

Stadium

Revista Ilustrada



Señorita Luisa Marnet y don Eusebio Bertrand y Serra, vencedores del rally-paper celebrado en Montornés del Vallés

Foto Domínguez

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

El jugo de uva sin fermentar (sin alcohol)

MOSTELLE

es el complemento del Sport

ALIMENTA, REFRESCA Y TONIFICA

Es la bebida ideal de los deportistas

RAFAEL ESCOFET / TARRAGONA

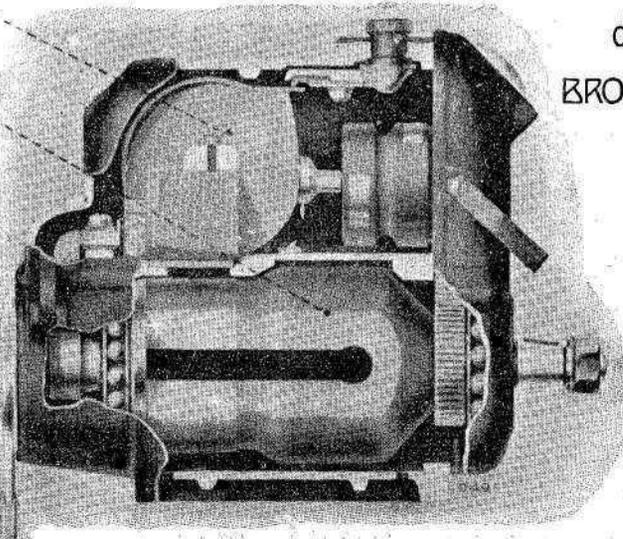
BOBINA FIJA

IMAN
GIRATORIO

MAGNETOS

Sociedad
Española
de Electricidad

BROWN BOVERI



MADRID

GRAN-VIA 21-23

Teléf. 1842.M.

DINAMOS - MOTORES DE ARRANQUE - CUADROS - FAROS.
FABRICACION SUIZA DE ALTA PRECISION

BARCELONA

CORTES 647

Teléf. 645.S.P.

SCINTILLA

Bosch

EQUIPO BOSCH PARA AUTOMÓVILES

**Magnetos y Bujías
Alumbrado y arranque
Reflectores para-brisa
Bocinas eléctricas
Engrasadores**

Representantes exclusivos para España

F. XAUDARÓ Y C.^a

BARCELONA
Aragón, núm. 254

MADRID
Génova, núm. 3

*Fíjese Vd. en el nombre ROBERT BOSCH
y en ésta marca de fábrica*



BHD

El carburador español

"IRZ"

es el mejor del mundo

El que consumiendo menos da más nervio y velocidad a cualquier coche

Casa en Madrid:
Montalbán, 5
Fábrica en Valladolid

Talleres Mecánicos especiales para reparación de automóviles, motores marinos, industriales y de aviación
SOLER Y APARICIO

Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 1950-A :: BARCELONA
Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación : Sección especial de cementación y rectificado

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para **Automóviles y Ciclos**

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable á todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan. Nº2 Pral

Ernest Witty & Co.
Aragón, 259-261 : Teléf. 1017-A : Barcelona
Artículos para todos los Sports



Las pelotas para tennis HARD COURT SLAZENGERS son indudablemente las mejores

"El Athletic Club de Bilbao"

EL HISTORIAL DE ESTE CLUB

POR JOSÉ M.^A MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

AUTOMOVILES

**Talbot
Unic
Citroën**

MOTOCICLETAS

Harley Davidson

AGENTES

AUTOLOCOMOCION, S. A.

OFICINAS, EXPOSICION Y GARAGE

Rbla. Cataluña, 90 : Provenza, 278

Teléfono 422 - G

No hay record posible sin un buen
Cronógrafo

Los mejores
los encontraréis
en la joyería y relojería de

Juan Boix

Rambla de las Flores, 37
BARCELONA

AIGLON

ES LA GARANTÍA DE
LA LUBRIFICACIÓN DE
VUESTROS MOTORES



BUSQUETS HERMANOS
Cortes, 587 : Tel. 1946-A : Barcelona
Bilbao - Madrid - Sevilla - Gibraltar - Gijón

1923 : Año XVII

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles,
Coches turismo, Vehículos industria-
les, Camiones, Aparatos de motocul-
tura, Accesorios para automóviles,
Aviación, Maquinaria y Herramientas

Precio: 11 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{ve} Victor LEFÈVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)
Teléfono SÉGUR 49-71

Ruedas Metálicas
Intercambiables

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

CONTADORES Y RELOJES "O. S."

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

E. y J. PUJOL XICOY : Valencia, 267 : Teléfono 371-G : BARCELONA

LOS AUTOMOVILES EQUIPADOS CON "DELCO"

EL ENCENDIDO MODERNO

EXCEDEN DE DOS MILLONES



-No...gracias!! nada de magnetos...

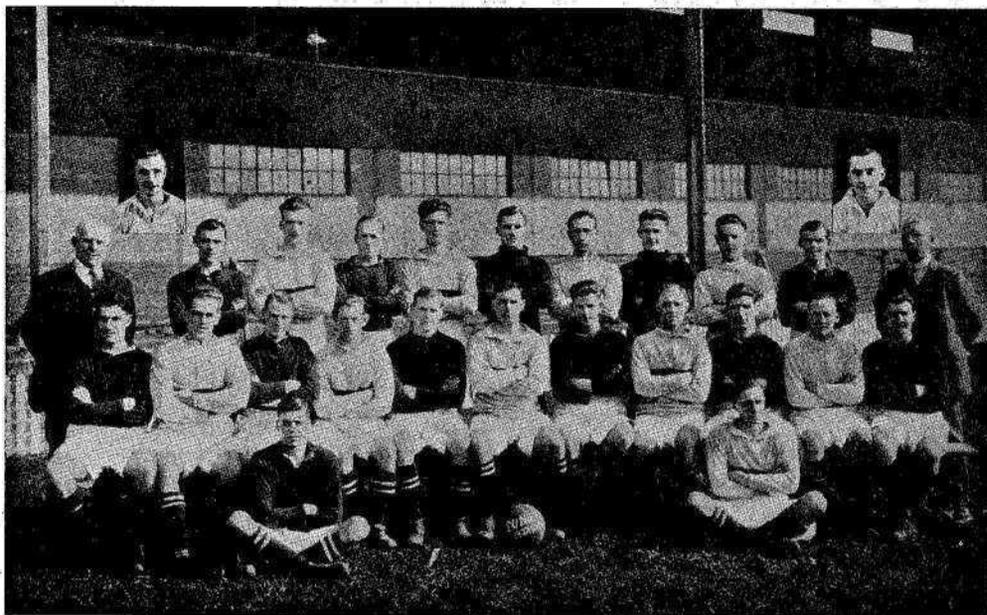
"Delco", arranca...enciende...alumbra...

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA
Ignacio M^a de Marti.

TALLERES:
Plaza Letamendi, 16
BARCELONA

FINAL DE LA GRAN QUIN- CENA INGLESA DE FUTBOL

DÍAS 2 Y 3 DE JUNIO



★ DUNDEE ★

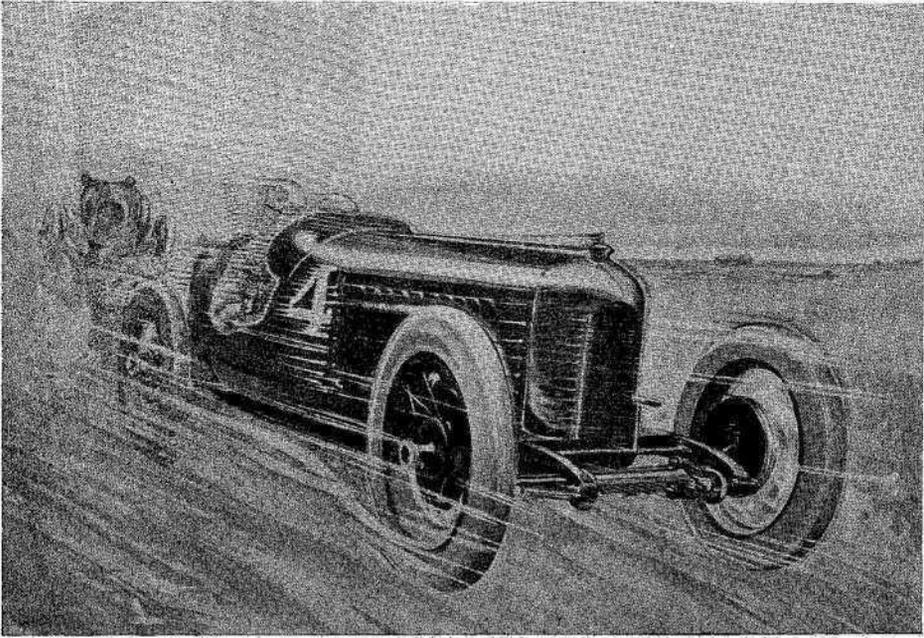
Equipo profesional de la primera división de Escocia

CONTRA

F. C. BARCELONA

CAMPO DE LAS CORTS
A LAS CUATRO Y MEDIA DE LA TARDE

STADIUM



FIAT

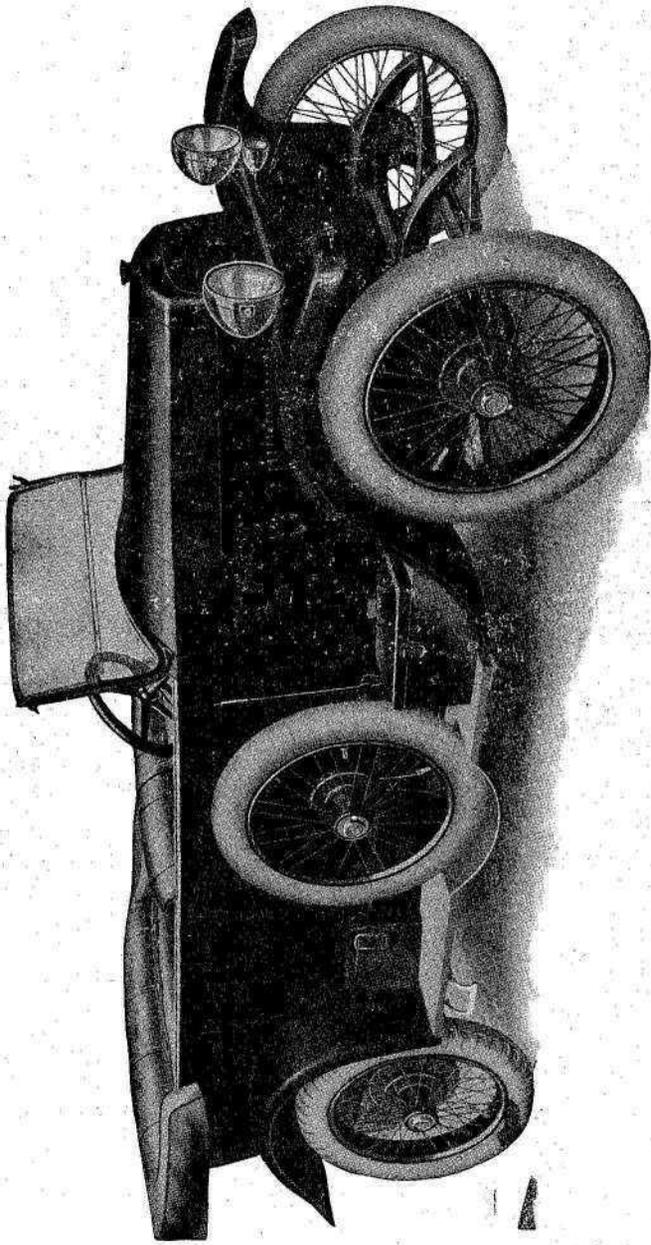
Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



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

TRIUNFO DE UN COMPAÑERO



Nuestro querido compañero Ramón Claret acaba de alcanzar un merecido triunfo ganando el primer premio del Concurso de Fotografías organizado por la Penya de l'Aire, con la presente estupenda vista de la villa de Sitges

Trofeo Armangué



Benoist
vencedor en el segundo
Trofeo Armangué
1922



Andreu
vencedor en el primer
Trofeo Armangué
1921



Fotos Armangué

Orden de salida

Categoría 1.100 c. c.

1. *Defrance II*, Breithenstein.
2. *Senechal II*, Antonio Diaz.
3. *Rally-Chic*, Juan Jover Sañes.
4. *David*, Salvador Viñas.
5. *Delfosse II*, Eznar.
6. *Loryc II*, Conde de Sert.
7. *Delfosse I*, Delfosse.
8. *Elizalde II*, José Feliu.
9. *Defrance III*, X. X.
10. *Senechal III*, Frick Armangué.
11. *Defrance I*, Vasini.
12. *Salmson II*, Lucien Desvaux.
13. *Elizalde I*, Fernando de Vizcaya.
14. *Salmson I*, Robert Benoist.
15. *Loryc I*, P. de Satrustegui.
16. *M. A.*, Jesús Bailló.

Categoría 750 c. c.

17. *B. N. C.*, Arturo Gastón.
18. *J. B. R.*, José Boniquet.
19. *Senechal I*, J. Palazón.
20. *Benjamin I*, Mme. Violette Gourand.

Se va a poner término al ciclo de solemnísimas manifestaciones que el Real Moto Club de Cataluña dispuso en honor de José María Armangué, promotor del movimiento tan felizmente iniciado a favor del autociclo.

El Moto Club hizo que se entonara en holocausto del malogrado amigo y compañero nuestro, repetidas veces, en el circuito para siempre famoso de Tarragona, un himno glorioso a la memoria de aquel cuyo espíritu ha flotado entre nubes de polvo que levantarán los coches en plena y desenfrenada carrera y entre las aclamaciones de un público idólatra de estas grandes y soberanas cosas nuestras, que ya lo son de todo el mundo, escalando el cielo y llevando allá arriba la preciosa ofrenda de un amoroso e inextinguible recuerdo de todo un pueblo...

El recuerdo es perenne. Podrá terminar, sin duda alguna, el domingo, con la conquista definitiva del Trofeo que cincelaran los Oslé, la meritoria labor, espléndidamente realizada por el R. M. C. C.; pero quedará para siempre bien determinada la estela que dejó marcada en su

corta vida nuestro llorado amigo, creando un mecanismo nuevo, y bien escrita con caracteres profundos, la historia de unas carreras que constituyeron siempre luchas titánicas y que, junto a la gloria que alcanzaron los vencedores, se mezclaron todos aquellos incidentes y accidentes que presiden y acompañan manifestaciones de esa índole, tan discutidas, tan importantes.

Dejó al morir Armangué, un nombre, nombre ilustre que los deportistas han honrado cual se merecía, y queda un Trofeo conquistado con titánicos afanes, que perpetuará su obra e inmortalizará su nombre.

El primer Trofeo

Los «davidistas» fueron a la lucha en 29 de junio de 1921 con afanes bien notorios de honrar la memoria del creador del *David*, y a fe que lo consiguieron.

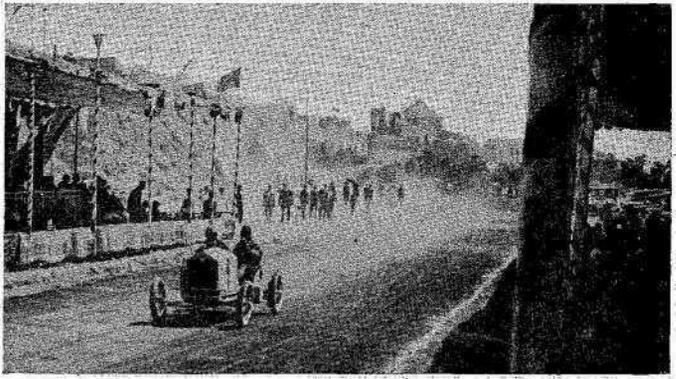
Juanito Andreu, Raul Roviralta, Jesús Batlló, Andrés Iranzo y Luis Miralles, sobre *David*, coparon los cinco primeros puestos, y José M. Moré, el leader de la secta idólatra del autociclo, estableció la vuelta más rápida a razón de 77,7 kilómetros por hora, correspondiendo el premio de regularidad al cuarto de los citados corredores.

Los cochecitos evidenciaron ante un público numerosísimo las ventajas que reúnen cuando sus volantes están en manos de gente ducha y experimentada.

La segunda jornada

Se presentaba verdaderamente espléndida, pero la fatalidad hizo que se interrumpiera brusca, fatalmente.

El fiero combate entablado en el circuito de



Las tribunas en el Trofeo Armangué de 1921

Tarragona, espléndida y convenientemente arreglado, hubo de interrumpirse cuando los cochecitos *Austro Daimler*, los *David*, los *Loryc*, los *Salmson*, los *Hércules* y el *M. A.*, nos producían las más grandes emociones y nos auguraban los más felices resultados.

Imprudencias por imprevisión de determinadas autoridades e imprudencia por parte de elementos inconscientes del peligro, nos privaron de ver el final de esas luchas. Por orden gubernativa se suspendió la carrera, que el R. M. C. C. acordó verificar en octubre del año pasado.

El segundo Trofeo

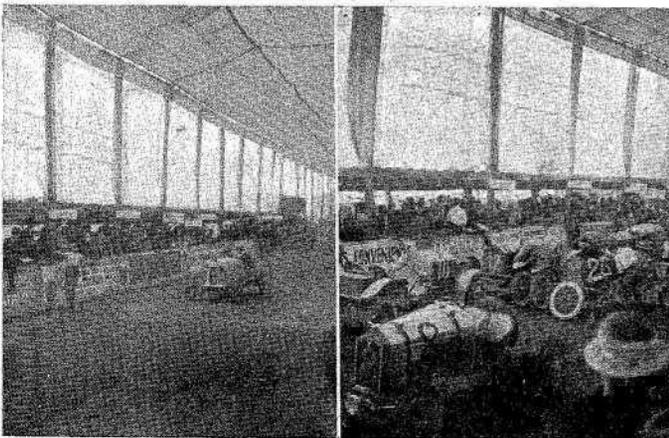
Pocas veces se registra un acontecimiento deportivo tan fastuoso como el del año pasado, en 29 de octubre, en el circuito de Tarragona-Secuita-Vallmoll.

El R. M. C. C. y los beneméritos elementos de Tarragona que de modo tan perfecto han secundado su labor en aquella capital, puede decirse que echaron el resto. Pocas veces la organización alcanzó límites tan admirables de perfección.

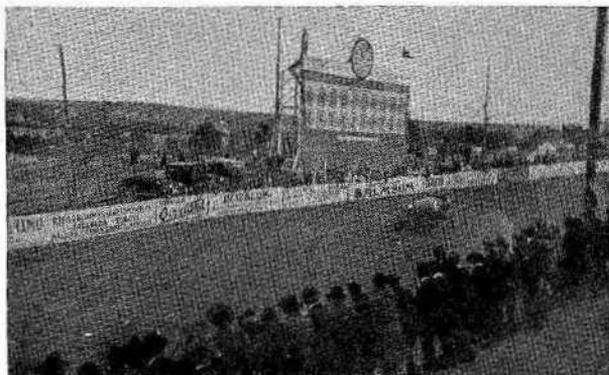
Las tribunas, nuevas por completo, ofrecían un aspecto bellísimo. El *affichage* constituyó una novedad muy alabada. No pecó por carta de menos el Moto Club en el más insignificante de los detalles.

El segundo trofeo fué lo que se llama un éxito de organización.

El aspecto deportivo fué asimismo esplendísimo. Recordamos en la lista de los vencedores a Benoist, sobre *Salmson*; a Frick Armangué, sobre *Loryc E. H. P.*, que hizo una carrera estupenda; al Conde de Sert, sobre *Loryc*; a Jesús Batlló, sobre *M. A.*, a Vizcaya, sobre *Elizalde*, estableciendo el primero un promedio de kilómetros 83,700 por hora, y el segundo la vuelta más rápida (92,500 kilómetros).



Dos aspectos del Trofeo Armangué, suspendido en mayo de 1922



Benoist, sobre Salmson, vencedor, pasando ante las tribunas, en el Trofeo Armangué de octubre 1922

Los laureados

Juanito Andreu, sobre *David* y Benoist, sobre *Salmson*, son los que con más legítimo derecho pueden disputarse la definitiva posesión del Trofeo. Ello no será fácil en cuanto al primero, porque nuestro amigo Andreu ha renunciado a las luchas automóviles y ello es verdaderamente de sentir. El triunfo alcanzado en 1921 nos dejaba presentir que no quería dejarse arrebatar el Trofeo muy fácilmente.

Benoist, sobre *Salmson*, experto, más que experto, expertísimo en estas lides, aspira actualmente, poseído de los mayores entusiasmos, a arrebatar nos el glorioso Trofeo. Está en inmejorables condiciones para ello. Su historia le acredita de perfecto conductor por las infinitas victorias que viene alcanzando para su marca.

Si la *guigne* le persiguiera, quedarían dos elementos, a cual más digno, para disputarse el gran Trofeo: Sert con su *Loryc* y Batlló con su *M. A.*, y hay que reconocer que ninguno de los dos es ciertamente manco.

Con estos alicientes, altamente sugestivos, puede comprenderse hasta qué punto no habrá subido el interés por acudir a esta noble competición, que auguramos eclipsará la gloria alcanzada en mayo de 1921 y octubre de 1922.

Las tribunas

Las suntuosas tribunas construidas expreso el año anterior para esta carrera y que causaron la admiración general por su elegante factura y condiciones especiales de comodidad que las caracterizan, están emplazadas de idéntico modo al del pasado año, o sea en dos grandiosos cuerpos, cada uno de los cuales consta de dos hileras de palcos de 1,50 por 1,60, separados por un pasillo de 1,10, siguiendo detrás de los palcos y con igual separación que éstos, tres hileras de gradas en que po-

dran instalarse con gran comodidad más de 2.000 espectadores.

Entre los dos cuerpos de tribunas y con una separación de cinco metros por lado, queda instalada la tribuna regia y del Comité de Honor, cuya parte anterior y en plano más bajo, a la altura de la primera fila de palcos, está destinada a la Prensa nacional y extranjera, instalada en forma que pueda llenar su cometido con toda comodidad, atención digna de agradecer.

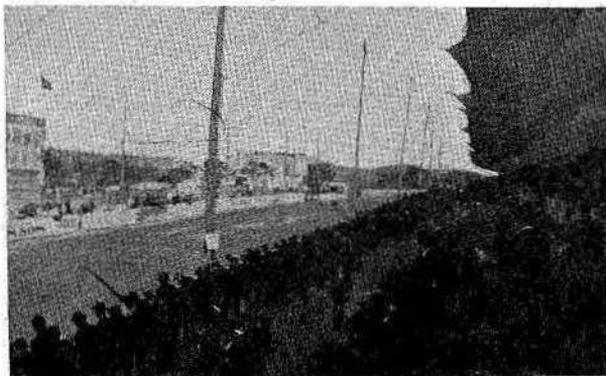
El affichage

El inmenso bastidor donde van acoplados los relojes cuenta-vueltas de cada corredor, cuyo sistema, empleado por el Real Moto Club de Cataluña en sus anteriores carreras, mereció unánimes alabanzas, está terminado, procediéndose en la actualidad a la instalación del grandioso reloj de tres metros de diámetro que como digno remate lleva el referido bastidor y que con exactitud cronométrica permitirá al público de tribunas apreciar el tiempo empleado por los distintos corredores en cada vuelta.

Otra novedad, nos ofrece este año el R. M. C. C.: Sobre una gran pizarra estará dibujado el circuito y mediante unos autociclos sobrepuestos, con los números que ostentarán los corredores, se podrá saber constantemente su situación en la carrera.

La carretera en sus dos jurisdicciones, y el camino de enlace donde van instaladas las tribunas, están terminados por completo, habiéndose procedido a modificar algunos virajes que actualmente ofrecen una máxima seguridad y por su particular construcción permitirán a los coches pasarlos a velocidades emocionantes.

Por el Gobernador civil de Tarragona han sido dictadas órdenes severísimas para el comportamiento del público que acude a presenciar la carrera diseminado por el circuito y dichas órdenes serán hechas cumplir con todo rigor por la fuerza de la Guardia Civil que prestará el servicio de vigilancia durante la carrera.—N. M.



Un aspecto de las tribunas en la última prueba del Trofeo Armangué

Fotos Nostá

Carrera en cuesta Parma-Poggio di Berceto



Un viraje difícil en plena cuesta

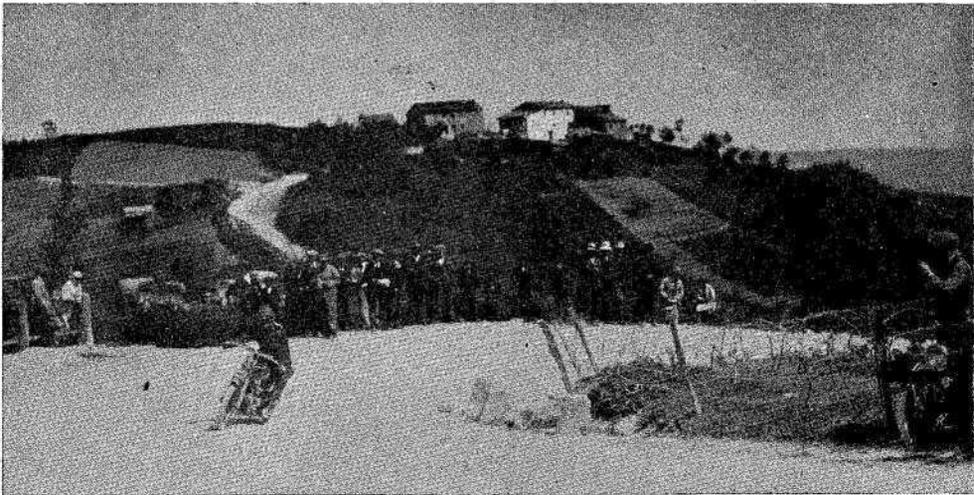
POR séptima vez se ha disputado la tradicional carrera en cuesta italiana, cuyo nombre nace de los dos extremos del recorrido de 50 825 kilómetros, que es el total de la distancia que separa Parma de Poggio di Berceto.

Entre los automóviles, la mejor performance fué hecha por el *Fiat*, de Brilli Peri, que efectuó la subida en 35 minutos 26 segundos $\frac{1}{8}$, lo que representa una media de 86,039 kilómetros a la hora. Este *Fiat* era un 4 litros 500, tipo Indianápolis.

De las otras categorías, el mejor tiempo fué el hecho por Deo con su *Chiribiri* de 1.500 c. c., tipo *Penya Rhin*, quien además de vencer a los de cilindrada inferior e igual, batió brillantemente a los de menos

de 4.500 c. c., 3.000 c. c. y 2.000 c. c., consiguiendo una media de 80,418 kilómetros cuando la mejor efectuada por sus adversarios de mayor fuerza fué 71 a la hora.

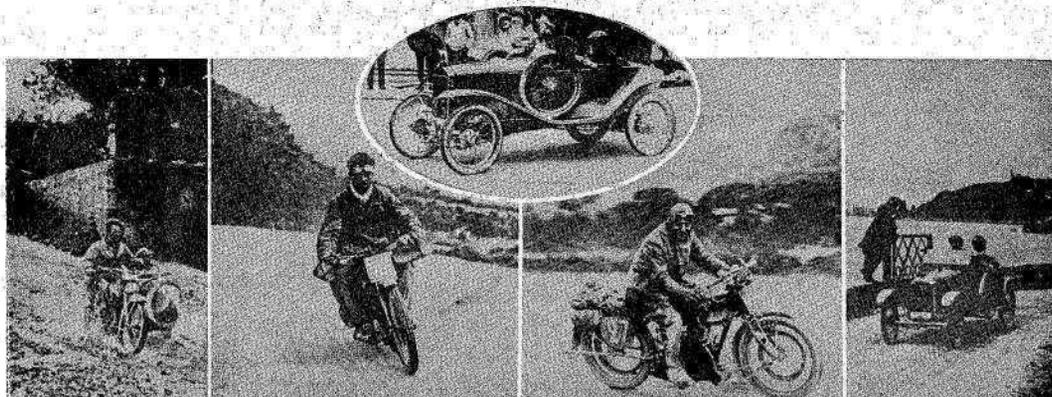
Las motos, numerosas en cantidad, efectuaron brillantísima demostración, distinguiéndose las americanas *Indian* y *Harley Davidson* en la medida 1.000 c. c. con medias mayores a 75 kilómetros, siendo las marcas italianas las vencedoras de las categorías 750 c. c., 500 c. c. y 350 c. c., demostrando una vez más el gran adelanto de esta industria en Italia, demostración evidentísima tan sólo observando subir la pequeña *Garelli* a 68 kilómetros las difíciles curvas a grandes porcentajes de desnivel.



Suavemente inclinada, la moto ganando una curva

Fotos Strazza

Pruebas automovilistas y motociclistas en Francia



Cycle-cars, motos y side-cars en plena carrera durante el recorrido de la Vuelta a Francia

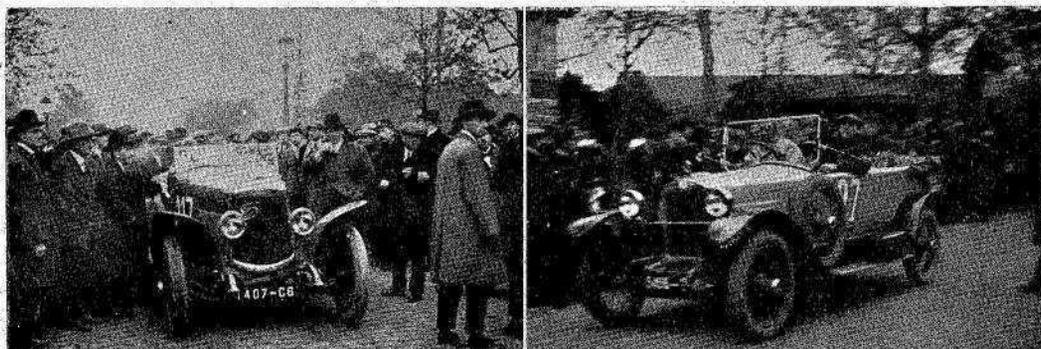
DESPUÉS de las clásicas carreras de cuesta en la Costa Azul y de la prueba de regularidad París-Niza, vienen en el calendario francés el Tour de France auto-motociclista y los Grandes Premios de Lyon, manifestaciones de las que nos ocupamos en el presente número.

* * *

El Tour ha sido un verdadero acontecimiento por todos conceptos, ya que, además de haber reunido un considerable número de participantes, ha conseguido llevar a la meta, después de recorrer la Francia entera, 13 motos, 1 side-car, 12 cycle-cars y 13 coches, a pesar del frío, la lluvia y unas carreteras, en su mayoría, bien poco a propósito para las medias horarias que se exigían a los concursantes. En todo el recorrido la animación en las poblaciones ha sido grande, en especial en las que eran finales de etapa con parques cerrados, parques que se han visto concurridísimos por los aficionados de provincias, ávidos de conocer el último modelo de las marcas concurrentes; de ello se aprovechaban los agentes regionales y conductores de los mismos para firmar contratos de ventas. Habiendo sido ellas numerosísimas, los organizadores de tan gran manifestación, de acuerdo con algunas

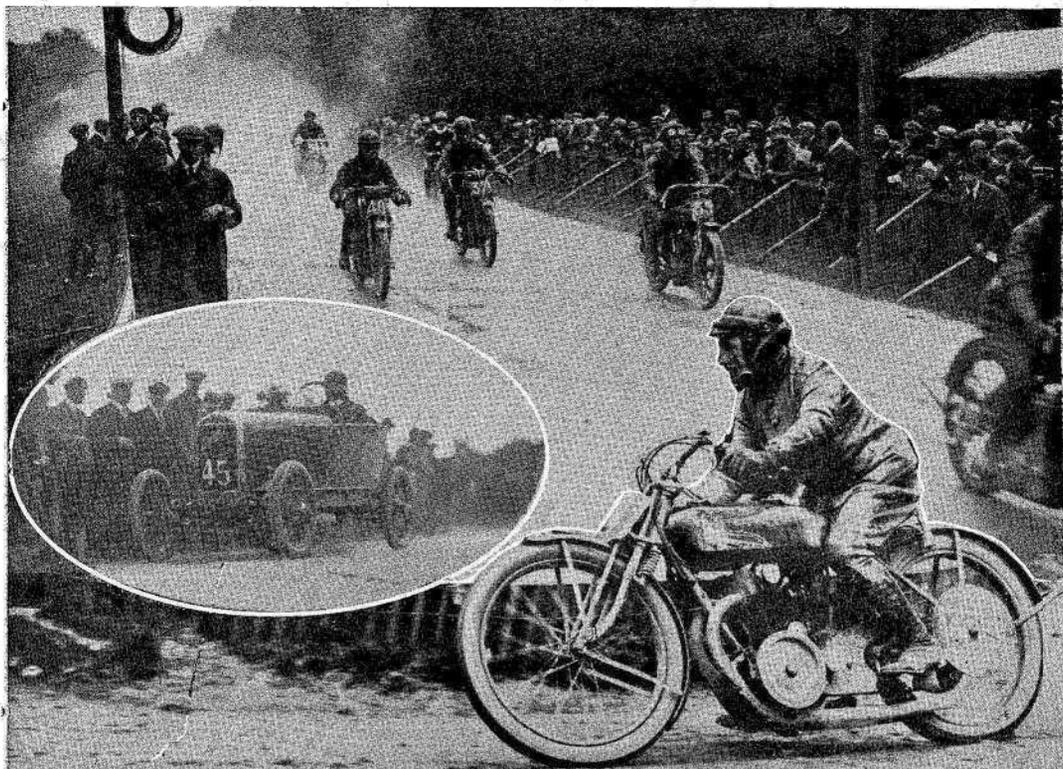
casas que ya han prometido correr el año próximo, han decidido que, entre etapa y etapa, habrá un día de descanso, que se dedicará a Exposición, prometiéndose con ello resultados verdaderamente interesantes, teniendo en cuenta lo conseguido este año.

De las marcas de motos se han distinguido, de manera especial, la *Gnome-Rhone*, que llevó a la meta sus cuatro máquinas con tan sólo una penalizada en puntos, motivado por grave accidente del que fué víctima su piloto el célebre motorista Naas, quien, prescindiendo de sus heridas, quiso continuar el recorrido, a pesar de faltarle al ocurrirle el choque más de la mitad de las etapas. En side-cars, *Harley-Davidson* fué el único que llegó a París; los demás tuvieron que abandonar, la mayoría por averías en los cochecitos. De los autociclos, el gran triunfador fué *Peugeot*, cuyas cuatro cuadrilletas de 750 c. c. llegaron a la meta sin penalización alguna, consiguiendo durante el camino centenares de ventas en las breves horas que permanecían en los parques cerrados. Coches, todavía este año no han sido muchos los participantes, por no haber decidido entrar en lucha muchas marcas; pero, visto el éxito obtenido por los que supieron preverlo, son muchas las que no faltarán al control de salida en 1924. *Talbot* con sus dos litros, y *Berliet* con



Salidas de la categoría coches grandes del «Tour» de Francia

Fotos Rob



Salida de las motos en el circuito de Lyon. — Senechal, corriendo. — Gillard, sobre moto Peugeot, vencedor en la categoría general

sus dos litros y medio, son los que mayor provecho sacaron de tan brillante prueba.

* * *

Como en años anteriores, la primera carrera en circuito para motos y cycle-cars que figura en el programa de la U. M. F. con el título de Grandes Premios de Lyon, se ha corrido en el de Saint-André-de-Corcy con éxito brillante.

Contrariamente a los resultados de las carreras de velocidad de 1922, en esta primera del presente año las marcas francesas de motos consiguen la victoria sobre sus eternas vencedoras de allende la Mancha.

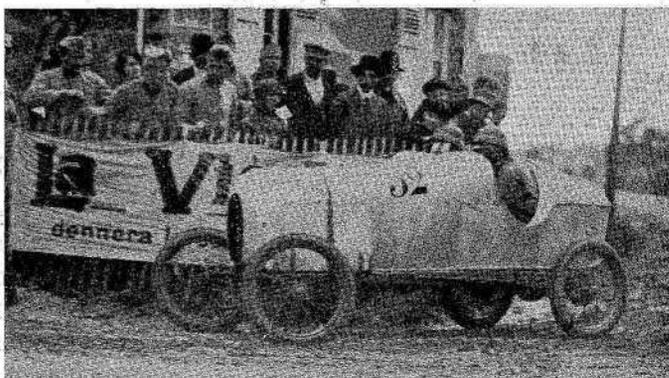
De todas las categorías, la verdadera lucha y la que mantuvo la atención continuamente de todos los espectadores fué la de 500 c. c., que reuniendo 12 máquinas, clasificáronse ocho con ligero intervalo, a pesar de los 300 kilómetros del recorrido. Fué vencedor Gillard (*Peugeot*), empleando 3 h. 9 m. En la categoría pequeña, *Motosolo* consigue el triunfo, y en la mediana de 350 c. c., la *Garelli*, italiana, nuevamente pisa la meta vencedora.

Como siempre que en Francia se celebran pruebas de side-cars, resultó la categoría a ellas destinada poco animada, resultando *Orial*

primero, con una media modestísima. En cycle-cars, *Senechal* triunfó como tiene costumbre hacerlo, confirmando nuevamente que el tipo *Ruby*, de 750 c. c., es el motor actualmente más perfecto en esta cilindrada.

* * *

Para estos días disputáse el Bol d'Or, para motos y cycle-cars, y la Carrera de Resistencia de Le Mans, ambas de 24 horas, en las que, además de la gran resistencia que precisa a las máquinas, es una prueba durísima de conductores, mayormente el Bol d'Or, donde no están autorizados los cambios de pilotos.

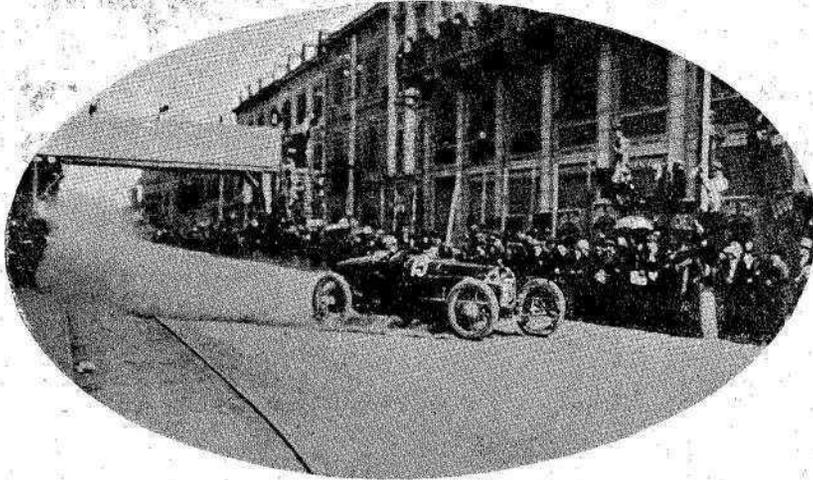


Colas, sobre Histin, vencedor de los cycle-cars 1,100 c. c. del Gran Premio de Lyon

Fotos Rol

ITALIA : EL CIRCUITO DE CREMONA

Triunfo del "Alfa Romeo"



Ascari, sobre Alfa-Romeo, vencedor del circuito de Cremona a 134,174 kilómetros

NUEVAMENTE y después del éxito alcanzado en la Targa Florio recientemente disputada en Sicilia, la gran marca *Alfa-Romeo* inscribe su glorioso nombre en el palmarés de una gran manifestación del motor; de estas manifestaciones de resultados indiscutibles, ya que como la Targa Florio, son pruebas de velocidad reservadas a los coches puramente de serie en los que no caben modelos ni concepciones especiales, sino que pone a prueba el verdadero tipo de la marca, o sea el que va a manos del automovilista cliente.

El circuito de Cremona consiste en una prueba de velocidad pura y reservada, como decíamos antes, a los coches de serie, siendo su recorrido 188 kilómetros.

Han tomado parte este año diez y seis co-

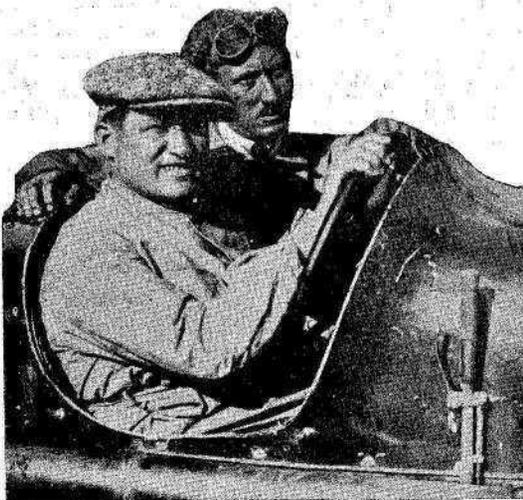
ches representando las marcas más en boga en el mercado transalpino, con ellos luchó Ascari, conductor seguro, pero modesto, quien, aprovechando magistralmente las cualidades del *Alfa-Romeo*, llevólo a la meta triunfante, a una media de 134,174 kilómetros, batiendo de cerca de un cuarto de hora al clasificado en segundo lugar.

Alfa-Romeo, con esta nueva e indiscutible victoria, confirma una vez más la regularidad de las anteriores y sus admirables cualidades de coche de gran turismo, cualidades reconocidas por los verdaderos aficionados automovilistas del mundo entero y en particular por los españoles, que tanto en Barcelona, en su exposición de la calle de Lauria, 92, como en Madrid cuando la Feria Automóvil, tributaron merecidas alabanzas a su representante don R. Andrés G. Fabia, alabanzas que se convirtieron en órdenes y ellos a su vez en bellos ejemplares que pregonan por ciudades y carreteras la calidad indiscutible de la magnífica obra de *Alfa-Romeo*.

* * *

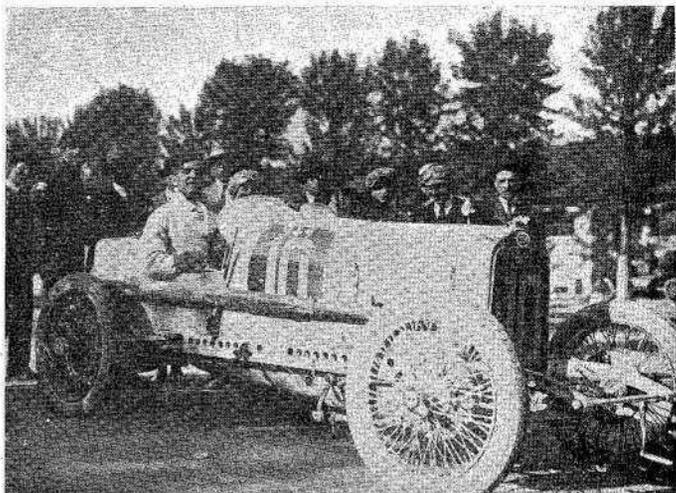
También en esta prueba había una categoría de coches pequeños 1.500 c. c., en la que pusieron en línea siete vehículos representando conocidísimas marcas de las industrias francesa e italiana. La lucha fué dura, consiguiendo el triunfo un coche *O. M.* a la velocidad de 110 kilómetros a la hora, pilotado por Masperi, demostrando las excelentes cualidades de este pequeño coche que tan conocido es entre nosotros, por ser una de las marcas que más ejemplares tienen colocados entre los nuevos taxis ligeros que tan gran aceptación tienen por parte de nuestro público.

De la *O. M.* también es agente nuestro ami-



El corredor Ascari, que sobre Alfa-Romeo venció, sonríe satisfecho al terminar la carrera

go el señor R. Andrés G. Fabia, que una vez más queda demostrado sabe elegir las marcas. De O. M. creemos inútil hablar, puesto que son tantos los taxis que de esta marca en Barcelona circulan, que el elogio resulta ya general, estando al alcance de todos el poder apreciar sus infinitas cualidades; prueba de ello es que los que los poseen dicen que son los que menos ratos pasan en el punto de parada.



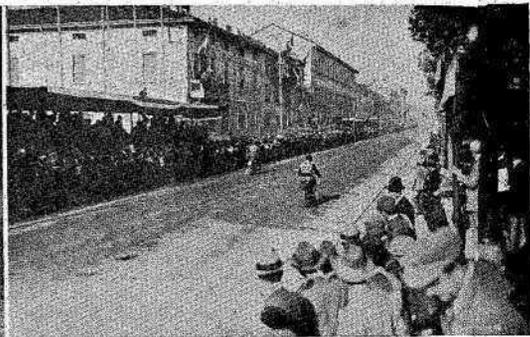
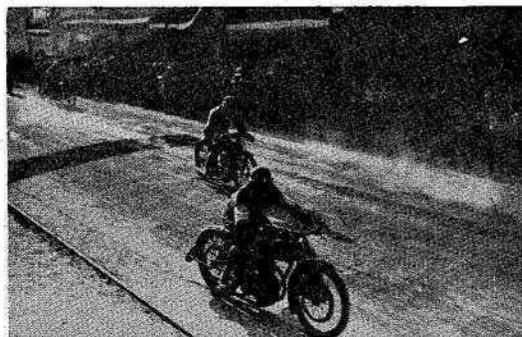
Masperi, sobre O. M., vencedor de la categoría 1500 c. c.

En Cremona, y aprovechando la organización de la carrera de automóviles, tuvo lugar una prueba de motos dividida en cuatro categorías: 1.000 c. c., 750 c. c., 500 c. c. y 350 c. c. Para la primera, la lucha estuvo sostenida por un duelo *Indian Harley*, del que salió vencedora la última por un minuto de diferencia, haciendo ambos una media de 113 a la hora. En 750 c. c. la marca inglesa *Scott* venció con bastante diferencia sobre sus adversarias, marchando a 83 kilómetros. Los 500 c. c. dieron lugar a bella lucha, puesto que de 37 máquinas que tomaron la salida, 25 llegaron a la meta con una diferencia de 30 minutos solamente entre el primero y el último; la marca italiana *Borgo* fué vencedora, a 100 kilómetros de media. Diez y seis 350 c. c. pusieron a las órdenes del juez de salida, siendo la invencible *Garelli* la que primero pisó la meta, a 95,377 kilómetros a la hora.

El circuito de Cremona ha demostrado una vez más la gran afición que el público tiene para las manifestaciones automovilistas de la carretera, afición que incluso puede extenderse a las casas constructoras, como también a los ases del volante y del manillar, ya que mientras en la propia Italia, en el Autódromo de Monza, para dos carreras Grandes Premios, fué difícil hace pocas semanas reunir unos cuantos cycle cars y side-cars, en Cremona toman la salida diez y seis coches y seten

ta y dos motocicletas para disputarse la gloria de un triunfo al que no iba acompañado gran compensación de premios; la afición estaba en la carretera, que guardada civicamente por milicias fascistas; tenía el aspecto de una gran fiesta automovilista reservada para automovilistas y devotos de la gran familia del motor.

Nuevamente en Italia va a correrse en el autódromo de Monza. Esta vez será una prueba reservada a los coches de serie equipados en turismo; se dividirán para mayor facilidad en la obtención de inscripciones, en tres categorías y será la base de la reglamentación el consumo, dentro del factor velocidad; de esperar es que con tal sugestivo programa obtenga el autódromo el éxito de público que el esfuerzo de su construcción merece, cosa no conseguida en las distintas manifestaciones en él celebradas, tales como el Gran Premio de Otoño y Grandes Premios de Side-cars y Cycle-cars, a los que no correspondió la entrada, recordando los Grandes Premios de Italia, que debido a la superioridad de marcas contendientes, motivó la retirada de la mayoría de los inscriptos.



Dos aspectos de la carrera de motocicletas

Fotos Strazzi

Las carreras de caballos en el Hipódromo

CON una animación extraordinaria, con un entusiasmo muy grande, celebróse en nuestro hipódromo la gran carrera Gran Premio de Barcelona.

La fiesta hípica, metiéndose muy adentro en nuestras costumbres, ha tomado este año tales caracteres de seriedad y de entusiasmo, que no podemos ya dudar de que sus éxitos, en adelante, serán seguros y resonantes.

Todas nuestras clases sociales, desde las más altas y linajudas hasta las más humildes, acudieron, nutridamente representadas, al hipódromo, para presenciar la lucha entre los mejores caballos de nuestras cuadras de carrera.

El aspecto del hipódromo era espléndido.

Un hormigueo incesante: una interminable caravana formada de la más diversa índole y categoría de medios de locomoción, iba llevando a la pista un gentío enorme entre el que, bajo el sol claro y luminoso, brillaban estridentes y alegres los vistosos trajes femeniles, leves y flotadores al viento como joyantes banderines de un invencible ejército de belleza.

Las primeras carreras se deslizan con interés opacado ante la espera de la gran prueba, del Gran Premio Barcelona, que despierta una expectación muy grande entre aquella muchedumbre ávida de grandes y bellas emociones.

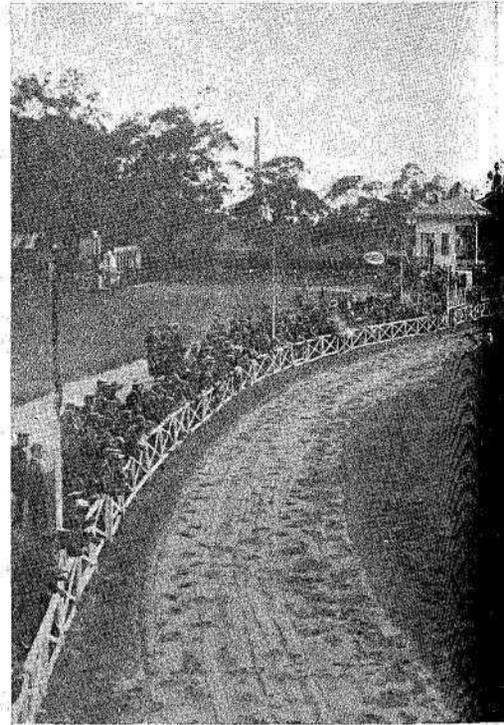
Por fin, ante las tribunas, admirados y mirados por millares de ojos que pretenden leer en el geroglífico de las recias y finas musculaturas de las bestias, el presagio de la victoria, desfilan los caballos que han de tomar parte en la prueba emocionante.

Desfilan pausados y elegantes, ligeramente temblorosos, como si presintieran, como si adivinaran que miles de racionales tienen el alma pendiente de aquellos remos livianos y de aquellas venas vibrantes por las cuales circula la sangre azul más pura de la nobleza caballar.

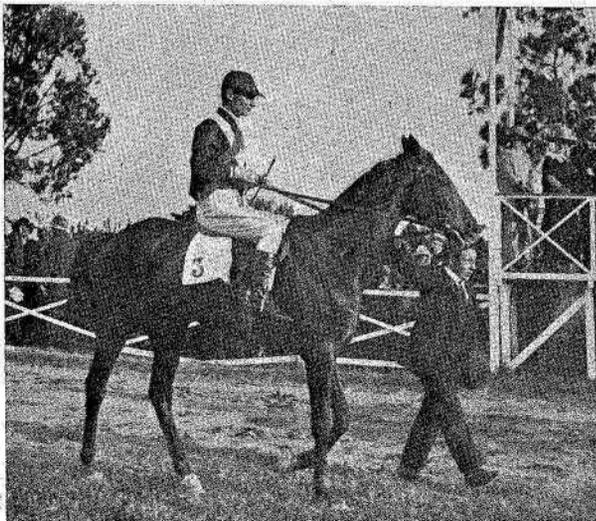
Momentos después, a la señal de salida, los seis aspirantes al Gran Premio parten veloces en busca de la gloria. Antonio y Gasconade marchan a la cabeza.

Síguenles de cerca Verbenera y Conde y cierran el grupo Willow y Sennah.

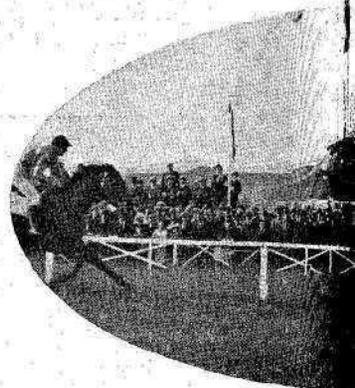
La carrera se hace por momentos interesante, pues a pesar de que se ve que a la mitad de ella aun conserva su puesto Antonio al frente del pelotón, se nota, sin embargo, que Verbenera ha ganado terreno y que Sennah no avanza decididamente gracias a la habilidad de Willow que defiende la brecha, privándole el paso ha-



Emocionante carrera Gran Premio de Barcelona, después de un recorrido ex-



Yegua Sennah, de la cuadra de M. J. Lleux, montada por Gibert, ganadora del Gran Premio



Llegada a la meta del vencedor en... En segundo lugar aparece Rocambo

Como : El Gran Premio de Barcelona



En la que venció Sennah, montada por Gibert, extremadamente brillante

buena parte a la maestría de su jinete, Broquera. Poco pudo hacer Bon Papá, por no ir tan bien montado como Laredo.

Este, reservándose muy sabiamente, lanzóse a todo tren en la última recta, venciendo magistralmente a Rigoletto y llegando a la meta fresco y sin apuro.

En la última carrera Val as-Militar, premio San Martín, el capitán Aparicio, aunque fué vencido, nos demostró ser un jinete de gran categoría, pues a pesar de llevar mal cinchada la bestia y de habersele, en consecuencia, corrido hacia la grupa la silla, logró terminar la carrera entre grandes aplausos de la multitud.

Venció la yegua Delusión, montada por el capitán de caballería señor Motta.

En la tercera carrera, premio Saigon, que perdió por tres cuerpos

GLADIATOR

cia la cabeza del pelotón, formada por Antonio. Verbenera logra, mediante una cursa muy bien mantenida, ser considerada por el público como la vencedora definitiva.

Antonio queda descartado, y el grupo sigue, emocionantísimo, hacia la meta.

Pero en la última vuelta la emoción sube de punto ante la brillante maniobra del jockey Gibert, director de Sennah.

Verbenera y Willow, a la cabeza del grupo, disputábase la palma.

Pero en esa última vuelta, la vuelta de la emoción, Verbenera se abre un poco, muy poco, dejando entre ella y Willow un intersticio por el cual, como un rayo, se precipita Sennah, magistralmente hostigado por su jinete Gibert, poniéndose, gracias a ello, en el pelotón de cabeza.

Verbenera ha perdido ya, desde aquel instante, la carrera tan brillantemente sostenida hasta entonces.

Pero quedan aún dos caballos en disputa: Sennah, que ha surgido de pronto, rápido y oportuno, y Willow, que no quiere renunciar fácilmente a la victoria.

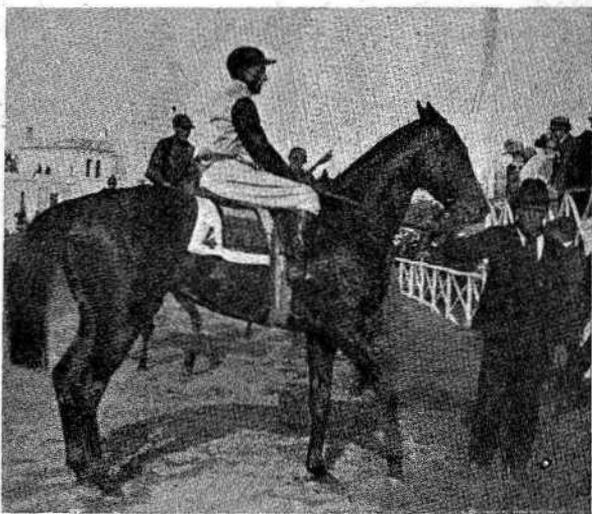
La última recta es, pues, todavía de cierta emoción.

Sennah llega por fin a la meta con un cuerpo de ventaja sobre Willow y cuerpo y medio sobre Verbenera.

El público aplaude con entusiasmo el resultado de esta competida carrera.

Una vez más ha quedado demostrado en esta ocasión memorable que no es el caballo el que hace al jinete, sino que es el jinete quien hace el caballo.

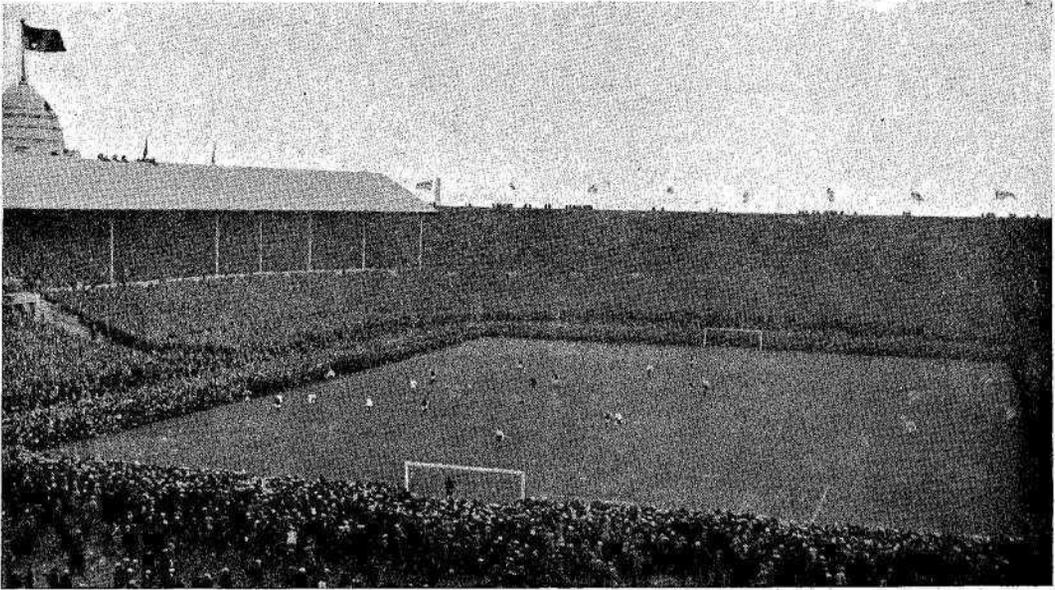
Y este axioma insistió en aparecer patente en el steeple-chasse, con el triunfo de Laredo, triunfo debido en



Caballo South of Yprés, del señor Bertrand, montado por Vivó, ganador del Premio Saigon

Fotos Vela

El público en los partidos de futbol



Formidable aspecto del campo de juego durante el partido de futbol Inglaterra-Escocia, de este año
Foto I. B.

EL futbol se ha convertido, en pocos años, en el Rey de los Deportes. Lo mismo aquí que en Inglaterra, que en

Francia, que en Italia, y no hablemos de Austria, de Hungría, de Checoslovaquia, de docenas más de naciones, es el futbol el espectáculo que mayor número de personas atrae.

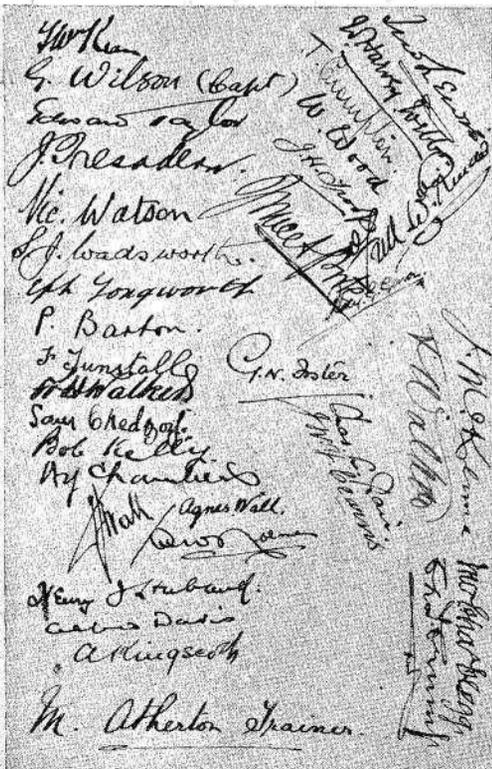
Fiesta al aire libre, fiesta de fuerza y destreza, fiesta que repudia la brutalidad; espectáculo emocionante, movido, lleno de interés, que apasiona el espíritu más sereno y avasalla la voluntad más hermética, tiene el futbol gallardías plásticas, astucias espirituales, acometidas arrogantes, defensas sabias, un conjunto, en fin, tan amplio y vario de movilidad física y mental, que hace de él el juego deportivo de mayor gradación de matices y de más amplia gama de emociones.

¿Qué de extraño, pues, que tal deporte se haya adueñado del ánimo de las multitudes, sean éstas de una serenidad de espíritu nortea o de una sugestionable impresionabilidad meridional?

Las multitudes, sobre todo las multitudes ciudadinas encerradas en el calabozo del taller, de la fábrica, del despacho; esclavas de los ejércitos de guarismos, de las palancas de la máquina o de la cada día más intrincada herramienta, quieren luz, quieren aire, quieren emociones fuertes que les hagan olvidar la monotonía de su vivir, en esos días de asueto que, como altos en una gran batalla, sirven para dar nuevas fuerzas al hombre-máquina para seguir rindiendo el fruto de su trabajo.

Y el campo de futbol tiene aire y luz...

Y en el campo de futbol revientan a cada instante las flores de la emoción al calor del entusiasmo de los jugadores, en íntimo contacto, en comunión estrecha con los entusiasmos del público...



Dorso de menú en el que figuran las firmas de los más afamados futbolistas ingleses y escoceses

Ved ahí el por qué del secreto de esas inmensas aglomeraciones de gentío que presiden los grandes encuentros futbolísticos.

En Inglaterra, lo mismo que aquí, como bien os lo prueban las fotografías que reproducimos, la ciudad se vuelca en los campos de futbol ávida de respirar sin la agobiante presión del techo familiar que tapa el cielo, y ávida también de sentir algo extraordinario que la haga estremecer emocionada lejos, muy lejos, espiritualmente, de la monotonía de un abrumador trabajo sedentario.

Hasta ahora, esas grandes, esas enormes multitudes, sólo se habían reunido en el país de las extraordinarieces, en Yanquilandia, para presenciar los grandes matchs de boxeo.

El público norteamericano, más infantil que el nuestro, y, sobre todo, menos dotado de sensibilidad, necesita para distraerse de cosas extremadamente fuertes, como los puñetazos de Jhonson, o extremadamente simples, como las incoherentes piruetas de Charles Chaplin.

Nosotros necesitamos algo más.

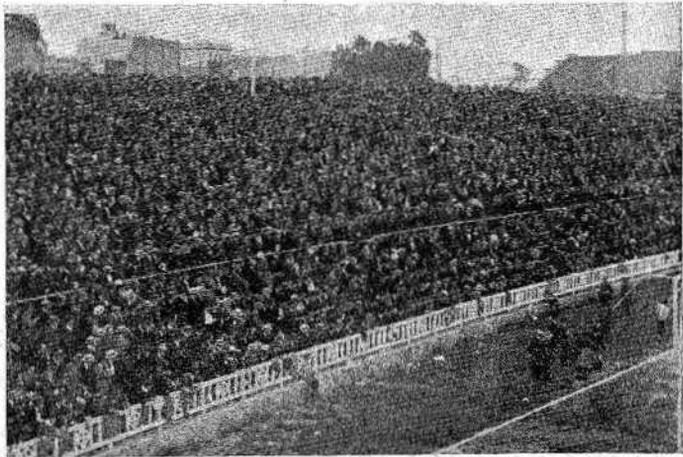
Nosotros necesitamos, en el espectáculo favorito, arte, belleza, gracia.

Por eso nuestras multitudes se apasionan por el futbol, ahora que hay futbolistas, como se apasionaron por los toros, antes, cuando había toreros de arte, de gracia y de valor...

Por eso el Rey de los Deportes demanda hoy de palacios fantásticos, más amplios aún que los clásicos circos de la Roma imperial, a donde pueda reunirse el pueblo soberano y admirar y aplaudir los lances múltiples, siempre bellos y sugestionantes, de los jugadores de futbol.

* * *

Y por eso, cuando aquí o en cualquier otra gran ciudad de Europa veais, una tarde do-



Aspecto de los tendidos del «goal de dalt» en el campo de Las Corts, la tarde del partido final del Campeonato de España

minguera, largas filas de gente caminando afanosas a campo traviesa, hacia una misma dirección, no vaciléis en decir: He aquí el público del futbol.

Para poner fin a estas líneas, explicaremos el alto valor histórico futbolístico de la tarjeta que insertamos, representando el dorso del menú confeccionado con motivo del gran partido Inglaterra Escocia de este año, celebrado en Glasgow el último abril con un resultado de empate a 2 goals.

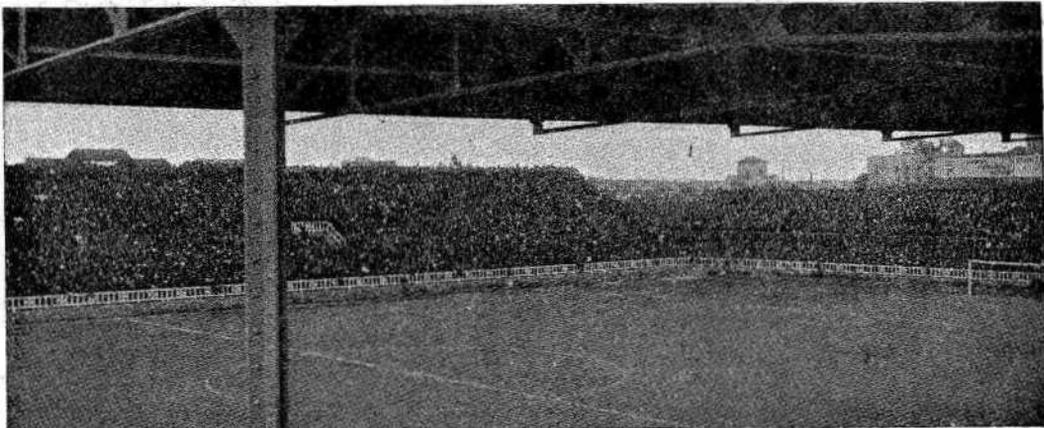
En el dorso de dicho menú figuran las firmas, originales, de los veintidós jugadores y de las más altas autoridades de futbol inglesas.

Entre ellas, a la derecha y en la parte inferior, verticalmente puesta, esta la firma del famoso mister Crump, decano de los árbitros ingleses, ex jugador y dirigente de la Federación.

Esta es la última firma que estampó el benemérito del futbol británico, pues al siguiente día del banquete falleció repentinamente en Edimburgo, a la edad de ochenta y dos años.

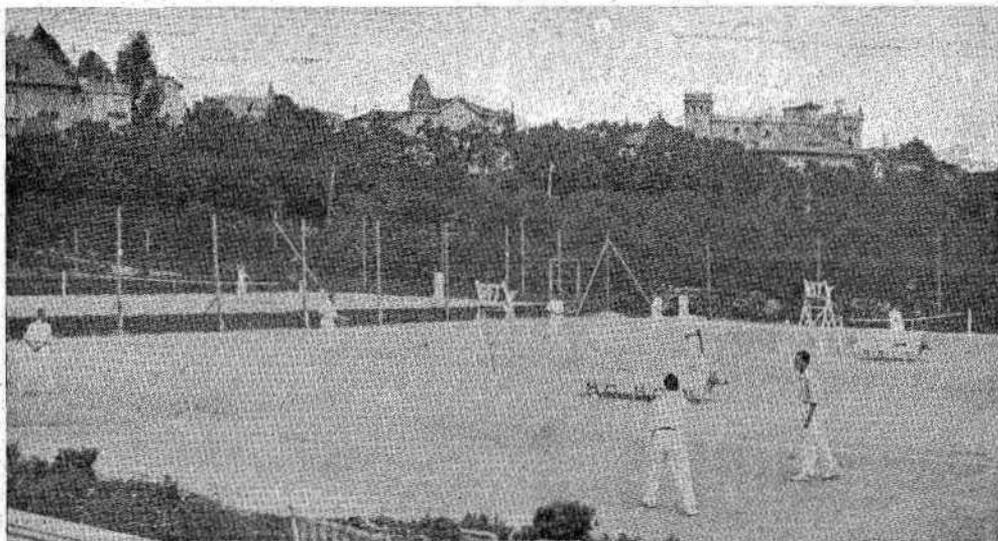
¡La paz de Dios sea con él!

ENRIQUE GUARDIOLA



Las gradas de sol y el «goal de baix» del campo de Las Corts, durante el partido Europa-Athletic

De la raqueta : La Copa Casades



Las pintorescas y magnificas pistas del Real Barcelona Lawn-Tennis Club, durante los entrenamientos que precedieron al concurso de la Copa Casades, se vieron concurridísimas, demostrándose con ello la creciente afición que el elegante e higiénico deporte ha despertado entre nuestra sociedad

El Real Barcelona L. T. Club, constante organizador de torneos tennistas, nos da una prueba más de su vitalidad y pujanza con motivo de la Copa Casades y la prueba de consolación consiguiente.

Las magnificas pistas de la simpática asociación se vieron con tal motivo concurridísimas, jugándose en ellas partidos llenos de interés.

Durante los días en que se celebró el torneo, buen golpe de aficionados acudió al club, siguiendo con interés cada vez creciente los incidentes de la lucha, muy especialmente al enfrentarse los señores Güell, Olano, Sindreu y Morales, cuyos encuentros llegaron a revestir sumo interés.

También Witty, nuestro veterano sportman, mostróse digno competidor de los nuevos ases del tennis, ganando la copa de Consolación.

Los resultados fueron los siguientes:

Primer premio. — Copa Casades, a don Raimundo Morales.

Segundo premio. — Medalla de oro, a don Francisco Sindreu.

Tercer premio. — Medalla de plata, a don J. C. de Güell.

Cuarto premio. — Medalla de plata, a don J. E. de Olano.

Prueba Consolación: Primer premio. Copa Consolación, a don Ernesto Witty.

Segundo premio. — Medalla de plata, a don A. Fonrodona.

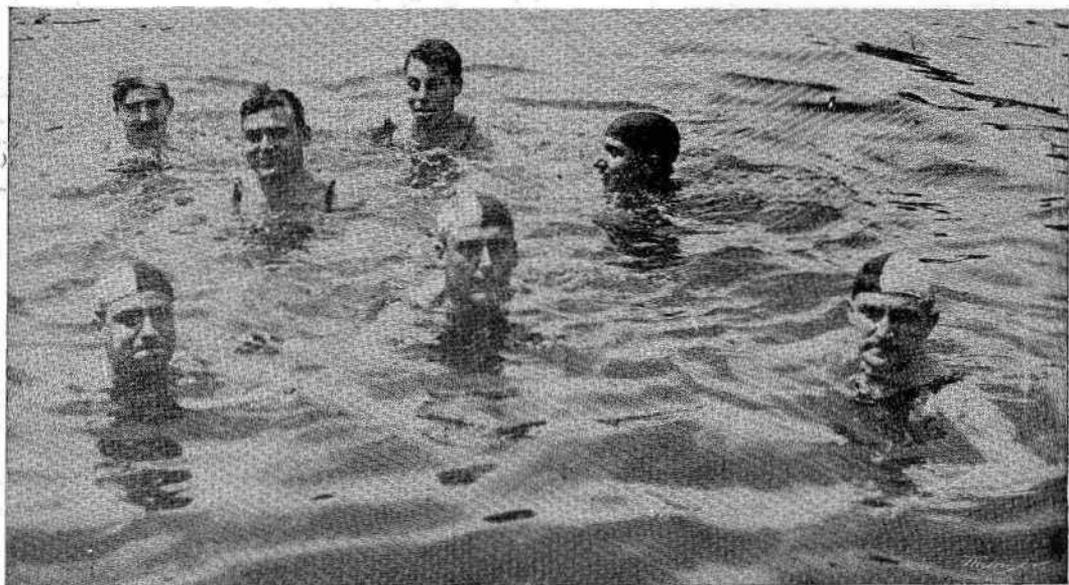


Morales, ganador en el concurso Copa Casades

Sindreu, segundo en el concurso Copa Casades

Fotos Vela

Natación : Gran Premio de Pascua



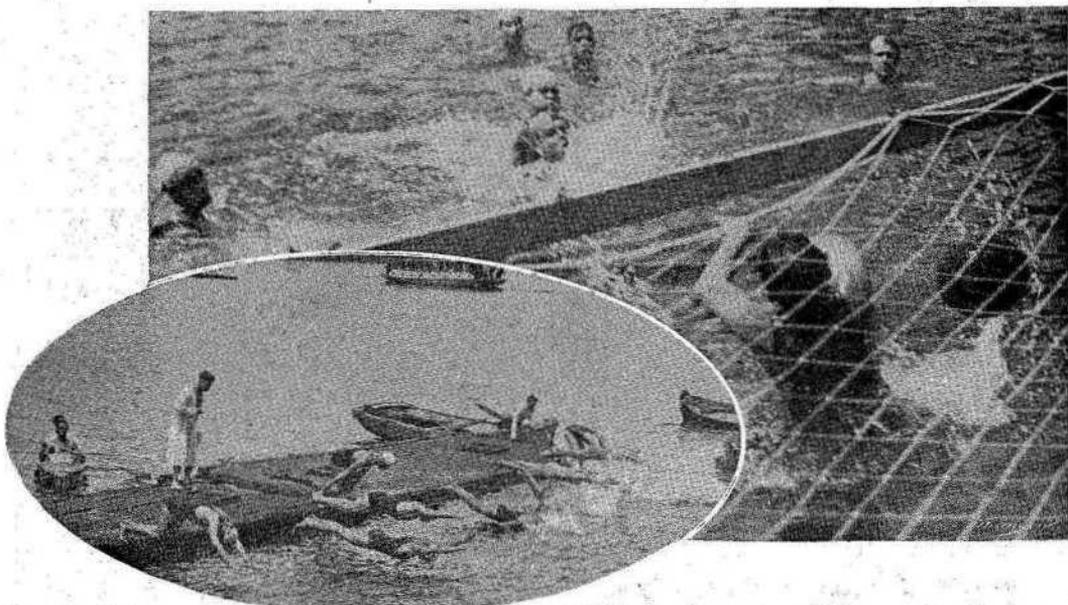
Equipo del Club de Natación Barcelona, vencedor en el concurso

CON ocasión de las fiestas de Pascua, el Club de Natación Barcelona celebró una hermosa fiesta, cuyos números culminantes fueron el Gran Premio de Pascua, recta a doscientos metros, y el partido de polo acuático, Challenge Joan Barba.

La fiesta tuvo lugar en nuestro puerto, frente al Club de Natación Barcelona, viéndose muy animada y favorecida por una mar tranquila y clara, tal que un lago.

La incansable directiva del referido Club ha recibido muchas felicitaciones, a las que unimos la nuestra, por su notable labor en pro de los deportes de mar.

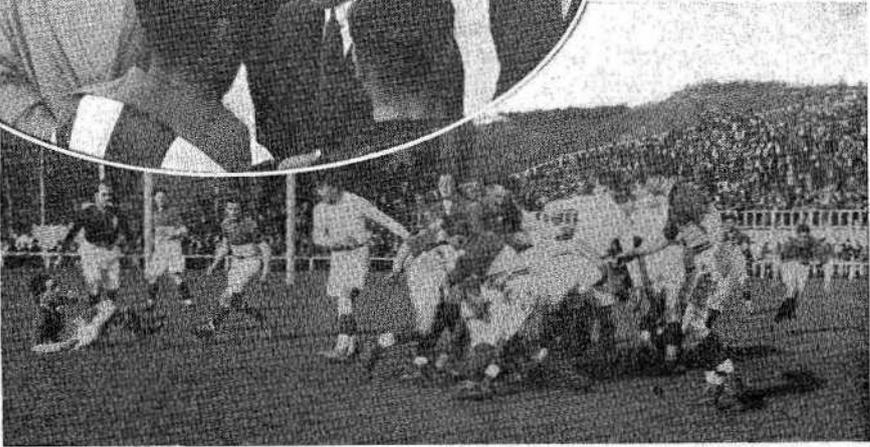
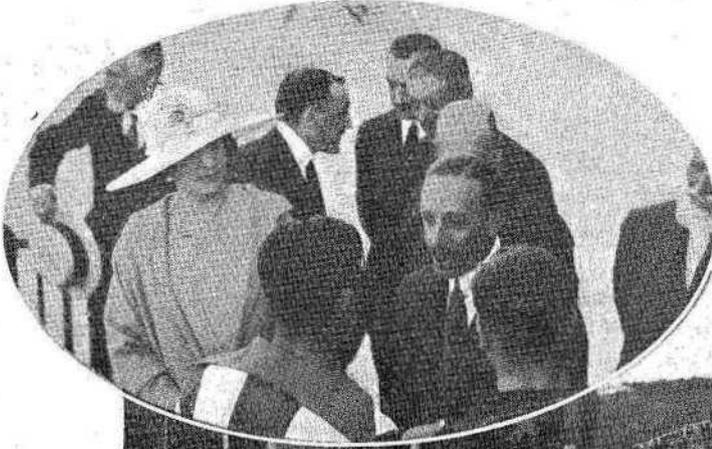
Bien necesitados andaban, por cierto, los tales deportes de una agrupación entusiasta que les infundiese nueva vida, y a eso ha venido y eso realiza constantemente el Club de Natación Barcelona: popularizar, para vigorizarlo, el deporte de mar.



Instante de anotarse un goal el equipo del Club de Natación Barcelona en el Challenge Barba. — La salida en el Gran Premio de Pascua

Fotos Claret

El nuevo gran Estadio de Madrid



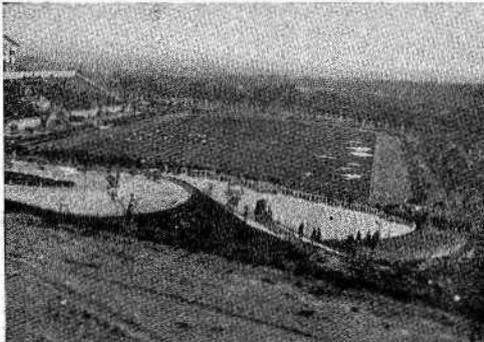
SS. MM. los Reyes conversando con el capitán del Real Club Deportivo Español durante el descanso. Una escena emocionante del partido de rugby jugado en el Estadio Metropolitano de Madrid con asistencia de los Reyes

MADRID ha dado una gran prueba de su pujanza deportiva con la rápida construcción de un magnífico estadio, el Estadio Metropolitano, que, con éxito enorme, acaba de ser inaugurado con una serie de actos interesantísimos, entre los cuales descollaron los ejercicios gimnásticos realizados por centenares de niños de las Escuelas municipales y un gran partido de fútbol rugby (el primero que se juega en Madrid) entre el Stadoeste de Tarbes y el Olympique de Biarritz, ambos equipos franceses.

Los reyes han asistido a las fiestas inaugurales del bellissimo campo de deportes y el público madrileño ha dado una hermosa prueba de amor al deporte acudiendo en enormes masas al Estadio.

El futbolismo catalán ha tenido el honor de tomar parte en esa serie de festejos inaugurales, quedando en muy buen lugar nuestro representante, que lo fué el Real Club Deportivo Español.

En uno de nuestros grabados aparece el capitán del equipo barcelonés conversando con los Reyes.



Espléndida vista general de amplio y bello Estadio Metropolitano de Madrid, recientemente inaugurado.—La gran tribuna, amplia y soberbia, llena de concurrentes, muestra la creciente afición deportiva del público madrileño.

Fotos Alvare

TIRO DE PICHÓN

Muy interesantes han resultado las pruebas que, organizadas por la R. A. de Cazadores de esta ciudad, acaban de celebrarse en el Tiro de Pichón de Pedralbes.

Se dió principio con el premio ofrecido por el Ayuntamiento de Barcelona y 3.000 pesetas, en el que tomaron parte 26 tiradores.

A la sexta vuelta quedaron en poule los señores Casades, E. Larrañaga, marqués del Valle del Tajo, Francisco Solé, de Pallejá, Coriina y Carles, y a la novena, solos Larrañaga y Francisco Solé, que quedó vencedor. El importe del metálico lo dividió con los señores Casades y J. M. de Pallejá.

Siguió luego el premio de la Cruz Roja, consistente en una magnífica copa de plata y 1.500

pesetas en metálico, que ganó al octavo pichón don José Salvadó, dividiendo la cantidad con don Alfonso Biosca y don Luis Girona.

Se disputó a continuación una copa de los tiradores que ganaron premio, a 20 metros la que ganó don Francisco Solé al 13 pichón, dividiendo el importe de las entradas con don José Salvadó.

Esta copa la volvió a regalar el ganador de la misma. Resultó vencedor el señor Larrañaga al sexto pichón, dividiendo el importe de las entradas con el señor Gal. El premio designado a las señoras correspondió a la señorita Barranca, que eligió un magnífico estuche de manicura.

Después de otras muchas pruebas, todas ellas muy discutidas, disputáronse dos premios de señoras que fueron ganados por los señores Fontanals y Pallejá al cuarto pichón el primero, y al octavo el segundo.

Los premios correspondieron a la señora de Gal y señorita Isabel Llorach, respectivamente.

Tras del campeonato se disputó el premio de Consolación entre 17 tiradores. Salió vencedor al octavo pichón sin cero, don Miguel Marcet, dividiendo el importe de las entradas con los señores Conde y Salvadó.

Una vez más ha quedado de manifiesto en esta serie de pruebas la perfecta organización que sabe imponer a sus actos la R. A. C. C.



Francisco Solé, ganador de la Copa del Ayuntamiento y del Campeonato



Gal, ganador de la Copa del Rey



J. B. Carles, ganador de las Copas Círculo Ecuestre y Dionisio Conde



Marqués del Villar del Tajo, ganador del Gran Premio Barcelona y de las Copas Círculo Artístico y Valenti

Fotos Vela

El partido de rugby internacional



Los jugadores franceses se aprestan para reanudar un ataque, después de un buen despeje de los catalanes

DIJIMOS, no ha mucho, que el futbol rugby estaba llamado a ocupar un gran puesto en nuestra afición y no tardaron los hechos en venir a mostrarnos cuán cierto era nuestro presagio.

En efecto, después de la brillante manera de llevarse a cabo el Campeonato de España, el vencedor, esto es, el Samboyà, ha seguido trabajando incansable en su entrenamiento para, a fin de cuentas, ir a medir sus fuerzas con equipos franceses de reconocida nombradía, como el Olympique, de Tolosa, que recientemente nos visitó, aprovechando las Pascuas.

Un encuentro lleno de interés y que demostró el adelanto grande de nuestros jugadores, fué el que tuvo lugar en el campo de San Boy, a orillas del Llobregat, y en presencia de un público más que medianamente numeroso.

El lunes de Pascua los jugadores franceses midieron sus fuerzas con una selección

catalana en el campo de juego del Hipódromo, dando ello lugar a una hermosa exhibición del famoso rugby francés, contra el que opusieron los nuestros sus grandes entusiasmos y su ya bien cimentada maestría.

Estos encuentros internacionales, a todas luces provechosos para el rápido perfeccionamiento de nuestros deportistas, han venido a aumentar en grande escala la afición del público hacia esta clase de deporte que, con paso rápido, va entrando en nuestra juventud.

Felicitemos al Samboyà y a la Federación de Rugby por esos progresos que llevan al deporte hacia una vida por demás intensa y fructífera.

Tenemos fundadas esperanzas en el porvenir del rugby, y es casi seguro que en la próxima temporada la Federación Española se vea reforzada con nuevos elementos de fuera de Cataluña.



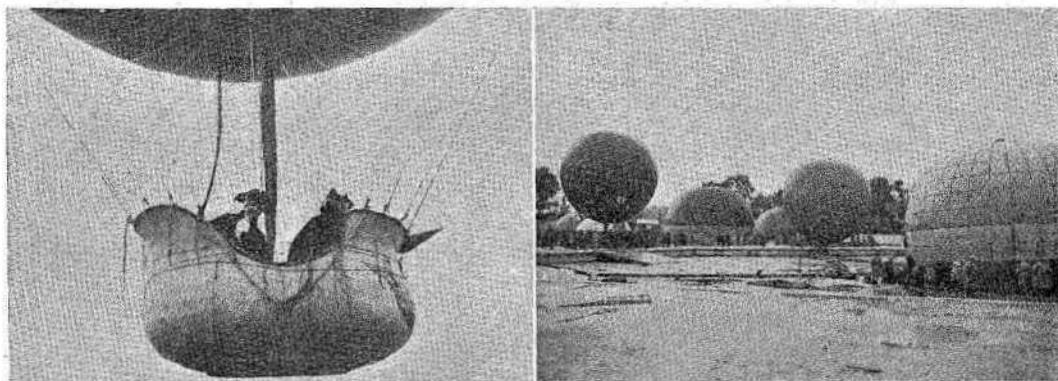
Los catalanes pierden la ocasión de atacar ante una rápida y oportuna intervención de los tolosinos

Fotos Vela

QUINCENA DEPORTIVA INTERNACIONAL



Barbot en un pequeño monoplano, con motor de 15 caballos, ha atravesado, ida y vuelta, la Mancha. El capitán Fonck, el as francés, no concede a ello importancia alguna y recuerda que quince años ha, Bleriot, con un 19 HP., hizo otro tanto.



En el reciente concurso de globos celebrado en Francia, alcanzó el Gran Premio del Aero Club Francés el globo que reconstruía exactamente la primera ascensión efectuada en 1783. En nuestros grabados aparecen la barquilla del vencedor y un aspecto general del concurso.

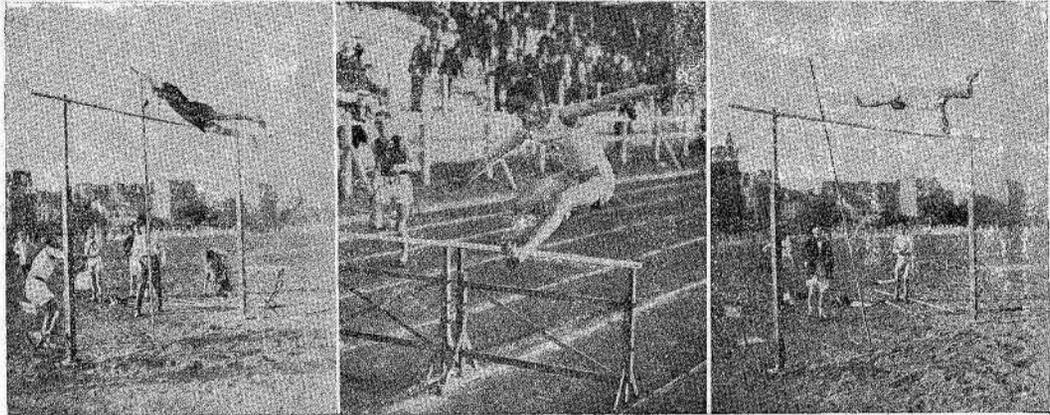


En el estadio de la Porte Dorée, de París, se ha efectuado con gran éxito el Challenge de la milla.—En el grabado del centro aparece el vencedor, Philipps, en el momento de la llegada. En los otros vemos el pelotón de cabeza salvando obstáculos y la salida.



El fin del campeonato de futbol rugby en Francia fué disputado entre el Stade Toulousain y el equipo de Bayona.—Match muy duro, fué ganado por el equipo de Tolosa, calificado de «clásico y completo» por los cronistas transpirenaicos.

Fotos Rol



Gran concurso internacional Universitario celebrado en París.—Milde, ganador de lanzamiento de peso. Paddock, campeón norteamericano, llegando en la carrera de 60 metros, e igualando el record mundial. El danés Peterssen, en un prodigioso salto de 3 metros 20 centímetros.—Aspecto del final de la cursa de 100 metros.—Paramille, francés, en salto de 3 metros 20 centímetros.



El Red Star, campeón de futbol de Francia, y el Olympique, finalista.

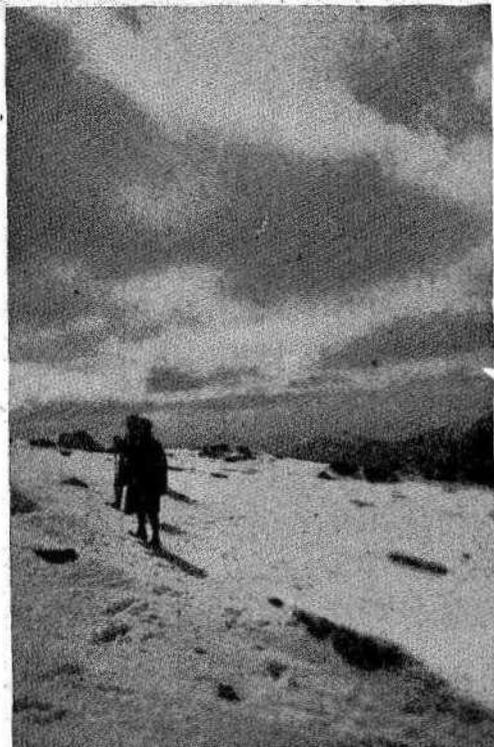


Equipo de Inglaterra (todas clasificaciones) que batió al nacional de Francia.—Chayrigués en un despeje. El equipo nacional francés batido por Inglaterra.

Fotos: Rol

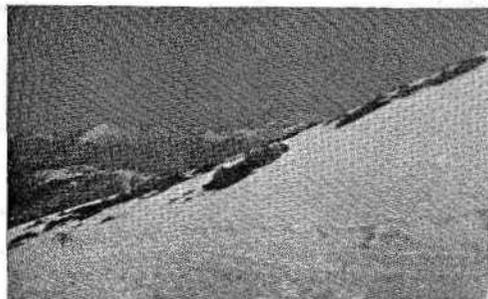
LAS GUARRAMILLAS

(SIERRA DEL GUADARRAMA)



SUBIENDO al puerto de Navacerrada, desde Cercedilla, a nuestra derecha quedan las modestas cumbres de Guarramillas, de unos 2.000 metros de altura; al opuesto lugar, el cerro del Hoyo del Redondillo.

Muy laboriosa ha sido la construcción de la línea del tren o tranvía eléctrico que desde Cercedilla llega a las inmediaciones del mencionado puerto, casi terminada. Donde acaba la línea, abrigado por la escarpada pendiente del cerro del Telégrafo o del Hoyo del Redondillo, se ha construído un hotel de mucha capacidad. Lo adelantado de las obras permite prever que en el próximo verano podrán abrirse al servicio público tanto el tranvía como el hotel, lo que, indudablemente, dará un contingente de excursionistas muy grande para esta parte de la sierra, no muy asequible hasta



ahora sin valerse del automóvil, pero esta concurrencia no se logrará sino a costa de algunos de los encantos de la montaña...

En el puerto de Navacerrada empieza la subida por el camino de los Neveros, que en estos días tiene poca nieve.

Ya en el collado de las Guarramillas, bajo tan alba capa, se esconden los canchales, ofreciéndose ancho campo para los skidores que, desde los clubs de El Ventorrillo, suben en su busca para recrearse en deporte tan sano. Buen número de skiadoras pueden contarse también, valientes, luciendo tostados escotes y brazos yodados, cuya elegante silueta cambia con harta facilidad, puesto que no todas sus carreras terminan con la misma gallardía con que empezaran. Las costaladas están a la orden del día, incluso para los que no calzamos los rápidos skis.

A medida que remontamos la cumbre, el viento cambia en huracán frigidísimo y al llegar a ella buscamos con afán refugio tras de los peñascos cimeros. Junto a nosotros vemos



las Guarramas, y algo más al sur, también a escasa distancia, hinca su diente en el cielo el pico de la Maliciosa, alta cima hollada por nosotros en otras ocasiones.

Nos hallamos rodeados por las cumbres más altas del Guadarrama, espléndida visióu que poco a poco reducen las nieblas, eternas señoras de las alturas, aconsejándonos el regreso.

Vamos en demanda de la carretera del puer-

to, concurrida por madrileñas y madrileños, que por allí pasean—donde no alcanza la nieve— cual si se hallaran en la Castellana: sus autos les esperan.

Por el pesado atajo de El Ventorrillo, rápidamente descendemos hasta Cercedilla en una hora escasa.

JOAQUÍN ELÍAS Y JUNCOSA

Valladolid, marzo de 1923.

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA III TROFEO ARMANGUÉ

3 DE JUNIO DE 1923 * TARRAGONA

MARCAS INSCRIPTAS

J. B. R. : Elizalde : B. N. C.

Delfosse : M. A. : Senechal

Loryc : Benjamin : Salmson

* * Rally Chic * *

DESPACHO DE TICKETS PARA

TRENES ESPECIALES

RESTAURANT * PALCOS * TRIBUNAS

REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA

PLAZA DE TETUÁN, NÚM. 36 : BARCELONA

COMBINACIÓN de entrada a Pelouse de Tribunas
y tren especial popular ida y vuelta **15 ptas.**

Automóviles y Camiones
Austin
Moon
Maxwell

Tractores
Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

En la prueba más dura del R. M. C. de Cataluña
Barcelona - Zaragoza - Barcelona

714 kilómetros

LA UNICA quadrillette **PEUGEOT**
inscrita obtiene LA MAXIMA CLA-
SIFICACION y MEDALLA DE ORO
Siendo el motor de menor cubicación de los clasificados

LUBRIFICADA con

Spidoleine Ambar

EL UNICO ACEITE QUE NO DEJA RESIDUOS

S. A. E. de Lubrificantes Calle Cortes, 674
BARCELONA

Neumáticos "R. S." Macizos "DELTA"

Precios y
condiciones:

Klein y C.^A

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Félix Pizcueta, 15

ZARAGOZA

S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16

**Dos artículos de
Producción nacional
Calidad inmejorable
Resultados incomparables
Precios ventajosísimos**

Una sola comparación de am-
bos artículos con cualquiera
de los de más fama mundial
convencerá completamente



Hoy se fabrican
tanto
los neumáticos
"R. S."
como los macizos
"DELTA"
con la maquinaria
más
perfeccionada
conocida

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil
Fundado en 1906



Obra de reputación mundial que interesa igualmente y a un tiempo a los
Industriales y a los Comerciantes y al gran Público

Constructores de accesorios, aeroplanos,
y Comerciantes camiones, canoas, carroce-
rías, cycle-cars, máquinas-
herramientas, material agrícola, motores, mo-
tocielos, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, side-
cars, tractores, vehículos industriales, coches
de turismo, voitures, etc., etc.,
DEL MUNDO ENTERO.

222, Boulevard Péreire - PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte: 4 frs.)

Anuncie Vd. en STADIUM

STADIUM

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Penya Rhin 1922

- 1.º Lee Guinness, "Talbot"
- 3.º Mauricio Ramassotto, "Chiribiri"
- 4.º Seegrave, "Talbot"

Campeonato R. M. C. C. 1922

- 1.º Z acariás Mateos, "Harley-Davidson"
- 2.º M. Fuentes, "Harley-Davidson"

II Trofeo Armangué 1922

- 1.º Benoist, "Salmson"
- 2.º F. Armangué, "Loryc"
- 3.º Salter, "Loryc"

Cuesta Rabassada

- 1.º P. Satrustegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Penya Rhin 1921

- 1.º Pierre de Vizcaya, "Bugatti"
- 2.º Monés Maury, "Bugatti"

TODOS LUBRIFICADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla

Vuelta a Francia automóvil 1923

A pesar de su soberbia victoria de 1922, que dejó demostrada la superioridad de las **cuadriletas** (único autociclo que terminó la Vuelta a Francia sin penalización),

Peugeot

ha inscripto este año **cuatro cuadriletas** estrictamente de serie en la formidable prueba de resistencia y de regularidad

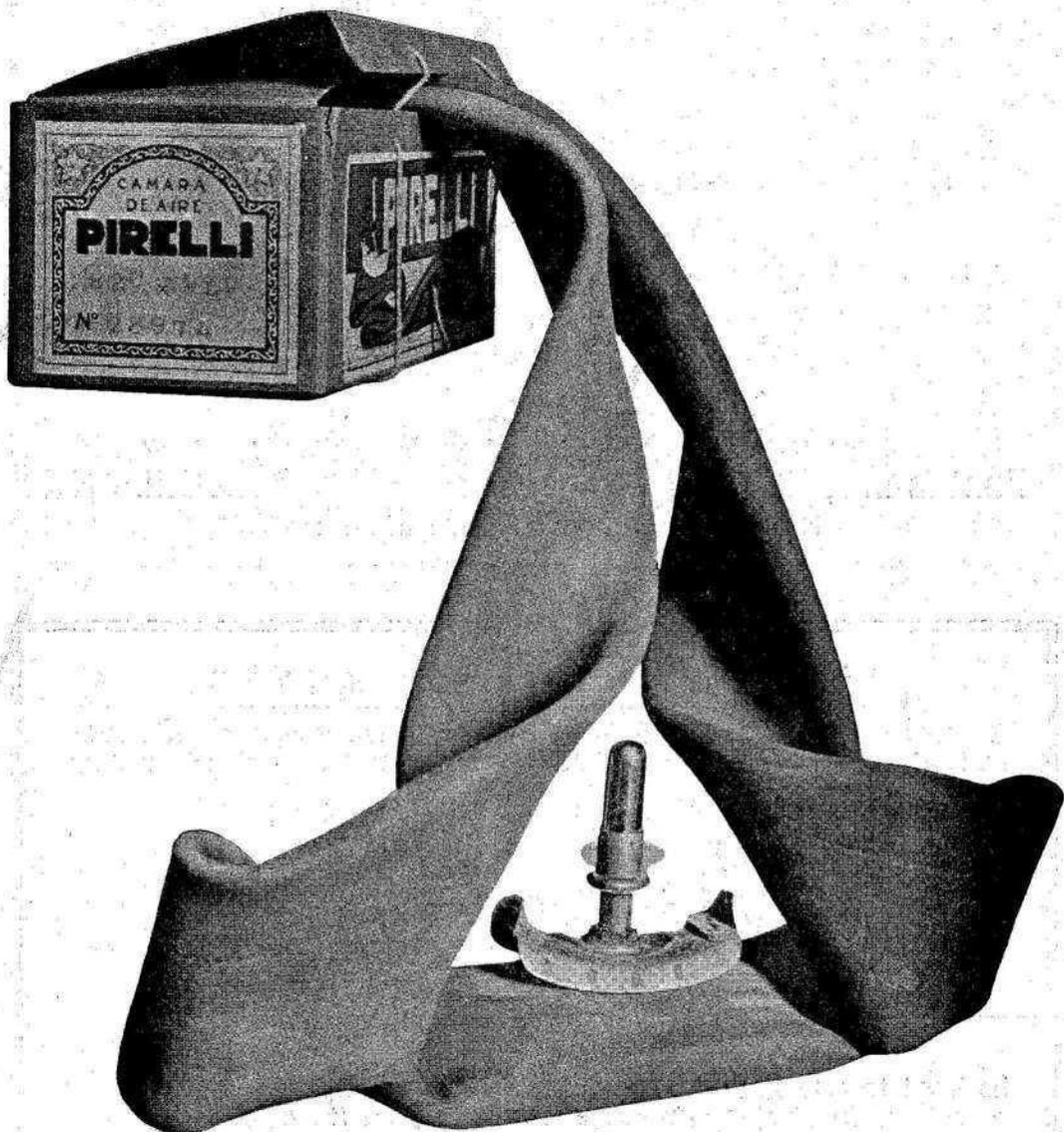
Las **cuatro cuadriletas** han cubierto los 4.000 km. de la Vuelta a Francia

las cuatro sin ninguna penalización

El ÚNICO equipo de autociclos (cilindrada 750 c. c.) que REGRESA COMPLETO

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona



STADIUM

Vuelta a Francia

MOTOS

Categoría 250 c. c. : **1.º** Bignon (SOYER)

Categoría 350 c. c. : **1.º** Stanton (D.F.R.)

Categoría 750 c. c. : **1.º** Lambert (GNOME & RHONE)

SIDE-CARS

Categoría 1.000 c. c. : **1.º** Vulliamy (HARLEY-DAVIDSON)

Vuelta a Italia

Categoría 350 c. c. : **1.º** y **2.º**

sobre pneu-moto

Hutchinson

La HISPANO-SUIZA

después de haber batido con **SADI-LECOINTE** el

Record Mundial de Velocidad

y con **LASNE** conquistado la **COPA DEUTSCH** en el aeródromo de Villesauvage,

ha conseguido con **DUBONNET**, en el

GRAN PREMIO DE OTOÑO

corrido en Monza, el **Primer lugar de la clasificación general** a la velocidad media de 131,180 kms. hora, derrotando en su propio país a renombradas marcas italianas y a otras de diferentes naciones

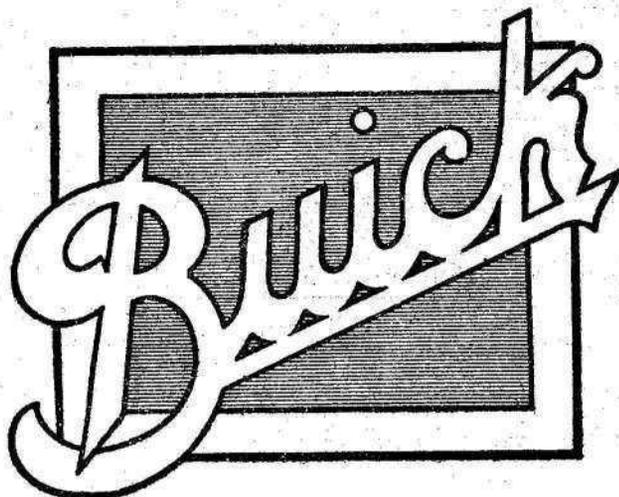
LA HISPANO-SUIZA

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

Agencia en Barcelona

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo de Gracia, 20

Consulte usted
las características del automóvil



a una persona experta y pida una
prueba a la Casa ABADAL para
comprobar sus resultados

CARACTERISTICAS

Válvulas en la culata
Suspensión cantilever
Ignición, arranque y alum-
brado por DELCO

Embrague a discos
Corona y piñón helizoidal
Materiales de acero,
cromo-níquel

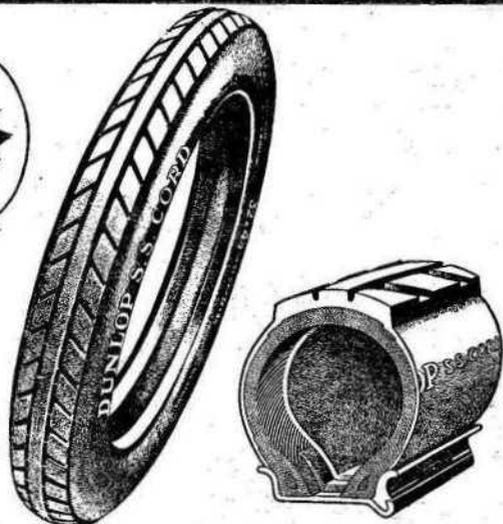
Exposición de Modelos 1923: Plaza Letamendi, 17

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

Madrid
Alcalá, 62
Alfonso XI, 12



NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES
Y
RUEDAS DESMONTABLES DE
ACERO — TIPO ARTILLERÍA —
PARA COCHE Y CAMIONETA
FORD

DUNLOP

MEDIDAS { 30 X 3 1/2 CON TALÓN
32 X 4 1/2 SIN TALÓN

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóvil Salón

MADRID
Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA
Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

Cleveland



Rueda motriz **Smith**, bicicletas **Automoto** e **Indian**, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACION ESPAÑOLA

Chassis de Turismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía



A. Elizalde

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA
Apartado de Correos 424 - Teléf. 921-G
Dirección teleg. y tel. "Autoelizalde"