puede subir todo el mundo sin miedo a ser considerado un cochecito de jóvenes o de demasiado sport. Es en suma el coche utilitario, el coche de trabajo, elegante, fino, atrayente, algo verdaderamente chic.

Recientemente, en el rally de París a San Rafael, tres damas lo escogieron para su performance y las tres se clasificaron espléndidamente, demostrando las bellas cualidades de

este nuevo cochecito ideal.

En Barcelona, acaba de adquirir la agencia la S. A. de Representaciones y Comercio, que tan espléndidamente ha sabido lanzar otras conocidísimas marcas. Dentro de poco, en sus magníficos salones exposición de la Avenida de Alfonso XIII, los expondrá para ser admirados por la afición automovilista y por los profanos, y estamos seguros que unidas las excelentes cualidades del *Rosengart* a la actividad de la firma representante, dentro de poco veremos cruzar nuestras calles y avenidas por muchos pequeños *Rosengart*, que aquí como en París, donde actualmente ya son legión, demostrarán de manera evidente y efectiva cuanto nosotros decimos.

El diminuto *Rosengart* se presenta, pues, bajo los mejores auspicios, de lo que los amantes del automóvil debemos alegrarnos.

Foto Roi



El nuevo *N. A. G. - Protos* espera paciente el momento de ser probado ante los representantes de la prensa deportiva barcelonesa

Foto Claret

N. A. G. - PROTOS

TENEMOS siempre una curiosidad grande, cuando se celebra una Exposición de Automóviles en París, en Londres o en Berlín, por conocer cuáles pueden ser las «novedades» que se ofrecen al visitante.

¿Puede irse más adelante de lo que se ha ido? Parece verdaderamente imposible, y, sin embargo, el progreso no hay imán que lo detenga y de cuando en cuando vemos como surge algo nuevo, algo portentoso, por lo regular sencillo, con lo que soñábamos, y que un ingeniero, a fuerza de estudios incalculables, nos ofrece como cosa tan sencilla como el huevo de Colón, que asombró

a sabios reunidos en torno a una mesa.

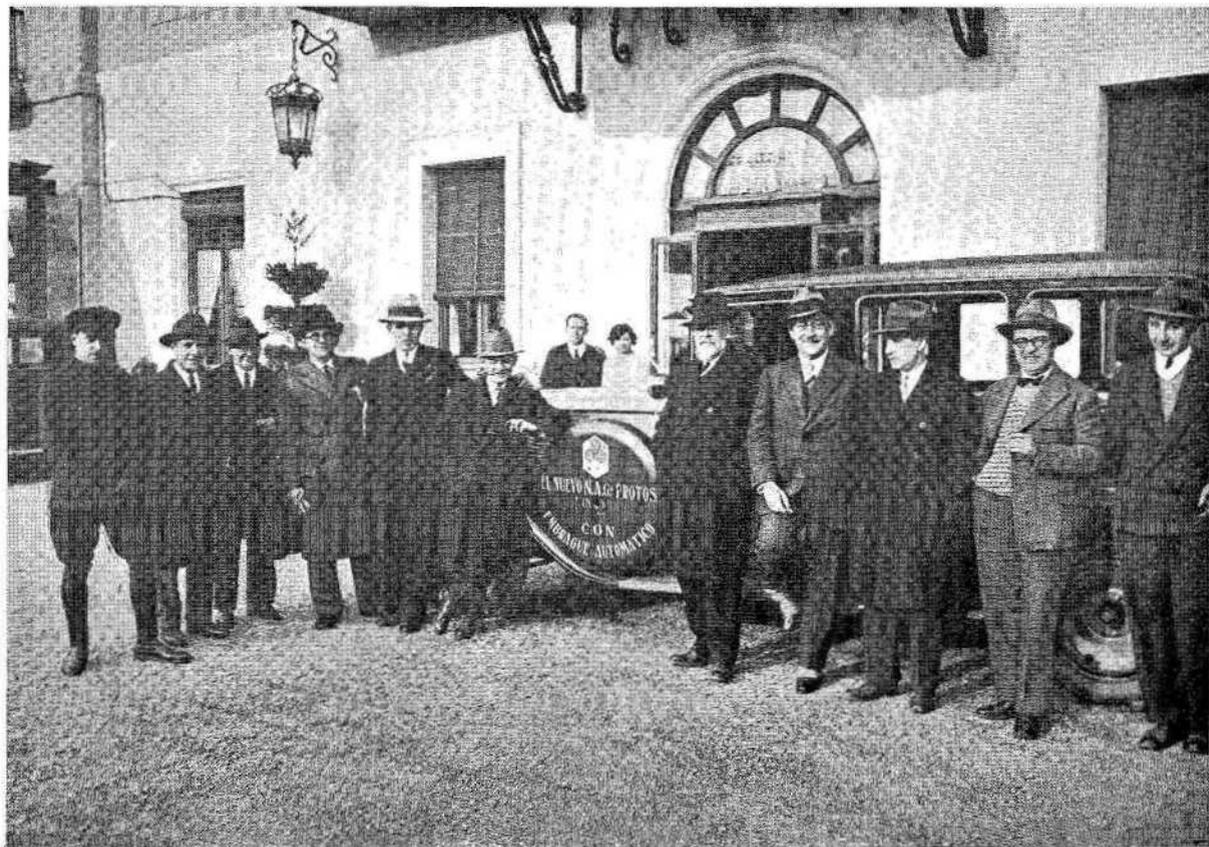
Fué la revelación del último Salón de Berlín el coche *N. A. G. - Protos*. De este coche y de sus excepcionales organismos mecánicos, verdadera revolución en cuanto se refiere al embrague, se ocupó toda la prensa, la alemana y la extranjera, y sentíamos en verdad deseos de comprobar lo que los técnicos nos habían anticipado respecto del *N. A. G.*

No ha tardado en ser presentado. De ello se han encargado, con una delicadeza exquisita para con la prensa, los señores Van Koss, representante general de la National Automobil Gesellschaft, y Campalans, agente para Cataluña y Baleares, invitándonos a unas pruebas que se efectuaron hace pocos días en

la Avenida de Alfonso XIII, en presencia de una numerosa representación de la prensa periódica y profesional de nuestra ciudad.

Hechas las pruebas, incluso por nosotros mismos, quedamos plenamente convencidos de que lo que habíamos leído respecto al *N. A. G.* era plena calidad.

La novedad, lo que pudiéramos llamar revolución operada en el coche alemán, con relación a los demás, que no tardarán en adoptarlo, consiste en que el embrague semiautomático evita al conductor el uso del pedal de desembrague casi por completo. Para arrancar basta poner el motor en marcha, poner la palanca de velocidades en uno de sus puntos —en la directa si el terreno es llano—, sin tocar para nada el



Representantes de la prensa con los señores Van Koss, ingeniero de la firma N. A. G., y Campalans, representante en Cataluña de este maravilloso coche

Foto Claret

pedal de desembrague y después de soltar el freno de mano, apoyar el pie en el acelerador. El motor gira más aprisa y el coche comienza a avanzar muy suavemente; si se pisa el acelerador poco a poco, el arranque será muy lento; si se imprime fuerte, el arranque será rápido, pero, eso sí, siempre suave.

Si se trata de querer detener el coche, disminuir su marcha, se levanta el pie del acelerador.

Si es preciso parar bruscamente, se pisa al propio tiempo el pedal del freno, el coche se detiene y el motor sigue girando con lentitud.

Cuando se marcha rápidamente y es preciso cambiar de velocidad a una inferior, como al subir una cuesta, se actúa desembragando según el siste-

ma ordinario. Pero si se cambia de velocidad durante una marcha lenta del vehículo, como sucede en las aglomeraciones de las ciudades, entonces no es preciso pisar el pedal de desembrague y se cambia la posición de la palanca de velocidades sin que se produzca el menor ruido en los engranajes.

Otra ventaja muy grande del embrague semiautomático es que permite el uso de lo que en las bicicletas llamamos rueda libre. Basta desembragar con el pedal y soltar éste en cuanto el motor gira despacio. Entonces, según el fundamento del nuevo embrague, éste no funciona y el coche sigue marchando a su velocidad, cuesta abajo, por ejemplo, con independencia del motor que va lento y no gasta inútilmente.

Supongamos que el coche comienza a correr demasiado aprisa y se quiere que el motor haga de freno: Se aprieta el pedal del acelerador, el motor girará rápido y el embrague entrará en funciones, pero sin sacudidas, suavemente.

Por el contrario, si detenido el coche se quiere subir una fuerte cuesta estando la combinación de velocidades en directa, el coche no avanzará, pero no se habrá calado el motor, como ocurriría en otro vehículo. Lo que sucede es que se desembraga por sí mismo el motor y sigue girando lentamente. Al propio tiempo, el coche no va para atrás porque el juego de velocidades está puesto para marchar hacia adelante.

Estas circunstancias dan al vehículo una amplitud de ve-



El N. A. G. - Protos en la Avenida Alfonso XIII, en cuya gran vía demostró ante los críticos sus excelentes cualidades

locidades como si tuviera una caja de cambios universal. Se puede hacer marchar el A. N. C. - Protos a menos de un kilómetro por hora, casi a la velocidad del caracol, y en pocos segundos, con sólo apoyar el pie en el acelerador, pasar a los 100 kilómetros por hora.

También se consigue con este coche la subida de rampas metálicas del 45 por 100 de inclinación.

Para demostrar la actuación del nuevo embrague semiautomático, hicimos una prueba que, por su originalidad, nos dejó a todos plenamente convencidos. Pasamos a través del radiador un hilo, que atamos convenientemente a la palanca de admisión del carburador. El motor trabajó en vacío, y el coche, con la tercera marcha (la directa) metida, estaba parado. Del otro extremo del hilo, tiramos nosotros colocados a algunos metros de distancia, siendo este hilo la *única* comunicación del coche con la mano nuestra que, al retroceder, llevó el coche consigo, como un juguete. Nos detuvimos y el coche quedó parado instantáneamente. Por lo

que queda comprobado que el coche puede ser manejado únicamente con el pedal de gas (acelerador), algo verdaderamente sorprendente.

Para podernos hacer mejor cargo de las vetajas del coche, hicimos una excursión al Tibidabo y allí los señores Van Koss y Campalans nos obsequiaron en el Hotel Florida con un exquisito banquete.



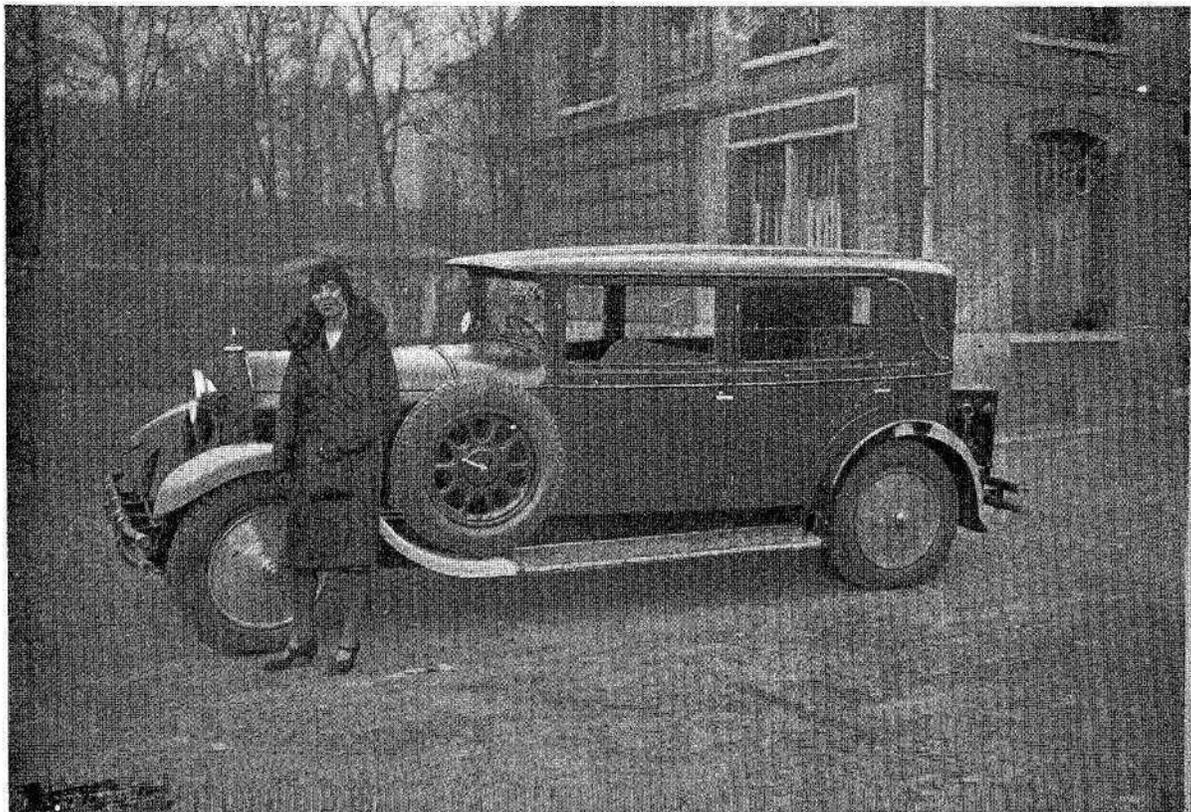
Nuestro director, señor Masferrer, con una facilidad asombrosa y valiéndose de un sencillo cordón, pone en marcha al N. A. G. - Protos

Fotos Claret

Pudimos entonces expresarles nuestra admiración por el coche y nuestro agradecimiento por las atenciones recibidas, tanto más halagüeñas para STADIUM por cuanto su director señor Masferrer, en su triple calidad de presidente del Sindicato de Periodistas Deportivos, de redactor *La Vanguardia* y director nuestro, presidió la mesa y expresó el agradecimiento de todos los asistentes a los señores Van Koss y Campalans. Realmente, una vez efectuadas las pruebas del coche N. A. G. - Protos, nos explicamos perfectamente que en solo los once días que permaneció abierto el Salón de París se vendiesen de dos a tres mil coches de esa marca, éxito que augura el que está llamado a alcanzar prontamente en España.

MOSTELLE
ZUMO DE UVA
SIN FERMENTAR

RAPAE ESCOPET - TARRAGONA



El Talbot conducido por Mme. Schell, obtiene la copa del Real Automóvil Club de Marsella

TALBOT

LA sociedad de automóviles Talbot, que se había acreditado en gran manera entre los coches elegantes, elásticos y rápidos con su espléndido e incomparable modelo «11 Six», ha completado este año su serie con dos modelos nuevos estupendos y de cualidades iguales, o mejor dicho, superadas al «11 Six»; ellos son el 14 y el 17 caballos, también, como es natural, a seis cilindros, tipo

adoptado con gran perfección y acabado por la acreditadísima manufactura de Suresnes.

La característica de las innovaciones de los nuevos tipos, si características pueden llamarse a las ligeras perfecciones aportadas al ya perfecto «11 Six», han sido en lo que se refiere a refrigeración y engrase, perfecciones que le permiten sacar de sus nuevos motores un rendimiento más intenso.

Las características del «14» en lo que respecta a motor son de 74 milímetros de alesage con 2 litros 438 de cilindrada y 54 caballos a 3 500 revoluciones, y las del «17» son 75 milímetros de alesage con un total de cilindrada de 2 litros 915 y 68 caballos a las 3.600 revoluciones.

De estos clásicos y espléndidos modelos fué el que Madame Schell llevó a la victoria en el rally femenino de París a San Rafael, adjudicándose en

la clasificación general la Copa del Automóvil Club de Marsella. En el concurso de regularidad, ganó su categoría y en la prueba de velocidad, como era lógico y natural para una marca del abolengo de Talbot.

En las carreras de velocidad Talbot, cual otras muchas marcas, no concurre en la actualidad, pero sus viejos coches de dos temporadas adquiridos por aficionados todavía son temibles, ganando buena cantidad de carreras, en las que se demuestra la espléndida calidad de los automóviles que llevan la gloriosa insignia Talbot.

Antes de decidirse
pruebe un

8 CV. AMILCAR

J. ÁLVAREZ Y C.^o, S/C
Provenza, 185 - BARCELONA

**MOTOCICLETAS
GNOME & RHONE
Y DUNELT**

“EUROPA AMÉRICA”

París, 210 - Balmes, 167 (esq. Diagonal)

S T A D I U M

Foto Roi

La actualidad futbolística



ESPAÑOL-RACING DE SANTANDER : Oramas, a pesar de la enorme defensa santanderina, interviene con gran codicia para rematar la jugada a su favor

Consideraciones sobre el supuesto fracaso del torneo de Liga

SE han jugado a esta fecha los partidos correspondientes al torneo de Liga recientemente instituido. Desde luego, no interesa tanto como el Campeonato de España. Los clubs, o su mayoría, quéjense de la poca atracción que ejercen en el público estos encuentros, sin darse cuenta que tiene una explicación perfectamente lógica, basada en dos motivos fundamentales que, de desaparecer, darán, sin duda, al torneo un extraordinario interés. Nos parece recordar que en estas mismas columnas hemos comentado distintas veces las incidencias previas, ocurridas cuando la nueva competencia estaba en gestación, y que también hemos aventurado alguna suposición sobre su porvenir que, en las condiciones en que se juegan los matchs ligeros, no podrán sino verse confirmadas por la realidad, como se han visto.

Y vamos por partes. ¿Cómo es posible que lo que se disputa en la Liga (algo que no ha sido precisado) puede intere-

sar más que el título de campeón de España? El primer error fué no convertir lisa y llanamente el nuevo torneo en una verdadera *challenge* para el Campeonato nacional, llámese así directamente o llámese campeón de la Liga al vencedor que, sin otra lucha para el título, no puede ser más que campeón de España. Mucho más lógico y con más garantías será el vencedor de los restantes equipos más fuertes el campeón, que no el que llega a la final disputando elimina-

torias y decidiendo su suerte en un solo partido al llegar aquélla. No es que queramos, en absoluto, presuponer que los campeones de años anteriores no merecían serlo; con harta sobrados méritos contaban para serlo, con toda dignidad, en las respectivas temporadas, pero planteamos simplemente un dilema y contestamos a él sin vacilación seguros de que la mayoría de lectores han de compartirlo.

No sólo se es más campeón, o se da la sensación de serlo



Una desesperada defensa del portero y zaguero europeísta evitan que el balón se cuele en su marco

Fotos Claret



BARCELONA-ARENAS : Arocha, voluntarioso, chuta, pero encuentra a pocos pasos convenientemente colocado al portero arenero, que bloquea con facilidad el balón.—Un oportuno despeje de Jáuregui.

más, aventajando en puntos a los más temibles y poderosos rivales con quienes se ha contendido dos veces, sino que, económicamente, para todos los participantes es mejor el sistema. El Campeonato de Liga debe ser, pues, el verdadero Campeonato de España y puede alternarse con otro torneo de Copa que, sin una tradición como la inglesa, costará algo de arraigar, pero que tiene la ventaja de la brevedad jugándose por una eliminatoria en vez de dos como ahora el Campeonato. Treinta y dos equipos participantes y cinco jornadas justas y cabales. También acepta el público la emoción del riesgo que corre su once favorito de verse eliminado en un solo partido y aun siéndolo sigue con interés la carrera rápida de los demás.

El mismo Campeonato de Liga, si se creyera necesario, podría tener más extensión, pero cuando los clubs estuvieran preparados para el mismo. Porque otro de los motivos que explican el desinterés del público en el torneo actual, por lo menos del público afecto a equipos concretos, es que no estaban los clubs preparados para el torneo de Liga. Salieron antes las cosas bien con un poco de suerte y no se vió

que para tanto trajín se necesitan buen número de suplentes iguales o parecidos a los titulares. Es demasiada campaña para que con quince o diez y seis jugadores de clase pueda sostenerse con éxito. El

mismo Barcelona llegó a campeón el año pasado sin apenas suplentes, y ponemos el caso más instructivo porque los demás no corrían el riesgo de necesitarlos tanto quedando eliminados a las primeras de cambio del Campeonato nacional. Y habiendo salido bien entonces tenía que salir bien siempre, según el parecer de quienes consideraban normal el número reducido de bajas, siendo así, por limpio que se juegue, que es lo insólito. Cuando vemos al principio de la temporada inglesa, que hay clubs que para la Liga y la Copa cuentan con veinticinco y hasta treinta jugadores, y aquí el club más previsora cuenta sólo con quince y no pasará ninguno de ellos mucho más de esta cifra (y se entiende aplicada a jugadores reconocidos aptos y no con reservas que prometen o son de clase distante a la de los efectivos), nos parecería una temeridad si no nos diéramos en seguida cuenta de que estamos en el clásico país de la imprevisión.

No hay jugadores, se dice. En absoluto, no lo creemos. Hay jugadores; pero hay que saber catarlos o verlos cuando están envueltos de escoria y hay que saber pulirlos. Desde luego, el jugador cumbre no es



José Samitier y su linda compañera a la salida de la iglesia de Jesús, de Gracia, después de sus esponsales

fruto de cada día, pero hay materia para hacer buenos jugadores y hacer equipos. No se limite el lector a considerar nuestros equipos, y véalos a todos, y verá como salen jugadores. Naturalmente, muchos se malogran; se les exige más de lo que pueden dar de momento, acaso físicamente también, y se les estropea.

Cuando antes, a copia de dinero (siempre indispensable, pero cada vez más acompañada de otros recursos), podían hacerse los equipos, poniendo a los mejores en el campo y

dejándolos sueltos para que hicieran lo que les viniera en gana. Naturalmente que los de mejores individualidades se imponían. Ahora hay más competencia y clubs más fuertes económicamente y no es posible elegir a placer. Y cuando es posible, un jugador (y ya veremos hasta dónde llegará eso) cuesta un ojo de la cara, y es lógico que sólo se adquieran los jugadores consagrados en casos vitales o muy necesarios o para dar a los equipos ese tono de excepcionales cuando cuentan con un once excelente.

Cada día serán más difíciles las victorias (lo decíamos por centésima vez en el último número), pero podemos exigir a los clubs que defiendan mejor que ahora defienden su nombre y su suerte.

Y examinemos ahora

La situación actual de nuestros clubs

El único que queda a flote hasta hoy es el Español (excepto el desgraciado ensayo de Bilbao, que en la clasificación sigue al leader, el Real Madrid, sólo con un punto de diferencia; diez puntos éste y siete el Español. Los dos semifinalistas del Campeonato de España al frente por ahora; no nos equivocábamos al considerarlos dignos de la final. En adelante ¡Dios dirá! El Español, con buenos reservas, puede hacer un buen papel.

El Europa y el Barcelona comparten el penúltimo lugar con tres puntos cada uno; por goal average, con escasa diferencia (0.72), el Barcelona ocupa el octavo puesto y el Europa el noveno. Cierra la lista el nuevo ingresado en el grupo. Del grupo llamado de los campeones, sin el recién ingresado, son nuestros dos equipos los últimos. ¿Es posible? Y tan posible que es la pura verdad. No podían haber caído más abajo. Naturalmente que hay tiempo (trece partidos faltan aún) para recuperar el terreno perdido, pero no será al paso de ahora como lo ganen...

Las dos ultimas jornadas

El primer domingo del mes corriente vino a Las Cortes el Arenas y consiguió llevarse un punto. La inclusión de Yermo en el once guechotarra fué provechosísima para el equipo, ya que marcó los dos goals que le dieron el empate. Del Barcelona, el único goal marcado por la delantera fué obra



Los defensas del Arenas no dejan pasar de sus dominios a los azul-grana. Foto Claret



El Europa encontró un difícil adversario en la Real Unión de Irún, logrando empatar

de García; el otro hubo de marcarlo, en un *freekick*, Walter.

El Europa, con abundancia de reservas, obtuvo en San Mamés ante el Athletic bilbaíno un honorable resultado al ser vencido sólo por 2-0.

Y expuesta la actuación de nuestros equipos, anotemos la victoria de justeza obtenida por el Real Madrid sobre la Real Sociedad donostiarra (2-1) en Chamartín, y el triunfo del Athletic madrileño en Irún sobre la Real Unión por el mismo resultado que en el partido anterior.

Y en los grupos de la segunda división los resultados fueron: Iberia-Racing Madrid, 3-2; Valencia-Coruña, 2-1; Celta-D. Alavés, 0-1; Oviedo-Betis, 3-1, Sevilla-Sporting Gijón, 1-0; Torrelavega-Zaragoza, 2-1; Tolosa-Castellón, 3-2; Baracaldo-Osasuna, 3-2; Cultural Leonesa-Cartagena, 4-0, y Murcia-Valladolid, 5-3.

El domingo último nos trajo la sorpresa de la derrota del Barcelona (un equipo con muchos reservas, pero al fin y al cabo el Barcelona) por el Athletic madrileño por 4-1 en el Stadium.

El Español obtuvo un empa-

te difícil en Atocha (1-1). Es sabido cómo se crece en aquel campo la Real y por lo tanto no se puede restar méritos al resultado.

En el Guinardó, el Europa, con una alineación un poco extraña de la delantera, sin Cros, Alcázar ni Viguera, pudo evitar verse derrotado por el Real Unión de Irún.

En Bilbao, el clásico Arenas-Athletic jugado en Ibaiondo dió la victoria al once de Guecho. Y en Santander, el Madrid venció no sin dificultad al Racing por 3-0.

SPECTATOR



Un fantástico salto del meta irundarra evita un goal europeo

Fotos Claret

S T A D I U M

Hockey : Quincena pródiga para este deporte



Equipo escolar de Medicina.—Estudiantes formando el equipo de Ingenieros que jugó contra el de Medicina



Elementos pertenecientes al Junior y Escuadra Inglesa antes de la celebración del match entre ambos equipos



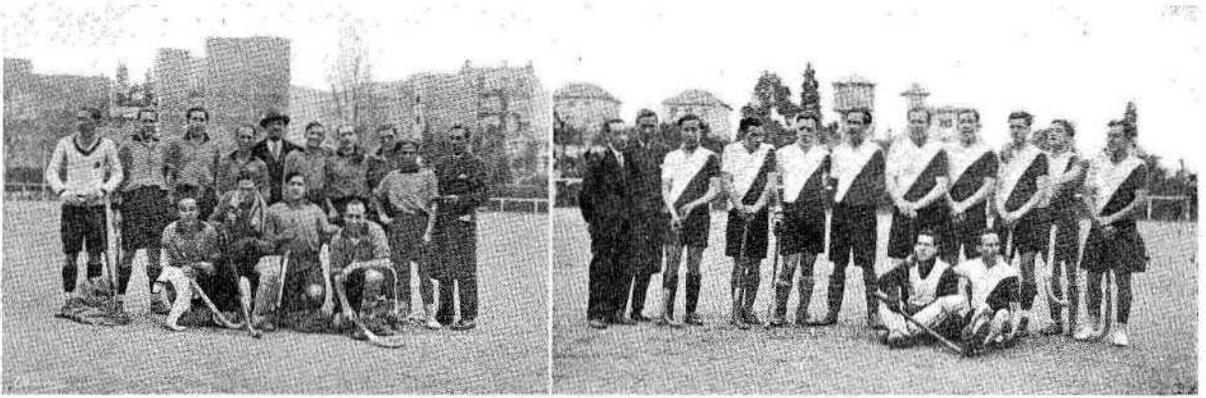
Equipo del Polo, formado para jugar un encuentro con los oficiales de la escuadra inglesa que ha visitado nuestro puerto.—Equipo constituido por los oficiales de la escuadra inglesa Fotos Vela

QUINCENA rica en acontecimientos de hockey ha sido ésta.

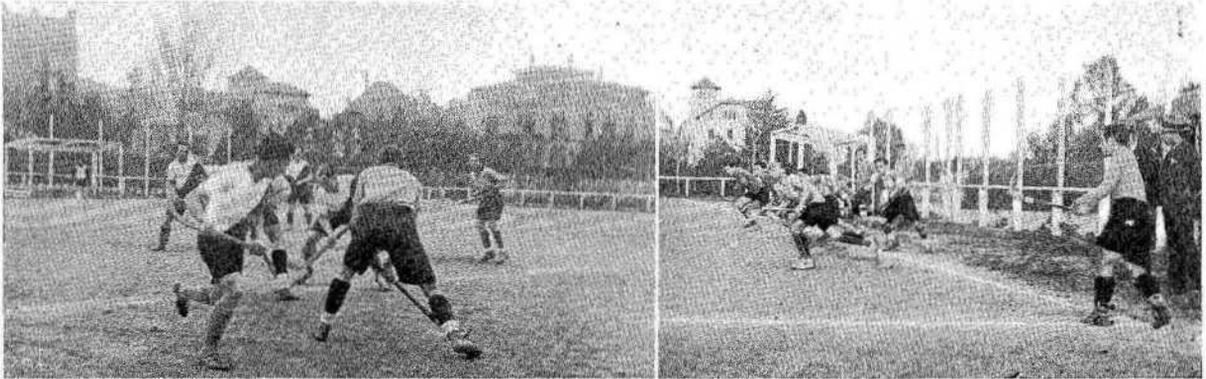
Dos divisiones de la escua-

dra inglesa, de visita alterna en nuestras aguas, han sido el principal factor para que Barcelona, aquel precioso archi-

vo de la cortesía, albergue de los forasteros, mantuviera su hidalga tradición cervantista dándole hoy su preciado galardón,



Equipo del Polo que venció al Tarrasa, quedando en definitiva campeón de Cataluña. —El Tarrasa, que, a pesar de su voluntad, sucumbió ante las huestes polistas



Dos interesantes jugadas del disputado encuentro Polo-Tarrasa

el galardón que los visitantes, sean de donde fueren, necesitan.

Vienen esos forasteros con una educación física cotidiana, que necesitan practicar, y entre banquetes, actos de etiqueta y platonismos dignos de la época pasada, hay que mezclar sus deportes favoritos, demostrándoles con esa unión y ese cariño de razas que lo que ellos valen y saben lo sabemos y lo valemos.

Esta vez ha sido el hockey

quien ha acogido en partidos amistosos a sus hermanos de la rubia Albiñón.

Finió el Campeonato de Cataluña. llevándose el preciado título de campeón el Polo.



HOCKEY CON PATINES : Jugadores del University y Skating Club Cataluña que celebraron un encuentro en la pista del Luna Park

Fotos Vela y Claret

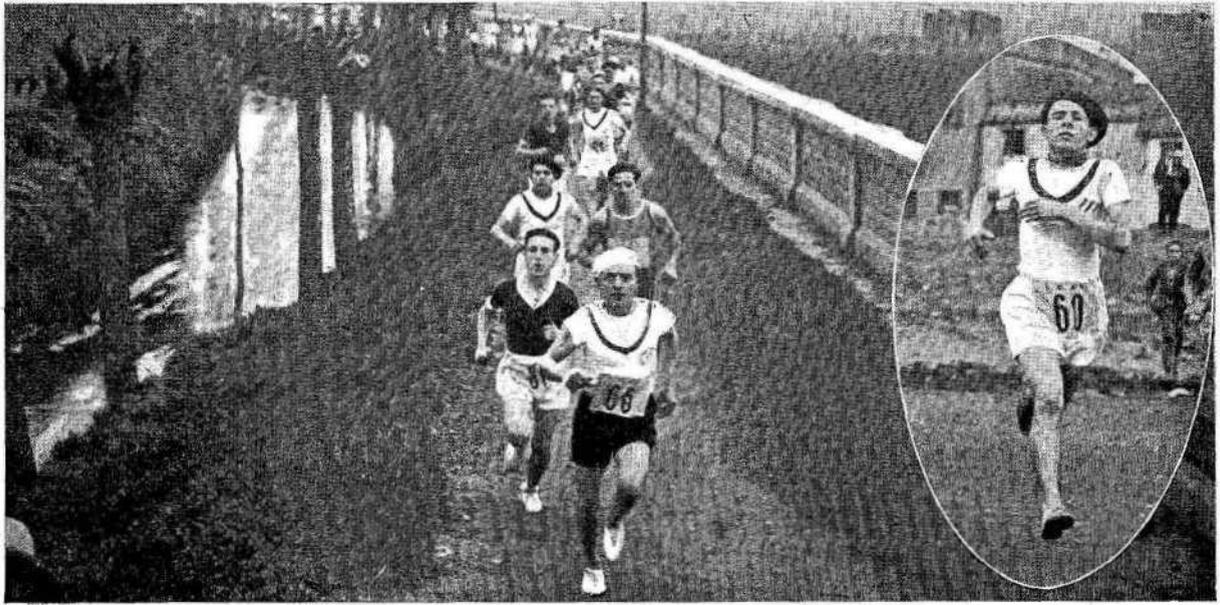
Casa SIBECAS

Artículos para todos los **SPORTS**
CATÁLOGOS GRATIS

Aribau, 35 - Teléf. 32.915 - BARCELONA

S T A D I U M

Campeonato de Barcelona de Cross-country



Los atletas siguiendo la ruta trazada en las inmediaciones de San Andrés. — Farré, primer clasificado y factor importantísimo, que influyó en la moral de sus compañeros, logrando la mejor clasificación social por equipos

ESTA importante prueba, que por causa de la inclemencia del tiempo fué suspendida el pasado mes de febrero, se celebró el día 10 del corriente, bajo los auspicios y organización del Comité Provincial de la F. C. de A.

En el campo de la U. E. de San Andrés, a las 11 de la mañana se dió la salida a los corredores, que de los 70 inscritos se alinearon 49, notándose la ausencia de importantes elementos, entre ellos Moreno, Serra, Bellmunt, López y algunos otros.

Leoncio Farré, del C. D. Europa, que durante esta temporada viene destacándose como un positivo valor; se adjudicó brillantemente el título de campeón, al cruzar victorioso la línea de llegada, siguiéndole a escasa distancia Vives.

Clasificación general

1. Leoncio Farré (C. D. Europa), 34 m. 7 s. $\frac{2}{5}$; 2. Manuel Vives (R. C. D. Español), 34 m. 17 s.; 3. José Hernández (F. C. Barcelona), 34 m. 27 s.; hasta 34 llegados.

Clasificación por equipos

1. C. D. Europa: 1-4-7-18- y 23 = 53 puntos.
2. A. E. Tagamanent: 5-8-9-12 y 20 = 54 puntos.
3. F. C. Barcelona: 3-6-13-16 y 19 = 57 puntos.

* * *

Antes de la salida de los «crossmens» partieron los marchadores que tomaban parte

en el primer entrenamiento de marcha atlética, con vistas al Campeonato que piensa organizar la U. E. de San Andrés.

Llegaron: 1. G. García (F. C. Barcelona) (1 h. 52 m. $\frac{3}{5}$); 2. J. Farell (F. C. Barcelona), 3. P. Cardona (U. E. San Andrés), 4. A. Castelló (U. E. San Andrés), 5. R. Vallribera (U. E. San Andrés), 6. J. Taxonera (F. C. Barcelona).

COLL-MACIÀ

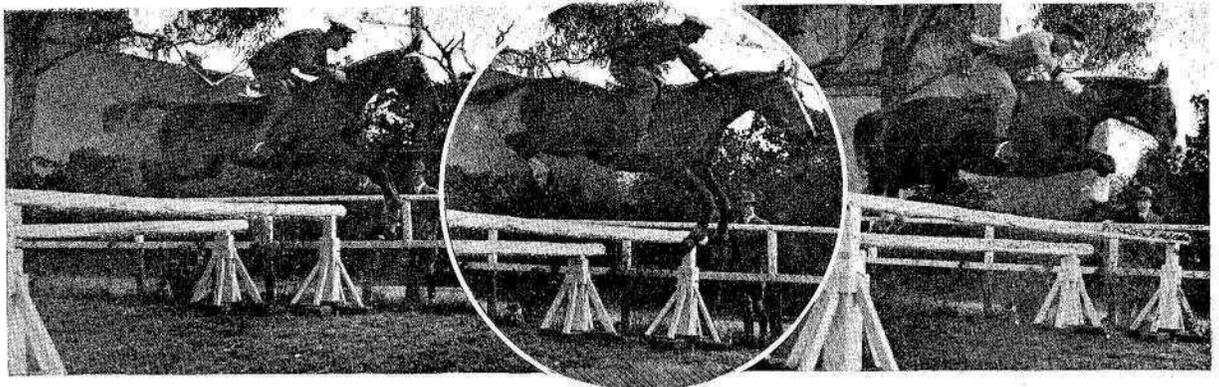


El equipo perteneciente al C. D. Europa efectúa una vuelta de honor en el campo del Guinardó en el descanso del partido Europa-R. U. de Irún

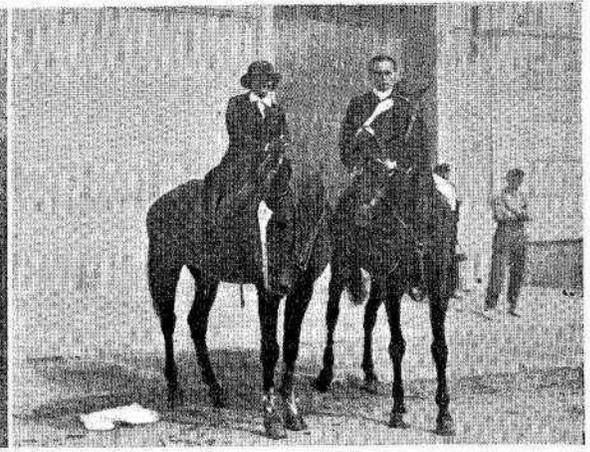
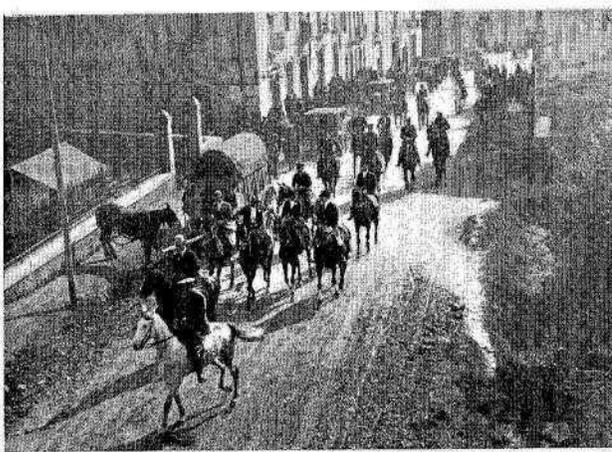
Fotos Buyosa

El deporte hípico

*Prueba militar en el R. P. J. C. / Rally-paper en honor de don Arsenio Abad
En Moncada se corre el rally-paper organizado por elementos del R. P. J. C.*



Los conocidos jockeys capitanes Velenzuela, Muñoz y Serrano, en el difícil salto de triple obstáculo, el cual efectuaron sin ninguna falta



Los participantes al rally-paper celebrado en Moncada el domingo pasado, se dirigen al punto en donde se les ha de dar la salida.—La señorita María de Fortacín y el señor Coma, excelentes jinetes vencedores del rally



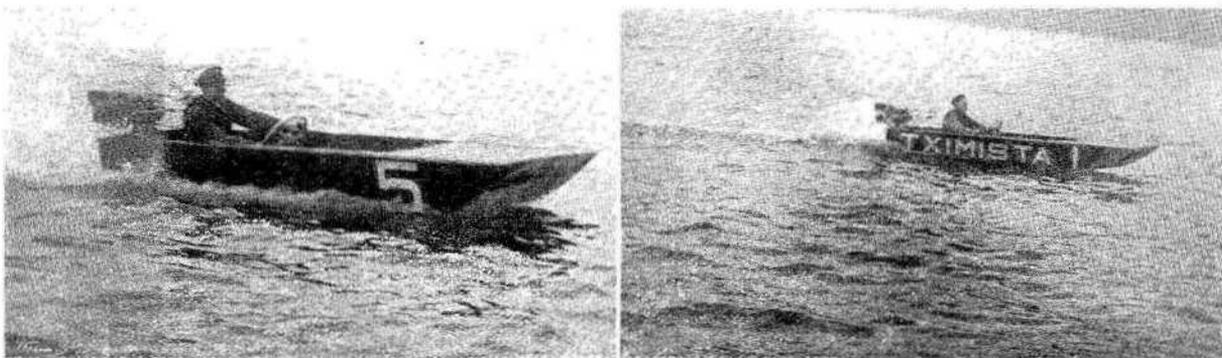
Un numeroso grupo de lindas amazonas y apuestos jinetes comentan, en un descanso, las agradables incidencias del rally-paper corrido en honor de don Arsenio Abad.—La entusiasta aristócrata del deporte hípico señora de Crory y el señor Coma, ganadores del rally

Fotos Vela

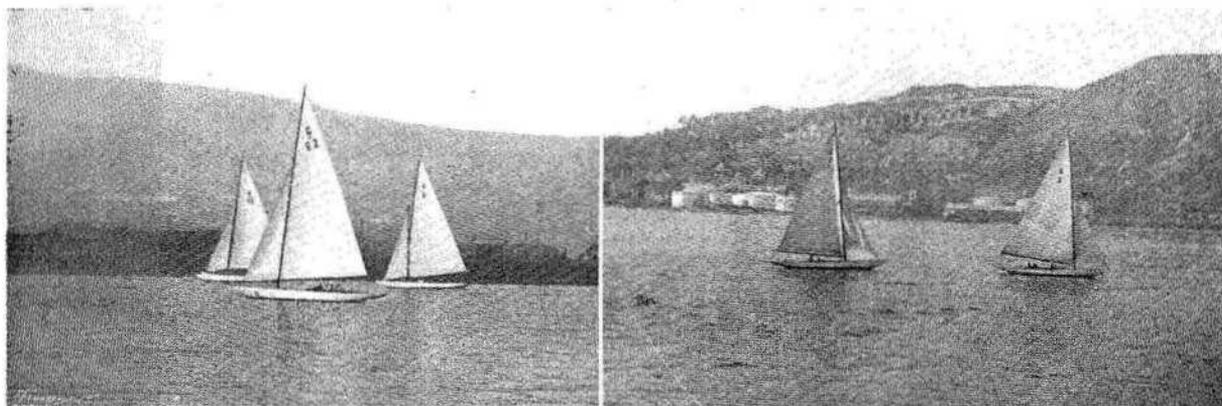
Regatas a motor y vela



Con una mar un poco picada, se da la salida a las embarcaciones rápidas de turismo denominadas «Runabouts». También emprenden la lucha las veloces canoas de la serie «Outbards».



X. X., pilotado por José M. Lasaos, obtiene la copa donada por don Raul Roviralta, por ser el primer clasificado en su serie.—Tximista, de Luis de Satrustegui, en plena carrera.



La salida de los yates participantes en la regata forma internacional disputada en aguas de nuestro puerto y organizada por el Real Club Marítimo.—Una enconada lucha existió entre los balandros números 5 y 7.

Fotos Claret y Vela

MANUAL DEL RADIOEXPERIMENTADOR

PRECIO: 5 PESETAS

EL MEJOR LIBRO DE RADIO ESCRITO EN ESPAÑOL

STADIUM

La quincena del Turf

El Japón parece finalmente querer entrar en las vías del progreso, en lo que se refiere a las carreras de caballos, ya que hasta hace poco sólo corrían caballos indígenas, mas ahora se dedican en gran escala a la cría del pura sangre, importado de los Estados Unidos.

Recientemente, un representante de los criadores nipones, el propietario Zensuke Yashida, ha llegado a San Francisco de California, habiendo comprado en Lexington un lote de yeguas para trasladarlas muy en breve al Japón; esto dice como pretenden intervenir en la cría del pura sangre, y con su habilidad, paciencia y sangre fría característica, muy bien podría ser que de aquí a poco viéramos luchar a sus productos con los representantes más caracterizados de la poderosa Inglaterra. Deben, no obstante, aprender el carácter internacional del sport, pues ellos no permiten, como hemos dicho, que otros caballos, a excepción de los nacidos en su tierra, puedan correr y además deben ser hijos de la tierra propietarios, entrenadores y jockeys, y todos cuantos intervienen en las cosas del turf.

Ya oiremos hablar de sus progresos, veremos sus caballos y contemplaremos sus hazañas.

* * *

El mundo de las carreras en Francia está preocupado por la anulación casi constante de las pruebas de obstáculos, y como todavía no ha llegado la hora de la inauguración de las carreras lisas, por ello los sportmen se dan en pensar si no es cada día peor el negocio de hacer correr, pues aunque los días anulados se verá la forma de compensarlos con nuevos

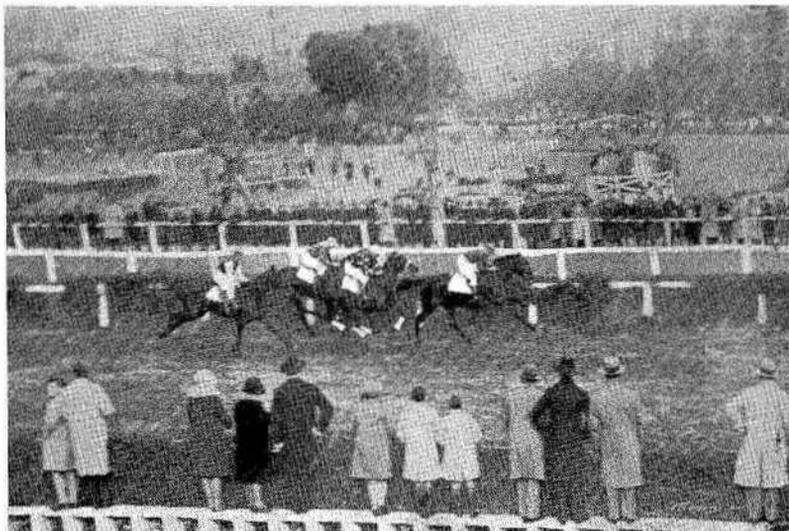
días de carreras, como la preparación de un caballo, en buena técnica científica, debe ser para plazo fijo, la forma de esos caballos puestas para los días suprimidos posiblemente la hallarán con dificultad en otro momento.

Con esas heladas acaecidas, y de que hablamos, ocurre otra dificultad y es el no poder trabajar a fondo a los sujetos que deben correr en las carreras lisas, cuya inauguración debe ser el 15 de marzo, y como los terrenos están imposibles, los caballos, y más los jóvenes, raramente podrán avenirse a ser entrenados en tan malas condiciones; ello será motivo de serios disgustos, sobre todo en el primer Handicap Opcional en donde el cambio de dos a tres años por fuerza dará lugar a equivocaciones y de ello se resentirá la Apuesta Mutua. Claro está que las grandes casas no se resienten, pues envían sus ejemplares para ser preparados a la orilla del mar, en donde el clima suave y el aire templado permiten estén las pistas blandas sin ser fangosas y elásticas sin ser duras.

Quizás en nuestro país no han parado cuenta los directores de las cuadras en la transcendencia del entrenamiento en el agua, lo cual evitaría grandes males y reportaría muchos beneficios. Un día, y largamente, nos ocuparemos de este asunto con el mayor número posible de detalles y notas.

* * *

Madrid ha comenzado su temporada de primavera en invierno, el día 3 de marzo, con un programa compuesto regularmente y un número de concurrentes a las pruebas escaso, demostración evidente de cómo están las pistas de preparación en los alrededores de la Villa y Corte, hechas un fango, que veda dar un buen trabajo; por tanto, las carreras del día dicho adolecieron de escasez de campos y el cielo inclemente daba un tono tristón al espectáculo, y a pesar de lo muy aficionados que son los madrileños a llegarse a las alturas de la Castellana, pocos fueron los asistentes a la función. Comenzó la tarde y se levantó el telón con una carrera de venta



La primera prueba corrida en la inauguración del hipódromo madrileño
Foto Alvaro

en que sólo presentóse *Brownie*, corriendo, por tanto, un walk-over, sin que sepamos ni allí nos digan el tiempo empleado en recorrer 1.800 metros.

La casa Cimera es indudablemente la más importante de España en caballos de carrera y, como es justo, es la que obtiene los mayores premios, las mayores recompensas y hasta el mayor número de pesetas; como prueba de cuanto decimos, la segunda prueba de la tarde fué ganada por *Penagos*, finamente conducido por el antiguo gran jockey de carreras lisas Vicente Díez, hoy convertido por obra y gracia del peso en un jockey de obstáculos muy aceptable y discreto, si tiene aquella decisión que no supimos verle hace algún tiempo en París en un recorrido del sport ilegítimo; mas entendemos que habiendo firmado un contrato en firme con la casa Condal propietaria de *Penagos*, pondrá el mayor de los Díez el paño al púlpito, sentando cátedra de jinete consumado.

El premio Moss Vale, de que hablamos, fué llevado por la laureada en Barcelona con su Gran Premio de 1928 *Louveciennes*, mas como su clase no es la del hijo del *Larrikin*, cedió pronto, así como *Nort-*

hem Light, ambos propiedad de nuestro buen amigo el gran financiero catalán don Eusebio Bertrand y Serra; fué segunda *Ruiloba* y tercero el hijo de *Stefan the Great*. Tiempo, 3 m. 39 s. $\frac{4}{5}$.

Colindres, el vástago más ilustre de *Larrikin*, ganó con desenvoltura, escudado por su compañero *Orfeo* y por cuatro cuerpos, en forma brillante y con la autoridad por nadie regateada, el Premio Recoletos, sobre 2.200 metros, en 2 m. 30 s. $\frac{1}{5}$.

El handicap Opcional, la carrera más importante de la tarde, fué también obtenida por la cuadra Cimera con *Port Etienne*, no sin que Belmonte, su jinete, tuviera que pedir al hijo de *Nordre* estuviera en la lucha, pues es éste un perezoso al cual hay que despertar, ya que se duerme en plena pista; sólo tuvo que batir a *Alfaro*, un tozudo que pretendía arrebatarle la carrera; los demás caballos estuvieron en las lejanías. Tiempo empleado en recorrer los 1.800 metros, 1 m. 59 s. $\frac{3}{5}$.

Terminó la tarde con una carrera de tres años sobre la milla, en la cual *Ingo* apoderóse del mando de los nueve sujetos que componían el campo del Premio Retiro, seguido por

Casanova, sobre el cual el as Leforestier pretendía mostrar sus espléndidas habilidades; mas el demonio *Perelli* y cuatro kilos que daba a *Altafulla*, impidieron pudiera solo llegar en segunda posición; los demás no dieron mayor juego. Tiempo, 1 m. 47 s. $\frac{3}{5}$.

* * *

Y del gran National, ¿qué se miente? Una noticia que indudablemente causará impresión a muchos: *Magelonne*, la candidata de más sufragios en la terrible prueba de Aintree, que hallábase junto al mar siguiendo una metódica preparación con vistas a la famosa carrera de Liverpool, ha sido conducida a su centro de entrenamiento en Wantapl, y según dicen los bien enterados, motiva ello el tener que aplicársele un tratamiento radioterápico. Si ello es cierto, tememos no será la favorita de la prueba de que hablamos quien logre la carrera, pues un tratamiento médico supone una enfermedad y ésta no es la más recomendable para abordar los 7.200 metros, erizados de escollos, dificultades y obstáculos de la más famosa, dura y pesada carrera mundial.

PRÍNCIPE PALATINO



El caballo *Port Etienne*, propiedad del Conde de la Cimera, montado por Belmonte, gana el premio de 5.000 pesetas, en la inauguración hípica madrileña.—V. Díez, con el caballo *Penagos*, ganador de una de las pruebas.

Fotos Alvaro

SIX



CITROËN

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES CITROËN, S. A.

MADRID: Plaza Cánovas, 5

BARCELONA: Rbla. Cataluña, 90

El neumático

**NACIONAL
PIRELLI**

construido en nuestro país

usándolo le dará satisfac-
ción cual otro extranjero

y comprándolo, evitará
emigren pesetas de España

¡Reflexione!

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 Catalunya, 24 : Barcelona

Teléfono número 12.703

Pedid en todas partes e

AUTOCATALOGUE

(NOUVELLE FORMULE)

con toda clase de informes para

la compra de un automóvil nuevo (todos los chasis, características y precios del año.)

usado (características de todos los chasis 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-8^e

Fabricación Española de Jabones Especiales para Mecánicos

Palencia, 17 - MADRID

Teléfono núm. 32144



“EL FENIX”, es un jabón especial destinado al uso de todos los mecánicos en general, preparado en pasta blanda, completamente distinto a cuantos se concen en la actualidad, de resultados tan eficaces que garantizamos no haber otro de un poder deterativo tan extremadamente grande

No estropea la piel : Por el contrario, la suaviza y preserva de grietas y asperezas

Precio del bote litografiado: Una peseta

FACILITAMOS TODA CLASE DE RÉFERENCIAS

LLOYD SABAUDO

SERVICIOS EXPRESOS DE GRAN LUJO

ESPAÑA - NEW-YORK

Via Algeciras Gibraltar

Travesía 6 días y medio

SUPERTRANSATLÁNTICOS

CONTE GRANDE

CONTE BIANCAMANO

26.000 Ton.

ESPAÑA - BRASIL - PLATA

Via 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

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

El moderno automóvil

NASH

es el preferido de los inteligentes

MANUEL BIGAS - Avenida Alfonso XIII, 474

Automóviles

BERLIET, MINERVA, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Camiones rápidos

MINERVA

Motocicletas

INDIAN

2 $\frac{1}{2}$, 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

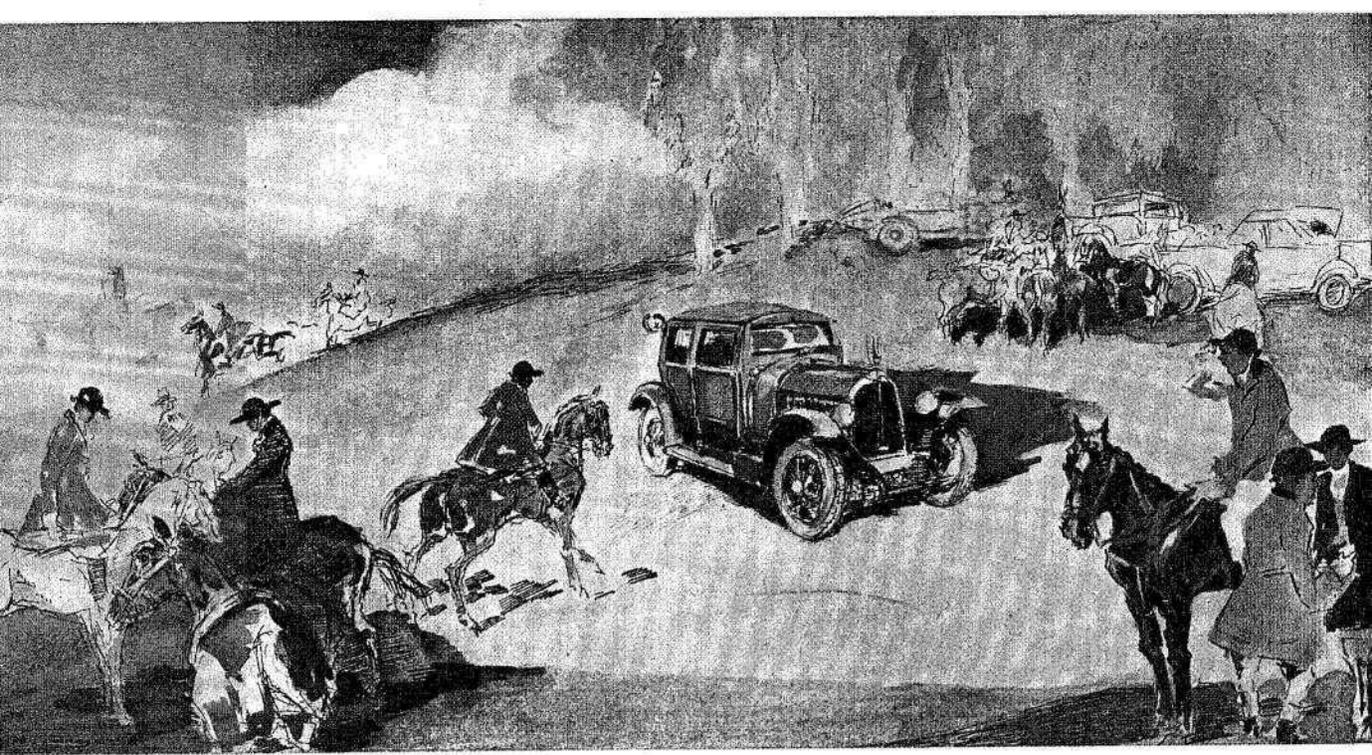
Alcalá, 81

BARCELONA

Trafalgar, 52

VALENCIA

Paz, 33



*Voisin le ofrece el éxito moderno
en automovilismo:*

El Relais "Compound"

El Pura Sangre más legítimo, no puede
igualarle en las cuestas ni en los llanos

Es la resistencia en la montaña, la suavidad en la ciudad.
Es lo que V., persona entendida, debe de adoptar después
de haberlo comprobado. No espere más, y diríjase a

Aragón, 208, o por Teléfono al 32.776

Director Gerente: ALFONSO LLOBET