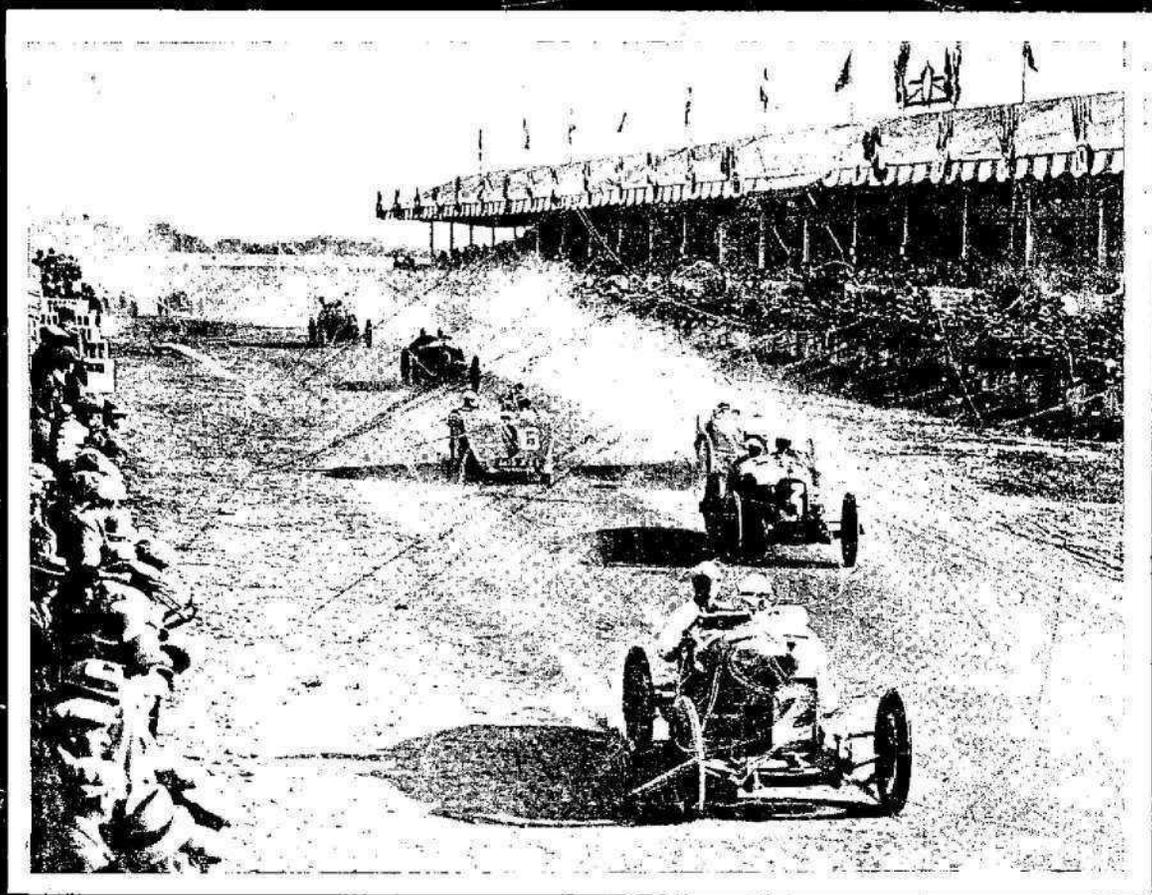


# Stadium

*Revista Ilustrada*

75 céntimos



La salida en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Año XIII - Núm. 355  
15 de Julio de 1923

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Telefono 1445

# SANROMÁ

## STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Oficinas: Balmes, 54, imprenta : Teléf. 2689-A  
: BARCELONA :

Aparece los días 1 y 15 de cada mes

Número suelto corriente . . . / 75 céntimos  
» atrasado . . . . 1 peseta

Precios de suscripción

España, un año. . . . . 15 pesetas  
Extranjero, un año . . . . . 20 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



Medallas  
Insignias  
Objetos  
para  
premios

Fabricantes :

HUGUÉNIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)  
Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPER Y MIR : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

## Macizos y Neumáticos

# Bergougnan

**Probad mis nuevos Macizos  
Disimétricos y Extra-flexibles**

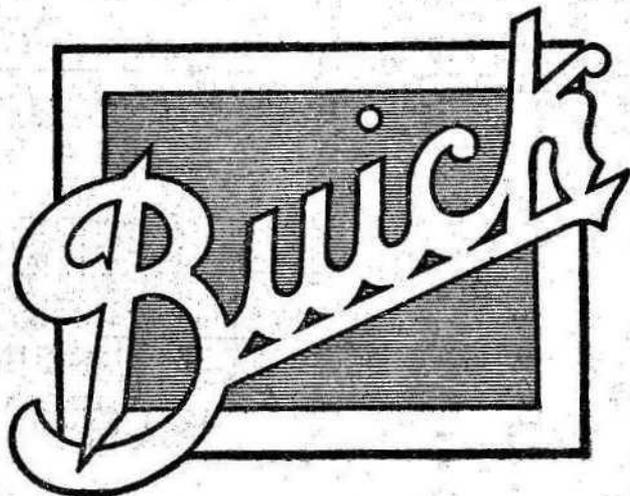
MADRID  
Sagasta, 15  
Teléfono 2810

BILBAO  
Elcano, 17

SEVILLA  
Antonio Salado, 9

BARCELONA  
Rambla Cataluña, 76  
Teléfono 3169-A

ULTIMAS VICTORIAS DEL  
**AUTOMOVIL**



vencedor en cuantas carreras ha tomado parte

**Carrera Cuesta Porta-Coeli**  
(VALENCIA)

1.º Copa Porta-Coeli 1.º Copa fuerza libre  
1.º de la clasificación general

**Record de la Cuesta Rabassada**

Estableciéndolo a 65,430 kilómetros por hora

Pilotado por Léon Derny

Agente general para España

**F. S. A B A D A L**

**Barcelona**

Aragón, 239-245  
Plaza Letamendi, 17

**Madrid**

Alcalá, 62  
Guzmán el Bueno, 13

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

# LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Peña 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. acarias 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. Satrústegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Peña 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

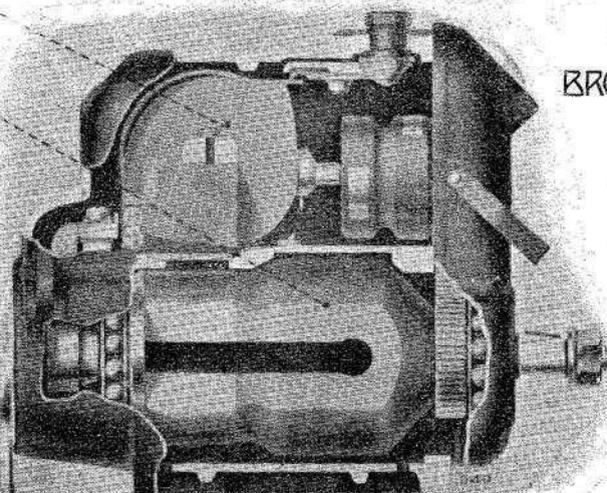
BOBINA FIJA

IMÁN 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

# SCINTILLA

BARCELONA

CORTES 647

Teléf. 645.S.P.



LOS INVENCIBLES

en sus respectivas categorías

SUNBEAM

Categoría 2 litros

Grand Prix de l'A. C. F. - 1923

Clasificado 1.º Seagraves

2.º Divo

3.º Lee Guinness

Y TALBOT

Categoría 1,5 litros

Course de Côte de Planfoy

3 de junio de 1923

Clasificado 1.º Morisso

*Agentes:*

*Autolocomoción, S. A.*

*Rambla de Cataluña, 90 : Teléf. 422-G : BARCELONA*

# 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.<sup>a</sup>**

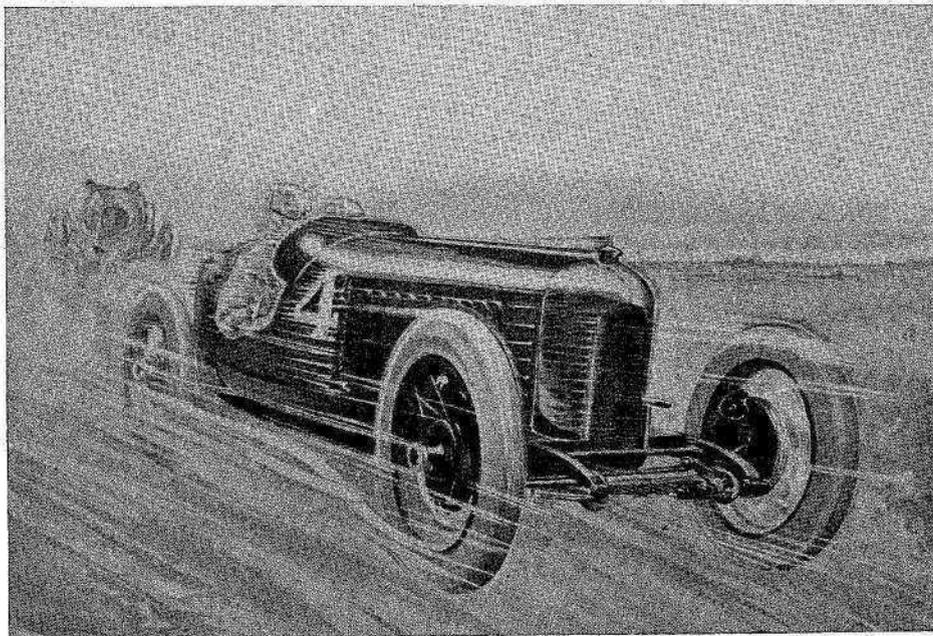
**BARCELONA**  
Aragón, núm. 254

**MADRID**  
Génova, núm. 3

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



BHD



**FIAT**

**Agencia exclusiva**

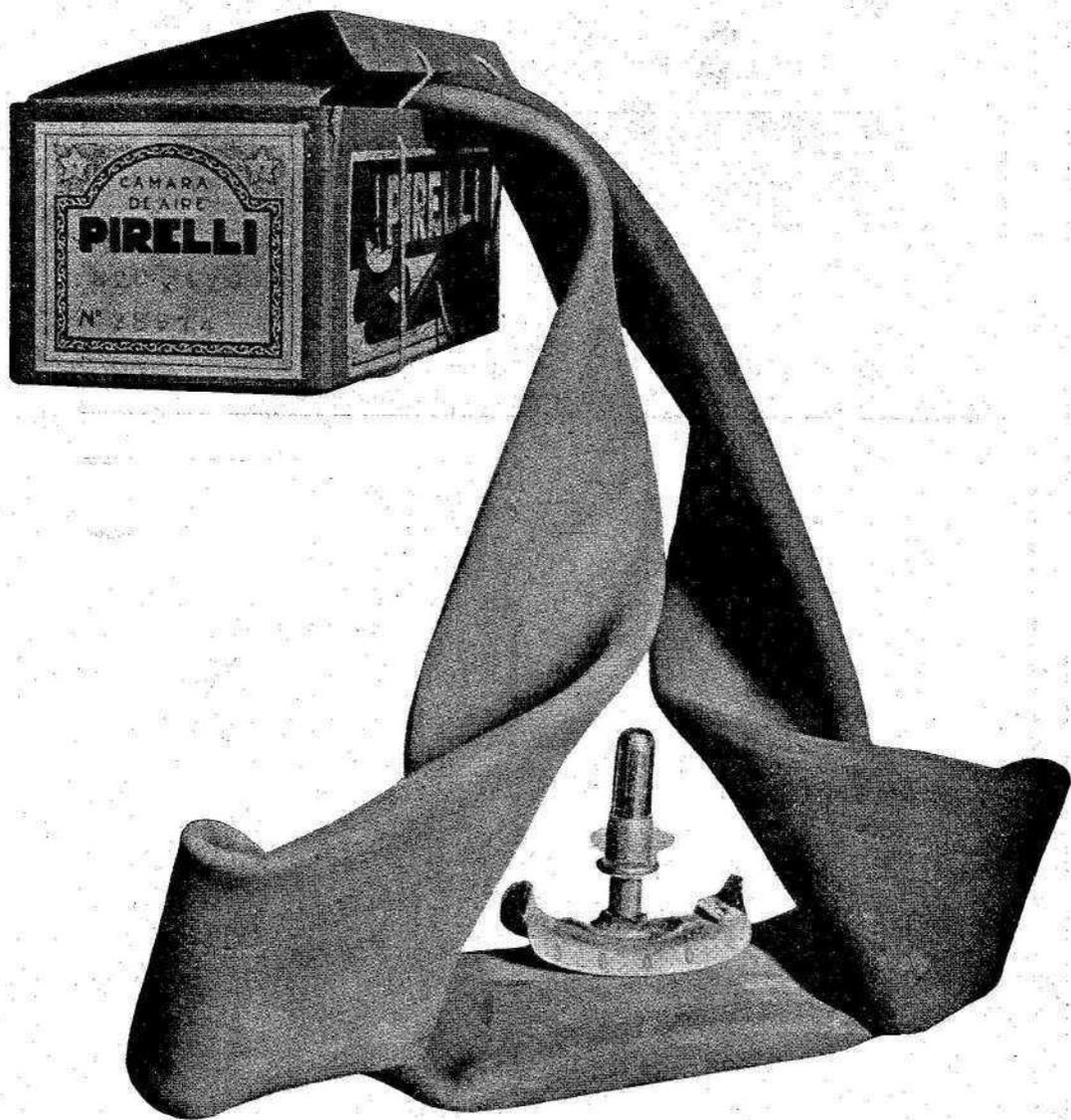
**Sociedad General  
de Automóviles**

**Mallorca, núm. 277**

**BARCELONA**

**Cámaras  
Rojas**

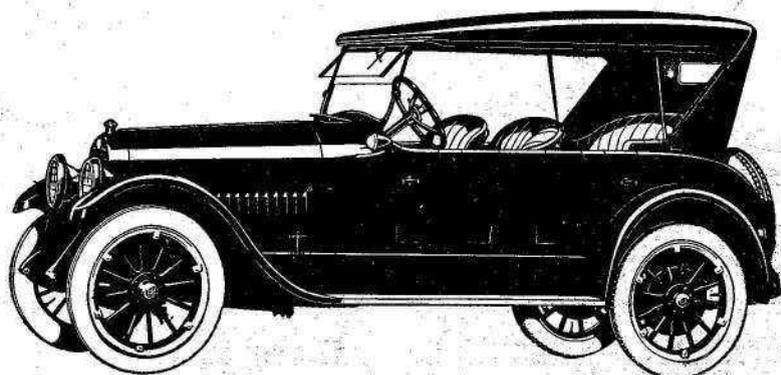
**PIRELLI**



**Pedid su tarifa especial**

# STUDEBAKER

6 CILINDROS



**Ninguno da mayor satisfacción  
Todos los de su reputación le doblan el precio**

## ¿Por qué?

Porque **STUDEBAKER** está construido por las fábricas más importantes del mundo en coches de 6 cilindros y su gran producción permite precios incomprendibles para coches de 1.<sup>a</sup> categoría, que antes de entregarse al cliente son sometidos a más de 9.500 inspecciones

Agencia



Española

**Stevenson, Romagosa y C.<sup>ia</sup>**

**Valencia, 295**

**Barcelona**

Los triunfos de

# DIATTO

## Carrera en cuesta Rabassada

**Los DIATTO tipo "20" dos litros cubicación, han obtenido las siguientes clasificaciones**

**PRIMERO** de su categoría, 5 m. 32 s. Record establecido, 53,100 km. hora, empleando mejor tiempo que los demás coches turismo de 6 y 8 cilindros de 4,500 y 5 litros cubicación.

**SEGUNDO** de su categoría, 5 m. 49 s.

**SEGUNDO** en la clasificación general de coches turismo, no consiguiendo el primer lugar por diferencia de un segundo con un coche de 3 litros.

## Carrera Cuesta Porta - Coeli (Valencia)

**Un solo coche DIATTO inscripto del tipo "20" 2 litros, de turismo, consigue dos Copas, clasificándose como sigue**

**PRIMERO** en la categoría turismo; y

**SEGUNDO** de fuerza libre, luchando con coches de carreras de mucho mayor cilindraje.

Concesionario exclusivo para España

# LUIS MORA

: G A R A G E :

Calle Muntaner, 78

SALON EXPOSICION

Rbla. Cataluña, 129

## BARCELONA



# Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



**S**TADIUM... 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.

## LOS ASES DEL VOLANTE

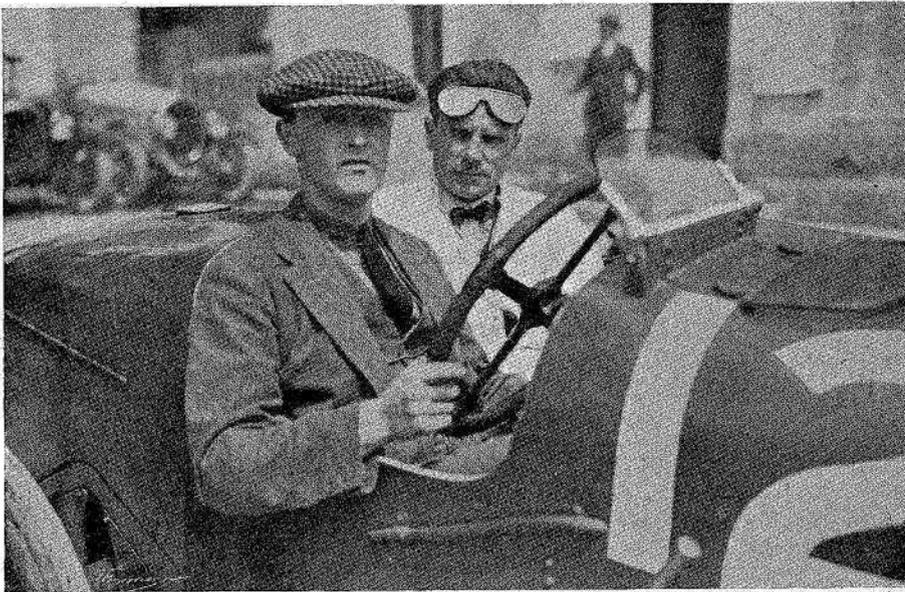


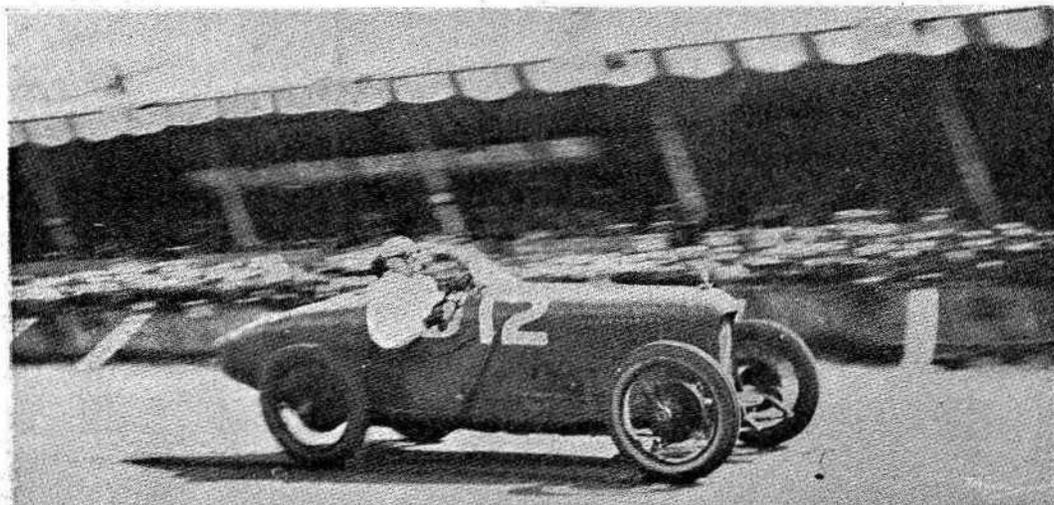
Foto Rol

*Seagraves, que tripulando un coche Sunbeam, ha logrado alcanzar el puesto de honor en la gran carrera mundial Gran Premio del Automóvil Club de Francia*

# Los grandes premios de Velocidad y Turismo del Automóvil Club de Francia

En Turismo se clasifican primeros los **Mathis** y **Peugeot**. **Sunbeam** clasifica a sus tres participantes, en la carrera de Velocidad, primero, segundo y cuarto : Los vencedores iban provistos de Magnetos **Bosch** y Ruedas **Rudge Whitworth**

(Información especial de STADIUM)



*El coche Sunbeam, vencedor, tripulado por Seegraves, pasa a más de 130 kilómetros ante las tribunas, durante la magna carrera*

Foto Rok

## El de Velocidad

EL Gran Premio del Automóvil Club de Francia de 1923 (velocidad) habrá de quedar, seguramente, en los anales de pruebas análogas, como la más grande y más bella manifestación deportiva que se haya efectuado hasta la fecha. Empleamos la palabra «manifestación» en el sentido de expresión particularísimamente adecuada a la enorme rivalidad deportiva e industrial que se venía preparando desde hace varios meses, como ocurre todos los años, entre los que se disponen a participar en esta competición.

Sin embargo, si no nos separamos del terreno estrictamente deportivo, resulta en el orden de carreras, como en tantas otras cosas, que unas apasionan y otras, en cambio, resultan en extremo monótonas. Sin que nos sea permitido diagnosticar las causas de uno u otro resultado, el Gran Premio del A. C. F. ha sido verdaderamente apasionante.

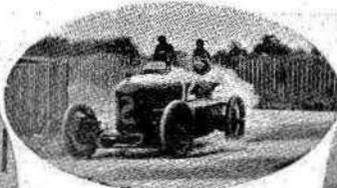
Desde el punto de vista deportivo, observamos primero la huida de Bordino, que desaparece por el escotillón a la octava vuelta; vemos poco después la escapada de Guinness, reemplazado poco después por Giaccone; y por último presenciamos el formidable duelo entre

*Fiat y Sunbeam, que termina con la victoria de la gran marca inglesa.*

Colocados en el terreno puramente deportivo, hemos hablado primero de los conductores y a continuación hemos citado las marcas. Y es que, en resumidas cuentas, el desafío se ha traducido del modo siguiente: Al principio fueron dos o tres los conductores que lucharon entre sí; pero poco después, a medida que el combate se desarrollaba más fiero, fueron sólo las marcas las que permanecieron en el terreno del combate, cuyos representantes defendían con idéntico entusiasmo, no tan sólo su reputación personalísima, sino también la de la «firma» cuyos colores ostentaban.

No nos detengamos a retratar los detalles de esta gran batalla: estudiemos tan sólo sus resultados.

Inclinémonos ante el vencedor; primero que todo ante *Sunbeam*, puesto que fué bien el gran vencedor de la jornada. Inscibir tres coches, tomar los tres la salida y ver a esos tres mismos coches clasificados primero, segundo y cuarto sobre los únicos cinco concursantes que terminan, es un resultado que tiene muy pocos precedentes en la historia del deporte automovilista. La constatación es tanto más interesante cuanto que la casa Sunbeam



Los Salmson en plena carrera. — Divo, sobre Sunbeam, que logró el segundo puesto



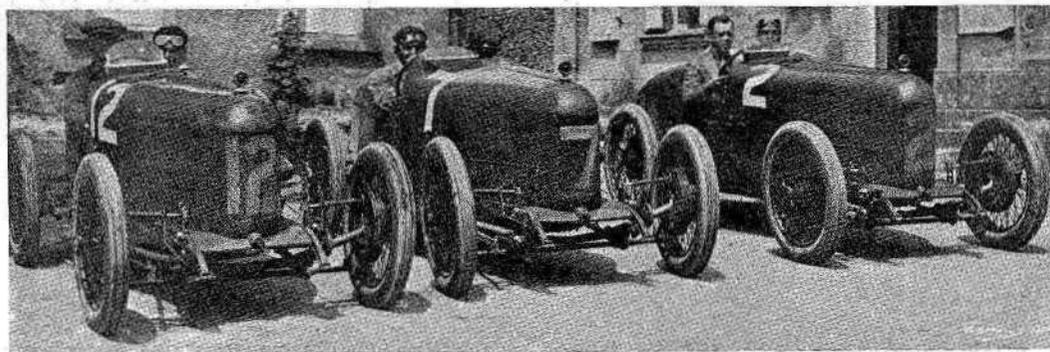
es, quizá, la única marca inglesa que ha afrontado las competiciones abiertas para esa clase de luchas, al menos por lo que a Europa se refiere. Es una marca de las más fieles habitadas al autódromo de Brooklands, y si existieran aún a estas horas refractarios a las carreras, confiamos en que se habrán convencido de la utilidad de esta clase de pruebas de velocidad, que permiten a una casa constructora, aparte de las razones económicas y comerciales que puedan favorecer su desarrollo, afirmar de ese modo su vitalidad y su superioridad.

Decir que la carrera de Sunbeam no tuvo historia no sería rigurosamente exacto. Si See-graves y Lee Guinness hicieron casi todo el recorrido sin una parada digna de mención, en cambio Divo tuvo, casi al final de la prueba, dificultades enormes con el tapón de su depósito de esencia, que a pesar de su tenacidad no logró desenroscar en los momentos precisos y contados en que veíase obligado a aprovisionarse de aquel líquido. La terquedad quedó a favor del tapón, que no hubo modo de que fuera destapado. Divo vióse en la obligación forzosa de pararse en el lugar destinado a aprovisionamiento, para tratar de infiltrar unas cuantas gotas de bencina y alimentar de ese modo su carburador. Y a pesar de eso termina segundo; ello demuestra bien a las claras qué avance más formidable se había asegurado para clasificarse en tan buena línea, a pesar del contratiempo inesperado que hubo de ocurrirle.

¿Los Fiat han sido perseguidos por la fatalidad? Permítansenos que respondamos que no. Estuvieron faltos tan sólo de preparación, a pesar de que los tres coches salieron de la fábrica con bastante antelación para que su *mise au point* estuviese perfectamente completada. No discutamos las velocidades que alcanza ron; sobrepasar los 197 de promedio sobre tres kilómetros en la primera vuelta, indica respecto a este capítulo, de un modo bien preciso, que la gran marca transalpina no temía a nadie. Hablemos más bien, como lo hemos indicado antes, de su falta de preparación y, sobre todo, de la falta de preparación de sus conductores. Conocemos todos la «fuga» de los pilotos italianos; estamos hoy poco menos que convencidos de que no supieron imponerse la obligación que tenían de conducir hasta la meta los coches que les fueron confiados.

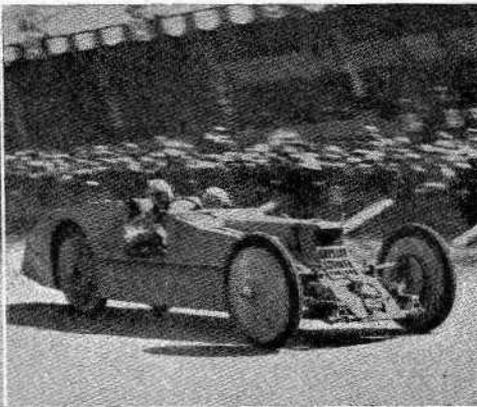
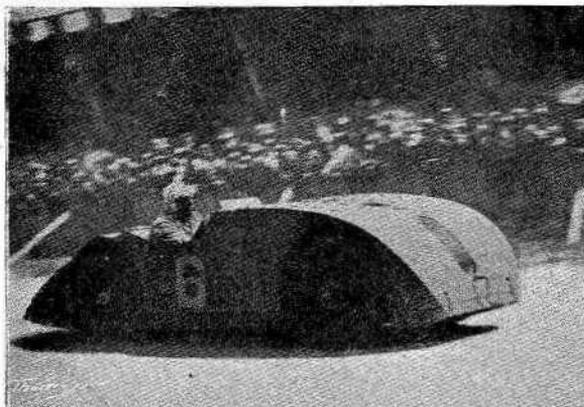
En la octava vuelta, Bordino queda fuera de la carrera por razones mecánicas que son siempre difíciles—se comprenderá—de llegar a conocer la plena exactitud. Poco después es Giaccone que a su vez abandona. Salamano queda solo en carrera y cuando marcha a la cabeza de todos, cuando efectúa la última vuelta, cuando en las tribunas se espera con ansia que aparezca con su coche colorado, se ve al mecánico de Salamano saltar de su sitio para ir corriendo al aprovisionamiento en busca de un bidón de gasolina: su depósito de esencia se había quedado completamente vacío.

¿Es posible que conductores experimenta-



Los coches 12, 7 y 2, que formaban el equipo de la casa Sunbeam, único que llegó completo a dar cima a la gran carrera del A. C. F.

Foto: Rol

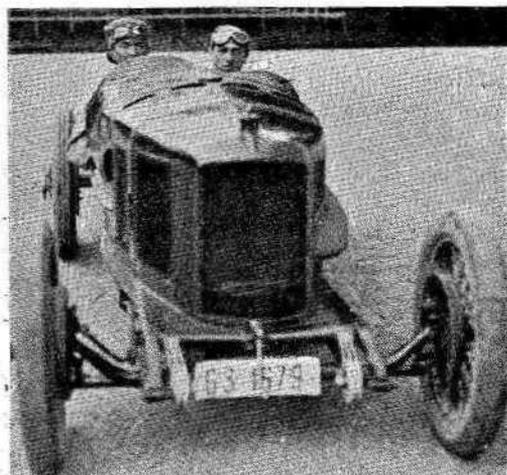


Friedrich sobre un original Bugatti. — El coche Voisin ante las tribunas

dos, prevenidos, que «mecánicos», puedan dejarse sorprender por falta de bencina, tanto más cuanto en el coche no se ha producido ni avería ni escape, ni siquiera roto ninguno de los tubos de alimentación del carburador? ¿No está ahí retratada esa «fuga» exagerada de que hablábamos antes? Salamano, olvidándolo todo, llevado de sus impulsos, entregado de lleno a la batalla deportiva, no ha visto más que sus deseos y sus afanes, que su voluntad de llegar primero, y de ahí que no quisiera desperdiciar ni un segundo en aquello que se le antojaba como una consideración accesoria...?

¿Pero puede admitirse como una consideración accesoria el olvidar proveerse de bencina?

Uno de nuestros compañeros decía uno de estos últimos días, refiriéndose a los conductores de la *Fiat*, que Bordino había sido un «virtuoso prestigiosísimo»; pero refiriéndose a los demás, expresaba su hondo sentimiento de que Felice Nazzaro hubiese sido



Bordino, que sobre Fiat hizo una magnífica carrera, pero desgraciada



El 12 vencedor alcanzando al Bugatti en plena carrera

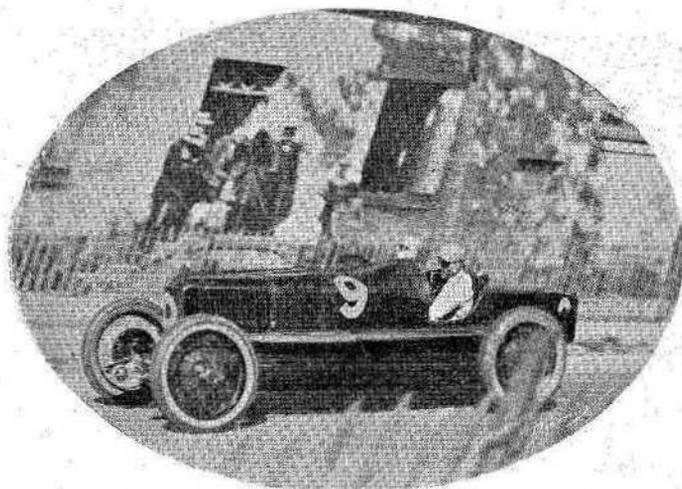
Fotos Rol

eliminado de la competición por reciente luto. ¿No es ésa la mejor demostración de que el equipo de la *Fiat* (nos referimos a sus conductores) estaba falto de experiencia, sobre todo de *mise au point*? Es realmente desastroso para una casa que ha derrochado a millares sus sacrificios para asegurarse la victoria, y no es debido a consideraciones de ese mismo género, que hemos visto el año pasado dos o tres coches *Fiat* apartarse de la lucha, uno de ellos poco después de la salida, otro en la penúltima vuelta, mientras que el tercero acababa la carrera en condiciones tales, que no hubiesen sido ciertamente las mismas si la carrera hubiese tenido dos o tres vueltas más.

\* \*

Refirámonos ahora a los conductores franceses. Friedrich, sobre *Bugatti*, clasificado tercero, y Lefebvre, sobre *Voisin*, quinto, son los únicos franceses de los once que habían tomado la salida, que conducen sus coches hasta la misma meta.

Hablemos primero de Friedrich: ¿Precisa dar como cosa concluida que la forma especialísima



*Giaccone, sobre Fiat, en una de las cuatro vueltas en que fué a la cabeza de los corredores*

de las *Bugatti*—de las que hablamos recientemente en estas páginas de *STADIUM*, era conde-  
nable? No. Nos colocamos al mismo nivel de aquellos que consideran que existía en esas nuevas siluetas el embrión de futuros perfeccionamientos en el amplio camino de menores resistencias para el más fácil avance. La prueba es que hacia el final de la carrera, la *Bugatti* de Friedrich, cronometrada sobre 300 metros, se demostró, de mucho, la más rápida de las que volteaban el circuito de Touraine. Citemos para el caso, un detalle, por lo que se refiere a *Bugatti*: El coche de Vizcaya, que fué a topar contra las balastradas en la primera vuelta, había sido señalado como el más rápido de todo el equipo. Parece, pues, difícilmente discutible que las nuevas innovaciones de *Bugatti* deben constituir un adelanto. El dibujo no acusa una completa perfección. Son precisas nuevas investigaciones; parécenos que falta aún algo de la verdadera *mise au point*, confirmando anteriores apreciaciones nuestras.

Por lo que a *Voisin* se refiere, el resultado no fué tan brillante. A pesar de ello, uno de sus coches logró la meta y ello signi-

fica lo bastante. Debe tenerse muy en cuenta que el que conducía el *Voisin* clasificado, Lefebvre, es uno de los ingenieros de la casa. Es uno de los que contribuyeron a establecer el nuevo modelo, es decir, que pilotaba su máquina con todo aquel cuidado y toda aquella prudencia que observaría un padre para con su hijo, y sus solicitudes y cuidados fueron dignamente recompensados.

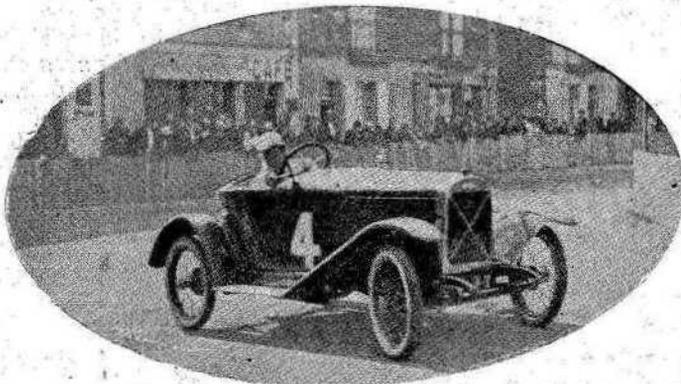
Lefebvre y Friedrich son dos conductores de gran clase. No tendrán, quizá, la virtuosidad de un Bordini, pero poseen la prudencia y la sabiduría de un Seagraves o de un Divo. Ello les ha permitido salvar el honor de sus respectivas marcas. El resultado obtenido debe impresionarnos lo bastante para no condenar a aque-

llos cuyos debuts no fueron todo lo concluyentes que fuera de desear; pero, en medio de todo, suficientemente halagadores para que les sea concedido un crédito lo bastante para redimirles en próximas ocasiones.

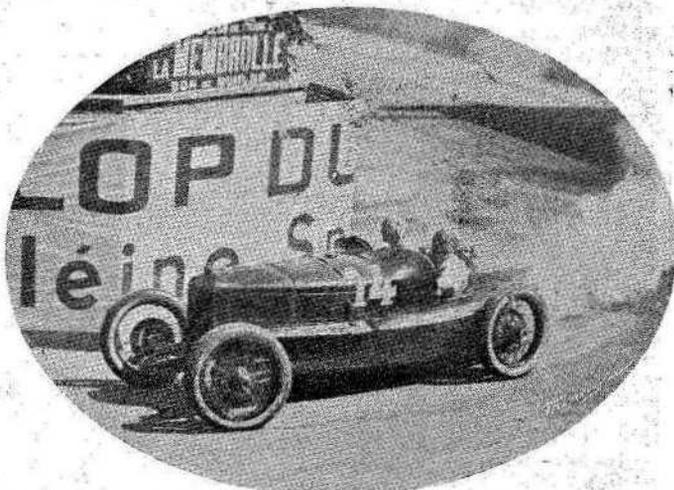
\* \*

En resumen, la derrota es una derrota latina. Las causas, según nuestra opinión:

Del lado francés, la falta de un autódromo que permita a cada una de las grandes marcas



*Desvaux, sobre Salmson, en la prueba de turismo*



*Salamano, sobre Fiat, en un viraje durante la espléndida carrera que realizó*

Fotos Rol

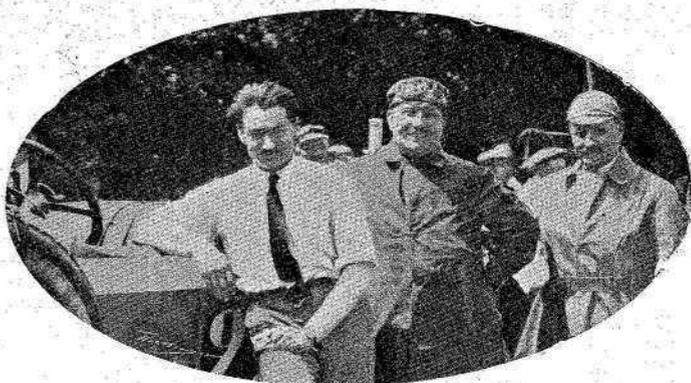
que van a participar en una prueba en donde los 160 y los 180 a la hora son de rigor, efectuar sus ensayos lo suficientemente demostrativos y concluyentes.

*Del lado italiano*, por parte de los conductores, un exceso de audacia, un exceso de confianza que han casi traicionado a la marca que representaban.

*Del lado inglés*, la totalidad de los factores que podían asegurar la victoria: 1.º, el empleo a diario — en cuanto lo necesitaron — de un autódromo, el de Brooklands; 2.º, la precisión de los conductores, habituados a las acrobacias de la pista (el pequeño circuito es bien semejante a una pista) y poseedores de todas las cualidades de la raza anglo-sajona, cualidades en las que el valor resalta, sobre todo en una prueba de larga duración: sangre fría, calma y prudencia.

Los franceses se han visto privados de un autódromo; los italianos hanse visto faltos de serenidad; a los ingleses les ha correspondido la victoria.

E. DE SAINT-REMY



*Boillot y los hermanos Morillón vencen en la categoría de coches turismo, todos sobre Peugeot*

La carrera se ha desarrollado en el circuito triangular cercano a Tours, de una extensión de 23 kilómetros.

Estaban inscritos: representando a Inglaterra, los *Sunbeam*; a Francia, los *Voisin*, *Rolland-Pilain*, *Delage* y *Bugatti* y a Italia, los *Fiat*.

El resultado ha sido el siguiente:

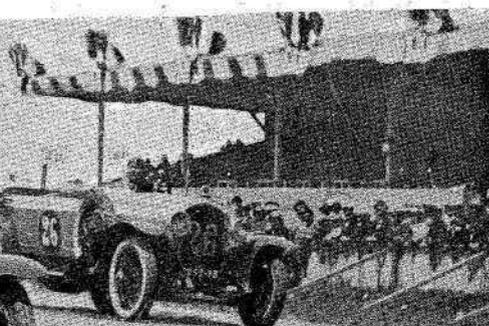
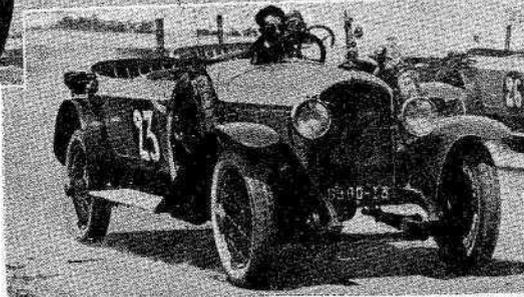
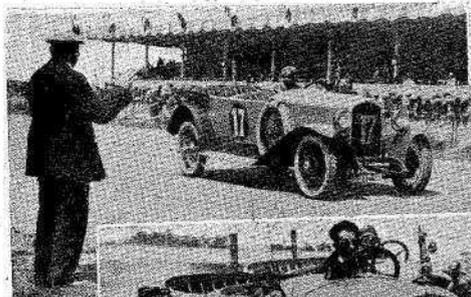
- 1.º Seegraves (*Sunbeam*), cubriendo los 799,050 kilómetros en 6 h. 35 m. 19 s.  $\frac{3}{5}$ , a 121,400 a la hora.
- 2.º Divo (*Sunbeam*), en 6 h. 54 m. 25 s.  $\frac{4}{5}$ .
- 3.º Friedrich (*Bugatti*), en 7 h. 22 s.  $\frac{2}{5}$ .
- 4.º Lee Guinness (*Sunbeam*), 7 h. 2 m. 3 s.
- 5.º Lefebvre (*Voisin*), en 7 h. 50 m. 29 s.  $\frac{2}{5}$ .

### El de Turismo

*Mathis* y *Peugeot* han triunfado en toda la línea en esta carrera, en la que se aquilata el mérito de los coches, y siendo el Gran Premio del Automóvil Club de Francia la carrera más importante del calendario mundial de automovilismo, la victoria de *Peugeot* y de *Mathis* adquiere un relieve que los automovilistas saben bien apreciar.

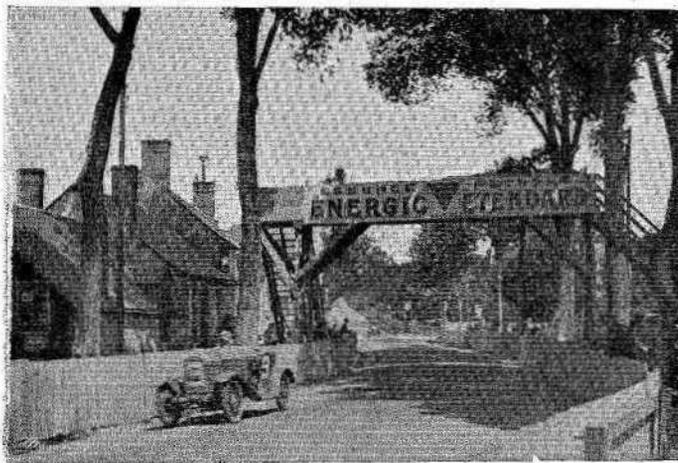


*Lohms, que sobre Mathis venció en la categoría de voiturettes*



*Boillot, sobre Peugeot, en el momento de la llegada. Los tres coches Peugeot, vencedores en la categoría de coches de turismo. — El Peugeot de Andrés Boillot en un viraje*

Fotos Roll



*Boecchi, sobre Mathis, durante la carrera*

Cuatro coches inscribió *Mathis* en la gran prueba, frente a todas las grandes firmas de la industria francesa, y de los cuatro coches, dos se clasifican en los dos primeros lugares, adjudicándose, además, la vuelta más rápida y batiendo a los coches de todas las categorías.

Si a esto se añade que el consumo de los *Mathis* en la carrera ha sido de 6 litros por 100 kilómetros, incluido el aceite, se comprenderá que el triunfo de estos coches en el Gran Premio haya tenido una resonancia mundial.

Por su parte, *Peugeot* inscribe seis coches y los seis se clasifican—y de qué manera!—, copando por derecho de conquista, bien merecido, los tres primeros premios en cada categoría.

Los comentarios que la victoria de todos esos coches ha suscitado a los automovilistas que en Tours presenciaron la carrera han sido de admiración para esos pequeños vehículos que, con un mo-

tor minúsculo y un gasto de carburante verdaderamente mínimo, han realizado tan prodigioso recorrido.

La clasificación fué la siguiente:

#### COCHECITOS

1. Lahms, *Mathis*, 296,790 kilómetros, en 3 h. 41 m. 17 s.  $\frac{4}{5}$ , o sea a un promedio de 80,480 kilómetros a la hora.
2. Boecchi, *Mathis*, 3 h. 49 m. 21 s.  $\frac{2}{5}$ .
3. Desvaux, *Salmsen*, 3 h. 52 m. 45 s.  $\frac{2}{5}$ .
4. Louis Rigal, *Aries*, 4 h. 34 m. 41 s.
5. Gabriel, *Aries*, 4 h. 35 m. 24 s.

#### COCHES LIGEROS

1. Cabaillo, *Peugeot*, 388,110 kilómetros, en 5 h. 40 m. 50 s., o sea a 68,322 kilómetros a la hora.



*Whalley, sobre Douglas, fuma un pitillo mientras los fotógrafos toman su imagen de vencedor, categoría 500 c. c.*

2. Buteau, sobre *Peugeot*, en 5 h. 40 m. 55 s.
3. Bouverot, *Peugeot*, 5 h. 41 m. 3 s.

#### COCHES

1. Andrés Boillot, *Peugeot*, 502,260 kilómetros, en 6 h. 2 m. 51 s.  $\frac{2}{5}$ , o sea a 83,102 kilómetros a la hora.
2. Alfredo Morillon, *Peugeot*, 6 h. 2 m. 51 s.  $\frac{4}{5}$ .
3. Eugenio Morillon, *Peugeot*, 6 h. 2 m. 51 s.  $\frac{4}{5}$ .
4. Flohot, *Aries*, 6 h. 34 m. 53 s.  $\frac{4}{5}$ .

#### MOTOCICLETAS

Cat. 500 c. c. (465,600 km.)

1. Whalley, *Douglas-Hut-*



*Hassall, en Norton, busca, veloz, el segundo lugar de la categoría de 500 c. c.*

Fotos Rol

chinson, 4 h. 30 m. 30 s.  $\frac{1}{5}$  (101,270 kilómetros a la hora).

2. Hassall, Norton, 4 h. 31 m. 24 s.  $\frac{2}{5}$ .
3. Hollowell, Norton, 4 h. 38 m. 39 s.  $\frac{2}{5}$ .
4. Francisquet, Norton, 4. 43 m. 38 s.

#### Categoría 350 c. c. (365,280 km.)

1. Longman, A. J. S.-Dunlop, 4 h. 1 m. 29 s.  $\frac{3}{5}$  (90,750 kilómetros a la hora).
2. Meunier, Alcyon, 4 h. 2 m. 38 s.
3. Dixon, Douglas, 4 h. 6 m. 34 s.
4. Bartlett, Bradshaw Matador, 4 h. 27 m. 9 s.
5. Anstice, Douglas, 5 h. 8 m. 36 s.  $\frac{3}{5}$ .

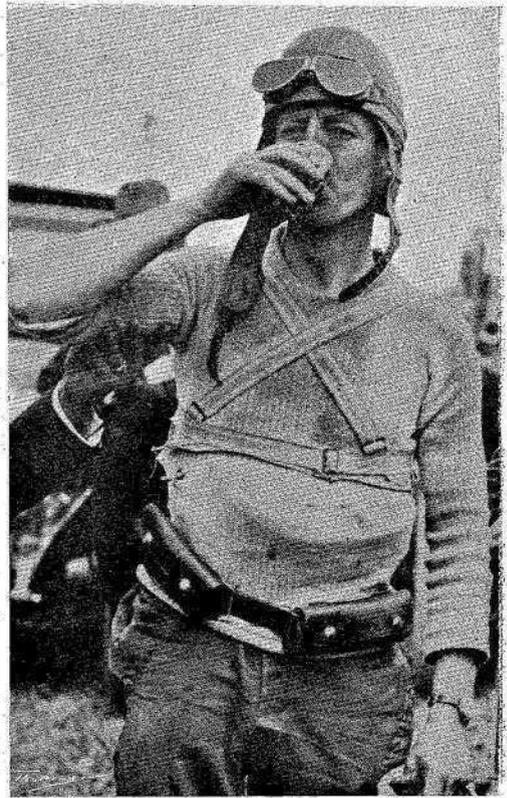
#### Categoría 250 c. c. (273,960 km.)

1. Davison, Levis-Hutchinson, 3 h. 17 m. 29 s. (80 kilómetros a la hora).
2. Johnson, Cotton, 3 h. 27 m. 22 s.  $\frac{1}{5}$ .

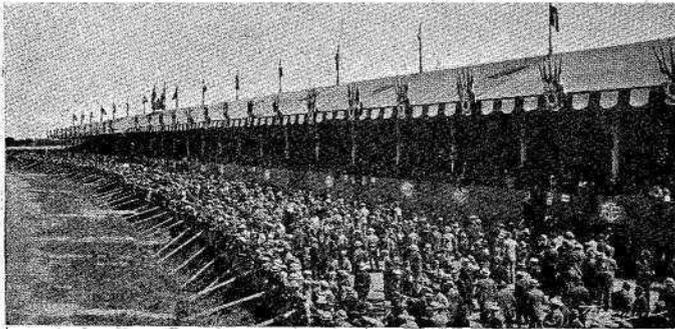
### Otros vencedores

En la gran carrera de velocidad, de los diez y siete coches participantes, diez iban provistos de magnetos Bosch, cuatro de ellos, además, con bujías Bosch.

Tras una ruda lucha, de los diez y siete coches, únicamente cinco llegaron a la meta, cuatro de ellos, precisamente los cuatro clasifi-



Davison sorbe el trago de la victoria después de la carrera de la categoría 250 c. c.



Aspecto de las tribunas durante la celebración del Gran Premio

cados en primer lugar (1.º, Sunbeam; 2.º, Sunbeam; 3.º Bugatti; 4.º Sunbeam), iban equipados con magnetos Bosch.

En los telegramas y reseñas en que se ha dado cuenta de esta gran carrera, se expresa que, tanto las magnetos como las bujías Bosch, dieron plena satisfacción a los conductores de los coches que tuvieron el acierto de emplearlos.

El promedio de velocidad del vencedor es de 121,400 kms. a la hora, de donde se deduce que corrió a velocidades mucho mayores, respondiendo siempre y maravillosamente a su principal objeto las bujías y magnetos Bosch, demostrando una vez más y de una manera incontestable su superioridad y las ventajas enormes que ofrece a los que de ellos hacen uso en estas grandes competiciones.

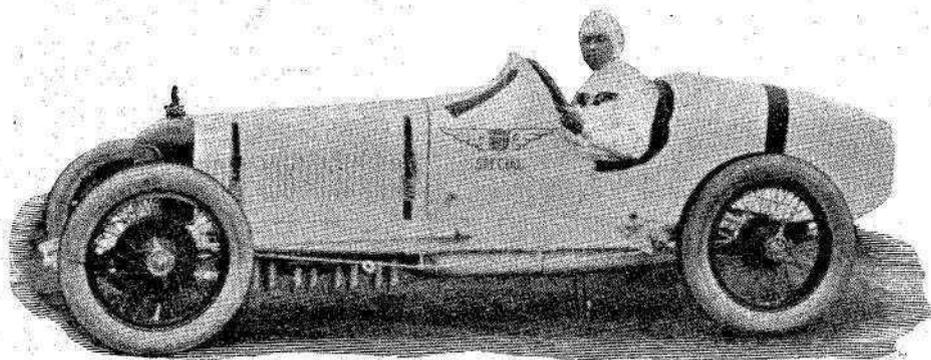
Con decir que todos los coches vencedores iban provistos de ruedas Rudge-Whitworth, ya está sencillamente hecho una vez más el elogio de estas portentosas ruedas que proporcionan la máxima seguridad a los vehículos, por enormísima que sea su velocidad. Por eso Rudge-Whitworth va orlado de laureles en las carreras más importantes del mundo.



El camión-gramófono, con su voz potente, va anunciando a la multitud las peripecias de la carrera

Fotos Rol

## El Gran Premio de Indianópolis



*Milton, sobre el H. C. S. de ocho cilindros, vencedor de las 500 millas de Indianópolis*

Como todos los años, se ha disputado el Gran Premio americano de automóviles que tiene por teatro la gran pista de Indianópolis, cuya circunferencia es de dos millas y media (unos cuatro kilómetros). La concurrencia alcanzó la cifra de 150.000 personas, record nunca llegado por espectáculo deportivo de ninguna naturaleza. Millares de automóviles se alinearon en la pelouse, de cuya cantidad da una idea exacta la foto que acompaña estas líneas; 24 coches tomaron la salida, clasificándose después de las 200 vueltas 10 de ellos, por el siguiente orden: 1.º Milton, coche *H. C. S.*, en 5 h. 28 m. 6 s., lo que da una media para las 500 millas de 91,44 o sean 146 kilómetros; 2.º, Hartz; 3.º, Murphy; 4.º, Cooper, los tres con *Durant*; 5.º, Corum, *Ford*, modificado con una culata de 16 válvulas y

camisa en el interior de los cilindros para reducir el alesage; 6.º, Elliot; 7.º, Hearne, ambos con *Durant*. Tanto los *Durant* como los *H. C. S.* llevaban motor *Miller* de ocho cilindros, correspondientes a los dos litros. 8.º, Sailer, *Mercedes*; 9.º, Príncipe de Cystria, *Bugatti*, y 10, Shafer, *Duesenberg*.

La carrera de Milton puede considerarse un espléndido triunfo para la industria americana, ya que ha conseguido en su primer año de correr con dos litros, casi alcanzar la media de 1922 con coches de tres, bastando para ello comparar los promedios 94,48 millas el pasado año y 91,44 el actual.

El vencedor se lleva, junto con la gloria, la coqueta cifra de 35.000 dólares, divididos en 20.000 como primero, 9.000 por primas de vueltas y el resto por subvenciones de fabricantes de accesorios.

Con el triunfo de este año, el ingeniero Harry Miller se acredita de especialista en los motores rápidos, pues consigue ganar dos veces seguidas Indianópolis: el pasado año con el *Duesenberg* y éste con el rapidísimo *H. C. S.*

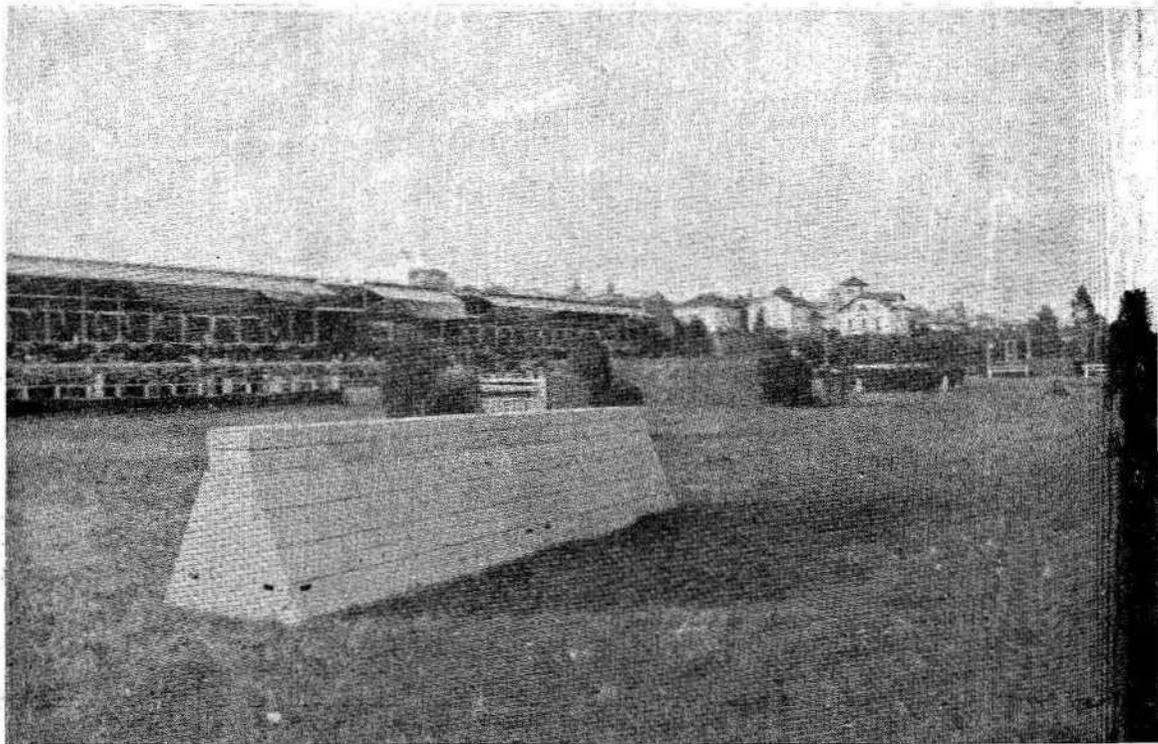
El afortunado Milton ocupa, por unas semanas, un puesto de honor en la opinión mundial, como hace poco lo ocupara el intrépido Murphy, quien, a pesar de la fama y el oro recogidos meses ha en el autódromo de los Angeles, ha vuelto a correr, siendo ahora batido.



*Vista general del autódromo de Indianópolis momentos antes de la salida*

Fotos Nostá

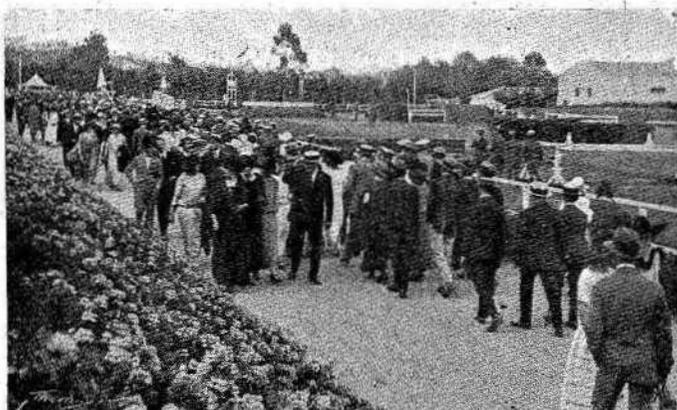
# FIESTAS HÍPICAS EN EL R



*Las tribunas, la pista y el paseo del Real Polo Jokey Club, momentos antes de dar un*

El concurso hípico organizado por el Real Polo Jokey Club, ha terminado ya después de realizarse magníficamente con organización perfecta y con éxito difícil de describir. Como se había advertido ya en los primeros días, *Demas*, el formidable caballo que montaba don José Navarro de una manera insuperable, ha sido el vencedor en las principales pruebas, quedando en calidad de favorito del público para los concursos venideros. No repetiremos aquí los resultados del concurso, que ya han sido dados al público por nuestros colegas de la Prensa diaria,

y sólo diremos en estas líneas, como pie a l que los espléndidos jardines del Real Polo J durante las tardes del concurso en el más e de Barcelona, como muy claramente se ad

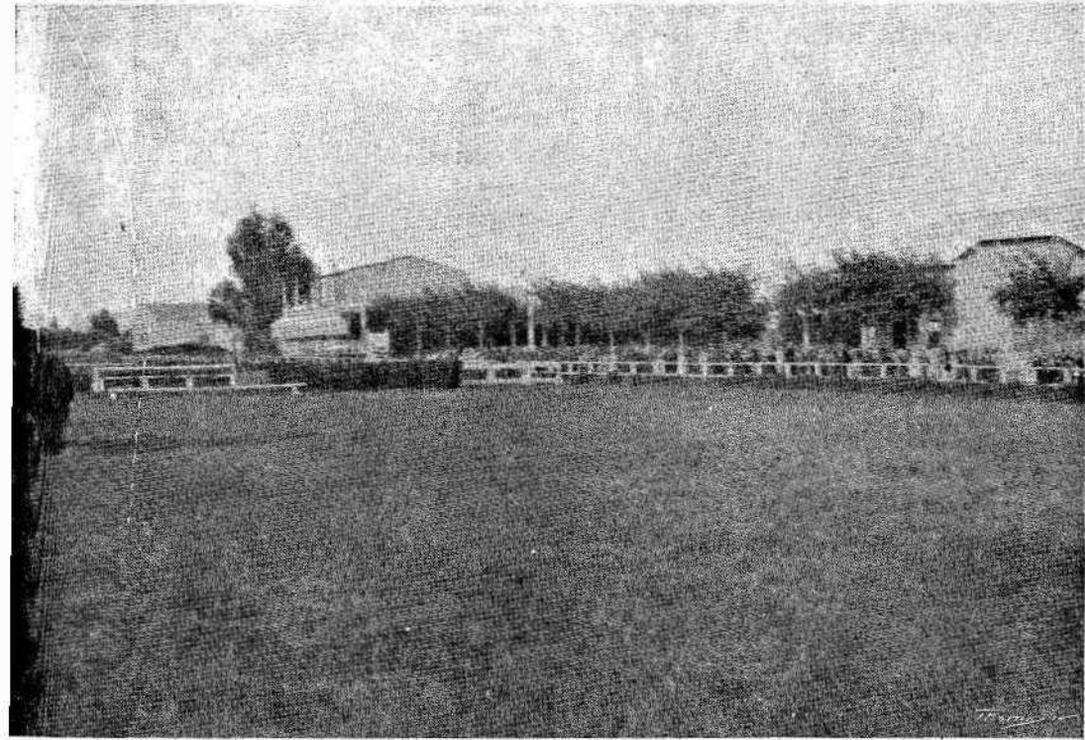


*Mujeres y flores rivalizando en hermosura, dan a las fiestas del Real Polo un aire de encanto indefinible*



*Don José Navarro, vencedor en la may*

# REAL POLO JOKEY CLUB



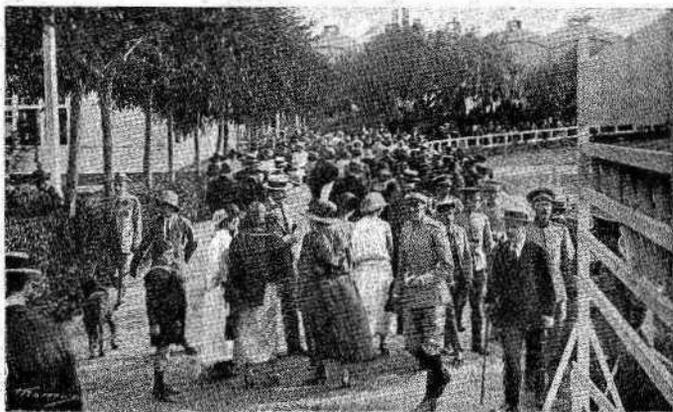
comienzo el último Concurso Hípico realizado allí tan brillantemente

En las notas gráficas que insertamos, el Jokey Club quedaron convertidos en un elegante y bello centro de reunión que se advierte en nuestras fotografías. La

ciudad ha de sentirse orgullosa de poseer una entidad que, como la organizadora de estos bellos concursos, no sólo sabe dar nombre a periódicamente fiestas espléndidas y que ponen muy alto el nombre del deportivismo catalán, sino que sabe mantener de una manera constante, sin decaimiento alguno, el amor al deporte del caballo en toda su extensión y sostener con todo prestigio los campos y jardines necesarios para que tales fiestas tengan, el día en que se realizan, un marco estupendo y digno, todo encantos y belleza.



mayoría de las pruebas celebradas



El paseo que rodea la pista conviértese en el más elegante centro de reunión en esas fiestas de destreza y gallardía

Fotos Vela

# Elegante fiesta de equitación

A iniciativa del aristocrático deportista señor Conde de Zboinski, y organizado por el picadero Jokey Club, tuvo lugar el anunciado rally-paper, en el que tomaron parte conocidos jinetes de nuestra mejor sociedad.

La elegante fiesta tuvo por teatro el pintoresco y hermoso espacio que media entre Moncada y Sardañola, bajo un cielo espléndido y un sol abrasador, sin que esto último fuese obstáculo para los intrépidos cabalistas.

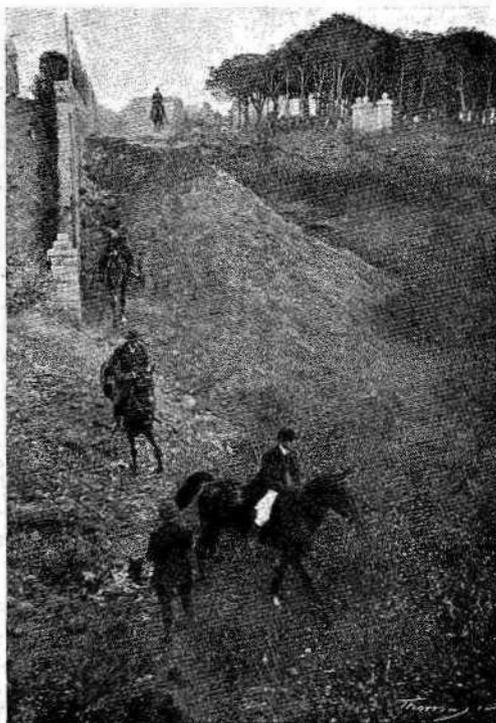
Cuatro copas artísticas, muy hermosas, donadas por el referido Conde de Zboinski, eran el premio que se disputaban los miembros de la lucida cabalgata.

Resultaron vencedores en el rally la señora Mac Crory y el señor Aparicio, en primer lugar, y en segundo, la Archiduquesa Margarita y el señor P. Giró, después de intrincados trotes por las rientes pinaredas del lugar escogido para el torneo.

La excursión, a más de muy lucida, resultó altamente simpática y alegre, regresando de ella los deportistas en brillante comparsa, a la cabeza de la cual figuraban los vencedores con sus trafeos.

Tanto la entidad organizadora como el iniciador, señor Conde de Zboinski, han sido objeto de unánimes elogios por la manera deliciosa como se desarrolló la hermosa fiesta hípica.

Digamos, como breve comentario a esta simpática nota deportiva, que la equitación está tomando gran incremento entre nosotros, cosa que hemos de celebrar de todas veras, ya que es innegable que el deporte hípico es



Grupo de jinetes en pleno rally

uno de los más sanos y elegantes ejercicios a que pueden entregarse hombres y mujeres, sobre todo pasada ya la edad de desarrollo corporal y mental, época en que el poco tiempo disponible impide a nuestros hombres dedicarse a un deporte que exija un frecuente entrenamiento o que obligue a públicas exhibiciones, contrarias a la idea que muchos tienen todavía del deportismo, idea anticuada si se quiere, pero idea al fin y al cabo, muy generalizada todavía.

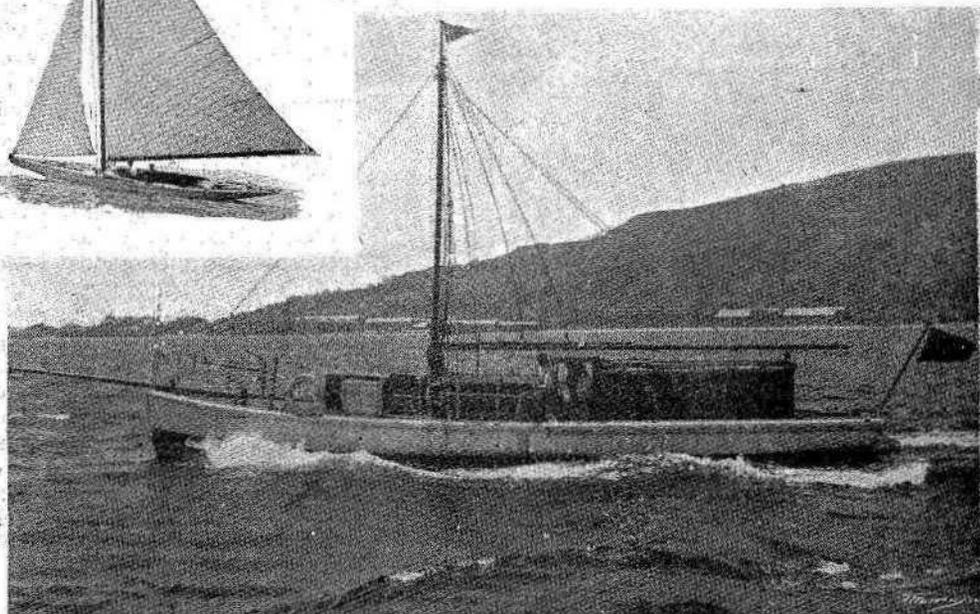
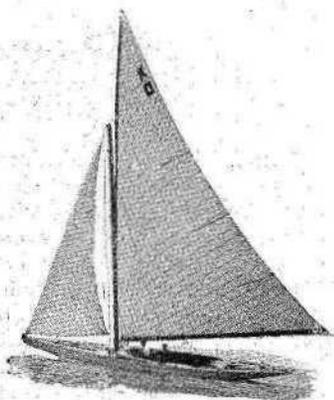


Los ganadores del rally abren la marcha al frente de la brillante cabalgata, terminada ya la elegante fiesta

Fotos Claret

# Las regatas de Tarragona

Crucero Barcelona-Tarragona



TARRAGONA, la ilustre, acaba de celebrar con éxito resonante las regatas, uno de cuyos números más interesantes ha sido el crucero Barcelona-Tarragona, para yates con motor y para yates de vela.

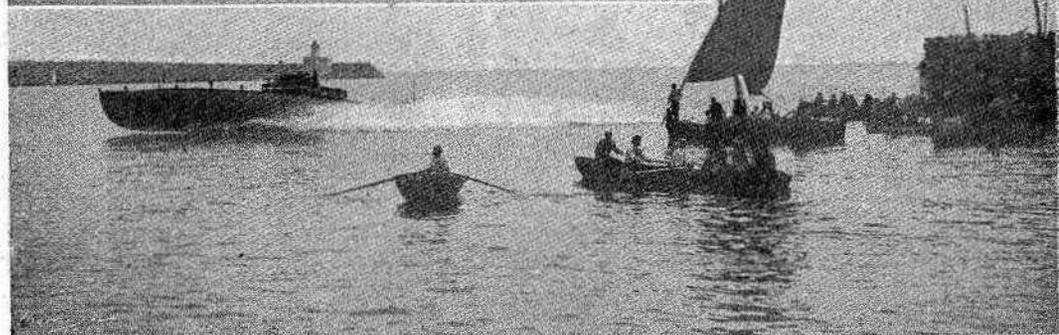
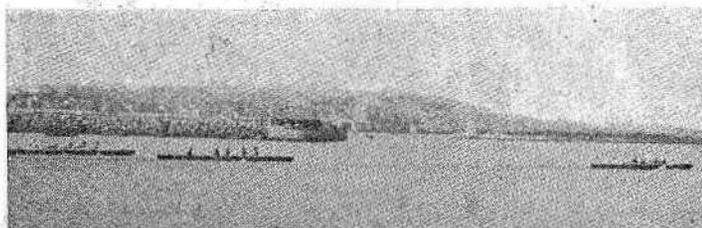
En la primera de dichas pruebas resultó vencedor el yate *Madelon*, del señor don Bernardo Picornell, cuya fotografía aparece en esta página.

Arriba vemos el yate *Giralda V* en plena regata, propiedad del señor Bertrand y Serra, vencedor en el referido crucero, a vela, en la

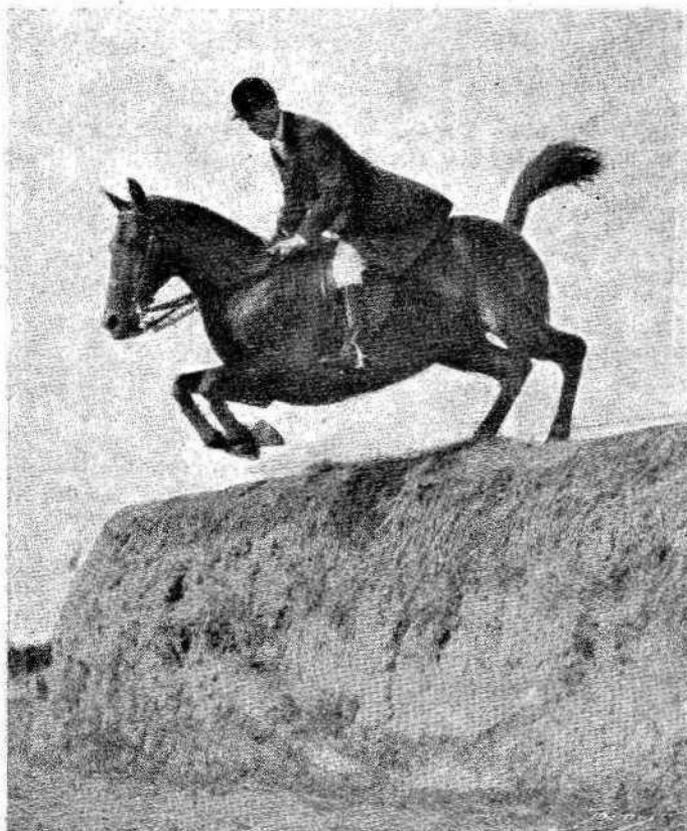
regata de fórmula internacional de siete metros y en la de patronos.

El otro grabado representa un momento de las regatas a remo y una magnífica vista de las regatas de botes automóviles, celebradas también en el bello puerto tarragonense.

No es sorpresa para nadie esta bizarra manifestación náutico-deportiva que nos ministra la afición tarragonense. Tarragona, hoy como ayer, cuenta con potentes y entusiastas elementos que saben mantener en alto aquel pabellón ilustre.



## Los grandes jinetes mallorquines



TAMBIÉN Palma de Mallorca acaba de celebrar sus Concursos hípicos, con resultados altamente satisfactorios y con éxito espectacular muy lucido.

La capital de la isla de los paisajes y de las mujeres de extremada belleza, ha mostrado, en éste como en otros muchísimos casos, su gran vocación deportiva y los rápidos progresos que en todos los deportes está realizando.

Mallorca busca, incansable, un puesto de primera fila en la vida deportiva española.

En el concurso hípico correspondió el lugar de honor a don Vicente de la Cruz, consumado jinete de admirable escuela, como bien patentemente demuestra la fotografía interesante que reproducimos.

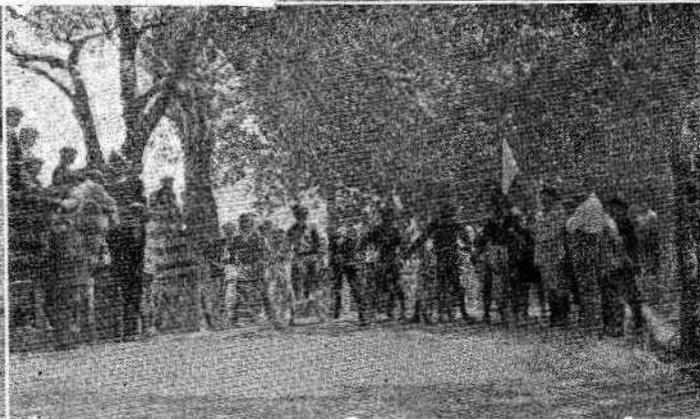
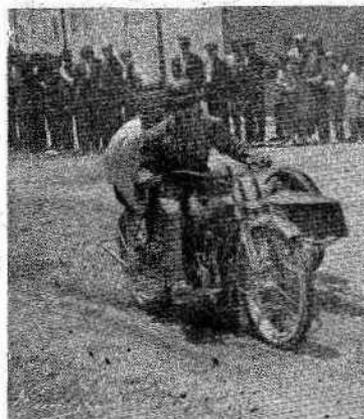
STADIUM se honra publicando esta fotografía de un hombre al que tanto debe el deporte hípico mallorquín.

## Carrera de motos en Vendrell

CON tanto entusiasmo como éxito celebró la villa de Vendrell unas interesantes carreras de motos, aprovechando las buenas carreteras que unen la población con Tarragona.

En esta nota gráfica aparecen Camos, vencedor en las carreras de side, durante un peligroso viraje, y Vidal, sonriendo satisfecho, después de alcanzar la victoria de motos solas, sobre su *Indian*. También aparece en el grabado el instante de partida, frente a las tribunas levantadas con motivo de la simpática fiesta.

Fotos Claret



# La carrera de las XII horas en Madrid

CON un éxito de público allí nunca visto hasta ahora, se han celebrado en Madrid las pruebas de las 12 horas para motos, sidses y autociclos.

Como era de esperar, Luis Iriarte, sobre su *Harley Davidson*, ha sido clasificado primero en la general y primero de su categoría, así como primero de su categoría en la subida del Puerto del León, en la cuarta vuelta, que realizó en 6 m. 32 s. <sup>4</sup>/<sub>10</sub>.

Alejandro Arteche quedó en segundo puesto de la clasificación general, y el tercer lugar lo ocupó Oscar Leblanc.

Walley sobre *Douglas*, Germán Villar sobre *Harley Davidson*, José Siera Laguna sobre *B. N. C.*, Antonio Díaz (Palazón) sobre *Senecal* y Manuel Cantó sobre *Velocette*, resultaron vencedores en sus respectivas categorías en la dicha cuesta del Puerto del León.

En la categoría H fué notable la victoria del señor Leblanc, sobre *Amilcar*, que una vez más ha demostrado sus buenas cualidades.

Como decíamos al principio de estas líneas, el éxito de público fué sencillamente estrepitoso, calculándose en más de cincuenta mil las personas que desde la capital se presentaron al circuito para presenciar las emocionantes peripecias del recorrido.

El orden fué bien mantenido por los organizadores y por la guardia civil, pero, a pesar de ello, se dice que el ministro de la Gobernación está dispuesto a prohibir las carreras en carretera abierta y sin vallas.

¿No sería más lógico que el Gobierno o las autoridades que le representan en las diversas ciudades de España, estudiasen en cada caso las condiciones de la carrera a celebrar y diesen o negasen, previo estudio sereno, el permiso para realizarlas?

Hacer otra cosa es querer quitarse quebraderos de cabeza. Y el que no quiera quebraderos de cabeza, que no se meta a gobernar.



Iriarte, el famoso corredor que ha resultado Campeón de las XII horas



Dixon, sobre Douglas, único en la serie de sidses de 600 c. c.

MARTIN PAZ



Los sidses subiendo, veloces, la difícil cuesta del Guadarrama. — Vicente Naurer, que realizó una magnífica carrera

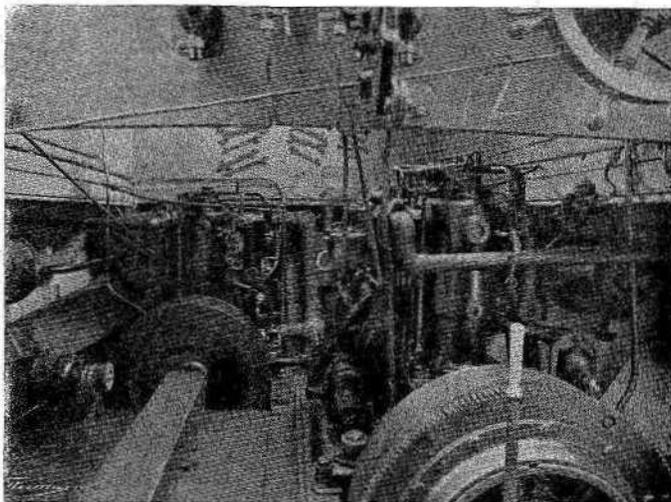
Fotos González Ragek

# El "Madelon" de Picornell

Los esfuerzos que se hacen en todas partes para el desarrollo del turismo marítimo nos inducen a hacer resaltar las ventajas que para ello suele tener un canot del tipo del *Madelon*, de don Bernardo Picornell, vencedor en el crucero Barcelona Tarragona. Como indicamos en otro lugar de esta Revista, esta embarcación llegó a clasificarse primera con sólo una diferencia de dos minutos al tiempo de seis horas que se había indicado para efectuar el antedicho trayecto.

El *Madelon* lleva a popa una cámara espaciosa con cuatro literas, dos de ellas en la parte superior, plegables. El correspondiente «cabinet de toilette», luz eléctrica, etc. En la proa hay sitio adecuado para la tripulación.

La parte más interesante, sin embargo, la constituyen sus aparatos propulsores, compuestos de dos motores marinos *Daimler*, independientes el uno



Sala de motores

del otro, con sus árboles de transmisión y hélices respectivos.

Dichos motores, del tipo cuatro tiempos, son de  $130 \times 180$ , con una fuerza efectiva de 15 HP. a 500 rev. Pueden funcionar con bencina, aceites pesados, benzol o petróleo, llevando carburadores con doble flotador.

La cantidad de combustible empleada para el funcionamiento es de 5 kilos por hora, o sea de 0,328 kilos por hora y caballo.

El engrase se efectúa a presión con nivel rebosador a la vista.

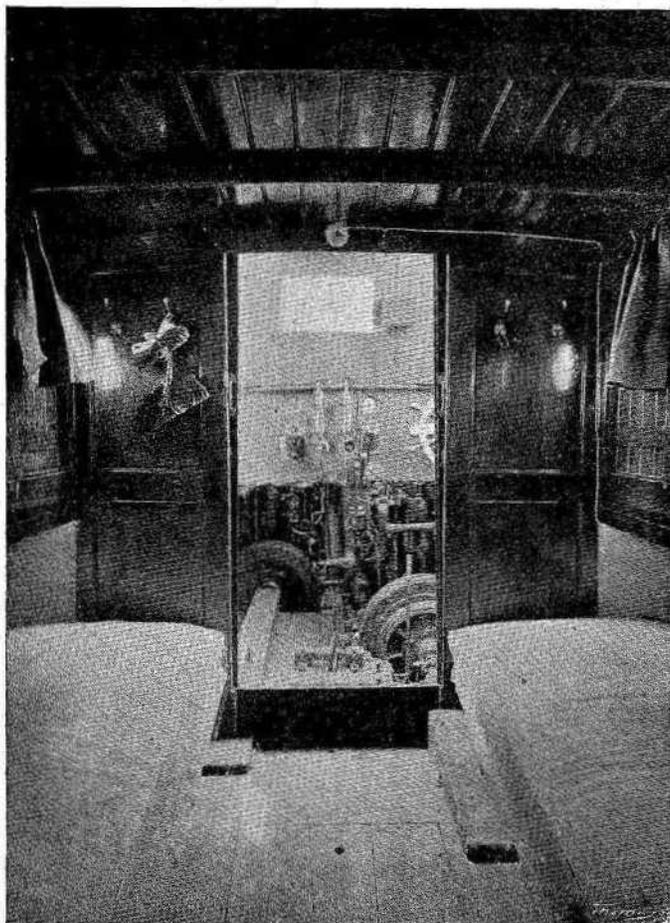
Un regulador automático actúa en caso necesario, si las hélices llegan a girar en el vacío, cerrando los gases de admisión.

Si tenemos en cuenta que se trata de un casco de 14 toneladas, construido hace ya algún tiempo por don Miguel Cardona, no podremos por menos de reconocer que se ha llegado a obtener con esta unidad un máximo de rendimiento, tanto en marcha como en consumo, ofreciendo, además, a sus pasajeros todas las garantías posibles para llegar oportunamente a destino.

Toda la instalación denota un gran conocimiento del asunto, haciendo honor a la casa J. Alvarez y C.<sup>a</sup>, S. en C., que la ha efectuado. Además de los éxitos que lleva alcanzados esta casa en todo lo que a motores de automóviles se refiere, viene ahora a demostrarnos que no existe tampoco para ella ningún secreto en materia de instalaciones marinas.

La numerosa demanda e instalaciones en curso que actualmente tiene para embarcaciones pesqueras, confirman la gran seguridad y confianza que existen en estos motores marinos.

Hora es ya de que surquen nuestras aguas infinidad de canots, porque materia prima existe en Cataluña para ello.



La sala de motores vista desde el interior de la cámara

Fotos Claret

# Las últimas boqueadas futbolísticas de a temporada



*Los campeones catalanes del grupo A y los campeones de Cataluña y de España del grupo B en el partido de la Prensa deportiva*

La temporada de futbol muere, o, por mejor decir, la temporada de futbol ha muerto ya con general tristeza.

Y el último destello futbolero de la temporada barcelonesa ha sido el partido intercampeones, jugado en el campo del Barcelona entre el Europa y el Martinenc, a beneficio del Montepío del Sindicat de Periodistes Esportius.

Que la fiesta fué un exitazo, era cosa descontada.

Y aunque alguien echara de menos el duelo Platko y Zamora, yo tengo para mí, con perdón sea dicho de los colegas que opinaren otra cosa, que la supresión del tal duelo ha venido a redundar en beneficio del futbol como deporte, ya que el futbol como deporte creo que ha de tender a excluir de los terrenos de juego los personalismos para dejar libre campo a las lides entre equipos.

Los ases están muy bien en la baraja para jugar al tute o a la brisca.

Pero en cuanto el juego es un poco complicado, como el tresillo, pongo por ejemplo, el valor del as mengua mucho, al paso que aumenta el del conjunto de cartas anónimas hábilmente manejadas.

Y en el deporte podemos, y aun debemos, decir otro tanto.

De esta desmesurada importancia que dábamos al as futbolero resultaba un mal que, muy acertadamente, la Federación Catalana acaba de corregir cortando por lo sano.

Y el mal consistía en que el as, convertido en una especie de Ramasama, iba todo el verano, durante las obligadas vacaciones, de pueblo en pueblo, dando exhibiciones más o menos edificantes y, claro está, cobrando algunos cuartejos, de pasada...

Pasado el verano, el as, como la cigarra de la fábula, quedaba sin provisiones de energía para la campaña de invierno.

La Federación ha hecho muy santa y deportivamente al prohibir, de una manera radical, que los jugadores, por más ases que sean, puedan tomar parte, durante las vacaciones de verano, en más de dos partidos.

Pero advierto que nos hemos alejado un poco de lo que íbamos diciendo.

Decíamos que la función deportiva organizada por el Sindicato de Periodistas deportivos fué todo un exitazo.

Y los chicos de la prensa, agradecidos a los jugadores de ambos equipos por haber prestado su concurso desinteresado en el festival, diéronles un banquete en el que, excusado es decirlo, reinaron la más franca alegría y la más noble confraternidad.

Y ya que hablamos de banquetes, no queremos dejar pasar sin una nota el que fué dado por un grupo de deportistas y amigos a nuestro entrañable Ricardo Cabot, a quien el deporte en general y el futbol muy especialmente, tantísimo, pero tantísimo deben.

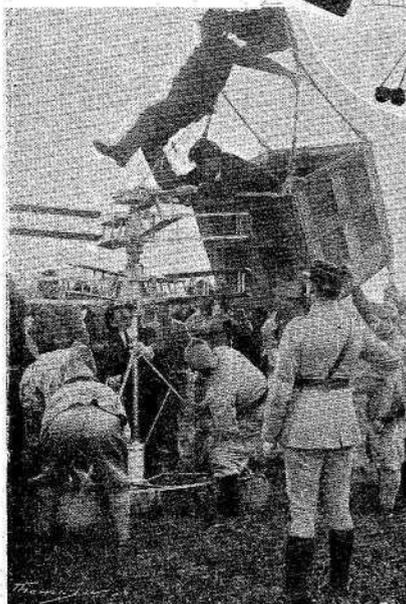
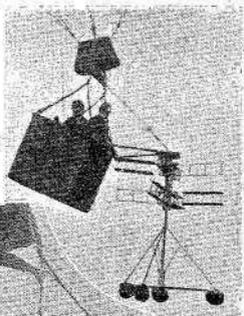
ENRIQUE GUARDIOLA



*Banquete con que el Sindicat de Periodistes Esportius obsequió a los equipos del Europa y del Martinenc.—El saque de honor en el partido intercampeones.*

Fotos Domínguez

## Helicóptero sin motor "Damblanc"



EN Saint Cyr se han efectuado las pruebas del nuevo helicóptero sin motor, inventado por el ingeniero francés señor Damblanc.

Amarrado el helicóptero de prueba en la barquilla de un globo cautivo, fué elevado algunos metros, desde donde fué soltado, provisto del correspondiente lastre.

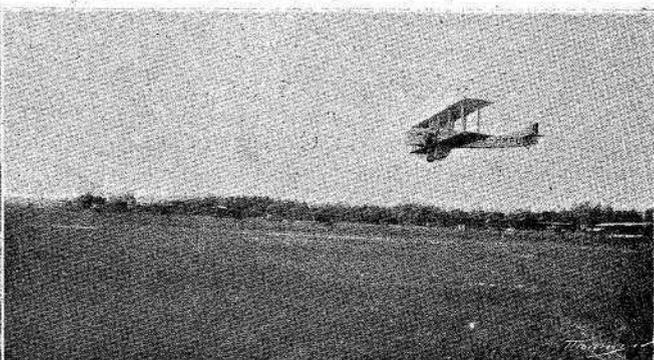
Parece que las pruebas han sido satisfactorias.

## Del Gran Premio del Automóvil Club de Francia



Longman, que sobre A. J. S. resultó vencedor en la categoría de 350 c. c.

## Week-End aéreo en Touguet



UNA de las más interesantes manifestaciones aéreas de la quincena la ha constituido el «Week-end» aéreo celebrado entre Touguet y Berck. La vista que ofrecemos del aeródromo de Touguet, en el instante de arribar a él el *Parman*, nos muestra el gran número de aviones de todo género que tomaron parte en la interesante prueba.

La nota más simpática del concurso la dió la hermosísima señorita Rolland que, en calidad de piloto y con gran maestría e intrepidez, condujo con éxito absoluto un aeroplano, llevando como pasajera a la señorita Luísa Faure. En nuestra fotografía aparecen ambas a bordo del biplano, después de su feliz llegada a Berck. Una vez más vemos a la mujer francesa lanzada intrépidamente a los más arriesgados deportes, como queriendo disputarle a la yanqui su hasta ahora indudable superioridad deportiva.

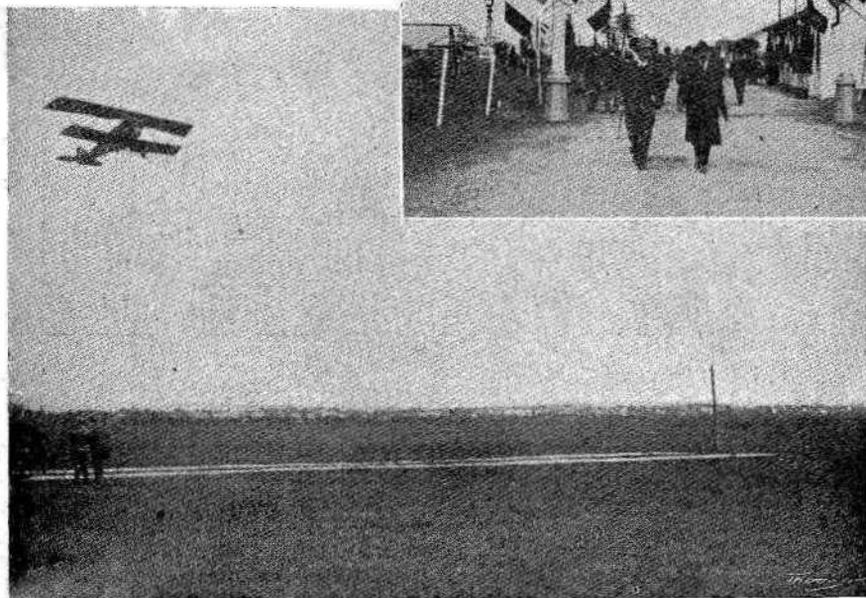
Fotos Rol

# Carrera aérea Copa Baracca



*El aeródromo engalanado para la fiesta*

Fotos Strazza



*El capitán Moize en el momento de la llegada*

ITALIA, como todas las grandes naciones modernas, da una importancia enorme a su aviación militar, ya que, aunque todos hemos quedado en que somos pacifistas hasta la médula, todos, de paso, nos armamos hasta los dientes; que bien dice un refrán que dice que una cosa es predicar y otra dar trigo.

Así no es de extrañar que el honorable Mussolini dé importancia excepcional a la aviación italiana, que él conoce a fondo y prácticamen-

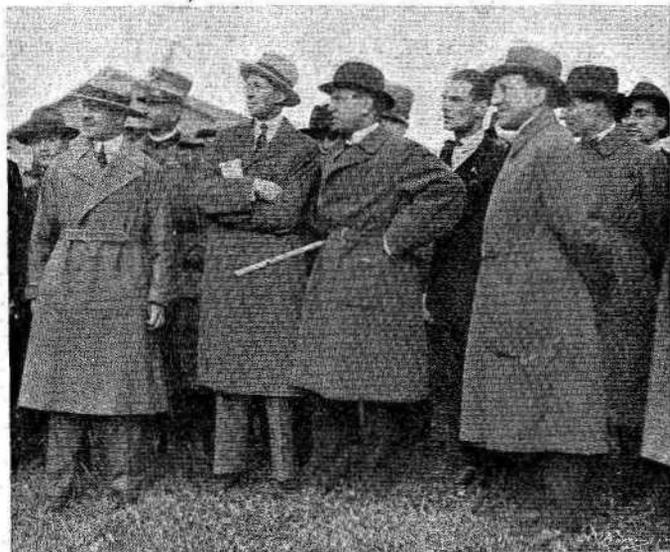
te, y que asista a pruebas tan interesantes como la Copa Baracca, que este año, y de una manera definitiva se ha adjudicado el capitán Mazzucco, por ser la segunda vez que gana tal trofeo.

Treinta y cuatro voladores tomaron parte en la carrera y casi únanimemente se daba por descontado el triunfo de Mazzucco que tiene, a juicio de los inteligentes, todas las cualidades que ha de tener un aviador de guerra.

En general, las pruebas han sido altamente satisfactorias para Italia, pues no sólo los hombres han demostrado valor y destreza y ciencia en el manejo de las máquinas aéreas, sino que estas han dado, por su material y su construcción, prueba de ser muy perfectas y resistentes.

Mussolini quedó satisfechísimo de este concurso aéreo.

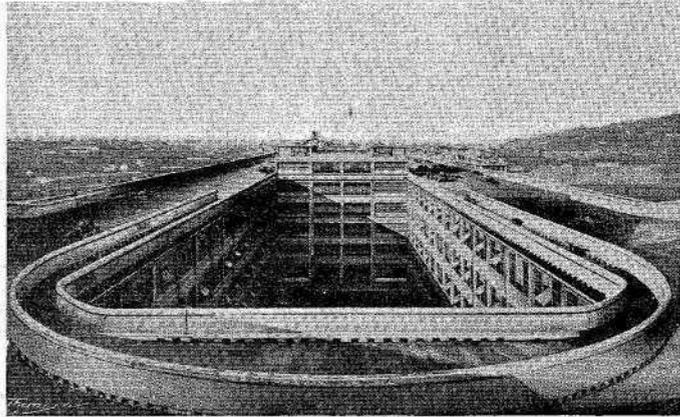
Del vencedor podemos decir que es un gran piloto cuyo valor y pericia se mostraron claramente durante la guerra, habiendo sido condecorado tres veces por su valor, una de ellas en la guerra de trincheras, a cuya condecoración da Mazzucco más mérito que a sus recompensas por proezas en el aire. Para él, abatir en un mismo día dos potentes aviones austriacos, es cosa que no tiene importancia, al parecer.



*Mussolini presenciando la partida de los aviadores*

## Italia : El autódromo aéreo de la casa Fiat

SU MAJESTAD Víctor Manuel III visitó poco ha el nuevo establecimiento de la Fiat en Turín. Acompañado por S. A. R. el Duque de Aosta, por S. E. el general Díaz, Duque de la Victoria y ministro de la Guerra, por las principales autoridades y eminentes personalidades locales civiles y militares, recorrió los grandiosos talleres que ocupan un majestuoso edificio de cinco pisos y desarrollan su titánica actividad en toda la extensión del inmueble desde el primer piso hasta el techo, cumpliendo la visita sin bajar una sola vez del automóvil. El convoy real, compuesto de cuatro coches, visitó primero el brazo derecho del edificio, donde están los repartos de la mecánica y donde cientos y cientos de máquinas se hallan formadas irreprochablemente en varias hileras, recogidas en enormes galerías, cuyos extremos se pierden a la vista en el cruce de un sinnúmero de correas y transmisiones. Cruzando estas hileras, los automóviles pasaron veloces para bajar y luego subir del lado izquierdo del establecimiento, donde, siempre con movimiento sincrónico de abajo

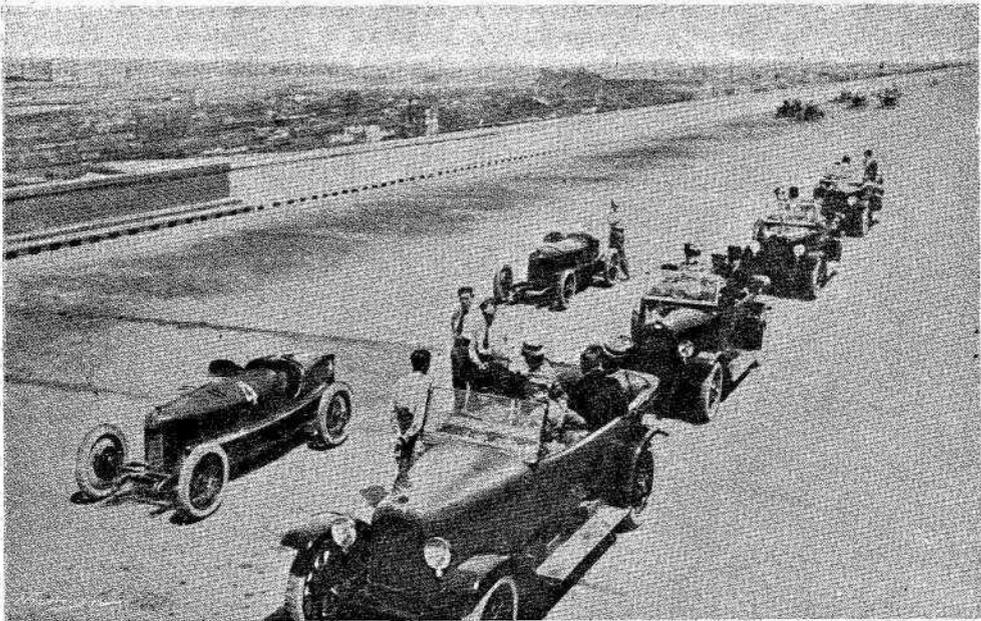


*Aspecto general de la incomparable azotea de la fábrica Fiat, convertida en un gran autódromo*

para arriba, se desarrolla el trabajo de las carrocerías.

Así el convoy real, sin pararse, sin que el trabajo fuera de ningún modo suspendido o limitado, llegó a la pista aérea, rara y audaz techumbre de los talleres, donde unas máquinas de carrera cumplieron varias rápidas vueltas, mientras en el cielo volteaban, fragorosos y potentes, los aeroplanos de la Fiat-Aviación.

El concluirse la visita, el Soberano fué objeto de entusiásticas ovaciones por parte del numeroso personal de la casa Fiat.



*El rey de Italia visita la pista aérea de la casa Fiat y platica llanamente con los ingenieros y mecánicos de la famosa fábrica de Turín*

# Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Prueba de Turismo \* Circuito de Tours  
1 de julio 1923

EL COCHE

# MATHIS

es el que se ha impuesto en todas partes

Obtiene el

**primero y segundo puestos**

de su categoría, adjudicándose además

**la vuelta más rápida**

y batiendo a todos los coches de todas categorías

Clasificación general:

1.<sup>o</sup> Lahms sobre **MATHIS**

en 3 horas 41 m. 17 s. 2/5

Velocidad media por hora: 80,497 km.

2.<sup>o</sup> Bocchi, sobre MATHIS, en 3 h. 49 m. 21 s.

Consumo: seis litros a los 100 kilómetros, incluido el aceite

Representantes exclusivos:

**PRATS & VIDAL**

Bruch, núms. 140 - 142

**B A R C E L O N A**

## **Gran Premio de Turismo 1923**

Circuito de Touraine

Soberbia demostración de regularidad sin precedentes por los coches

# Peugeot

sin válvulas, carrozados en turismo

La única marca que termina con todos los coches participantes

**1.º** Segunda cat. (338,110 km.) : Consumo limitado a 10 litros de esencia por 100 km.  
Cabailot (68,322 kilómetros a la hora). **2.º** Buteau. **3.º** Bouverot  
Clasificados los tres con 13 segundos de diferencia

**1.º** Tercera cat. (502,260 km.) : Consumo limitado a 15 litros de esencia por 100 km.  
Boillot (68,322 kilómetros a la hora). **2.º** A. Morillon. **3.º** E. Morillon  
Clasificados los tres a escasos metros de distancia

Agente general para Cataluña

**Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : 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

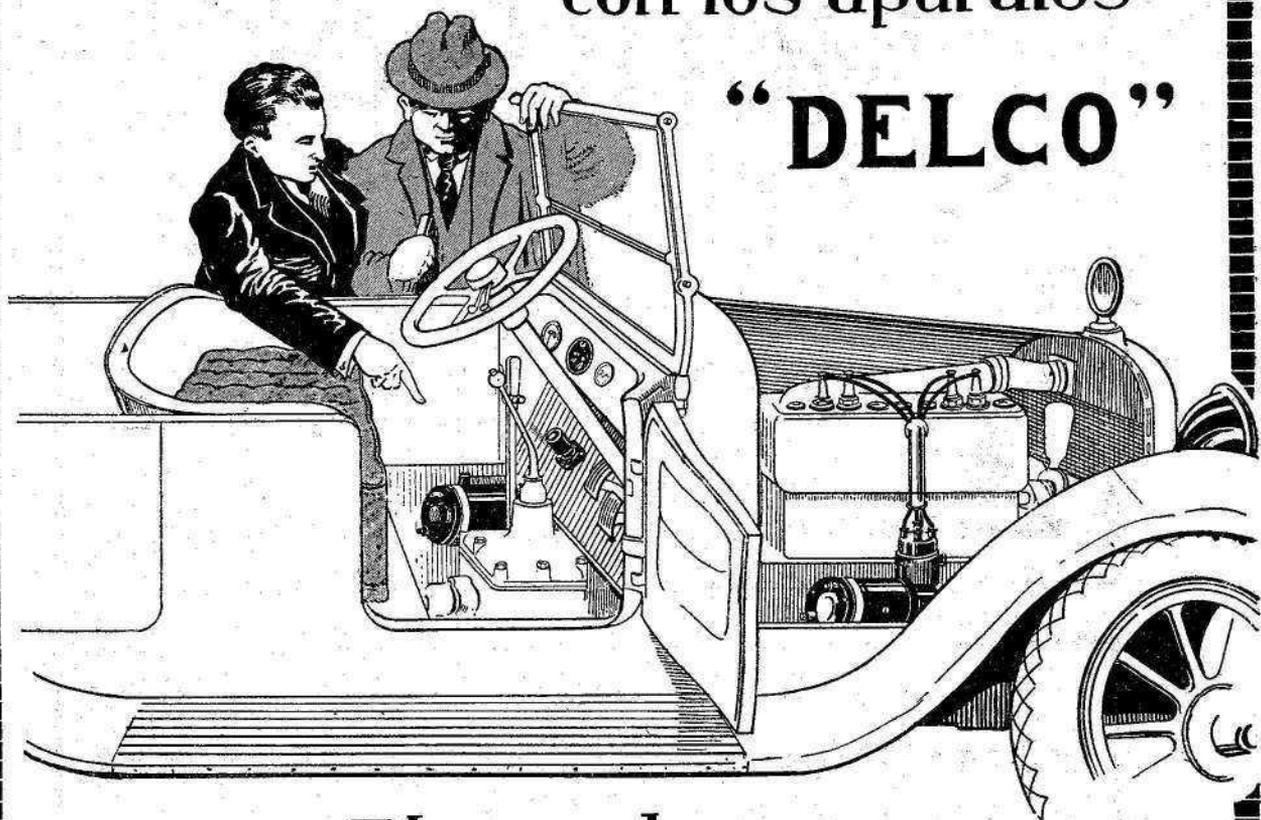
# Spidoleine Ambar

EL UNICO ACEITE QUE NO DEJA RESIDUOS

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

Mas de dos millones  
de vehiculos van equipados  
con los aparatos

**“DELCO”**



El nombre

**“DELCO”**

es una garantia de primer orden

Encendido Arranque Alumbrado  
Eléctricos

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA

*Ignacio M<sup>a</sup> de Marti*

Plaza Letamendi 16

BARCELONA

# 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**

Ultimos triunfos de los neumáticos

# Hutchinson

En el TOURIST TROPHY (Inglaterra) -- la prueba motociclista más importante del mundo -- los neumáticos **Hutchinson** vencen en todas las categorías, obteniendo todos los primeros puestos de la carrera

## TRIUNFO SIN PRECEDENTE

Motos 250 c. c.

- 1.º Porter, sobre 'New-Gerard' . . . y **Hutchinson**
- 2.º LeVack, sobre 'New-Imperial'. y **Hutchinson**

Motos 350 c. c.

- 1.º Woods, sobre 'Cotton' . . . . . y **Hutchinson**
- 2.º Harris, sobre 'A. J. S.'. . . . . y **Hutchinson**

Motos 500 c. c.

- 1.º Sherard, sobre 'Douglas' . . . y **Hutchinson**

Side-cars

- 1.º Dixon, sobre 'Douglas' . . . . . y **Hutchinson**
- 2.º Walker, sobre 'Norton' . . . . . y **Hutchinson**

NEUMÁTICOS  
MOTO : VELO  
AUTO : MACIZOS  
**HUTCHINSON**  
M A D R I D  
Caños, núm. 1  
B A R C E L O N A  
Valencia, núm. 223

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

# 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<sup>ve</sup> Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV<sup>e</sup>)

Teléfono SÈGUR 49-71



## COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Agentes exclusivos de venta:

### Soler y Aparicio

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : BARCELONA

Advertencia importante: Desde hace varios años  
tenemos montada en nuestros talleres una sección  
dedicada exclusivamente a la construcción de toda  
clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas  
Patentes de invención e introducción

PÍDANSE REFERENCIAS

# Lázaro y López

Concesionarios de las  
legítimas bicicletas

# B. S. A.

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

## Neumáticos "R. S." Macizos "DELTA"

Precios y  
condiciones :

**Klein y C.<sup>A</sup>**

**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

## "L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil  
Fundado en 1906

FRANCE

SUR TOUS LES BUREAUX

ETRANGER



Fondé en 1906  
PARIS, 222, Boulevard Péreire, PARIS  
Prix : 26 France

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, voiturettes, etc., etc.,  
**DEL MUNDO ENTERO.**

222, Boulevard Péreire - PARIS

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

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

Anuncie Vd. en **STADIUM**

**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**

**OMNIA**

es la empresa anunciadora que tiene las mejores concepciones

**MOTO-NAFTA**



La mejor esencia para **automóviles.**

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"  
Paseo San Juan Nº2 Pral

**"El Athletic Club de Bilbao"**

EL HISTORIAL DE ESTE CLUB

POR JOSÉ M.<sup>a</sup> MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

**Automóviles y Camiones**

**Austin**

**Moon**

**Maxwell**

**Tractores**

**Agrícolas Austin**

---

**CORTINA Y ESTEVE**

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

---

**Annuaire Général**  
**de l'Automobile**  
**et de la Vélocipédie** **1923**

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

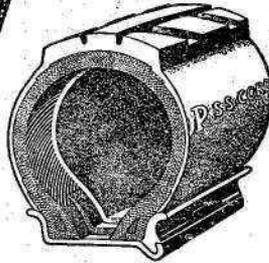
Precio de cada volumen: **25 francos**

PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE  
**DIDOT - BOTTIN**

1, rue Villaret-de-Joyeuse : 38 bis, avenue de la Grande Armée.

Informes, venta y anuncios en Barcelona: **STADIUM** : Balmes, 54

---



# NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

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

FABRICANTES  
DE  
TODA CLASE DE ACCESORIOS  
PARA AUTOMOVILES

RUEDAS DESMONTABLES DE  
ACERO - TIPO ARTILLERIA -  
PARA COCHE Y CAMIONETA

**FORD**

# DUNLOP

MEDIDAS {  $30 \times 3\frac{1}{2}$  CON TALÓN  
 $32 \times 4\frac{1}{2}$  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 - Tel. 921-G**  
**Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"**