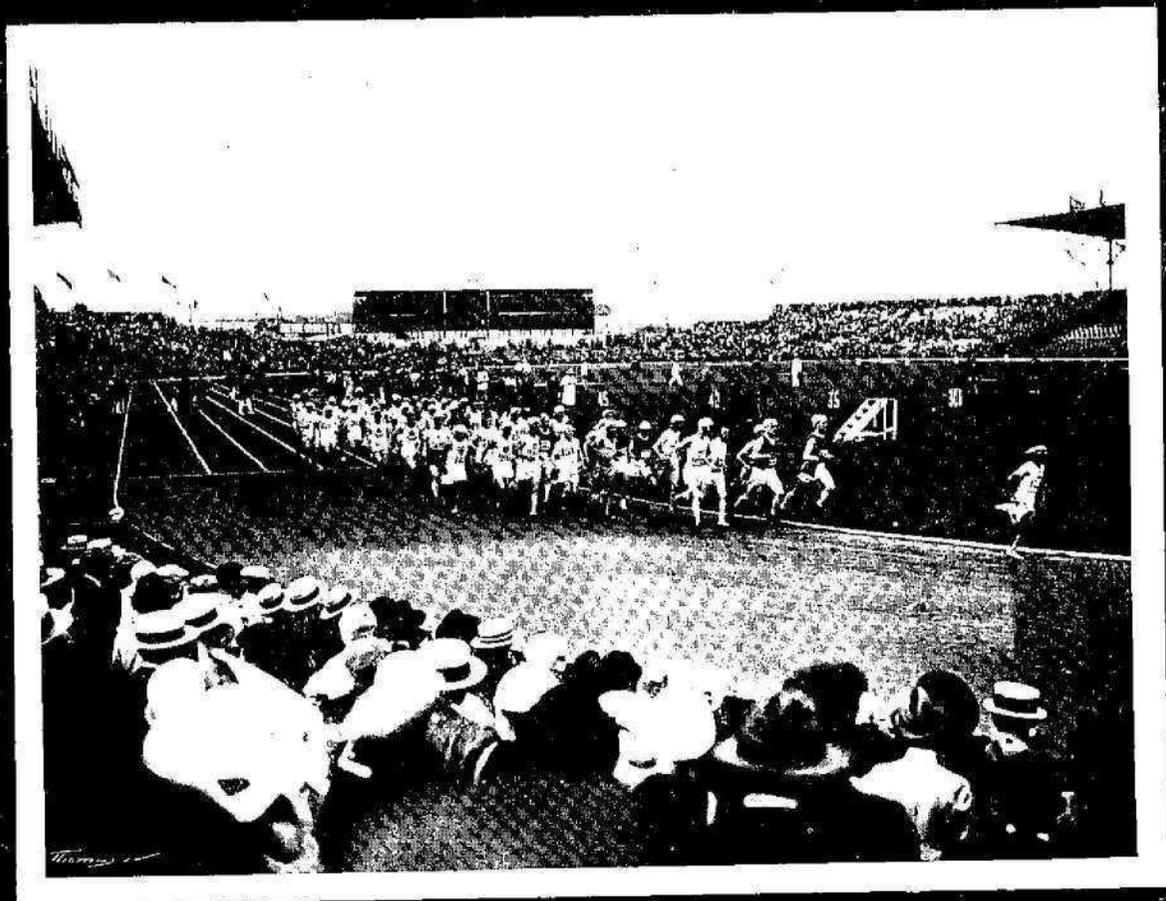


Stadium

Revista Ilustrada

75 céntimos



Salida de los corredores
para disputarse el Mara-
thon, en Colombes

Año XIV - Núm. 420

1 de agosto de 1924

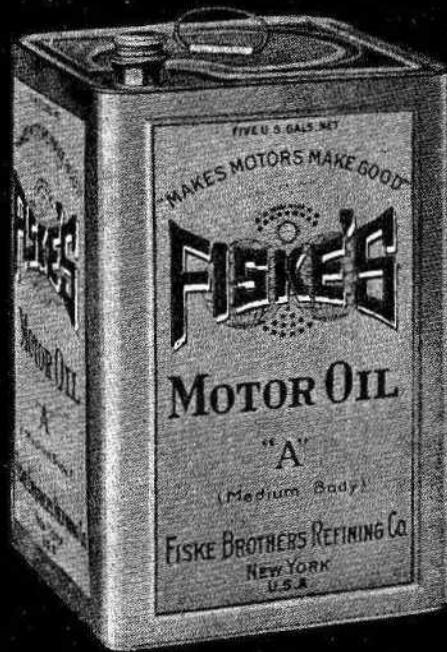
CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

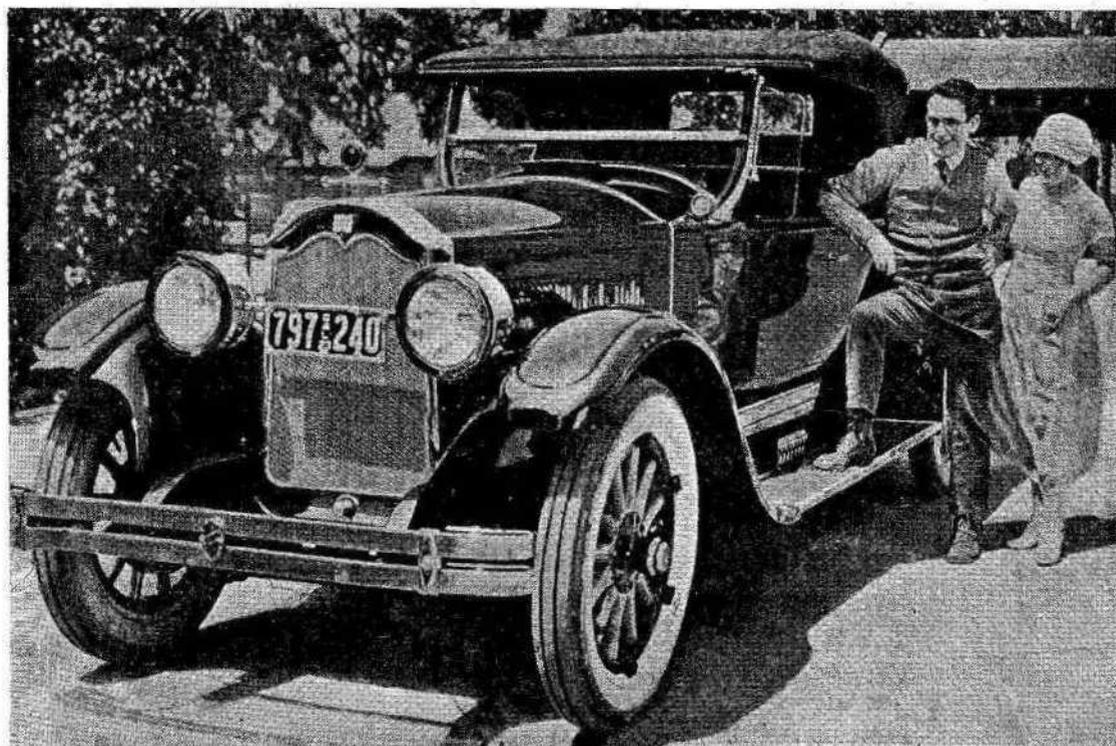


FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK
CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

MACAYA & Co, S. L. Via Layetana, 21 BARCELONA

Teléfono A 5590

El auto preferido de Mildreed Davis



*L*a pequeña y encantadora Mildreed Davis, la novia, en la pantalla, de Harold Lloyd, ha adquirido un BUICK, último modelo, en la ciudad de Los Angeles (California).

A juzgar por la característica sonrisa de Harold Lloyd, conocida a través de la cinematografía, es cosa segura que esta adquisición no dará lugar a polémica alguna en el hogar doméstico, por lo que se refiere a la libertad que se ha tomado Mildreed en dicha elección.

El BUICK es el automóvil más favorito de los círculos cinematográficos de California; tanto es así, que aun entre los artistas que no sobresalen con tanto vigor en la pantalla, se deja sentir la influencia ejercida por esta marca en el resto de la comunidad.

Y la señora Lloyd es precisamente una entre los muchos miles que saben apreciar en el nuevo BUICK cada uno de los elementos peculiares que con extraordinaria fama le han caracterizado: la elegancia, el confort y la seguridad.

La carrera record del año

organizada por la firma

Magdalena y Teixidó

reúne

135 inscriptos : 106 participantes

clasificándose dentro del tiempo reglamentario 60 corredores. Entre ellos, el equipo de la casa, por el siguiente orden:

1.º Ratera 2.º Tresserras 3.º Martínez
4.º Bueso 5.º Auladell 6.º Gil

Construcción, reparación y venta:

Comercio, 1 (antes Sarriá)
Frente Palacio Bellas Artes

Calabria (chafían Cruz Cubierta)
Parada

BARCELONA

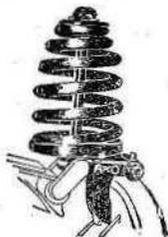
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES

APCO

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS

APCO

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



EN VENTA

AÑO XIX

L'ANNUAL

1924

ANUARIO UNIVERSAL DE LA INDUSTRIA AUTOMÓVIL

Editado especialmente para los Agentes, los Comerciantes y los Constructores de Automóviles

1.360 páginas de direcciones y documentos

Precio del ejemplar, encuadernado: **25 francos**

222, Boulevard Pereire - PARIS

Teléfono: Wagram 30-79

GRAN TRIUNFO DEL Carburador ZENITH

JORNADA DE LOS RECORDS : ARPAJON (Francia)

En la reciente Jornada de los Records, celebrada el 6 del corriente en Arpajon (Francia), el **Carburador ZENITH** consiguió apuntarse un nuevo y grandioso éxito equipando los motores de los vehículos detentores del Record Mundial de velocidad al kilómetro lanzado y que a continuación se enumeran :

Motos 175 cm.³ — Monet-Goyon.

Kilómetro, salida parada, recorrido a un promedio horario de 75,408 km. — RECORD MUNDIAL.

Carburador ZENITH

Motos 750 cm.³ — Peugeot.

Kilómetro, salida lanzada, recorrido a un promedio horario de 165,441 km. — RECORD MUNDIAL.

Carburador ZENITH

Milla, salida lanzada, recorrida a un promedio horario de 165,340 km. — RECORD MUNDIAL . . .

Carburador ZENITH

Cycle-cars 1.100 cm.³, dos asientos. — Salmson.

Kilómetro, salida lanzada, recorrido a un promedio horario de 160,213 km. — RECORD MUNDIAL.

Carburador ZENITH

Milla, salida lanzada, recorrida a un promedio horario de 159,984 km. — RECORD MUNDIAL . . .

Carburador ZENITH

Coches de carreras 2 litros. — Bugatti.

Kilómetro, salida lanzada, recorrido a un promedio horario de 183,167 km. — RECORD MUNDIAL.

Carburador ZENITH

Milla, salida lanzada, recorrida a un promedio horario de 182,242 km. — RECORD MUNDIAL . . .

Carburador ZENITH

Coches de carreras de más de 5 litros. — Delage.

Kilómetro, salida lanzada, recorrido a un promedio horario de 230,548 km. — RECORD MUNDIAL.

Carburador ZENITH

Milla, salida lanzada, recorrida a un promedio horario de 230,634 km. — RECORD MUNDIAL . . .

Carburador ZENITH

Carburador ZENITH

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA

F. XAUDARÓ Y C.^{IA}

AGENCIAS

BARCELONA : MALLORCA, 281 : MADRID : GÉNOVA, 3

STADIUM

EL

RECORD MUNDIAL

de velocidad está en nuestras manos

(Cremona : Media de 195 kilómetros a la hora)

**Esto quiere decir que nuestros técnicos y
nuestros obreros son los más inteligentes**

ALFA-ROMEO

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA : Lauria, 73

MADRID : Serrano, 20

Automóviles y Ciclos

Peugeot

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

La Cubierta "Cuerda"

NACIONAL PIRELLI



fabricada en Manresa

es el

summum de la calidad

Comercial Pirelli, S. A.

Ronda de la Universidad, 18 : BARCELONA

Sucursales : Madrid, Bilbao, Sevilla, La Coruña

Gran prueba de regularidad y resistencia



conquista el Record Oficial de la Vuelta a España, en 99 horas

(Del 22 al 27 de junio de 1924)

4.453 km. según nuestros cálculos; 4.216 según los datos del R. A. C. E.

El coche iba provisto de
Batería "Willard", Amortiguadores "Hardfort" y
Bujías "Champion", empleando como lubricante el Aceite "Yacco"

Este nuevo éxito de la marca STUDEBAKER se ha conseguido con un coche de turismo, estrictamente de serie, ya usado, matriculado en Barcelona con el número 12.688, que llevaba cuatro pasajeros y unos 350 kilos de equipaje, cubriendo todo el viaje sin el menor contratiempo y sin cansancio para sus ocupantes, merced a las condiciones excepcionales del STUDEBAKER como coche seguro, potente y de ideal suspensión

El Real Automóvil Club de España, bajo cuya fiscalización se ha hecho esta prueba, ha otorgado certificado oficial del record obtenido a los

Agentes generales para España:

Stevenson, Romagosa y Compañía

Valencia, 295 : Barcelona

Salón Studebaker

I. PONS : Paseo de Gracia, núm. 54



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 llegemos a conocer los instintos de las diferentes fuerzas que lo componen...—MARINETTI.

VUELTA AL MUNDO EN AVIÓN



Los tenientes americanos Lowell Smith, Leigh Wade y Erick Nelson, que el 17 de marzo salieron de Los Angeles con tres aparatos, marchando en escuadrilla para dar la vuelta al mundo, acaban de llegar a París, donde han sido agasajadísimos. Estos días deben intentar la travesía del Atlántico para terminar la colosal performance

Desde París

Impresiones de la VIII Olimpiada



El gran corredor finlandés Steenroos, vencedor del Marathon, durante la gran prueba

TOCAN ya a su término los Juegos Olímpicos y la dispersión general ha empezado entre el núcleo de elementos deportivos, a cual más importantes, que han participado en esta grandiosa manifestación, procedentes de las cinco partes del mundo.

Es demasiado pronto para hacer un juicio crítico, que compete además a plumas autorizadas, ya que es de presumir y de desear que las Olimpiadas harán verter aún mucha tinta para enseñanza y provecho de muchos, enseñanza que, visto lo que he visto, conceptúo muy necesaria.

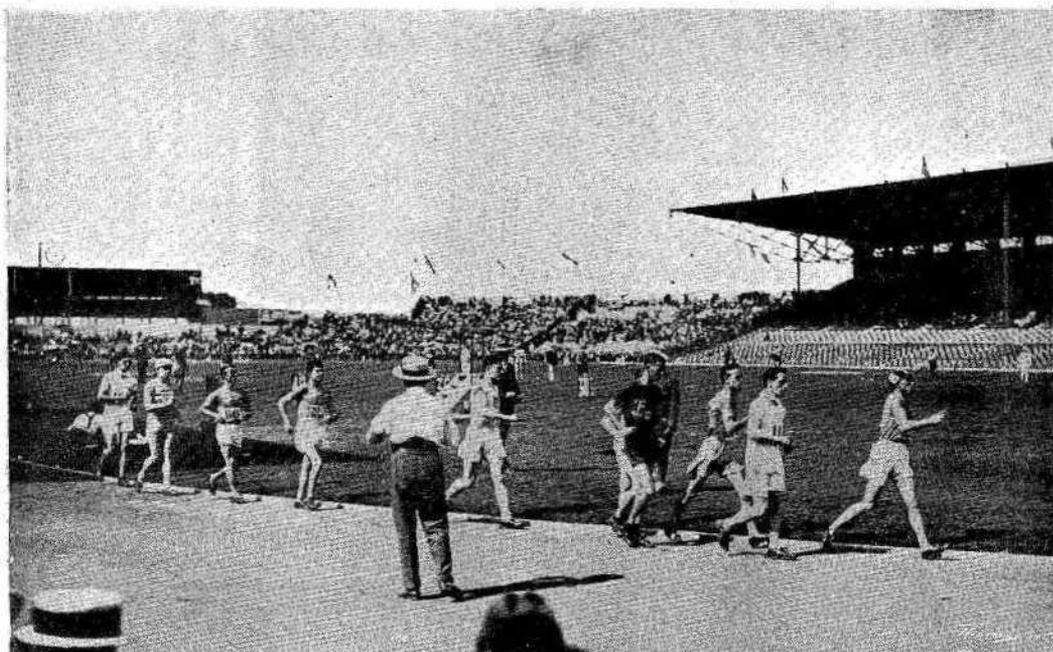
La organización ha dejado mucho que desear en todas partes y por todos conceptos. La organización no ha sido fruto del meditado estudio de una Olimpiada—me refiero al tiempo—; todo nos ha parecido y les ha parecido a los que me han servido de inteligentes cicerones en este mi primer viaje, como cosa improvisada. Hay detalles, que tenemos apuntados, que harían reír al más lerdo en materia de organizaciones. Esta no ha obedecido a un método, sino a lo que han impuesto las circunstancias, tal vez por falta del dinero que precisa para desarrollar felizmente un plan tan complejo como son unos Juegos Olímpicos.

El primer error, que ha dificultado enormemente la labor de los compañeros periodistas—aparte del lapso de tiempo inverosímil y antirreglamentario que se ha dado a los actuales Juegos—, es la distancia enorme a que se han colocado los estadios, con lo cual se veía un forzado a emplear distintos medios—incómodos—de locomoción, algunos exageradamente elevados de precio, en *nuestro exclusivo obsequio!*

Lejos, aunque muy bien dispuesto interiormente, el Estadio de Colombes; lejos el lugar reservado a los asaltos de espada y sable, en terreno impropio para ello, porque preferible hubiera sido efectuarlos al aire libre que no en



Episodios de la gran carrera Marathon



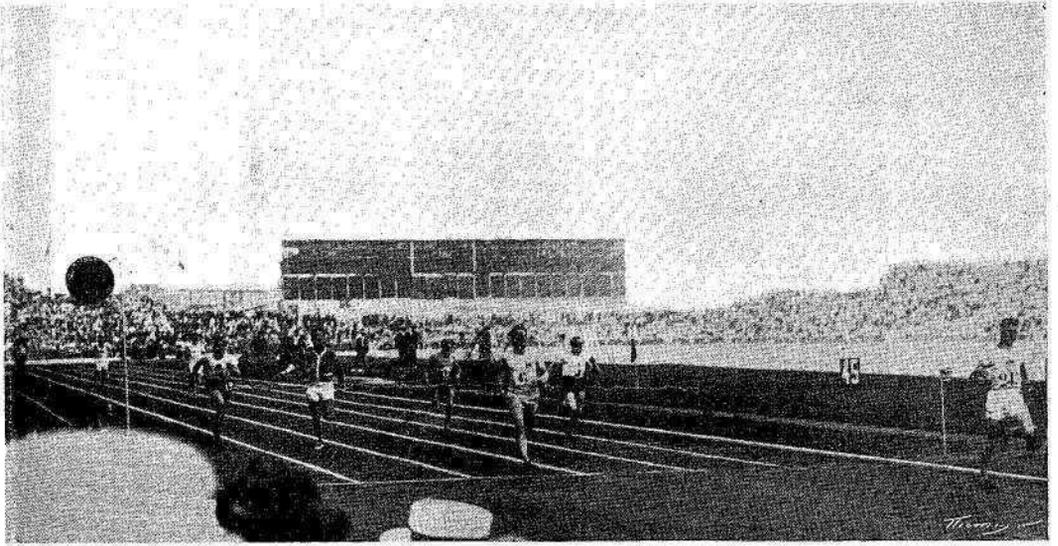
Salida en la prueba de los 10.000 metros, marcha

un improvisado tinglado; lejos y mal acondicionado el estadio de tennis, donde nos hemos materialmente abrasado por un sol africano, teniendo que cubrirse muchas personas la ca-

beza con periódicos, ya que no hubo la precaución de poner un mísero toldo, permaneciendo otras tumbadas sobre la hierba debajo de las tribunas, espectáculo que dice bien poco tra-



Momento de salida en la final de los 100 metros, en la piscina olímpica de Tourelles. — En el círculo, Weesmuller, el vencedor



Sensacional llegada de los 400 metros, relevos

tándose de una manifestación tennística de primer orden. Lejos, muy lejos y de difícil acceso, el velódromo de invierno, donde por no existir apenas ventanas hemos pasado momen-

tos muy cercanos a la asfixia, de donde resulta que el público tan sólo ha abundado a la hora en que se han prodigado los *mamporros* sobre el ring, y lejos, muy lejos, la piscina de Tourelles, aunque el estadio náutico, del Municipio parisino, sea algo de lo que quede bueno y perpetúe esta Olimpiada que toca a su término.

Claro se está que en París todo se nos antoja muy distante, pero pudo establecerse todo en un mismo punto, siquiera hubiera sido en Colombes, y así nos hubiéramos explicado la existencia del *village* olímpico.

Otro punto es el de las coaliciones establecidas entre las «grandes potencias». Aquí vienen bien preparados y admirablemente bien seleccionados atletas y *officiels*, es decir, actuantes en el estadio y directores y diestros mangoneadores entre bastidores.

Salvo en las pruebas verdaderamente olímpicas, saltos, carreras, lanzamientos, en lo demás hay dos recursos para procurar vencer: en boxe, el puñetazo limpio; en espada y sable, el golpe audaz; en lucha, las tretas poco usuales entre verdaderos amateurs, etc., etc., y el grito, la protesta, la imposición de los más fuertes, de los elementos coaligados, que se ayudan los unos a los otros, mientras los pobrecitos se ven postergados y perjudicados.

Y prueba de ello es que a Vitriá, nuestro pequeño campeón, le fué arrebatada injustamente la DECISION (favorable, justa, equitativa), como dicen por aquí, y lo mismo le sucedió a un boxeador argentino, y en cambio a los Estados Unidos, los actuales dioses de Olimpia, le concedieron, por su protesta, la repetición de un match de water polo con Bélgica, que afortunadamente volvió a ganar Bélgica, porque ello era de justicia y porque Bélgica ha debido ser el campeón olímpico. Para serlo, el actual campeón se valió de esas tretas a que antes me refiero, que no emplea-



El incomparable finlandés Nurmi, corriendo tranquilamente el cross trágico



Blanchonnet, Campeón olímpico de ciclismo, que corrió los 188 kilómetros en 6 h. 20 m. 48 s.

ron nuestros nadadores, aun constituyendo un medio bastante hábil para ganar.

España, habiendo hecho en esta ocasión lo que solemos llamar «un sacrificio», ha realizado un gran bien, y nuestro Gobierno por haberlo hecho, debe merecer el aplauso y los plácemes de todos los amantes de los sports.

Con ello se ha permitido que nuestros atletas acudieran a París y que ante el mundo entero dieran un ejemplo de que en España se practican todos los sports.

Nuestra entrada en los Juegos Olímpicos fué fatal, pero con todo y a pesar de ello se nos considera una potencia en esa materia. El concepto que de nosotros se tenía formado no ha disminuído ni mucho menos. Persiste, tan

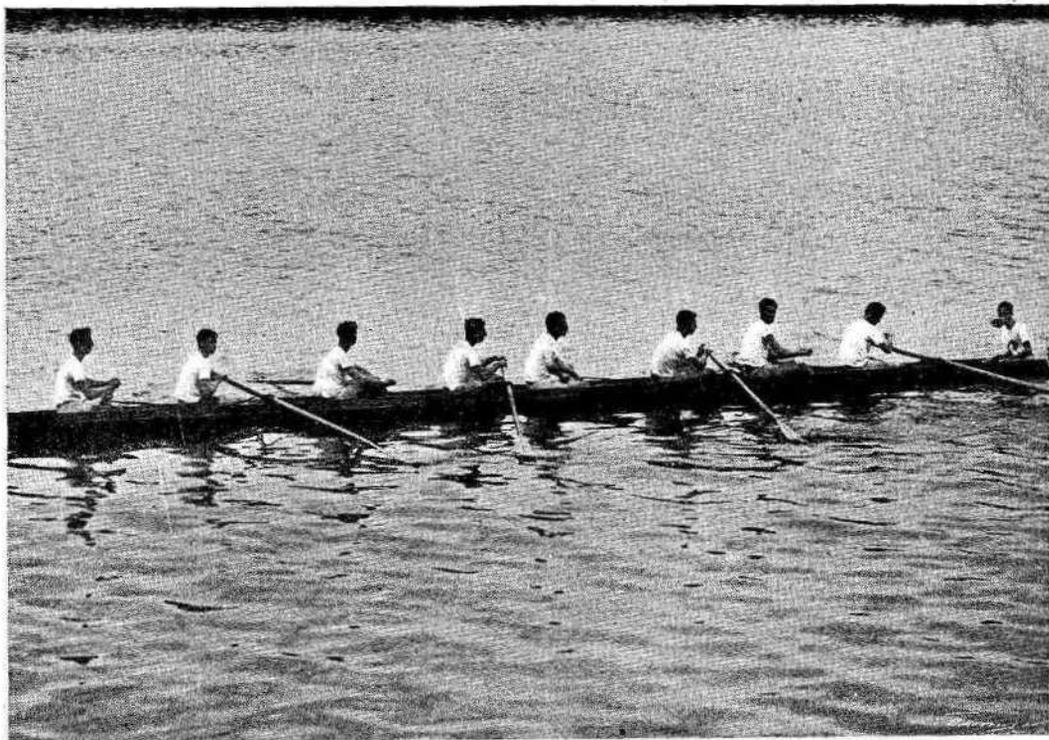
honroso, como desde el día en que vencimos en Amberes.

En tennis, y en polo principalmente, hemos demostrado nuestra sportividad, no grande, pero sí muy digna de apreciación dada la modestia con que nos hemos presentado en el palenque de las luchas en todos los demás sports.

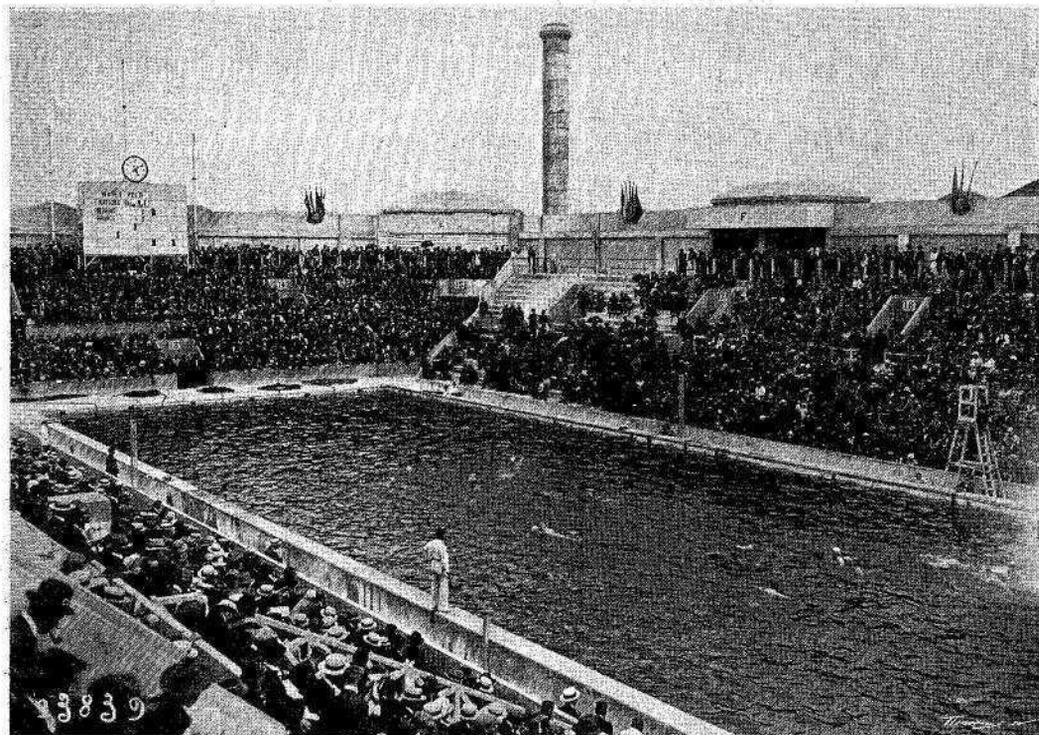
No es para olvidada la actuación del gran Alonso frente al campeón olímpico Richards, ni la de nuestros polistas en Garches, ni la de Andía en el cross, ni la de Carreras en el Marathon, en que se codeó con los colosos de las carreras de fondo, ni la del pequeño Vitriá, vencido por el Jurado, ni la de García Montoro en espada, ni la de casi todos los demás elementos que en pruebas atléticas, en sus luchas, en sus regatas, han dado pruebas de querer vencer... Si bien yo conceptúo que no todos venían preparados para estas fantásticas luchas, en las que frecuentemente caían precipitadamente en el vacío famosos records, que a muchos se les antojaban imposibles de batir.

No ha sido desperdiciado el dinero que se ha gastado en el viaje de nuestros atletas a París. Han podido aprender mucho.

Y que nadie se fie en nuestro país de apariencias engañosas, porque si bien es verdad que la poderosísima Norte América en hombres y dinero ha vencido, también es cierto que la pequeña Finlandia ha vencido también, y Finlandia nos da un poderoso ejemplo de su valía, aun dada su insignificancia como pueblo, como nos lo han dado en esta Olimpiada — de perdurable memoria — nuestros hermanos los



El ocho de Norte América, vencedor olímpico



Aspecto de la piscina de Tourelles durante la celebración del partido final de water-polo entre Bélgica y Francia

uruguayos y argentinos, pueblos venidos por primera vez a estos Juegos y cuyas banderas hemos saludado con veneración, porque sus exclamaciones de júbilo, sus cantos a la victoria, las profieren en el sublime idioma que a ellos y a nosotros nos es común.

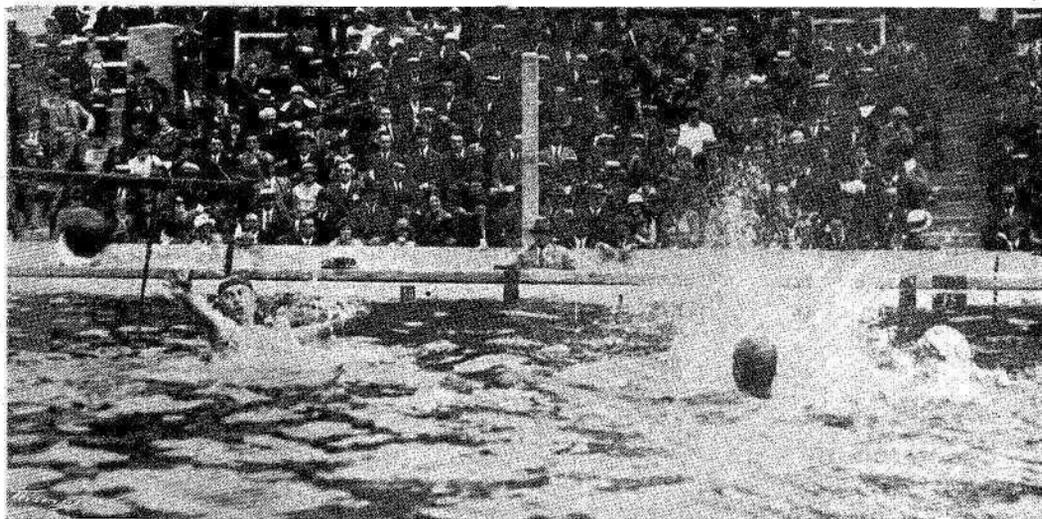
El espectáculo a que acabamos de asistir ha sido verdaderamente sublime. Persuadido estoy de que todos cuantos compatriotas han acudido y luchado en estos estadios, propagarán en territorio hispano la necesidad de que,

a partir de este momento, nos preparemos con tiempo, con fe, con entusiasmo y con dinero, para acudir a los Juegos Olímpicos de Amsterdam.

Allí, en un marco más reducido, en menos pruebas y con mayores enseñanzas, podemos aspirar a realizar un mejor papel que en Amberes y París.

La ascensión será costosa, pero quiero presumir que llegaremos.

N. MASFERRER ALFONSO

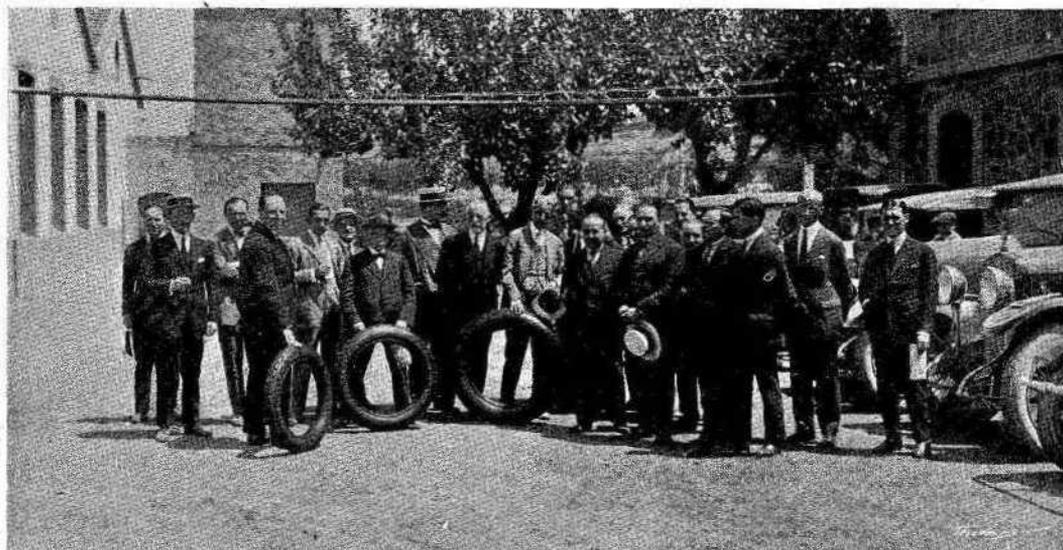


El segundo goal de los franceses en el partido final de water-polo Fotos Rol y C. O.

Fabricación de neumáticos

Visita a "Nacional Pirelli" de Manresa

El primer "Cuerda" español



Los visitantes admiran los nuevos tipos «Cuerda»

LA pasada semana, amablemente invitados por un cliente de Pirelli, nos trasladamos en su rápido *Fiat* a Manresa, donde tenía lugar una visita a las nuevas instalaciones que la Nacional Pirelli acaba de inaugurar para fabricar en nuestro país el neumático «cuerda», cosa que, hasta ahora, sólo era patrimonio del extranjero.

Nos reunimos en el patio de la fábrica consejeros, accionistas, clientes y directores de la manufactura nacional, empezando la visita. Primero se nos enseñaron las instalaciones de mezcladores, calandras y otros elementos para la preparación de la goma; de allí pasamos a ver los tejidos «cuerda» y su disposición hasta el cortado para la preparación del cuerpo del neumático. Las trefilas de croissants también fueron admiradas, siendo lo más interesante la batería de máquinas para la formación de las cubiertas, todas manejadas por expertísimos obreros manresanos, que, después de una práctica de meses en Italia, trabajan como el mejor extranjero.

Las calderas de vulcanización y operaciones de terminación de las cubiertas, merecieron elogios de los visitantes, especialmente la forma rápida y

cómoda para los operarios en que está dispuesta la manera de sacar las cubiertas de los moldes una vez terminada la vulcanización.

Como complemento indispensable a toda fabricación de cubiertas, es la confección de cámaras, que en Manresa está instalada con todo lo más perfeccionado que se conoce para la producción de la cámara curvada, tan acreditada en España entera, ya que el nombre de «Cámara Pirelli» es sinónimo de perfección.

Al dar reseña de la visita efectuada, no queremos añadir ni siquiera un párrafo de comentario sobre la calidad de lo fabricado y la perfección de los elementos vistos; todos los visitantes eran automovilistas, o aficionados, o comerciantes; todos ellos, más conocedores del asunto, son los llamados a hacerlos. Nosotros sólo diremos que en julio 1924 hemos visto la fabricación de las primeras cubiertas «Cuerda» Nacional Pirelli; esperemos a fines de 1925, y entonces, para admirar su clásico dibujo, no precisará ir a Manresa: un solo bocinazo que nos haga volver la cabeza bastará para que veamos las bellas y características cruces de Malta.



La cubierta «Cuerda», fabricada en Manresa

R. C.

La mayor velocidad
alcanzada en el mundo
por un automóvil ha
sido la obtenida por un

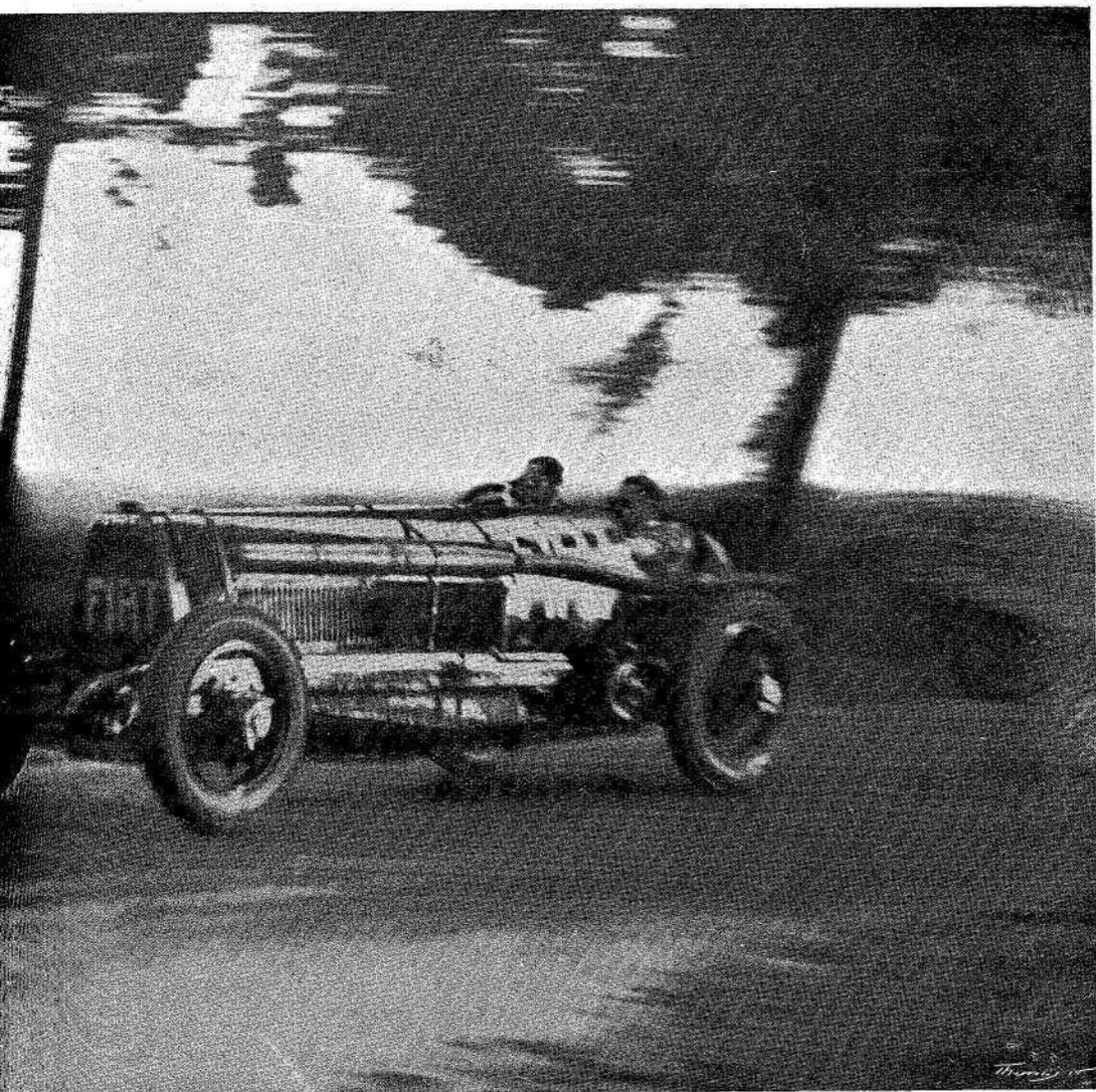
FIAT

en París, el 12 de julio
de 1924, estableciendo
oficialmente el record
mundial de todas las
categorías a

234,980

kilómetros por hora





AGENCIA FIAT

Sociedad General de Automóviles

MALLORCA, 277. - BARCELONA

El epílogo de la Vuelta a Francia



Llegada del vencedor de la Vuelta a Francia al velódromo del Parc des Princes

ALGUIEN, ante el triunfo rotundo de Bottechia, ha titulado de Vuelta a Italia el «Tour de France» que acaba de tener lugar, y algúien—con justo motivo—ha afirmado que la severidad de su reglamento, severidad que cada año aumenta, ha contribuido a que técnicamente, este año, el valor de la Vuelta a Francia haya sufrido un descenso considerable.

Verdaderamente, un promedio cual el de 1924, comparado con el de otras épocas, da una inferioridad a la Vuelta actual, inferioridad que es de creer sea progresiva. Si se aumenta el recorrido con trozos de carretera más duros, accidentados y en estado malo, si los medios de «organización» de los corredores son cada vez más restringidos, en una palabra, si se pretende que los hombres pierdan su categoría humana para convertirse en máquinas atentas al éxito de un rotativo emprendedor, llegará un momento en que el promedio será un mito y la clasificación bien reducida. Porque llega el instante en que tanto se exprime el jugo, que el fruto queda seco.

Si la Vuelta a Francia no tuviese el don de mantener latente en Europa entera el entusiasmo ciclista durante un mes, si ese martirologio no resultase altamente deportivo en las masas populares, nosotros también la combatiríamos, mal que para aspirar a un puesto en el renglón ciclista mundial tengamos que acatarla.

A Bottechia, y con él a Italia, alcanza el gran honor de haber triunfado netamente, clamorosamente. Bottechia es el único leader de la Vuelta que lo ha sido durante todas las etapas; a la modalidad «contundente» de los grandes núcleos de rotativos de Francia, se ha impuesto un reducido número de italianos.

* * *

Pero convengamos sinceramente que todo el interés de esta Vuelta a Francia, tanto por haber sido la prueba más lenta de las celebradas como por haberse alineado en ella Janer y Otero, ha perdido para nosotros todo el interés general de antaño para concentrarse en las dos individualidades españolas.

Janer y Otero merecen el más nutrido aplauso; primero, por el gesto genuinamente español, inscribiéndose; más tarde, por el resultado obtenido. Cuando ambos partieron de Suresnes, lo hicieron con el propósito de «salir y llegar» y ése también era el único deseo de los ciclistas españoles; nos dábamos con ello por bien pagados; lo juzgábamos increíble; es más, lo anhelábamos como una cosa verdaderamente inaudita; pues bien, podemos estar satisfechos, archisatisfechos de que por primera vez, y por cierto honrosamente, España figure en la Vuelta a Francia, merced al gesto audaz y espontáneo de dos de nuestros mejores routiers.

Técnicamente, la actuación de nuestros dos compatriotas en la Vuelta a Francia ha confirmado las impresiones que hemos expuesto en más de una ocasión; podemos acudir en la gran prueba como participan italianos, belgas, franceses y otros de naciones aun más ciclistas que la nuestra. Lo que falta es preparación, primero, y organización del equipo, después; pretender que un corredor que ha salido de Barcelona cinco días antes que el de partir para la Vuelta llegue ni siquiera a terminarla, es una quimera. En cambio, una selección de corredores (cuatro o cinco), que no sólo posean buen entrenamiento sino buena naturaleza, que hayan tenido ocasión de alternar con los corredores extranjeros en las propias rutas de Francia varias veces, y que se encuentren sobre la carretera con algunas semanas de anticipación, puede ya defender el maillot español, y puede, incluso, inquietar no sólo a los favoritos en la categoría de «touristes-rou-tiers», sino aun a la primera categoría.

Ahí está el caso de Janer pisando la meta al sprint en Les Sables.

Pero eso sí, el equipo no debería organizarse quince días antes de empezar la Vuelta.

* * *

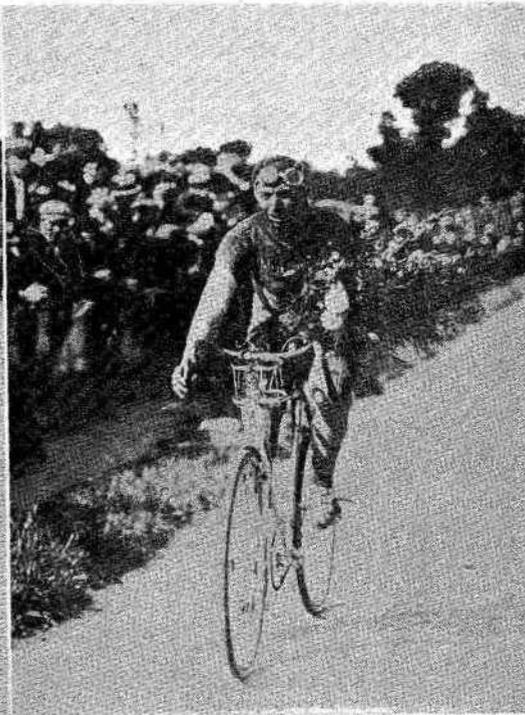
La única nota lamentable respecto a esta Vuelta a Francia, la han dado algunos plumíferos deportivos que, pasándose de inteligentes, nos han «descubierto» las mil penalidades de una carrera de esta índole y que en su afán loco de epatar han puesto en labios de Janer y



Janer es recibido triunfalmente al llegar a Barcelona

de Otero centenares de tonterías y de contradicciones.

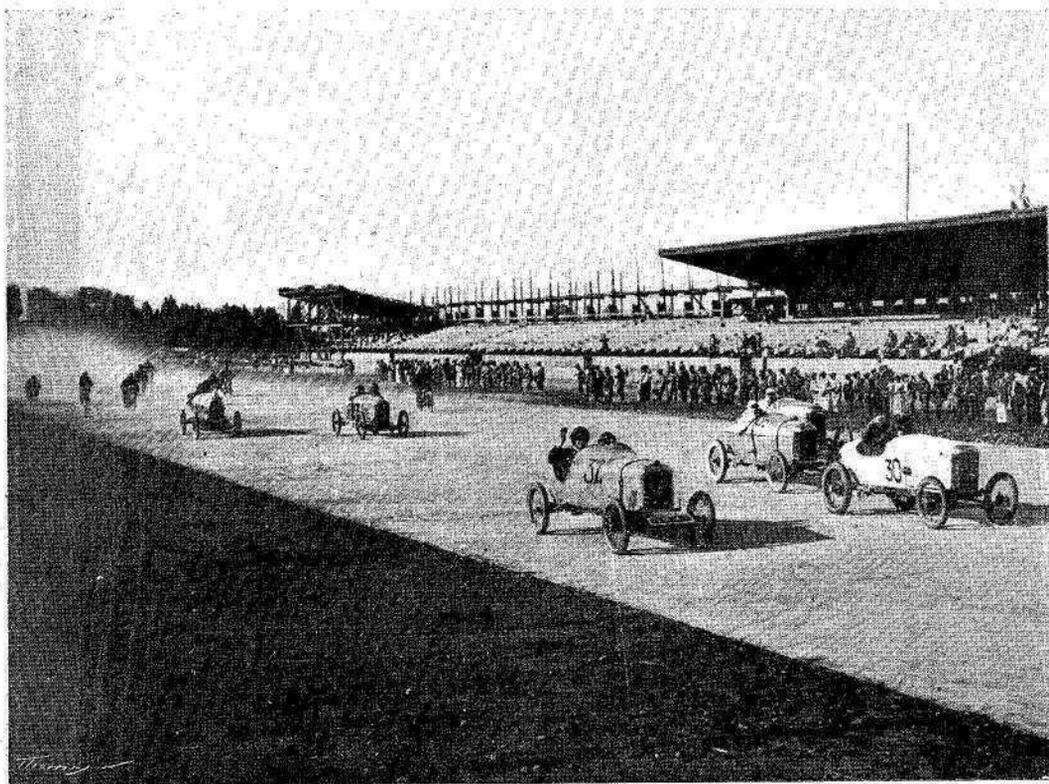
Salvo honrosas excepciones, hemos leído cada «cuento», capaz de mover a risa al más ceñudo. Pero nos explicamos el fenómeno, que no es otro que el pleno desconocimiento de lo que con ciclismo se relaciona: Una buena parte de informadores deportivos—desgraciadamente—ignoran lo que es una de esas rudas competiciones ciclistas y no conocen exactamente cual es el esfuerzo moral y físico que requiere; no han vivido de cerca una prueba larga por carretera.—KANT



El italiano Bottecchia, vencedor de la Vuelta a Francia. — El luxemburgués Franz, segundo en la clasificación general

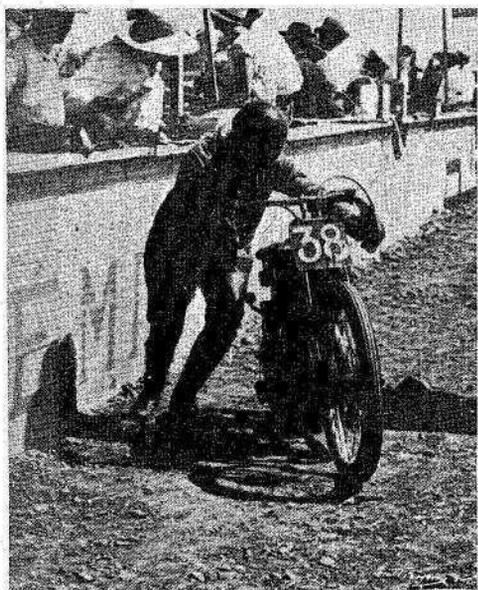
Fotos Rol y Claret

El primer autódromo francés



Salida de autos y motos en el autódromo de Miramas

FRANCIA, que hasta ahora fué de las naciones automovilistas la que más reacia se mostraba para la adaptación en su marcha pro



Gillart, sobre Peugeot, después de un revituallamiento

Fotos Rol

tal deporte de este importante elemento de progreso, cuenta ya actualmente con la primera pista destinada a las luchas del motor. En Miramas, cerca de Marsella, los entusiastas elementos del sur de Francia han construído una espléndida pista en la que, según los técnicos, se alcanzarán los 180 a la hora, cosa no falta de razón, ya que en el mitin de inauguración un amateur, De Alzaga, con su *Sunbeam* de 3 litros, modelo 1921, sacó en la carrera de 100 millas la media de 147 kilómetros hora, efectuando diversas vueltas a 150.

Los franceses ya pueden, en igualdad de circunstancias, preparar sus coches como los alemanes, italianos e ingleses, pues en Miramas podrán como sus adversarios efectuar las pruebas que en carreteras son tan difíciles de hacer. Lástima que para el Gran Premio de Europa, las marcas francesas no hayan tenido terminada la pista para sus ensayos.

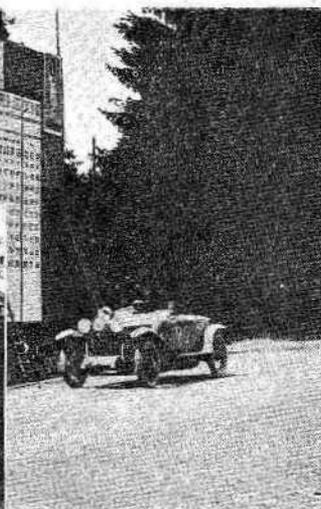
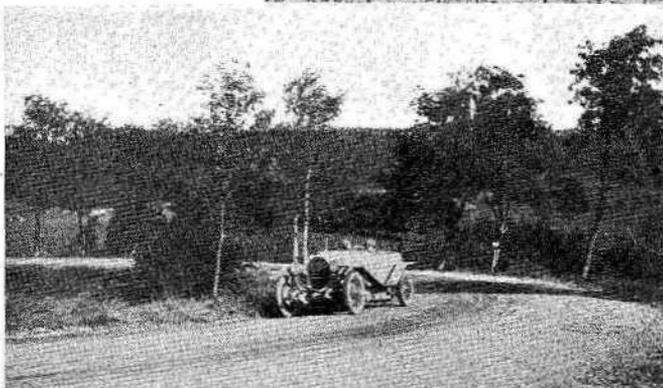
La carrera de motos de Miramas fué como la repetición de Terramar, pero con menos participantes; Gillard, *Peugeot*, ganó a 102 de media.

Amilcar venció en cycle-cars, pilotado por Orello, marchando a 99 a la hora, y en la gran carrera de coches sólo tomaron la salida cinco de las más variadas cilindradas, ganando, como antes se indicaba, el aficionado De Alzaga, *Sumbeam*, tipo 3 litros.

Automovilismo

Gran Premio de Bélgica

CATEGORIE 2 LITRES		CATEGORIE 3 LITRES		CATEGORIE 4 LITRES	
15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	32
33	34	35	36	37	38
39	40	41	42	43	44
45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56
57	58	59	60	61	62
63	64	65	66	67	68
69	70	71	72	73	74
75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86
87	88	89	90	91	92
93	94	95	96	97	98
99	100	101	102	103	104
105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116
117	118	119	120	121	122
123	124	125	126	127	128
129	130	131	132	133	134
135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146
147	148	149	150	151	152
153	154	155	156	157	158
159	160	161	162	163	164
165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176
177	178	179	180	181	182
183	184	185	186	187	188
189	190	191	192	193	194
195	196	197	198	199	200

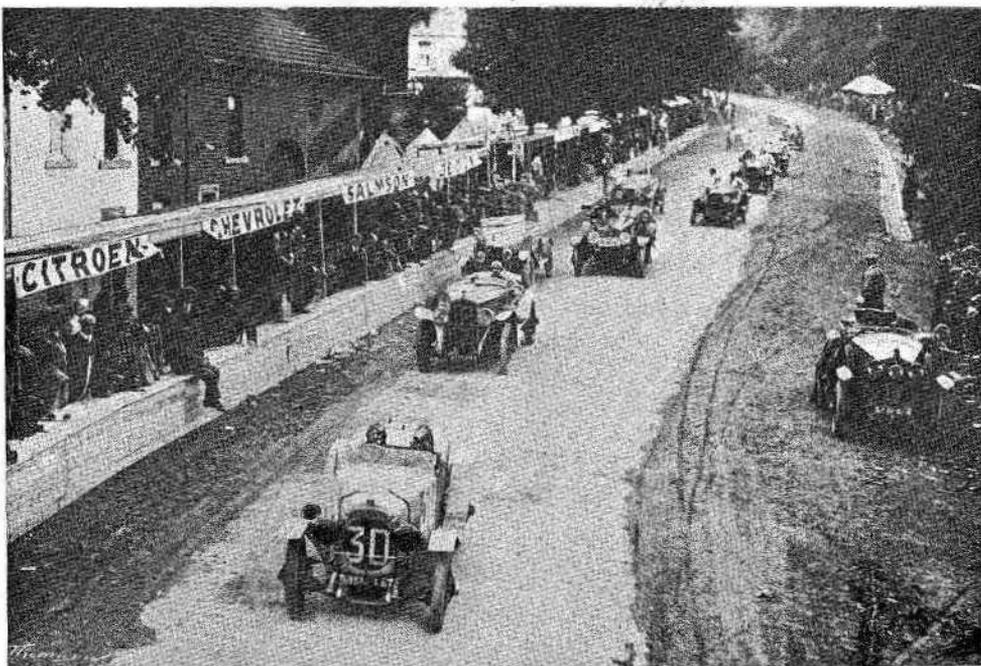


Lagache y Pisard (Chenard & Walcker). — Springuel y Becquet (Bignan).

Los elementos directores del Gran Premio de Bélgica, convencidos de que las pruebas con reglamentaciones especialísimas y concretas sólo consiguen inscripciones, y aun muy limitadas, tratándose de los grandes premios de Europa, Indianápolis, Italia y Francia, adoptaron para su prueba anual la misma reglamentación de las 24 horas de Le Mans, simplificándola en lo que a clasificación se refiere.

La carrera, desde el primer momento, re-

visió interés enorme, por ser más de 20 los coches que tomaron la salida. Durante las dos vueltas de la esfera, los coches no disminuyeron un momento su rendimiento máximo, pues debido al cambio autorizado de conductor, éstos conducían con la plenitud de sus facultades. De las marcas que más se distinguieron durante la lucha sobresalían Bignan, Chenard & Walcker y Citroën. La primera, con un 2 litros, fué la que mayor recorrido alcanzó (1.875 km.)



Salida de concursantes en el Gran Premio de Bélgica

Fotos Roi

Carrera ciclista Magdalena-Teixidor



Preparándose para la partida en el premio Magdalena y Teixidor

LA carrera ciclista record del año, la ha constituido, sin duda, la gran prueba para noveles que, instituida por los señores Magdalena y Teixidor, tuvo lugar el día 20 del actual, organizada con el entusiasmo y acierto peculiares en el Sport Ciclista Català.

Tomaron la salida 106 corredores, cifra record en esta clase de carreras, y se clasificaron con tiempo aceptable más de 60, el primero de ellos Costa, del cual con justo motivo se esperan otras proezas.

Esta carrera puede ya dar una completa idea de que las competiciones ciclistas de España constituirán, a no tardar, solemnidades deportivas comparables con las más esplendorosas del vecino país, eminentemente ciclista, siempre y cuando altruistas iniciadores o industriales guiados de verdadero acierto, cual los señores Magdalena y Teixidor se preocupen de favorecerlas con soberbios lotes de premios. Hay

que tener en cuenta la modestia de nuestras entidades para hacerse cargo de que, por grandes que sean los entusiasmos de las mismas, sin medios materiales para llevar a cabo sus proyectos, bien poco pueden hacer.

De desear es que el rasgo de los señores Magdalena y Teixidor tenga imitadores y así se fomentará rápidamente el ciclismo.

Al decir se fomentará el ciclismo, no queremos solamente referirnos a las grandes manifestaciones con ases de primer orden, sino a las pruebas para noveles, al estilo de la que nos ocupamos, que más que los primeros influyen en el desarrollo del deporte que en muchas naciones supera en entusiasmos al mismo fútbol, cosa para nosotros tal vez no comprensible por no haber interesado a la verdadera masa en favor del sport al cual está en sus medios practicarle.

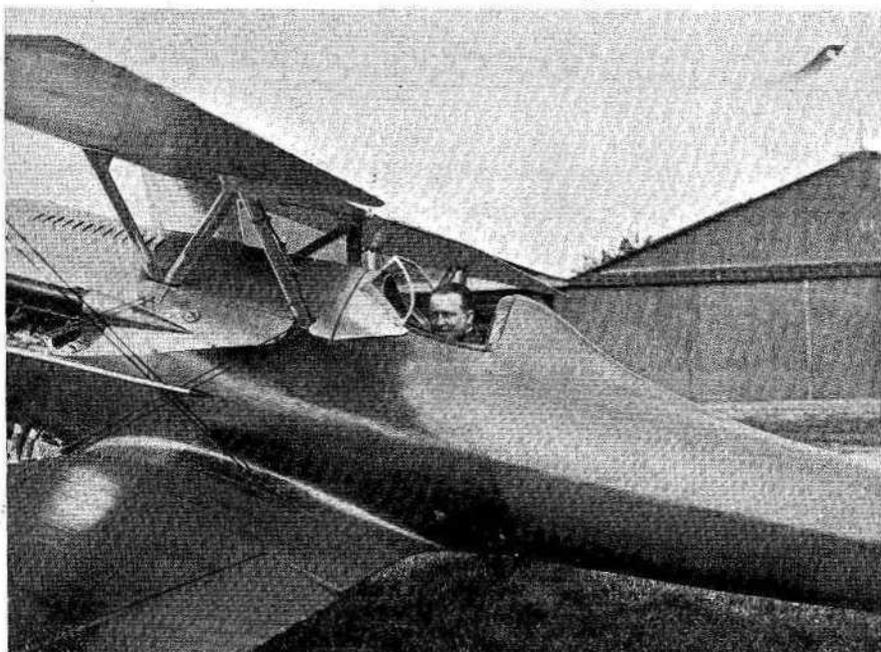
K



El peleton de cabeza durante la prueba.—Fila de ciclistas durante el concurso Magdalena y Teixidor

Fotos Claret

La Copa Beaumont y el record de los 500 kms.



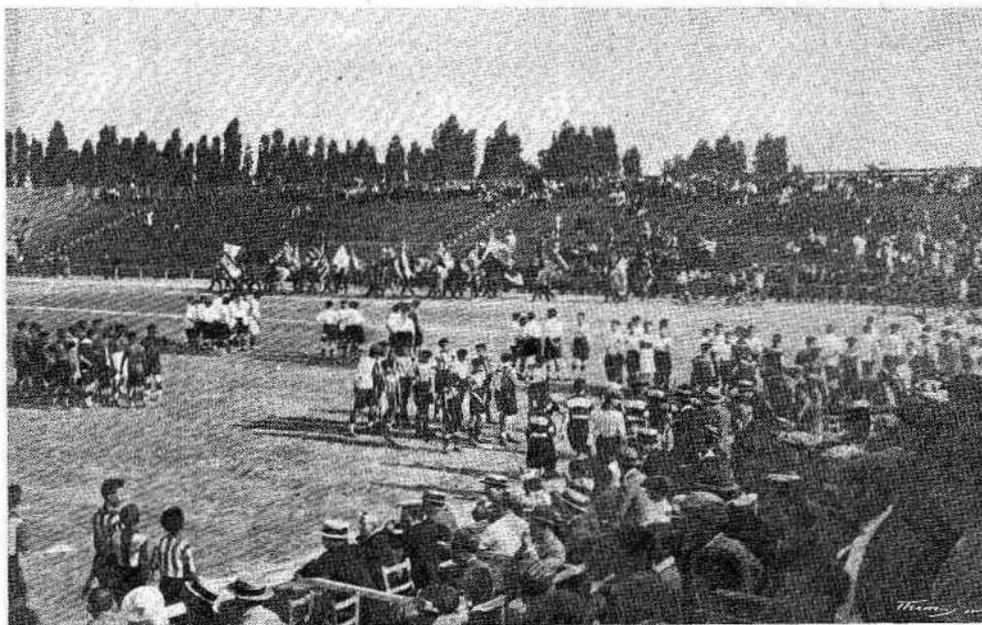
SADI LECOQ, el gran piloto francés, ha confirmado una vez más sus grandes cualidades de rey de la velocidad, secundado como siempre por *Hispano-Suiza* y *Nieuport-Delage*. Esta vez, con un monoplano de dicha marca, provisto de un motor *Hispano 450 HP.*, victoriosamente ha ganado la Copa Beaumont, el trofeo internacional más importante después de las ya ganadas definitivamente Gordon Bennett y Deutsch.

El reglamento de la prueba exige recorrer 300 kms. en un recorrido de 50 kms., o sean seis vueltas. Sadi efectuó la primera a 322 kms. de media, en la cuarta la media total era de 313 kms. y al finalizar fué de 311 kms. Como antes de emprender el vuelo había anunciado que si todo iba bien no aterrizaría al finalizar el recorrido de la Copa, continuó con el deseo de batir el record de los 500 kms. que

detentaba la aviación americana por medio del piloto Alex Pearson, con 290 kilómetros a la hora, desde 29 de marzo actual, con un aparato *Verville-Sperry*, motor *Wright*; cosa que consiguió espléndidamente, pues obtuvo el total en 1 h. 37 m. 49. s., lo que da una media de 306 kilómetros por hora.

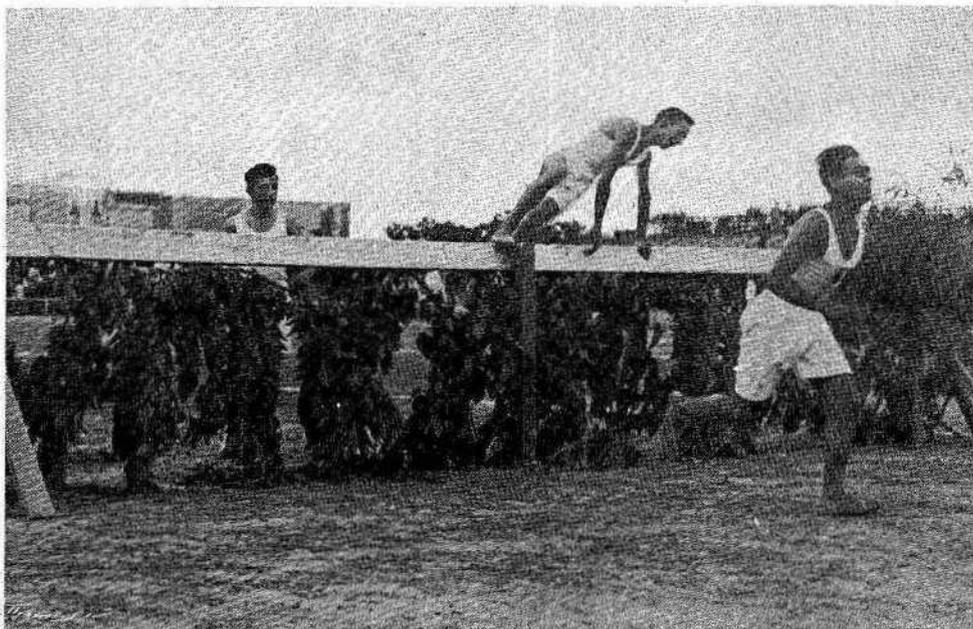


El deporte en la Feria Valenciana



Aspecto del magnífico campo del Valencia F. C. durante el festival atlético infantil

CON ocasión de las ferias de julio, Valencia, la bella y deportiva ciudad, ha celebrado con gran éxito una serie de fiestas atléticas, entre las que descollaron el festival infantil, a beneficio del Hospital de Niños Ramón Gómez Ferrer, las pruebas de atletismo, de ciclismo y otras muy interesantes, quedando patentizado una vez más el gran amor que a los deportes profesa el pueblo valenciano. El magnífico campo del Valencia F. C. fué teatro de la mayor parte de estas fiestas, que resultaron verdaderamente espléndidas.



Un detalle del steeple-chase celebrado en el campo del Valencia F. C. Fotos Vidal

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA
Paz, 33
Salvador Giner, 23

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS
STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas

Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

Carrera Cuesta Rabassada : Categoría Comercial

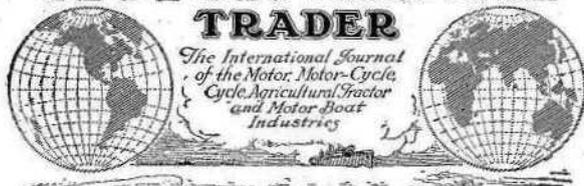
J. Cortés **AMILCAR** 1.100
sobre C. C.

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

THE MOTOR EXPORT TRADER



Suscripción anual 10/6 d.

**Pida Vd. un ejemplar
de nuestra Revista**

The Motor Export Trader

es la única revista comercial
ilustrada internacional que se
dedica a las industrias del au-
tomóvil, motocicleta, bicicleta,
motocultura y botes automó-
viles, y es leída por más de
30.000 comerciantes de todo
el mundo

Rambra Cataluña, 41, 1.º-Barcelona

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.

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

AUTOMÓVILES

OCTO

Agencia general para España

Ullés y Compañía

TARRASA

TELÉFONO 6321

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

**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

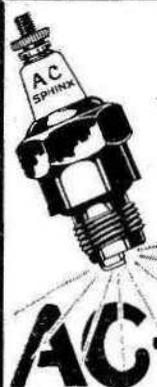
Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



BUJIAS DE IGNICION AC-SPHINX

elegidas entre todas las demás
marcas para equipo de
los siguientes

COCHES AMERICANOS

por más de 200 fabricantes,
entre ellos:

APPERSON - BUICK - CADILLAC
CHANDLER - CHEVROLET - DODGE
DURANT - ESSEX - G. M. C.
HAYNES - HUDSON - HUPMOBILE
MAXWELL - MARMON - NASH
OAKLAND - OLDSMOBILE - PAIGE
REPUBLIC - SCRIPPS-BOOTH - Etc.

COCHES INGLESES Y FRANCESES

por más de 100 fabricantes, incluso
AUSTIN - BERLIET - DAIMLER
FRANCON - GEORGES IRAT
MORRIS - PEUGEOT - ROLLAND
PILAIN - SALMSON - Etc.

Para motores de coches FORD, pídase
el modelo especial 1.075

Advertencia

Las bujías A. C. SPHINX son conocidas
en los Estados Unidos por el nombre AC-
TITAN, y en Francia por el de AC-OLEO,
garantizándose desde luego que todas
ellas están construídas bajo los mismos
procedimientos técnicos y rinden por igual
los mismos satisfactorios resultados

VENTA AL POR MAYOR



CASA CENTRAL

BARCELONA : Rosellón, 192

SUCURSAL

MADRID : Fernández de la Hoz, 17

EL AUTOMOVIL

ya no es hoy un objeto ex-
clusivamente de lujo, sino
necesario para trabajar y ha-
cer fortuna. En la nueva
edición (tercera) del libro

El Catálogo de los Catálogos

(GUÍA DEL COMPRADOR)

encontrará usted la marca que se adap-
ta a sus necesidades y cuanto nece-
sita para ser automovilista: contiene
las características, precios y direc-
ciones de todas las marcas de automó-
viles, camiones, motocicletas; des-
cripción de toda clase de accesorios;
reglamentos, tarifas y demás datos
útiles al sportman o comerciante auto-
movilista. INDISPENSABLE A LOS GA-
RAGES Y TALLERES DE REPARACIONES
*Se vende a 4 pesetas en las
librerías bien provistas y en la*
CASA EDITORA

TIP. CAT. CASALS
Caspe, 108 : Ap. 766 : Barcelona

1924 : Año XVIII

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios

Todas las características

De todas las marcas

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

Precio: 12 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

VV Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)

Teléfono SÉGUR 49-71

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

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

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

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^A MATEOS

Anuario Futbolístico - Segundo año

DE VENTA

Librería Ribó : Calle Pelayo, núm. 46

Kiosco Rexachs : Frente Teatro Liceo

PRECIO: TRES PESETAS

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

B. S. A.

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

Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie

1924

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

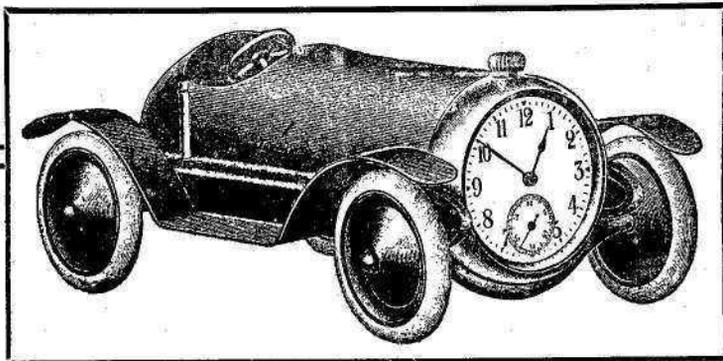
PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE
DIDOT - BOTTIN

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

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

AUTOMÓVIL - RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles
Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMOVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de STADIUM : Balmes, núm. 54 - 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

FORD

MEDIDAS } 30 x 3 1/2 CON TALON
 } 32 x 4 1/2 SIN TALON

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires. 18

Otro nuevo gran éxito de LA HISPANO SUIZA conseguido con el nuevo y potente motor de aviación de 450 HP.

En el campo de aviación de Istres, el aviador señor Sadi Lecoinge, con aparato *Nieuport*, provisto del nuevo motor **HISPANO SUIZA** de 450 HP., bate los records mundiales de 300, 400 y 500 km. a una velocidad media de 311 km. hora. Dichos records los detentaba el aviador americano señor Alex Pearson desde el 29 marzo 1923, habiéndolo conseguido a una velocidad media de 270 km. hora

LA HISPANO SUIZA : Fábrica de Automóviles, S. A.
Carretera de Ribas, núm. 279 : **BARCELONA**



**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 - Telef. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"