

Stadium

Revista Ilustrada

75 céntimos



**S. M. el Rey jugando
al polo en Barcelona**

Año XIV - Núm. 416

1 de junio de 1924

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ



FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK
CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

MACAYA & C^o, S. L. Via Layetana, 21 BARCELONA
Teléfono A 6590

MEJORE Vd. la suspensión

de su camión montando los

Bandajes extra-flexibles

BERGOUGNAN

Duración, Flexibilidad, Conservación

Economía

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

BILBAO
Elcano, 17

SEVILLA
Antonio Salado, 9

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

Targa Florio 1924

Toman parte en la famosa carrera 17 marcas de automóviles con 42 coches

ALFA - ROMEO

triumfa sobre todas las marcas, resultando el equipo mejor clasificado, adjudicándose la **Copa Termini** y el **Premio Finzi**

ES LA UNICA cuyo equipo de cuatro coches de serie llega completo a la meta, clasificándose

primero en su categoría

CLASIFICACIÓN GENERAL (incluidos los coches de carreras)

2.º Alfa-Romeo	Conte Masseti	5.º Alfa-Romeo	Sig. Campari
3.º Alfa-Romeo	Sig. Ascari	10 Alfa-Romeo	Sig. Wagner

Nuestros automóviles no llevan turbo-compresor ni son coches especiales de carreras

R. Andrés G. y Fabiá : **BARCELONA** : Lauria, 73
MADRID : Serrano, 20

Prueba en cuesta de La Rabassada

JOAQUIN VIDAL, con moto de serie absolutamente comercial

NORTON

conquista un nuevo éxito clasificándose

PRIMERO

en la categoría CARRERAS 500 c. c. y en la categoría Comercial 500 c. c. estableciendo el mejor tiempo y batiendo todos los records de todas las categorías comerciales, incluso la de carreras de 500 c. c.

En el

Gran Premio Motociclista

celebrado en el Autódromo Nacional, una sola máquina

NORTON

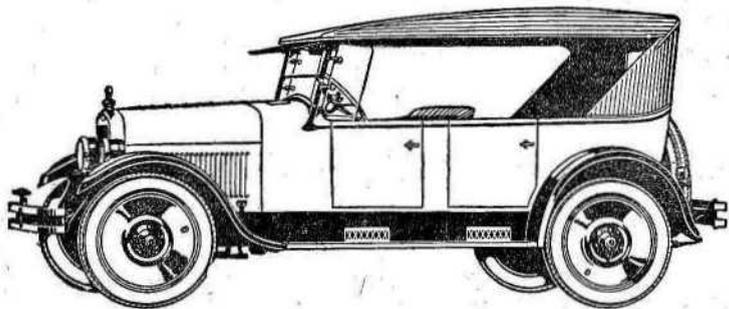
toma la salida y se clasifica PRIMERA en la categoría 500 c. c.

Moto "NORTON" Comercial - Precio: Pesetas 2.900

Auto Motors Salón : Rbla. Cataluña, 60 y 62
BARCELONA

OAKLAND

El primer automóvil
de 6 cilindros
de bajo
precio



El coche de más agradable
conducción



Auto American Salón
Paseo de Gracia, 100 - BARCELONA

STADIUM

En la
III Carrera
Cuesta Rabassada
el coche

ITALIA

obtiene un formidable triunfo
batiendo el

record absoluto

de su categoría y de todas las
demás de turismo, que estaba
establecido en 5 m. 31 s., reba-
jándolo a

4 m. 59 s. 4/10

59 KILÓMETROS A LA HORA

Agencia

H. T. Möller

Cortes, núm. 513 - BARCELONA

Para el ensayo que efectuó
el monoplaza

HISPANO-SUIZA

en el Autódromo en presencia de

S. M. EL REY

escogió tan conocida marca los

NEUMATICOS

**NACIONAL
PIRELLI**

fabricados en

MANRESA

Balance Deportivo

Mayo de 1924

Día 18

**Gran Premio Campeonato de España,
Motos**

Autódromo de Sitges, 400 kms.

1.º

L. Macaya, a 117,64 kms. hora, sobre

I N D I A N

Día 25

Carrera Cuesta Rabassada

Autos 2.000 c. c.

1.º

P. Vizcaya, en 4 m. 32 s., sobre

B U G A T T I

Motos

1.º

L. Macaya, en 4 m. 44 s., sobre

I N D I A N

Representante
general

**Automóvil
Salón**

BARCELONA
Trafalgar, 52

M A D R I D
Alcalá, 81

Lagasca, 103
V A L E N C I A
Paz, 33

III Carrera en Cuesta de La Rabassada

25 de mayo de 1924

D. K. W.

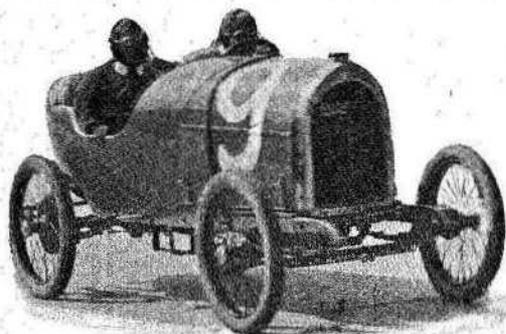
gana el primer premio

y Medalla de Oro, estableciendo el nuevo record de su categoría en 6 m. 14 s. 9/10, batiendo a motores de mayor cubicación

Motores D. K. W.

Ballén, 86 - Tel. 1232-S. P. - Rbla. Cataluña, 106 (esquina Pasaje Concepción)
Barcelona

Carreras de Autociclos en el Autódromo



1.º Peinado

cubriendo los 100 km. en 56 m. 36 s., a una velocidad media de 106 km. a la hora

3.º Serra, en 1 h. 12 m. 14 s.
ambos sobre

RALLY

Agentes exclusivos

A. y M. Egui

Mallorca, núms. 259 y 261 - BARCELONA

SENSACIONAL NOVEDAD DEL AÑO 1924

El 4 cilindros 1.500 c. c.

El 6 cilindros 2.000 c. c.



2 frenos ruedas delanteras.

4 frenos ruedas traseras.

Equipo eléctrico completo *Bosch* 12 w.

Ruedas metálicas *Rudge*.

F. de A. Puig

Córcega, núm. 302 : Barcelona

N. A. G.

Automóviles : Omnibus : Camiones

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 30 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

Carrera Cuesta Rabassada : Categoría Comercial

J. Cortés
sobre

AMILCAR

1.100
c. c.

Agencia exclusiva para
Cataluña y Baleares:

J. Alvarez y C^a s/c
Provenza, 185 : Barcelona

se clasifica **PRIMERO**
con coche rigurosamente de serie, ba-
tiendo su propio record del año pasado

Agente oficial en Barcelona
de Automóviles, Camiones y Tractores

FORD

EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL

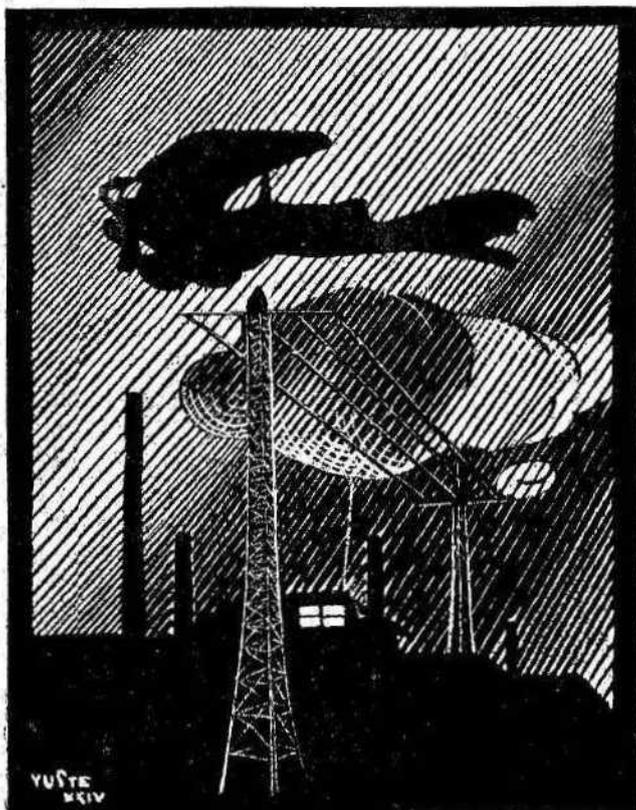
A. Casajuana : Diputación, núm. 279 : Barcelona

LINCOLN

Agente para Cataluña y Baleares

M. CASANELLES

Exposición: Diagonal, 393 - Ventas: Córcega, 235



YUSTE
MCIV



LINCOLN

El coche de gran lujo y calidad

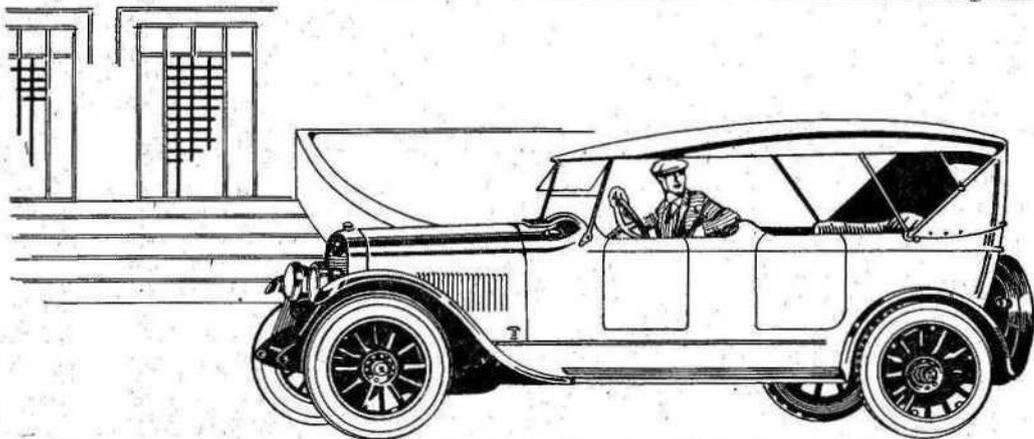
Es la más elocuente muestra del progreso de nuestros tiempos y el resultado de veinte años de estudios y experiencias



Ford Motor Company
S.A.C.

Pedid informes a
los Agentes Lincoln

LINCOLN





Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



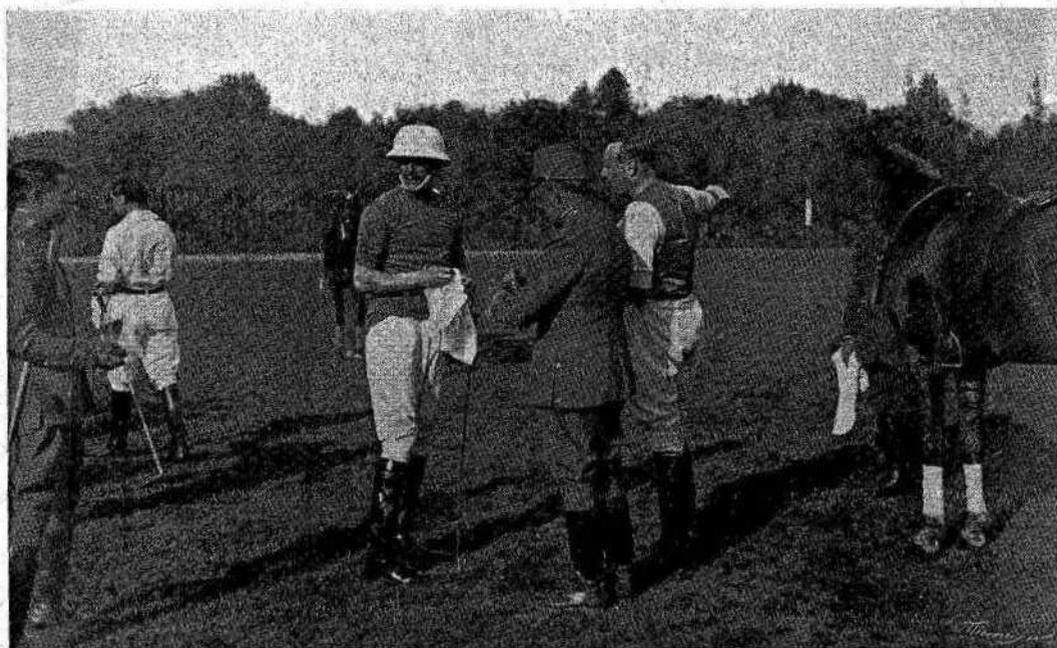
SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofre ornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia... Cantaremos los motores,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



La presencia de S. M. la Reina Doña Victoria en el parque del Polo Club constituyó una esplendorosa nota de distinción y grandeza

Foto Vela

DEL VIAJE REGIO MANIFESTACIONES DEPORTIVAS



S. M. el Rey en un descanso

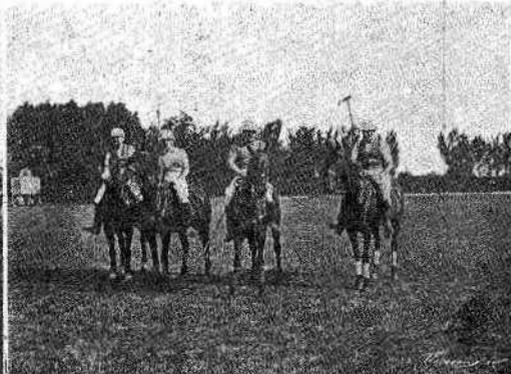
En el Real Polo Jokey Club

SS. MM. los Reyes de España han estado breves días en Barcelona. Aunque obligados a un ajetreo enorme, por el cúmulo de invitaciones de que han sido objeto, el Rey no ha echado en olvido sus aficiones y las ha demostrado una vez más y de un modo espléndido a favor de la hípica y del automovilismo, jugando a polo, acudiendo a presidir en el Hipódromo el Gran Premio de Barcelona, presenciando las carreras de motos y de autociclos en el Autódromo, visitando las fábricas Elizalde e Hispano Suiza, e incluso permane-

ciendo breves momentos en el Velódromo de Sabadell, recientemente inaugurado.

En la tarde del mismo día en que llegara a Barcelona, tras de la recepción en el Palacio de Pedralbes, a la que concurrieron todas las clases sociales, acudió a las cinco al Real Polo Jokey Club para formar en un equipo que, juntamente con otros tres, se disputaban unas magníficas Copas ofrecidas por esta tan importante y tan aristocrática sociedad.

S. M. el Rey capitaneó el equipo morado, compuesto por los señores Conde de San Miguel de Castellar, don Juan Fabra y don Bernardo Cinnamond, luchando con el equipo



Una jugada con participación activa del Rey. — El equipo real

Fotos Vela



La salida del Gran Premio Internacional de Motos. — Las primeras vueltas fueron los momentos más emocionantes en el Autódromo de Sitges, el día del Gran Premio

blanco, compuesto por los señores Penche, Bosch Labrús, Bertrand (E.) y Marqués de Monsolís.

Ganó el equipo morado por 8 a 1, que contaba con dos factores de gran valía: S. M. el Rey y el señor Cinnamon, estando, además, muy seguros Juanito Fabra y el Conde de San Miguel.

El segundo partido fué jugado por el equipo azul, compuesto por los señores Soler, Marqués de Viana, Ferrer Vidal y Llauradó y Ferrer Vidal y Güell, contra el encarnado, constituido por los señores Güell (J. C.), Marqués de las Nieves, Olivares y el Marqués de San Román.

Los azules ganaron por 6 a 4.

El final del tournament constituyó una gran victoria para el equipo capitaneado por el Rey.

En los cinco tiempos en que se jugó, el equipo morado, constituido por los mismos habilísimos jugadores ya mencionados, infl-

gió sería derrota al equipo blanco. Por trece goals a dos fué proclamado vencedor el bando morado.

Momentos antes de partir para Madrid, el Rey volvió a jugar en el Polo, disputando el equipo que capitaneaba—del que formaban parte los señores Olivares y Marqueses de San Román de Ayala y de Monsolís—los honores de la victoria, a la que iban aparejadas cuatro lindas copitas ofrecidas por el señor Conde de San Miguel de Castellar, al equipo formado por los señores Marqués de Viana, Ferrer Vidal Güell, Bertrand (E.) y Cinnamon.

Nuevamente triunfó el Rey con su equipo por 9 a 6.

Los partidos de polo celebrados con la asistencia y en honor al Monarca, tuvieron un epílogo brillantísimo: el partido en que ocho de nuestros mejores polistas se disputaron



Macaya y Vidal, los grandes Campeones de Indian, sostuvieron, durante los 400 kilómetros de la carrera, el interés de la misma. Macaya llegó primero y Vidal tuvo que retirarse pocos kilómetros antes de la llegada, por una caída

Fotos Claret



El cuadro cuenta-vueltas fué una de tantas novedades a que nos tiene acostumbrados el Real Moto Club y que siempre constituyen un nuevo acierto

con el mayor afán cuatro copas ofrecidas al polo por nuestra gentilísima Reina.

El equipo, compuesto por los señores Ferrer Vidal Llauradó, Soler, Olivares y Bosch Labrús, lograron la victoria en lucha con los señores Conde de San Miguel, Marqués de las Nieves, Bertrand (E.) y Fabra, por 5 a 1.

En el Autódromo

El Real Moto Club de Cataluña había dispuesto la celebración del Gran Premio Internacional de Motocicletas y Campeonato de España, en el Autódromo de Sitges, dando con ello ocasión a que S. M. el Rey pudiera conocerlo.

En efecto, acompañado de su hijo el Príncipe de Asturias, de los Infantes don Fernando de Baviera y don Alfonso de Borbón, del general Primo de Rivera y de un séquito brillante y numeroso, presenció parte de las carreras de motos y de autociclos desde el palco regio, contemplando la vertiginosa rapidez a que iban lanzados los que resultaron héroes.. y mártires de la jornada. Entre estos últimos hay que contar a Vidal, perseguido por la *guigne*.

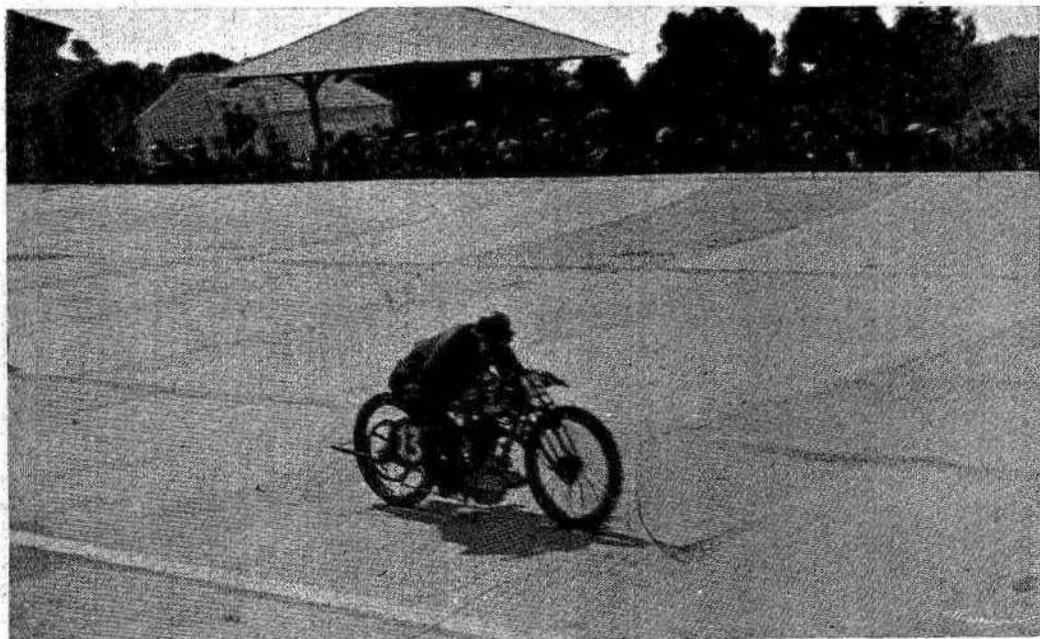
En la prueba de motos, de los 28 inscriptos participaron 12. Para algunos, la *guigne* empezó en las aduanas fronterizas; para otros, en los talleres.

En la categoría 250 c. c. se clasificaron: 1.º M. Cantó, sobre *Velocette*, cubriendo los 300 kilómetros en 3 h. 43 m. 47 s. $\frac{9}{10}$ (80 kilómetros 434 a la hora). 2.º R. Escaler sobre *B. S. A.*, en 4 h. 26 m. 54 s.

Categoría 350 c. c.: 1.º I. Mariani, sobre *Garelli*, 4 h. 24 m. 8 s. (79 km. 505 a la hora). 2.º A. Alá, sobre *Douglas*, 4 h. 25 m. 54 s. $\frac{8}{10}$.

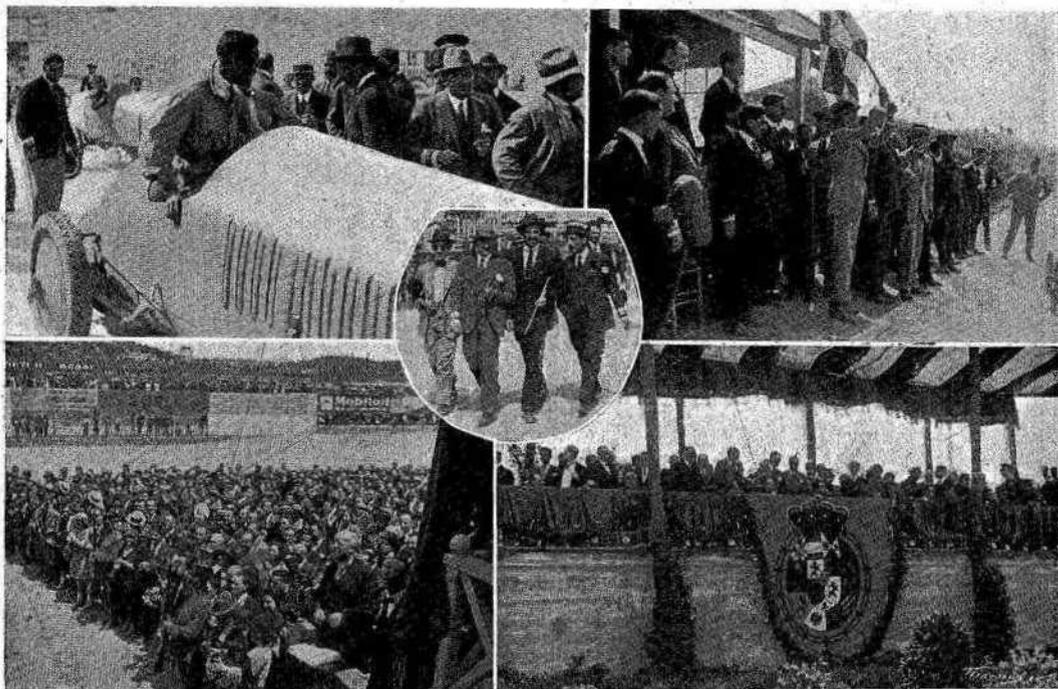
Categoría 500 c. c.: 1.º A. Varzi, sobre *Norton*, 3 h. 34 m. 23 s. $\frac{8}{10}$ (111 kilómetros 943 a la hora). 2.º B. Santos, sobre *Douglas*, 3 h. 46 m. 25 s. 3.º E. W. Spencer, sobre *Douglas*, 4 h. 19 m. 45 s. $\frac{6}{10}$.

Categoría 1 000 c. c.: 1.º Ignacio Macaya, sobre *Indian*, 3 h. 24 m. 40 s. (117 kilómetros 263 a la hora).



Aquiles Varzi, con su Norton de 500 c. c. sostuvo reñida lucha con las máquinas de mayor cilindrada, clasificándose junto a ellas. De su categoría fué el indiscutible vencedor, ya que nunca se vió atacado por sus similares

Fotos Claret



El Hispano-Suiza (neumáticos Nacional Pirelli), que pilotado por Brau realizó varias vueltas de exhibición, en las que se tomaron tiempos de 150 km. a la hora. — S. A. el Príncipe de Asturias dando la salida a los cycle-cars. — El doctor Bordas, Paco Coma y José Ciudad, acompañando a S. M. en la inspección que efectuó a los coches y motos. — El público a la llegada del Rey. — La tribuna real

Del lote de corredores sobresalieron Macaya, Varzi, Mariani y Vidal. Este último alcanzó con su *Indian* velocidades que sobrepasaron los 131 kilómetros, y cuando le faltaban siete vueltas para llegar triunfante a la meta, ve tronchadas sus ilusiones arrebatado su triunfo. Gracias que Ignacio Macaya, que había realizado una carrera perfecta y talonó constantemente a su compañero de equipo, siguió hasta el fin con la misma perfección, siendo al término de la carrera felicitado por S. M. el Rey y por cuantas ilustres personalidades le rodeaban en aquellos momentos.

Desde uno de los virajes, S. M. el Rey y su séquito con templaron el paso velocísimo por la pista del magnífico racer *Hispano-Suiza* 30 HP, que pilotado por el primer probador de la fábrica, el señor Brau, dió algunas vueltas, sobrepasando el promedio de los 145 kilómetros hora. También tuvo frases de elogio S. M. el Rey por la proeza realizada por el hábil probador de los *Hispano*.

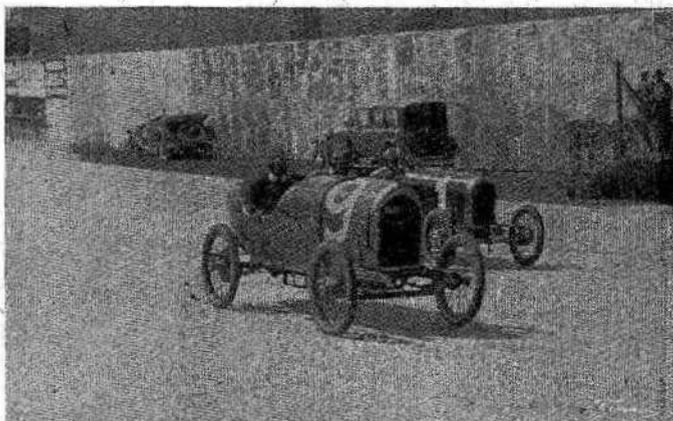
La carrera de autociclos se efectuó a continuación, dando la salida a los corredores S. A. R. el Príncipe de Asturias, a quien interesaron grandemente las dos carreras.

En la categoría 750 c. c. el

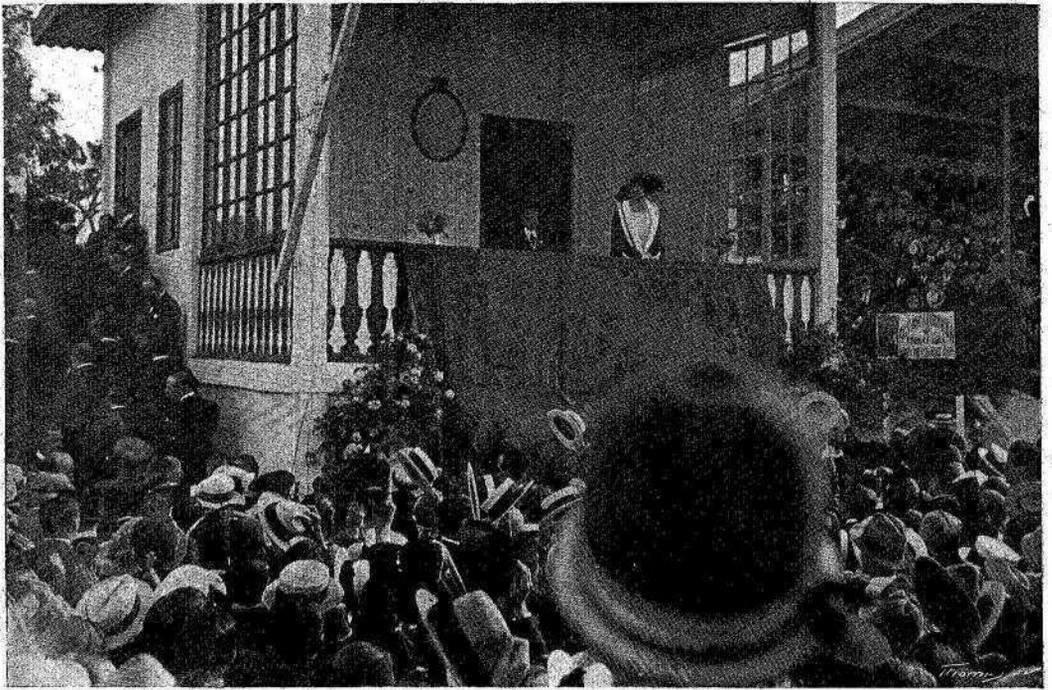
triunfo correspondió a Riu, sobre el coche cito *Storm*, que recorrió los 100 kilómetros en 1 h. 50 s., o sea a 98 kilómetros a la hora.

En la 1.100 c. c. se echó en falta la presencia, anunciada, de Magín Matheu, clasificándose primero Peinado sobre *Rally*, empleando en cubrir los 100 kilómetros 56 m. 36 s. (106 kilómetros por hora); 2.º Serra, sobre *Rally*, 1 h. 12 m. 14 s.; 3.º Ardeniño, sobre *Senechal*, 1 h. 13 m. 2 s.; 4.º R. Valetto, sobre *Derby*, 1 h. 12 m. 28 s.

A la una y media les fué ofrecido por el Consejo de la S. A. Autódromo Nacional, a



Peinado, sobre Rally, y Cantó, sobre Storm, vencedores de las dos categorías de cycle-cars Fotos Claret



El público tributó a S. M. la Reina entusiasta ovación al aparecer en la tribuna del Hipódromo para presenciar el Gran Premio Hípico

los egregios visitantes y a su séquito, un banquete en un lugar delicioso, inmediato al bosque de naranjos.

El señor Coma ofreció a S. M. y al Príncipe de Asturias dos insignias de oro del club, atención que fué muy agradecida.

Bella impresión debió sacar S. M. el Rey de

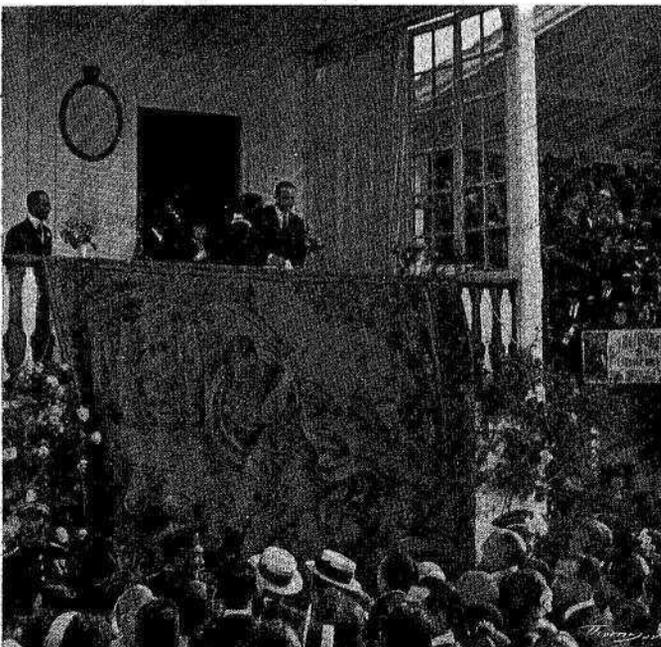
su visita al Autódromo, por cuanto nos consta que ha interesado a personas de la más alta significación automovilista para que procuren por todos los medios que el Autódromo responda en definitiva al ideal que deben perseguir los elementos encariñados con el sport automóvil, aun salvando las equivocaciones que se hayan podido padecer, con lo que se demostrará un verdadero amor por el sport, que como amor, exige también sus sacrificios.

En las carreras de caballos

Fiesta esplendísimas, extraordinariamente hermosa la celebrada en el Hipódromo de Casa Antúñez.

A ella acudió toda la Real Familia. S. M. el Rey Don Alfonso, S. M. la Reina Doña Victoria, S. M. la Reina Madre Doña Cristina, SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias, Infanta Doña Isabel, Infantes Don Fernando y Don Alfonso, Duquesa de Talavera, Archiduquesa de Austria y todo nuestro gran mundo, presentando el Hipódromo el más bello aspecto. Jamás había asistido a nuestras fiestas hípiacas tan gran concurrencia; ja-

Fotos Vela



S. M. el Rey corresponde a la ovación de que es objeto

más se había exteriorizado en tan alto grado el entusiasmo de nuestro público por nuestros Reyes. Su llegada fué acogida con grandes aplausos, con vivas y entusiastas manifestaciones de júbilo, a las que los Reyes, Príncipes e Infantes correspondían saludando desde el palco regio.

Las carreras resultaron interesantísimas. El premio Rabassada fué ganado por *La Mondaine*, de V. Pueyo. El premio José de España (nacional) correspondió a *Antilogique*, de J. Bignaut, en lucha con *Barrabás* y *Poncella*. En el premio Meig's la victoria fué para *Ivars*, de A. Barreiro, por medio cuerpo de ventaja sobre *Inclit*.

El Gran Premio de Barcelona, la carrera más importante del actual concurso, fué ganado por *Comedien*, del Marqués de los Trujillos. Fué segundo *Maruxa*, favorita, que llegó a seis cuerpos del vencedor.

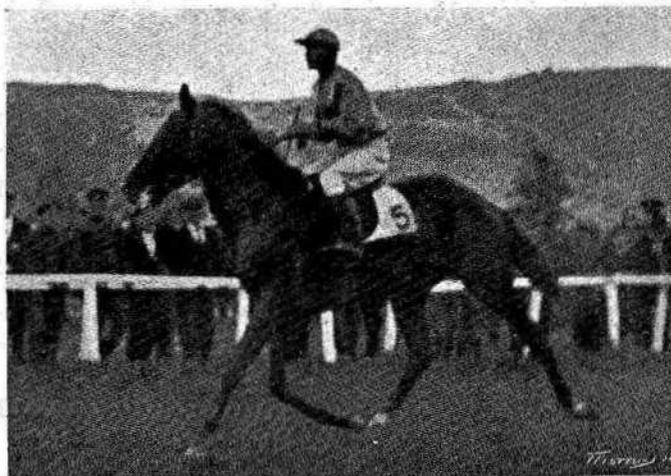
Premio Muga: 1.º *Talpack*, del regimiento de Cazadores de Lusitania; 2.º, *Delusión*, de Húsares de Pavía; 3.º, *Frera*, del Marqués de Cabanes.

Por último se corrió el Premio Cadí, llegando: 1.º, *Begga*, del regimiento de Cazadores de Tetuán. 2.º, *Laredo*, de V. y M. de la Cruz, y 3.º, *Bouton d'Or*, del señor Picó.

Sus Majestades fueron despedidas con idéntico entusiasmo como habían sido recibidas a su entrada en el Hipódromo.

* * *

La Real familia estamos plenamente persuadidos de que se debe haber llevado una impresión verdaderamente grata, entre otro orden de cosas, respecto al grado impor-



Comedien, montado por Romero, fué el vencedor del Gran Premio de Barcelona.

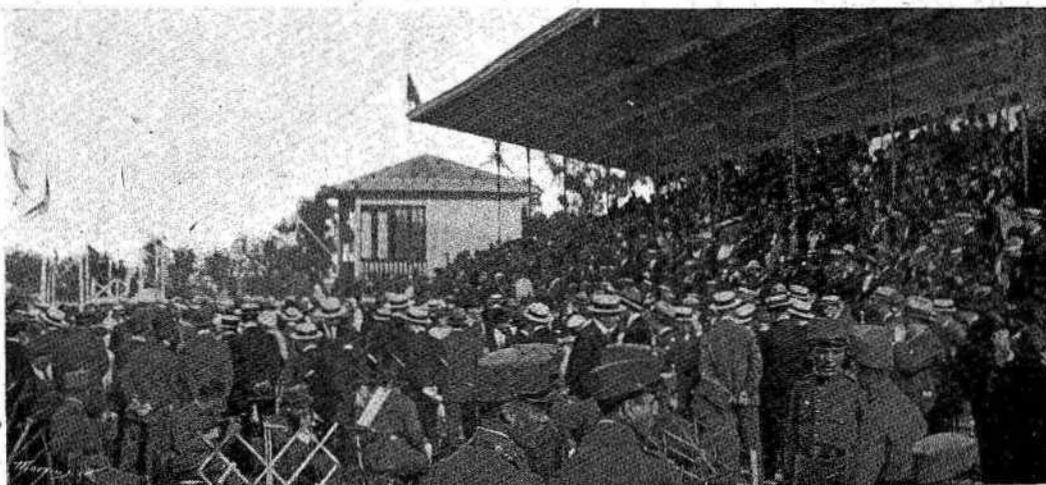
tantísimo que el sport alcanza entre nosotros.

Sus repetidas visitas al parque de sports del Real Polo Club, que no tiene igual en España; su permanencia en el autódromo, único en España, llamado a ser teatro de las más espléndidas manifestaciones automovilistas, y el recuerdo perdurable del homenaje de intenso amor, afecto y cariño de que fué objeto toda la familia Real en el hipódromo de Casa Antúnez, constituyen hechos importantísimos que han de quedar grabados en nuestros anales deportivos y en la memoria de cuantos a esas esplendorosas fiestas asistimos.

El sport se ha manifestado en esta ocasión de un modo esplendísimos.

Todos cuantos han contribuido a la brillantez de las fiestas que acabamos de reseñar, pueden sentirse muy orgullosos y satisfechos.

NARCISO MASFERRER

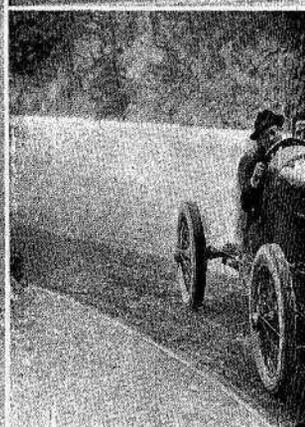
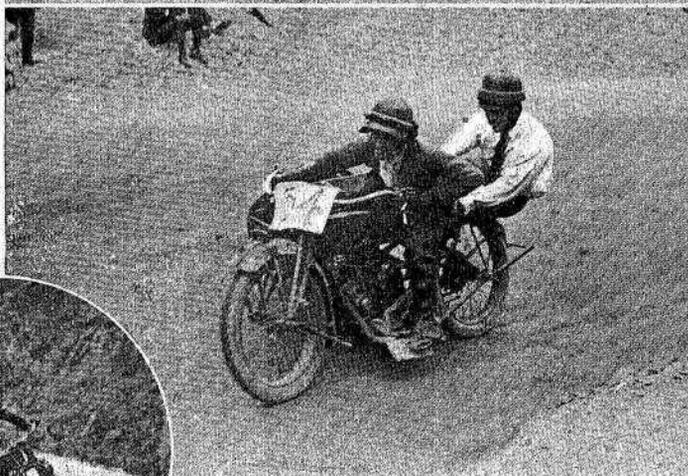
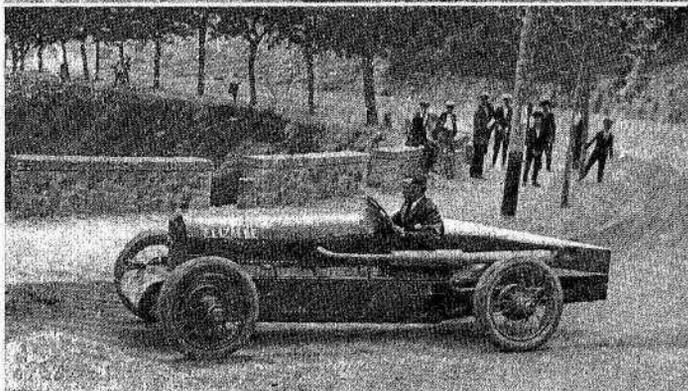
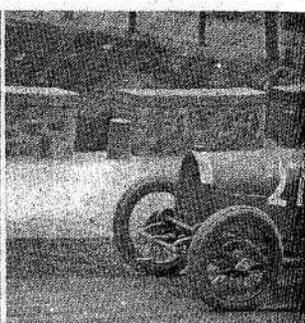
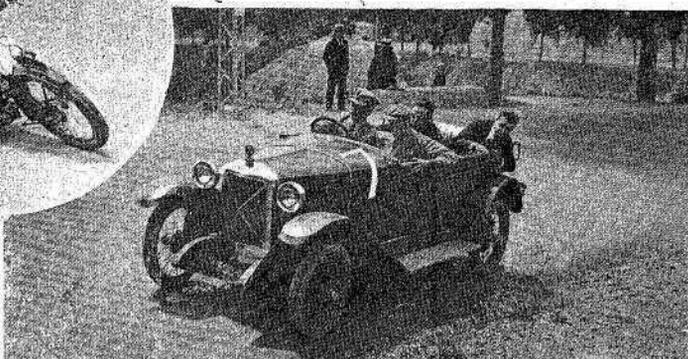
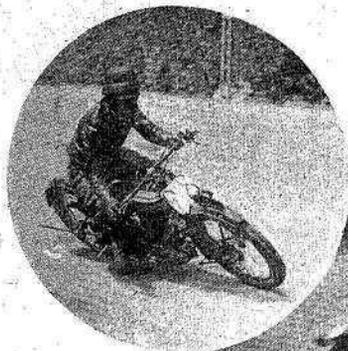


Espléndido aspecto de la gran tribuna, pocos momentos antes de llegar la familia real

S T A D I U M

Fotos Vela

III Carrera en Cuesta de La Rabal



Vidal, con moto Norton, vencedor de su categoría. — El Salmson, de Oliveres de 2 litros, hizo la cuesta en 4 m. 32 s. 8/10. — Moller, con un Itala (Pneus Pirelli) sobre D. K. W., gana una categoría de velomotores. — Fernando de Vizcaya, su inseparable Indian side-car, figura entre los vencedores. — Cortés, con Amal, más rápido en motos. — Casas, side-car Indian, fué de los que más se distinguió de la general. — M. Carrión, con side Harley Davidson, gana su categoría. —

CON todo motivo, alguien ha calificado de extraordinario acontecimiento la III Carrera en Cuesta de Peña Rhin, y a la vez, con no menos razón, se ha indicado como una de las manifestaciones espectaculares de mayor resonancia.

Ambos calificativos pueden ser atribuidos sin

caer en la exageración; se inscribieron 76 concursantes, de los que salieron unos 60, clasificándose 56, con tiempos excelentes, tiempos que nada tienen que envidiar a los que se obtienen en la Côte de Gaillon o en Mont-Ventoux, pongamos por caso. Como si todos los concursantes tuviesen una parte

ada, organizada por Penya Rhin



obtuvo el primer lugar en los 1.350 c. c. — Pedro de Vizcaya, con su Bugatti batió todos los coches turistas, dejando el record en 4 m. 59 s. 4/10. — Parladé, Elizalde, bate su propio record, dejándolo en 4 m. 27 s. 4/10. — Pedro Pi, con Pneus Pirelli, bate a todos los 1.100 c. c. — A. Macaya, con Indian, subió el 1. — Jesús Batlló, con Elizalde de 1.500 c. c., vence en su categoría y es tercero D. K. W., demuestra lo mucho que puede obtenerse de un velomotor. Fotos Claret

moral en el *succès* de la III Prueba en Cuesta La Rabassada, todos, desde los velomotoristas hasta De Vizcaya, el recordman absoluto de la carrera, se lanzaron al asalto de la pendiente con igual ardor.

Pero los que hemos presenciado las anteriores

pruebas, nos hemos admirado más aún, porque después de habernos emocionado en la primera y en la segunda con el arrojo y la habilidad de los concursantes, la III Prueba en Cuesta La Rabassada ha eclipsado aquellas proezas con... otras proezas mayores.

AUTOMOVILISMO

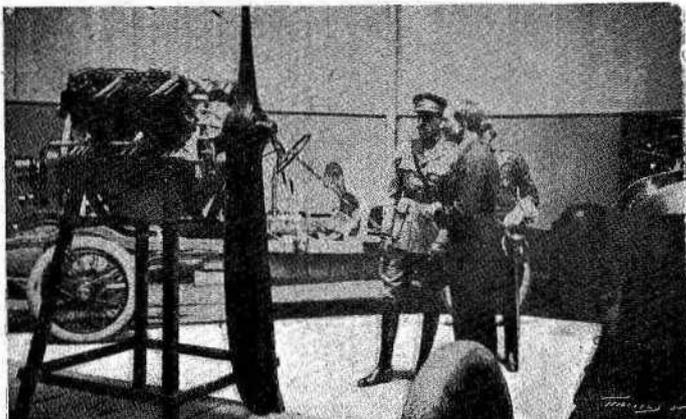
Visitas reales a las industrias barcelonesas

Si circunstancias especiales impidieron a S. M. el Rey acudir, conforme estaba acordado y eran sus manifiestos deseos, a visitar el gran salón del Automóvil — y decimos gran salón porque los hay grandes y los hay chicos — en cambio, los elementos automovilistas de Barcelona, emporio del automovilismo nacional, pueden darse por altamente satisfechos con las preferencias que S. M. el Rey ha otorgado a cuanto tiene relación con el automovilismo, rindiendo visita al Autódromo de Sitges y a las fábricas de automóviles Hispano Suiza y Elizalde.

En la de Elizalde fué recibido por don Salvador, hijo del propietario de la fábrica (ausente de Barcelona), por la bella y distinguida esposa de don Salvador, doña María Bertrand, por el hermano político del dueño de la fábrica, don Onofre Biada, por nuestro director señor Masferrer y por todo el alto personal de la fábrica.

Acompañado el Rey por los generales Primo de Rivera, Barrera, Lossada, por el Marqués de Viana, Caballerizo señor Gómez Acebo y Director general de Seguridad, recorrió todos los varios amplios departamentos de la fábrica, deteniéndose especialmente en la sección de estampación, donde están colocados los grandes martinets, que funcionaron en su presencia.

En todas las secciones inquiría datos, hacía preguntas a los obreros y contemplaba la elaboración de materias destinadas a los coches.



S. M. el Rey en la fábrica Elizalde

S. M. descansó breves momentos en el despacho de la gerencia, informándose de cuanto afecta a la industria nacional, haciendo atinadas consideraciones respecto al porvenir indiscutiblemente próspero que espera a nuestra industria, a medida que se vayan implantando nuevas medidas de gobierno.

La conversación fué extensa. El Rey escuchó de labios de don Salvador Elizalde palabras encaminadas a demostrar la casi imposibilidad de realizar con el debido éxito los nobles intentos que se han hecho en España para conseguir el desarrollo de la industria nacional, a las que hubieron de contestar el egregio Monarca y el general Primo de Rivera en términos que la discreción nos impulsó a no escuchar.

No nos cabe duda alguna que serían altamente halagadoras para la industria nacional, una vez que S. M. y generales que le acompañaban se hubieron dado cuenta del sobrehumano esfuerzo que representa el gesto que en beneficio de nuestra industria se ha impuesto don Arturo Elizalde.

Acompañado hasta el umbral de la puerta por las mismas personas que lo habían recibido, al abandonar la fábrica un grupo numeroso de obreros que abandonaban sus tareas, por ser la hora de la comida, al paso del Monarca le acogió con una salva prolongada de aplausos y de vivas, acercándose a ellos el Monarca, haciéndoles diversas preguntas y excitándoles a proseguir en su trabajo para hallar un día el merecido descanso con el fruto de sus ahorros, premio a su labor e inteligencia.

Fotos Claret



El augusto Monarca en la fábrica Hispano-Suiza

También rindió visita el egregio Monarca, acompañado del Conde de Maceda, a la Hispano Suiza.

Fué recibido por los señores Sentmenat, Aritio, Vendrell, Mateu (don Miguel), que ostentaba la representación de su señor padre don Damián, presidente del Consejo de Administración, Gallart y Folch, consejero delegado en la Dirección, Vallet — que nos sirvió de perfecto cicerone durante la visita —, Nogués, Koch, director técnico, capitán señor Rentería, nuestro director señor Masferrer, Lasaleta, secretario del Consejo de la Hispano y Clavell, Olivier y Casas, altos empleados de la fábrica.

También fué recibido el Monarca por un grupo verdaderamente encantador de señoras y señoritas elegantemente ataviadas, que demostraron su simpatía al Rey con sus frecuentes vivas y aplausos.

El Rey efectuó una detenida visita a la fábrica, que no conocía, permaneciendo en ella dos horas.

En todas las amplias naves, repletas de moderna maquinaria, se detenía, haciendo preguntas a los obreros, contemplando el funcionamiento de los grandes motores de aviación, la fundición de metales, los laboratorios, etcétera, etc.

Por el señor Olivier le fueron presentados los obreros más antiguos pertenecientes a la fábrica desde la fecha de su fundación. conversando afablemente con ellos, agradeciendo su concurso a una obra de tanta importancia como la que entre capitalistas y obreros perseguían confundidos en un mismo ideal, en bien de la patria

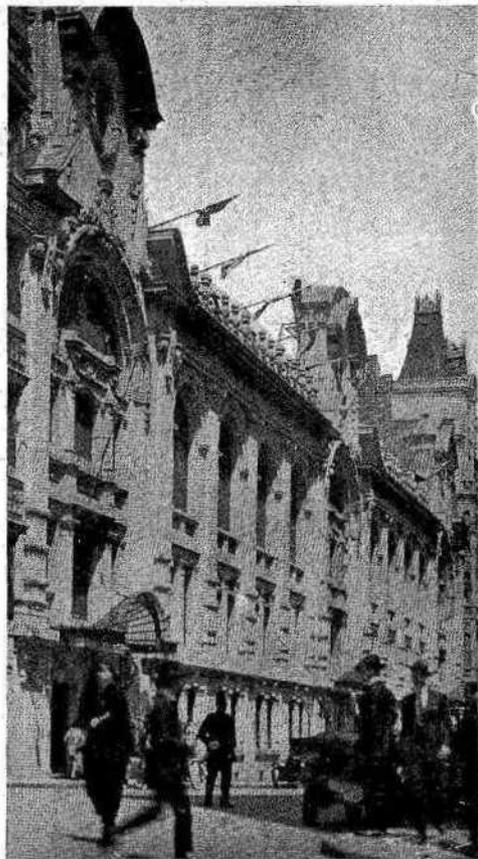
S. M. subió a las oficinas, se detuvo en el salón del Consejo y aceptó una copa de champaña, hablando con los consejeros de la Hispano, felicitándoles por su empresa, a la que deseaba los grados de mayor prosperidad.

También hubo de ser objeto la conversación de los medios de defensa para los intereses que representa la industria nacional.

Seguramente que S. M. aludiría al pensamiento que existe en las altas esferas gubernamentales de ayudar al desenvolvimiento de esas grandes fábricas dispuestas en todo momento a prestar enormes servicios a la patria, ya que de la visita del Augusto Monarca sacaron una impresión gratísima aquellas personas que tuvieron el alto honor de acompañarle.

Era en junio de 1922 cuando S. M. vino a Barcelona a rendir visita al Salón Internacional del Automóvil.

Tuvo entonces ocasión de convencerse de la grandísima importancia que Barcelona concede a esas industrias. Ahora, al cabo de dos años, después de visitadas las grandes fábricas de automóviles Hispano Suiza y Elizalde, habrá comprendido los grandes sacrificios que hubieron de imponerse aquellos que, más



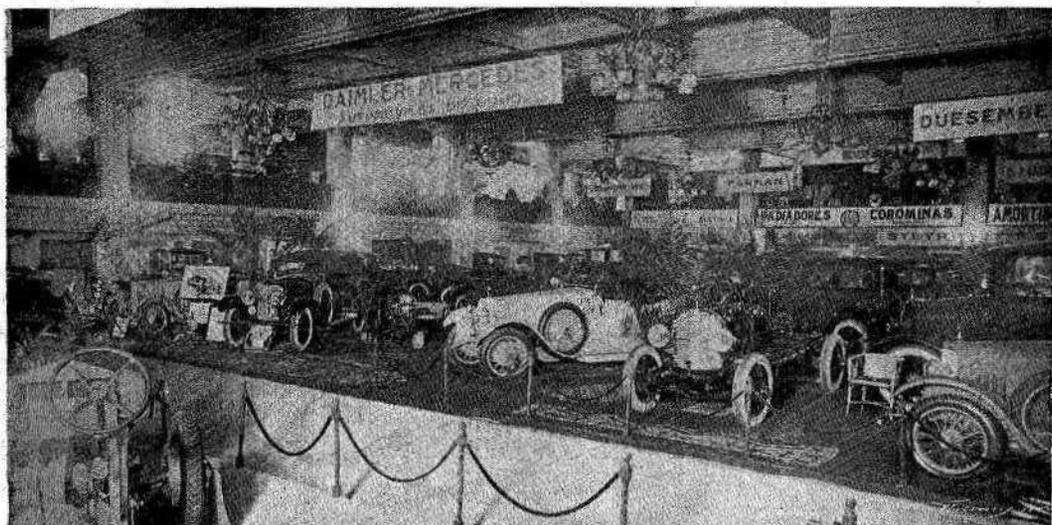
Aspecto de la fachada del Palacio del Hielo el día de la inauguración Foto Ragel

atentos a los intereses de la patria que a los suyos propios, sacrifican sus capitales en aras del desarrollo de una industria de la que hemos de exclamar con verdadero dolor que únicamente se han salvado dos fábricas, dos grandes fábricas: la Hispano Suiza, creada por el ingenio de un Birkigt y de un Matheu, y la de Elizalde, en la que don Arturo Elizalde triunfó por su enorme filantropía, jamás bastante alabada y agradecida.

Y así se comprende como de vez en vez todo el elemento automovilista exterioriza sus anhelos de grandeza para la industria automóvil, organizando las grandes exposiciones de automóviles. en las que han figurado Elizalde e Hispano Suiza en primera línea, lo mismo en el recinto de la Exposición con sus grandes stands, que en el seno de las comisiones organizadoras con sus grandes iniciativas.

Es sensible, verdaderamente sensible, que las paredes de las fábricas Hispano y Elizalde no sean de cristal para que todo el mundo pudiera apreciar su contenido, donde se funden los metales, donde se estampan las piezas y donde se elaboran los motores que impulsan las naves por los espacios, por tierra y por mar.

STADIUM, que ha tenido el alto honor de



La pista del Palacio del Hielo, de Madrid, convertida en Salón de Exposición Foto Ragel

asistir a las dos visitas a que acabamos de hacer referencia, siguiendo de cerca los pasos del Rey, acepta como un honor el compromiso de hablar de esas fábricas a sus lectores, enorgullecido de que nuestro país las posea.

Al Gobierno y a los hombres de España corresponde influir para que rindan su máximo provecho en bien de la patria.

Los señores Gallart Aritio y Masferrer saludaron al Rey en nombre y representación de las Cámaras de Constructores y Sindicales de Madrid y de Barcelona, demostrándole su gratitud por las preferencias demostradas a cuanto significa vida automovilista en Barcelona.

La Feria de Automóviles madrileña

De cada día nos afirmamos más en la idea de que procedemos del mono.

Ha habido necesidad de que Barcelona—emporio de la industria del automóvil, factor importantísimo nacional, hasta ahora faltada de toda protección de los Gobiernos que han desgobernado a este carísimo país nuestro, tan admirablemente bien desorganizado, que dijo el otro—descubriese eso de celebrar Exposiciones de Automóviles, para que se repitan con demasiada frecuencia y, en ocasiones, hasta tres en menos de dos meses.

El local escogido por los organizadores de la Feria oficial (1) de Madrid es completamente inadecuado para el objeto a que se le ha destinado. Aquello es un Palacio del Hielo... pero no será nunca un Palacio del Automóvil. Los expositores han sido muy pocos y los pocos que han acudido han tenido que colocar los coches en peores condiciones que en un garaje.

Expositor hubo que se quejó de que los escasos visitantes que acudían al stand vecino al suyo para ver los coches se tenían que meter

en sus dominios. Se ha hecho excesivo abuso del anuncio dentro del Salón y los elementos organizadores han abandonado todos sus derechos en los representantes del dueño del palacio, quienes han impuesto precios excesivos para todo; sabemos de un expositor que se amoldaba a no disponer de esteras en su stand por no quererlas pagar a once pesetas metro y que existía la forzosa obligación de adquirir todos los muebles en los propios (?) almacenes del palacio, a un precio verdaderamente remunerador para los que los cedían.

Bien situados lo estuvieron únicamente los que gozaron de la suerte de tener stand en lo que es habitualmente pista de hielo. Los que habitaban la galería y piso superior, muy poca gente llegaba hasta ellos. El público acudía a la Exposición de 6 a 8 de la noche únicamente.

Periódico ha habido, afecto a la comunidad organizadora, que ha dicho que a Madrid acude siempre gente... Ciertamente, sobre todo en época de San Isidro.

Algunos de los expositores se han lamentado de que la Feria se hubiese celebrado al mes escaso de la de Barcelona, en ocasión de hallarse visitando toda la Real familia y lo más linajudo de la aristocracia de la sangre y del dinero la ciudad condal, exhibiéndose los mismos modelos que todo el mundo ha contemplado en la Exposición internacional de Barcelona. La demostración más evidente de que el Palacio del hielo es inadecuado para el objeto a que le ha destinado la Sociedad de Importadores de Madrid, es que del Rey abajo, cuantos han visitado la Feria madrileña, han abogado por la pronta construcción de un gran palacio para Exposiciones.

Hágase el palacio y entonces será ocasión de celebrar grandes exposiciones de automóviles en Madrid. Lo demás, es querer y no poder.

Profesionales ingleses en Barcelona : Everton-Newcastle



El cónsul de Inglaterra con los capitanes de ambos equipos, el referee señor Fornis y el secretario del F. C. Barcelona, momentos antes de empezar el partido. — Ataque del Newcastle a la puerta del Everton. — El portero del Newcastle rechaza un chut del delantero centro contrario. — Un tiempo a dos

Fotos Claret

EL F. C. Barcelona, fidelísimo a su tradición, concertó, como fin de temporada, que tendrá un magno epílogo con la presencia en su campo del Dundee, varios partidos con los famosos equipos ingleses Everton y Newcastle.

Ambos venían precedidos de una aureola enormísima. Su actuación en el campeonato de su Liga y el triunfo en la Copa de Inglaterra, nos aseguraban los más emocionantes encuentros.

A cuantos acudieron en los pasados días al campo del Barcelona y vieron actuar al Everton y al Newcastle con improvisados equipos nuestros, faltos de la cooperación de elementos tan valiosos como Samitier, Piera (cuando quiere jugar) y Carulla, no se les debió pasar desapercibida, ni mucho menos, la alta clase de algunos de los componentes de los dos equipos visitantes. Pero ni el Everton ni el Newcastle respondieron ni con mucho a lo que de ellos se esperaba, y es que así como a nosotros nos es imposible desplazar completos a nuestros equipos, lo propio les ocurre a clubs de lejanos países cuando disponen sus tournées por España.

Por otra parte, no podemos atribuir más que a un exceso mal comprendido de consideración, a una dosis de extremada galantería, el que un equipo como el Everton, por ejemplo, que en su famoso encuentro con el Newcastle

hizo una exhibición, en la primera parte del partido, verdaderamente magistral, mostrándonos en toda su belleza el juego excelso que practican y saben practicar, poniendo ante el cultísimo público catalán cátedra de buen fútbol, al reanudarse el juego dejaran en la cabina toda su enorme ciencia, toda su destreza, todas las exquisitas artes de sus inagotables combinaciones y juego perfecto de cabeza, para luego hacer abandono de todo ello y jugar por jugar, sin acordarse quizá que al día siguiente la Prensa de todo el mundo debía señalar lo que debieran ser sus magnas victorias por un mísero goal de diferencia.

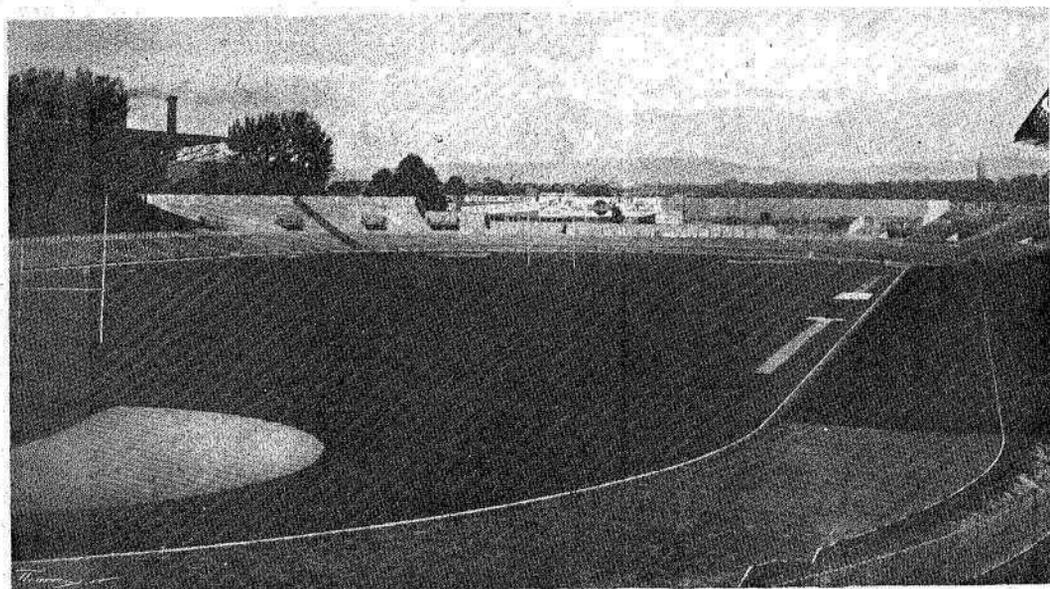
Los equipos ingleses con quienes ha concertado partidos el F. C. Barcelona y por ello ha pagado crecidas cantidades, no han hecho más que pasar por nuestros lares sin dejar apenas rastro de su visita, en la cual bien poca fama han añadido a la que realmente sus primeros equipos tienen firme y sólidamente conquistada.

* * *

Otras huestes inglesas llegan a nuestros lares. El Birmingham, que sin emplearse muy a fondo, creemos nosotros, empata con el Europa a dos goals en el primer encuentro concertado, y el Dundee, que se nos asegura será portador de la verdadera emoción.

El fútbol en la VIII Olimpiáda

España tiene un equipo de consolación : Situación del torneo hasta hoy



El estadio olímpico de Colombes

LA furia española, la famosa, la inenarrable furia española, ha fracasado estrepitosamente en el campo, anchuroso y magnífico, de Colombes.

Y es que la furia no es nada si no va en compañía de la técnica y del entrenamiento.

Tirar a goal desde lejos y cargar desesperadamente al portero adversario, es harto sencillo para no poder ser contrarrestado fácilmente.

Y eso era lo único que podía hacer nuestro once en sus ataques constantes a la puerta italiana, ya que la línea delantera Piera-Samitier-Monjardín-Carmelo-Aguirrezabala, ni una sola vez había jugado junta; ya que Carmelo salió al campo lesionado y desentrenado, y ya que Monjardín se hacía un lío cada vez que quería pensar en cómo podría dar unidad a su quebrada línea.

Y entre los italianos—conocedores de nuestra manera primitiva de atacar—y el árbitro, que estimó como juego sucio—acaso no sin razón—la entrada fulminante y brutal al portero, dieron al traste con nuestra clásica y famosa furibundez.

La lección ha sido dura y triste.

De favoritos que éramos, hemos pasado a la categoría de eliminados.

De probables finalistas, de posibles triunfadores, hemos sido condenados, de golpe, a seguros derrotados.

Y menos mal que nos queda el consuelo de ver como unos hermanos nuestros, unos hijos de civilización nuestros, los uruguayos, levantan el pendón que se nos cayó de las manos y proclaman bien alto que los pueblos de sangre

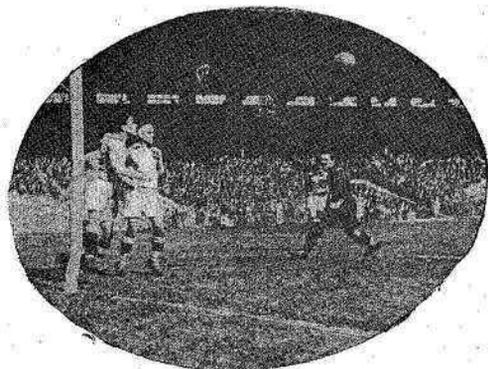
española quieren y saben conquistar un puesto de honor en la más interesante prueba de estas olimpiadas.

El equipo uruguayo se ha presentado esta tarde en el estadio de Colombes luchando contra el duro y bien entrenado once de Yugoslavia. La admiración que los hispanoamericanos han causado no es para descrita.

Su juego admirable, fantástico, prodigioso, ha causado una emoción tremenda.

Puede decirse que el lugar que dejó vacante el equipo español, con su inesperada eliminación, ha sido cubierto por el Uruguay.

Y, claro está, todo el elemento español de París ha recibido con alegría inmensa el triunfo uruguayo, en cuyo equipo ve algo así como un once de consolación para España.



Un ataque a la puerta italiana

Fotos Nostá

La impresión que en nosotros ha causado el equipo del Plata es la más intensa y agradable que jamás nos haya producido equipo alguno.

El juego de los uruguayos es, sencillamente, fantástico.

Juegan, más que al fútbol, al ajedrez.

A ratos el equipo del Uruguay era algo maravilloso.

Dribladores archiconsumados; dominadores del pase bajo y corto, que ejecutan monumen-



Zamora y Vallana en el momento del fatídico goal

talmente en todas direcciones, en todas las posturas, hacia atrás o hacia adelante o a los lados, y siempre preciso, matemático, en el lugar en donde, fatalmente, inevitablemente, está el compañero esperando el balón; hábiles de manera extremada, insospechada, en desmarcarse, y formidables quitadores de pelotones difíciles, forman los jugadores uruguayos la más cabal, la más completa, la más acabada y quintaesenciada personalidad del delantero.

De los medios no hay que hablar; son dignos compañeros del delante.

En cuanto a los defensas, segurísimos y fuertes, casi nunca despejan a golpe fuerte y libre, sino que entregan el balón al medio o al delantero con una precisión y una serenidad pasmosas.

De la puerta poco podemos decir, ya que en contadas ocasiones actuó, pero siempre lo hizo bien, con decisión, valentía y justeza.

Siete goals contra ninguno marcaron nuestros favoritos, y pudieran haberse anotado doce o quince si no hubiesen mostrado gran empeño en impresionar al público mediante una brillantísima exhibición de arte de fútbol, limpio y espléndido, bello y elegante, de fútbol ideal, en fin.

Es por demás decir que el público espera

con ansiedad que el Uruguay se enfrente con los grandes equipos europeos.

Yo creo, sinceramente, que los van a vencer a todos.

Abrigo la esperanza ciega de que el once de Hispanoamérica será el ganador de la Olimpiada.

ENRIQUE GUARDIOLA

París, 26 de mayo de 1924

Resultados hasta hoy

Naciones concursantes:

Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Francia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay y Yugoslavia. Total, 23 NACIONES.

Eliminatorias:

Italia-España 1 a 0
 Estados Unidos vence a Estonia. 1 a 0
 Suiza vence a Lituania. 9 a 0
 Checoslovaquia vence a Turquía 5 a 2
 Suecia vence a Portugal (for fait).
 Uruguay vence a Yugoslavia 7 a 0
 Hungría vence a Polonia 5 a 0

Octavos de final:

Francia vence a Letonia 7 a 0
 Holanda vence a Rumania. 6 a 0
 Irlanda vence a Bulgaria 1 a 0
 Suecia vence a Bélgica 8 a 1
 Egipto vence a Hungría 3 a 0
 Italia vence a Luxemburgo 2 a 0
 Uruguay vence a Estados Unidos 3 a 0
 Suiza vence a Checoslovaquia 1 a 0

Cuartos de final:

Pronósticos (1 junio):
 Uruguay vencerá a Francia.
 Suecia vencerá a Egipto.
 Suiza vencerá a Italia.
 Holanda vencerá a Irlanda.

Semifinales (4 y 5 de junio):

Suecia vencerá a Uruguay.
 Holanda vencerá a Suiza.

Final (9 junio):

SUECIA vencerá a Holanda.



Zamora bloquea un chut de Baloncieri

Fotos Nostá

La rueda + G F + SIMPLEX para neumáticos gigantes

EL adjunto grabado, reproducido de la revista inglesa *Motor Transport*, representa la rueda de llanta desmontable que es incontestablemente la más perfecta y se está introduciendo rápidamente en todos los países, habiendo sido adoptada ya por varias administraciones, entre las cuales podemos citar el ejército suizo y los servicios de correos suizos, alemanes y austriacos.

Esta rueda fué presentada por primera vez al público en la Motor Transport Exhibition de Londres en 1921, y en 1922 el Automóvil Club Suizo efectuó una serie de ensayos-oficiales que demostraron sus inmejorables cualidades de resistencia, seguridad y rapidez de montaje.

Construcción de las llantas

El sistema se aplica para neumáticos sencillos o gemelos, tanto si son de talón como si son del tipo americano.

Una de las principales ventajas del invento consiste en poder colocar o quitar un neumático hinchado con suma facilidad, aunque la llanta que lo soporta esté dividida circunferencialmente en dos mitades.

Para montar el neumático, la envolvente y la cámara de aire se colocan entre las dos medias llantas, cuidando de que los dientes de fijación se correspondan exactamente. Sobre cada par de dientes se coloca una grapa de sujeción, habiendo colocado previamente debajo del neumático un aro de aluminio recubierto de lona; al apretar las grapas, al mismo tiempo que se sujeta la envolvente, el aro queda apretado entre los bordes de las dos medias llantas, formando una junta hermética que impide absolutamente la penetración del agua y del polvo.

Entonces puede hincharse el neumático y colocarse en la rueda o guardarlo como reserva.

Montaje o cambio de llanta

El centro de rueda se compone de un núcleo con seis radios sin llanta. Los radios en su extremo tienen una o dos ranuras, según se trate de neumáticos sencillos o gemelos. Cada dos medias llantas, en la parte que apoya sobre los radios, llevan dientes que se introducen fácil-

mente en las ranuras de aquéllos, donde se acuñan, siendo además sujetadas por chavetas de seguridad provistas de un fijador de resorte.

Este método de fijación ha probado su eficacia, pues habiendo sido ensayado *sin las chavetas* y con los neumáticos hinchados con sólo la tercera parte de la presión normal, no ha habido el menor resbalamiento entre los radios y las llantas.

Para quitar un neumático deshinchado, basta quitar las chavetas con un gancho destinado a este objeto.

Si se trata de quitar un neumático hinchado,

se empieza por colocar las seis grapas de sujeción, apretándolas de un modo uniforme, por medio de sus tornillos, para que las dos medias llantas formen una sola pieza que sujeta al neumático hinchado y, además, para que los dientes de aquéllas puedan deslizarse libremente por las ranuras de los extremos de

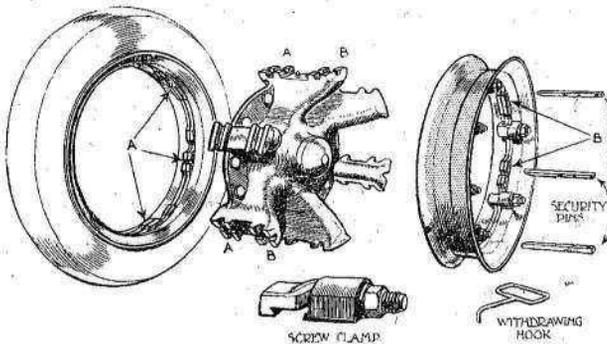
los radios; una vez quitados los pasadores de seguridad; bastando, entonces, un pequeño giro para poder sacar, casi sin esfuerzo, la llanta con el neumático hinchado.

Los radios están fundidos huecos y llevan un disco que les reúne y que, en las ruedas traseras, sirve para fijar los tambores de freno; desde luego, la construcción varía según la clase de vehículo a que tienen que adaptarse.

Otra ventaja de estas ruedas consiste en que, tanto los neumáticos americanos como los de talón, pueden montarse y sacarse con la misma facilidad, y en que, con sólo cambiar las llantas, se puede cambiar de tipo de neumático.

La rueda + G F + Simplex es construída por la Société Anonyme des Acières ci-devant Georges Fischer, de Schaffhouse (Suiza), que está representada en España por el Bureau d'Ingénieurs, E. Littel, Bruch, 127, Barcelona.

Los cubos de las ruedas y sus radios, que forman una sola pieza, están construídos de Acero Colado Eléctrico «Auto Special» marca + G F +; acero que emplean para la fabricación de sus chasis los más acreditados constructores de automóviles y camiones. En cuanto a las llantas, son de acero laminado de la clase más indicada para este objeto.



Screw clamp = Grapa de sujeción
Security pins = Pasador de seguridad
Withdrawing Hook = Gancho de extracción

Tennis en el Real Polo Jockey Club

BELLOS sports los que se practican en el espléndido parque de la carretera de Sarría. El polo, al que dan esplendor y vida un número escogido de socios, entre los que alterna el que con derecho y razón y sin asomos de adulación puede calificarse de nuestro primer poloman; el hockey, cuya constante práctica ha reportado al Polo Club el glorioso título de Campeón de España, y el tennis, en cuyas pistas han aprendido a jugar una cantidad enorme de muchachos y muchachas, algunos de los cuales han pasado en poco tiempo y con relativa facilidad de la categoría de neófitos a la de verdaderos virtuosos de la raqueta.

Recientemente se ha efectuado en el Polo Club un concurso social de lawn-tennis. En estos hermosos días de primavera, repleto aquel parque de encantos, brotando por todas partes las más bellas flores, constituye una verdadera delicia asistir a esos partidos, contemplar el excelente juego en el que han sobresalido Luisa Marnet, María Luisa Ferrer, Sindreu, Olano, Giró-González, E. Maier, que conquistaron en reñida lucha los primeros premios, luchando con elementos de la valía de las señoritas Fonrodona, Gay de Satrustegui, Suqué, Ducasse, Fonrodona y Franco.

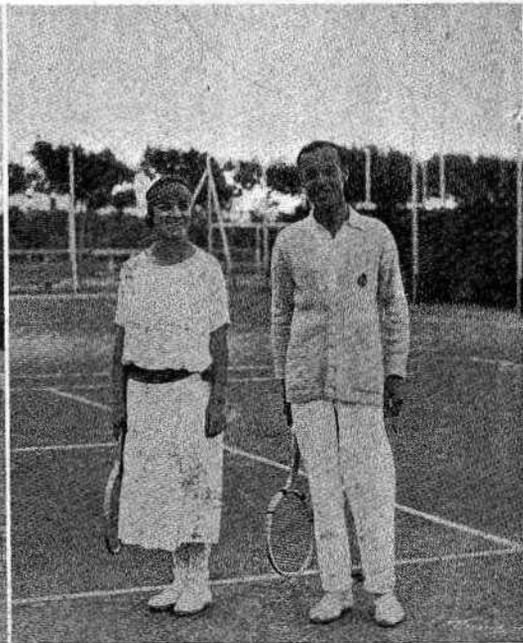
Coincidiendo con el concurso de lawn-tennis, se celebró otro de ping-pong, distracción deportiva que cuenta con gran número de aficionados, del que resultaron triunfantes las



E. de Olano, primer premio

señoritas M. Luria, C. Miriaty y los señores Font, Luria (E.), Rivière y Carreras.

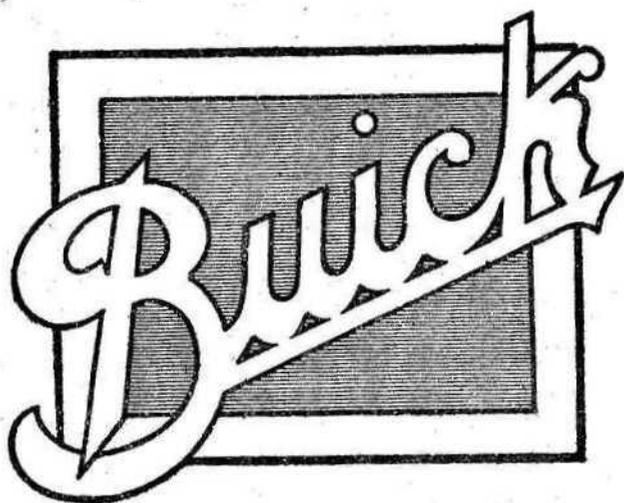
Entre los afortunados vencedores del concurso el Real Polo Jockey Club repartió 34 lindísimas copas.



Señoritas María Luisa Ferrer y E. Maier, primer premio parejas señoritas. — Señorita L. Marnet y F. Sindreu, vencedores del Concurso parejas mixtas y la primera del Campeonato individual de señoritas

Fotos Vela

Velando por su seguridad personal y sus intereses, antes de adquirir un automóvil infórmese de los resultados obtenidos con la práctica después de algunos años de servicio y se convencerá que el



supera en mucho a sus similares en categoría y precio

Agente general para España :

F . S . A B A D A L

BARCELONA
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

MADRID
Alcalá, 62
Montesa, 47

Automóviles y Ciclos

Peugeot

Salón de Exposición y Ventas
Consejo de Ciento, 349 : Barcelona

En las XII Horas, una sola motocicleta lubricada con

Spidoleine

BATE EL RECORD

con la gran diferencia de 174,372 km. de ventaja sobre los records establecidos, realizando en las XII Horas 629,630 km.

Categoría motocicletas 250 c. c.

1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

Spidoleine
RECORD

Subida al Puerto de Guadarrama

1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

Spidoleine
RECORD

En 8 minutos 42 segundos ⁹/₁₀

S. A. E. de Lubrificantes

Calle Cortes, 674
BARCELONA

Delegación en MADRID: Alberto Aguilera, 60

¡Un comprador puede equivocarse, pero—

no 145.000!

En 1923 se vendieron más de 145.000 automóviles *Studebaker*. En 1923, *Studebaker* fué el favorito de 145.000 motoristas.

Cuando un número muy apreciable de mentes congenian cada año sobre una cosa — que los coches *Studebaker* ofrecen, peso por peso, el mayor valor en automóviles —, debe haber una razón fundamentada para tal opinión.

Antes de adquirir su coche este año, vea los modelos *Studebaker* 1924. Hay trece distintos modelos para su selección. Cada uno de éstos es un coche de seis cilindros excepcional — construído sobre las normas de calidad que ha venido caracterizando a *Studebaker* durante setenta y dos años.



STUDEBAKER
es la empresa más grande del mundo en la construcción de automóviles de calidad

AGENCIA ESPAÑOLA

STEVENSON, ROMAGOSA Y C.^A

VALENCIA, 295 : BARCELONA

SALÓN STUDEBAKER

I. PONS : PASEO DE GRACIA, 54

ZÜNDAPP



LA MOTOCICLETA INSUPERABLE IDEAL PARA TODO EL MUNDO

MANEJO FACILÍSIMO
CONSTRUCCIÓN SENCILLA
MOTOR DE DOS TIEMPOS
POTENCIA: 2 1/4 HP.
DOS CAMBIOS DE MARCHA
MARCHA EN VACÍO
: : EMBRAGUE : :
MÁXIMA POTENCIA

ENTREGA INMEDIATA

DESDE NUESTROS DEPÓSITOS DE
BILBAO, MADRID Y BARCELONA

Pida usted prospectos a la
Sociedad Automecánica Española, Ltda.

Plaza Funicular Archanda
BILBAO

Apartado 134 -- Teléfono 2268

1924 : Año XVIII

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,
Maquinaria y Herramientas

Precio: 12 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

VVE Victor LEFÈVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)
Teléfono SÉGUR 49-71

AUTOMÓVILES

OCTO



Agencia general para España

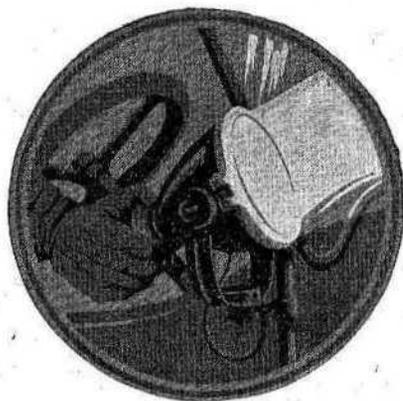
Ullés y Compañía



TARRASA

TELÉFONO 6321

Bosch



REFLECTOR PARA BRISA BOSCH

Es un pequeño faro móvil orientable en
todas las direcciones

Permite alumbrar a gran distancia durante
la marcha los cruces, virajes, postes etc ...

Permite el reconocimiento de obstáculos
que están fuera del alcance de los faros

Proporciona la luz necesaria para la
marcha atrás y para trabajar en el motor
en caso de pana

Se distingue por su aspecto elegante y
construcción esmerada

Se construye para tensiones de 6 y 12 voltios

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

Fijese Vd. en el
nombre
ROBERT BOSCH
en ésta marca
de fábrica



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

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

Subscríbase Vd. a 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

Ernest Witty & Co.

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



TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers
FOOT-BALL: Balones Globe Improved

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE 
JÚPITER

Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEÓN"
Paseo San Juan. Nº 2 Pral

"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

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

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

B. S. A.

**VENCEDORES EN MAS
DE 100 CARRERAS**

son los

NEUMATICOS

Delta

para moto y bicicleta

Klein y C.^A
Princesa, 61
BARCELONA

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

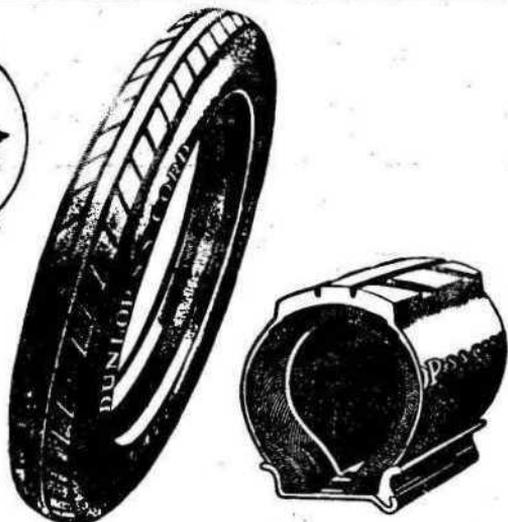
Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



DUNLOP

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

F O R D

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

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

FÁBRICA ESPAÑOLA DE
AUTOMÓVILES

La Hispano-Suiza

España (Barcelona)
Carretera de Ribas, núm. 279
Teléfono 250-SM

Francia (Bois Colombes)
Talleres:
Rue du Capitaine Guynemer

EN LA III CARRERA
CUESTA RABASSADA
organizada en Barcelona por la Peña Rhin, los

ELIZALDE

hacen nuevamente honor a la industria nacional y a su prestigio,
batiendo el record del año anterior que detentaba la propia marca,
conquistando otra vez el clásico

RECORD Y PRIMERO
de la clasificación general, con

ELIZALDE

8 cilindros (núm. 28), pilotado por don Fernando de Vizcaya
Promedio velocidad: 65,894 km. hora, en 4 m. 27 s. 7/10

PRIMERO
en la categoría 1.500 c. c. (Carreras)

y

TERCERO
de la clasificación general, con

ELIZALDE

tipo 51, motor de serie (núm. 25), pilotado por don Jesús Bailló
Promedio velocidad: 61,527 km. hora, en 4 m. 46 s. 7/10
Ambos coches equipaban ruedas RUDGE-WITWORTH y amortiguadores HARTFORD

A. Elizalde

Paseo de San Juan, 149 : Tel. 921-G : BARCELONA