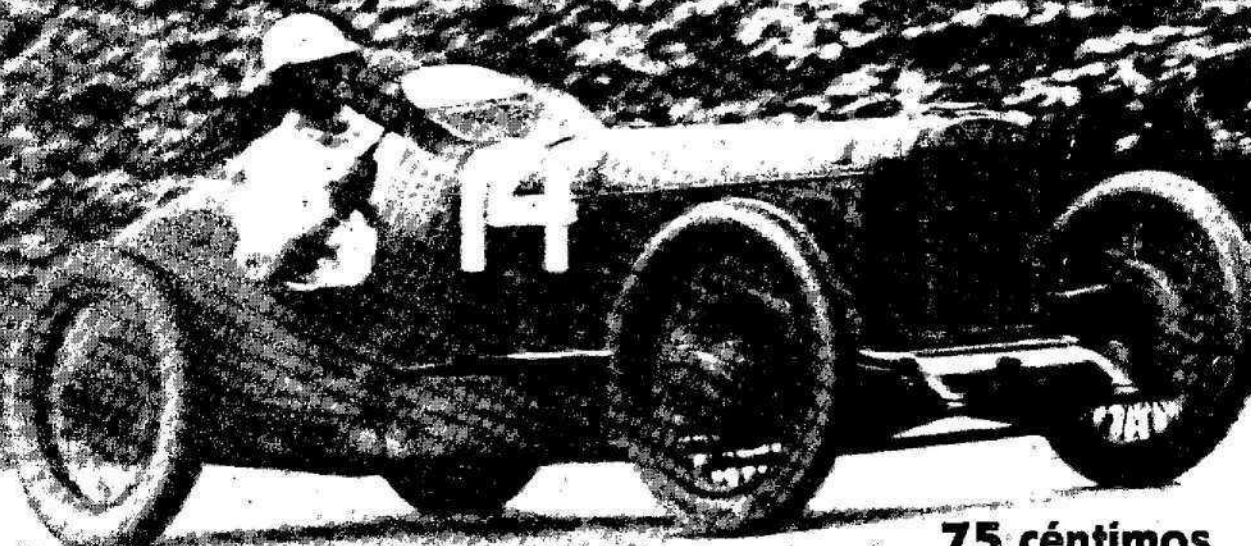


Stadium

Revista Ilustrada

Año XIV - Núm. 402

1 de octubre de 1924



75 céntimos

SEEGRAVE, sobre
SUNBEAM

PRIMERO

de la clasificación general del
Gran Premio de Velocidad en el
circuito de Lasarte (San Sebastián), la carrera más disputada de
Europa en 1924.

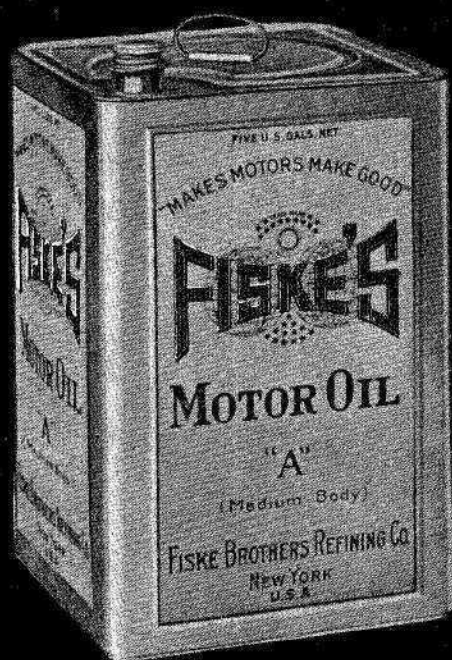
CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ



FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

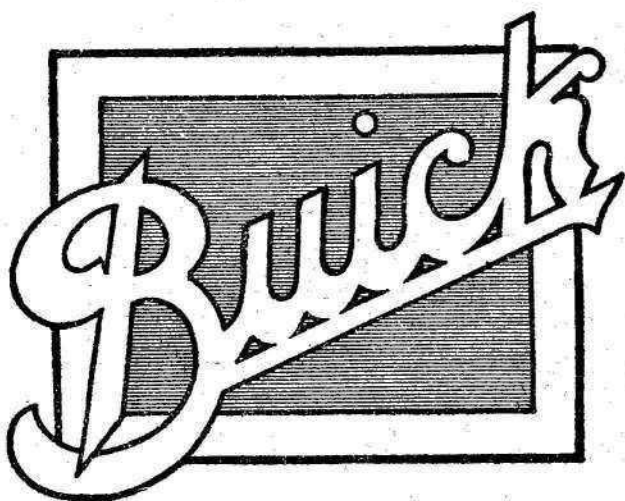
MACAYA & Co, S. L.

Via Layetana, 21

Teléfono A 5590

BARCELONA

CONTESTANDO A UNA INSIDIA



BUICK MOTOR
COMPANY
FLINT, MICHIGAN

A nuestros distribuidores y clientes

Si bien todos estamos sinceramente convencidos de que el empleo de medios sospechosos e ilegítimos de competencia, ya sea por un individuo o por una compañía, casi siempre producen un efecto contraproducente y redundan en mal para el autor, no podemos eludir el deber de declarar que son absolutamente falsos, sin fundamento alguno, los rumores que circulan en algunas partes, de que la BUICK MOTOR COMPANY ha sido demandada por uno de sus competidores por infracción de patentes.

Mientras el público continúe dando su aprobación a nuestra actual construcción y modelos, terminantemente esta compañía **no** tiene la más remota intención de adoptar ningún cambio radical en sus modelos.

Creemos que ustedes tienen derecho a esta información para neutralizar la insidiosa propaganda de algunos competidores que tratan de retardar nuestras ventas. Ustedes pueden declarar terminantemente que esos rumores son absoluta e incondicionalmente falsos.

De Vds. muy atto. y s. s.

H. H. BASSETT

PRESIDENTE Y GERENTE GENERAL
BUICK MOTOR COMPANY

AGENCIA GENERAL
ESPAÑOLA

F.S. ABADAL

BARCELONA

ARAGÓN, 239-245

PLAZA LETAMENDI, 17

MADRID

ALCALÁ, 62

MONTESA, 47

Gran Premio de Europa 3 agosto
de 1924

1.^o absoluto

CAMPARI, sobre

Alfa - Romeo

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA : Lauria, 73

MADRID : Serrano, 20

*Campeonatos de
Sans y de Igualada*

**TRIUNFO
INDISCUTI-
BLE DE LA
BICICLETA**

Peugeot

Juan Juan, sobre la única bicicleta PEUGEOT inscrita, se clasifica:

1.^o de la 2.^a categoría, 3.^o de la clasificación general

Agencia de Cataluña y Baleares PEUGEOT
Consejo de Ciento, 349 : Barcelona

FIAT

**establece el RECORD MUNDIAL DE
VELOCIDAD a 234,980 km. por hora**

Después de las pruebas de Arpajón, en que el coche FIAT fué desclasificado injustamente, el mismo coche, en las condiciones exigidas, efectuó una prueba oficial, el sábado 12 del pasado mes de agosto, estableciendo oficialmente el nuevo

**Record Mundial
de Velocidad en
todas categorías**

Agencia FIAT

Sociedad General de Automóviles

Mallorca, núm. 277 : Barcelona

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

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

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



AUTOMÓVILES OCTO

Agencia general para España
Ullés y Compañía

T A R R A S A
TELÉFONO 6321

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A
Crédito Comercial

PARISOT Y C.^{IA}
Plaza Cataluña, 9 : BARCELONA

Facilidades de pago en
DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

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

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

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^A MATEOS

PRECIO: TRES PESETAS

En el II Circuito de Lasarte (San Sebastián)

Un coche absolutamente de serie, el clásico

SALMSON

de 1.100 c. c., obtiene en la primera categoría de turismo, la que reunió un mayor número de concursantes, pilotado por Oscar Leblanc, el **PRIMER PUESTO**, cubriendo

177 km. 750 m. en 2 h. 8 m. 55 s.

**!!! A una velocidad media
de 82,700 km. por hora!!!**

En el Autódromo de Brooklands (Inglaterra)

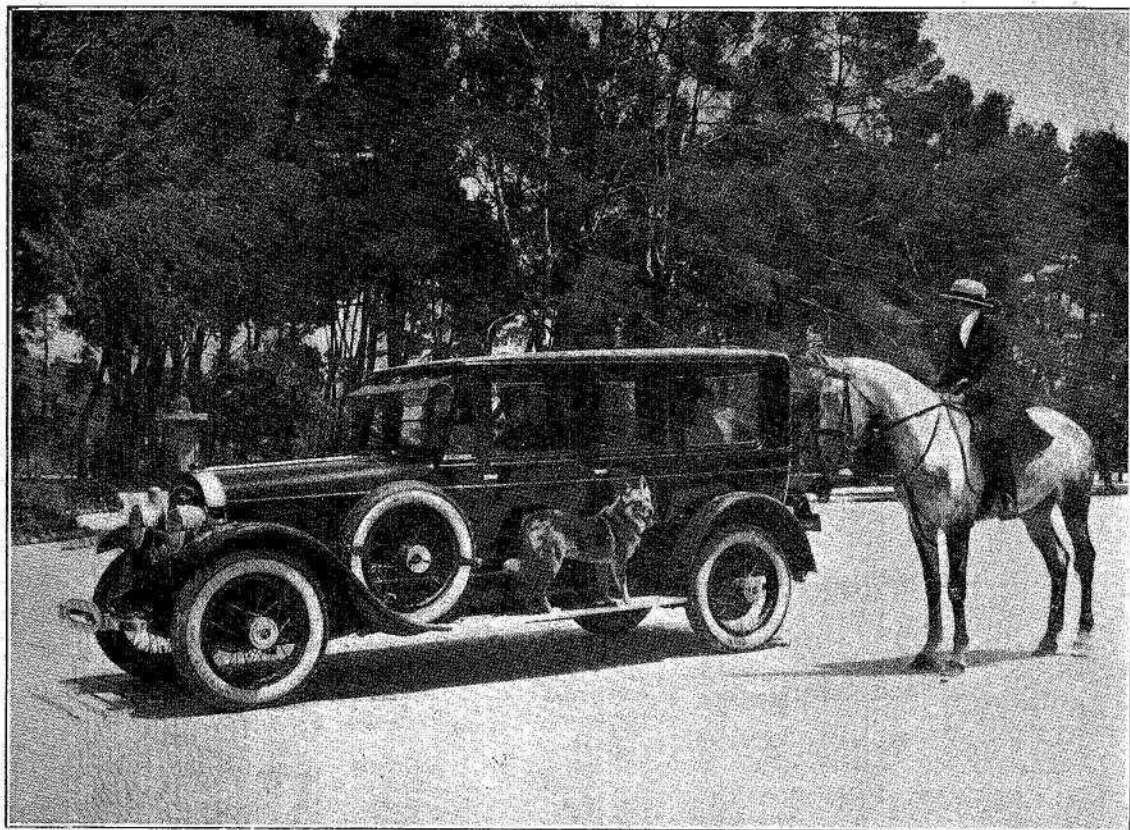
obtiene el **PRIMER LUGAR** Wilson Jones
también sobre

SALMSON

Equipados con bujías **CHAMPION**

AGENTES GENERALES:

UNION COMERCIAL ESPAÑOLA, S. A.
Bruch, 166 - Teléfono 1541-G - BARCELONA



EL COCHE SUPREMO Y ELEGANTE

LIMOUSINE "LINCOLN" CARROZADA POR FLEET-WOOD, QUE OBTUVO EL GRAN PREMIO DE COCHES CERRADOS ENTRE LOS CLASIFICADOS EN LA PRIMERA CATEGORÍA, EN EL CONCURSO DE ELEGANCIA CELEBRADO EN MADRID EN MAYO ÚLTIMO

MODELOS DE STOCK Y DE FABRICACIÓN
ESPECIAL DESDE 40.450 A 500.000 PESETAS

LINCOLN

EL COCHE DE GRAN LUJO Y CALIDAD

Ford Motor Company
S.A.E.

PARA INFORMES DIRIGIRSE A LOS AGENTES "LINCOLN"

STADIUM



Stadium

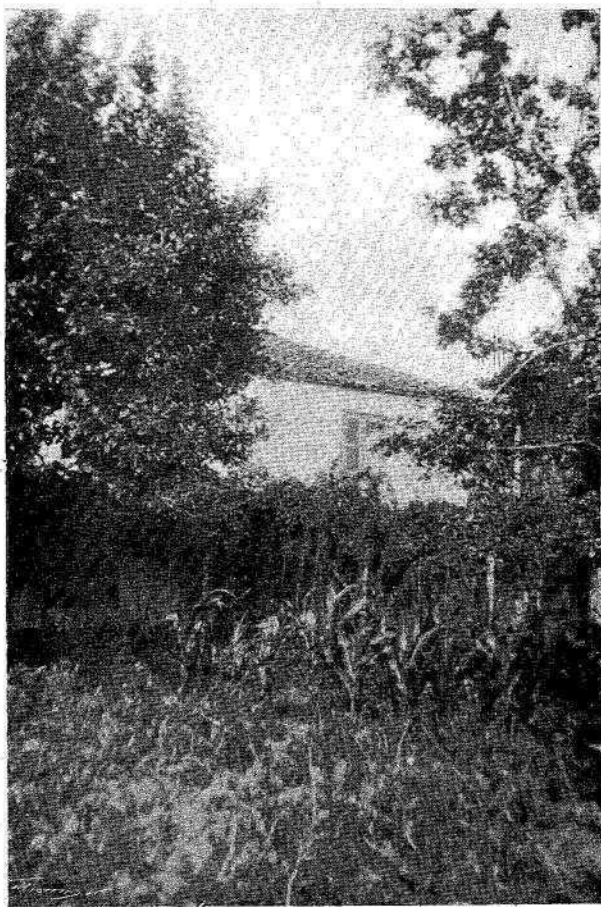
REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



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

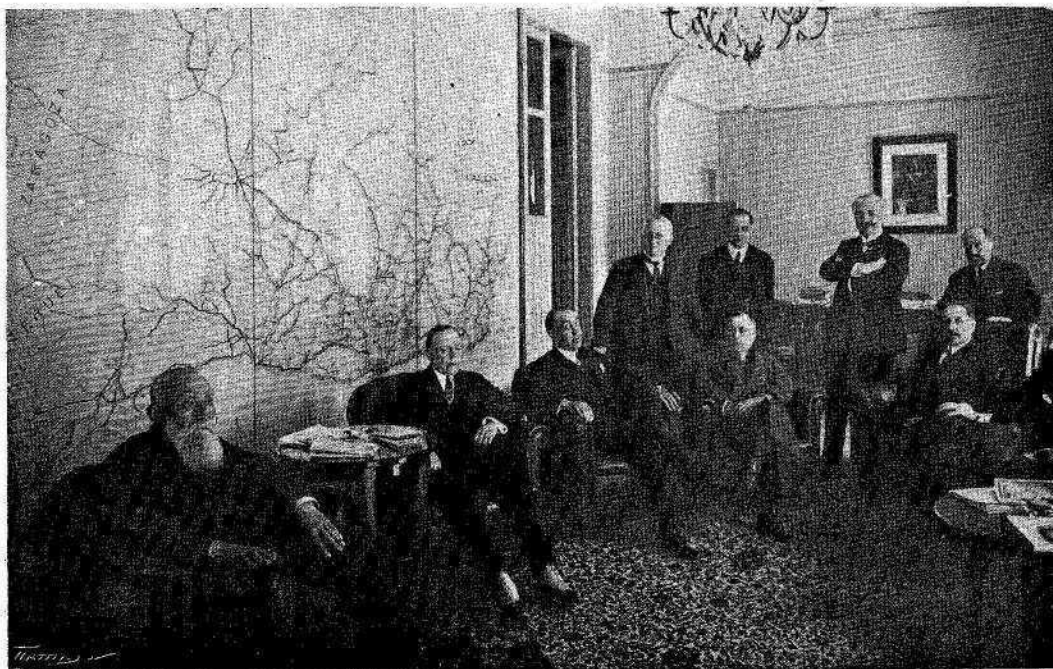
PAISAJES ESPAÑOLES



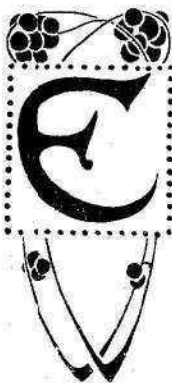
*El apacible huerto gallego
por Enrique Dies*

FOMENTO DEL TURISMO

EL CIRCUITO NACIONAL



La conferencia de turismo, reunida en el Real Automóvil Club de Cataluña Foto Claret



En el mes de abril del año pasado se celebró en los salones del Real Automóvil Club de Cataluña una conferencia pro turismo, a la que aportaron todos sus entusiasmos y la inmensa fortuna que representan sus vastísimos conocimientos, aquellas personas que es bien notorio que en nuestra región dedican sus mayores afanes, desde luengos años, al fomento del turismo nacional.

De todas las cuestiones, a cual más digna de consideración y estudio, que se aportaron a la orden del día de la conferencia, una resalta sobre todas las demás, y a la cual STADIUM—en la hora en que entra en una nueva fase de su vida, que creemos habrán adivinado nuestros lectores al pasar sus ojos por las páginas que componen el número de hoy—desea consagrar toda la extraordinaria importancia que encierra.

Se trata de aprovechar las carreteras ya existentes y, notablemente mejoradas (dignas aún de mayor reparación), establecer un circuito nacional de turismo por el que, penetrándose en España (en esta admirable España nuestra, cuyas incomparables e infinitas bellezas están aún por descubrir a los ojos del turista extranjero... y de muchos de los naturales del país) por el Perthus o Puigcerdá, después de efectuado un recorrido de unos tres mil y pico de kilómetros, permitiese la salida por la frontera de Irún.

El trazado del circuito escogido por el momento, es el siguiente:

Perthus o Puigcerdá a Barcelona, 161 y 173 kilómetros, respectivamente.

Barcelona a Tarragona (por Sitges), 95 kilómetros.

Tarragona a Valencia (por Tortosa y Castellón de la Plana), 272 kilómetros.

Valencia a Murcia (por Alicante-Gandía-Villajoyosa-Elche y Orihuela), 265 kilómetros.

Murcia a Almería (por Totana-Lorca-Vera), 224 kilómetros.

Almería a Granada (por Albuñol y Lanjarón), 178 kilómetros.

Granada a Córdoba (por Loja-Cabra-Castro del Río), 199 kilómetros.

Córdoba a Sevilla (por Ecija y Carmona), 155 kilómetros.

Sevilla a Cáceres (por Fuente de Cantos-Almendralejo-Mérida-Aldea del Cano), 269 kilómetros.

Cáceres a Madrid (por Trujillo-Talavera de la Reina-Santa Eulalia-Santa Cruz de Retamar), 304 kilómetros.

Madrid a Burgos (por Aranda de Duero), 242 kilómetros.

Burgos a Santander (por Masa-Las Rozas - Ontaneda), 156 kilómetros.

Santander a Bilbao (por Laredo y Castro Urdiales), 100 kilómetros.

Bilbao a San Sebastián (por Guernica-Lekeitio-Zumaya), 133 kilómetros.

San Sebastián a la frontera, 21 kilómetros.

El circuito quedará completado del siguiente modo:

San Sebastián a Jaca (por Pamplona y Sangüesa), 197 kilómetros.

Jaca a Barcelona (por Huesca y Lérida), 369 kilómetros.

Dos entidades quedaron encargadas de elevar al Gobierno de S. M. dos escritos

exponiendo la idea, explicando la forma y modo, relativamente fácil, de llevarla a efecto e implorando a la par el apoyo y el concurso oficial, ya que sin el auxilio del Estado—que viene obligado a estos menesteres—la idea se volatilizaría... como tantas otras no menos bellas y grandes como esta que nos ocupa y preocupa.

Los ilustres generales, tan amigos nuestros y tan amigos de dotar a España con aquello que más pueda redundar en su engrandecimiento, los señores Primo de Rivera y Vives, presidente del Directorio y encargado del Ministerio de Fomento, respectivamente, conocen el proyecto y han manifestado toda la admiración que les merece.

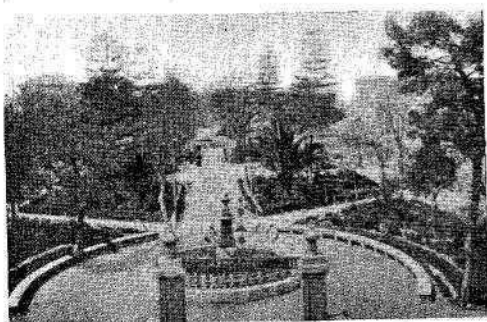
El tiempo transcurre. Han pasado 17 meses desde que se reunió la conferencia; unos cuantos desde que las exposiciones a que nos referimos se enviaron a sus destinos redactadas por el Real Automóvil Club de Cataluña y Sociedad de Atracción de Forasteros, que presiden dos personas ilustres, el Marqués de Lamadrid y el general don Mariano de Rubio, y nada práctico se ha empezado a hacer, permaneciendo Gobierno y gobernados sordos a los aldabonazos que los turistas extranjeros están dando a las puertas de nuestras fronteras...

Impuesto yo de esa labor, realizada hasta ahora en el silencio, he empezado a dar fuertes voces con toda la potencialidad que lo permiten los pulmones de *La Vanguardia*, que despiertan a diario a más de cien mil ciudadanos, y séame permitido vanagloriarme de ello: las voces han comenzado a oírse... aunque es mucho sueño el nuestro.

Dueño soberano de esta mi modesta tribuna de STADIUM, yo, desde ella, me dirijo hoy a todos los queridísimos compañeros que redactan los periódicos deportivos de Barcelona, de Gerona, de Tarragona, Tortosa, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Lorca, Almería, Granada, Córdoba, Sevilla, Mérida, Cáceres, Talavera, Madrid, Burgos, Santander, Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Huesca, Lérida, etc., etc., para que, interpretando los anhelos de unos hombres de enorme voluntad, nos unamos todos en esa misma soberana aspiración, e impuestos de lo que quieren decir estas líneas, mal trazadas, clamen, con toda la fuerza que posee la Prensa española, por que se cree ese circuito que ha de unirnos a todos fácilmente, ha de cons-



El circuito de España



Paseo Reina Victoria, en Alicante



Museo del Prado, en Madrid

tuir un venero de riquezas incalculables y ha de servir de motivo para que nuestro hermoso país, cuya tierra atesora incontables bellezas, sea recorrido y admirado de extremo a extremo por esa legión de extranjeros que pasean su *spleen* por tierras de Europa, ya vistas, derramando a manos llenas su dinero.

Yo hago un llamamiento, el más apremiante y cariñoso, a todos mis compañeros, para que laboren sin cesar a favor de esta grandiosa empresa pro patria, invitándoles, si lo juzgan conveniente, a que constituyamos la *Liga de la Prensa pro circuito nacional*, para convencer a ciertas gentes que es verdad que no solamente de futbol vive el hombre, y que quienes pusimos nuestras plumas, nuestros amores, nuestras vidas a favor del deporte, somos—y lo vamos a ser—capaces de contribuir a una obra que para España habrá de constituir una de sus mayores fuentes de riqueza y un motivo de poder exhibir las que atesora, aun hoy, como el avaro vallando con fuertes muros, el lugar que las oculta.

Amor fernes

EL DEPORTE EN SOLFA



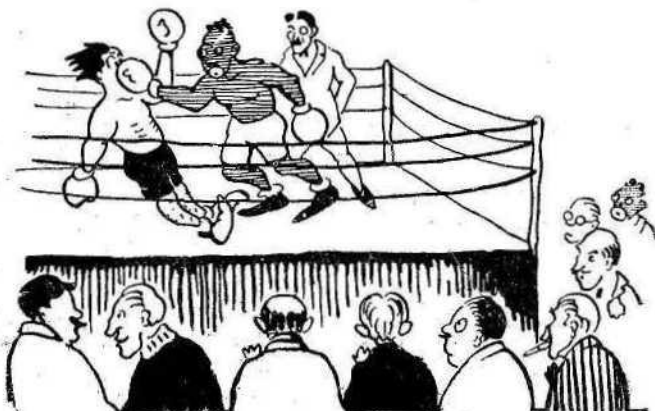
—No tengo un momento de reposo, pues en cuanto me descuido me meten un goal.

(De El Imparcial, Madrid)



Tomasín al dentista: — Bueno, le advierto a usted previamente que soy un gran futbolista.

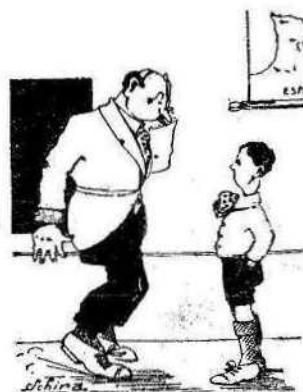
(De Tiller, en Life, New-York)



— No es muy rápido su directo.

— No: es más bien un mixto.

(De Revac, en Sporting, París)



JOVEN SPORTIVO

— ¿Qué es la multiplicación?

— Es el espacio que recorre una bicicleta en la relación dada entre los dientes del piñón pequeño y los del grande.

(De L'Auto, París)

CIRCUITO DE LASARTE

LA GRAN SEMANA AUTOMOVIL

La carrera de motocicletas

INAUGURÓSE la gran semana automovilista de San Sebastián, que hemos vivido, con gran placer, en la grata compañía de Matheu, Paco Quintana —que nos han conducido en sus coches con la maravillosa habilidad que les caracteriza—, de Frick Armangué, Valls, Granados, Gotazza y de maestro Masferrer, nuestro director, con la gran carrera de motos.

En ella, tras una lucha espléndida, se clasifican en la categoría 350 c. c.: 1.º, Marc, *Alcyon*, recorriendo los 266 kilómetros en 3 h. 4 m. 24 s., a un promedio de 86,632 kilómetros hora; 2.º, Jolly, *Alcyon*, en 3 h. 16 m. 6 s.; 3.º, Cantó, *Velocette*, 3 h. 43 m. 17 s.; 4.º, Santisteban, *A. J. S.*, 4 h. 8 m. 56 s.

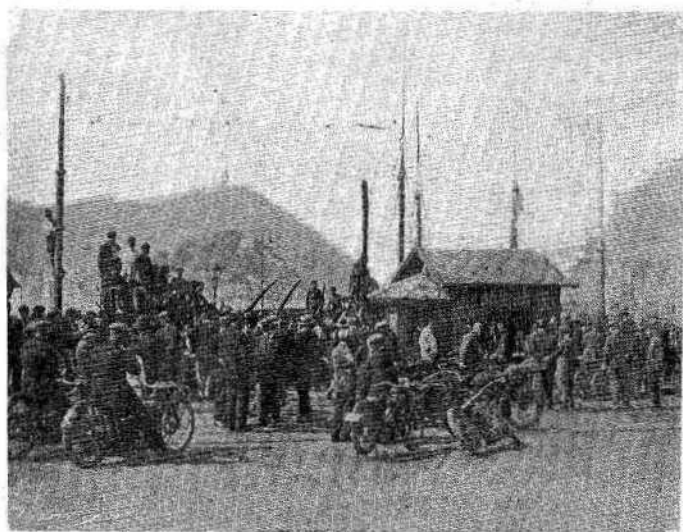
En la categoría 500 c. c. el triunfo corresponde a Z. Mateos, *Douglas*, 355 kilómetros, en 4 h. 14 m. 33 s.; promedio, 83,700 hora; 2.º, Austice, *Douglas*, 4 h. 41 m. 27 s.; 3.º, Whalley, *Douglas*, 4 h. 44 m. 51 s.; 4.º, V. Naurer, *Douglas*, 5 h. 32 m. 53 s.; 5.º, Santos, *Douglas*.

En la categoría 1.000 c. c. la victoria es para Fuentes, *Harley*, 443,700 kilómetros, en 5 h. 53 m. 44 s.; 2.º, Arteché, *Harley*, 5 h. 56 m. 35 s.

Las vueltas más rápidas fueron dadas, de entre los clasificados:

Categoría 350 c. c.: Marc, *Alcyon*, a un promedio de 96,600.

Categoría 500 c. c.: Whalley, *Douglas*; promedio, 96,600.



El pesaje de las motos concursantes

Categoría 1.000 c. c.: Fuentes, *Harley*; promedio, 92,100.

Pero a Macaya, que llevaba realizada con su *Indian* una carrera esplendísima, le corresponde el honor de haber alcanzado la mayor velocidad, ya que dió la vuelta al circuito en 10 m. 11 s., o sea frizando en los 100 kilómetros a la hora.

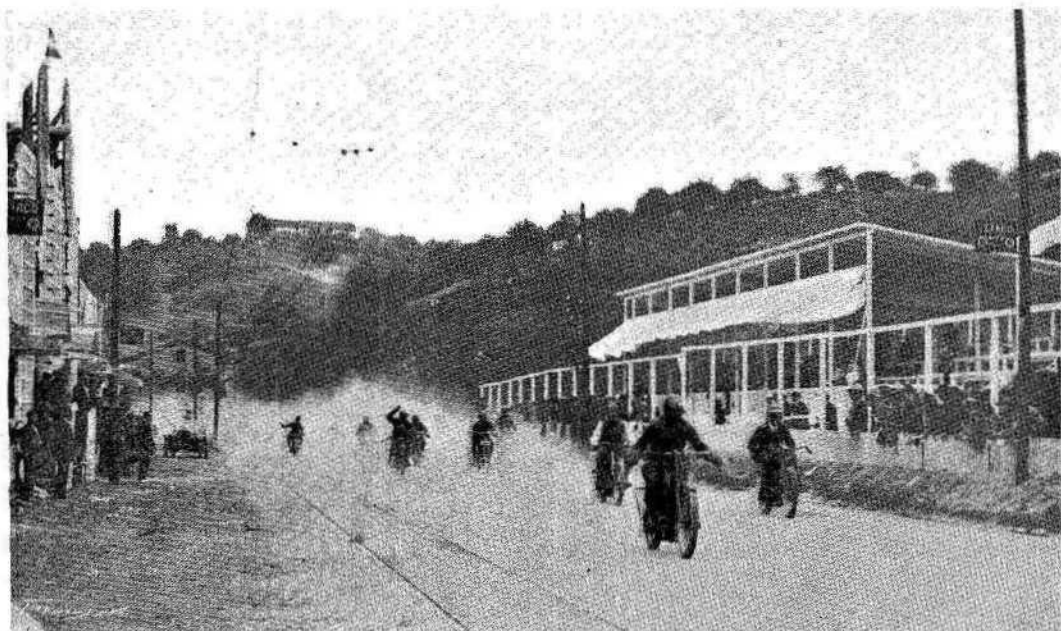
La carrera efectuada por Macaya fué verdaderamente admirable; pudo y debió terminarla, pero la sportividad que predomina en su alma le obligó a abandonar, por no rebajar el tiempo alcanzado, venciendo sin gloria.

Las *Alcyon*, las *Douglas* y las *Harley* consiguen salvar todas las dificultades del circuito, terminando felizmente la carrera, sin que su mérito alcanzase el premio digno de sus hazañas, por falta de público. La lluvia restó concurrencia a la fiesta inaugural.



Mareche, sobre *Alcyon*, primero de la categoría de 350 c. c. — Zacarías Mateos, en *Douglas*, primero de los 500 c. c. — Manuel Fuentes, sobre *Harley-Davidson*, primero de la categoría de 1.000 c. c.

Fotos Ragel



Los motociclistas tomando la salida

Foto Ragel

La gran prueba de turismo

La lluvia sigue persistente. El público acude al circuito en mayor número que el lunes. El éxito de la propaganda no logra ceñirse sobre las sienes de los organizadores. La jornada da por resultado la clasificación siguiente:

Categoría 1.100 c. c.: 1.º, Oscar Leblanc, *Salmson*, en 2 h. 8 m. 55 s.; promedio, 82,600 kilómetros por hora; 2.º, Rigal, *Aries*, 2 h. 9 m. 33 s.; 3.º, Bloch, *Amilcar*, 2 h. 19 m. 21 s.; 4.º, Manchon, *Hisparco*, 2 h. 28 m. 51 s.; 5.º, Sierra, *Hisparco*, 2 h. 52 m. 31 s.; 6.º, Aguado, *S. C. A. P.*, 2 h. 33 m. 17 s.; 7.º, Margueritte, *Hisparco*, 2 h. 39 m. 18 s.; 8.º, Uribealago, *Hisparco*, 2 h. 52 m. 48 s.; 9.º, Segovia, *S. A. R. A.*, 2 h. 59 m. 51 s.

Categoría 1.500 c. c.: 1.º, Sailer, *Mercedes*, en 2 h. 38 m. 27 s.; promedio, 80,650 kilómetros; 2.º, Peris, *Aurea*, 2 h. 43 m. 51 s.

Categoría 2.000 c. c.: 1.º, Mathys, *Bignan*, en 3 h. 41 m. 17 s.; promedio, 86,631 kilómetros; 2.º, Springel, *Bignan*, 3 h. 51 m. 48 s.; 3.º, Masseratti, *Diatto*, 4 h. 37 m. 15 s.; 4.º, De Vizcaya, *Bugatti*, 5 h. 18 s.

Categoría 3.000 c. c.: 1.º, Laly, *Aries*, 4 h. 13 m. 9 s.; promedio, 84,140 kilómetros.

Categoría 4.500 c. c.: 1.º, Courcelles, *Lorraine Dietrich*, en 4 h. 43 m. 19 s.; promedio, 86,460 kilómetros; 2.º, Brisson, *Lorraine Dietrich*, 5 h. 4 s.

Categoría de más de 4.500 c. c.: Garner, *Mercedes*.

Oscar Leblanc, que es un gran corredor, no tuvo rival. Salvando todos los escollos, salió y venció, siendo acogido con grandes aplausos. Los *Salmson* confirman plenamente su fama, bien adquirida.

En Balletbó teníamos plena confianza. Lo

vimos partir séptimo y llegar segundo, cuando por efecto de un fortísimo golpe de agua cegó (no tuvo tiempo al salir de ponerse las gafas) y, dado lo estrecho del camino, patinó el coche y se hundió en la cuneta.

Sailer, sobre *Mercedes*, se mostró un consumado maestro del volante, lo propio que los dos conductores de los *Bignan*, vencedores en la tercera categoría.

A Courcelles, dueño del *Lorraine Dietrich*, con el que efectuó su brillante carrera, le fué concedido el premio de la Reina Victoria, en recompensa a su performance, y a Leblanc el Gran Premio de Turismo.

Fué de lamentar el que un estúpido contratiempo privara a Fernando de Vizcaya el término de una carrera en que lució todas las condiciones de perfecto corredor, dando con ello ocasión a que Roberto Miralles, mecánico de la casa Bertrand, viendo inutilizado el depósito de bencina, recogiera en el ravituallamiento un bidón lleno y, merced al enchufe de una válvula, agujereado el bidón por dos sitios diferentes, bidón que sostiene en alto durante toda la carrera, cambiándolo cuando se agota el líquido, logra, no tan sólo terminar la carrera, sino forzar la marcha, pasando de los 70 a los 80, a los 90 kilómetros por hora, llegando a cubrir la vuelta más rápida a razón de 96,600 kilómetros hora. Vizcaya y el *Bugatti* pudieron demostrar de ese modo cual otra hubiese sido su suerte, y al término de la carrera el Príncipe Alfonso felicitó a Miralles y a Vizcaya; el R. A. C. de Guipúzcoa ofreció al primero una medalla de oro y Bugatti le regaló 1.000 pesetas en premio a la hazaña realizada por un hombre valeroso de la *écurie* que tiene por jefe a un sportsman como Bertrand y el público le ovacionó con entusiasmo.

La carrera de los *Lorraine* espléndida y los *Mercedes*, en cuanto hicieron, sin hallar seria competencia, demostraron la forma en que la fábrica de Stuttgart se hallaba preparada para la contienda en tierras de Guipúzcoa.

La carrera de automóviles

Desde la salida, que es magnífica, Massetti (*Mercedes*), Benoist (*Delage*), Divo (*Delage*), Lee Guinness (*Sunbeam*), y Seegrave (*Sunbeam*), entablan reñida lucha. Los demás, en seguida se encuentran distanciados.

De entre los primeros sobresale el match Massetti-Benoist, que dura hasta la sexta vuelta, en la que aquél, que no ha dejado la cabeza, consigue despegar al francés, que se retira. El puesto de Benoist es pronto ocupado por Lee Guinness, quien talonea a Massetti, pero éste, con suprema esfuerzo, al que responden admirablemente su *Mercedes* y los *Pirelli* que lo equipan, aumenta la marcha, consiguiendo notable ventaja al corredor inglés. Por accidente desgraciado Lee Guinness desaparece de la lucha, y Massetti, obligado a revituallar, facilita a Seegrave y Divo a tomar la delantera, seguidos por Massetti a velocidades medias de 106 y 107 a la hora por vuelta. En la veinte, Massetti sufre un choque sin consecuencias para los ocupantes y se para el vehículo, retirándose. Chassagne (*Bugatti*), establece el record español de cambio de las cuatro ruedas.

La lucha, desaparecidos los tres leaders, continúa entre Seegrave y Divo; este último revitualla y entonces pasa a tercer lugar, ocupando el segundo Constantini (*Bugatti*). También Morel (*Delage*) marcha bien y consigue ventaja sobre Divo. Constantini en la 31 vuelta revitualla y, para recuperar tiempo, hace una vuelta a 115,348 kilómetros a la hora.

La situación es en la 32 vuelta: 1.º, Seegrave; 2.º, Constantini; 3.º, Morel. Al pasar

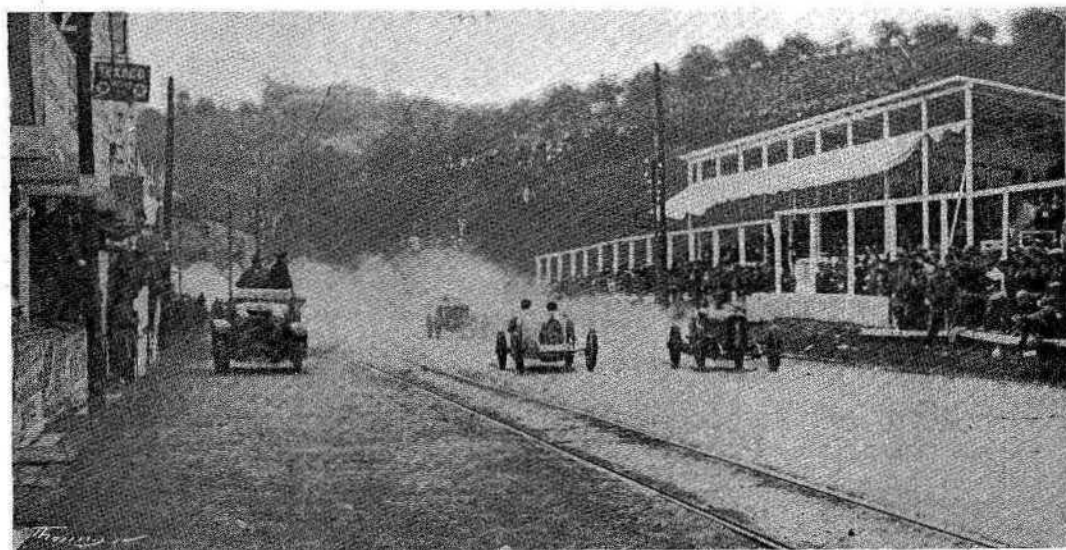
las tribunas para la vuelta 34, y después de batir su propio tiempo dejando el record de la vuelta en 115,500 a la hora, Constantini revitualla aprovechando la ventaja que lleva a Morel; éste aparece a la vista de las tribunas, mas el rápido Constantini sale antes que su adversario le tome ventaja. El momento es de intensísima emoción.

Llegan por el orden siguiente:

- 1.º Seegrave, *Sunbeam*, 6 h. 1 m. 19 s.
 - 2.º Constantini, *Bugatti*, 6 h. 2 m. 44 s.
 - 3.º Morel, *Delage*, 6 h. 3 m. 49 s.
 - 4.º Divo, *Delage*, 6 h. 11 m. 11 s.
 - 5.º P. de Vizcaya, *Bugatti*, 6 h. 46 m. 9 s.
 - 6.º Chassagne, *Bugatti*, 6 h. 46 m. 30 s.
- Velocidad media del vencedor, 103,200 hora.

Comentarios

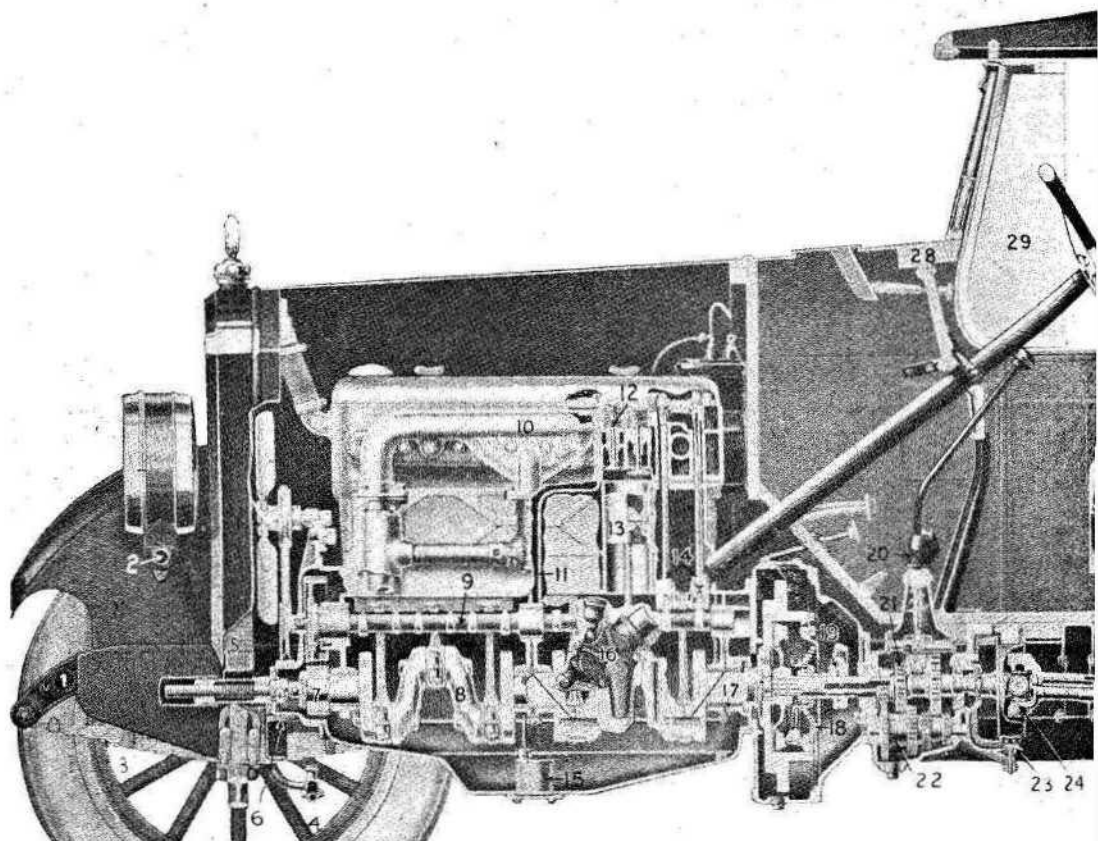
La carrera era reservada a fuerza libre; dos tendencias se han presentado netamente a la salida: los partidarios del coche tipo Targa Florio y los del coche rapidísimo tipo Gran Premio de Europa 1924. ¿Quiénes eran los más acertados? Es difícil decirlo, puesto que los de la primera escuela, *Mercedes* y *Diatto*, se han visto obligados a retirarse, los primeros por choque no atribuible a los vehículos y sí al circuito, y el segundo por haber perdido una pieza del carburador. En cuanto a los partidarios de la construcción reglamentación circuito de Lyon, corrían *Delage*, *Sunbeam*, *Bugatti* y *Schmid*; esta última marca todos sabemos que sólo lucha como medio de estudio encaminado a probar un motor sin válvulas, 2 litros, rápido; de manera que puede considerarse fuera de competición. De las restantes tres marcas, *Sunbeam*, en el Gran Premio de Europa, pareció ser la más rápida, cosa confirmada en Lasarte. *Bugatti* tuvo momentos felices, principalmente al batir Constantini los records de las vueltas, y *Delage* no ha alcanzado su regularidad acostumbrada. — ARGOS.



La salida para disputarse el Gran Premio de Velocidad

Foto Ragel

EL AUTOMÓVIL



1 Miembros transversales tubulares (de $1\frac{3}{4}$ pulgadas de diámetro el delantero y de dos pulgadas de diámetro el trasero) dan mucho refuerzo a la parte del frente y a la de atrás del bastidor y evitan su ladeamiento o deformación.

2 Barra tubular de acoplamiento, grande, de $1\frac{1}{4}$ pulgada de diámetro entre los guardafangos, para facilitar el montaje de las lámparas o faros delanteros. Posibilita una disposición conveniente para el perfecto alineamiento de las lámparas o faros.

3 Muelles delanteros bastante largos, de $38\frac{1}{2}$ pulgadas, con 10 hojas, de acero de silicio y manganeso, con ojos provistos de bujes de bronce. Los sujetadores de las hojas son de acero de cromo y níquel.

4 Barra tubular de acoplamiento. Las conexiones esféricas a los brazos de dirección facilitan la conducción, evitando la tendencia a dureza en el movimiento.

5 Radiador, tipo celular, de amplia capacidad. Núcleo y depósito de cobre. El casco de acero pre-

sado es desmontable. El radiador descansa sobre soporte flexible de resorte para absorber la vibración.

6 El soporte delantero de la suspensión por puntos del motor es flexible, para permitir leve oscilación y aliviar el motor de toda tensión al circular el automóvil por caminos accidentados.

7 Correa para la propulsión de los engranajes de distribución, con compensación automática.

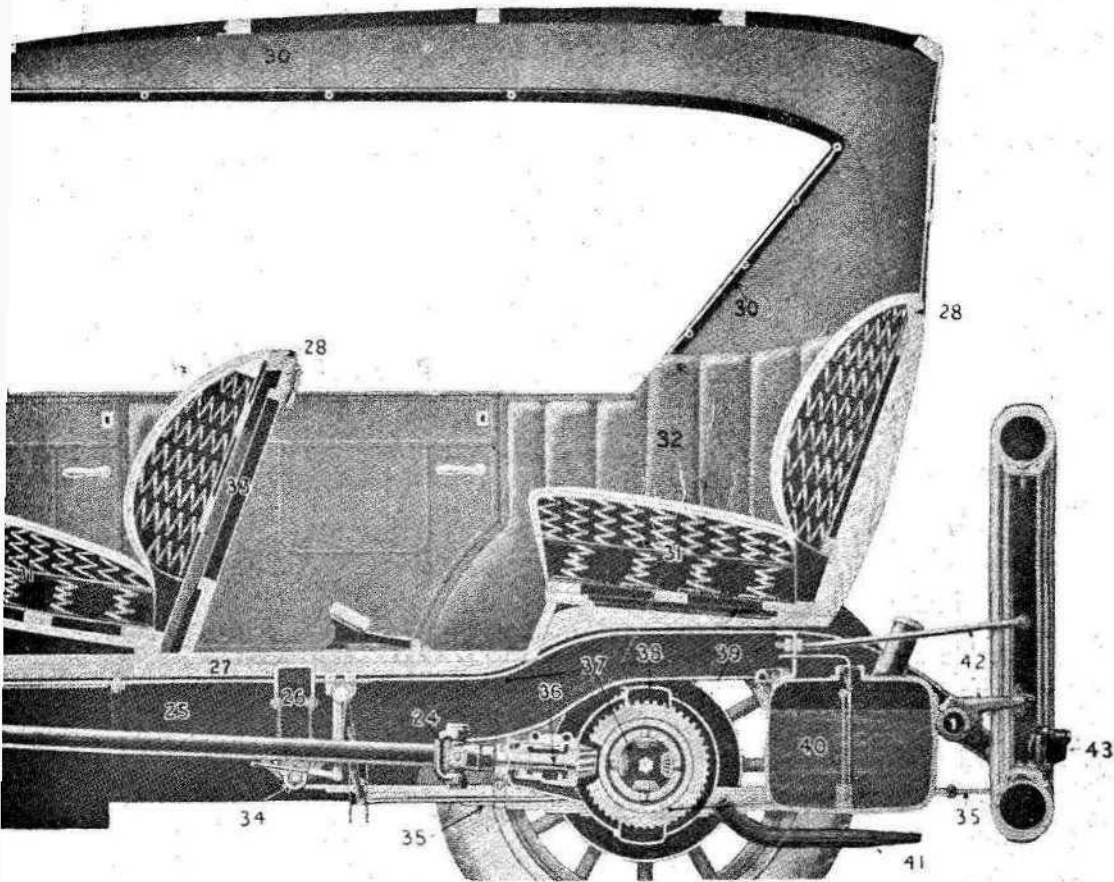
8 Cigüeñal inusualmente pesado, dinámicamente contrapesado para eliminar la vibración. Perforado para la lubricación de presión.

9 Árbol de levas enterizo, de acero forjado. Levantaválvulas con rodillos.

10 Múltiple de admisión con calentador para facilitar la más completa combustión de la carga y ahorrar más combustible, particularmente durante los días de mucho frío.

11 Conducto de aceite bajo presión para lubricar el árbol hueco de los balancines y suministrar también copiosa lubricación a los balancines, levantasválvulas y vástagos de válvulas.

MISTERIOSO



?

- 12 Válvulas en la culata de los cilindros, de $1\frac{5}{8}$ pulgadas de diámetro y $\frac{1}{32}$ pulgadas de abertura o levantamiento. Válvulas de escape de acero de silicio cromo, accesibles y de silencioso funcionamiento. Las válvulas están bien enfriadas, pues a su alrededor hay amplia canalización o camisas de agua.
- 13 Embolos livianos de hierro fundido, provistos de tres segmentos o anillos.
- 14 Levantaválvulas huecos, provistos de compensación de resorte en el extremo inferior, la cual soporta el peso del levantaválvulas y lo mantiene siempre bajo constante presión para eliminar el ruido durante las velocidades bajas del motor. Este detalle, junto con la lubricación por presión, hace más silenciosa la acción de los levantaválvulas.
- 15 El lubricante del motor pasa por colador doble al regresar al depósito y antes de salir del depósito para circular otra vez.
- 16 Mecanismo de dirección ajustable, tipo de barra y palanca. Cojinetes de bolas de empuje.
- 17 Cojinetes de cigüeñal grandes, con respaldo

- de bronce y forro de metal y contrafricción. Los cojinetes del cigüeñal tienen $2\frac{3}{8}$ pulgadas de diámetro y los cojinetes de las bielas $2\frac{3}{8}$ también. Los cojinetes del cigüeñal están instalados en el cárter de tal manera, que sus tornillos no reducen la superficie de contacto.
- 18 Embrague de placa sencilla de funcionamiento en seco, actúa al más leve movimiento del pedal.
- 19 El cojinete de bolas del desembrague es de empuje y tiene lubricación automática, acudiendo el aceite por el árbol perforado desde el cambio de marcha.
- 20 Cerradura de cambio de marcha.
- 21 El árbol principal del cambio de marcha funciona en grandes cojinetes anulares de bolas. Los engranajes del cambio de marcha son de acero de cromo y níquel templados en aceite.
- 22 Los engranajes del eje auxiliar del cambio de marcha, en forma de carretel, son de acero de cromo y níquel. El eje auxiliar es fijo.
- 23 El freno de mano, que actúa sobre el tambor

en el árbol del cambio de marcha, tiene 8 pulgadas de diámetro y 2 pulgadas de cara. Este tipo de freno es muy efectivo, pues distribuye el esfuerzo del enfrenamiento uniformemente entre las ruedas traseras.

24 Juntas cardánicas de lubricación interna. Árbol propulsor hueco de 1 $\frac{1}{2}$ pulgadas de diámetro.

25 Los largueros o miembros laterales del bastidor y del chasis tienen 6 pulgadas de alto y 2 pulgadas de reborde o brida; son de acero prensado de $\frac{5}{32}$ de pulgada de espesor. Estos miembros laterales, junto con los siete transversales, forman uno de los siete bastidores de chasis más firmes que se usan en los automóviles modernos.

26 El miembro transversal central del bastidor está reforzado a cada extremo unido a los largueros laterales mediante hierros angulares verticales y horizontales.

27 Las soleras de la carrocería son de madera laminada—5 capas—cementadas y dobladas, en lugar de cortadas, a la forma que les corresponde. Entre las soleras de la carrocería y el bastidor del chasis hay doce almohadillas de corcho de $\frac{1}{4}$ de pulgada. Los pernos de la carrocería son bastante largos.

28 La carrocería de madera, en láminas es la última palabra de la industria. La ligereza de peso se combina aquí con gran resistencia. Este tipo de construcción elimina todos los rechinos o ruidos de la carrocería.

29 Aletas laterales que descansan al ras del borde superior de las puertas delanteras y abren con ellas cuando se instalan las cortinas laterales. Las cortinas laterales se unen al borde de atrás de las aletas y no perturban la vista del conductor.

30 Capóta permanente con bastidor de madera laminada. Es uno de los más admirables adelantos de los últimos años.

31 Asientos de doble corrida de resortes, que se conforman automáticamente con el peso de los pasajeros.

32 El cuero del tapizado es pulido a mano, de acabado semiopaco, abollonado de grano largo y plegado al estilo francés.

33 Las cortinas laterales se guardan en un conveniente compartimiento que hay en el respaldo del asiento delantero.

34 Estos sostenes de soportes de muelles son piezas fundidas de hierro maleable, muy bien reforzadas. Los ojos de los muelles llevan guarnición y bujes de bronce. Los pernos de los muelles tienen compensación lateral.

35 Dos muelles traseros tienen 57 pulga-

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable a todas las temperaturas

SOCIEDAD MARCA "EL LEÓN"

Paseo San Juan, Nº2 Pnal

das de largo y 2 $\frac{1}{4}$ pulgadas de ancho. Constante de 11 hojas de acero de silicio y manganeso. Los sujetadores son de acero de cromo y níquel. Están proyectados para funcionar en posición plana u horizontal bajo la carga, lo que elimina el rebote y produce muy suave y flexible.

36 El corto árbol propulsor y el piñón son de acero con 3 $\frac{1}{2}$ por ciento de níquel, forjado y tallado a máquina. Funciona el árbol con cojinetes de rodillos cónicos al frente y atrás. Tiene lubricación automática mediante conducto auxiliar del cárter, lo que constituye importante innovación.

37 Diferencial de 4 piñones que funciona con cojinetes. Las ruedas traseras funcionan también con cojinetes de amplios tamaños.

38 Cárter de eje, enterizo, de acero prensado. Tubos interiores de refuerzo a cada extremo para soportar el peso de la carrocería.

39 Tambores de 15 pulgadas de diámetro en las ruedas traseras para los frenos de pie.

40 Depósito de gasolina con cabida para 40 litros, suspendido al frente y atrás por dos anchas bandas de acero. El depósito es de acero grueso y lleva dos capas de plomo. Indicador de gasolina en el tablero de instrumentos.

41 El escape sale del silenciador al extremo trasero del automóvil y, por su conveniente posición, elimina la molestia del continuo ruido.

42 Portaneumático muy resistente. El peso del neumático de recambio queda soportado por el miembro tubular transversal de atrás.

43 Cerradura para neumático de recambio.

Lázaro y López
Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

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

B. S. A.

INTERVIU CON UN NEUMATIKUERO

COMO que hacía tiempo que STADIUM no había publicado nada referente a neumáticos y macizos, elementos tan importantes en automovilismo y de los cuales ha dependido en muchas ocasiones el progreso de la industria del motor, nos trasladamos al despacho de Manolo F. Creus para hacerle algunas preguntas relacionadas con esta industria, cuyas contestaciones consideramos interesantes para nuestros lectores y que al transcribirlas en estas páginas no dudamos que ha de quedar confirmada tal suposición.

Sentados cómodamente en su despacho, del que son notables una mayólica de Zuloaga, una tana nagra ampuriense y la placa de bronce y mármol que ganara años ha en el concurso de camiones Barce-

lona-Madrid, comenzamos nuestra entrevista.

—¿.....?

—Efectivamente, sería allá por el año de 1912 cuando después del viaje de tanteo por España sobre la posibilidad de organizar la vuelta a España ciclista, decidimos Miguel Arteman y yo establecernos en Sevilla. Permanecí allí unos cuantos meses especializándonos Arteman en la venta de coches y yo en la de accesorios, de los cuales indiscutiblemente el de mayor importancia era el neumático. Con motivo del ensayo de Salón Automóvil en el Turó Park conocí a los elementos de la marca rusa Prowodnik, trasladéme inmediatamente a Riga, donde me hice perfecto cargo de la fabricación, y al regreso, convertido en *neumatikero*, empecé la campaña de la cubierta Columb, primera de las que conoció el mercado español con dibujos en su superficie, ya que hasta entonces solamente se empleaban las lisas, los antiderapants de cuero, alguno que otro de goma y como esculturado, el máximo, eran las tres nervaduras. Excuso decirle a Vd. que con la novedad del dibujo y la realidad del antideslizamiento, mi tournée por España fué un verdadero paseo triunfal, consiguiendo introducir la novedad por todos esperada.

Vino la guerra y con ella el gran empuje de la casa Pirelli en su fabricación, ya muy conocida antes por los éxitos alcanzados, entre ellos el raid Pekin-París y el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, última victoria del célebre corredor Boillot, muerto después en combate aéreo.

—¿.....?

—Efectivamente, trabajé la Pirelli desde el verano del 14. Empezamos haciendo importación de cubiertas en los tipos antideslizante, muy parecidos al Columb ruso, un liso y un antiderapant, como era costumbre en aquellas épocas. Las dificultades de la guerra fueron imposibilitando la importación de géneros italianos que en el mercado español esperaban introducirse con éxito; y no con pesar, sino con satisfacción, fuimos inclinándonos hacia la idea de fabricar en España neumáticos y macizos.

—¿.....?

—Lanzamos primero el macizo por necesidad de momento, pues debido a las dificultades de la guerra, a excepción de lo que disponía una sola marca extranjera que iba importando lo que podía, se encontró el mercado nacional sin macizos y las líneas de ómnibus casi paralizadas. Respecto a neumáticos, existía algo de importación americana y la industria española de lonas de aquella época atendía perfectamente las necesidades del automovilismo de nuestra nación.

—¿.....?

—No tengo por qué detallarle la campaña de macizos efectuada por Pirelli; baste decirle



Manolo F. Creus nos muestra, satisfecho, la nueva cubierta caracterizada por las bellas «cruces de Malta» de su superficie de rodamiento

que hemos ido siguiendo todos los perfeccionamientos desde las épocas difíciles de la guerra hasta hoy, fabricando actualmente un tipo *Trapezoidal semi-elástico* que es el adoptado por todas las grandes marcas tanto nacionales como extranjeras, pues como usted no ignora, tenemos en España desde 1921 otras marcas de macizos que trabajan bien, pudiéndole asegurar que si los gobiernos se preocupasen solamente con el cariño que lo hacen en otras naciones, todo el consumo español podría ser servido por las manufacturas del país y a satisfacción completa de los consumidores.

—¿.....?

—Las cuestiones sociales con sus huelgas y locauts de tan triste memoria, paralizaron el proyecto que teníamos de ir rápidamente a la fabricación de cubiertas y cámaras, reduciéndonos a la de cámaras, que ha sido otro de tantos éxitos a los que yo me he encontrado, pues la propagación de las cámaras Pirelli y su aceptación sólo la comparo a aquella del neumático del dibujo ruso, que llegó a ser característico su empleo, de conocimiento acreditado en materias automovilistas.

—¿.....?

—La fusión con los elementos de la antigua Nacional, que ha dado por resultado la creación de la nueva entidad Nacional Pirelli para producir en España las primeras cubiertas fabricadas con los procedimientos *cuerda* y cuyas calidades igualan ya y superarán las de las mejores marcas extranjeras, es asunto para mí de tan grata satisfacción, dados mis entusiasmos por la industria de la goma, que no quiero contestar a su pregunta, pues daría, sin serlo, a este cambio de impresiones, un aspecto tan de reclamo, que sus lectores podrían encontrarse defraudados, pues supongo prefieren leer algo referente al empleo de neumáticos y macizos que no a mis actuaciones de vendedor de estos artículos.

—¿.....?

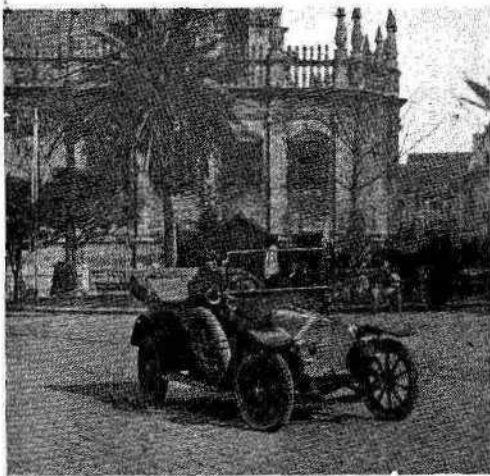
—Empecemos, pues, por macizos, ya que usted así lo quiere y bástele saber que para los camiones muy pesados e incluso los ligeros que trabajen en ciertas condiciones de dureza, no aconsejaría jamás el neumático; en cambio para los servicios ligeros no veo en ello inconveniente, sino que, al contrario, lo considero mucho mejor.

—¿.....?

—Algo empieza a hablarse de una probable disposición por parte del Gobierno reglamen-

tando el empleo de macizos y neumáticos gigantes. Estando yo al margen de la discusión, puesto que la Pirelli tiene manufacturas de ambos artículos, puedo dar opinión imparcial y a su pregunta diré que, dada la forma trapezoidal empleada ahora en macizos y las calidades semi-elásticas y flexibles que actualmente fabricamos todos, el desgaste de carretera es mucho más inferior que el que producían los macizos redondos, y si a tanto llegamos, tal vez le diré igual o menor al de los neumáticos de camión, que tienen que ir a presión debida, pues no son globos de turismo. Por ello, una disposición gubernamental prohibiendo en absoluto empleos de gomas duras, sería tan equivocada como la actual libertad de que los camiones anden por estas carreteras de Dios hechos unos bólidos, con peligro para los demás vehículos que por ellas

circulan, con exposición para ellos mismos y destrozando la carretera, tanto si llevan gomas duras como si van provistos de aire. La disposición que se impone es la de marcar una media máxima a los ómnibus y camiones que no pasare en absoluto de los 35 a la hora para los primeros y de 25 para los segundos, exceptuándose los ómnibus torpedo cerrados o abiertos sin carga de equipaje, que podrían alcanzar hasta el máximo de 40, llevando equipo de neumáticos gigantes o macizos extra-elásticos.



Creus realizó, en 1913, caballero en un 12 HP., la campaña pro neumáticos antideslizantes rusos

cos tubulares. Esta sería la verdadera disposición; más, ¿se hará?

—¿.....?

—Terminaré diciéndole en lo que respecta a macizos, que indiscutiblemente en algunos camiones el neumático influye a evitar desgaste en la parte máquina, pero también hay opiniones y entre ellas de directores de empresas servidas por auto-camiones, que creen que el desgaste es casi el mismo si se preocupan de la conservación del macizo, pues las fábricas, al construir los chasis, ya tuvieron en cuenta que iban destinados a gomas duras. Ya ve por lo antedicho, que es muy difícil formarse idea; más, concretando y en el momento actual, con el perfeccionamiento del macizo trapezoidal elástico y la su última palabra el tubular, hay de sobras para evitar la transformación de ruedas en los vehículos pesados y lo que todavía son pruebas en los gigantes.

—¿.....?

—Vamos a hablar, pues, de neumáticos, y si del tipo talón normal quiere que charlemos, lo

veo difícil, pues se ha llegado a un extremo tal de perfección, que no creo vengan novedades por mucho tiempo. El Straight Side, o sea sin talón, va imponiéndose, más por ser el tipo adaptado por los corredores en pruebas de velocidad que por la utilidad que pueda reportar al turista este sistema sobre el clásico europeo de talones.

—¿.....?

—Efectivamente, los americanos prefieren el Straight Side en todas las medidas superiores al $30 \times 3 \frac{1}{2}$, pero no puedo opinar, como alguien dice, que es debido a que las manufacturas de allende el Atlántico son poco prácticas en la confección de talones. Para mí es cuestión de moda, influida, como decía antes, por el empleo en coches de carreras donde indiscutiblemente el sin talón da más seguridad.

—¿.....?

—Para grandes velocidades, o sea más de 125, tal vez el Straight Side sea más seguro, pero un talones con sus correspondientes palomillas lo iguala, para no decir supera. Que soy muy europeo en mis opiniones Vd. tal vez dirá. Puede que lo sea, pero mi vida neumatiquera



La única recompensa establecida en España para neumáticos, ha sido la de Neumáticos Precintados en la primera Vuelta a Cataluña, y ella fue ganada por Pirelli

ha sido siempre basada en las teorías de nuestra vieja Europa.

—¿.....?

—Eso de emplear clavos de acero en los neumáticos modernos no creo reporte la utilidad que se le atribuye, y exceptuando caminos en muy mal estado donde preferiría cadenas, lo mismo se obtiene con un verdadero antideslizante. La Cruz de Malta adaptada como escultura por Nacional Pirelli, reúne las mismas condiciones de antideslizamiento que cualquier otro sistema.

—¿.....?

—Poco queda ya más que hablar, a no ser del tipo globo o balón, introducido en el mundo por los americanos. Hoy, todavía a pesar de lo mucho que se dice y se ha escrito, es o puede considerarse una incógnita, pues si bien muchas fábricas lo construyen en serie y venden normalmente, nos encontramos con que las teorías están divididas, y mientras los verdaderos amantes de la innovación defienden el globo, hay fábricas que no atreviéndose a fabricarlo completamente, han ido al semi-globo, que, vulgarmente hablando, no es más que una sobre medida, teoría ya muy lejana y que dejó completamente anulada el cuerda, al reinar absolutamente sobre las lonas

—¿.....?

—El verdadero globo da más comodidad al coche, pero su desgaste es mucho más rápido que un cuerda normal; el semi-globo a mí no me gusta por ser un término medio y no compensar su costo las ventajas que se obtienen.

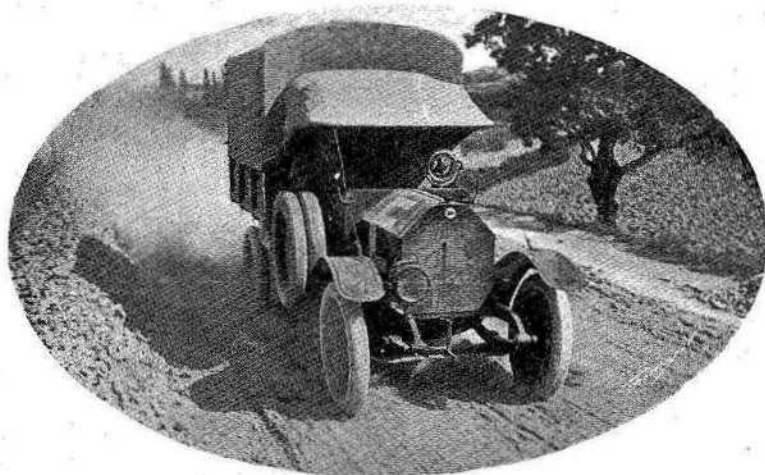
—¿.....?

—No, yo no soy enemigo de los globos; en coches pequeños soy un convencido, en los grandes y bien suspendidos, tal vez sea una cuestión de moda y réclame, ya que no sería de extrañar que se presentaran marcas de automóviles emprendiendo campañas en favor del globo, como en otras épocas se hizo en favor de los frenos en las cuatro ruedas y otras y otras novedades que sería larguísimo de recordar. Lo que no admito como perfeccionamiento es el semi-globo, ya que ni tan siquiera le reconozco el motivo de su ser.

* * *

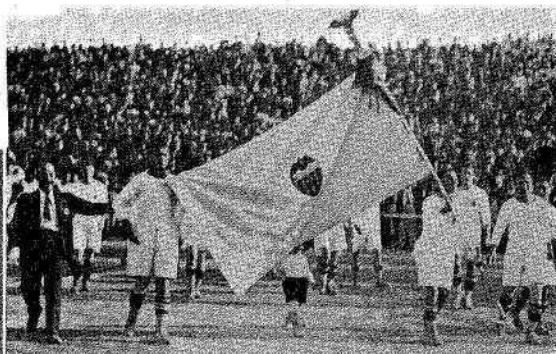
Consideramos haber abusado ya bastante de nuestro interlocutor y despidiéndonos de nuestro amigo salimos de la casa Pirelli. En la puerta había un coche equipado con globo y Creus nos enseñó prácticamente lo que es el verdadero neumático a poca presión.

X. DE LA ZEDA



Pilotando un camión Lancia equipado con neumáticos Pirelli, Creus efectuó el Barcelona-Madrid del Concurso de Camiones sin cambiar una sola goma

Acontecimientos futbolísticos



Brillante y solemne acto de bendición de la hermosa bandera del popular y famoso equipo Valencia F. C., acaecido recientemente en la ciudad del Turia

Fotos Vidal

LA quincena ha sido fecunda en acontecimientos futbolísticos.

En Valencia ha tenido lugar la bendición de la bandera del popular club Valencia, constituyendo tal hecho un gran acontecimiento y dando margen a una simpática escena al encontrarse en la calle dicha bandera con la del Gimnástico, saludarse ambas y prorrumpir sus acompañantes en ruidosos aplausos fraternales.

Nuestro Real Club Deportivo Español ha terminado triunfalmente su brillante jira por tierras de Portugal, y al regresar a ésta ha sido recibido por una muchedumbre entusiasta, entre la que figuraban buen número de socios del llamado «eterno rival», del Barcelona, con el señor Gamper a la cabeza, teniendo lugar también, con tal motivo, escenas de fraternal simpatía entre nuestros futbolistas.

Por lo que respecta a partidos jugados, hemos de señalar la visita que a tierras de España ha realizado el club Torino, de Italia, jugando dos partidos aquí, en el campo de Las Corts, y otros dos en Madrid, uno contra el Gimnástico y otro contra el Madrid.

En los cuatro encuentros el equipo de la península vecina ha demostrado que en Italia se juega duro y sucio y que todo el éxito se confía a la acometida desordenada y brusca y furiosa contra la meta adversaria, en tanto que para la defensa del propio marco se apela a toda clase de métodos, cuando más brutales más efectivos.

Aquí, jugando contra un Barcelona desorganizado, con poco poder de ataque y sin ninguna fuerza de resistencia, perdió un encuentro y empató otro, y en Madrid perdió contra un reserva del Gimnástico y empató a trompazo limpio contra el Madrid.

Pero el acontecimiento futbolístico culminante de estos días ha sido el gran partido jugado entre el Español y el Barcelona en el campo de este último.

Desde hacía mucho tiempo la afición barce-

lonesa no había presenciado un match semejante.

Correcto, en general, vivo y hasta bronco a ratos, pero sin perder nunca el carácter deportivo, matizado en multitud de ocasiones de hermosísimas jugadas, ya debidas a paradas fantásticas de Zamora, ya a combinaciones brillantes de la delantera azul-grana, ya, en fin, a rápidos y vibrantes avances, con pase bajo y seguro, de la línea avanzada del Español, el encuentro constituyó una gran tarde para nuestro futbolismo.

Lloveras, nuestro gran árbitro, encargado de llevar la batuta en el match entre los grandes rivales, cumplió estupendamente su cometido.

A él se debió, sin ningún género de duda, el éxito de esta hermosa jornada.

Las enseñanzas que del bello match pueden deducirse son altamente consoladoras para nuestro futbol, ya que hemos visto a un Español muy superior al Español de la temporada última y hemos podido apreciar que el Barcelona ha llegado, al fin, a dar con la combinación de los once jugadores que habrán de defender los veteranos colores azul-grana en las próximas contiendas del campeonato, de una manera digna del historial del club.

La incógnita que representaba el futuro del Barcelona, queda, pues, despejada,

El Barcelona presentará para el campeonato un once digno de él y digno de sus grandes rivales, el Europa y el Español, lo cual nos asegura emocionantes encuentros y fuertes emociones deportivas.

Y aun hay más: el resultado que en Cervera ha logrado el Sans, empatando con el equipo de Matas, hace presumir que los rayados de la Unió Sportiva no sólo tienen la pretensión de escalar los altos puestos, sino que disponen de elementos sobre los que basar fundadamente sus pretensiones. Esperemos que de la lucha regional surja el Campeón de España.

ENRIQUE GUARDIOLA

DE EXCURSIONISMO

EL señor Director de STADIUM quiere dedicar, en las páginas de éste, un espacio al Excursionismo Catalán, bien convenido del servicio que presta a la cultura de nuestra tierra.

Y haciendo acto de acatamiento al Centre Excursionista de Catalunya, empieza hoy rindiendo su homenaje de verdadera simpatía a esta honorable Institución que, con su ardua labor de cincuenta años, no precisa decir que de su benemérita actuación se han derivado todas las altas instituciones culturales que son el orgullo y el ornato de nuestra Cataluña, con raigambre ya indestructible.

Por esto, cuando STADIUM ha venido a llamar a la puerta de mi casa pidiéndome dos palabras para iniciar la Sección que se inaugura, no precisa decir con cuánta delectación he accedido a ello.

El Centre Excursionista de Catalunya, que es, a la vez, el Club Alpino Catalán, ha sido y es el punto de partida de estas orientaciones modernas en cuanto al estudio de la Historia, del Arte, de la Arqueología, del Folk-lore, de la Espeología y del Alpinismo, en una palabra, de todos

esos matices que, como una diadema, rumbea en la testa mayestática el Excursionismo.

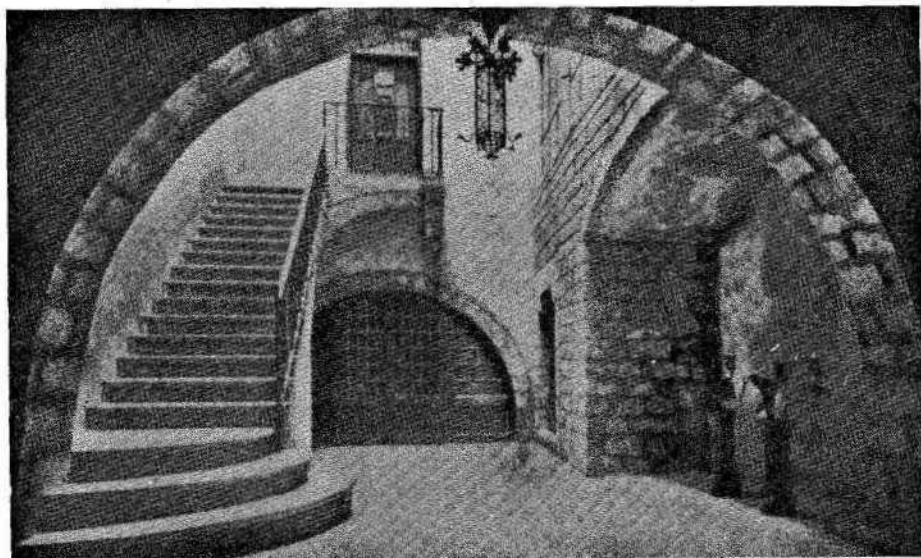
Es inmensa la transcendencia educativa de éste en nuestras comarcas, como es inmenso el surco profundo que va dejando en nuestras costumbres.

No es que yo asegure que el excursionista haya alcanzado el grado de superior cultura que todos soñamos, no; pero tengo fe en que, a copia de insistir, cada vez serán más respetados nuestros monumentos, más estimados nuestros paisajes, más refinadas nuestras virtudes, más sana de cuerpo y de alma nuestra juventud, esta juventud que, en esparcida enorme, no hay día festivo que no deje de llenar los trenes en su afán de gozar de las bellezas de nuestros lugares, que es tanto como decir gozarse en la contemplación de nuestro patrimonio.

A todos los que siguen por las rutas floridas de nuestros ideales: ¡Salud!

JUAN RUIZ Y PORTA
Presidente del Centre Excursionista
de Catalunya

Barcelona, 30 de septiembre de 1924.



La monumental entrada al Centre Excursionista de Catalunya

Eternamente invencible

10 HP.

TALBOT

1.500 c. c.

en Broocklands (20 de Sepbre. de 1924)

SE CLASIFICAN:

- | | | | |
|------------|---------------|-------|----------------------|
| 1.º | Lee Guinness, | sobre | <u>TALBOT</u> |
| 2.º | Duller, | sobre | <u>TALBOT</u> |
| 3.º | Seegrave, | sobre | <u>TALBOT</u> |

AGENTES GENERALES:

AUTOLOCOMOCION, S. A.

Rambla de Cataluña, 90



MENSAJERAS



Concurso fotográfico

STADIUM pretende *rinovarse* para procurar corresponder, en cuanto ello sea posible, al favor constante que sus lectores le dispensan.

Nuestro deseo de consagrar las mayores energías a la idea de que el Circuito Nacional de Turismo sea un hecho, el de dar a conocer los tesoros de belleza de que España está repleta, nos ha inducido a celebrar un concurso fotográfico, reservado exclusivamente a turistas amateurs de ese arte.

En cada uno de los números de STADIUM se publicará, en lugar de los más preferentes, en la portadilla, una fotografía escogida entre todas las que se hayan recibido durante la quincena y que habrá sido seleccionada por el Comité de fotógrafos y redactores artísticos de STADIUM.

Al autor de la mejor composición fotográfica que se haya publicado del 1 de octubre del año actual al 15 de diciembre de 1925, se le concederá una medalla de oro, además de la subscripción gratuita a la revista, y a las cuatro composiciones que sigan en mérito a la premiada, medallas de vermeil y subscripción igualmente gratuita a STADIUM por un año.

Al acto de la entrega de los premios procurará dársele la mayor solemnidad que nos sea pasible.

Las fotografías deben representar exclusivamente vistas de los rincones tan bellos y sublimes como atesora España, de las que serán escogidas las mejores pruebas fotográficas cuya composición sea la más artística.

Las pruebas deben ser remitidas a nombre del director de STADIUM, Balmes, 54, Barcelona, y deberán medir, cuando menos, 13 centímetros de alto por 16 de ancho, debiendo indicarse nombre y apellido, o pseudónimo, si se prefiere, y domicilio del remitente.

¿Lo adivina usted?

YA puestos a regalar, ofrecemos cinco subscripciones, a título gratuito, por espacio de un año, a aquellos de nuestros abonados que, teniendo satisfecho su recibo, nos indiquen—los primeros—el nombre de la marca del automóvil cuya entera y completa diseción está hecha en las páginas 16 y 17 de este número.

Hemos dicho de ese coche cuanto puede decirse; lo único que hemos omitido, cuidadosamente, ha sido el nombre.

El que reconozca ese coche, que nos diga inmediatamente su nombre por escrito.

A los cinco primeros que contesten acertadamente a la pregunta, les será prorrogada su

subscripción a STADIUM por un año a título gratuito.

"Stadium" en el extranjero

STADIUM, que siempre ha consagrado a los grandes acontecimientos automovilistas la mayor importancia, se dispone a seguir su tradición.

Ha desplazado a dos de sus más valiosos elementos, Masferrer y Creus, para que asistieran a las grandes carreras de automóviles que se acaban de celebrar en San Sebastián.

El primero ha proseguido el viaje hacia París con objeto de visitar el Salón del Automóvil que se inaugura mañana en el Grand Palais, y tiene el encargo de asistir a la apertura del de Londres, el día 16 del actual.

Los mejores stands serán reproducidos en STADIUM por medio de fotografías de nuestra agencia Rol y estudiados por nuestro director, señor Masferrer, verdadero especialista en materia de exposiciones de esa índole.

¡Oh, qué gran ciudad!

BARCELONA está poniéndose imposible. No se puede ir en automóvil porque le acribillan a uno a multas... incluso por replicar a olímpico concejal jurado, que por ese procedimiento se ha propuesto acabar con todos los déficits de nuestra casa grande.

No se puede ir a pie, porque Barcelona se ha convertido en una inmensa rejilla: tal es el cúmulo de agujeros que se han abierto, se están abriendo y dispónense a abrir (red subterránea telefónica).

A este propósito acude a nuestra memoria una pregunta que un amigo nuestro nos hacía cada vez que al regreso de un larguísimo viaje por todo el mundo—era viajante de una casa corcho-taponera de San Feliu de Guíxols—pasábamos la Rambla:

—Diga usted: ¿este agujero que hay aquí, es el mismo que había cuando visité Barcelona la última vez?

Entre perplejos y confusos contestábamos:

—No, señor; es un agujero nuevo. Aquí tenemos fama de trituradores del suelo (con detrimento de la existencia de los ciudadanos que no pueden ir en automóvil por mor de las multas).

Porque señores, en cuestión de agujeros y multas no hemos cambiado... ¡hemos *mejorado* en tercio y quinto!

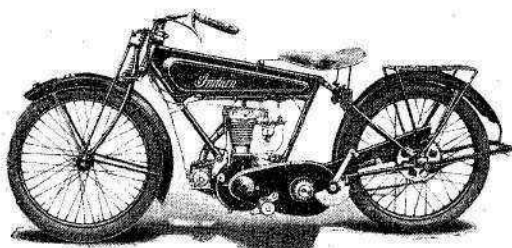
¡San Barón de Viver, bendito! Apiádate de nosotros—de los que vamos a pie y de los que usan automóvil—si pretendes que Barcelona llegue a ser gran ciudad.

Las motocicletas "INDIAN" 1925

Modelo «Prince» 2 3/4 HP.

CUATRO son los modelos que esta conocida y acreditada marca ofrece para la temporada de 1925.

Atenta siempre la casa *Indian* a las exigencias del mercado mundial y siguiendo las evoluciones de la afición al deporte motoci-



Nuevo modelo «Indian-Prince» 1925, 2 3/4 HP. sin equipo eléctrico

clista, nos sorprende este año con un novísimo modelo de 2 3/4 HP. denominado *Prince*, que junto con los modelos *Scout* y *Chief* forma el surtido de máquinas más completo y de mayores perfecciones que jamás haya ofrecido una manufactura de motocicletas.

He aquí las características principales de los diferentes modelos que nos ocupan:

MOTOR: A cuatro tiempos, de un cilindro vertical, 2 3/4 HP, 69'8 X 90'88 m. m. desplazando 348'26 c. c. Culata desmontable que permite la descarbonización y esmerilado de válvulas en pocos minutos. Profundas aletas de refrigeración y ancho tubo de escape. Grandes válvulas y potentes muelles de válvula herméticamente encerrados y bien lubricados.

CARBURADOR: *Schebler*, de compensación automática

IGNICIÓN: Magneto *Splitdorf* de alta tensión.

LUBRICACIÓN: Automática *Indian* de alimentación graduable y bomba auxiliar de mano.

PUESTA EN MARCHA: Del tipo de engranaje y sector, montada sobre el cambio de marchas.

EMBRAGUE: A discos secos, tensión graduable, gobernado por palanca de mano dispuesta bajo el puño izquierdo del manillar.

CAMBIO DE MARCHAS: Tres velocidades del tipo progresivo. Directa en tercera.

MANILLAR: Tipo *De Luxe*, que proporciona una cómoda posición para guiar y gobernar la máquina.

GOBIERNO: Por puños *Indian*, Gas, con el puño izquierdo, y avance con el derecho. Los cables pasan por el interior del manillar. Las fundas de los cables van recubiertas de cuero.

PROPULSIÓN: Dos cadenas *Dukworth* independientes y graduables. Eficaces guardacadenas. Piñón de motor, 15 dientes; embrague, 38 dientes, contraeje, 19 dientes, y rueda posterior, 43 dientes. Relación de engranajes: 5.733 a 1 en directa, 10.319 a 1 en segunda, y 18.575 a 1 en primera.

CUADRO: Tipo *Keystone*, dos secciones, construido de tubo reforzado. Muy baja posición del sillín.

HORQUILLA ELÁSTICA: Del tipo *Indian*, suspensión de muelle en espiral.

FRENOS: Doble, *indian*. Accionados por palanca de mano dispuesta bajo el puño derecho del manillar, y por pedal situado junto al estribo derecho.

RUEDAS: 26 X 2 1/2, esmaltadas en negro.

DEPÓSITO: Uno solo, formando dos compartimientos separados para la gasolina y el aceite. Capacidad aproximada: gasolina. 7 1/2 litros; aceite, 1 litro.

SILLÍN: Suspensión especial *Indian*. Espacioso asiento y baja posición para montar.

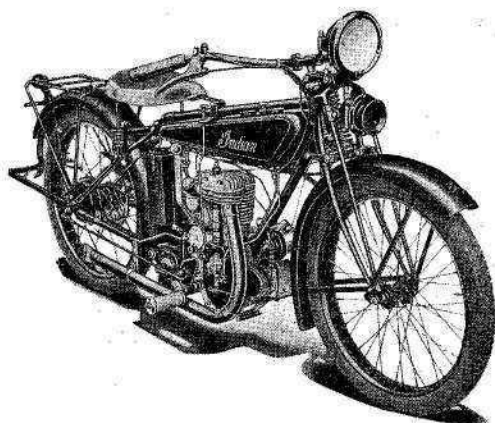
ESTRIBOS: Fácilmente graduables, recubiertos de goma.

ESMALTE: Rojo *Indian*.

EQUIPO ELÉCTRICO: Independiente de la magneto. La corriente para el faro delantero, farol, piloto, y kaxon, es suministrada por una dinamo *Splitdorf* y una batería *Wico*, de 6 voltios 12 amperios hora. Amperímetro montado en lugar fácilmente visible de la parte superior del cuadro; va encerrado en una caja de aluminio.

Modelo «Scout» 5 HP.

Este modelo es igual al de 1924, con notables mejoras en el motor (que es de culatas desmontables), válvulas, muelles, excéntricas,



Nuevo modelo «Indian-Prince» 1925, 2 3/4 HP. con equipo eléctrico

etc., que en los modelos de serie producen un 20 por 100 más de potencia que los modelos anteriores.

Presenta también grandes perfeccionamientos en los engranajes, embrague, horquilla delantera con nueva suspensión, etc., así como en la dinamo e instalación de los modelos eléctricos.

Modelo «Chief» 7 y 9 HP.

A igualdad de modelos que en los años anteriores, reúnen ahora las siguientes modificaciones:

Neumáticos *balón*. Embrague perfeccionado. Cubos repletos de grasa. Frenos más eficaces. Bomba de mano perfeccionada. Cuidado reforzado, etc.

* * *

Teniendo en cuenta la fama de que goza la marca *Indian* y la superioridad de sus características si se comparan con las de cualquiera otra motocicleta, se observará en seguida que a igualdad de precios la *Indian* es la motocicleta que reúne más ventajas, por lo que no es aventurado afirmar que esta marca ha de ser la preferida de todo buen motociclista.

Motocicletas INDIAN

TARIFAS DE PRECIOS

	Pesetas
Nuevo modelo «Prince» 2 3/4 HP. 1925.	2.200
Modelo 4 HP. 1920	2.000
Modelo 5 HP. «Scout»	2.600
Modelo 7 HP. «Standard»	2.500
Side-car completo de un asiento para los modelos 4, 5 ó 7 HP.	900
Modelo 7/15 HP. «Chief» de 61 pulgadas de cubicación, con equipo eléctrico	3.000
Modelo 9/20 HP. «Chief» de 74 pulgadas de cubicación, con equipo eléctrico	3.500
Side-car completo de un asiento para los modelos «Chief».	1.100
Las máquinas de 2 3/4, 4, 5 y 7 HP. «Standard» pueden suministrarse con equipo eléctrico por un extra de.	350

Estos precios pueden sufrir variación sin previo aviso.

Automóvil Salón

BARCELONA

MADRID

VALENCIA

Trafalgar, 52

Alcalá, 81

Paz, 33

El AS de los Neumáticos



es el

PIRELLI

"Cuerda"



**Preferido por la aristocracia
del automóvil**

Esta admirable cubierta, cuya caracte-
rística son las

Cruces de Malta

la fabrica en sus modernas instalaciones
de Manresa

Nacional Pirelli

La Copa de los Alpes

(agosto de 1924)

es ganada, como en 1923, por los coches



la más dura prueba automovilista del año.
2.800 km. de recorrido por las 15 montañas más altas de Europa, clasificándose:

1.º absoluto: COFFANI, sobre OM

Categoría 1.500 c. c.

1.º Danelli sobre OM

Categoría oficial Militar

1.º Capitán Papa sobre OM

2.º Torti OM

3.º Comandante Graffi OM

Coches y chassis 4 y 6 cilindros disponibles para entrega en el acto

F. de A. Puig

Córcega, 302 (entre P. Gracia y Rbla. Cataluña)

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

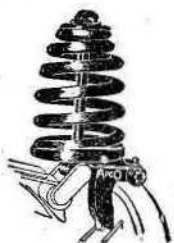
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter suplementarias, 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

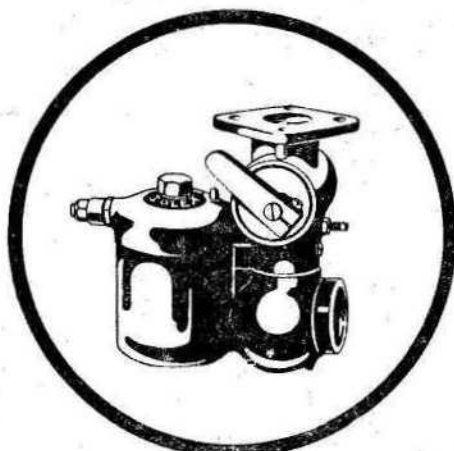
APCO

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



El carburador SOLEX

PROPORCIONA EL MAXIMUM DE
ECONOMIA - RENDIMIENTO
SENCILLEZ - ELASTICIDAD



Reduzca su consumo de gasolina, aumentando a la vez la fuerza de su coche

PRUEBA GRATIS

A todo el que lo solicite le remitiré por mediación de su garagista, un SOLEX, con facultad de devolución si la prueba no resulta a su entera satisfacción (Para más detalles consulte a su proveedor)

VENTA AL POR MAYOR

AVIACIÓN AUTOMOVILISMO
HARRY WALKER
MOTOCICLISMO CICLISMO

BARCELONA - Rosellón, 192

MADRID - Fernández de la Hoz, 17

Automóviles y Camiones
Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Carrera Internacional de 24 horas

Velódromo de Badalona : 20-21 septiembre 1924

1.^{os} REGNIER-LLORENS
sobre

NEUMATICOS
DELTA

Bicicletas BENEDID

KLEIN Y C.^{ia}

Princesa, 61

Barcelona

STADIUM

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

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 en STADIUM

Annuaire Général de l'Automobile 1924 et de la Vélocipédie

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísima- mente, 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

Automóviles Chenard & Walcker



**El coche francés de mayor renombre y que
en estos últimos años se ha im-
puesto por sus excelentes cua-
lidades de seguridad, de
confort y de marcha**

Para entrega inmediata

**coches 8-10 y 11 HP., con ca-
rrocerías torpedó y con-
ducción interior**

**Se admiten agentes para la reventa en las
principales poblaciones de Cataluña, en
condiciones ventajosísimas, para
el desarrollo de nuestro plan
de campaña para los mo-
delos de 1925**



Agencia general para Cataluña y Baleares

Garage Segarra

Plaza de Tetuán, núm. 20 : 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 $30 \times 3\frac{1}{2}$ CON TALON
 $32 \times 4\frac{1}{2}$ SIN TALÓN

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

LA HISPANO-SUIZA

LA HISPANO-SUIZA

FÁBRICA ESPAÑOLA DE
AUTOMÓVILES Y MO-
TORES DE AVIACIÓN
CARRETERA DE RIBAS, 279
TELÉFONO 8580
BARCELONA

acaba de conseguir en Iprèss, con
su nuevo motor de 450 caballos, la
Copa de Velocidad BEAMONT,
el Record mundial de los 300
kms. y además el de los 500
con lo que LA HISPANO-SUIZA
detenta actualmente los
Records de Velocidad de
300, 400 y 500 kilómetros



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACION ESPAÑOLA

**Chassis de Tu-
rismo, 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"