



# Los Deportes.

REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA

Cultura física, Automovilismo, Ciclismo, Foot/Ball  
Lawn/Tennis, Fotografía, Turismo, etc., etc.

Suscripción: 1 año 10 pesetas. — 6 meses 5 pesetas. — Número suelto 50 céntimos

Anuncios: España: Solicitense tarifas en nuestra Administración, Aribau, 53, Barcelona.

Id. Extranjero: Dirigirse á nuestro agente exclusivo "La Reclame Universelle" 12, Boulevard Strasbourg, Paris.

## AUTOMOVIL SALON

Venta de Automoviles BERLIET y

otras marcas

Venta de accesorios y Taller de reparaciones con las máquinas mas perfeccionadas

M. BERTRAND é HIJO

Trafalgar, 50. - BARCELONA



# CONTINENTAL

## ROUGE FERRÉ

### EL MEJOR ANTIDERAPANT

# NO OLVIDEIS

pedirnos informes y condiciones antes de  
**ANUNCIAR Ó SUSCRIBIROS**  
á ningún periódico del mundo,

Poseemos más de 15.000 periódicos políticos é ilustrados referentes á todos los géneros y profesiones.

**Propaganda en todas las formas y en todos los países**

Larga experiencia en los reclamos originales y sugestivos.



**CONDICIONES VENTAJOSÍSIMAS REFERENCIAS DE PIMER ORDEN**  
**“La Reclame Universelle”** Sociedad General de Propaganda-París  
12. Boulevard Strasbourg, 12




**CICLOS**

## SANROMA

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

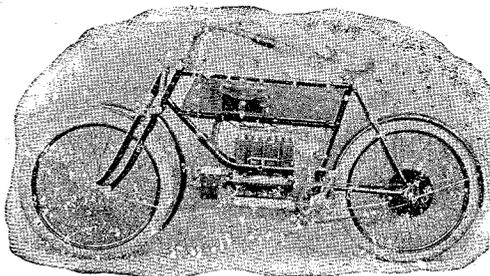
**Balmes, 62.-Barcelona**

# MOTOCICLETA F. N.

De cuatro cilindros

Trasmisión  
por **PIÑONES**  
de ángulo

SON LAS MÁS  
**Silenciosas y acreditadas**



Agent general  
para España:  
**Vicente Ruiz de Velasco**  
—  
**CADIZ**

Agente en Barcelona: **MANUEL FERRADAS MORLANS** Mallorca, 199, 3º, 1ª

## LOS Deportes

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:  
**Aribau, 53, Entlo. — Barcelona.**

### Precios de suscripción

España, un año. . . . . 10 pesetas  
un semestre. . . . . 5  
Extranjero, un año. . . . . 13 francos  
Número suelto, 50 céntimos.

### Anuncios

España: Solicitense tarifas en nuestra Administración.  
Artículos industriales y técnicos, á precios convencionales.

### EXTRANJERO (PUBLICIDAD)

Dirigirse á nuestro Representante «*La Reclame Universelle*» 12, Boulevard Strasbourg, París.

LOS DEPORTES se venden en toda la Península y demás países de lengua española.

### Coresponsales:

**Portugal**— Lisboa: Sres. Repollés & Marín.— 146 Rua Aerea, 1.º

**República Argentina**— Buenos Aires: Sr. D. M. Rodríguez Giles, calle Corrientes, 1379.

Idem. id.: Sr. D. Eusebio Rodríguez, Avenida Mayo y Perú, kiosko.

Idem id., Sr. D. Camilo Villaró, calle Buen Orden, esquina Independencia.

Idem.—Bahía Blanca: Sr. D. Francisco G. Merino, Centro de suscripciones.

**República Mexicana**—México: Sr. D. Valentín del Pino, Espalda de los Gallos, 8.

Idem id. Guanajato: Sr. D. Pedro de la Fuente, calle Alfonso, 9.

Idem id. Orizaba: Sr. D. José Contel, apartado núm. 37-1.º de la Reforma.

**República de Chile**—Valparaíso: Sr. D. Tomero Bertini, calle Esmeralda, 9 y Blanco, 261.

Idem id.: Sr. D. Carlos Brandt, casilla núm. 104.

Idem id. Concepción: Sr. D. Carlos Brandt, apartado 450.

Idem id. Santiago de Chile: Sr. D. Juan Nacimiento, libre-ro, calle Ahumada, núm. 265, casilla 2:98.

**República de Cuba**—Habana: Sr. D. Benavent y Bello, Bernaza, 48.

**República de el Salvador**—Sr. D. H. Villacosta, librería Moderna.

**República del Ecuador**—Guayaquil: Sres. Contreras y Valdés, apartado A.

**República del Perú**—Lima: Sr. D. Felipe Pro. Unión, 324.

**República del Uruguay**—Montevideo: Sr. D. Pedro Drets, calle Uruguay 285, entre Daymán y Río Negro.

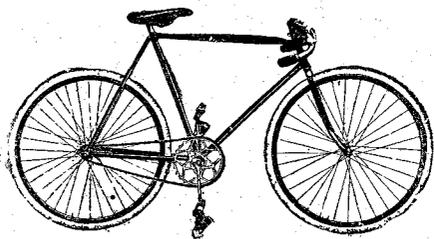
**República de Bolivia**—Oruro: Sr. D. Antonio Alba López, Librería.

**Islas Filipinas**—Manila: Sr. D. V. Arias Ferrandez, Carriño, 49.

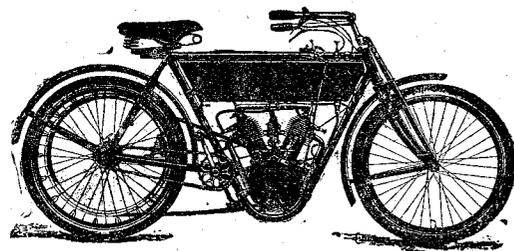
NOTA La Dirección de LOS DEPORTES se complace en otocer las páginas de esta Revista á todos los amantes del Sport para que colaboren en ellas tanto literaria como gráficamente.

BICICLETAS - MOTOCICLETAS - AUTOMÓVILES

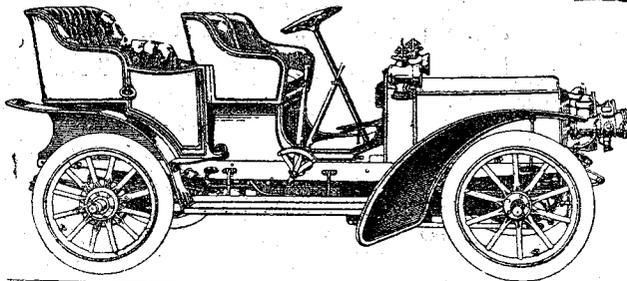
# L'ALBATROS



La mejor de las grandes marcas  
**8 Medallas de oro y 4  
Grandes premios en  
las Exposiciones**



Máquinas de carretera,  
carreteras y lujo  
Bicicletas desde 130 francos.  
Motocicletas desde 475 francos.  
Tricars desde 1,000 francos.



Ocasiones y Motores y Accesorios  
Piezas sueltas y Catálogo franco  
Coches automóviles  
desde 2.600 francos

**H. BILLOUIN** INGENIERO CONSTRUCTOR

104, Avenue de Villiers. - PARIS (Francia)

NUEVA REBAJA DE PRECIOS DE LOS NEUMATICOS

# CONTINENTAL

10 por ciento sobre cubiertas redondas, planas y cámaras  
5 por ciento sobre antiderapants «Rouge Ferrées»

Establecimientos

# Mestre et Blatgé

SOCIEDAD ANÓNIMA

Capital 2.000.000 fr<sup>s</sup>

5 y 7 RUE BRUNEL, PARIS.

La casa mas importante  
de accesorios y piezas sueltas  
para automoviles.

*Catálogo gratis.*

Dirección telegráfica  
MESBLA - PARIS.

# PNEU-KLEIN

PARA

## AUTOMÓVILES MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

ANTIDÉRAPANT-SEMELLE-MODELO 1908

Es el mejor conocido hasta hoy, de gran duración y que ofrece una resistencia al calor tan extraordinaria como lo es la de 135 á 140 grados.

Nueva rebaja sobre los precios de Enero de 1908

G. KLEIN PRINCESA, 61  
BARCELONA



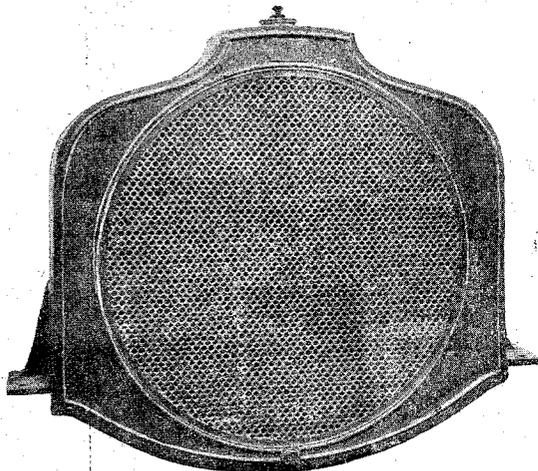
**Eisemann's  
Spezial-Zündkerze  
mit  
Platin-Spirale,**

La bugía especial Eisemann, con espiral de platino, es la de mejores resultados para acumuladores y magnetos. Con ella se consigue la marcha con gran facilidad y produce chispa enérgica por ténue que sea corriente

**ERNST EISEMANN & C. STUTTGART.**

Construcción y reparación de toda clase de

Radiadores y Piezas de Automóviles



Ricardo Corominas

Torrente de la Olla, 45.—Teléfono 3633  
BARCELONA

PRIMERO Y ÚNICO EN ESPAÑA

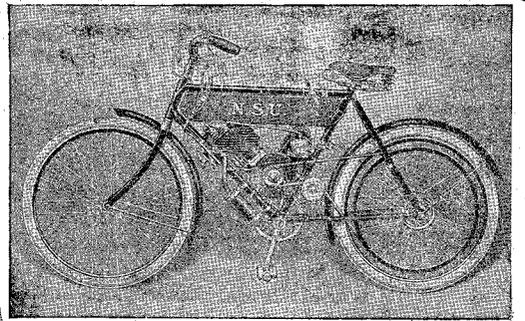
## La Motocicleta

# N. S. U.

## DE GRAN NOVEDAD

HA DADO PRUEBAS ADMIRABLEMENTE SATISFACTORIAS

Leed lo que nos comunican de América los poseedores de motos N. S. U.



La ligera motocicleta N. S. U. de 1 1/4 caballos fuerza con magneto, doble horquilla ó con horquilla elástica, pesa solamente 38 kilogramos.

Valdivia (Chile) 10 Enero.

Muy Srs. nuestros: Ayer tuvo lugar la primera carrera de motocicletas de la temporada. Aguardaban la señal de salida 13 motocicletas de las cuales tan solo ocho llegaron á la meta en sus propias ruedas; las otras llegaron también, pero montadas en carros de «cuatro». Dos cayeron en el río, completamente destrozadas. Mi motocicleta N. S. U. de dos caballos y medio, llegó a primera con un avance de 19 minutos con 17 segundos, á pesar de la competencia enorme.

Antes de empezar la carrera, me aconsejaban que no tomase parte, alegando que la gran mayoría de las motocicletas inscriptas tenían mucha más potencia que la mía. Había ganado bastantes carreras de bicicletas pero esta última victoria superaba todo lo anterior.

A pesar de tales consejos me presente y ya en el principio de la carrera, adelante en los alrededores del pueblo de Nueva Agachilla á todos los competidores y hasta á la «favorita» de la carrera, una motocicleta «Durkopp» de 4 caballos y medio, 4 cilindros con transmisión por cardán, la cual llevaba en los 45 minutos, en carretera mala, una ventaja de una longitud doble de la motocicleta.

En una cuesta de 300 metros con un desnivel de 38 metros en su totalidad, dejé funcionar el acelerador y pude pasar definitivamente la «Durkopp» en mejor carretera, ya próximo de Nueva Agachilla.

Desde este pueblo baja la carretera un trozo de línea recta, ancho y en excelente estado y que me permitió desarrollar en el motor la mayor potencia. Por ambos lados todo parecía confundirse: los coches, la gente, los árboles y los hoteles en una raya negra: tanta era la velocidad obtenida. Con un ruido infernal, rápido como un disparo, rodaba por la calle asfaltada, ya cerca del punto de llegada, pasando el primero á los acordes de la música y las aclamaciones del público.

Ha sido la primera carrera de motocicletas, á la que asistió todo Valdivia y pudo quedarse la gente asombrada del éxito brillante obtenido por la marca «N. S. U.»

Reconocida la motocicleta tuve la satisfacción de presentar á los jueces del concurso la máquina en perfecto estado.

Para hacer el recorrido de Los Ulmos hasta Valdivia en una distancia de 238 km., empleé desde la una de la tarde hasta las cuatro y media, es decir marchando á un velocidad media de 68 km. por hora.—Firmado A. F.

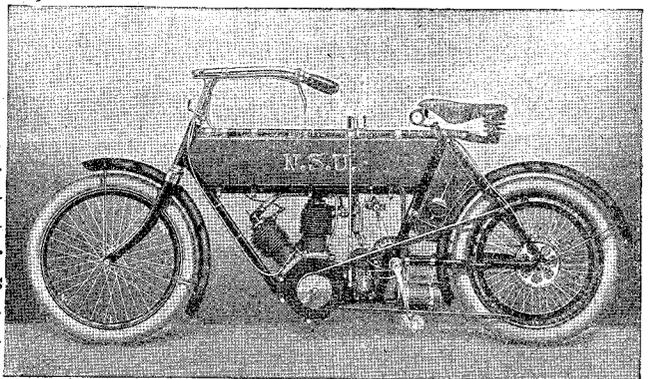
Motocicletas N. S. U. de dos cilindros de 3 1/2, 4, 5 y 5 1/2 caballos fuerza

CARRERA

### Copa Sportmen's Club

(23 Febrero 1908)

3.º Juanós sobre moto N. S. U. á pesar de las muchas reparaciones que efectuó en las carreras su máquina marchó regularísima, siendo de notar que era una de las primeras que llegaron á España y sumamente usada habiendo resistido toda serie de pruebas.



La marca N. S. U. ha alcanzado premios en todas las carreras que ha tomado parte por distintos motociclistas particulares, luchando solo con máquinas turistas y teniendo que combatir contra máquinas especiales, ligeras y de más fuerza.

**NECKARSULMER FAHRRADWERKE A. - G. NECKARSULM**

Proveedores de la Real Casa de Württemberg

Bicicletas N. S. U.  Carrete N. S. U.

Series de bicicletas y motos

Marca de Fábrica

de piñón libre y freno contrapedal

**N. S. U. ALBERTO FISCHER.** Barcelona-Rambla S. Andrés P. 15

Se desean representantes en provincias.

## Copa "Catalunya",

## Carrera de voitures.— 28 Mayo

## ORGANIZACION DE LA CARRERA

## Medidas de orden y vigilancia

## APROPIACION DE LA CARRETERA

1.º *Líneas rectas.*—El suelo deberá ser todo lo llano posible para evitar las contingencias de roturas de los muelles ó de las piezas de dirección de los coches de carrera. Se suprimirán, allanándolos perfectamente, los badenes y bombeos. Se cubrirá la calzada de alquitrán ó de cualquiera otra substancia que impida el polvo.

Cuando á orilla de la carretera se halle algún cortijo ó casa aislada, deberá aislarse de aquélla por medio de un enrejado destinado á impedir que los perros, las gallinas, los patos, etc., vengan á la calzada, siendo así una causa de accidente.

Las sangrías destinadas á que corran las aguas por las laderas, deberán rellenarse en una longitud de un metro, por lo menos, á partir de la calzada; cuando se unan los paseos á la carretera formando una acera abrupta, deberán suavizarse los ángulos de manera que permitan á las ruedas de los coches subir sobre la ladera.

2.º *Virajes.*—En los virajes, con el fin de facilitar la fuerza centrífuga, habrá que establecer un desnivel inclinado hacia el centro de la curva.

Con este objeto y con el fin de aumentar el radio de la curva, el mejor procedimiento es arrasar en todo ó en parte la ladera, en el interior de dicha curva, y traer el suelo á un nivel ligeramente inferior al de la calzada, en una longitud que varía según la curva y su radio.

En los virajes donde el suelo de la carretera presente un desvío franco del lado opuesto al centro de la curva, será necesario recargar la calzada. La vista deberá estar todo lo despejada que pueda ser; deberán cortarse las ramas de los árboles ó cercos que quiten al corredor la vista de la carretera del otro lado del viraje.

Será necesario quitar los obstáculos contra los cuales pueda estropearse el coche si ha hecho el viraje en falso: si este caso se presenta, el automóvil, bajo la acción de la fuerza centrífuga que le ha impulsado fuera de la carretera á la salida del viraje, es menester que pueda salir al campo sin encontrar obstáculo.

## Medidas para la seguridad del público

## CARRETERA EN CAMPO RASO

*Líneas rectas.*—En las líneas rectas, el público deberá mantenerse no solamente fuera del alineamiento de los árboles, sino también fuera de las cunetas, que forman una protección relativa con contingencia de detener á un coche arrojado fuera de la carretera por la rotura de una pieza de la dirección ó de un eje. Cuanto más lejos de la carretera se mantenga al público mejor. Los vigilantes y agentes de la autoridad, que deberán observar ellos mismos las prescripciones impuestas para el público, habrán de cuidar que nadie, ni hombre ni animal, franquee el límite de la cuneta.

Todas las carreteras y caminos que desemboquen en la carretera donde se efectúe la carrera, se cerrarán por medio de una barrera que se colocará en el momento de prohibirse la circulación en el circuito.

*Virajes.*—La vigilancia deberá ser suficientemente efectiva en los virajes, puesto que los coches pueden ser impulsados por la fuerza centrífuga fuera de la carretera.

Es menester, pues, que al exterior del viraje se prohiba todo estacionamiento, aun en los campos colindantes, en toda la región comprendida entre la entrada del viraje y lo menos cincuenta metros después de su salida.

El interior de la curva deberá igualmente estar despejado con cuidado, vista la tendencia que tienen los corredores de efectuar su viraje arrimándose lo más posible á la cuerda.

Cuando la carretera, donde se verifica la carrera, bifurque con otra que prolongue la primera, hay que conservar la prolongación completa despejada con el fin de evitar los accidentes en el caso de que un corredor se equivocase de la carretera ó diese mal la virada.

La carretera en prolongación se atajará á unos doscientos metros de la bifurcación y se prohibirá toda permanencia entre estos dos puntos.

Se colocará una señal bien á la vista á la entrada de la prolongación para avisar á los corredores é indicarles la buena dirección.

Cuando un coche de carrera se detenga en la carretera para efectuar una operación ó por cualquiera otra causa, habrá que cuidar que se coloque al lado derecho en el sentido de la dirección de la carrera y que nadie se aproxime á él bajo ningún pretexto.

Se facilitará la vigilancia en cuantos sitios sea de temer la afluencia del público por medio de barrera ó enrejado, que éste no deberá franquear.

*Aglomeraciones.*—Las medidas que hay que tomar para la protección del público en las aglomeraciones, son las siguientes: 1.º En cuanto á los corredores, la proximidad de la aglomeración se les anunciará por medio de una señal indicando que acorten la marcha.— 2.º A cada lado de la carretera y en toda la longitud atravesada se colocarán barreras, dispuestas de la manera siguiente: Se plantarán estocas muy sólidas, á una distancia de las casas suficiente para permitir á sus habitantes que salgan de ellas.

Tablas de madera dispuestas horizontalmente, revistiendo las estacas al interior de la calzada. En las curvas, las estacas del lado exterior de la curva estarán próximas unas á otras. El pie de la barrera estará reforzado del lado de la calzada por un talud de tierra movediza, tanto más elevado, cuanto más pronunciada sea la curva.

Este dispositivo tiene por objeto detener la impulsión de un coche que, patinando en la curva, entrase en contacto con la barrera.

El pie de la barrera sirve de apoyo á un talud de tierra movediza del lado de la calzada.

Los dos lados de la aglomeración, separados así por la carretera donde se verifica la carrera, se unirán por una pasadera, sobre la cual estará prohibido estacionarse.

Se prohibirá igualmente estacionarse, á pesar de las barreras, en el exterior de los virajes, si los hay en las aglomeraciones.

El Comité organizador colocará carteles en todas las aglomeraciones situadas en el recorrido ó próximo al circuito, para avisar á los habitantes, señalarles el peligro de la proximidad de la carretera y la necesidad de ejercer una vigilancia especial con los niños.

## COMISARIOS

Con objeto de asegurar la vigilancia de la carrera desde el punto de vista técnico, el Comité organizará un servicio de vigilancia compuesto de personas competentes en carreras de automóviles.

Estos comisarios se repartirán de dos en dos en cuantos puestos sean necesarios, para que cada puesto esté á la vista de sus dos vecinos.

Los comisarios, que llevarán un brazal especial, deberán ser los únicos, sin excepción alguna, que tengan acceso á la carretera. Deberán facilitar á los agentes de la autoridad

todos los informes útiles referentes á los puntos peligrosos, prestándoles el apoyo de su experiencia para garantizar cuanto sea posible la seguridad del público.

## SERVICIO MÉDICO

El servicio médico será desempeñado por un puesto central colocado en tribunas, con hospital de campaña, camas y todo el material necesario á las operaciones quirúrgicas.

Se colocarán en el sitio de las tribunas y en determinados puntos del circuito coches automóviles de abulancia. Estos coches no podrán, bajo ningún pretexto; servirse de la carretera donde se efectúa la carrera, sino que deberán utilizar, para ir de un punto á otro, las carreteras y caminos laterales.

Habrán médicos de permanencia en las aglomeraciones situadas en el circuito.

## SERVICIO DE VIGILANCIA

En los servicios de vigilancia podrán tomar parte los guardias civiles, los guardas rurales y la tropa.

Los guardias civiles deberán colocarse en los sitios de mayor afluencia, en los cruces de carreteras importantes y en los sitios donde desemboquen caminos que vengan de una estación de ferrocarril.

La tropa deberá estar escalonada á lo largo del circuito, de modo que los diversos escalones queden al alcance de la voz ó de una señal los unos de los otros; grupos de reserva deberán ocupar diferentes sitios elegidos de antemano, á fin de poder acudir donde su presencia sea necesaria.

Es preciso no perder jamás de vista que los agentes del servicio de orden deberán ellos mismos observar las prescripciones impuestas para el público; deberán circular especialmente sobre la cresta exterior de los fosos y no estacionarse en el exterior de los virajes.

## APERTURA Y CIERRE DE LA CARRERA

La carrera empezará á las ocho de la mañana. Será prudente prohibir la circulación hora y media antes de la apertura de la misma.

En el momento en que esté prohibida la circulación, el coche piloto, llevando un emblema especial, saldrá de los puntos designados de antemano y efectuará el recorrido en el sentido de la carrera.

En cuanto haya pasado el coche piloto, se deberá considerar la carrera como empezada y la carretera deberá ser guardada con todas las reglas.

Si el coche piloto, detenido por una causa ó por otra, no pudiera efectuar el recorrido, la carretera deberá ser evacuada de todos modos y guardada á partir del momento en que la disposición de la autoridad competente prohíba la circulación.

El final de la carrera será indicado igualmente por el paso del coche piloto, á menos que la hora del cierre indicada por la autoridad competente haya llegado ya. En este último caso, los coches todavía en carrera serán parados por los comisarios y la carretera podrá ser devuelta en seguida á la circulación.

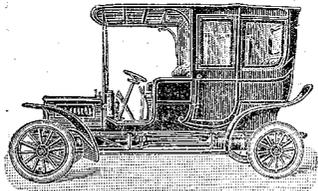
## SEÑALES

La proximidad á las aglomeraciones se indicará por una señal tendida al través de la carretera y colocada á 400 metros del punto en que deba acortarse la marcha.

Igual precaución podrá tomarse para señalar un viraje difícil.

La señal para acortar la marcha, la forma una banda de tela azul con la señal en blanco de la Asociación General Automóvil, indicando la causa de la disminución de la velocidad: pueblo, vuelta en la carretera, bombeo, puente, etc.

200  
**AUTOMOVILES**  
 DE  
**LAS MEJORES MARCAS**



Panhard, Renault, De Dion,  
 Charron, Mors y Drietch  
 en 2 y 4 cilindros — 2 y 4 asientos  
**Desde: 500 frs.**

Automóviles L'ELEGANTE completamente nuevos  
 Ultimo modelo 1908 con motor de DION  
 de 6, 9, 12 y 15 HP.  
**A partir de 1,900 francos**  
 el coche completo

**J. B. MERCIER**  
 6, Rue St. Ferdinand.—París

# La "DRIVA"

FABRICADA POR  
**WILLIAMS & C.<sup>o</sup>**  
 1 & 3, Rue Caumartin.—PARIS

## LA REINA DE LAS RAQUETAS

Equilibrio y acabado perfectos  
 Sistema de cordaje perfeccionado  
 Primeras materias extra  
 Ejecución de primer orden  
 Resultados magníficos.



**Campeonatos**

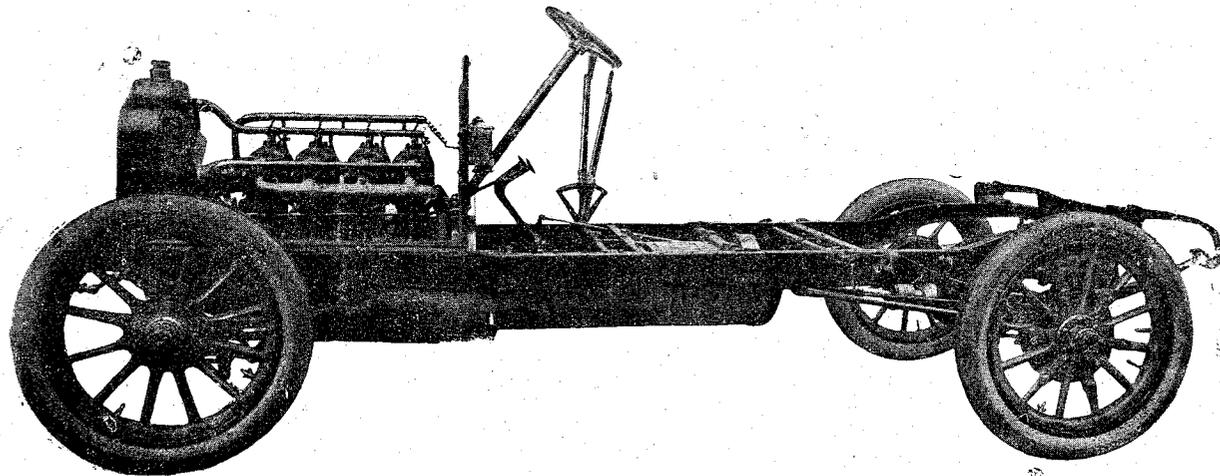
GANADOS  
 CON ESTA RAQUETA:

- Campeonatos de Inglaterra (Cours Couverts) Dobles, Señoras, Mixto.
- Campeonatos de Francia (Simples, Dobles, Señoras, Mixto)
- Campeonatos de Alemania (Simples y Doble).
- Campeonatos de Bélgica (Simples, Dobles, Señoras, Mixto).
- Campeonatos de Londres, Middlesex, Monte Carlo, St. Moritz, Etretat, Cannes Ostende, Spá, Dinard y muchos otros Campeonatos y premios.

**Pelotas "WILLIAMS, (International)** La mejor marca adoptada para los campeonatos.

Artículos y Vestidos para todos los Sports.  
 Nuevo Catálogo ilustrado (H) y reglas de Lawn-Tennis franco.

# AUTOMOVILES "BONS"



Vista lateral derecha del chasis «Bons» 24 HP.

**J. Bons Damiáns.-Especialidad en las reparaciones**

Despacho y talleres: Vila-Vilá, 79.— Barcelona

# A NUESTROS LECTORES

**LOS DEPORTES, animados del deseo de proporcionar á sus suscriptores la mayor cantidad posible de datos referentes al gran acontecimiento automovilista "Copa Catalunya", y en la imposibilidad de poder ofrecerles una completa información, previa, de la gran carrera, por lo anticipado de la fecha en que debe publicarse el presente número y por otra parte no queriendo privar á aquellos de la información general deportiva de la quincena, se ven precisados á publicar este número sin grabados, y en compensación, el día 27 del corriente publicarán un extraordinario con gran profusión de clichés y una amplia información de la carrera, que, regalaremos á nuestros suscriptores. — Además, LOS DEPORTES, publicarán el día primero de Junio, otro número tirado con gran esplendidez, dedicado á la información de la carrera, con gran lujo de detalles literarios y gráficos.**

Los vigilantes, escalonados á lo largo de la carretera, tendrán una bandera azul de la que harán uso en las circunstancias siguientes:

*Cuando vean llegar dos coches en una posición tal que les parezca que el segundo quiere adelantarse al primero, deberán enseñar á éste la bandera azul para indicarle que debe apartarse dejando el paso al otro.*

*Los comisarios deberán igualmente llevar una bandera amarilla que indica: "Parada". Esta bandera no deberá usarse más que en caso grave, por ejemplo, el de un obstáculo que intercepte completamente la carretera en la que se efectúa la carrera.*

## COMUNICACIONES

Las comunicaciones se establecerán por medio de la Est. feta ciclista, de las líneas telefónicas, y de los correos que existan en las aglomeraciones atravesadas por el circuito.

Se establecerá un puesto central telegráfico y heliográfico en las tribunas.

Se dirigirá una solicitud al director de Correos para obtener que las oficinas queden abiertas todo el día en las aglomeraciones precipitadas.

## INSTRUCCION ESPECIAL

*para la custodia del circuito recorrido por las carreras de automóviles*

La guardia civil y las tropas llamadas á concurrir al servicio de la seguridad en las carreteras recorridas por las carreras de automóviles el día 28 de Mayo, tendrán que asegurar el cumplimiento de la disposición tomada al efecto por la autoridad competente y de las contenidas en la nota sobre la vigilancia de las carreteras.

El circuito recorrido es de 27'885 kilómetros; está dividido en secciones que se han de fijar en un cuadro ajeno.

La guardia de cada sección está confiada á un batallón bajo el mando de un oficial superior, jefe de sección, el cual organizará su servicio y repartirá sus números del modo mejor para los intereses de la seguridad pública.

Al efecto, deberá, en la mañana del día 27 de Mayo, anterior al de la carrera hacer con los capitanes el reconocimiento de su sección y acordar las disposiciones que haya de tomar, de tal modo que tanto los soldados como los gradua dos estén colocados en la tarde de ese mismo día, en las horas indicadas á continuación, en los puestos que deberán ocupar al día siguiente, ó sea el de la carrera.

(Aquí se hace la distribución de las horas entre las diferentes secciones.)

El subjefe de Estado Mayor ó jefe nombrado al efecto, revisará sucesivamente cada sección: el jefe de la sección le guardará en el punto inicial de ésta en el sentido del recorrido y subirá con él en automóvil para examinar las disposiciones tomadas y recibir las últimas instrucciones; tomará sus disposiciones para transportarse al lugar de la cita y para volver á su acantonamiento á la salida de su sección.

*Misión á cumplir. La misión á cumplir consiste especialmente en:*

*Hacer evacuar la carretera del circuito hora y media antes de la carrera, que empezará á las ocho.*

*Prohibir terminantemente al público, así como á la tropa, circular por la carretera del circuito, estacionarse en ella atravesarla.*

*Parar los coches en las carreteras y caminos que den acceso al circuito á veinte metros, por lo menos, del punto de unión con éste y hacer que se coloquen todos del mismo lado.*

*Vigilar que ningún obstáculo venga, accidentalmente ó por mala intención, á obstruir el camino que han de seguir los corredores.*

El papel que incumbe á la tropa y á la guardia civil es cuidar de que estas prescripciones terminantes y las de la nota sobre la vigilancia de la carretera sean estrictamente observadas por todos para evitar los accidentes, ya que los automóviles llegan á veces á alcanzar velocidades tan grandes que no es posible apartarse cuando se ve el coche de carrera.

Los únicos que pueden pisar la carretera del circuito son:

Los comisarios y vigilantes;

Los obreros, llevando un brazal especial, encargados de las reparaciones y del abastecimiento de las máquinas; y éstos únicamente delante del punto respectivo donde han de abastecer.

Ninguna otra excepción puede hacerse, salvo en el caso de fuerza mayor, en que haya que retirar de la vía un obstáculo imprevisto; en este caso ningún oficial ni soldado debe entrar en la carretera sin antes de estar garantido por la señal de parada, de que se hablará más adelante, señal puesta á 400 metros, por lo menos antes del obstáculo, del lado por donde han de llegar los corredores.

Los oficiales y sargentos se esforzarán en hacer comprender á los ribereños del circuito que hay para ellos un interés superior y una obligación humanitaria en encerrar cuidadosamente los perros, las aves y animales domésti-

cos de toda clase, cuyo encuentro con un coche de la carrera podría causar un accidente irremediable sea á los corredores, sea, sobre todo, á los espectadores. Les harán notar que, al no hacerlo, quebrantarían lo dispuesto por la autoridad competente, exponiéndose á fuertes penalidades correccionales, comprometiendo á un tiempo su responsabilidad pecunaria en caso de tener que pagar daños y perjuicios.

Se recordará asimismo á cada hombre de servicio que el objeto de su misión es impedir toda causa de accidente que pudiera sobrevenir no solamente á los corredores, sino, sobre todo, al público, y que si bien deben cumplir su misión, no deben comprometer su seguridad personal.

*Colocación de la tropa* Habrá que ocupar con algunos números todos los puntos del circuito donde desembocan carreteras ó caminos vecinales.

Los puntos donde la afluencia será considerable deberán ser ocupados por grupos de más importancia.

Como no se puede prever de antemano donde pueda producirse esta afluencia, deberá formarse una pequeña reserva en cada compañía ó batallón para dirigirla sobre dichos puntos á su debido tiempo. Sin embargo, se puede admitir que la multitud ha de dirigirse hacia la proximidad de las ciudades y pueblos, hacia los sitios vecinos de los ferrocarriles que dan vista á la carretera donde se verifica la carretera hacia los puntos de abastecimiento de las máquinas y hacia los lugares del circuito considerados peligrosos para los corredores.

En su consecuencia, no estarán ocupadas de un modo uniforme todas las partes de la acción; algunas lo serán poco y otras más.

*Guardia civil.*—En cada sección habrá individuos de la guardia civil que tomarán parte en el servicio de orden y estarán encargados, si llega el caso, de instruir un proceso verbal.

*Caso de accidente.*—Habrá puesto de socorro escalonados en el recorrido, cada uno de ellos dirigido por un médico. En caso de accidente, el plantón que lo haya presenciado hará conocer el sitio donde han caído los heridos al ciclista estafeta más inmediato del lado por donde llegan los corredores. Este transmitirá la indicación á su otro vecino, y así sucesivamente hasta el primer puesto de socorro, que tomará las medidas necesarias lo más rápidamente posible.

*Señales.* Señal azul, para acortar la marcha. Señal amarilla, parada.

Solo los comisarios ó agentes de carrera podrán hacer uso de la señal azul.

Señal amarilla.—Cada coche de carrera irá provisto de una bandera amarilla, de tal manera que si se llegara á obstruir la carretera accidentalmente, él mismo formaría la señal de parada.

Además, se entregará á los graduados cierto número de banderines amarillos; dichos banderines se confiarán además á los vigilantes escalonados en el circuito de manera que puedan, en caso de necesidad, hacer las señales prescritas en la nota sobre vigilancia de la carretera.

*Servicio heliográfico y telegráfico.* Un servicio heliográfico será organizado en todo el recorrido por el batallón de zapadores telegrafistas.

*Médico.*—Un médico será agregado á cada batallón. Salvo en el caso en que fuere llamado en un punto cualquiera del circuito, dicho médico deberá permanecer en el punto de la sección á que se le habrá destinado.

Un servicio de ambulancia será organizado, con médicos civiles, por el Comité directivo.

*Informaciones.*—Se dará cuenta heliográficamente de cualquier incidente al subjefe de Estado Mayor ó jefe nombrado al efecto, que permanecerá en las tribunas del Vinyet con el Comité.

*Principio y fin del servicio.*—El personal de servicio deberá estar en su puesto el día 28, antes de las siete de la mañana. El servicio terminará al pasar un coche especial anunciando el fin de la carrera ó por una orden heliográfica.

*Uniforme.*—*Oficiales:* Traje de campaña, sin revolver. *Tropa:* Traje de campaña, aligerado todo lo posible.

El servicio se hará *sin mochila*. Los soldados no llevarán ningún cartucho ni calarán la bayoneta.

Los sargentos llevarán un cargador.

La alimentación y los transportes serán objeto de prescripciones especiales para cada cuerpo.

Barcelona, 1.º de Mayo de 1908.

(Firma de la autoridad competente.)

## VIGILANCIA DE LA CARRETERA

La carretera donde se verifica la carrera se divide, desde el punto de vista de la vigilancia y protección del público y de los corredores, en dos partes:

- 1.ª La carretera en campo raso.
- 2.ª Los lugares habitados.

Cada una de estas partes requiere medidas especiales.

### CARRETERA EN CAMPO RASO

1.ª La carretera en campo raso se compone:

- A) Líneas rectas.
- B) Vueltas ó virajes.

#### A) Líneas rectas

En las líneas rectas, el público deberá ser mantenido no solamente fuera de la carretera y de la lineación de los árboles, en caso de que los haya, sino también fuera de los fosos.

Los vigilantes estarán sobre la cresta exterior de los fosos de la carretera, deberán cuidar de que nadie entre en la misma ó sobre sus laderas.

El coche de carrera está expuesto á ser impulsado fuera de la carretera y, por tanto, á entrar en contacto con el público en dos casos principales:

- 1.º Bombeo, badén ó gran desigualdad del suelo que imprime á la dirección una fuerte sacudida.
- 2.º Presencia inopinada de un animal, perro, vaca, cerdo, etc., que venga á echarse en las ruedas delanteras.

El deber de los vigilantes será, pues, de velar para que se aleje con cuidado á los animales.

Los caminos que atraviesen la carretera se vigilarán por un número suficiente para impedir el acceso de los coches; las carreteras donde la circulación es activa se atajarán por medio de un enrejado que el Comité cuidará se coloque en el momento que se prohíba la circulación en la carretera donde se efectúa la carrera.

Para la vigilancia de las líneas rectas, bas-

tará un hombre de distancia en distancia, colocado alternativamente de un lado á otro de la carretera. Esa distancia varía según las dificultades del recorrido y la afluencia de los espectadores, pero siempre deberá haber un hombre colocado de manera que vea los plantones situados á su izquierda y á su derecha, para poder corresponder con él por medio de señales y, en la mayor parte de los casos, con la voz.

### B) Virajes

Los virajes deben ser objeto de una vigilancia especial dada la circunstancia de que el coche puede ser arrastrado por la fuerza centrífuga é impulsado fuera de la carretera.

Así, pues, debe prohibirse el estacionarse al exterior de los virajes, aun en los campos próximos, en toda la región comprendida entre la entrada del viraje y unos cuantos metros después de la salida.

Los puntos A y C se señalarán en cada viraje por carteles de una forma especial, y se colocará un vigilante en cada uno de dichos puntos con una consigna severa.

Además, como un coche efectúa su viraje rasando la cuerda lo más posible, hay que cuidar muy especialmente que no se halle ningún espectador cerca de la cuerda.

Cuando la carretera donde se verifica la carrera forme una bifurcación con otra carretera, es muy importante impedir que nadie se accione en la parte de la carretera, aun á una gran distancia, pues si un corredor se equivoca y toma la otra carretera, es preciso que no encuentre á nadie en ella.

Cuando por una causa cualquiera se parara un coche en la carretera, habrá que impedir toda agrupación alrededor de ese coche; sólo se les permitirá acercarse á los obreros, provistos de brazales, encargados del abastecimiento.

El coche parado deberá colocarse en el paseo derecho de la carretera, de manera que pueda dejar la calzada del todo libre.

Cuando un obstáculo imprevisto ataje inopinada y completamente la carretera, los vigilantes tendrán por consigna agitar una bandera amarilla á unos 400 metros del obstáculo, con el fin de avisar á los corredores. Esta prescripción es importante, sobre todo en la revueltas que puedan presentarse en la carretera y donde la vista de los corredores esté limitada á una corta distancia.

### LUGARES HABITADOS

Cuando se presente en la carretera donde se verifica la carrera una aglomeración, deberá atravesarse con marcha más lenta que la del recorrido en campo raso. Una señal especial avisa al corredor la cercanía de la aglomeración y le ordena acortar la marcha.

En ciertos casos, aun la marcha más lenta no ofrece garantía suficiente para la seguridad pública, á consecuencia de las sinuosidades de la carretera.

Se impone entonces al corredor la obligación de parar del todo. Estas paradas se indicarán á los comandantes de las secciones en cuyo recorrido tengan lugar.

En las aglomeraciones, la protección del público se conseguirá por medio de un enrejado ó de una estacada al borde de la carretera, entoda la longitud de la aglomeración.

El enrejado deberá colocarse lo más cerca posible de las casas, y la multitud deberá permanecer entre la casa y el enrejado ó estacada, cuyas mallas ó juntas serán bastante espesas para impedir el paso de los perros y de las gallinas.

Lo mismo en las aglomeraciones que en campo raso, nadie, excepto los obreros especiales, de quienes se ha hablado antes, y los comisarios y vigilantes, provistos del brazal, podrá atravesar la carretera del circuito sino por los pasos que existan por encima ó por debajo de la carretera y que se instalarán para la circunstancia. Esta interdicción absoluta principiará á las siete de la mañana para terminar al finalizar la carrera.

Se colocarán clarines ó trompetas á 200 metros de la entrada y salida de la aglomeración, y, en caso necesario, en el centro, para

señalar la proximidad de los coches de carrera.

Cuando en la carretera resulte un viraje en el interior de una aglomeración, tomarán las mismas precauciones que en los virajes en campo raso.

### CONSIDERACIONES GENERALES

Es de absoluta necesidad que los agentes de la autoridad observen ellos mismos las precauciones exigidas al público.

Durante todo el tiempo de la carrera se prohibirá el acceso á la carretera á los coches y á los peatones.

Si un coche ó un automóvil de turista, llegado durante la noche, se estaciona en la carretera en el momento en que los vigilantes vienen á ocupar su puesto, éstos deberán hacerle evacuar la carretera.

## La caravana automovilista

El Real Automóvil Club de España ha publicado ya el siguiente reglamento de la caravana automovilista que organiza con ocasión de la «Copa Catalunya»:

Artículo 1.º El día 24 del corriente, á una hora que se indicará oportunamente, saldrá de Madrid una caravana automovilista organizada por el R. A. C. E.

Art. 2.º Quedan admitidos á formar parte de ella todos aquellos automovilistas que se inscriban, sean ó no socios del R. A. C. E., debiendo hacer constar al inscribirse la potencia del motor y nombre de su propietario, el número de asientos, personas que ocuparán el coche y forma del mismo.

Art. 3.º Con objeto de prever cuantas contingencias pudieran surgir para cada uno de los grupos en que se divide la caravana, se designará un jefe, cuyo coche servirá de guía y ostentará un distintivo azul (un gallardete) Si el coche del guía estuviese obligado á detenerse por razón de avería, etc., le sustituirá en el mando el coche inmediato y á éste el siguiente, y así sucesivamente.

Se recomienda eficazmente á los expedicionarios respeten las decisiones de los jefes de grupo.

Art. 4.º No se admitirán más que coches terminados.

Art. 5.º Será obligatorio que los coches pertenecientes á los socios del R. A. C. E. ostenten la insignia de éste en el lugar y forma que se les indicará al hacer la adquisición de ésta.

Todos los coches inscriptos deberán llevar, durante toda la expedición, el gallardete, que se les facilitará gratuitamente en esta Secretaría, y que colocarán al extremo de una varilla de un metro de altura, sujetándolo al lado izquierdo del delantero del pescante. Todo coche recibirá, según su orden, un número dentro de su categoría, cuyo número deberá llevar de un modo visible. No se admitirá ningún coche que no cumpla con este requisito.

Art. 6.º Las salidas oficiales se verificarán en el orden siguiente:

- 1.º Coche guía de la primera categoría. Los demás comprendidos en la misma, cada dos minutos. Distintivo, gallardete verde.
- 2.º Coche guía de la segunda categoría. Los demás de la misma, cada dos minutos. Distintivo, gallardete morado.
- 3.º Coche guía de la tercera categoría. Los demás de la misma, cada cinco minutos. Distintivo, gallardete rojo claro.
- 4.º Coche guía de la cuarta categoría. Los demás de la misma, cada cinco minutos.

Distintivo, gallardete rojo obscuro.

El número de categorías podrá ser alterado atendiendo á la potencia de los motores de los coches inscritos.

Las horas de salida de cada categoría se indicarán oportunamente.

Art. 7.º Los coches procurarán guardar entre ellos una distancia prudencial, debiendo de conservar el puesto que les corresponda, sin tratar de pasar al delantero, salvo por indicación de éste ó por detención del mismo, quedando terminantemente prohibido etablar luchas de velocidad bajo ningún pretexto, sobreentendiéndose que por el hecho de inscribirse se comprometen á cumplir con todo lo dispuesto en este reglamento y á atender las indicaciones de los jefes de grupos, indicaciones que transmitirán en la misma forma que las hubiesen recibido, si fuese necesario.

Asimismo los expedicionarios deberán respetar estrictamente los diversos reglamentos ú Ordenanzas municipales sobre circulación de automóviles.

Art. 8.º El recorrido comprenderá las etapas siguientes:

Madrid á Ariza.

Alto en Ariza (almuerzo).

Ariza á Zaragoza, llegando á este punto el día 24 por la tarde.

Estancia en Zaragoza, los días 25 y 26.

Salida para Barcelona, el día 27 por la mañana.

Alto en Lérida (almuerzo).

Lérida á Barcelona, llegando á éste el día 27, por la tarde.

Salida para el circuito del Bajo Panadés, el día 28, por la mañana, con objeto de presenciar la carrera de *voiturettes* Copa de Catalunya.

Regreso á Barcelona, el día 28, por la tarde.

Estancia en Barcelona, los días 29 y 30.

Salida para Tarragona, el día 31, por la mañana, para presenciar la carrera de motocicletas Copa Samá.

Disolución de la caravana, en Tarragona, el día 31, por la tarde.

Art. 9.º Ningún grupo podrá detenerse en marcha sin que preceda la orden de su jefe respectivo. El coche que por accidente, avería, etc., tuviera que detenerse, deberá quedar apartado á un costado de la carretera (á la derecha, en el sentido de la marcha), incorporándose en último lugar al grupo que pase y volviendo á recuperar su puesto en el primer alto.

Art. 10. Las responsabilidades civiles y penales, de cualquier clase que éstas sean, en que incurran los expedicionarios quedarán á su propio cargo. El R. A. C. E. declina toda responsabilidad bajo este concepto.

Art. 11. Los expedicionarios cuidarán ellos mismos de su alojamiento y manutención, así como el aprovisionamiento de su carruaje. Sin embargo, el R. A. C. E. ha hecho las gestiones necesarias para que durante el trayecto encuentren los expedicionarios depósitos de gasolina, en puntos que se indicarán oportunamente, en los cuales será obligatorio detenerse el tiempo preciso para que el grupo haga la carga necesaria.

En Zaragoza, la Comisión de fiestas del Centenario, y, en Barcelona, el R. A. C. E., facilitarán cuanto sea necesario para atender convenientemente á los expedicionarios; pero sin asumir ninguna responsabilidad en los pagos ni intervenir en ellos.

Art. 12. A los dueños de carruajes inscritos ó á los que como tales hayan hecho la inscripción y hayan verificado el recorrido completo en la forma indicada, les será entregada una medalla acuñada expresamente como

recuerdo de esta excursión, entregándose otra á los *chauffeurs*.

Los jefes de grupo serán los encargados de verificar cuáles son los concurrentes que hayan hecho el recorrido en las condiciones prescriptas, quedando descalificados aquellos que no cumplan con el reglamento ó no se atengan á las indicaciones é instrucciones que reciban.

Art. 13. Todo concurrente se compromete á prestar auxilio á cualquiera de los jefes que se lo pida.

Art. 14. La inscripción será gratuita para los socios del R. A. C. E. Las personas que deseen inscribir sus coches y no sean socios del R. A. C. E. deberán satisfacer un derecho de 25 pesetas por inscripción.

Art. 15. Los demás datos complementarios, referentes al punto de reunión, hora de salida, etc., etc., se comunicarán previamente y publicarán además en la prensa.

Las inscripciones se admitirán hasta el día 18 del actual en la Secretaría del Real Automóvil Club de España, Alcalá, 70.

Las señoras que concurren á la caravana serán obsequiadas con unas elegantes insignias del R. A. C. E., de oro y esmalte, en forma de imperdible.

### Caravana automovilista á Zaragoza

El Real Automóvil Club de Barcelona organiza una caravana automovilista para visitar la ciudad de Zaragoza y su exposición Franco-Española.

De acuerdo dicha Sociedad con la Comisión de festejos del primer centenario de los Sitios de la inmortal ciudad, podemos asegurar que la recepción que Zaragoza dispensara á los automovilistas barceloneses será de todo punto interesante.

La caravana saldrá de esta ciudad el día 13 del próximo Junio para permanecer en Zaragoza los días 14 y 15, regresando el 16 á Barcelona.

La inscripción para tomar parte en dicha manifestación automovilista queda abierta en la Secretaría del R. A. C. de B. todos los días laborables de 11 á 12 de la mañana hasta el 8 del próximo mes de Junio.

## U. V. E.

### Reparto de premios.

La fiesta celebrada el día 2 por la noche en el local de la U. V. E. nos dá motivo para dirigir una calurosa felicitación á esta sociedad por su campaña en pro del Turismo.

La idea del concurso de memorias sobre excursionismo es altamente simpática y de resultados positivos pues al extenderse la afición á escribirla pronto poseería España monografías completas con cuantos datos han de interesar al Turismo.

Acudió al acto nutrida representación de elementos deportivos y bajo la presidencia del Sr. Pollés, acompañado de los Sres. Catalá (vice-presidente) y Jordán secretario de Turismo, se leyó el fallo que las memorias presentadas habrán merecido al Tribunal calificador.

Esto resultó en la forma siguiente:

PRIMER PREMIO. Medalla de oro. Memoria que lleva por lema: *Roda al mon y torna al Born*. Autor; D. Narciso Masferrer, de Barcelona.

SEGUNDO PREMIO. Medalla de *vermeil*. Memoria que lleva por lema: *Ritorna vincitore*. Autor; D. Vicente Revuelta, de Madrid.

TERCER PREMIO. Medalla de plata. Memoria que lleva por lema: *Fiat*. Autor D. Ramón Yrla Vert, de Barcelona.

CUARTO PREMIO. Medalla de plata. Memoria que lleva por lema: *El amor á la naturaleza, ennoblece al hombre*. Autor: D. Teófilo Marco, de Madrid.

QUINTO PREMIO. Medalla de plata. Memoria que lleva por lema: *Foward*. Autor: D. José Elías Juncosa, de Barcelona.

SEXTO PREMIO. Medalla de bronce. Memoria que lleva por lema: *Maravillas*. Autor; *Alfa*, Barcelona.

SEPTIMO PREMIO. Medalla de bronce. Memoria que lleva por lema: *Redención*. Autor; D. Luis de Peralta de Madrid.

OCTAVO PREMIO. Medalla de bronce. Memoria que lleva por lema: *Camino del fin*. Autor; D. Jesús Cuesta de Gijón.

NOVENO PREMIO. Medalla de bronce. Memoria que lleva por lema: *Patria*. Autor; *Taf Taf*, de Barcelona.

DECIMO PREMIO. Medalla de bronce. Memoria que lleva por lema: *Felipe II*. Autor; D. Antonio Santos, de Madrid.

La memoria premiada con medalla de oro reseña una excursión desde Barcelona á San Cugat y regreso visitando el monasterio.

Su principal mérito es el lujo de detalles, prácticos para el excursionista, siendo de tal naturaleza y extensión que éste no debe preocuparse para nada pues todo está previsto y calculado.

Su lectura fué objeto de aplausos y felicitaciones.

Las de los Sres. Revuelta, Isla, Marcó Juncosa etc., forman una valiosísima colección de reseña en las que campean el estilo castizo en la descripción y el atractivo en los detalles con la utilidad práctica que requiere esta índole de trabajos.

Después de repartidos los premios el Sr. Pollés pronunció un discurso de gracias que fué contestado por los Sres. Catalá y Masferrer disolviéndose la reunión á las 12 de la noche.

## DESDE MADRID

### Unión Velocipédica Española 1.ª Región

#### Pruebas de Routiers de 50 kms.

Dicha carrera se efectuó en la carretera de la Coruña desde el kmt. 4 al 29 y regreso, un surtido grupo de ciclistas y numeroso público invaden la meta á las 8 y 1/2 de la mañana se procede al llamamiento de los 20 corredores inscritos, el día se pone nubarroso y por lo tanto encantador, para los corredores y al mismo tiempo no se nota la menor brisa.

#### LA SALIDA

A las 9 en punto el starter que lo es el señor Coppel dá la salida y los corredores parten veloces en compacto grupo, al llegar al sitio denominado (Cantarranas) un intempestivo vehículo se cruza en la carretera con tan mala suerte que uno de los corredores tropieza su guía con otro, y al caer origina la caída á cuatro más saliendo un corredor herido en una pierna, que apesar de eso continua la carrera; en la cuesta de las Perdices dan el 1.º arranque Torres, Arroyo, Prieto, Palamidessi y Julio Rodríguez logrando sacar mucha ventaja á sus contrarios; en el virage entra Arroyo con 10 m. de ventaja sobre Torres, llegando después Rodríguez y Palamidessi.

#### LA LLEGADA

Un jurado anuncia que se aproximan Torres y Arroyo que vienen juntos defendiendo-

se palmo á palmo el 1.º puesto, al fin logra pasar la meta entre calurosas ovaciones Luis Torres que cubre los 50 kms., en 1 h. 38 m. 28 s. 1.º y el 2.º lo es Federico Arroyo por diferencia de media máquina en 1 h. 38 m. 28 s. 2.º, 3.º Higinio Palamidessi en 1 h. 40 m. 29 s. 4.º Julio Rodríguez 1 h. 40 m. 29 s. 2.º, 5.º Luciano Prieto 1 h. 41 m. 31 s., 6.º Vicente Manchón 1 h. 44 m. 46 s., 1.º, 7.º Román Ruano 1 h. 46 m. 56 s., 8.º Mariano Ramírez 1 h. 48 m. 27 s. 2.º, 9.º Emilio Biracel 1 h. 51 m. 15 s. 2.º, 10 Ramón Quesada 1 h. 55 m. 55 s., 11 Emilio Rodríguez 2 h. 26 s., 12 N. N. 2 h. 5 m. 49 s., 13 Mariano de la Peña 2 h. 7 m. 56 s., 14 Dionisio de la Ser 2 h. 11 m. 11 s. 2.º, 15 Leovigildo Velasco 2 h. 16 m. 26 s., 16 Jerónimo Pajego 2 h. 40 m.

El jurado de llegada lo formaban D. Luis Peralta Presidente, E. José Medina Secretario, D. Patricio Cuesta Jefe-Consul, Sr. Bailyn Tesorero, Sr. García Pascual Vocal, don Carlos Coppel Cronometror, D. Emilio Gallegos Presidente del "Pedal Madrileño", don Antonio Bizquera Presidente del "Círculo Velocipédico Moderno", D. Conrado López Presidente del "Sport Ciclista", D. Emilio Coll Presidente de la "Gimnástica Española", también se encontraban en la meta un sin número de ciclistas pertenecientes á Sociedades velocipédicas existentes en esta corte. En las dos carreras que lleva efectuadas este comité ha puesto á disposición de los corredores, un médico con su correspondiente botiquín para casos de indisposición ó lesiones.

Esta Sociedad tiene en proyecto para el mes de Junio una carrera de 25 kms. en las que únicamente podrán tomar parte los corredores que hubiesen corrido en la última carrera de neófitos, contando ya con varios premios. Además para el otoño tiene en estudio una gran carrera de fondo que de llevarla á cabo, ha de conquistar á la U. V. E. muchísimos laureles entre ciclistas y corredores, y mucho más en la época de discordia que existe entre los velocipedistas. Reciba mi enhorabuena y caluroso aplauso dicho comité por sus brillantes éxitos.

El Sport Ciclista celebrará su anunciado Campeonato de 100 kms. el día 17 del corriente en la carretera de la Coruña; existe muchísima animación por presencia esta carrera, entre los corredores inscritos se distinguen como favoritos al campeonato José López, Julio Rodríguez y Juan Andrés Campesino. Por la noche en su domicilio social café del Heraldo se celebrará un suntuoso banquete al que están invitados entusiastas y distinguidos sportsmen y la Prensa madrileña; en el número próximo daré un relato extenso de la carrera.

Como ya anuncié, la Peña Ciclista celebrará su campeonato de 50 kms. en la carretera de la Coruña el día 24 Mayo. Premios: Medalla de oro para el campeón, medalla de plata sobredorada para el 1.º que emplee menos de 1 h. 55 m., medalla de plata para todo el que emplee menos de 2 h. 15 m. y medalla de cobre para todo el que tarde menos de 2 h. 30 m.

### Pedal Madrileño

Con gran éxito celebró esta Sociedad su carrera campeonato de 50 kms. en la carretera de la Coruña kmt. 4 al 29 y regreso. A las 9 en punto se ponen los corredores en línea por este orden: Juan Andrés Campesino, Federico Arroyo, Mariano Gómez, Higinio Palamidessi, Aniceto Lacroix, Gregorio Cuesta, Manuel Robedo y Luciano Prieto.

#### Clasificación:

1.º Federico Arroyo en 1 h. 38 m. 50 s., Aniceto Lacroix 1 h. 50 s. 2.º, Gregorio Cuesta 1 h. 38 m. 51 s., Juan Andrés Campesino 1 h. 39 m. 10 s., Luciano Prieto 1 h. 49 m. 2 s., Higinio Palamidessi 1 h. 50 m. 31 s. Retirados los Sres Gómez y Robedo. El Jurado lo formaban D. Emilio Gallegos Presidente, D. Luis Claro Secretario y Presidentes de las Sociedades madrileñas. Después celebró un banquete

en la Huerta al que asistieron numerosos ciclistas.

L. JAÉN.

## Carreras en Zaragoza

El día 4 del corriente, como estaba anunciado, se celebraron en Zaragoza las carreras de motocicletas de 100 kilómetros organizadas por la Comisión de festejos deportivos del Centenario presidida por el señor Altolaguirre y con la cooperación de la Sociedad Velocipédica Aragonesa.

La importancia de los premios que debían disputarse y la naturaleza de la carrera especial para máquinas de turismo de 3 1/2 HP fueron alicientes poderosos para que acudieran corredores de toda España.

De Barcelona tomaron parte el corredor Sr. Escoda, de Tarragona Juanós y de Madrid Ruiz de Velasco, Amunategui, Sawa y Lahera.

Los demás inscritos eran amateurs zaragozanos.

El punto de salida estaba situado en el paseo de Pamplona que á la hora indicada estaba lleno de público, viéndose entre el mismo los señores Ruiz Ferry secretario de la Federación ciclista de España y don Luis Espina representante de los neumáticos "Le Gaulois", y otros entusiastas del sport que desde Madrid habían hecho el virage espresamente para esta carrera.

El Jurado lo formaban los señores siguientes:

Presidente: don Antonio Lasierra.

Vive-presidente: don Fernando Altolaguirre.

Vocales: don Celestino Aranda, presidente de la S. U. Z. y don F. Mollat.

Actuaba de secretario y juez de tiempo don Eduardo Alonso y Starter, don Emilio Burgos.

El juez de llegada era don Emilio Rabanos.

Los corredores puestos en línea eran los siguientes:

1 R. de Velasco	moto	F. N.
2 M. Lahera	"	Peugeot
3 A. Font	"	Griffon
4 M. Rabanos	"	"
5 A. Pascual	"	Alcyon
6 L. Amunategui	"	Peugeot
7 R. Escoda	"	N. S. U.
8	"	Durkopp.
9 Sawa	"	Peugeot
10 Funes	"	F. N.
11 J. Juanos	"	N. S. U.
12 M. Martinez	"	Alcyon

El orden de salida fué el indicado anteriormente.

El estado de la carretera era deficiente en extremo consistiendo la carrera en una verdadera prueba de turismo, pues á más de los virages, cuestas etc. estaba en muchos sitios llena de piedras capaces de gastar á los neumáticos más potentes.

Al poco rato de empezada la carrera sufrieron averías algunos de los corredores retirándose Pascual, Escoda, Martínez Funes y Ruiz de Velasco sufrió una caída sin consecuencias y Amunategui se despidió perdiendo algunos kilómetros.

Juanós sufrió averías en sus neumáticos que le hicieron perder mucho tiempo, cuando marchaba en perfectas condiciones.

El corredor zaragozano Sr. Rabanos hizo un recorrido perfecto montado sobre su F.N. que demostró sus grandes condiciones de turismo.

Sawa y Lahera sobre Peugeot se retrasaron un poco pero lucharon denodadamente consiguiendo un brillante resultado.

Este en definitiva fué el siguiente:

1.º M. Rabanos en 2 h. 19 m. 4 s. sobre FN.

2.º F. Sawa en 2 h. 43 m. 54 s. sobre Peugeot.

3.º M. Lahera en 2 h. 46 m. 45 s. sobre Peugeot.

4.º J. Juanós en 2 h. 52 m. 21.

Por los tiempos empleados en el recorrido de los cien kilómetros y por las grandes dificultades del circuito, esta carrera resultó una de las más interesantes que se han efectuado en España durante el presente año.

Es muy merecida pues la felicitación unánime que han recibido los organizadores.

Después de la carrera descrita se improvisó otra de 25 kilómetros. Como compensación á los motociclistas que no se clasificaron concediéndose varios premios que fueron repartidos en la forma siguiente:

1.º Juego de neumáticos y cubiertas para motocicletas regalo del Sr. Espina, representante de la marca «Le Gaulois».

2.º Medalla de Plata de «El Heraldo».

3.º Id. de la Federación Ciclista de España.

4.º Accesorio para motocicleta de don Gonzalo Peñalver.

Los premios los ganaron los Sres. Font, Amunategui, Pascual y Escoda.

El primero de estos señores montaba máquina FN con lo que se puede decir que esta acreditada marca batió el record ganando los dos primeros premios y reverdeciendo los laureles alcanzados anteriormente.

El día siguiente se celebraron las carreras de bicicletas en las que nuestro amigo Durán ganó el primer premio sobre máquina «Peugeot» venciendo á corredores de tanta fama como el célebre Amunategui.

## !! OCAISION !!

Están á la venta dos magníficos motores marca *Mutel*, completamente nuevos.

Se cederán en condiciones ventajosísimas.

Dirigirse á Mr. W. K. Karolewski,  
12 — Boulevard Strasbourg,  
París.

## Miscelánea

Nuestro querido amigo Sr. Llaverías que ha asistido á la inauguración del nuevo servicio de automóviles de Calaf á La Seo de Urgel, celebrado el día 29 del pasado mes, nos remitió el siguiente telegrama:

Inaugurado servicio automóviles Calaf-Seo 108 kilómetros en seis horas ventajosísimo. Ahórranse molestias y diez horas. Cinco coches Delahaye 18 asientos cada uno. Concesionario Cintas felicidades. Llaverías.

Al publicar esta agradable nueva que tantos beneficios ha de reportar á la región de Urgel, felicitamos al Sr. Cintas, representante de dichos coches ómnibus Delahaye, por el éxito obtenido.

El Club Deportivo ha organizado una excursión en moto y voiturettes á las poblaciones de los Pirineos Orientales.

La salida se efectuará el domingo 17 y promete verse muy animada.

## Concurso de Fotografías del R. A. C de B.

### Fallo del Jurado

En la ciudad de Barcelona á 22 de Abril de 1908 reunidos los infrascritos en Jurado, para dictaminar sobre las fotografías remitidas al «Primer Concurso Fotográfico del Real Automóvil Club de Barcelona», según se dispuso por la Junta Administrativa, se emitió el siguiente fallo:

*Primer premio* se repartirá en dos por considerarse de igual mérito las colecciones que ostentan el lema «Trenca colls» «Todo barro» y «Las Pampas barceloninas.»

*Segundo premio* á la colección cuyo lema es «Detalls del camí de gloria» número 4.

*Tercer premio* la fotografía cuyo lema es «Escalinatas.»

*Cuarto premio* á la fotografía que ostenta por lema «Las Termopilas.»

*Menciones honoríficas* á las fotografías cuyos lemas son «En trampas peores se cazan zorros» y «Ampliación.»

Las fotografías «Labor omnia» y «La Urbanización es señal de progreso» se declaran fuera de concurso por faltar á las bases del mismo.

*Pablo Auduard.—E. F. Napoleón—F. Galofre Oller.*

## Targa Florio Mitin Siciliano

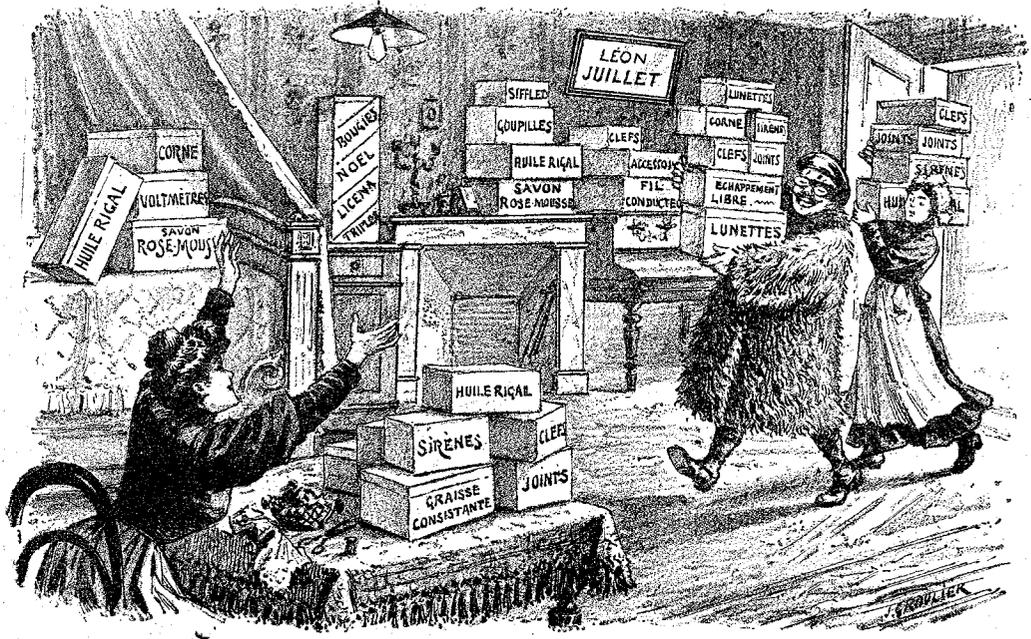
### COPA DE VOITURETTES

La acreditada marca francesa «Lion Peugeot», acaba de anotar en su libro de oro otra gran victoria. Después del brillante triunfo obtenido en la gran prueba de Junio Guippone recorre en su voiturette Lion los 300 kilómetros de la Copa de Voiturettes de la Targa Florio, en 6 horas 31 minutos 30 segundos, apesar de las grandes dificultades que el clásico circuito de la Targa Florio presenta para adquirir grandes velocidades con coches de tan escasa fuerza. Esta velocidad media de 50 kilómetros por hora es la que, en la misma Targa Florio, consiguieron el pasado año los coches de gran potencia en la prueba para ellos reservada.

Ante una entusiasta muchedumbre, que esperaba con gran interés los resultados de esta carrera, empezó á darse la salida á los coches á las 7 de la mañana, frente á la Tribuna instalada en Bonforuello, por el siguiente orden:

- 1.º Naudin (Sizaire et Naudin) á 7 h.
- 2.º Commarata (Dion Bouton) á 7 h. 10 m.
- 3.º V. Florio (Dion Bouton) á 7 h. 20 m.
- 4.º Tasca (Dion-Bouton) á 7 h. 30 m.
- 5.º Boillot (Lión) á 7 h. 40 m.
- 6.º Airoidi (Dion Bouton) á 7 h. 50 m.
- 7.º Sizaire (Sizaire et Naudin) á 8 h.

## “Huile Rigal,, “Savon Rose Mousse,, “Bougie Noel,,



De venta en los principales establecimientos. — Agente para España:

**Mario Arnal**

CALLE DE CORTES, 504. — BARCELONA



## • LA MACERIENNE •

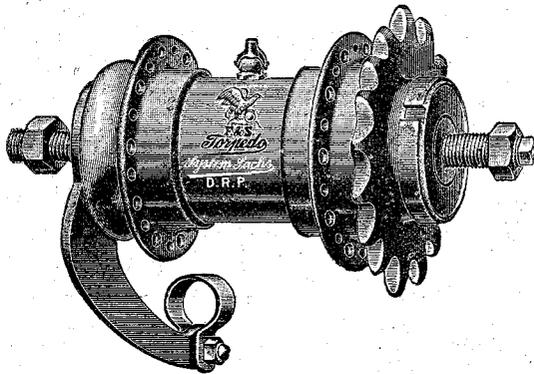
Las mejores piezas sueltas de ciclos del mundo

Series, Bolas, Radios, Tuercas, Pedales y Cubos

Gran Premio en la Exposición de Milán en 1906

78, Boulevard Richard-Lenoir, Paris (France).—Dir. Tel.: Macerienne-Paris

## Uno entre muchos TORPEDO nos escribe referente al



.. tampoco puedo pasar por alto el expresarle el reconocimiento de la bondad de sus productos industriales. Usando su Torpedo he recorrido más de 40,000 kilómetros en bicicleta con un lastre superior á 50 y 70 libras. Así, pues, con satisfacción me complazco en hacer patente el desinteresado testimonio del buen resultado del material que he usado.....

— El Mejor Freno del Mundo —

PEDIDLO EN TODAS PARTES

FABRICACIÓN ALEMANA

Manufactura de precisión @ Rodages á bolas

**Fichtel & Sachs - Schweinfurt. a. M.**

Representante exclusivo para Francia, España y Portugal:  
Mestre & Blatge. 5 y 7, Rue Brunel. — Paris

- 8.º Guippone (Lión) á 8 h. 10 m.
- 9.º Oken (Dion-Boutón) á 8 h. 20 m.
- 10.º Duvernoy (Lión) á 8 h. 30 m.
- 11.º Mollicu (Dion) á 8 h. 40 m.

El favorito del público es Naudin, pero se espera que el record de 7 h. 47 m. 9 s. establecido por este sobre Sizaire et Naudin el año anterior, será de sobras batido, pues no tienen los concurrentes que luchar con el mal estado del piso á causa de las lluvias como sucedió en aquella época.

Sizaire cruza por delante de la tribuna entre las entusiastas aclamaciones del público; ha cubierto los 150 kilometos del circuito, en 3 h. 25 s. apesar de los peligrosos virajes y de lo accidentado de la carretera.

Giuppone salido en 8.º lugar al pasar por la tribuna después de recorrer los 150 kilometros de la 1.ª vuelta, ocupa el segundo lugar de la clasificación.

Naudin vese obligado á detenerse en Calto-rrituro y á abandonar la prueba.

Sizaire á poca distancia de la meta vese obligado á detenerse y á abandonar quedando así en primer lugar Giuppone.

La clasificación general fué la siguiente:

- 1.º Lión.--Guippone.—6 h. 31 m. 30 s. gana la copa y el primer premio 4.000 pesetas.
- 2.º De Dion.—Cammerata.—6 h. 50 m. 49 s. <sup>3</sup>/<sub>5</sub>.
- 3.º De Dion.—Tasca.—7 h. 8 m. 7 s. <sup>2</sup>/<sub>5</sub>.
- 4.º De Dion. Airoldi.—7 h. 11 m. 39 s.
- 5.º De Dion.—Olzen.—8 h. 6 m.
- 6.º Lión.—Duvernoy.—8 h. 39 m.

El accidente sufrido por Sizaire fué sentido por todo el público pues ya se daba por seguro el triunfo de éste; menos mal que le fué adjudicada la Copa del Sport Club de Palermo, por haber empleado menos tiempo en el recorrido de los 150 kilometros del Circuito.

P. H.

## Copa Samá

El día 31 se celebrará definitivamente en Tarragona esta carrera de motocicletas en la que debe disputarse la preciada Copa regalo del Marqués de Marianao, cuyo detentor es hasta hoy nuestro amigo Enrique Rafols.

El ir aparejado el título de Campeón de Cataluña y la presencia de la Caravana Automovilista que desde Madrid ha de acudir á esta gran manifestación y á la Carrera Copa Catalunya, hacen esperar que en Tarragona se congreguen gran número de sportsmen's pues muchos barceloneses acudirán á presenciarla.

La carrera será de 205 kilometros (5 vueltas) en la categoría de velocidad y 123, en la turismo (3 vueltas).

El circuito se ha prolongado hasta Valls teniendo en cuenta el concurso del Club Velocipedista de esta ciudad y el premio concedido por el Excmo. Ayuntamiento.

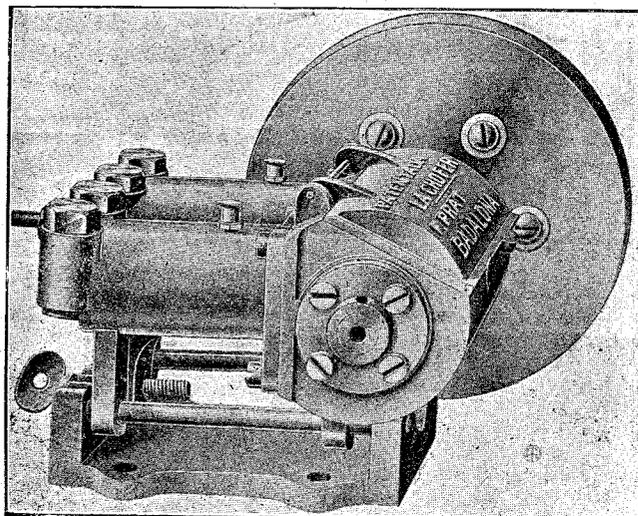
## Consideraciones técnicas

sobre el meeting de Mónaco

LOS MOTORES MUTEL.

El meeting de Mónaco, esta prueba mundial de yachting automovilista acaba de terminar. Este año como los anteriores ha sido fecundo en lecciones y enseñanzas y algunas de ellas son demasiado importantes para que no las pongamos de relieve y las hagamos constar como conclusiones inmediatas, ya que en ellas se basan los principios que debe re-

# NUEVA BOMBA DE AIRE



PARA

**hinchar neu-  
máticos**



**Peso 3 kilos**

Esta bomba se acciona por fricción sobre el volante del motor

Su colocación es sencillí-

sima, adaptándose á toda clase de automóviles.

Se garantiza su funcionamiento.

Coucesionario: **Le Chauffeur.**

Rambla de Cataluña, 24.—BARCELONA

# AUTOMÓVILES VICTORIA

Sociedad anónima

Esta casa se dedica únicamente á la construcción del  
buen automóvil, y garantiza todos sus coches

**CALLE DE ARIBAU, 49.—BARCELONA**

## AUTOMÓVILES DELAHAYE Adquiridos por S. M. EL REY ALFONSO XIII



**Gran coche Salón** con carrocería blindada (tiene lavabo, biblioteca, luz eléctrica, camas, etc., en una palabra, es un verdadero coche Real; fuerza del motor 60 H P.

**Landauet 3/4.** Destinado para el servicio particular de S. M. la Reina, de 25/35 H P.

**Double Phaeton** destinado á S. A. la Infanta Isabel, de 25/35 H P.

**Limousine** destinado á la servidumbre de Palacio, de 18/24 H P.

**Pequeña Limousine** para el servicio particular de S. M. el Rey, de 10/12 H P.

**Coche furgon** para el transporte de equipajes, de 16/18 H P.

**Coche camión** para el transporte de grandes pesos, de 24/28 H P.

Ultimamente, ha adquirido S. M., otro coche como el primero de 60 H P en vista de los buenos resultados obtenidos con los coches antes indicados.

Esta distinción dada por el primer **sportman** de España hace el mejor elogio de todos.

Para más informes dirigirse á **D. JOSÉ SINTAS, Caspe, 31, 2.º**

gir la construcción de canots automóviles sobre todo en lo referente á los motores á explosión.

La influencia de los resultados obtenidos en el meeting de Mónaco se extiende felizmente al dominio de las aplicaciones prácticas del motor á cuatro tiempos y nos conduce por una progresión normal y rápida á la fórmula definitiva que inevitablemente debe consagrar hoy el uso corriente del motor á esencia y quizás pronto al motor á petróleo, en la navegación utilitaria en todas sus formas.

El problema pués es doble ya que se refiere no solo á las industrias navales sino también á las grandes empresas constructoras de motores, ligándolas en un mismo sentido y convirtiendo su acción recíproca.

La fabricación de los yachts su forma, dimensiones etc., se presta á grandes consideraciones y estudios pero hoy por hoy en este artículo solo nos ocuparemos de los motores, y de entre ellos, obrando en buena lógica del que ha demostrado mayor fuerza y mayor resistencia dentro la sencillez.

Se trata del motor á cuatro tiempos contruidos por los talleres Mutel Comp.<sup>a</sup> que este año han hecho patentes una vez más las condiciones de perseverancia que distingue á los directores.

Los resultados del meeting son la principal prueba. Citemos un ejemplo; En la prueba reservada á canots que no excedan de 6 m, 50 provistos de motor de 4 cilindros el Mutel ha conseguido desde hace un año el máximum de los resultados que puedan esperarse para un órgano á fin de convertirlo en auxiliar precioso para conseguir la victoria en una prueba sportiva y un servidor robusto y resistente si se trata de un trabajo regular, pesado y largo.

El examen de los tiempos demuestra que los motores Mutel, conservan siempre el record del mundo en la serie de 6 m. 50, y este recor no ha sido batido ni siquiera *iguado* en el polígono de Mónaco.

El handicap de distancias cortas puso de relieve el rendimiento maravilloso del tipo de 90 mm. de alesage y la espléndida carrera de Merimé demostró su ligereza al batir por más de 8 m. de diferencia al canot que le seguía.

Por fin en la gran prueba disputada el 10 de Abril en 50 kilómetros, el gran crucero «Lolotte» con motor Mutel de 130 mm. de alesage ganó la carrera luchando contra veinte concurrentes escogidos entre los mejores que asistieron al meeting.

Los datos insertados anteriormente serían suficientes para convencer á los técnicos, pero hoy la mecánica automovilista es ya del dominio del gran público y todos saben los *trucs* de que se valen las casas constructoras, pues muchas construyen motores especiales para las carreras y luego venden al público los que habitualmente fabrican.

La casa Mutel no obra así: por una coquetería que hubiera podido conducirla á crueles desilusiones se empeña siempre en proveer sus canots de tipo corriente, iguales á los que tiene á la venta y construye para todos los usos.

En su fabricación se ha adoptado y estudiado todo lo referente á los adelantos modernos, y cuantas modificaciones ofrecen ventajas han sido adoptadas.

Haciéndolo así han llegado á crearse estos tipos de motor que en el meeting de Mónaco, han sido la principal novedad si por novedad debe entenderse la confirmación de la victoria.

G. Le Roy.

## Las Bicicletas Británicas



Son celebradas en todas las partes del mundo por su durabilidad, construcción elegante y apariencia exquisita.

*Vendo las mejores marcas á precios considerablemente más bajos que los fabricantes ó sus agentes. No hay otro comerciante que pueda suplir bicicletas de las mejores marcas á tan reducidos precios.*

Escribase por mis catálogos ilustrados de Swift, Rover, Coventry Challenge, Premier, Centaur, Progress, Humber, Triumph, Singer, y todas las máquinas conocidas.

Una bicicleta de primera clase fabricada toda en Coventry, por 104 pesetas.

Edw<sup>d</sup> O'Brien, Ltd

El mayor comerciante de bicicletas del mundo. (Departamento N. 66) COVENTRY Inglaterra.

Condiciones de pago: la mitad al hacer el pedido y el resto al entregar la bicicleta en un puerto de España. Garantizadas por doce años.

## ANTONIO GARCÍA Y COMPAÑIA

— Sdad. en Cta. —

**Balmes, chaflán Consejo de Ciento**

Accesorios para ciclos y automóviles

Vulcanización de neumáticos

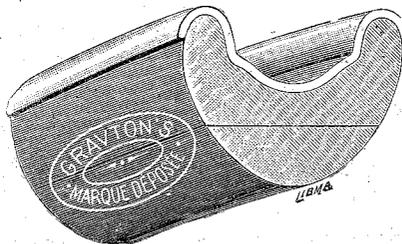
Montage de series y reparaciones de todas clases

**BICICLETAS tipo popular "The Nile,"**  
**PESETAS 200**

Pídanse catálogos. Especialidad en la venta al por mayor

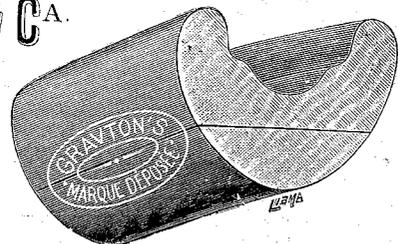
Fabricación de llantas de madera pulida

Guarda barro de madera pulida



Elie Grève y C<sup>a</sup>.

BOURG de  
PEAGE  
(Drôme)  
Francia



## Concurso de globos libres

El domingo próximo, día 17, se efectuará en el local del Gas Lebón, situado en el Pueblo Nuevo, el gran concurso internacional de globos libres pagado por el Excmo. Ayuntamiento y organizado por el R. A. C. de España del modo que ha tenido por conveniente y con el desconocimiento casi absoluto de los barceloneses y en particular de la prensa deportiva.

Por lo que hemos podido recoger, sabemos que tomarán parte los globos siguientes:

- 1.º *Cote d'Azur*, de 1.600 metros cúbicos; piloto y propietario M. Jean de France, del A. C. de Niza.
- 2.º *Condor*, de 1.500 m., piloto y propietario M. E. Dubonnet, del A. C. de Francia.
- 3.º *X*, de 1.200 m., piloto y propietario, M. Cornier, del A. C. F.
- 4.º *Quo Vadis*, de 2.250 m., piloto y propietario, D. Juan Montojo.
- 5.º *Montañés*, de 2.250 m., propietario don José de la Horga, piloto D. E. Salamanca.

6.º *Jipacto*, de 1.600 m., propietario duque de Medinaceli, piloto Sr. Mendoza Cortina.

7.º *Norte*, de 2.250 m., propietario don E. Salamanca, piloto el teniente Pintos.

8.º *Jerifalte*, de 1.600 m., propietario don Ricardo Huerta, piloto capitán Herrera.

9.º *Júpiter*, de 950 m., propiedad de la A. C. A. M., piloto capitán Gordejuela.

10. *Alcotán*, de 950 m., propiedad del R. A. C. de E., piloto E. Magdalena.

El jurado estará formado por el marqués del Riscal, presidente, y los señores duque de Medinaceli, Sánchez, Arias y capitán Kindelán.

Esperamos y deseamos que el éxito corone la obra de los organizadores.

### CALCOMANIAS FINAS traspasables al metal.

Marcas de fábrica, nombres, ornamentos para bicicletas, automóviles, etc., etc.

CARL SCHIMPF, Nuremberg (Baviera) Pídase Catálogo 39

Establecimiento Artístico.

Imprenta de Pedro Toll, Valencia, 200



## La Bujía "PRESTA"

Es el ideal de una bujía verdaderamente **SEGURA y DURABLE**

Solo se vende á los almacenistas y constructores por los fabricantes exclusivos:

**EDUARDO DUBIED & Comp., COUVET, 9, (Suiza)**

Representantes en España:

**E. y J. A. Riera, Nápoles, 166.**

**BARCELONA**

## CIE FRANCO-AMÉRICAINNE DES JANTES EN BOIS

VENTA AL POR MAYOR: 40, rue de l'Echiquier, PARIS  
y en las casas comisionistas

TALLERES en MERY-sur-OISE (France)

**LLANTAS DE MADERA para ciclos y autos**

GUARDA-BARROS DE MADERA—GUARDA-CADENA

Unico Concesionario para la fabricación en Europa de las

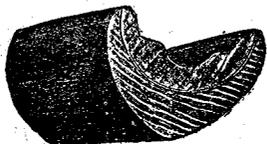
**KUNDT'S, BOSTON, PLYMOUTH**



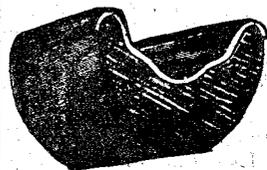
LLANTA KUNDIZ S. P. 6 PLYMOUTH  
de una sola pieza



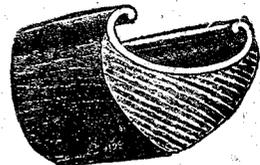
LLANTA BOSTON  
laminada y pegada



LLANTA KUNDT'S  
laminada y pegada



LLANTA KUNDTIZ  
de una sola pieza guarnecida  
de aluminio



LLANTA KUNDT'S  
de una sola pieza guarnecida  
de aluminio



GUARDA BARRO.—GUARDA CADENA

## Ofertas y demandas

**Peugeot** 4 asientos - tonneau, vidrio capota americana - 9 HP. algo antiguo. Buen estado. Se vende por 2,500 pesetas.

**Magnetos** para sustituir acumuladores en las motocicletas y voiturettes de 2 cilindros y de uno. Dirigirse á esta Administración.

**Durkopp** 2 cilindros y 4 1/2 HP. Magneto, horquilla elástica casi nueva, 900 pesetas.

**Tricar Göricke** Magneto y desembrague 4 1/2 HP. de 2 asientos, 1.500 pesetas.

**Minerva** 4 1/2, 2 cilindros, horquilla elástica, 750 pesetas, casi nueva.

**Minerva** 4 1/2 cilindros, 600 pesetas.

**Griffon** 5 HP. 2 cilindros, 750 pesetas.

**Durkopp** 3 1/2 HP, 600 pesetas.

**Alcyon** 2 3/4, 500 pesetas.

**Delahaye** 2 cilindros 16 HP., carrosería, 6 asientos, 6.500 pesetas.

**Peugeot** 2 3/4, 500 pesetas.

**Decauville** 2 3/4, 500 pesetas.

**Brown** 2 3/4, 500 pesetas.

**Minerva** 2 HP. 500 pesetas.

**Rochet** 3 HP., 600 pesetas.

**Automóvil** MERCEENS casi nuevo 24 HP., 4 cilindros, 5 asientos, carrosería doble faetón, toldo, juego de faroles y bocina, 15.000 pesetas.

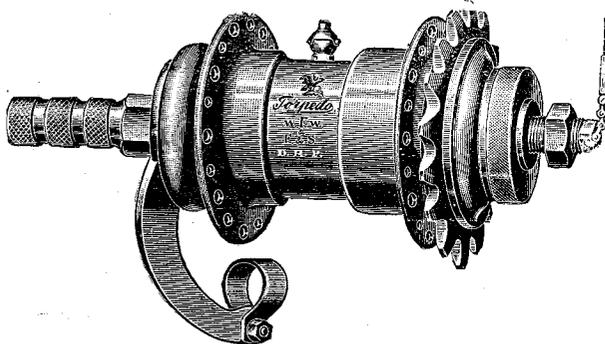
**Decauville** 4 cilindros, 16 HP. 6 asientos, 8.500 ptas.

Para datos y referencias de estos anuncios dirigirse á nuestra administración

# FICHTEL & SACHS

Grandes talleres de accesorios de precisión, cubos y rodajes á bolas

en **SCHWEINFURT**



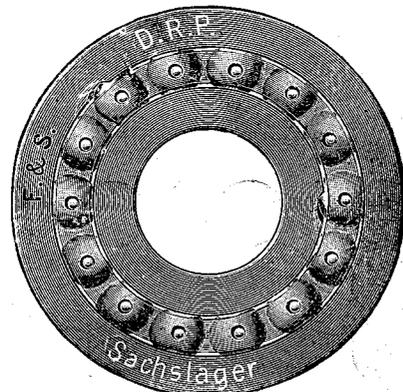
fabricación especial:

**Torpedo  
y Doble  
Torpedo**

reconocidos como los mejores tanto en el desarrollo del sencillo como en el doble.

## Cubo SACHS

El mejor cubo á bolas conocido para automóviles.



El cubo Sachs se emplea en las fábricas de automóviles más importantes del Continente, Inglaterra y América

Representantes exclusivos para España Francia y Portugal:

**MESTRE & BLATGE** - 5 y 7, Rue Brunel. - **París**

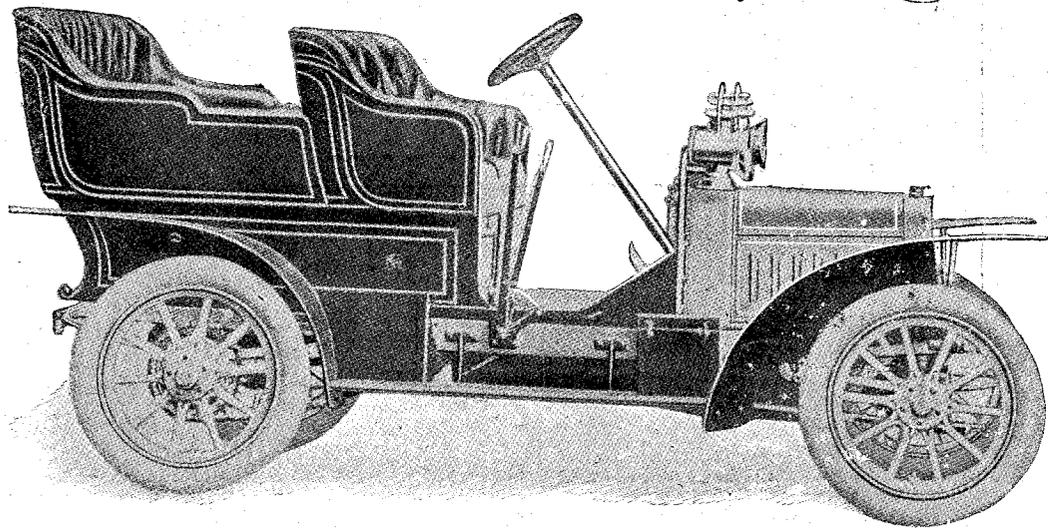
Caja de Préstamos

# LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3. entresuelo, esquina Unión

Grandes cajas de hierro, incombustibles, para guardar alhajas y objetos de valor

# AUTO GARAGE CENTRAL



BICICLETAS  
Y COCHECITOS

PEUGEOT



Concesionarios de "LA HISPANO-SUIZA"

F. S. ABADAL Y COMP.

Aragón, 239 à 245. - BARCELONA

AUTOMÓVILES

RAPID

LAMPRECHT AND SONS

18 y 88, Paseo de Gracia. -- Barcelona