Stadium
Revista Ilustrada

75 céntimos

Año XIV - Núm. 428

1 de diciembre 1924

EL AUTOMÓVIL

ROCHET-SCHNEIDER equipado con carburador ZENITH, lubrificado con aceite FISKE'S y provisto de ruedas RUDGE-WHITWORTH

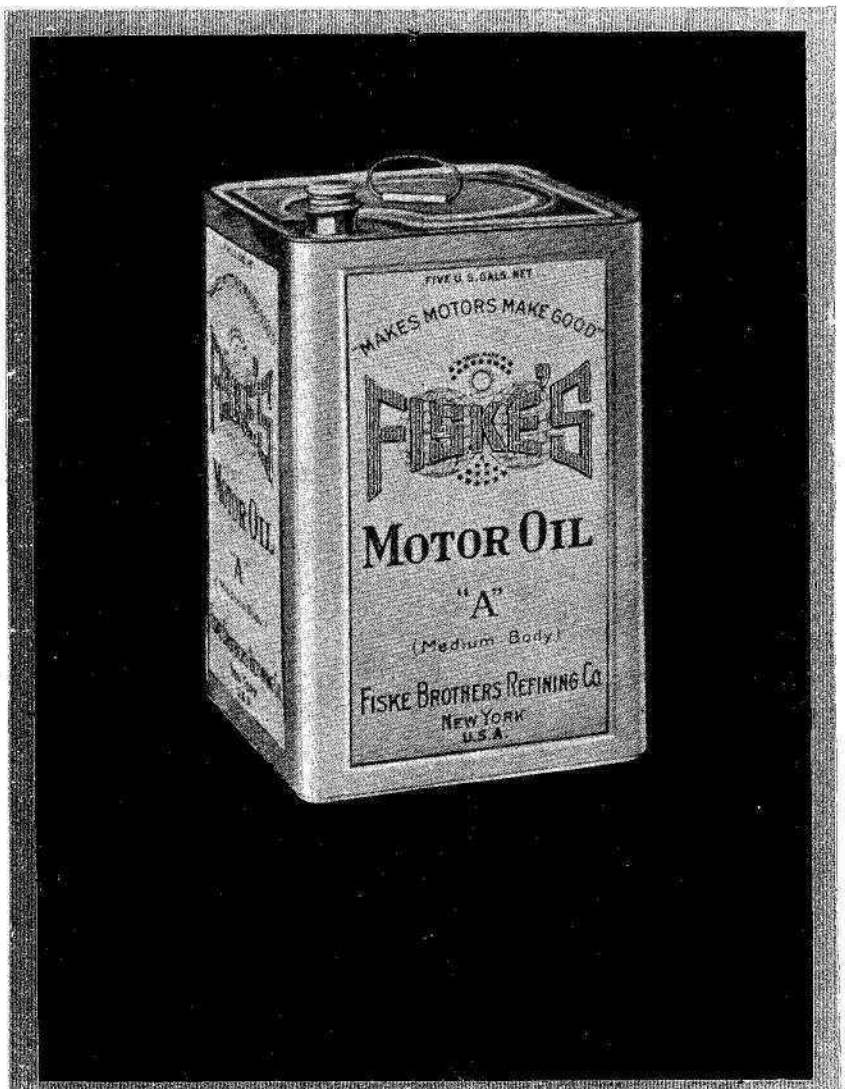
ha establecido el

record Barcelona-Madrid-Barcelona en 19 horas 48 minutos

según certificado del R. A. C. de España, demostrando su nunca igualada calidad y resistencia

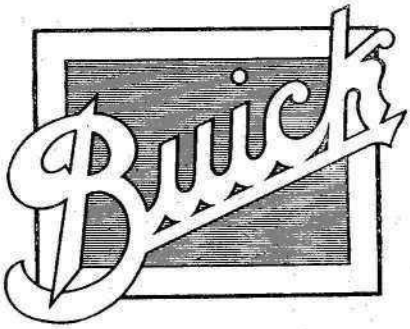
Foto Badosa

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS
Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445
SANROMÁ



FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK
CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS
MACAYA & Co, S. L. Vía Layetana, 21 Teléfono A 5650 BARCELONA

Las fábricas BUICK son las más importantes del mundo en lo que concierne a la fabricación de coches 6 cilindros



marcha siempre a la cabeza

Por la séptima vez consecutiva a las fábricas BUICK les ha sido concedido el derecho de escoger los primeros, el sitio de emplazamiento de sus stands en el Salón del Automóvil de Nueva York, que se efectuará durante la primera quincena de Enero de 1925.

Este honor se otorga cada año por la National Automobile Chamber of Commerce al constructor que ha efectuado mayor número de ventas durante los doce meses precedentes.

Conquistando y manteniendo esta envidiable posición durante siete años consecutivos, BUICK ha demostrado que el valor de cualquier otro automóvil estaba eclipsado ante la constancia con la cual el público compra el BUICK.

Desde que se introdujeron los nuevos modelos 1925, el éxito del BUICK ha alcanzado tan extraordinarias proporciones, que los stoks de coches disponibles son insuficientes en todos los servicios de distribución que tiene montados en el mundo entero.

Todo cuanto antecede demuestra que el éxito formidable alcanzado por el coche BUICK en América está plenamente justificado, y que la fama de que goza en España no es, ciertamente, superflua.

Para convencerse de sus cualidades, preguntad a quien posea un BUICK el criterio que tiene formado de este coche

F. Abadal

BARCELONA
Aragón, 239

MADRID
Alcalá, 62

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

IX PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS

23 NOVIEMBRE 1924

TRIUNFO DE LOS AUTOCICLOS

Peugeot

PRIMER PREMIO

EQUIPO MORADO, formado por la señorita Lilí Alvarez y los señores don Manuel Teixidor, don Pedro Camats y don Juan Jover

INTEGRADO POR DOS AUTOCICLOS PEUGEOT

Equipados con Bujías CHAMPION : Lubrificados con Aceite AIGEION

Automóviles y Bicicletas PEUGEOT

Calle Consejo de Ciento, núm. 349 : Teléfono 3090-A : BARCELONA

Representante general para España:

Stevenson, Romagosa y Comp.ª

Valencia, núm. 295
BARCELONA

Salón de Exposiciones:
I. PONS
Paseo de Gracia, 54

SE DICE...

1.°

Carrocería turismo con capota fija, llamada "Duplex", que equivale a tener al mismo tiempo coche abierto y cerrado. Es una creación exclusiva

2.°

Un nuevo tipo de chassis, llamado "Standard-Six", en substitución del "Light-Six", que queda suprimido

3.°

La incógnita de freno sobre las cuatro ruedas ha sido resuelta definitivamente, basada en un nuevo sistema exclusivo. Si se desea puede aplicarse esta concepción, que es del ttpo hidráulico

4.°

Neumáticos "Balloon" legítimos, como equipo corriente

5.°

15 modelos nuevos de carrocerías, de gran distinción, siendo cada una de ellas un completo refinamiento

6.°

EN LAS PEÑAS DEPORTIVAS se afirma que éstas serán algunas de las principales características del *nuevo modelo* que

Studebaker

presentará al mercado

¿Serán verdad los rumores de tanta perfección? En caso afirmativo, ¿no representaría un esfuerzo titánico el que *Studebaker* se anticipase ventajosamente varios años sobre las demás marcas de automóviles?

BOSCH

BOCINA BOSCH

Es una novedad en avisadores electricos que responde a todos los reglamentos oficiales

Produce un sonido uniforme original y melodioso de gran alcance

Produce a volundad un sonido fuerte para carretera y otro menos intenso para ciudad

A pesar de su gran potencia sonora consume una cantidad insignificante de corriente

Su aspecto es elegante y su construcción esmeradisima

Se fabrica para tensiones de 6 y 12 voltios y en dos tamaños

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

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

FIAT

El coche más veloz del mundo, tiene establecido el RECORD MUNDIAL oficial, a 234,986 kilómetros por hora

Torpedo especial sport 1.500 c. c.

con válvulas del motor laterales y escaso número de revoluciones p. m., obtiene en la práctica el coche Sport de mayor duración y resistencia, al mismo tiempo que permite alcanzar una velocidad de 108 kilómetros por hora

Sociedad General de Automóviles

Mallorca, núm. 277 : Barcelona

1899 NOCES D'ARGENT DEL F. C. BARCELONA 1924

DIA 7 DE DESEMBRE

MATÍ

III Challenge Pere Prat

DIA 8 DE DESEMBRE

MATÍ

Festival Internacional d'Atletisme

TARDA

Real Unión Club de Irún

Campió d'Espanya

CONTRA

F. C. Barcelona

Campió de Catalunya

VETLLA

Apat de Germanor

VETLLA

Funció de Gala

STADIUM

Año XIV - Núm. 428 - 1 Diciembre 1924

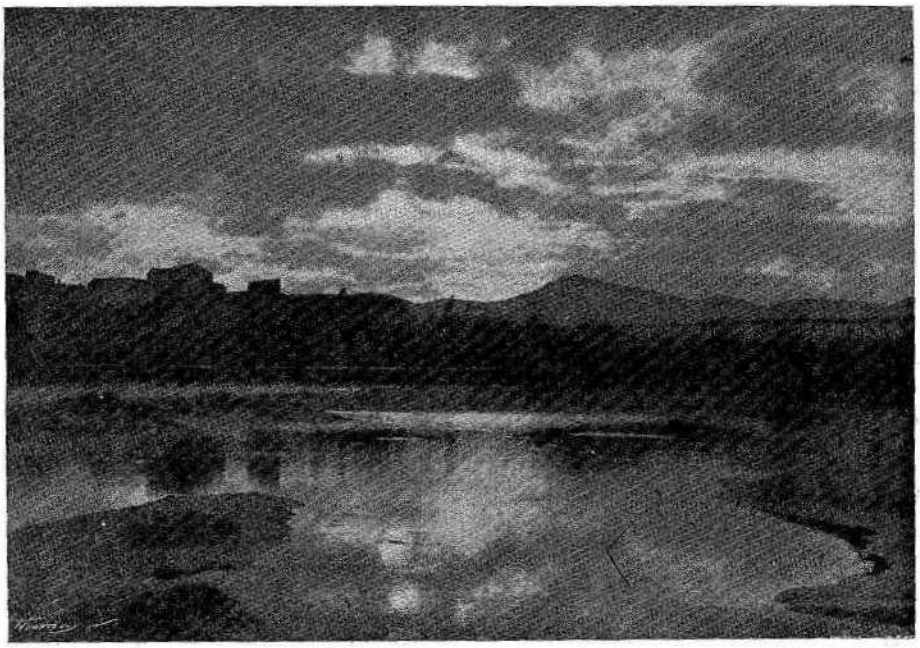
Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

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

PAISAJES ESPAÑOLES

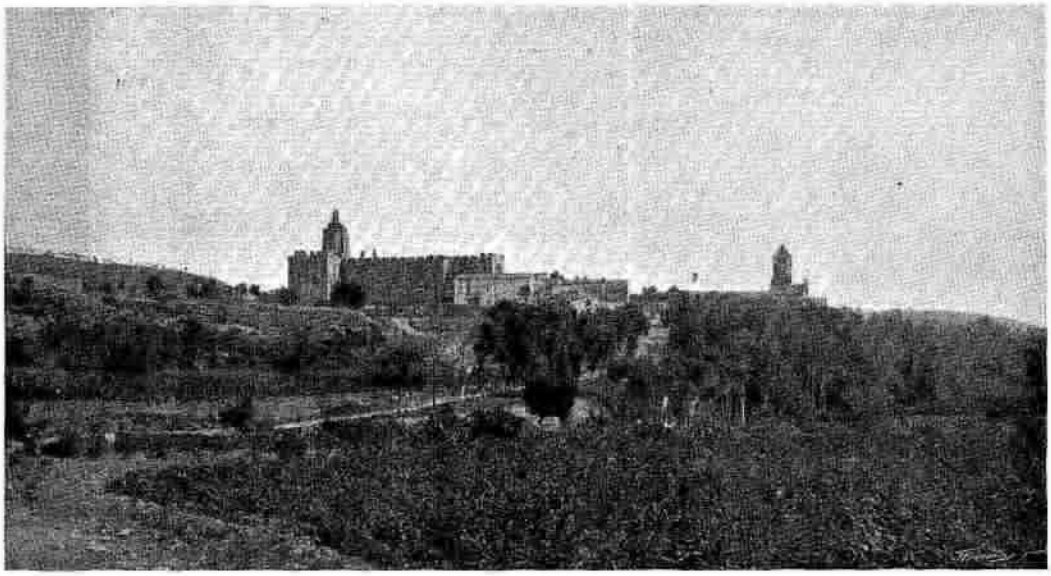


Un crepúsculo a orillas del Llobregat

Foto Federico

FOMENTO DEL TURISMO

EL CIRCUITO NACIONAL



Vista general del famoso Monasterio de Santas Creus

LA «cuestión» del Circuito Nacional de Turismo entra en una nueva fase, que generosamente se nos brinda desde las columnas de *El Constructor;* porque si vamos a esperar que vuelva a caer el maná del cielo, nos parece que hay para días.

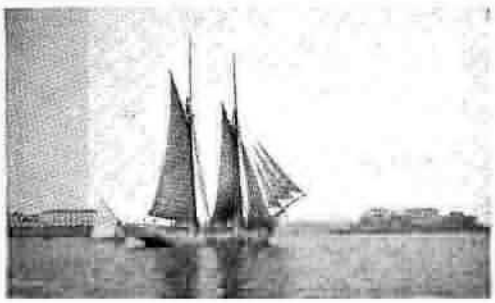
Cierto que brotan chispazos, muestras de una adhesión franca y sincera de parte de Ayuntamientos como los de Bilbao, Córdoba, Granada y Valencia, que acuerdan no tan sólo adherirse entusiásticamente al proyecto que emanó recio y vigoroso de la Conferencia de Turismo de Barcelona, sino que han invitado todas esas importantes corporaciones al Directorio Militar para que el Circuito sea pronto un hecho, ofreciendo, además, el concurso de esas importantes capitales.

En Burgos, según leemos en su *Diario,* en ocasión de reunirse valiosos elementos de la población en un banquete de fraternidad deportiva, persona amiga y colega se levantó a hablar y lo hizo elocuentemente en el sentido de que Burgos debía coadyuvar a la campaña emprendida, a fin de que el Circuito quede prontamente establecido en las condiciones apetecidas.

Pero todo esto es platonismo puro; es cantar a la luna, de la que se puede estar plenamente enamorado, sin que ella, pobrecita, se entere.

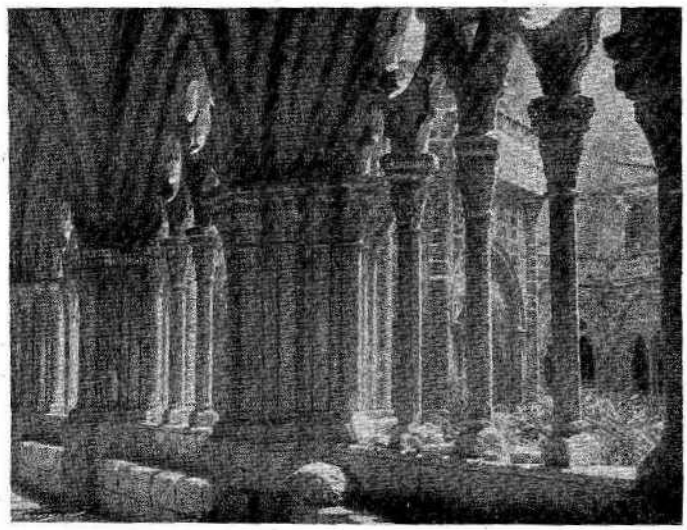
Los proyectos y planos del Real Automóvil Club de Cataluña y de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, do sabe por dónde paran a estas horas... o a dónde han ido a parar.

No ha existido mano piadosa lo suficientemente amante de esta Patria nuestra que los haya



La Coruña. — Entrada del puerto

Bilbao — Pintoresca vista



Claustro principal del Monasterio de Poblet

recogido, los haya estudiado y haya tratado de llevar al ánimo del Directorio la necesidad de que se destinase un crédito, el crédito suficiente para mejorar las carreteras y dejarlas en estado de que la circulación por ellas fuese factible.

No hay que pensar en milagros que no saben realizar los Gobiernos.

Hay que pensar — como decía Garcés en su artículo — en que todo se puede y todo se debe hacer merced a las iniciativas particulares.

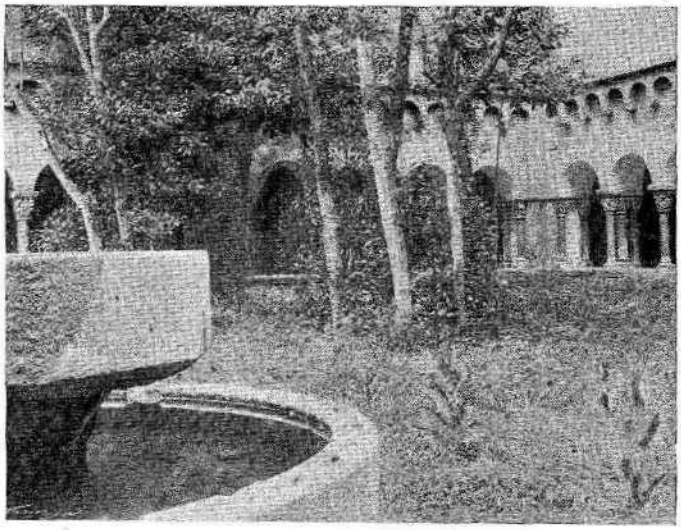
Hemos hablado de este asunto, en los pasados días, con amigos nuestros tan apreciados como don Damián Matheu, el presidente del Consejo de La Hispano Suiza; con don Mariano de Rubió, presidente de la Sociedad de Atracción de Forasteros; con el Marqués de Cabanes, presidente de la Asociación de Banqueros, con su socio don Manuel Garriga Nogués y, además, con algunos de los elementos que dirigen la Cámara Sindical del Automóvil y otros no menos valiosos que figuran en su lista de socios, y todos ellos, sin excepción, han reconocido que nada más positivo ni más práctico que crear una *Compañía del Circuito Nacional de Turismo* que, con capital suficiente y las garantías consiguientes, fuese la encargada de la realización del proyecto que se acaricia para bien de España, ya que establecer el Circuito es el medio mejor para lograr pronta y rápidamente el fomento del turismo en nuestro país.

Hemos recogido en nuestras visitas datos valiosos, que vamos a condensar, pero antes es preciso llamar a muchas más puertas, porque en esta obra magna pueden y deben colaborar todos aquellos elementos que puedan beneficiarse de los resultados que se obtengan.

En torno de este tema tan interesante, se ha debatido en todos los tonos y en todos los metros. Un antiguo subscriptor nos recuerda la campaña memorable realizada por el ilustre Marqués de Marianao, uno de los más antiguos subscriptores de STADIUM, cuando ejercía el cargo de presidente del R. A. C. de Cataluña y el de senador vitalicio, quien elevó su voz en las Cortes para que el Circuito Nacional, por él proyectado, fuese un hecho; si la obra portentosa realizada por el ilustre prócer se compagina a la que ahora se lleva a efecto por hombres encariñados de nuevo con aquella idea (por nosotros defendida con tanto empeño en *El Mundo Deportivo* cuando constituía con STADIUM la Editorial Deportiva), el camino será más fácil, y agrupando todas aquellas voluntades con las que ahora se mueven con idénticos nobles impulsos, será tarea fácil llegar a la realización anhelada de colocar a nuestro país en condiciones de que sea visitado por extranjeros y por los naturales del país, y lo que dejen a su paso por estos nuestros mundos será cantidad suficiente, al cabo de pocos años, para la amortización de los capitales que se necesitan para crear el Circuito.

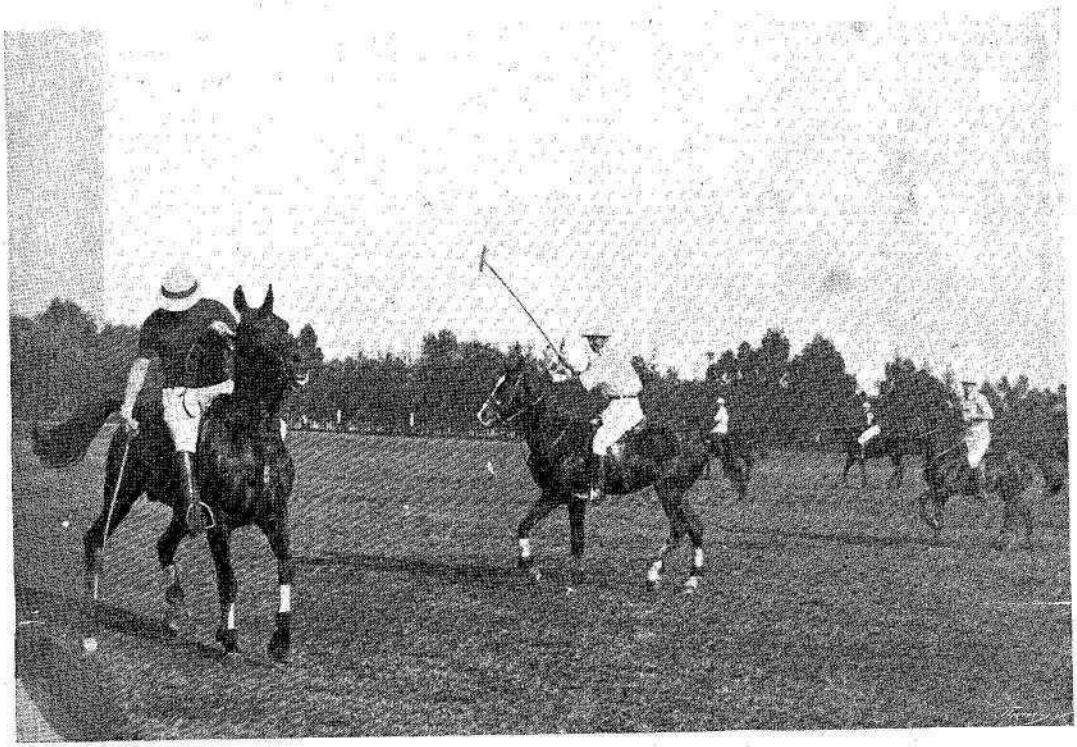
Otras plumas se mueven al compás de la nuestra en defensa de estos ideales. ¡Ojalá acierten a despertar a nuestro pueblo y que éste se dé cuenta de la transcendencia de un problema que desearíamos ver resuelto prontamente!

NARCISO MASFERRER

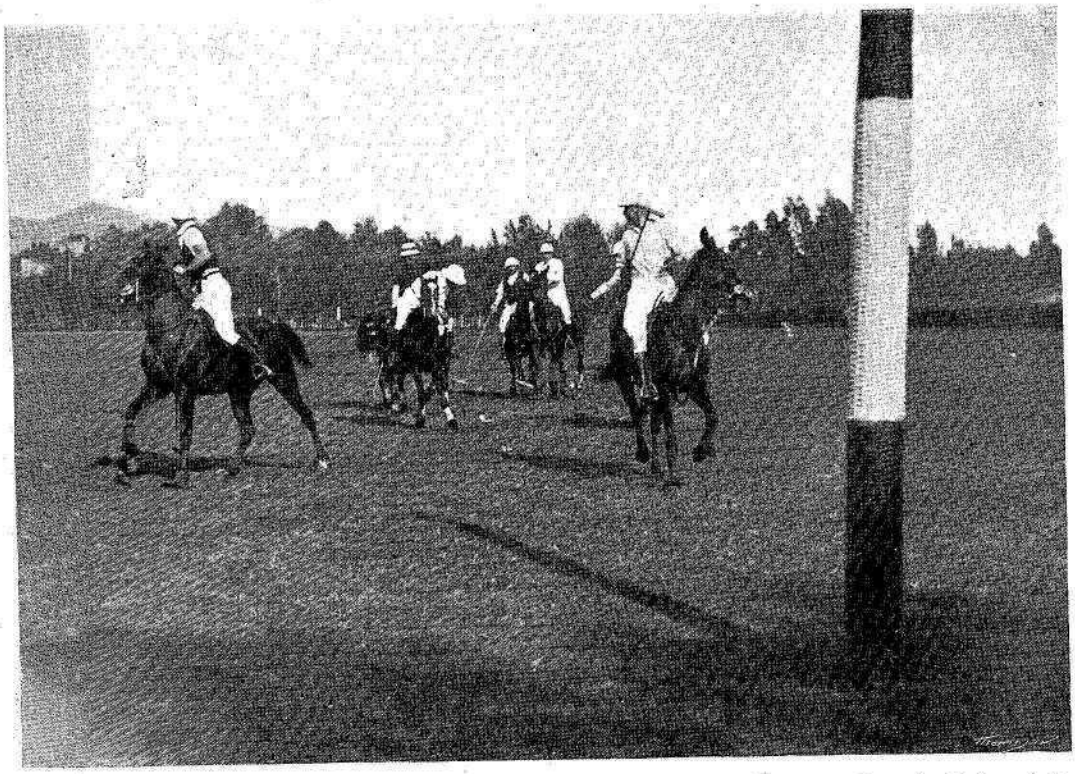


Claustro del Monasterio de San Cugat del Vallés

Real Polo Jokey Club



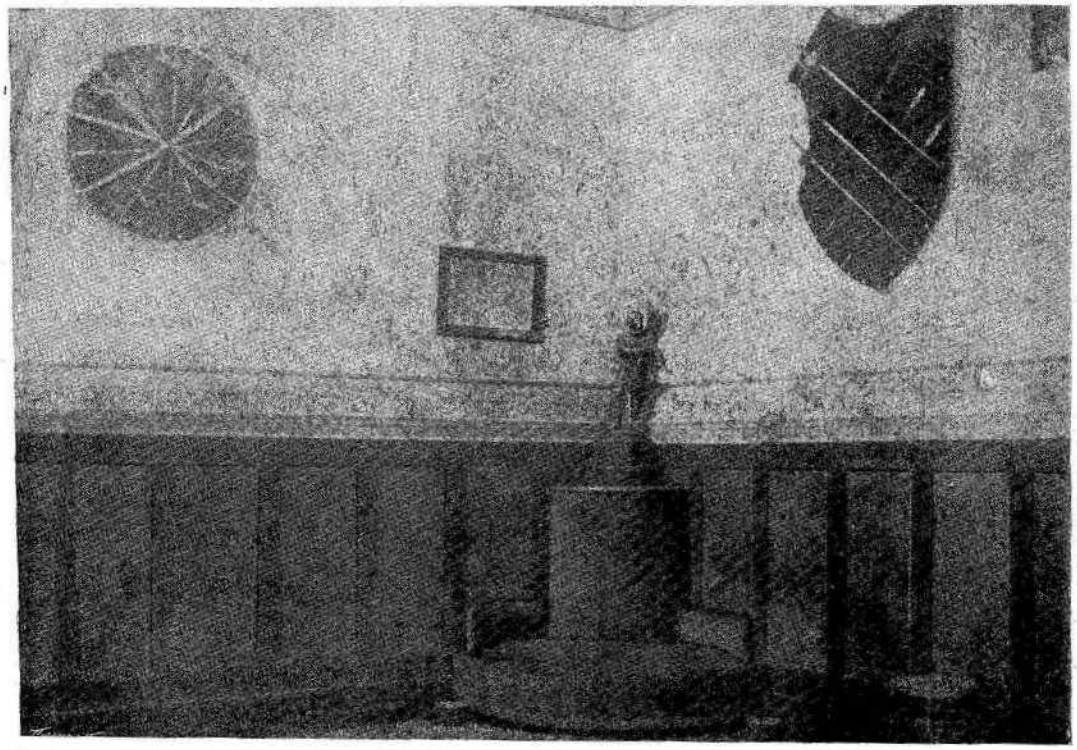
La temporada invernal se ha inaugurado con la presentación de nuevos equipiers...



... que, ansiosos del triunfo, acumulan todas sus energías con objeto de, una vez impulsada la pelota, conseguir el anhelado goal

Fotos Vela

BODAS DE PLATA DEL FUTBOL CLUB BARCELONA



Antigua sala de armas del Gimnasio Solé, en donde, veinticinco años ha, fué fundado el Futbol Club Barcelona

EL F. C. Barcelona va a celebrar en los días 7 y 8 del actual sus bodas de plata. Ha escogido esos días, que son festivos, para que el público, la masa de público que forma en las filas del decano de nuestros clubs de futbol, y los que sin pertenecer a él siguen, en continua admiración, la gigantesca labor realizada por todos los elementos que han pasado por la Directiva y por todos aquellos que han vestido el jersey azul y grana, puedan asistir a las dos soberbias manifestaciones atléticas, a las que se apresta a concurrir un contingente importante de atletas extranjeros, y a los dos partidos de futbol, cuyas victorias van a disputarse con el más ardiente frenesí el Real Unión de Irún, club campeón de España, y el F. C. Barcelona, campeón de Cataluña.

El programa es excelente, digno de la fecha que se pretende conmemorar, aquella fecha que los veteranos del deporte conservamos entre nuestros más íntimos recuerdos.

Acude ahora a nuestra memoria aquella Asociación Catalana de Gimnástica, que fundara el que esto escribe, en 1897, y que tenía su sede en lo que fué Gimnasio Solé, de la calle Montjuich del Carmen; aquella redacción de *Los Deportes,* que también engendrara y fundara yo, revista que dió el primer grito para aunar elementos que cooperasen a la idea que aportaba en sus bagajes Hans Gamper, campeón suizo de futbol; aquella sesión de constitución del F. C. Barcelona, celebrada en la sala de armas del citado Gimnasio entre diez y once de la noche del viernes 29 de noviembre de 1899, con asistencia de aquellos doce apóstoles: Gualterio Wied, el primer presidente que tuvo el Barcelona; Hans Gamper, que al cabo de veinticinco años preside por derecho propio las bodas de plata de su adorado club; Luis de Ossó, el que fué cronista de *Los Deportes;* Bartolomé Tarradas, Otto Kunzle, Otto Maier, Enrique Ducay, Pedro Cabot, Carlos Pujol, José Llobet, Juan y Guillermo Parsons.

¡Qué obra más portentosa no se ha realizado a fuerza de perseverancia, de enormes sacrificios, en pro del futbol y del deporte en general!

Saludemos con satisfacción enorme a aquellos elementos que sembraron unas semillas que han reportado frutos y bienes que nuestro pueblo debe y sabrá agradecerles en ocasión en que se conmemora acontecimiento tan importante como la creación del F. C. Barcelona.

Loor a sus fundadores, cuyos nombres deben ser perpetuados para ejemplo de nuevas generaciones.

N. M.

La Copa del Armisticio

Vista del parque cerrado de Versalles

Por tercera vez se ha corrido en carreteras de Francia la Copa del Armisticio, instituída para ser disputada en los aniversarios de tan memorable acontecimiento.

El hecho de haberse alineado 104 concursantes constituye un verdadero triunfo, máxime no mostrándose el tiempo muy favorable.

La prueba ha sido muy dura, especialmente en la primera parte del recorrido.

La carrera consistía en una prueba de regularidad. La clasificación de los no penalizados se establecía con arreglo a los resultados de una prueba de velocidad en cuesta, intercalada en el trayecto.

Cuarenta y cinco de los concursantes, repartidos en todas las categorías, terminaron el recorrido sin penalización.

He aquí la clasificación general:

Bicicletas con motor 100 c. c.—1, Dulleu, *La Cyclette;* 2, Lézin, *La France.*

Motos 175 c. c.—1, Lemasson, *Armor;* 2, ex æquo, Clech, *Alcyon* y Janin, *Prestor;* 4, Pierné, *Pierné;* 5, Rasser, *Le Grimpeur.*

Motos 250 c. c.—1, Meunier, *Alcyon;* 2, Boudinet, *Pierné;* 3, Sauvet, *Gnome et Rhone.*

Motos 350 c. c.—1, M. Jolly, *Alcyon;* 2, Marc, *Alcyon;* 3, Gérald-Blackburne, *Krebs.*

Motos 500 c. c.—1, Francisquet, *Sunbeam.*

Motos 750 c. c.—1, Pinney, *Triumph.*

Motos 1.000 c. c.—1, Perrot, *Terrot.*

Side-cars 600 c. c.—1, Minot, *Triumph.*

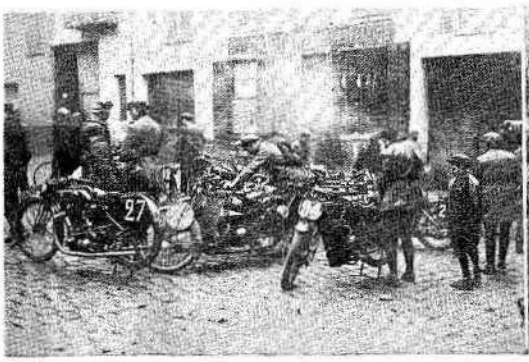
Side-cars 1.000 c. c.—1, Berenguer, *B. S. A.;* 2, Lannois, *Indian;* 3, Leroux, *B. S. A.*.

Cycle-cars 350 c. c.—1, Doué, *Colombe.*

Cycle-cars 750 c. c.—1, Sandford, *Sandford;* 2, Marcel, *Peugeot L. G. A.*

Cycle-cars 1.100 c. c.—1, Breittenstein, *J. G. Sport;* 2, Fehr, *Fehr-Spéciale.*

Coches 1.100 c. c.—1, Doré, *Sénéchal.*



Grupo de motos en el control de Luzarches

Los side-cars de 600 c. c. saliendo de Luzarches

Fotos Rol

El record Barcelona-Madrid-Barcelona

El automóvil Rochet-Schneider *(equipado con carburador* Zenith, *lubricado con aceite* Fiske's *y provisto de ruedas* Rudge-Whitworth), *que ha establecido el record Barcelona-Madrid-Barcelona en 19 horas 48 minutos, según certificado del Real Automóvil Club de España, demostrando su nunca igualada calidad y resistencia*

Foto Badosa

NUESTROS amigos los señores don Guillermo y don Manuel Bigas han querido demostrar que el coche *Rochet-Schneider* era un coche de calidad y lo han conseguido espléndidamente, realizando una performance que es objeto de los más calurosos comentarios en todos los círculos donde se reúnen sportsmen y singularmente automovilistas.

La performance ha sido sencillamente la de batir y establecer el record Barcelona-Madrid-Barcelona en 19 h. 48 m., yendo el coche precintado con todas las que exige la ley, por mandamiento y bajo la inspección del secretario general del Real Automóvil Club de España y de sus competentísimos cronometristas en Barcelona y en Madrid.

El *Rochet-Schneider,* pilotado hábilmente por el experto conductor Mr. Augerot, que llevaba en calidad de mecánico al chauffeur de la casa señor Mestres, emprendió ruta hacia Madrid en la madrugada del martes 18 del pasado, hora de las tres en punto, según lo acreditaba el reloj cronógrafo del señor Ocampo, uno de los oficiales del R. A. C. E.

A las 9 h. y 2 m. el *Rochet-Schneider* se plantificaba guapamente en la capital de España, siendo cronometrado oficialmente a su llegada, y reemprendía Mr. Augerot la marcha al cabo de una hora, después de haber revituallado el coche y su persona.

A las 10 y 48 minutos de la noche el *Rochet-Schneider* hacía su entrada triunfal por la carretera de Sans, siendo recibido y certificada su llegada por el mismo señor Ocampo, que recogió la hoja de ruta entregada la noche anterior, como documento histórico, ya que es la primera vez en la vida que un documento expedido a Barcelona es devuelto, visado y sellado en la Corte, a las 19 horas y 48 minutos de haber sido entregado en nuestra ciudad.

He ahí el record establecido merced a un *Rochet-Schneider* de fabricación francesa, que ha realizado esta performance, precintados por los delegados del R. A. C. E. el eje delantero, motor, cambio de marchas, diferencias, chassis, y que iba equipado con carburador *Zenith,* lubricado con aceite *Fiske's* y provisto de ruedas *Rudge-Whitwort.*

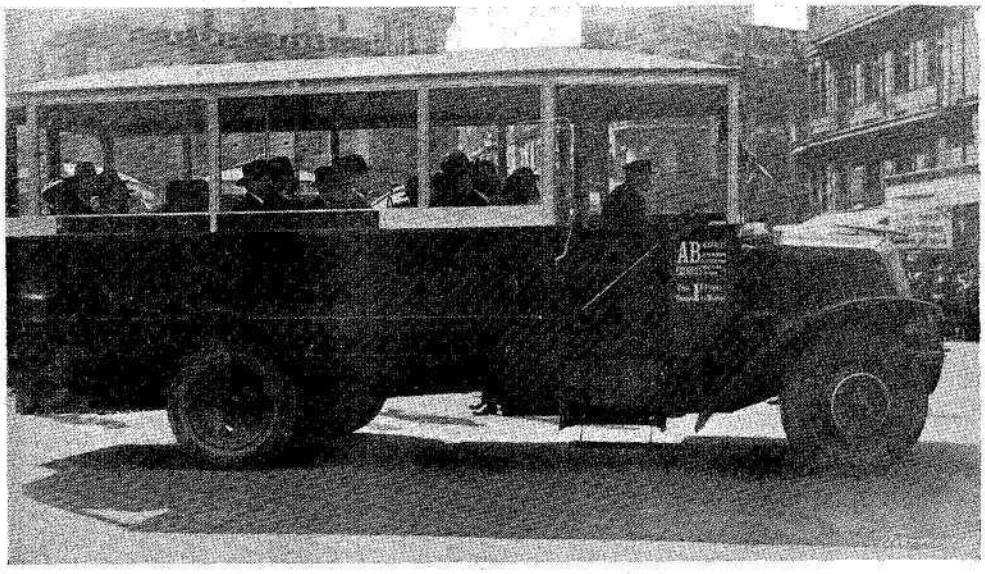
Merece los más calurosos plácemes el conductor del *Rochet-Schneider* señor Augerot, quien, desconociendo en absoluto el país, se lanzó a la ventura por esas carreteras de Dios, muchas de ellas fangosas a causa de las lluvias, sin abandonar ni un solo instante el volante, ya que al inquirir nosotros noticias de los incidentes o accidentes ocurridos, nos dijo: *Le fait n'a pas d'histoire.* Madrugó, salió, llegó a los lejanos Madriles, se saturó del ambiente que se respira en las Ventas y a la noche dormía plácidamente en la misma cama que abandonara horas antes, habiendo realizado el viaje de Barcelona a Madrid y regreso en 19 horas y 48 minutos, sin que nada perturbase su acelerada marcha camino del triunfo y del éxito obtenido, de que participan los señores Bigas, los agentes generales para España del *Rochet-Schneider,* a los que repetimos nuestra enhorabuena más cumplida y entusiasta.

Todos los elementos encariñados con los progresos de la locomoción intentan acortar las distancias establecidas.

Es realmente prodigioso que un coche de la alta calidad de un *Rochet-Schneider,* construído para recreo de magnates, establezca una performance tan extraordinaria como la que relatamos, permitiendo por primera vez desde que el mundo es mundo, que un documento en el que estampara su firma el señor Ocampo, vuelva por la ruta a sus mismas manos, a diez y nueve horas y pico, habiendo sido visado en Madrid.

¿Qué dirían nuestros abuelos si levantaran la cabeza?

Los autobuses rápidos



El primer autobús exprés de la línea Passy-Bourse, al inaugurar el nuevo servicio Foto Rol

Al hablar de autobuses no se crea seamos enemigos del tranvía; ese elemento utilísimo de transporte de viajeros nos encanta, pues lo consideramos insubstituible dados sus módicos precios, en relación a la extraordinaria comodidad que proporciona, principalmente cuando los rails están en perfecto estado de conservación y su material móvil reúne las debidas condiciones de entretenimiento y limpieza; claro que además de ello es imprescindible no se encuentren los asientos agujereados, funcionen las cortinillas, no llueva en su interior los días de lluvia y los cristales cierren como es debido; entonces lo consideramos uno de los vehículos más agradables que existen, cuando no es un momento de gran aglomeración. Pruebe el lector barcelonés un viaje Gracia-Ramblas, de diez a once y media de la noche, y si el asiento que le ha caído en suerte es perfecto, reconocerá lo verídico de nuestra afirmación, prefiriendo el tranvía al coche más lujoso, por tener más luz, más aire y, sobre todo, por el ambiente igualitario que en él predomina, este ambiente tan en moda en los modernos tiempos actuales.

Tal es el tranvía como nosotros lo apreciamos; pero la vida agitada de las grandes urbes ya no admite tanta *bonhomie* en sus concurridas arterias, relegándolo a las calles poco concurridas o a las carreteras circundantes, por atribuirle la culpa directa de los embotellamientos en las calles céntricas y toda clase de interrupciones ocasionadas por sus cables y trolleys.

Con tan graves acusaciones, sancionadas por las opiniones concisas de los grandes técnicos de la circulación, el tranvía queda desahuciado de los centros de las grandes ciudades, habiéndolo sido ya de Londres y siguiendo ahora en tal campaña París, hablándose muy en serio de sacarlo de los bulevares, y dentro de *x* años seguirán Madrid y Barcelona, donde de los embotellamientos de Ramblas y Puerta del Sol, desgraciadamente es él el único responsable.

¿Cómo substituir los beneficios del tranvía? Con ómnibus, dirá el lector. Efectivamente, éstos son los llamados a ser sus directos sucesores; pero en los grandes centros también ellos producen interrupciones por su enorme volumen y continuas paradas. Se impone, al establecer las nuevas líneas, estudiar debidamente como precisa que funcionen, siendo una de las nuevas teorías que existan dos clases de coches: el de paradas frecuentes, con conductor y cobrador, y el llamado rápido, que sólo tiene como máximum dos paradas en su trayecto, quedando suprimido el cobrador por efectuar el pago el público al conductor antes de emprender el viaje. Para ello, la única entrada del coche se efectún por el lado del asiento de dirección. De este último modelo es el coche que reproducimos en esta página, uno de los que estos últimos días han inaugurado las primeras líneas directas parisinas.

Claro está que, hoy por hoy, no es probable que el autobús-exprés circule por nuestras calles que, adoquinadas estilo siglo XIX, son impropias para autos de rueda maciza.

Resignémonos a esperar, mientras nos llega la hora del asfalto, si es que para aquella fecha no vive el mundo la hora del auto-avión.

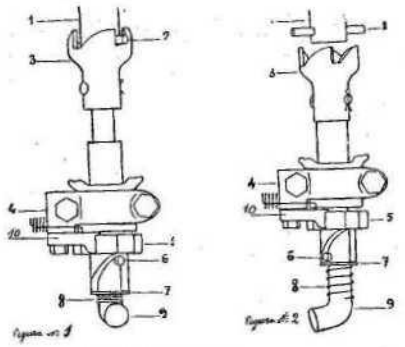
Que bien pudiera ser, dadas las lentitudes con que nuestros organismos comunales se semiadaptan a la evolución de las grandes urbes.

NUEVO INVENTO DE GRAN UTILIDAD

SALVA RETROCESOS "DURAN"

SABIDO es que los motores de explosión se ponen en marcha por medio de un arranque de manivela, con el cual se producen las primeras vueltas del eje cigüeñal, a fin de provocar las primeras explosiones en los cilindros, que determinan la continuación del funcionamiento del motor.

Aun cuando dichos motores posean arranque eléctrico, muchas veces precisa actuar con la manivela, por estar más o menos



Número 1.—Arbol cigüeñal del motor.
» 2.—Pasador del árbol cigüeñal.
» 3.—Manguito de enchufe.
» 4.—Tapeta donde va el trinquete que retiene el piñón.
» 5.—Piñón con cuello excéntrico.
» 6.—Tope (torrión).
» 7.—Arandela.
» 8.—Muelle espiral.
» 8.—Manivela de arranque.
» 10.—Trinquete que retiene el piñón.

descargada la correspondiente batería de acumuladores; y siempre que se pone en marcha un motor manualmente, se corre el peligro de que ocurra un retroceso de la misma, conociéndose por experiencia muy vulgarizada el gran número de accidentes que tienen lugar por tales motivos, ocasionando frecuentemente roturas y luxaciones de brazos y muñecas.

El «Salva Retrocesos *Durán*» sirve para evitar los retrocesos de las manivelas con que se ponen en marcha los motores de explosión, evitándose con su aplicación, en absoluto, los accidentes antes mencionados.

Consta el «Salva Retrocesos *Durán*» de un piñón dentado (5) con dientes de trinquete, que se monta loco en el eje de la manivela (9), cual piñón (5) lleva adicionado solidariamente un manguito que tiene practicada una muesca que ofrece un perfil helicoidal o inclinado y otro perfil recto en sentido de las generatrices del manguito; el eje de la manivela (9) posee un índice o tope (6) que puede resbalar por dicho perfil inclinado. El eje de la manivela lleva en su extremidad el correspondiente enganche dentado (3) para acoplarse con una claviia (2) del árbol cigüeñal (1), cuando se empuja el citado eje de la manivela, venciendo la acción de un resorte de compresión (8) que tiende a mantenerlos desacoplados. Un trinquete (10) dispuesto con su eje en un punto fijo, sirve para retener el retroceso del piñón dentado cuando por azar retrocede el cigüeñal y retrocedería la manivela; entonces queda fijo el manguito unido a dicho piñón y el eje de la manivela viene obligado a deslizarse por consecuencia del resbalamiento del índice de dicho eje sobre el perfil inclinado o helicoidal de la muesca del manguito, y se desacopla el enganche rotativo de la clavija del cigüeñal, quedando parada la manivela, sin seguir el movimiento de retroceso que se había iniciado.

En el dibujo y fotografía adjuntos se representa un caso de ejecución del «Salva Retrocesos *Durán*».

Figura número 1. Indica la posición para poner el motor en marcha.

Figura número 2. Posición de la manivela después del retroceso.

Figura número 3. Automóvil *Ford* equipado con el «Salva Retrocesos *Durán*».

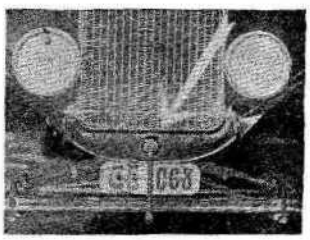


Figura n.º 3

Llovera allá y

Samitier, en uno de sus clásicos saltos, arrebata el balón a Zamora

El domingo, día 23, puede ser considerado como fecha trascendental e instructiva para el futbolismo español.

En efecto, en las dos regiones más característica y tradicionalmente futbolistas de España, esto es, en Cataluña y en las Vascongadas, se jugaban dos partidos de esos que se ha dado en llamar partidos cumbre; allá las dos reales guipuzcoanas, casi igualadas en puntuación, se disputaban el campeonato de aquella provincia, en tanto que aquí, el Español y el Barcelona, los detentores de la más alta puntuación, iban a debatir el pleito del campeonato catalán.

Guipúzcoa solicitó el mejor de nuestros árbitros y nosotros pedimos el mejor de los árbitros de las Vascongadas.

Y mientras allá fué nuestro Llovera, aquí nos llegó su Serrano.

Llovera representa la última palabra de la naciente evolución del futbolismo catalán, a base de juego combinado, desprovisto de brutalidades, y aun de simples brusquedades.

Serrano es la encarnación genuina del tradicional juego vasco, a base de «furia», de ciega impetuosidad.

El intercambio de árbitros no podía dar otro resultado del que dió.

Allá el juego se desenvolvió noblemente, limpiamente, correctísimamente, y la actuación de nuestro Llovera mereció los aplausos unánimes y la felicitación de los dos bandos contendientes.

Aquí el partido no pudo terminar

Aquí dió fin el sainete... ¡Perdonad sus muchísimas faltas!—Planas y Zamora, en pos de Serrano, implor

:rrano acá

y otros luchadores protesta-
a decisión arbitral dando por
ido el encuentro a los cua-
pico de minutos de juego.
l público, entusiasta y parti-
uvo aplausos para los dos
y para el juez.
blico de aquí, también entu-
y también partidista, armó
colosales contra los jugado-
ntra el arbitrador.
lablemente, pues, Llovera
y Serrano fracasó.
, a mi entender, más que un
de Llovera y un fracaso de
, lo acaecido en dicho día fué
o de un sistema de futbol que
el hundimiento de un futbol
nalista.
riunfó Llovera por ser Llove-
por llevar al campo irundarra
va y noble tendencia del futbo-
le Cataluña, a base de correc-
base de arte y de limpieza.
se hundió Serrano, sino el futbol que repre-
a, cimentado en la carga áspera, en el puntapié
iptico, en la embestida cerril; futbol de primiti-
, futbol de inconsciencia, futbol de «Amberes»,
de «furia española» que no sirve para nada en
pisa el campo un árbitro que sabe hacer cum-
s reglamentos, como quedó bien probado en
bes, como había sido ya demostrado en Milán.
brán sacar la Federación Española y el Colegio
nal de Arbitros las deducciones beneficiosas que
ha memorable del 23 de noviembre les brinda?
cho me temo que no, a juzgar por la hostilidad
ue la vibrante campaña emprendida por el señor
ondo — uno de los más grandes y firmes presti-
futbolísticos del Norte — ha sido acogida por la
ría de los deportistas norteños cuya mentalidad

El guardameta nacional falla el atrape de la pelota en un tiro libre de Piera a consecuencia de la carga de Saprisa a Paulino Alcántara

tradicionalista encarna el señor Serrano al arbitrar.

Berraondo quiere que el deporte norteño — y el español, en general — se purifique y cientifique.

Quiere que el juego se humanice y advenga artístico.

Quiere, en una palabra, que se modernice, porque comprende, después de haber presenciado la Olimpíada y meditado sobre ella, que lo nuestro no es futbol ni ha de llevarnos a grandes éxitos internacionales.

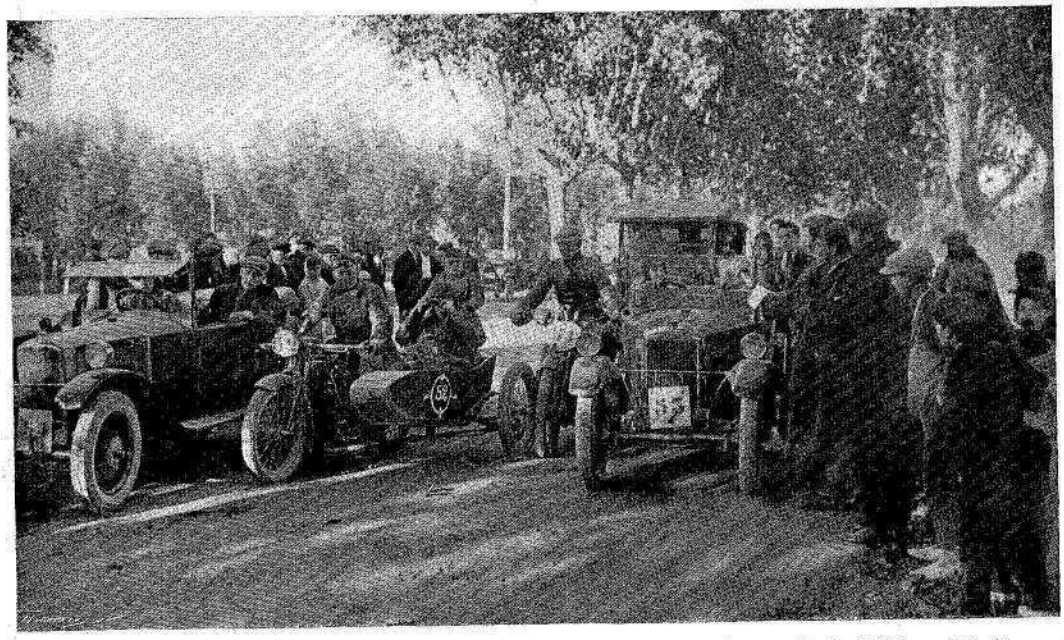
O triunfa la tendencia representada por Llovera y patrocinada por Berraondo y por nosotros, o sigue en pie el tradicionalismo de la «furia» que tan admirablemente encarna el señor Serrano.

Si lo uno, podremos aspirar a poseer un futbol internacionalizable. Si lo otro, habremos de resignarnos a un futbolismo casero y raquítico.

ENRIQUE GUARDIOLA

absolución de Samitier.—Plattko, Forns y Planas esperan la última palabra del árbitro Sr. Serrano Fotos Claret

IX Prueba por Equipos del R. M. C. de C.



El equipo morado, triunfante, premiado con Copa de plata, integrado por la habilísima Lilí Alvarez

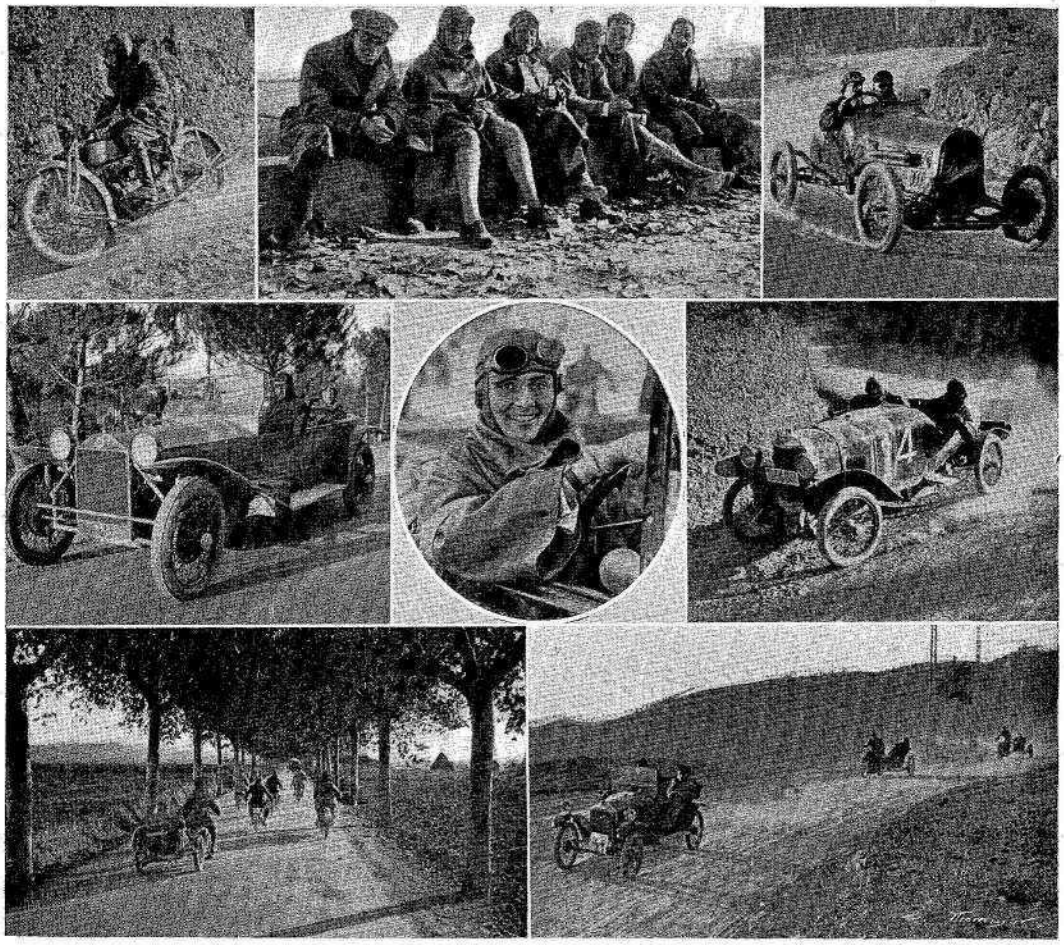
PRIMERO. *Equipo morado:*

Error total: 1 minuto 48 segundos.
Manuel Teixidor, motocicleta *Harley-Davidson.*
Pedro Camats, side-car *A. C. E.*
Lilí Alvarez, autociclo *Peugeot.*
Juan Jover, ídem ídem.

SEGUNDO. *Equipo rojo-amarillo:*

Error total: 3 minutos 17 segundos.
Juan Sellarés, motocicleta *Harley-Davidson.*
Joaquín Figuerola, side-car ídem.
José Ullés, autociclo *Octo.*
Antonio Oliver, ídem ídem.

El equipo verde (medalla de cobre), partiendo de Vich. — El equipo blanco, que obtuvo medalla de plata. — Tres componentes del equipo amarillo, premiado con medalla de plata. — El equipo negro, que se clasificó en séptimo lugar



Macaya, el ex-equo del Campeonato, arañando un viraje en Rellinás, con su Indian. — *En Vich: Aguardando el momento de la salida. En segundo término, Lilí Alvarez. — Don Fernando Coma, el presidente del R. M. C. C., dando un bello ejemplo de deportividad con su* Hércules. — *El* Lancia *del amigo Bueno, con redactores de* STADIUM *a bordo. — La gentil Lilí Alvarez al volante de su* Peugeot. *Un ceñidísimo viraje de Plana, cerca de Ubach, con* D. F. P. — *El grupo que capitanea Alá con su* Douglas. — *Pasando La Rabassada en orden de batalla. En primer término, el* Peugeot *de Baró*

TERCERO. *Equipo blanco:*
Error total: 3 minutos 55 segundos.
Juan Perpiñá, motocicleta *B. S. A.*
Ricardo Escaler, ídem *Harley-Davidson.*
Vicente Carrión, side-car ídem.
Cayetano Alegre, autociclo *Citroën.*

CUARTO. *Equipo amarillo:*
Error total: 4 minutos 15 segundos.
Nilo Masó, motocicleta *New Imperial.*
Salvador Brocá, side-car *Harley-Davidson.*
Baudilio Roca, autociclo *Renault.*
Adolfo Subirana, ídem ídem.

QUINTO. *Equipo blanco-negro:*
Error total: 7 minutos 25 segundos.
Ignacio Faura, motocicleta *B. S. A.*
José Buxadé, ídem ídem.
Julián Bigorra, side-car ídem ídem.
Arturo Gastón, autociclo *D. F. P.*

SEXTO. *Equipo verde:*
Error total: 7 minutos 39 segundos.
Antonio Alá, motocicleta *Douglas.*
Alfonso Andreu, ídem ídem.
Pablo Aixelá, side-car *Triumph.*
Francisco Arderiu, autociclo *Sénéchal.*

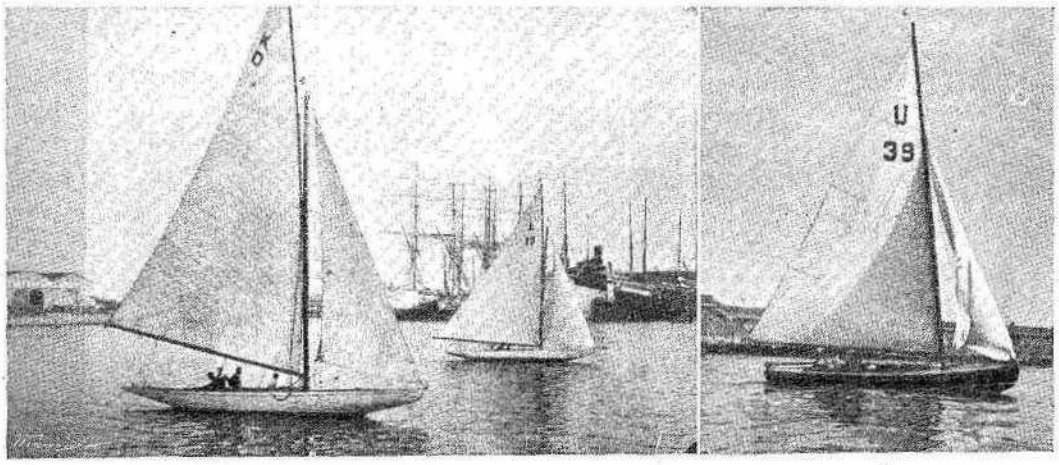
SÉPTIMO. *Equipo negro:*
Error total: 50 minutos 32 segundos.
José Boada, motocicleta *Harley-Davidson.*
José M. Muntañola, ídem ídem.
Juan Boada, side-car ídem.
Manuel Baró, autociclo *Peugeot.*

Con arreglo al reglamento le corresponden al primer equipo clasificado cuatro copas de plata; al segundo, cuatro medallas de oro; al tercero y al cuarto, cuatro medallas de plata a cada equipo, y al quinto, cuatro de cobre.

La nota agradable de esta prueba, organizada como es costumbre con el celo y cuidado peculiares en el Real Moto Club de Cataluña, la constituyó la participación triunfal de la eminente raquetista señorita Lilí Alvarez, que integró el equipo vencedor y que con mano maestra dirigió su impecable *Peugeot,* dejando por la ruta una estela de maravillosa simpatía con su ciencia inigualable y con su sonrisa mágica, peregrina.

KANT

Regatas a vela en Barcelona



El Giralda V, *de don Eusebio Bertrand, vencedor en la prueba de los siete metros. — El* Rigel, *de don Santiago Amat, primero de la prueba Hispania*

En el amplio programa que anualmente elabora el Real Club Marítimo, figuran las regatas nacionales para las series de 7 y 6 metros y los Hispanias U y Z.

La organización es siempre excelente: esto no cabe consignarlo, es sabido.

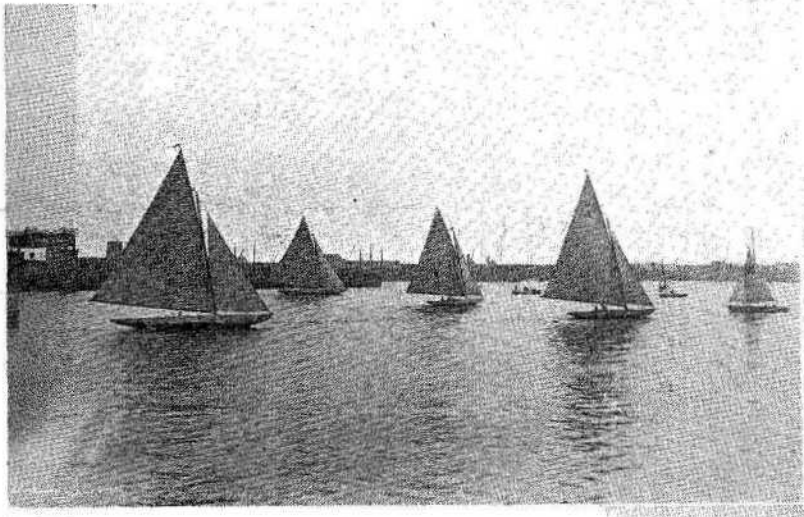
En esas regatas participan los mejores elementos de nuestros dos clubs marítimos y es tan grande el afán de vencer en ellos, que frecuentemente se establecen los empates.

En el que se produjo entre el *Giralda V* y el *Cigne,* venció el *Giralda V,* de don Eusebio Bertrand, patroneado por Pedro Pi.

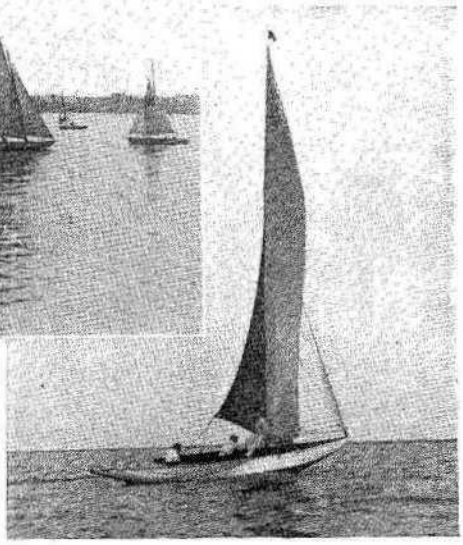
En la regata de 6 metros el triunfo correspondió al *Rassiola,* del señor Illa, patroneado por Roura.

El *Rigel,* de don Santiago Amat, clasificóse primero en la serie de los Hispanias, quedando por deshacer el empate establecido entre los de serie Z, *Culip* y *María de l'Encarnació.*

Las luchas entabladas entre nuestros yachtmen han resultado verdaderamente espléndidas, contribuyendo con ello a que sea considerada nuestra región como la primera de España en esa materia.



Sugestivo aspecto de una interesante fase de las regatas



El balandro Rassiola, *de don Vicente Illa, ganador de la regata de seis metros* Fotos Vela

Carrera ciclista Valencia - Castellón - Valencia

Llegada triunfal de los ciclistas a Castellón. — Paso de los corredores por los puentes de Sagunto

VALENCIA, la esplendorosa capital levantina que fué foco de potentes voluntades puestas generosamente al servicio del ciclismo, demuestra de nuevo sus entusiasmos y se une una vez más y de un modo eficaz y brillante a ese movimiento halagador que se opera en las rutas de Cataluña, de Castilla la Nueva, de Guipúzcoa, de Vizcaya, etc.

El domingo pasado, día 23, organizada por los redactores deportivos de *El Mercantil Valenciano,* se ha llevado a efecto una gran carrera de fondo en carretera, con la cooperación de los «ases» tales como J. Bautista Llorens, Telmo García, Saura, Janer, Alegre, Saus, Antón, etc., representantes de diversas regiones.

El día amaneció muy encapotado. Partieron los corredores con lluvia, encontrando a ratos fangosa la carretera. Menos mal «que el polvo no nos molestó durante el camino», dice un cronista; quedando una vez más demostrado que no hay mal que por bien no venga. Pero la lluvia no impidió que un público ávido de presenciar estas grandes manifestaciones se situase en la carretera, en los puestos señalados para el viraje y para la meta, sobre todo.

A Castellón llegaron: 1.°, Llorens; 2.°, García (J.); 3.°, Ferris; 4.°, Quiles; 5.°, Saura. Janer y Alegre formaron en 7.° y 8.° lugar.

A la ida y a la vuelta se hizo a Llorens, en Villarreal, su pueblo natal, una enorme ovación.

Cruzaron la meta en Valencia, cubiertos los 130 kilómetros: 1.°, Telmo García, de Madrid, en 5 h. 21 m. 32 s.; 2.°, F. Gómez, de Valencia, 5 h. 21 m. 38 s.; 3.°, J. B. Llorens, de Villarreal; 4.°, J. Janer, de Barcelona, 5 h. 22 m. 2 s.; 5.°, J. M. Saus, de Reus; 6.°, J. Orozco, de Valencia; 7.°, P. Saura, de Villarreal; 8.°, M. López, de Madrid; 9.°, M. Muñoz, de Madrid; 10.°, J. Carratalá, de Valencia.

La lucha por los primeros puestos quedó reducida a la vuelta de Castellón a Valencia entre García, Gómez, Llorens y Janer; este último pinchó y volvió a tomar contacto en Almenara.

Al llegar al puente de Serranos chocaron y cayeron Janer y Llorens, y ello permitió que escaparan sus dos contrincantes.

La carrera ha constituído un éxito grandioso, por lo que cabe felicitar a los organizadores, nuestros amigos de *El Mercantil Valenciano,* a los que deseamos no decaigan en sus entusiasmos.

El público, cada día más deportivo, ha seguido con gran interés el desenvolvimiento de esta prueba ciclista verdaderamente brillante.

De vuelta para Valencia, los corredores comienzan a forzar el tren

Fotos Vidal

La carrera ciclista Copa Faura, para neófitos

La salida

El vencedor

MÁS aún que como nota interesante de la Copa Faura, que constituyó un éxito para el veterano inciador de la carrera, don Angel Faura, aquel propulsor del ciclismo, y para la Unió Sportiva de Sans que la llevó a cabo con su acostumbrada organización, creemos digna de traer a estas páginas una carrera que, reservada a neófitos y tercera categoría y con premios relativamente modestos, reunió una inscripción de 150 corredores, de los cuales tomaron la salida 116, realizándose un promedio de 35 kilómetros por hora.

Y damos esta nota como reflejo del gran desarrollo que el ciclismo deportivo viene alcanzando felizmente en Cataluña merced a los esfuerzos de las entidades y generoso desprendimiento de entusiastas aficionados, que es de desear prospere.

Quienes presenciamos la fe y el noble entusiasmo con que aquel pelotón de jóvenes ciclistas tomó la salida, siguiendo después, con firmeza, con inquebrantable tesón, las vicisitudes y las fatigas del recorrido, hemos de sentirnos alentados ante el porvenir de nuestro ciclismo que, lejos de decaer, se intensifica y fortalece día a día.

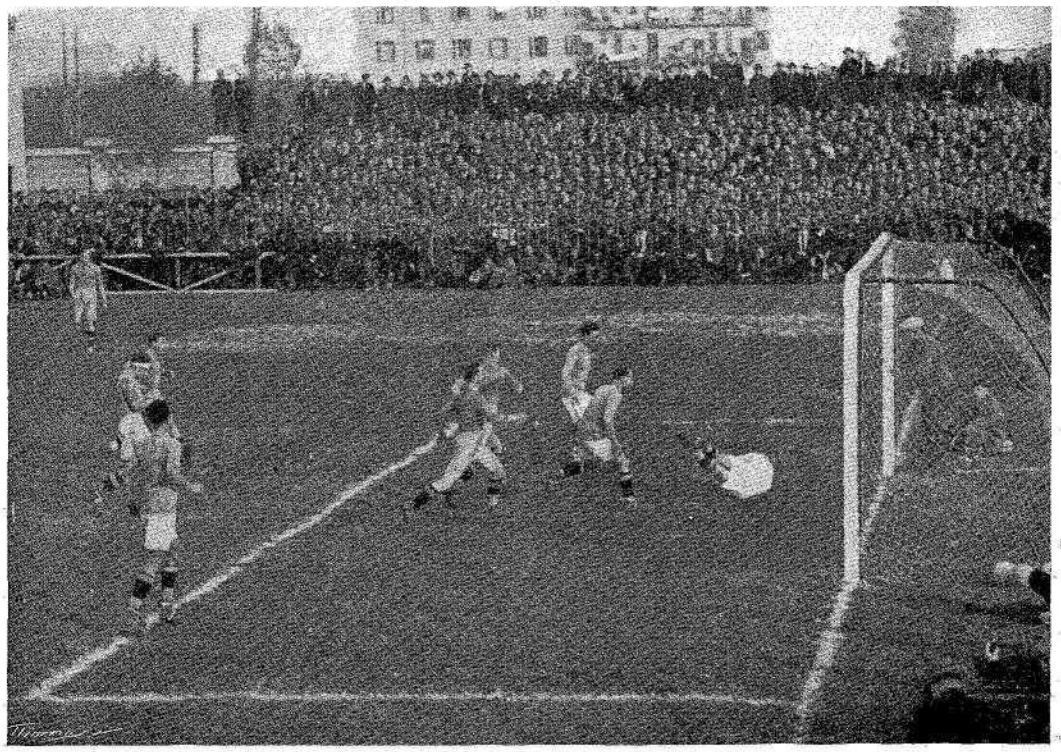
Quienes comprendan lo que representa, para neófitos, el promedio notable logrado en la prueba en ruta y adviertan el número de concursantes que desempeñaron airoso papel desde el comienzo hasta el final de la jornada de la Copa Faura, habrán de comprender que el plantel de ases con que cuenta Cataluña está llamado a seguir desempeñando un brillantísimo papel en la historia de nuestro ciclismo.

La veterana y benemérita Unió Sportiva de Sans puede agregar, con orgullo, a su largo e interesante historial, esta nueva demostración de sus altas dotes organizadoras, y el señor Faura puede sentirse satisfecho de haber contribuído desinteresada y noblemente al fomento del ciclismo, deporte para él favorito.

El pelotón de cabeza en el puente de Molins de Rey

Fotos Claret

Italia y Austria empatan en Milán

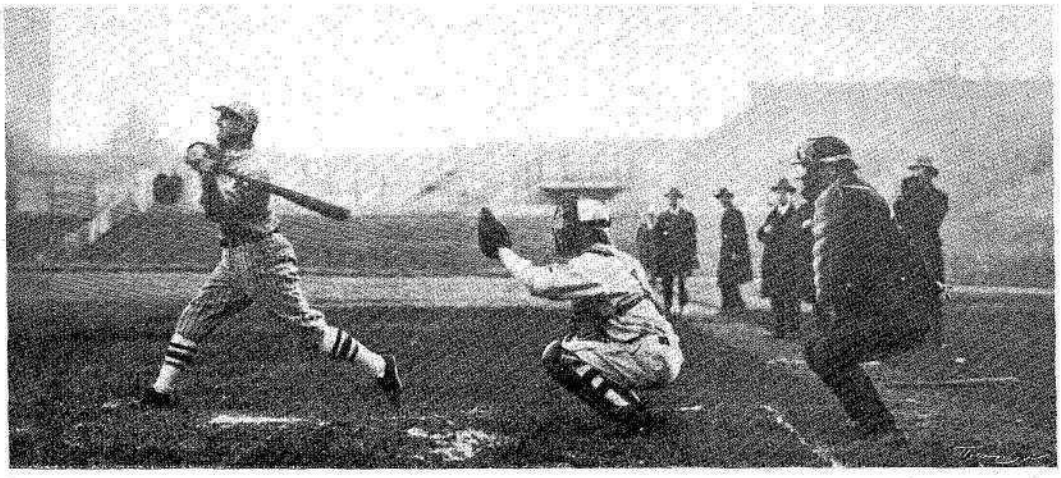


Un ataque del delante austriaco y una parada, con caída, de De Pra

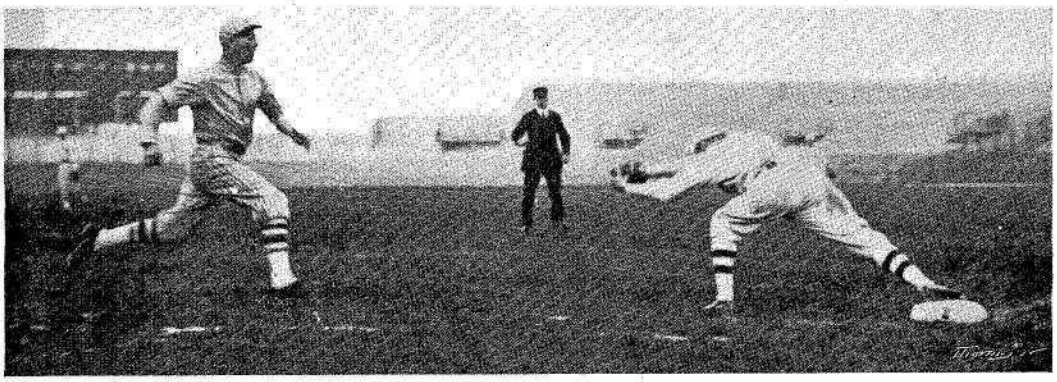
Un momento de peligro frente a la meta austríaca

Fotos Strazza

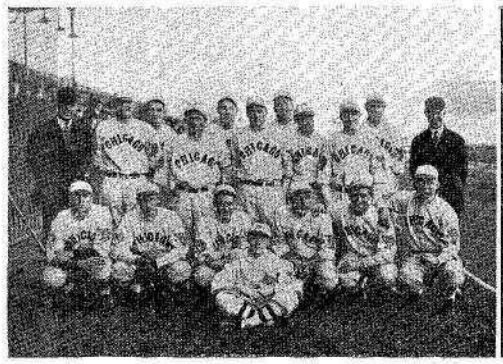
Exhibición de base-ball en Colombes

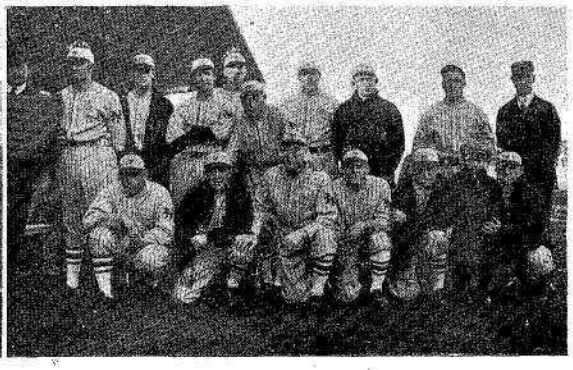


Situación del golpeador o boteador y del juez de tiro al iniciarse una jugada del deporte favorito en los Estados Unidos



El boteador después de un buen golpe pretende ganar la segunda base



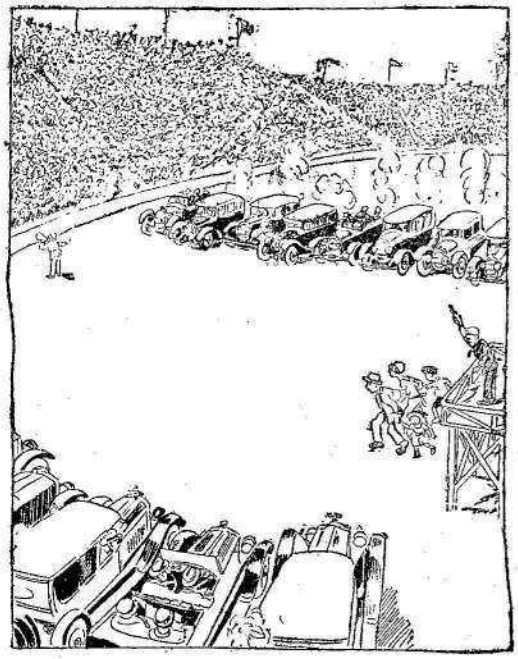


Las «novenas» — y sus suplentes — del Bas Blanes, de Chicago, y del Geants, de Nueva York, que han hecho una exhibición en el Estadio de Colombes Fotos Rol

PROBABLEMENTE con vistas a la próxima Olimpíada, los norteamericanos han enviado a París dos de sus buenos equipos de base-ball para que diesen unas exhibiciones de aquel emocionante deporte en el Estadio de Colombes. El juego favorito del público yanqui ha gustado a los técnicos, pero no ha causado, al parecer, frio ni calor en el público.

Si se abriese un plebiscito sobre la inclusión del base-ball en las Olimpíadas venideras, nosotros, sin titubeos, votaríamos en favor de tal inclusión.

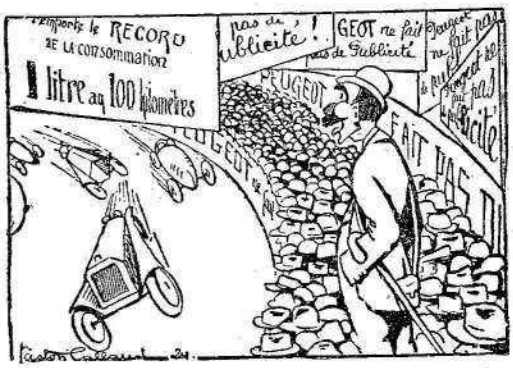
EL DEPORTE EN SOLFA



NUEVO DEPORTE YANQUI

Motoristas contra peatones.

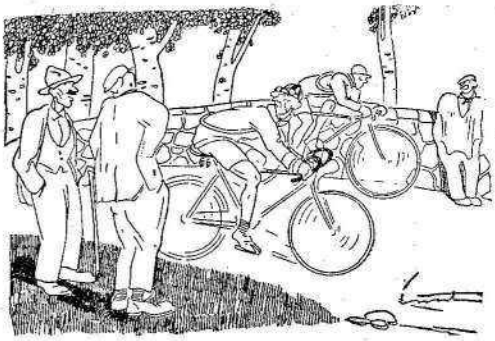
(Del *Life*, New-York)



RECORD NO HOMOLOGADO

—¡Vaya una gran cosa!... ¿Qué dirían si supiesen que yo vacío uno cada cien metros?

(De Callaud, en *Le Merle Blanc*, París)



—¿Y por una copa tomarse tanto trabajo? Yo me gano varias jugando al dominó y no me canso tanto.

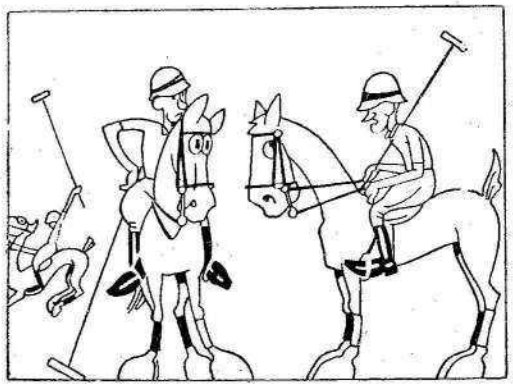
(De *España Sportiva*, Madrid)

GUÍA EXPERTO

El conductor, al que va detrás:

—No consultes más el plano ¡Si conoceré yo el camino!...

(Del *Pêle-Mêle*, París)



—¡Qué frío hace!

—Claro. ¿A quién se le ocurre venir a jugar al Polo?

(De K. Hito, en *Aire Libre*, Madrid)

Esta admirable cubierta

tipo "Cuerda"

en cuya superficie de rodaje destacan las

Cruces de Malta

es la actual producción de

Nacional Pirelli

AUTOMÓVILES OCTO

Agencia general para España

Automóviles OCTO

TARRASA

TELÉFONO 6321

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ÍA

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

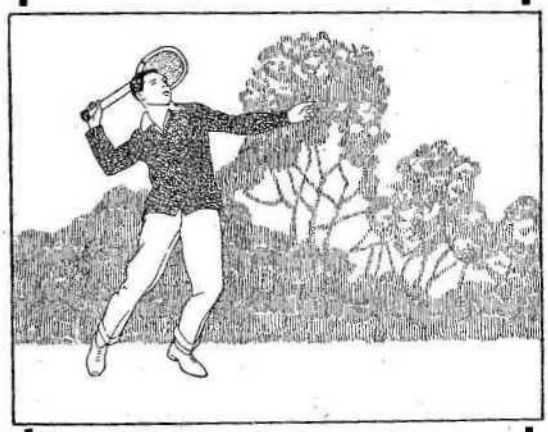
222, Boulevard Pereire - PARIS

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

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.° absoluto: COFFANI, sobre OM

Categoría 1.500 c. c.

1.° Danelli . . . . . sobre OM

Categoría oficial Militar

1.° Capitán Papa . . . . . sobre OM
2.° » Torti . . . . . » OM
3.° 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

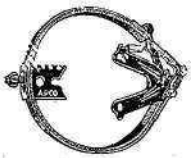
Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

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

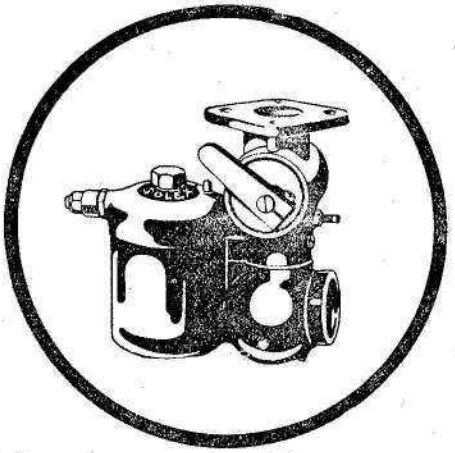
CON LOS FRENOS **APCO** tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



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 de "El Mercantil Valenciano"

Campeonato Regional : Copa "El Mundo Deportivo"

1.º Llorens

sobre

NEUMATICOS
DELTA

Bicicleta BENEDID

KLEIN Y C.ía Princesa, 61 **Barcelona**

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID	BARCELONA	VALENCIA
Alcalá, 81	Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18	Paz, 33
Lagasca, 103	Diagonal, 429	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

Anuncie en STADIUM

Un nuevo éxito de

AMILCAR

Carrera de Regularidad del Real Moto Club de Cataluña : 19 octubre 1924

Cuatro coches **AMÍLCAR** se inscriben en la categoría neófitos y obtienen **cuatro medallas de oro** alcanzando la mejor velocidad en el kilómetro lanzado

J. Alvarez y C.ª, S. en C. : **Provenza, núm. 185 BARCELONA**

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

Carrera de Veteranos del S. C. C.

Categoría 30 años : 62 kilómetros

1.º

A. SANMARINI, a un promedio de 33 kilómetros por hora

2.º

V. SANMARINI

Ambos sobre los invencibles

CICLOS

LAZARO-LOPEZ

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

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

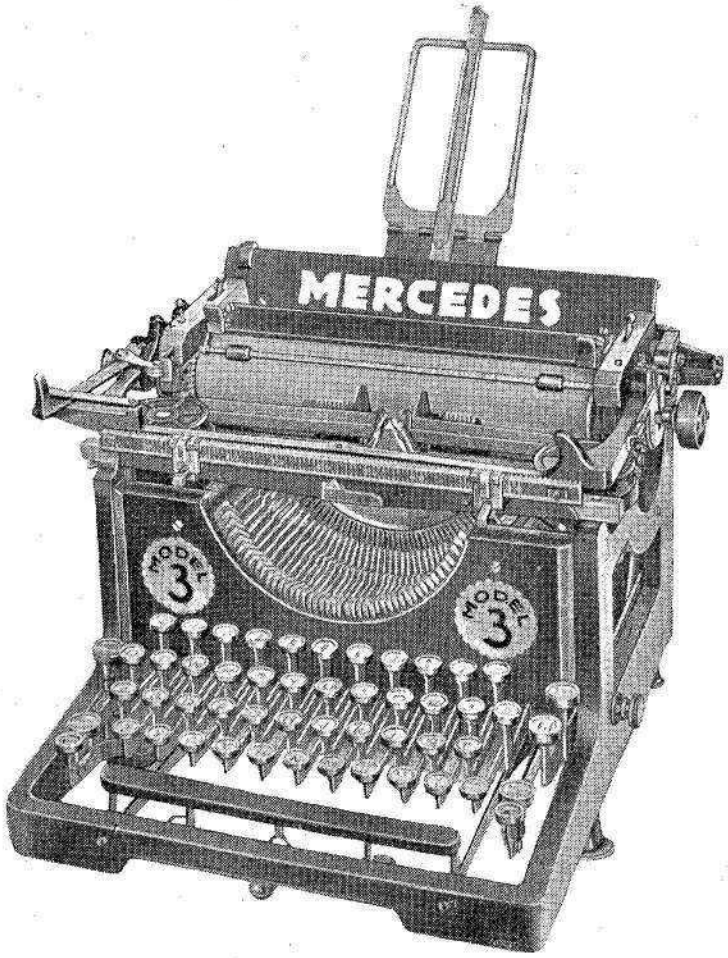
DIDOT - BOTTIN

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

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

La única que sin ser americana se vende en los Estados Unidos

Reflexiónelo antes de comprar



CAMPS & PLANA

(SECCIÓN B.)

Rambla Cataluña, 41 : Teléfono 4588-A

BARCELONA

Para quedar satisfecho montad DUNLOP

AL COMPRAR "DUNLOP" PUEDE VD. ESTAR SEGURO DE HABER COMPRADO UN NEUMATICO "CONSTRUIDO EXPRESAMENTE PARA EL TRABAJO QUE HA DE DESEMPENAR"

"EL TRABAJO" EN MOTOCICLISMO ES MUY DURO, EXIGIENDO UN NEUMÁTICO CONSTRUÍDO A PROPÓSITO "PARA RESISTIR"

NEUMATICOS

DUNLOP

DAN MAS KILOMETRAJE
A MENOS COSTE POR KILOMETRO

EMPLEE VD. ACCESORIOS **DUNLOP**
Son de gran utilidad y con ellos evitará muchas molestias propias del motociclismo

SOCIEDAD ESPANOLA **DUNLOP** S. A.
MADRID BARCELONA

LA HISPANO-SUIZA

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

LA HISPANO-SUIZA
FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES Y MOTORES DE AVIACIÓN
CARRETERA DE RIBAS, 279
TELÉFONO 8580
BARCELONA

ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construído con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149 : Barcelona

Imprenta LA POLÍGRAFA : Balmes, 54 : Teléfono 2689-A : Barcelona