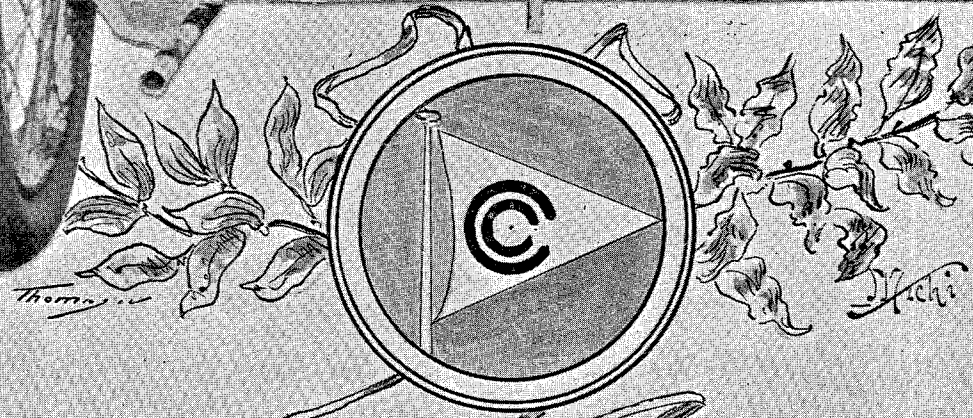


1908
အားကစားပြိုင်ပွဲ

XII-495



Los Deportes.

NEUMATICOS CONTINENTAL

EN LA
"COPA CATALUNYA,"
250 klms. - 28 Mayo 1908

De las 5 voiturettes inscritas provistas de neumáticos **Continental**, han salido victoriosas:

- 2.º Brausolles, en 4 h. 31 m. 07 s. (voiturette «Dion-Bouton»)
- 4.º Dupont, en 4 h. 55 m. 13 s. (voiturette «Dion-Bouton»)
- 5.º Abadal, en 4 h. 56 m. 23 s. (voiturette «Lion Peugeot»)
- 6.º Rafols, en 4 h. 00 m. 05 s. (voiturette «Lion Peugeot»)

Los éxitos del CONTINENTAL en 1907

COPA DE LA PRENSA (392 kil. 500)

- 1.º Eugène Renaux, en 4 h. 32 m. 36 s. (Coche «Peugeot»).
- 3.º Zelele, en 4 h. 44 m. 46 s. (Coche «De Dion Bouton»).
- 4.º Vignon, en 4 h. 48. 40 s. (Coche «De Dion Bouton»).

COPA DE LA COMISIÓN SPORTIVA (461 kil. 928)

- 2.º Mottard, en 5 h. 26 m. 19 s. (Coche «La Buire»).
- 4.º Sibour, en 5 h. 29 m. 2 s. (Coche «La Buire»)

COPA DEL EMPERADOR (480 kil.)

- 2.º Hautvast, en 5 h. 39 m. 10 s. (Coche «Pipe»)
- 3.º Joerns, en 5 h. 39 m. 49 s. (Coche «Opel»).

COPA HERKOMER (1.600 kil.)

- 1.º Fritz Erle, (Coche «Benz»).
- 2.º Hans Aschoff, (Coche «Métallurgique»).
- 3.º Henri Opel, (Coche «Opel»).
- 4.º De Lingerque, (Coche «Mercedes»).

Los éxitos del CONTINENTAL en 1908

CIRCUITO DE BUENOS AIRES

- Categoría A: =1.º Laborde.=2.º Biancharli.
- Categoría B: =1.º Recklin.
- Categoría C: =1.º Goffre.
- Categoría D: =1.º Vanfelives.

MEETING DE LA FLORIDA

- (Carrera de las 100 millas. (Coche de carreras)
- 1.º Cedrino, 1 h. 50 m. 20 s sobre «F.I.A.T.»
- Carrera de las 100 millas. (Coche de propietarios)
- 1.º Bergdell, 1 h. 53 m. 30 s. sobre «Benz»

CARRERA DE LA MILLA

Cedrino, en 35 segundos.

RECORD DE LAS 300 MILLAS

Cedrino, en 3 h. 35 m. 44 s. sobre «F.I.A.T.»

COPA DEL SPORTING CLUB Sizaire, sobre «Sizaire-Naudin».

TOUR DE FRANCIA (del Autocycle Club) Coches de 84 de alesage:

- 1.º Voit «Suipar»
- 2.º » «Renteire»
- 3.º » «Suipar»
- 5.º » «Suipar»
- Coches de 100 de alesage:
- 5.º «Stimula»
- 7.º «Talleres de Yory»
- 9.º id. id.
- 11.º id. id.

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

EXTRANJERO (PUBLICIDAD)

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

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

Corresponsales:

Portugal— Lisboa: Sres. Repollés & Marín.— 146, Rua Aurea, 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, 3.
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 2.298.
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, 235, entre Daymán y Río Negro.
República de Bolivia—Oruro: Sr. D. Antonio Alba López, Librería.
Islas Filipinas—Manila: Sr. D. V. Arias Fernandez, Carriedo, 49.

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

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 Strásbourg, 12



CICLOS

SANROMÁ

ACCESORIOS. REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62.-Barcelona

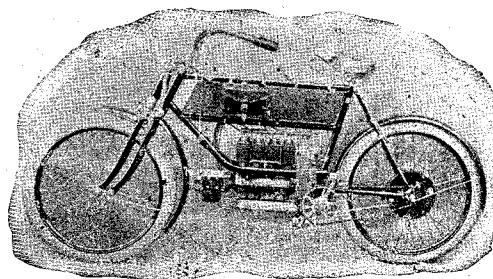


MOTOCICLETA F. N.

De cuatro cilindros

Trasmisión
por **PIÑONES**
de ángulo

SON LAS MÁS
Silenciosas y acre-
ditadas



Agente general
para España:
Vicente Ruiz de Velasco

CADIZ

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

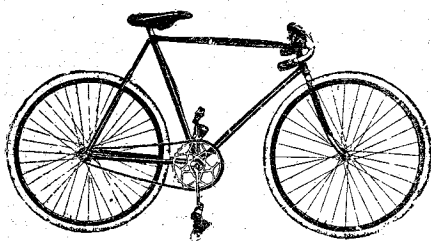
NEUMATICOS LE GAULOIS

SUCURSAL ESPAÑOLA EN MADRID:

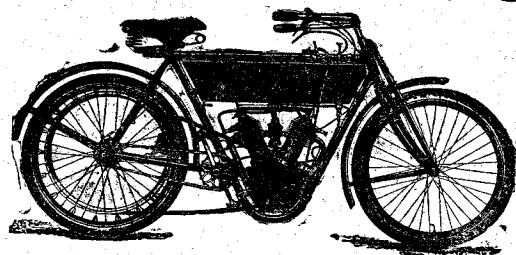
Sagasta, 15

BICICLETAS - MOTOCICLETAS - AUTOMÓVILES

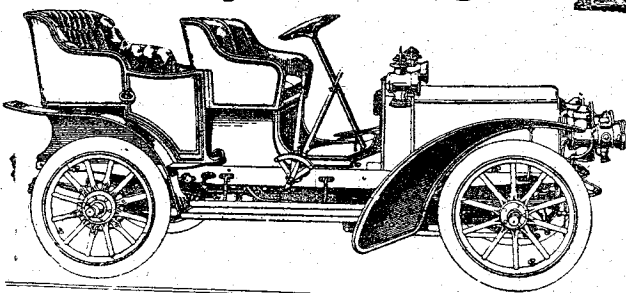
L'ALBATROS



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)

Voiturettes GREGOIRE
DIPUTACIÓN, 211

CIE FRANCO-AMÉRICAINÉ 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

KUNDTS, BOSTON, PLYMOUTH



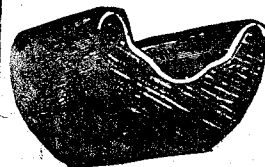
LLANTA KUNDT S. P. 6 PLYMOUT
de una sola pieza



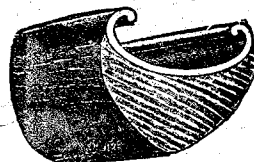
LLANTA BOSTON
laminada y pegada



LLANTA KUNDTZ
laminada y pegada



LLANTA KUNDIZ
de una sola pieza guarnecida
de aluminio



LLANTA KUNDTZ
de una sola pieza guarnecida
de aluminio



GUARDA BARRO.—GUARDA CADENA

AUTOMÓVILES

RAPID

LAMPRECHT AND SONS

18 y 88, Paseo de Gracia. -- Barcelona



200



AUTOMÓVILES

— DE —

LAS MEJORES MARCAS

Panhard, Renault, De Dion,

Charron, Mors y Dietrich

en 2 y 4 cilindros — 2 y 4 asientos

DESDE: 500 FRANCOS

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.-Paris

PNEU KLEIN

ANTIDERAPANT SEMELLE

REDONDOS Y PLANOS

REBAJA PRECIOS

TARIFAS JUNIO 1908

GRAN GARAGE INTERNACIONAL

CAPAZ PARA 50 COCHES

Automóviles y motocicletas de las principales marcas

COMPRA, CAMBIA Y ALQUILA

Gran surtido en accesorios de todas clases. Últimas novedades,
precios sin competencia.

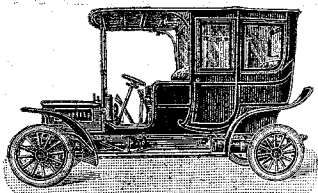
Depósito de Neumáticos *Englebert, Continental, Falconet, Hut-
chinson y Klein.*

Muntaner, 13, entre Granvia y Ronda San Antonio.

BARCELONA

Nota: Garage gratuito para automóviles y motocicletas de ocasión.

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.^o
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.

Nuevó Catálogo ilustrado (H) y reglas de Lawn-Tennis franco.



AUTOMÓVIL SALON

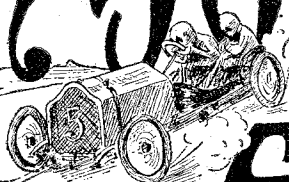
Venta de Automóviles **BERLIET** y

otras marcas

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

M. BERTRAND é HIJO

Trafalgar, 50. - BARCELONA



Michi

CASADEMUNT

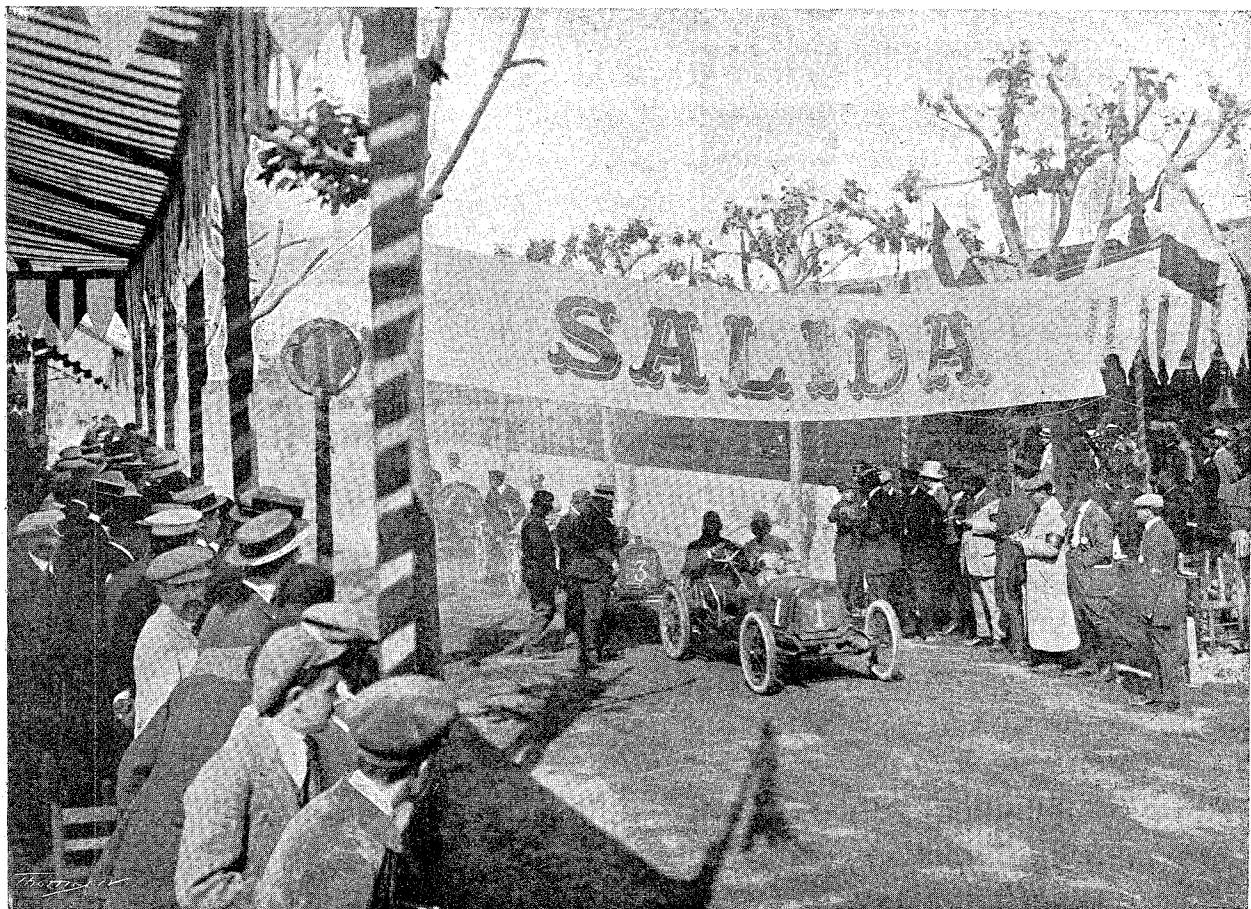
LOS DEPORTES



REVISTA ILUSTRADA
DE CULTURA FISICA

AUTOMOVILISMO, CICLISMO,
FOOT-BALL, LAWN-TENNIS
FOTOGRAFIA, TURISMO ETC. ETC.

Carrera Internacional de voiturettes "Copa Catalunya"



Momento de dar salida á los corredores inscritos.—El núm. 1 «Peugeot», pilotado por Abadal, disponiéndose á partir. Abadal conquistó el quinto lugar y fué el que dió la vuelta más rápida al circuito.

Redacción y Administración:
Aribau, 53, Entlo.

Número extraordinario
PRECIO UNA PESETA

Carrera Internacional de Voiturettes

“Copa Catalunya”

Nuestro Ideal

Al coger la pluma para compendiar en pocas palabras, no la reseña de la carrera «Copa Catalunya», ni tampoco la importancia de las consideraciones técnicas que de la misma se desprenden, sino lo que significa como cristalización de anhelos pasados y esperanzas para el porvenir, nos encontramos perplejos y desanimados, pues nos faltan palabras para hacerlo dignamente.

La obra de seis meses, obra en que un mismo espíritu ha movido á cuantos trabajan por el sport en España y de cuya ejecución se ha encargado el Comité organizador, ha dado ya sus frutos tan óptimos y sabrosos como era un sueño suponerlos.

El éxito más grandioso ha coronado la empresa y hoy nacionales y extranjeros están unánimes en considerar la carrera realizada como una de las mejores que en el mundo se han efectuado. Los resultados obtenidos han colmado nuestros deseos y desde hoy la España automovilista puede parangonearse con las naciones más adelantadas.

La victoria del italiano Giuponne y del francés Brausolles, victorias brillantes bajo todos conceptos realzan más si cabe el papel que nuestros *amateurs* Rodríguez y Ráfols han realizado, pues los tiempos empleados pueden competir con los más veloces que registran las carreras celebradas últimamente.

La industria española de voiturettes, á pesar de los laudabilísimos propósitos de Abadal y Pere Romeu, se ha visto imposibilitada de ganar premios, pero el ejemplo de hoy esperamos que será poderoso acicate para el mañana y que nuestras industrias hallarán en próximas carreras el lugar que les corresponde de derecho, compitiendo como han hecho los neumáticos Klein, con las mejores marcas del extranjero.

Esta ha de ser la finalidad de estas grandes manifestaciones deportivas.

Crear industrias manifestaciones del trabajo peculiar, cosa posible y de éxito seguro por cuanto es un hecho el apoyo de todos, desde los particulares hasta las autoridades y la prensa, y mientras tanto, tomar ejemplo de las grandes casas extranjeras como Peugeot, Dion, Gregoire, etc., que por ahora van á la cabeza de la construcción automovilista. Sus victorias han de servirnos de estímulo y animarnos en nuestro trabajo hasta llegar al día en que coches españoles, dirigidos por españoles obtengan la victoria y sean aclamados por la multitud entusiasta que se reunió en Sitges.

Los DEPORTES, fervientes amantes del porvenir nacional, hacen votos para que este ideal se convierta pronto en hermosa realidad.

La Voiturette

Los que no están íntimamente ligados, ya sea por una afición sportiva ó bien por tener intereses empeñados en él, con el creciente desarrollo de la moderna industria automovilista, al leer los carteles y programas anunciadores de la «Copa Catalunya», preguntaban con gran interés ¿qué es una voiturette? Esta pregunta que muchos con seguridad dirán es muy inocente, puede hacerse hoy día á las más salientes personalidades tanto deportivas como industriales dentro del automovilismo con el convencimiento de que á pesar de la inocencia de la pregunta nos será bastante difícil encontrar dos respuestas que coincidan totalmente. No cabe duda que en buen francés voiturette es el diminutivo de voiture, como cochecito lo es en español de coche, pero dentro de la acepción de esta palabra, los unos incluyen un tipo de coche muy distante del tipo que los demás.

Buena prueba de cuanto llevo dicho vienen á darme los grandes órganos deportivos franceses L'Auto y la revista «Locomotions mecaniques» y el inteligente escritor también francés Paul Meyan. Tanto las aludidas publicaciones como este escritor se han preocupado con motivo del Gran premio del A. C. F., de encontrar una definición, categórica de lo que debe ser el tipo ideal voiturette y las contestaciones recibidas por todos no han venido á solucionar el conflicto, dándose el caso de que la misma Comisión del Gran premio ha adoptado un criterio muy distinto del que pudiera deducirse de los aludidos plebiscitos.

El Comité de la Copa Catalunya, no nos señaló el tipo de voiturette más que limitando el alesage del motor, dejando pues completamente libres las demás características de un tipo de coche.

Por mi parte y teniendo en cuenta el verdadero objetivo de la voiturette, encuentro acertadísima la siguiente definición: dos asientos, un cilindro, velocidad moderada, extremada simplificación en sus órganos y precio el más reducido posible.

La Copa Catalunya nos ha dado una prueba convincente de lo que puede llegar á ser una voiturette á pesar de su reducida potencia, comparándola con los grandes tipos de turismo corrientes, y de la grandísima importancia que dentro pocos años alcanzará en la moderna industria lo que aún parece hoy día á muchos un juguete.

Los grandes constructores se preocupan en gran manera hoy día para llegar á alcanzar la construcción de este coche ideal que una á la sencillez, la fuerza y el reducido precio, factores que no se encuentran unidos en los grandes coches, aún á pesar de la gran competencia, pues no hay duda que su construcción requiere por una parte un extraordinario cuidado y por otra la inversión de grandes capitales y por lo tanto siempre un coche de fuerza regular valdrá dinero.

De desear es pues, que las casas constructoras escojan un tipo propio para la voiturette y que procuren su perfeccionamiento para que el uso del automóvil esté al alcance de las modestas fortunas.

F.

IA SITJES!

El miércoles á las tres de la tarde el coche de «Los Deportes», pues así puede llamarse el tan galantemente cedido por la casa Lamprecht and Sons del paseo de Gracia, estaba dispuesto para la excursión acomodados todos los que formábamos parte de la misma, y poseionado el hábil chauffer Trevissan dió nuestro Director la orden de partida. Por el Paseo de Gracia nos dirigimos hacia la avenida del Tibidabo y allí es donde nos dimos cuenta del tiempo magnífico que con toda seguridad presidiría la prueba que debía disputarse el día siguiente; el cielo, azul sin la menor nube, la atmósfera clara y transparente convidaban á la escursión. Pasada la Bonanova, Sarriá y Pedralbes y una vez en plena carretera el auto retenido hasta entonces por la mano experta de Trevissan se lanzó veloz cual potro que retenido hasta aquel momento puede de una vez sacudir el yugo que le aguantaba. Con que avidez nuestros pulmones respiraban el aire puro del campo y nuestros ojos no sabían que debían admirar con preferencia; si la hermosura del paisaje ó el estado perfecto de la carretera por lo que aquí estamos acostumbrados. Continuamente cruzábamos carri-cubas que estaban regando para impedir el polvo y al pasar junto al castillo de Gavá tuvimos ocasión de ver un escuadrón ó mejor una compañía de barrenderas y (valga la frase) las cuales estaban limpiando el camino.

Ya en las costas de Garraf y habiendo seguido nuestro camino sin el menor incidente con el precioso mar debajo y divisando á lo lejos el blanco pueblo de Sitjes nos detuvimos unos momentos y allí en un vaso cedido por un trabajador del campo en plena naturaleza se brindó por

el buen éxito de la fiesta del día siguiente.

Al llegar á Sitjes nuestra presencia fué objeto de curiosidad general; inteligentes ó no, nuestras fachas, el letrero de «Los Deportes» y el magnífico coche *Rapid* llamaban la atención de todos. Sin detenernos nos dirigimos al Vinyet donde estaban instaladas las tribunas y se estaba efectuando el pesaje. La amplia carretera estaba llena de gente y las tribunas ofrecían un aspecto magnífico; nosotros las cruzamos rápidamente ansiosos de llegar á tiempo para sacar fotografías, valiéndonos nuestra celeridad una amonestación del gobernador entre paternal y draconiana, que si bien nos dolió de momento después la consideramos bien entendida y encaminada á evitar accidentes hasta en sus más nimios detalles.

El patio de la ermita del Vinyet ofrecía un hermosísimo aspecto. Todos los coches inscritos hallábanse reunidos y aquello era un bullir de chauffeurs, mecánicos y representantes. En una monumental romana ideada por el ingeniero Sr. Puigdollers de la comisión técnica se pesaban los coches y el vice-presidente de la U. V. E. señor Catalá apuntaba los pesos.

Ayudaban á la faena algunos amigos nuestros y entre ellos vimos al compañero de redacción Sr. Franch que serio y poseído de la importancia de su cargo tiraba de las cuerdas como puede verse en la fotografía que publicamos.

Aprisa y corriendo impresionamos algunas placas y tomamos nota de los pesos que eran los siguientes:

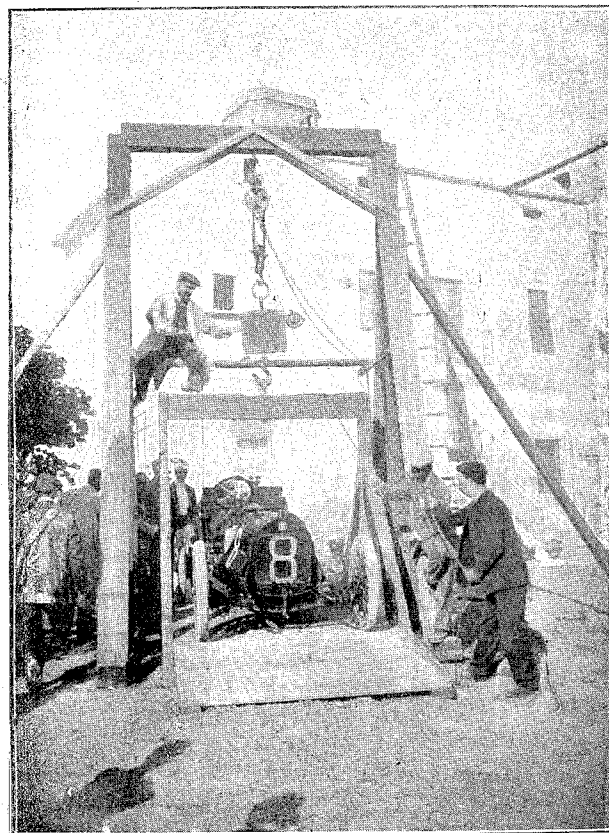
núm.	coches	cilindros	conductores	kilos
1	<i>Lion.</i>	1	Abadal	500
3	<i>Lion.</i>	1	Giuppone	554
4	<i>Alcyon.</i>	1	Arteman	528
5	<i>Poa.</i>	4	Romeu	819
6	<i>Doriot Flaudrin.</i>	1	Alex	650
8	<i>Gregoiré.</i>	2	Marsans	600
10	<i>Werner.</i>	2	Garriga Roig	629
11	<i>Fouillaron.</i>	1	Grillet	655
12	<i>Gregoiré.</i>	2	Chasaigne	707
14	<i>Dion-Bouton.</i>	1	Braussolles	606
15	<i>Lion.</i>	1	Rodríguez	500
16	<i>Lion.</i>	1	Rafols	500
17	<i>Gregoiré.</i>	2	Doubouy	521
18	<i>Dion-Bouton.</i>	1	Dupont	678
19	<i>Lion.</i>	1	Boillot	503

Dirigiéndonos después á procurar por cualquier medio conseguir los intentos siguientes que considerábamos de capital importancia.

efectuá en las grandes revistas del extranjero.

Lo relativo al alojamiento lo solucionamos pronto. El amigo Franch fué nuestro ángel salvador proporcionando-

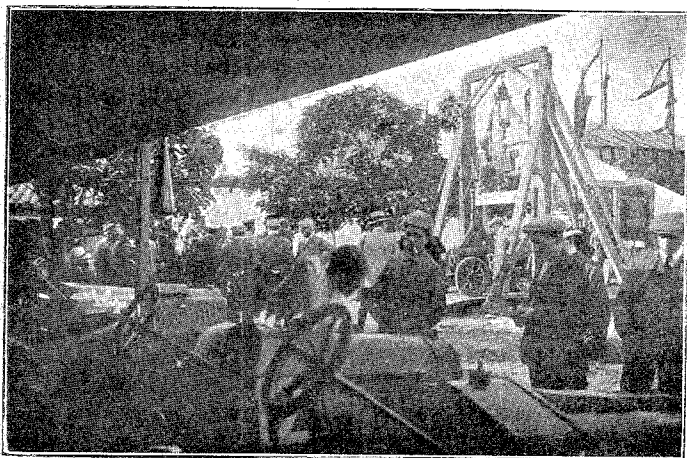
EN EL «PESAGE»



El ingeniero Sr. Puigdollers, procediendo á marcar el peso del coche «Gregoire» núm. 8

Buscar alojamiento y cena, cosa difícil pues en Sitjes todos los Hoteles estaban atestados y era un problema encontrar sitio donde poder dormir, y además ver si conseguíamos las facilidades para poder dar una vuelta al circuito el día siguiente antes de empezar la carrera asistiendo á la colocación de controls, médicos, etc., y poder dar á nuestros lectores una información completísima de todos los detalles tal como se

EN EL «PESAGE»



Aspecto general del momento del pesaje de los coches

EN EL «PESAGE»



Los Sres. Ossorio y Gallardo (Gobernador Civil) y Cambó (Diputado regionalista), presenciando el pesage, acompañados de individuos del Comité.

nos lo que deseábamos por una feliz casualidad.

En cuanto á lo segundo nuestros deseos se vieron defraudados ante la severidad de las órdenes establecidas. Ordenes que nosotros nos atrevemos á calificar de restringidas en exceso y que esperamos que en los años próximos serán modificadas á menos que se considere como inútil la labor de la prensa gráfica y se desee que estas pruebas á las que tanto relieve se dá en el extranjero queden apagadas y desconocidas hasta para los propios españoles.

Lunares son estos, muy comprensibles hoy, dadas las dificultades de organización, pero fácilmente solucionables poniendo los organizadores un automóvil á disposición de la prensa especial y dejando que ésta pueda contemplar todos los detalles. Así se hace en los países que marchan al frente del automovilismo y con ello se obtienen números tan interesantes como los de «La Vie au Grand Air» y los albums «Rapiditas» de la «Targa Florio.»

Antes de salir del pesaje, saludamos á nuestros amigos Pere Romeu que nos enseñó su coche *Poa*, Rafols, Abadal, Giupponne, el presidente del Comité señor Garriga y deploramos el percance sufrido por varios coches como los inscritos en los números 1, 2, 7 y 9, que les imposibilitaba para tomar parte en la carrera.

EL CIRCUITO

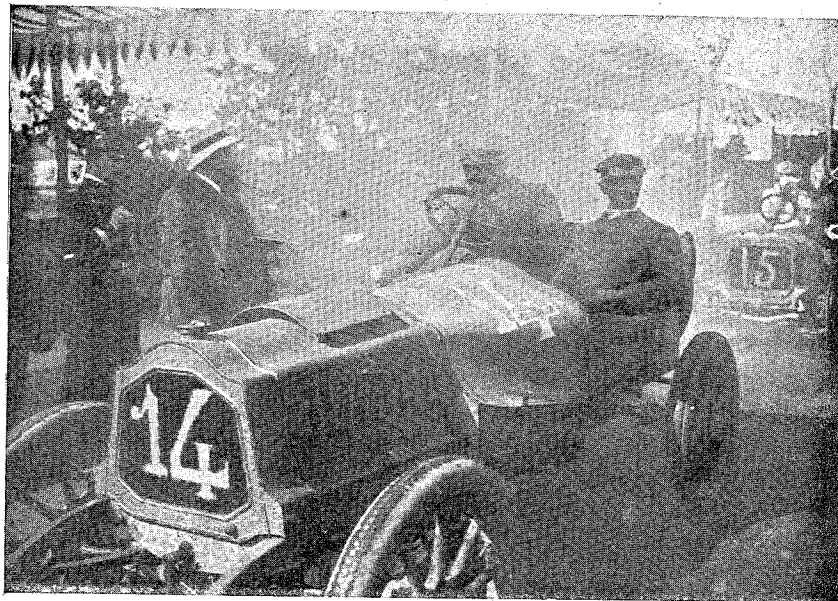
Serían próximamente las seis de la tarde cuando el narrador montaba el potente Rapid para dar la vuelta al circuito y hacerse cargo por sus propios

ojos de la carretera que al día siguiente debía servir de palenque á la más grande demostración automovilista hasta la fecha celebrada en España; de magnífico puede calificarse el estado de las carreteras.

Trevissan no pudo contener su pasión por la velocidad, y al ver aquella magnífica línea blanca que se extendía á nuestros ojos, dejó que la máquina que el gobernaba diera cuanto podía, alcanzando de esta manera velocidades impo-

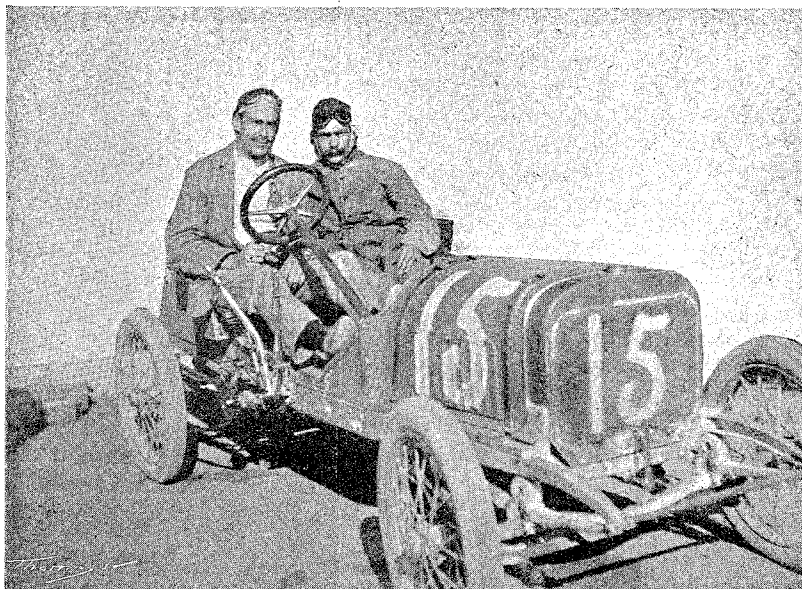
sibles de describir, consiguiendo dar la vuelta al circuito á una rapidez tal, que después fué objeto de larga y empeñada discusión. Al pasar, pude observar á la Guardia civil colocada á los lados de la carretera en la forma que debía estar al día siguiente para la vigilancia del circuito; el piso de la carretera estaba ya perfectamente regado, y en tal estado que hacía el efecto de que por arte de magia estando en España, nuestro auto recorriera las magníficas *routes* francesas. A la manera que una película cinematográfica vi el pueblecito de Ribaslimpio y engalanado como de fiesta, atravesamos Cañellas causando el espanto de los niños y la admiración de los grandes y pasada la cuesta y los últimos virajes más ó menos difíciles á velocidades para mí aún desconocidas llegamos á la parte buena del recorrido ó sea el trozo de las líneas rectas; al salir de un recodo de la carretera distinguimos Villanueva y Geltrú la más importante población que atravesaba el recorrido de la carrera y cuyas calles estaban perfectamente dispuestas para lo que se las destinaban con vallas protectoras que prohibían ó impedían atravesar la calle sirviendo al propio tiempo de punto para disfrutar del espectáculo los balcones de las casas convertidos en palcos y á la entrada de la ciudad se habían construido unas tribunas que me atrevo á decir que para la vista y como perspectiva eran mejores que las del punto de salida y llegada construidas en el Vinyet (Sitjes). Como nota festiva recuerdo que al salir ya de Villanueva y al emprender la magnífica línea recta que dirige á Sitjes, un paisano que estaba montado en una cuba de gran-

LOS VENCEDORES



El automóvil Dion Bouton pilotado por Brausolles, que llegó segundo en la carrera «Copa Catalunya», conquistando el premio de la Copa de la Infanta Isabel las 3.000 ptas. de la Diputación, la medalla Macaya y el premio especial de 600 ptas. de la casa Continental

LOS VENCEDORES



El amateur Rodríguez sobre Lion Peugeot que llegó. Fué siendo el primer español que se clasificó en la "Copa Catalunya" después de un espléndido recorrido siendo premiado con 2.000 ptas. y medalla de plata y la Copa del Infante D. Carlos

tamaño viendo nuestra velocidad gritó: «aquets guanyarán»; perdido el eco de aquella voz y ebrios de velocidad sin darme cuenta y no habiendo apercibido más que tres ó cuatro grupos de personas á derecha é izquierda de la carretera atravesamos el Vinyet y llegué á Sitjes en donde al descender del auto pensé seriamente si lo que acababa de pasar era un sueño y no una realidad.

Poco después el coche volvió á conducirnos á Villanueva donde examinamos detenidamente las obras realizadas, el vallado de las calles y sobre todo la instalación médica de urgencia que provista de todos los medios necesarios se hallaba bajo la dirección de nuestro querido amigo el doctor Soler Bertot y donde más tarde se prestaron los mejores servicios á los lesionados en la carrera.

LA CARRERA

De interesantísima puede calificarse y así lo fué desde el principio hasta el fin de la misma, pues aunque á la segunda vuelta estaba descontado el triunfo de Giuppone, no podía decirse lo mismo respecto de los demás que se disputaban los puestos de honor los cuales hasta el último momento no pudieron precisarse. Brausolles hacia el final ganaba terreno, Rodríguez regularísimo, amenazaba continuamente á los primeros y Abadal al final de la carrera tuvo unos momentos felicísimos llegando á muy poca distancia de Dupont.

A las ocho en punto de la mañana el Juez de salida señor Gallart dió la señal de partida al primer coche Peugeot montado por Abadal y después de dos en dos minutos y regularmente salieron los demás por el siguiente orden:

núm.	conductores	coches	h. salida
1	F. S. Abadal	Lion-Peugeot	8
3	V. Giuppone	Lion-Peugeot	8.02
4	M. Arteman	Alcyon	8.03
5	Pedro Romeu	Poa	8.04
6	N. Alex	Doriot Flaudrin	8.05
8	Juan Marsans	Gregoiré	8.07
10	M. Garriga Roig	Werner	8.09
11	Grillet	Foullaron	8.10
12	A. Chasaigne	Gregoiré	8.11
14	A. Brausolles	Dion-Bouton	8.13
15	P. Rodríguez	Lion Peugeot	8.14
16	E. Rafols	Lion-Peugeot	8.15
17	Louis Doubouy	Gregoiré	8.16
18	N. Dupont	Dion-Bouton	8.17
19	G. Boillot	Lion-Peugeot	8.18

La salida de los coches fué verdaderamente curiosa ya que mientras Giuppone impresionó al público por la seguridad al arrancar, otros menos afortunados como Brausolles tuvieron que entenderse con el motor que no quería funcionar regularmente perdiendo de 6 á 7 minutos á la salida junto al puente del Winyet. Una vez dada la partida á todos

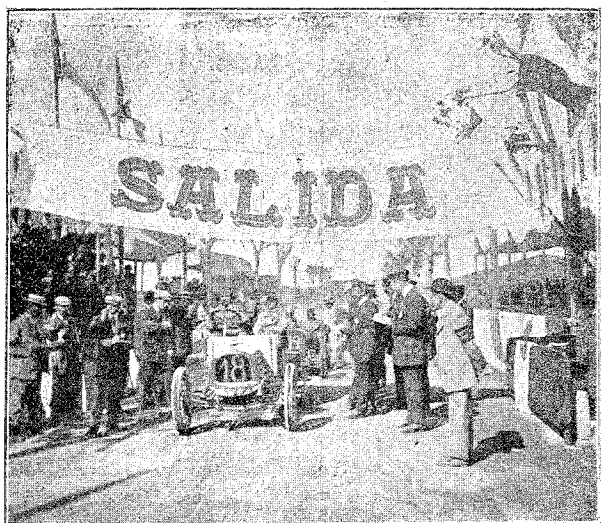
los coches, no habían transcurrido aún diez minutos que se oyó la señal de que llegaba el primero que ya tenía á su activo una vuelta de circuito; ¿si será Abadal? ¿si será Giuppone? esto se preguntaba el público congregado allí. No tardó en despejarse la duda, el coche número 3 montado por Giuppone pasó como una tromba en medio de los aplausos de la multitud; había salido dos minutos después de Abadal y llegaba al mismo sitio con tres de anticipación sobre el mismo. Después, y con pequeños intervalos siguieron los demás siendo objeto

gran regularidad el paso de los concurrentes llamando la atención la marcha poderosa de los dos Dion-Bouton y de los Peugeot de Giuponne, de Rodríguez y de Rafols. La quinta vuelta al circuito fué la única que por un momento hizo creer que había ocurrido algún accidente desagradable, afortunadamente no era así, pues aunque el teléfono avisó que en Cañellas había volcado un coche, el número 17 montado por Dubeny, tanto el chauffeur como el mecánico Vidal, no sufrieron más que un regular batacazo y unas pequeñas escoriaciones. Además, momentos después y siendo tiempo de que pasara Romeu en Poa y no habiéndolo hecho hubo otro momento de angustia pero tampoco tuvo importancia. En Vilanova embistió las vallas de madera siendo despedido su acompañante señor Cepeda que sufrió contusiones que le fueron curadas en la Cruz Roja. El señor Romeu no pudo continuar la carrera por faltarle el mecánico y por no quedarle tampoco el derecho de sustituirlo. A estos dos hay que añadir Arteman el cual después de la cuarta vuelta ya no pareció más y Alex el cual también se retiró durante la carrera y ya en la primera vuelta, quedando pues, descontados los cuatro que se abstuvieron, quedaron 10 coches los cuales llegaron todos regularmente.

Marcaba el reloj las 12 h. 26 m. 30 s. cuando llegó al Vinyet el primero, el vencedor de la Copa Catalunya. Aplausos, música y en fin una delirante ovación saluda á Giuponne el héroe de la Copa Catalunya y ganador por lo tanto además de este premio, de la Copa del Rey por haber dado las cuatro primeras

de especiales aplausos á su paso por las tribunas Boillot que fué el que dió la vuelta primera del circuito en menos tiempo, 28 minutos 6 segundos, ó sean 8 segundos de diferencia con el leader. La segunda vuelta regular para la mayoría de los concurrentes no lo fué para Abadal el cual tuvo que habérselas con un neumático. Después siguió sucediéndose con

LOS VENCEDORES



Salida del corredor francés Dupont que llegó en 4.º lugar ganando el premio especial á la memoria de don Juan Rafols

vueltas con más rapidez así como de las 5,000 pesetas y dos medallas de oro, una de ellas del señor Peñalver. No repuestos aún de la impresión del primero, llega Braussolles del equipo Dion Bouton, el cual ganó la Copa de la Infanta Isabel, las 3,000 pesetas de la Diputación, una medalla de plata y el premio 600 pesetas ofrecido por la casa Continental.

Y vamos al tercero; dos minutos y medio escasamente habían transcurrido de la llegada de Braussolles, cuando aparece ante nuestra vista el simpático y valiente Rodríguez el español que gracias á su valor y sangre fría ha sabido clasificarse entre los primeros, ganando uno de los puestos de honor. Lástima grande fué que en uno de los virajes se le estropeará la rueda anterior derecha, pues de no ser así con toda seguridad figuraría al lado del primero, resultando pues ganador de la Copa de D. Carlos de Borbón, cedido por el R. A. C. de B., 2,000 pesetas y una medalla de plata.

A la 1 y 13 minutos llega Dupont en su coche Dion Bouton, núm. 18, ganando como premio el objeto de arte concedido á la memoria de don Juan Rafols, 1,000 pesetas del R. A. C. de E., medalla de plata del Club Deportivo y 200 pesetas de la casa Continental.

Después de éste llega Abadal, que ganó el objeto de arte del señor Bertrand por haber sido el español que dió la vuelta al circuito en menos tiempo, 29 m. 49 s.

La copa de regularidad la ganó el

equipo Peugeot y el señor Marsans el único del equipo Gregoire que consiguió hacer el recorrido de la carrera, ganó las 600 pesetas ofrecidas por el señor Klein al primer llegado, montando neumáticos de su marca, los cuales dieron unos resultados magníficos así como los Continental ya que Braussolles y Dupont llegaron al final de la carrera sin el menor incidente ni panne de neumático.

A los mencionados anteriormente, siguieron por el orden en que terminaron el recorrido, Abadal que empleó 4 horas, 56 m., 23 s. Rafols, 5 h., 0 m., 5. Boillot, 5 h., 3 m., 24 s. Grillet 5 h., 5 minutos, 31 s. Garriga, 5 h., 27 m., 40 segundos. Marsans,

5 h., 50 m., 6 s.

Acabada la carrera y vueltos otra vez á la realidad después de transcurridas las cinco horas que todo amante del sport recordará como magnificas, el indomable estómago, esta viscera importantísima nos indicó de una manera muy significativa lo que debíamos hacer y obediendo sus terminantes órdenes nos dirigimos al Restaurant y al pedirle á un mozo de comer nos miró de arriba abajo

y con una cara entre admirada y burlesca dijo ¿comer ha dicho? bien pues no hay ni pan... ¡gracias! y que no se indigeste: y como á un servidor de Vds. lo mismo que á mis compañeros no nos gusta discutir, tras corta deliberación nos dirigimos hacia Sitges en donde serían las cuatro de la tarde cuando nos sirvieron una especie de comida la que no nos detuvimos en considerar si era buena ó mala.

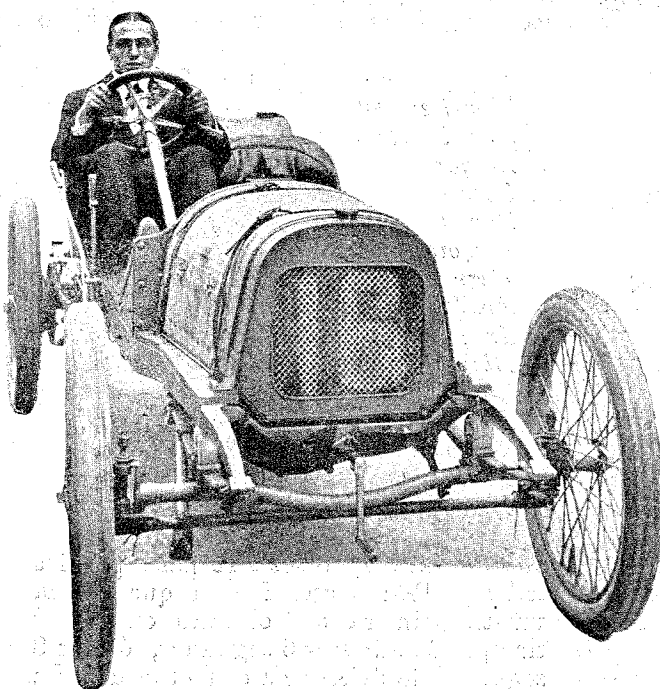
Después, habiendo dado un paseo por aquel nunca bien ponderado pueblo de Sitges y de haber celebrado el triunfo deportivo del día con unas copas del espumoso Moet Chandon, fuimos en busca de nuestro auto que impaciente pero dócil nos esperaba, acomodados en nuestros respectivos asientos con pena en el alma emprendimos el regreso llenos de gratos recuerdos y diciendo de todo corazón ¡al año próximo! ya que fiestas como la celebrada no deben, ni pueden dejarse perder.

J.M.V.

Tiempo empleado en las vueltas

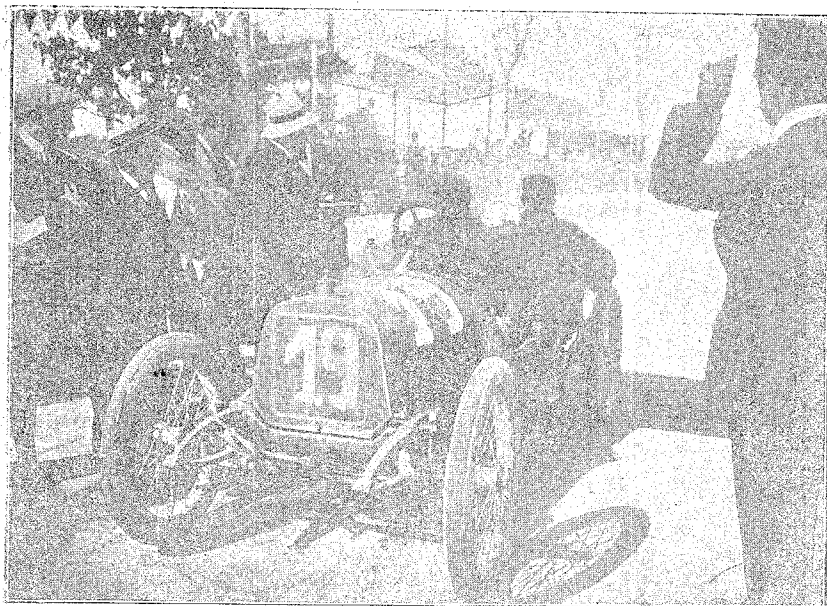
PRIMERA VUELTA

	M. S.
1 Boillot	28 6
2 Giuppone	28 14
3 Rodríguez	30 44
4 Abadal	31 16
5 Rafols	32 20
6 Dupont	33 33
7 Grillet	33 43
8 Garriga	34 6
9 Braussolles	34 19
10 Marsans	34 42
11 Chassaigne	38 23
12 Romeu	40 59
13 Artemán	47 43
14 Duboy	51 37



Enrique Rafols que desempeñó un brillantísimo papel en la carrera llegando sexto después de una empenada lucha con los profesionales extranjeros

LOS VENCEDORES



El corredor francés Boillot con Lion Peugeot que llegó séptimo en la carrera "Copa Catalunya"

SEGUNDA VUELTA

	M. S.
1 Giuppone	27 34
2 Braussolles	29 29
3 Abadal	29 47
4 Rafols	31 19
5 Rodríguez	32 27
6 Dupont	33 14
7 Garriga	34 36
8 Doubouy	35 48
9 Chassaigne	38 36
10 Grillet	39 49
11 Romeu	39 53
12 Marsans	48 14
13 Arteman	51 52
14 Boillot	58 20

TERCERA VUELTA

	M. S.
1 Giuppone	27 19
2 Brausolles	28 37
3 Rodríguez	30 42
4 Rafols	31 12
5 Dupont	32 44
6 Grillet	32 59
7 Garriga	33 55
8 Marsans	34 8
9 Chassaigne	36 22
10 Boillot	37 34
11 Romeu	39 3
12 Abadal	41 56
13 Arteman	45 50

CUARTA VUELTA

	M. S.
1 Giuppone	27 13
2 Boillot	27 35
3 Braussolles	29 10
4 Rodríguez	30 10
5 Rafols	31 7
6 Dupont	32 50
7 Grillet	32 54
8 Garriga	33 29
9 Abadal	35 57
10 Chassaigne	42 6
11 Marsans	46 19
12 Arteman	51 32

QUINTA VUELTA

	H. M. S.
1 Braussolles	28 21
2 Abadal	30 19
3 Rodríguez	30 32
4 Rafols	31 24
5 Giuppone	31 58
6 Dupont	32 34
7 Grillet	32 34
8 Garriga	33 12
9 Marsans	33 14
10 Boillot	35 57
11 Chassaigne	1 1 45

SEXTA VUELTA

	M. S.
1 Boillot	27 37
2 Brausolles	28 8
3 Giuppone	28 36
4 Rodríguez	29 56
5 Rafols	30 43
6 Dupont	32 23
7 Marsans	32 55
8 Garriga	32 57
9 Grillet	33 3
10 Abadal	34 5
11 Chassaigne	35 39

SEPTIMA VUELTA

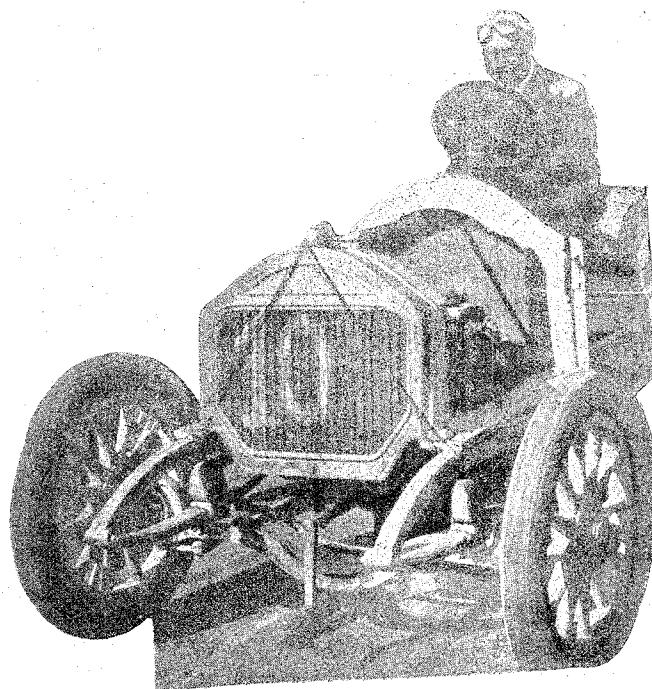
	M. S.
1 Boillot	27 54
2 Giuppone	28 2
3 Braussolles	28 32
4 Rodríguez	30 13
5 Abadal	30 36
6 Dupont	32 31
7 Garriga	32 36
8 Marsans	32 42
9 Grillet	33 30
10 Chassaigne	41 47
11 Rafols	49 41

OCTAVA VUELTA

	H. M. S.
1 Boillot	28 1
2 Rodríguez	29 54
3 Abadal	30 58
4 Rafols	31 20
5 Dupont	32 36
6 Marsans	32 47
7 Grillet	33 32
8 Giuppone	34 42
9 Braussolles	35
10 Garriga	39 4
11 Chassaigne	1 29

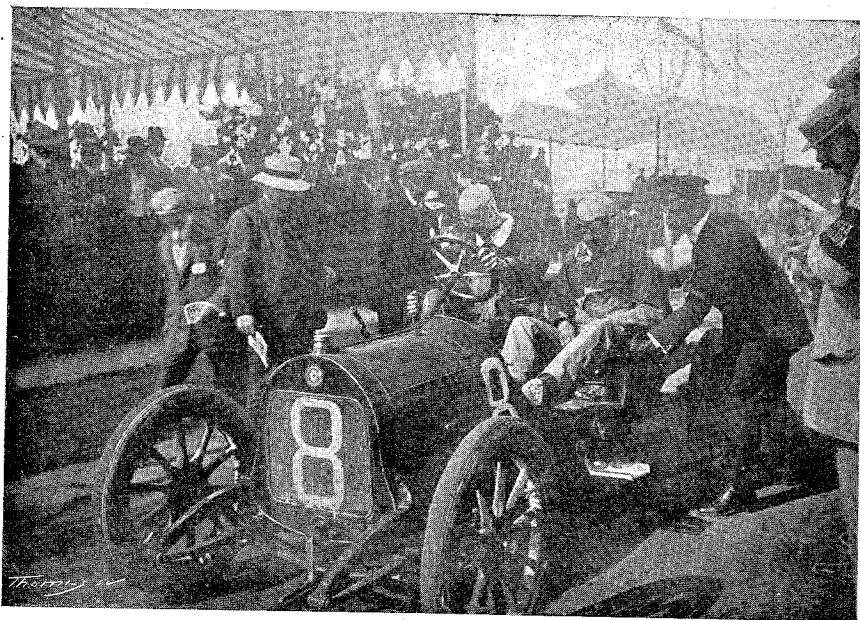
NOVENA VUELTA

	H. M. S.
1 Braussolles	29 24
2 Giuppone	29 52
3 Rodríguez	29 56
4 Rafols	30 59
5 Abadal	31 29
6 Boillot	32 20
7 Dupont	32 48
8 Grillet	33 27
9 Garriga	33 45
10 Marsans	1 51



El Presidente del Comité Sr. Garriga que tomó parte en la carrera sobre "Werner" llegando el cuarto de los españoles

LOS VENCEDORES



Marsans sobre Gregoire en el momento de la salida. Le correspondió el premio especial de 600 ptas., ofrecido por los neumáticos Klein.

¡Qué bien! ¡Qué hermosas estaban las tribunas llenas completamente de caras lindas. Todo el Barcelona elegante, el de las grandes fiestas, estaba allí congregado; los tonos claros de los vestidos, los velos blancos y azules contrastaban con los tonos oscuros de los trajes masculinos realzándolo el hermoso día primaveral con una atmósfera transparente a propósito para presidir la gran fiesta. No quiero citar ningún nombre, pues con toda seguridad incurriría en omisiones; las principales familias estaban allí interesándose por la carrera preguntando los nombres de los corredores y siguiendo con avidez las cifras que se estampaban en la pizarra

para comparar los tiempos y comentando los incidentes alegremente.

Los DEPORTES nuestra querida revista se veía en todas las manos arrebatándolas a los vendedores lo mismo en Sitges que en Villanueva y Geltrú.

La organización estuvo por encima de todo elogio; las tribunas como hemos dicho espléndidas; la pizarra clara y sin la menor equivocación; en una palabra perfecto. Reciban todos los miembros del Comité organizador nuestra más entusiasta felicitación y que el triunfo del día 28 les sirva para continuar por el camino emprendido organizando fiestas como la relatada.



Pere Romeu y Cepeda en el automóvil Poa, del primero. Único coche de construcción española que demostró buenas condiciones alcanzando una velocidad superior de 40 kms. por hora

El Sr. Gobernador especialmente debe ser objeto de felicitación por lo sabiamente que distribuyó las fuerzas, gracias a lo cual se evitaron las desgracias que alguna alma malévol y anti-deportiva esperaba. Bien, muy bien por el señor Ossorio y Gallardo, lo mismo que la autoridad militar y jefes y oficiales de la guardia civil pues todos contribuyeron en la medida de sus fuerzas debiéndose en gran parte el éxito a sus buenos oficios.

Consideraciones técnicas sobre la carrera "COPA CATALUNYA,,

Los resultados técnicos que se desprenden de la carrera «Copa Catalunya» deben referirse en primer lugar sobre la totalidad del tipo voiturette y secunda-



Palco del Jurado

riamente en las partes que la integran ó sean, motor, cambio de marcha y neumáticos.

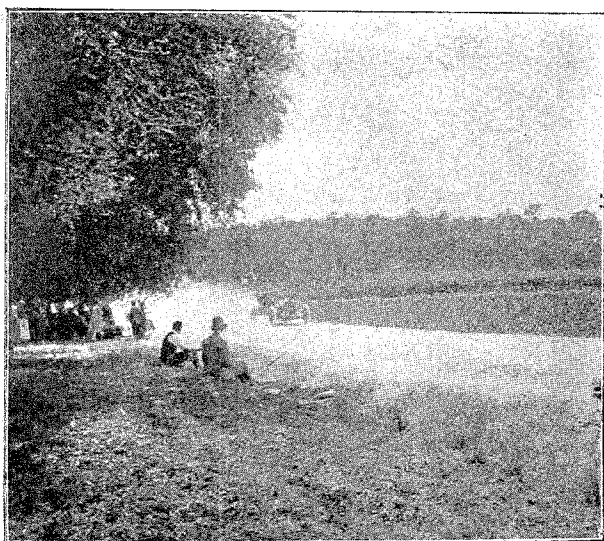
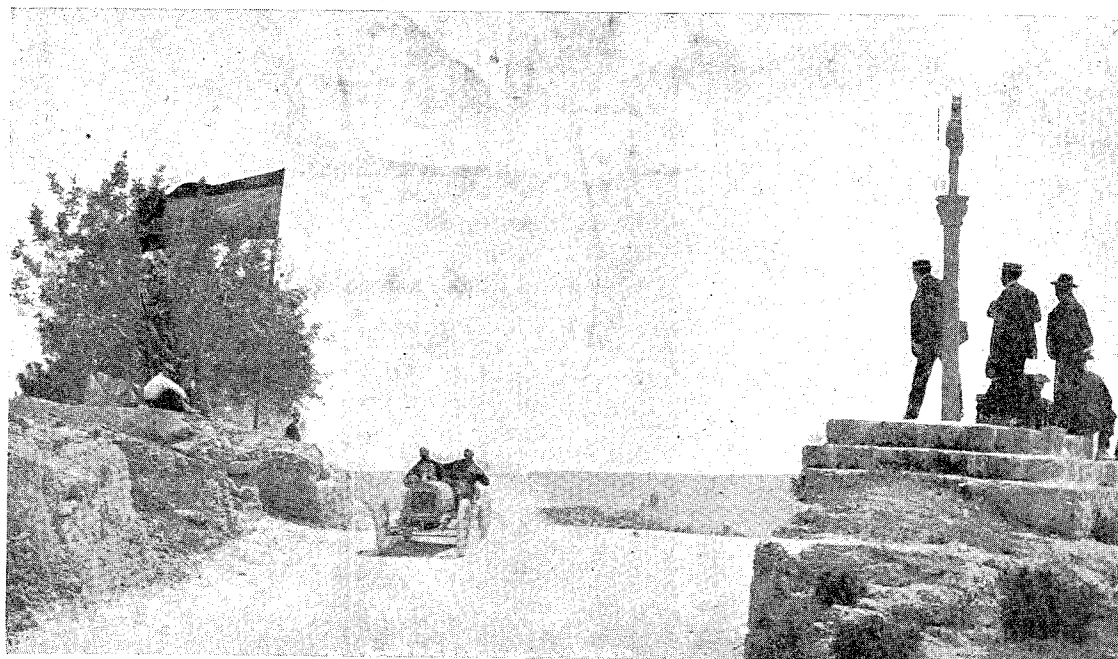
Empezando por el primero debemos fijarnos en el peso medio de los coches que han tomado parte y vemos que los 5 coches Peugeot han sido los de menor lastre ya que á penas han superado á 500 kilos.

En segundo lugar se pueden colocar á los Gregoire que oscilaban entre 521 y 707 kilos en tercero los Dions.

Los demás coches algunos podían colocarse como intermedios y batía el record del peso el Poa de Pere Romeu con un lastre de 819 kilos. Claro está que cuanto menor sea el peso, mayor ha de resultar la velocidad, en igualdad de fuerza, y teniéndose esto en cuenta es

LOS DEPORTES

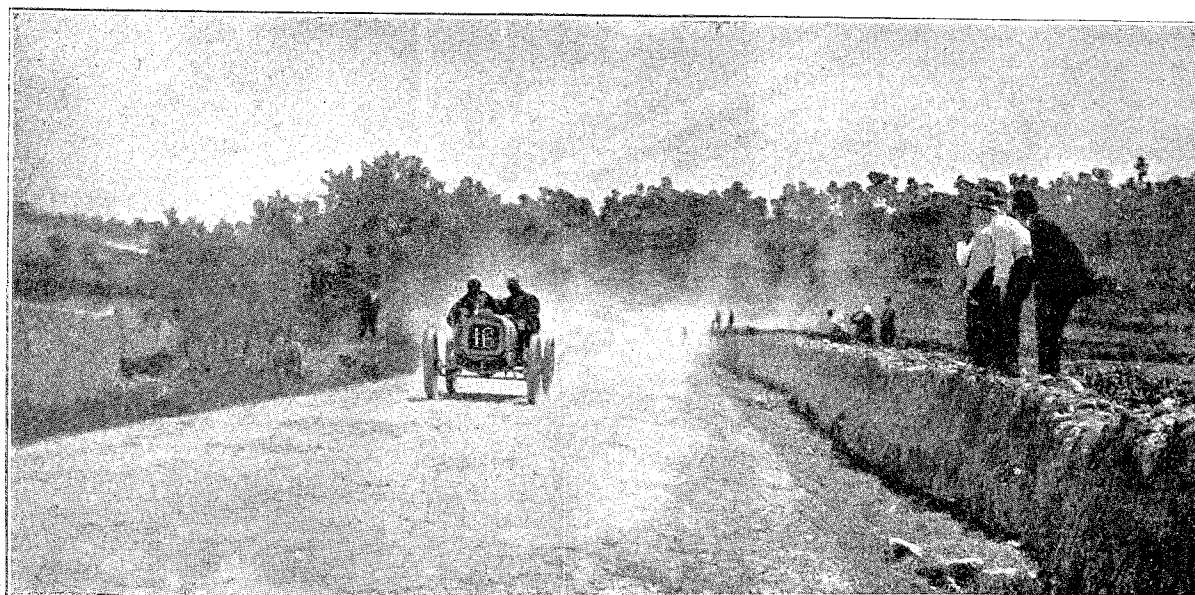
En lo alto de la
Cruz de Ribas



Detalles del
paso de los
corredores
en San Pe-
dro de Ribas
y sus alre-
dedores.

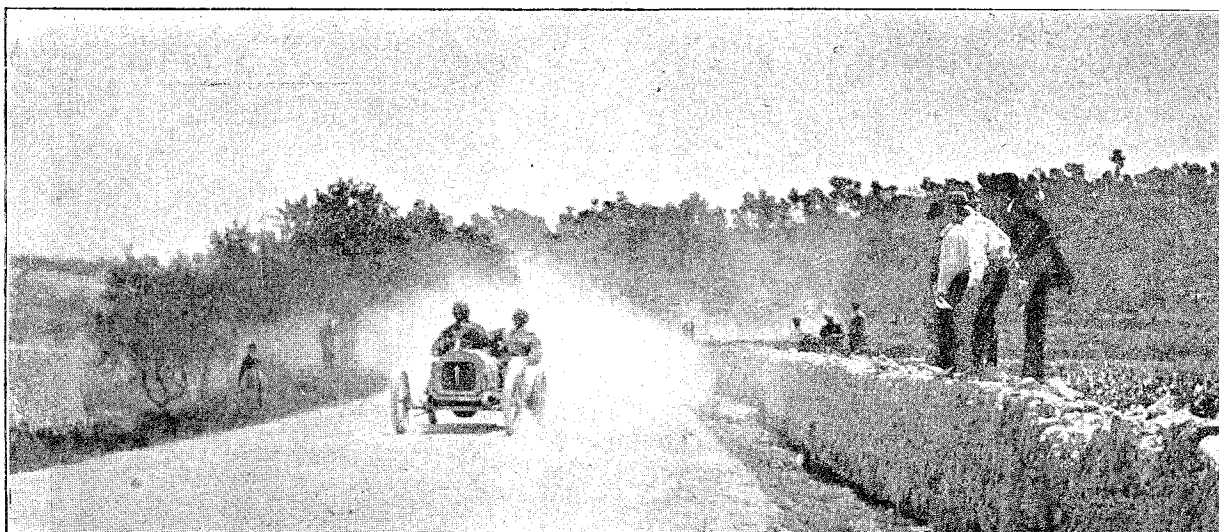
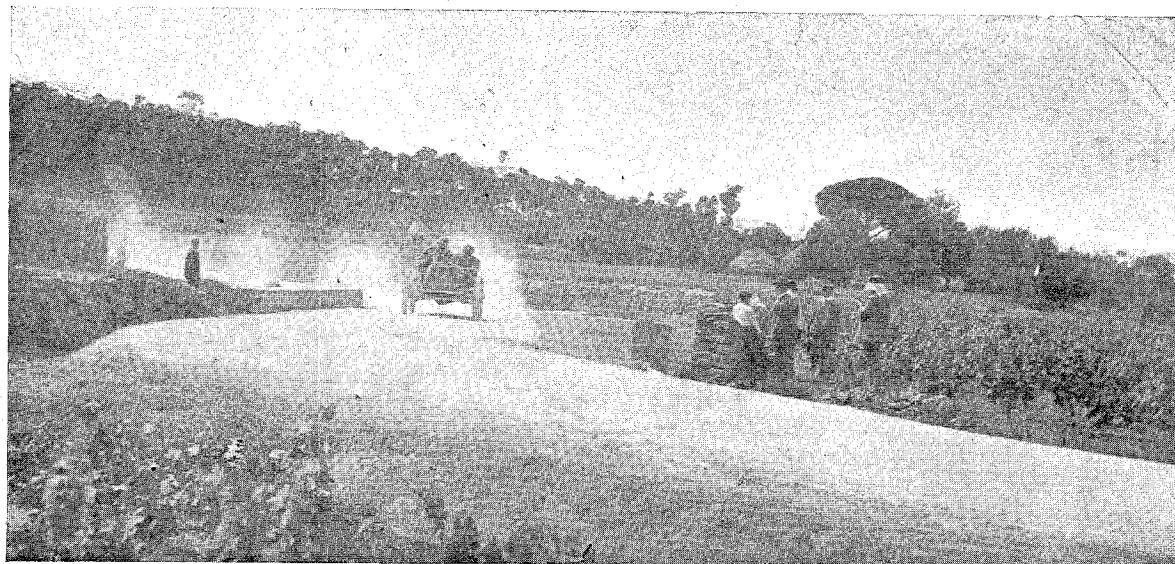


Rafols sobre
su Peugeot co-
rriendo á 60 ki-
lómetros por ho-
ra en las rectas
del circuito.



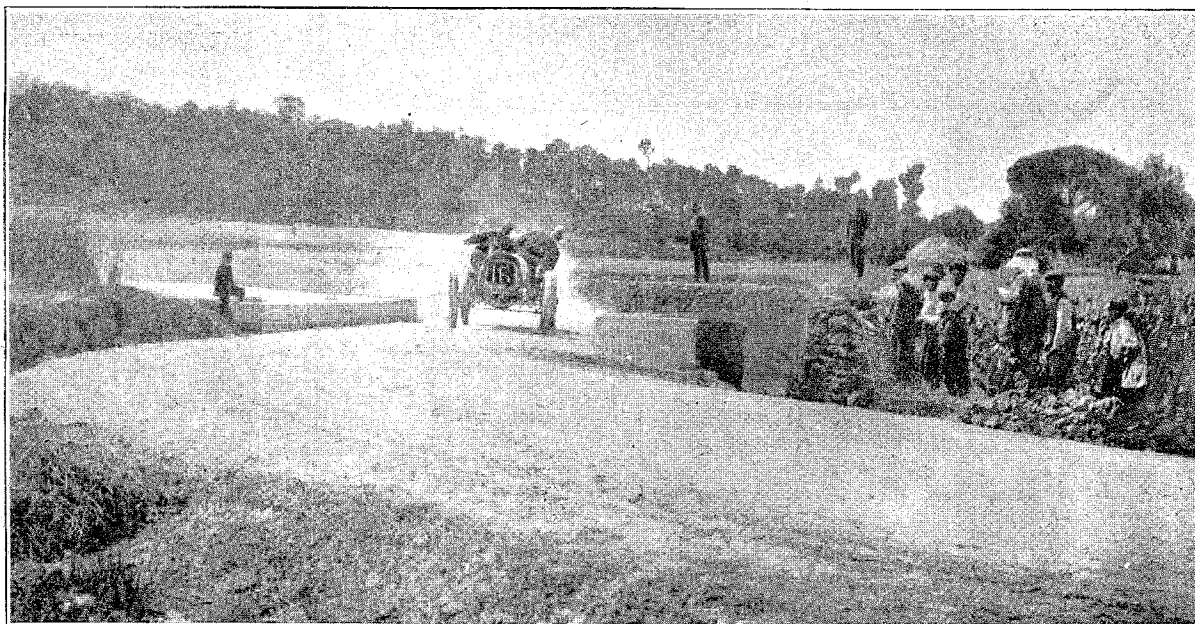
LOS DEPORTES

Guippone vencedor de la *Copa Catalunya* pasando uno de los virages más difíciles á gran velocidad.

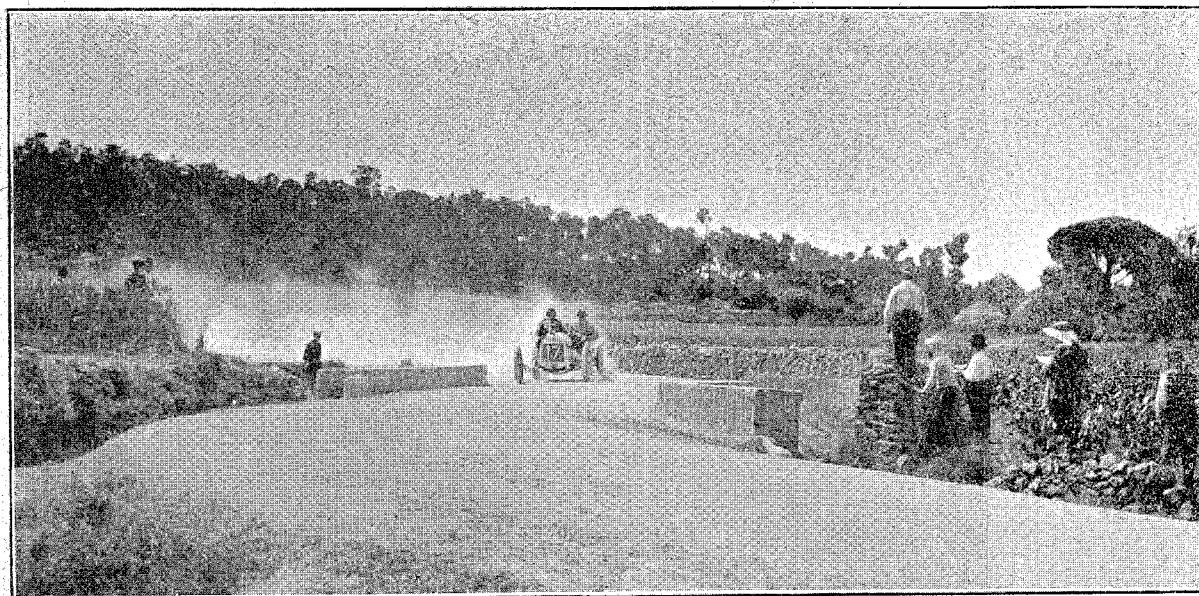


El corredor Abadal en una de sus últimas vueltas al circuito.

E. Rafols en el momento de tomar un virage.



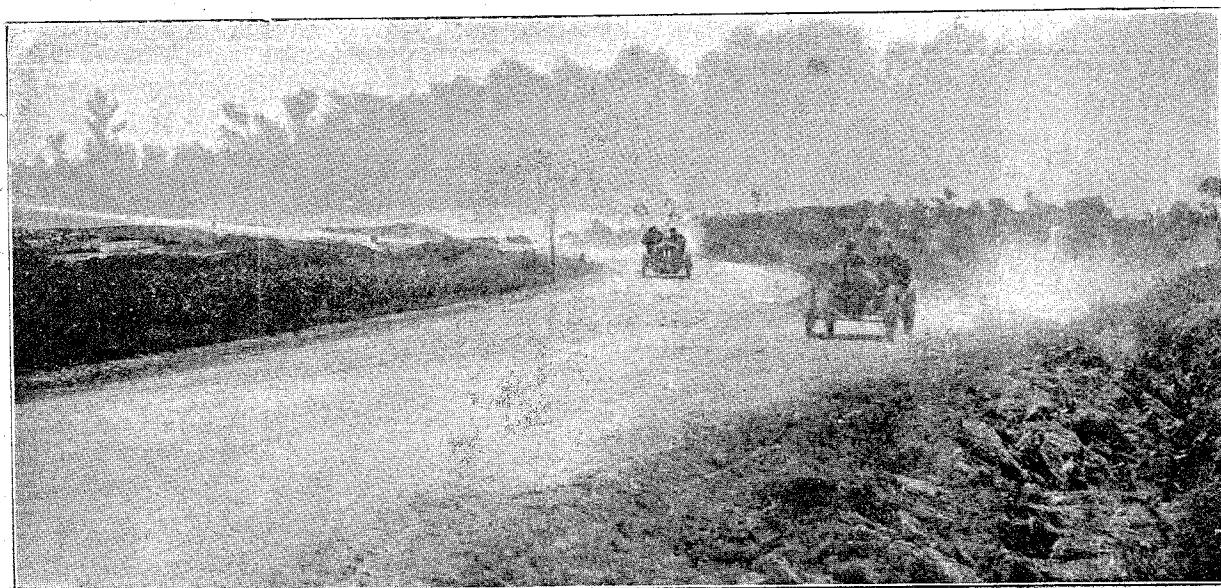
LOS DEPORTES



El automóvil *Gregoire* pilotado por Doubouy antes de sufrir la avería.



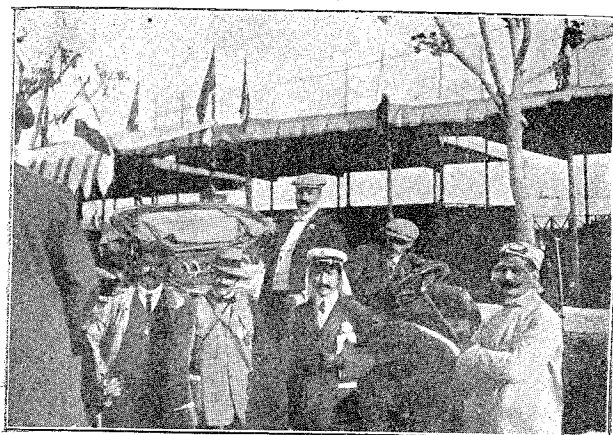
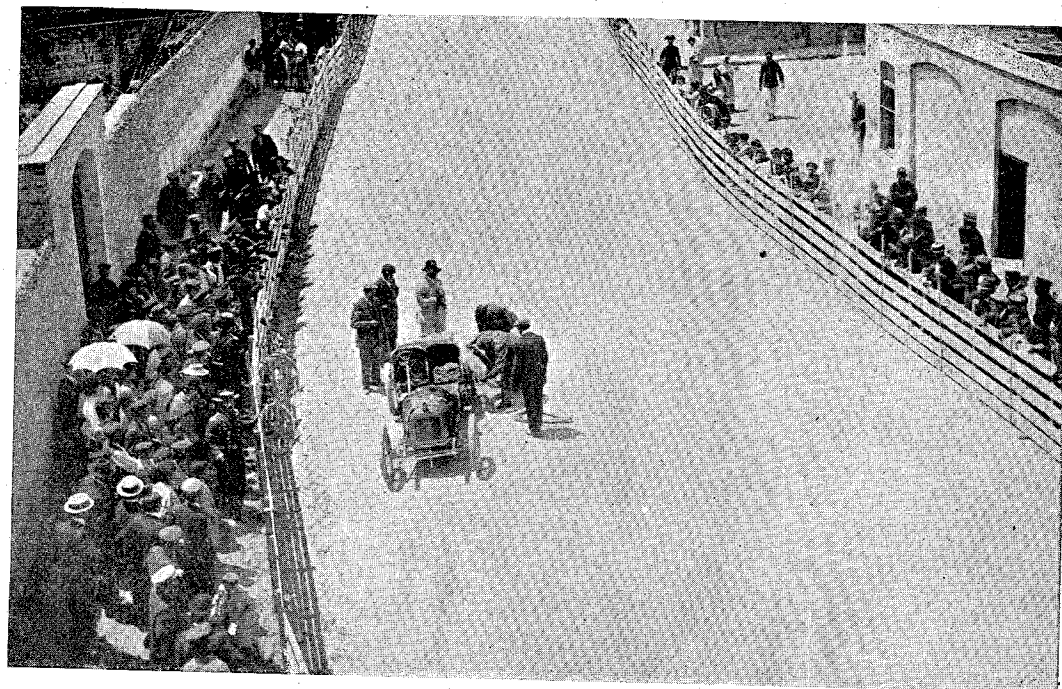
El *Poa* de *Pere Romeu* después de un viraje difícil.



Momento emocionante. En plena lucha.

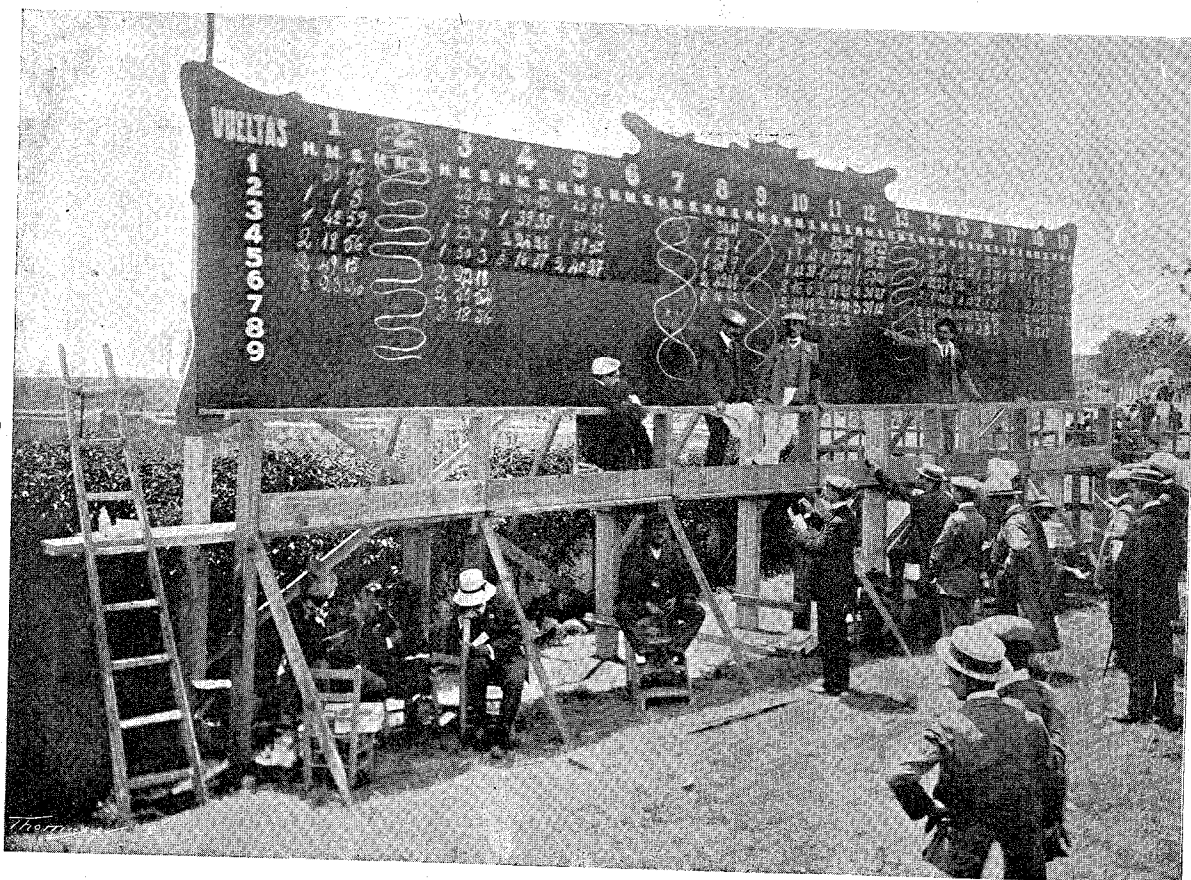
LOS DEPORTES

Guippone en su paso por Villanueva, arreglando una *panne* de neumático.

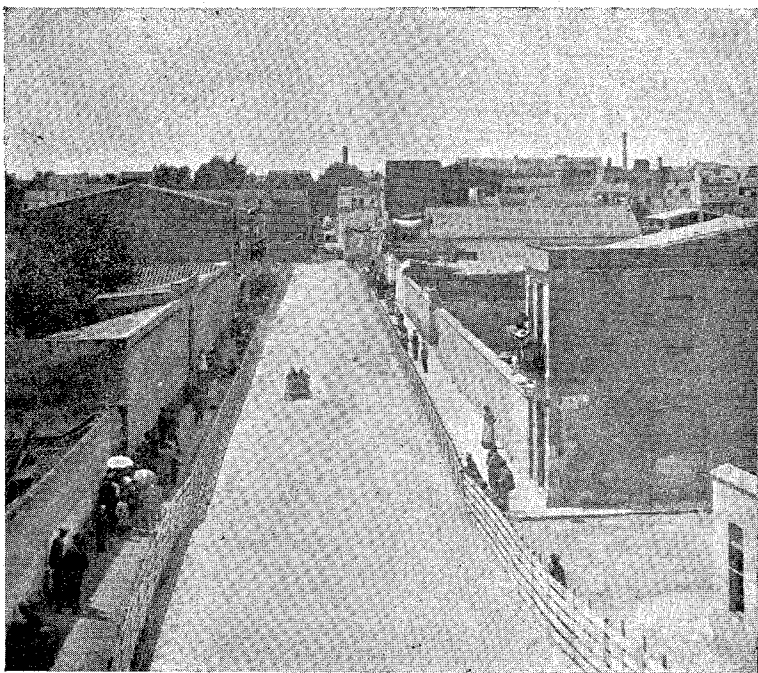


1. Grupo de organizadores.

2. Guippone y Boillot ha blando con el Presidente del Comité señor Garriga y señor Casadellá.



El cuadro de *affichage* en las últimas vueltas.



Paso de Giuppone por Villanueva, en su última vuelta al Circuito

asombrosa la rapidez alcanzada pues los coches han oscilado entre recorridos de 40 á 60 kilómetros por hora.

En las voiturettes que han vencido, sobre todo las Peugeot y Dion todo el armazón del coche, parece haberse simplificado extraordinariamente, de tal modo que más que un automovil resulta una motocicleta de cuatro ruedas y apta para las mejores aplicaciones de la vida práctica. Lo asombroso es su rapidez y la perfección de lo acabado de las piezas que las componen.

Las insignificantes pannes que han sufrido los coches nos hacen patente la suma perfección á que se ha llegado en este ramo de construcción automovilista.

En cuanto á los motores debemos hacer una observación que creemos práctica. Antes de la carrera por algunos se temía que los coches mono-cilíndricos sufrirían pannes debidas al calentamiento del motor sujeto durante tanto tiempo á un trabajo inaudito.

No obstante si nos fijamos en los resultados vemos que los ocho que primeros llegaron tenían motor mono-cilíndrico sin haber sufrido averías ni estorbos de ninguna clase.

En cuanto á los cambios de marcha los coches de poco peso casi no los utilizaban, ya que en los virages era poco el trabajo que debían efectuar.

En cambio los coches de mucho peso como el Poa debían continuamente modi-

ficar sus velocidades y en ello perdían un tiempo precioso. Apesar de todo Pere Romeu con un coche construido sobre un chasis, impropio para desarrollar velocidades, y mejor para turismo, consiguió una marcha de 40 kilómetros por hora. Este era su objeto, pues sólo se proponía terminar la carrera y demostrar las condiciones de turismo del coche por él ideado. Nos complacemos en hacerlo constar por ser el único coche que tomó parte, de construcción algo española.

Los neumáticos demostraron también sus buenas condiciones, pues Continental y Klein batieron el record siendo adoptados á la mayoría de coches. Es verdad que Giuppone no llevaba estas marcas,

pero fué una escepción y la mayoría llegaron bien, cosa tan importante ó más que llegar el primero.

La gran marca francesa y la española lucharon bravamente. La primera alcanzó grandes triunfos, y la segunda tuvo la satisfacción de que ninguno de los que los montaban se viese molestado por pannes de neumático.

Los aceites de la Vacuum Oil Co en la «Copa Cataluña»

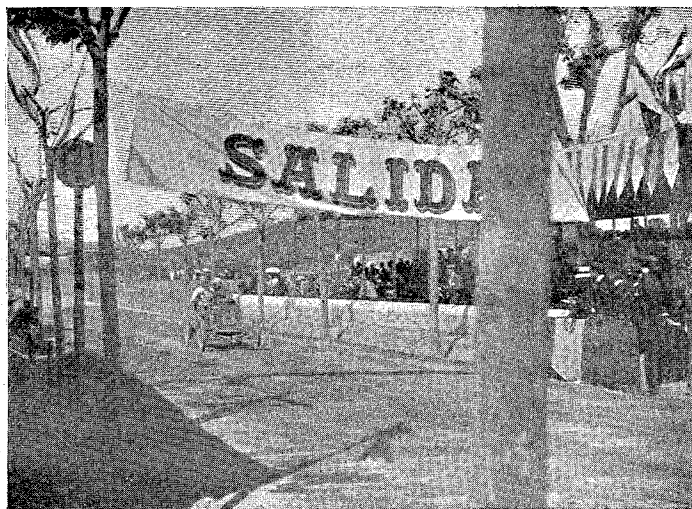
Otra vez esta importante y acreditada Compañía ha podido ver coronados por el éxito los esfuerzos que viene realizando desde su fundación para presentar en el mercado los mejores aceites minerales lubricantes.

Si su fama mundial y su crédito no estuviesen asaz cimentados en el mundo industrial, serían suficientes los éxitos obtenidos en las grandes carreras que se han celebrado, para consolidar la confianza que hoy día inspira la marca «Vacuum».

Sus aceites «Vacuum Mobiloils» no tienen rival y es por ello que han merecido el favor de las más importantes casas constructoras de automóviles, á la vez que entre los corredores, quienes han podido cerciorarse de que los aceites «Vacuum Mobiloils» si no compiten en el mercado en precio, luchan ventajosamente en calidad. Y así puede mencionarse que en los siguientes concursos:

Meeting de Florida (1905).

Copa del Emperador (1906).



Rodríguez clasificado en 3.º lugar cruzando á gran velocidad ante la Tribuna



Aspecto general de la Tribuna en el momento más interesante de la carrera.

Semana Kerkomer (1906).
Semana Atlantic City (1906).
Copa de «Le Matin» (1906).
Ormond Beach (1907).
Mónaco (1907).
Niza (1907).
Targa Florio (1907).

Los primeros premios emplearon las marcas «Vacuum Mabiloils» y en el concurso de la semana última celebrado en el Bajo Panadés con el nombre de «Copa Catalunya» los primeros premios también usaron los referidos aceites.

Los neumáticos Klein y las carreras COPA SAMÁ y COPA CATALUNYA

Los revituallamientos Klein estaban bien montados en la Copa Catalunya, á fin de que los corredores pudieran estar atendidos convenientemente.

Los que corrieron con neumáticos Klein quedaron sumamente satisfechos en vista de la buena calidad de cubiertas y cámaras por lo que se han recibido muchas felicitaciones.

Marsans ganó el primer premio Klein de 600 pesetas.

Arteman y Pere Romeu, llevaban puestos los neumáticos Klein, algunos días antes de la carrera, con los cuales hicieron varios viajes á Sitjes, entrenándose por el circuito, sin que se note en estos el menor deterioro.

Alex, no pudo continuar la carrera á causa de una avería en el coche y aunque corrió poco pudo apreciar la buena calidad de los neumáticos, estando convencido de que de haber continuado no habría sufrido ninguna panne por este motivo.

En la carrera de Motos ganó el premio Klein, Juanós, el cual llegó con neumáticos Klein. Dicho señor escribió una carta diciendo que con los mismos había hecho varias carreras y apesar del mal tiempo y el mal estado de las carreteras están en perfecto estado.

Anteriormente Cepeda, ganó el Campeonato de España con Klein.

Algunos de los coches de la caravana de Madrid que hace poco nos visitaron llevaban Klein uno de los cuales fué don

Ramón Roca, que llevaba 2 plano, 2 semelles y cámaras estando muy contento de no haber tenido ninguna panne lo cual ha manifestado así como que dichos neumáticos hace tiempo los lleva colocados.

El Sr. Klein, ha introducido muchas mejoras en la fabricación de tan importante artículo, siendo los mismos automovilistas que acreditan sus neumáticos en vista de su resistencia.

Hemos oído muchas alabanzas de las semelles las cuales recomendamos así como también de las demás cubiertas y cámaras donde no se ha escaseado la buena calidad del material y esmero en la confección habiéndose colocado á la altura de las marcas más acreditadas del mundo.

Anuario de Ruta del A. C. F.

La nueva edición 1908 (9.º año) del Anuario de Ruta del Automóvil Club de Francia acaba de aparecer.

Los Sres. Automovilistas encontrarán,

este año en el Anuario de Ruta del A. C. F., aumentado en 70 páginas, numerosos datos complementarios é inéditos, en más de 151 planos esquemáticos de poblaciones.

Cuatro partes bien distintas forman la Guía 1908.

1.^a y 2.^a partes: Direcciones de reviuallamientos de todas clases en Francia y en el extranjero.

3.^a parte: Gran número de itinerarios franceses y europeos.

4.^a parte: Nota sobre la organización general de las centros de turismo automovilistas, comprendiendo una primera serie de esquemas en colores y la descripción somera de zonas actualmente en vía de funcionamiento.

N. B. Para recibir enseguida Franco el Anuario de Ruta del A. C. F., se ruega mandar á las Oficinas de la Redacción, en París 8 Plaza de la Concordia, la suma de 2'50.

El Secretario
Henri Dejeune.

De Educación Física

En ocasión de tratarse en las Cortes de Bélgica de la discusión de los presupuestos en lo que atañe á Ciencias y Artes, muchos oradores han intervenido á favor del desarrollo de la educación física de la juventud belga.

«Para perfeccionar la educación física de los niños de ambos sexos en las escuelas, ha dicho Mr. H. Delvaux, como á su

vez para procurar entre ellos crear un estrecho espíritu de asociación y solidaridad, es preciso desarrollar sobre todo la gimnástica y los juegos educativos.»

«Yo voy todavía más lejos en esta idea, yo desearía agrupar los niños, no solamente en la escuela, sino que después en el gimnasio público y en los campos de juego, pues nada más eficaz para penetrarse, borrar diferencias de posiciones sociales, que los juegos en conjunto.»

No ha sido en balde el discurso del diputado Mr. H. Delvaux, pues, según *La Gymnastique Scolaire*, la Cámara ha votado en su presupuesto para 1909 la suma de 10.000 francos para educación física.

Mr. de Ponthière, otro miembro del Parlamento belga, ha pedido también al Ministerio que mejore la situación material de los profesores de gimnástica en las escuelas municipales, habiéndole prometido Mr. el Barón Descamps, actual ministro de Instrucción pública, que tendrá una gran complacencia en hacerlo así.

La ciudad de París acaba de confiar al profesor Mr. Demency, el antiguo laboratorio del sabio Masey.

Dicho laboratorio fué creado en 1882, y ha estado como jefe de trabajos durante quince años Mr. Demeny.

Se recuerda con verdadero orgullo los buenos servicios obtenidos durante su jefatura, acerca de los movimientos y los ejercicios del cuerpo; el cinematógrafo

fué creado en el laboratorio, así como los métodos experimentales.

Coincidiendo con las fiestas que tendrán lugar en los días 7 al 10 del actual mes, la *Federation Nerlandoise de Gymnastique* celebrará una Exposición internacional de todo aquello que tenga relación con la educación física *juegos y sports*.

Esta se llevará á efecto los días 5 al 13 del corriente, y comprenderá tres secciones:

La primera comprenderá gimnástica y juegos, aparatos é instrumentos de gimnástica, artículos de juegos y esgrima, vestidos, aparatos ortopédicos, primera cura, etc.

La segunda sección abarcará libros, Memorias, folletos, planos de juegos y de gimnasios, tanto en cubierto como al aire libre, y otros datos relativos á la higiene, anatomía, fisiología, primeros accidentes, etc.

La tercera estará reservada á la exposición de banderas, estandartes, diplomas, insignias, música, medallas y otros objetos siempre relacionados con la higiene y la educación.

SALVADOR LÓPEZ.

Sevilla.

22



Llegada al Vinyet de uno de los trenes especiales

La hora del almuerzo



El público repara d sus fuerzas en los amplios comedores instalados en las tribunas

DESDE VIGO FOOT-BALL

«CONCURSO PADRÓS» 2.ºs teams

El entusiasta presidente honorario del «Madrid Foot-Ball Club», don Carlos Padrós, y socio de honor del «Vigo Foot-Ball Club», como en años anteriores regaló el primer premio para este concurso Regional que anualmente organiza la entusiasta Sociedad de sport «Vigo F. B. C.»

Este concurso fué un nuevo triunfo para los organizados por el «Vigo», pues se inscribieron para tomar parte, los Clubs siguientes:

Fortuna	Foot-Ball Club de Vigo
Teis	» » » » »
Industriosa	» » » » »
Alcabre	» » » » »
Gente Nueva	» » » » »
Español	» » » » »
Vigo	» » » » »
Pontevedra Sporting Club y	
Porriño Foot-Ball Club de Porriño.	

Siete Clubs son los inscriptos por Vigo, con la categoría de segundos teams, si bien debemos hacer constar que exceptuándose el «Vigo» y «Fortuna» el resto son primeros teams, pero como quiera que son sociedades nuevas y que nunca tomaron parte en concursos, la sociedad organizadora aceptó los primeros equipos como segundos.

Empezó este concurso en el campo del «Vigo» el día 26 de Abril, habiéndose finalizado ayer las eliminatorias locales.

Como fueron jugadas por puntos me concretaré á dar una extractada reseña; de lo contrario necesitaría cubrir una porción de cuartillas y se haría muy pesada.

Antes de comenzar el concurso se retiró el Club «Fortuna», por no poder disponer de un día libre, en el cual le tocaba jugar un match.

Le toca jugar el primer partido al «Español» y «Vigo», resultando un match muy entretenido pues ambos teams combinan bien, empatando en la primera parte. En la segunda y cuando ya el partido tocaba á su fin, en una arrancada

brillante de la línea de delanteros del «Vigo» consigue Juan Rodríguez 1 goal para su team, finalizándose el partido con la victoria del «Vigo» por uno á cero, apuntándose 2 puntos.

El segundo partido de la tarde fué entre el «Industriosa» y «Gente Nueva», notándose bien pronto la superioridad del primero que vence fácilmente por 3 goals á cero, apuntándose 2 puntos.

El segundo día del concurso juegan á primera hora «Industriosa» y «Alcabre» venciendo «Industriosa» por 8 á cero; á segunda juegan «Vigo» y «Gente Nueva», venciendo «Vigo» fácilmente por 4 á cero.

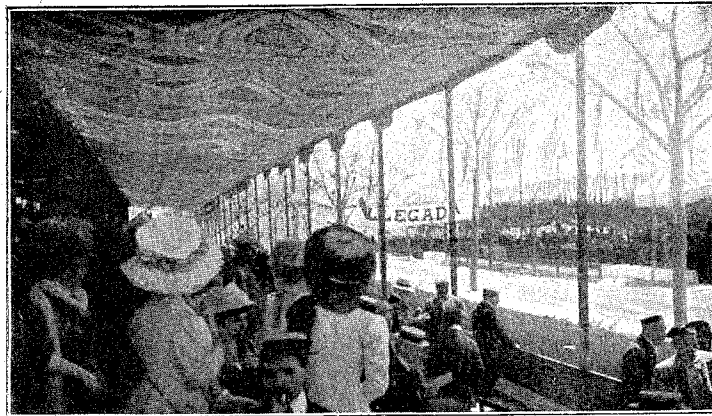
Tercer día «Alcabre» y «Teis»; vence «Teis» por 3 á 2; fué un match muy bueno pues el «Alcabre» había reforzado considerablemente su equipo pero sin embargo, se vió arrollado por el veloz ataque del «Teis».

El segundo match de la tarde fué más interesante entre «Español» é «Industriosa» que pelean por conseguir la victoria, con mucho afán; por fin se finaliza el partido venciendo «Español» por 2 á cero.

El cuarto día se esperaba con impaciencia, para ver jugar á los cuatro teams más fuertes; á primera hora forma «Vigo» é «Industriosa», domina «Industriosa» la primera parte pero sin conseguir goal. No nos explicábamos por qué «Industriosa» arrollaba á «Vigo», pero la razón era muy sencilla, el «Vigo» creía fácil la victoria y cada jugador hizo lo que le pareció: uno de los defensas jugaba de centro delantero, el extremo izquierda delantero jugaba de medio, el medio izquierda jugaba de defensa; un lío que nadie se entendía; por fin, el capitán se impone y forma el team como en días anteriores. Desde este momento se ve que el «Vigo» ataca, consiguiendo en la segunda parte hacer tres goals á cero.

A segunda hora juega «Teis» y «Español», partido muy hermoso, si bien es cierto que el «Teis» se le ve desconcertado, ocasión que el «Español» aprovecha para hacer tres goals; faltaban diez minutos para finalizarse el partido y se ve al «Teis» atacar de una manera colosal, pero ya era tarde; se oyó el silbato del juez y quedan los equipos 3 á 2. Creemos que de continuar el partido la victoria sería del «Teis», pues atacó de firme á última hora.

Quinto día, solo juega un partido, pues ya empieza el calor y hay que jugar después de las seis de la tarde. Juegan «Vigo» y «Teis», partido bueno y atrevido. El «Vigo» como de costumbre, sin jugar nada en primera parte. «Teis» atacando y consigue 2 goals. Los partidarios del «Teis» ya creen la victoria segura, pero el que está acostumbrado á



Detalle de la tribuna durante la carrera

ver jugar al «Vigo» espera ansioso la segunda parte. Efectivamente, se ve al «Vigo» atacar; falta un cuarto de hora para finalizar el match y está ya empatado; en los 10 últimos minutos consigue casi seguidos 2 goals más, venciendo por 4 á 2.

Sexto día, «Tesis» y «Gente Nueva». Vence fácilmente «Tesis» por 3 goals á cero.

El séptimo día son los últimos partidos eliminatorios; juegan «Industriosa» y «Tesis», venciendo «Tesis» después de hermosas combinaciones.

El segundo match «Español» y «Gente Nueva», carece de importancia; domina «Español» y gana con facilidad.

Desde el tercer día se retiró del Concurso el Club «Alcabre», sin duda por que vió que era derrotado por todos los teams, y alega que se retira porque no estaba conforme con el juez de campo que actuó en el match «Teis»-«Alcabre» sabiendo todo el mundo que el juez lo habían nombrado de común acuerdo los

capitanes respectivos, según ordenan las bases y que su fallo será inapelable; pero el que pierde nunca se conforma y hay que acostumbrarse á todo.

Según nos dice la sociedad organizadora, está muy resentida con el «Alcabre» por retirarse del concurso y no haber participado nada al Club organizador.

El «Fortuna Foot-Ball Club» se retirará, como anteriormente se dice, y puntualmente lo participó á la sociedad organizadora, lo mismo que el «Porristo F. B. C.»

Los equipos quedaron clasificados en la siguiente forma:

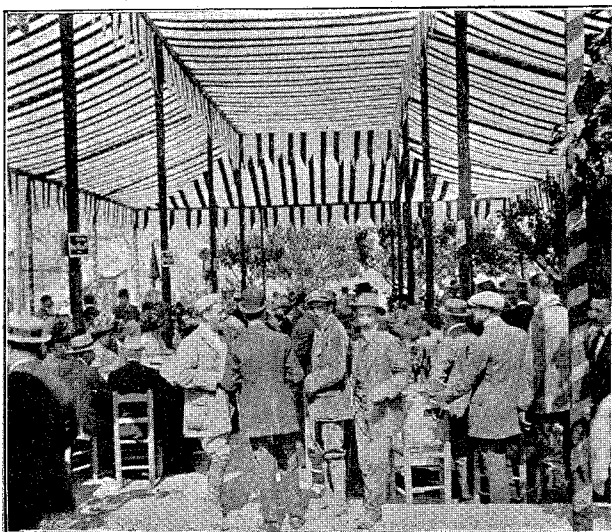
- «Vigo Foot-Ball Club» (1.º)
Partidos perdidos: ninguno; puntos: 10
- «Español Foot-Ball Club» (2.º)
Partidos perdidos: uno; puntos: 8.
- «Teis Foot-Ball Club» (3.º)
Partidos perdidos: dos; puntos: 6.
- «Industriosa Foot-Ball Club» (4.º)
Partidos perdidos: tres, puntos: 4.
- «Gente Nueva F. B. C.» (5.º)
Partidos perdidos: cuatro; puntos: 2.
- «Alcabre Foot-Ball Club» (6.º)
Partidos jugados: 2; perdidos: 2; puntos: cero.

Queda pues, según se ve, vencedor de todos los teams de Vigo el «Vigo Foot-Ball Club» que debe jugar la final con el «Pontevedra Sporting Club» de Pontevedra.

Daré la reseña del match Final.

Corresponsal.

Vigo, 24 Mayo 1908.



Detalle del buffet á la hora del almuerzo



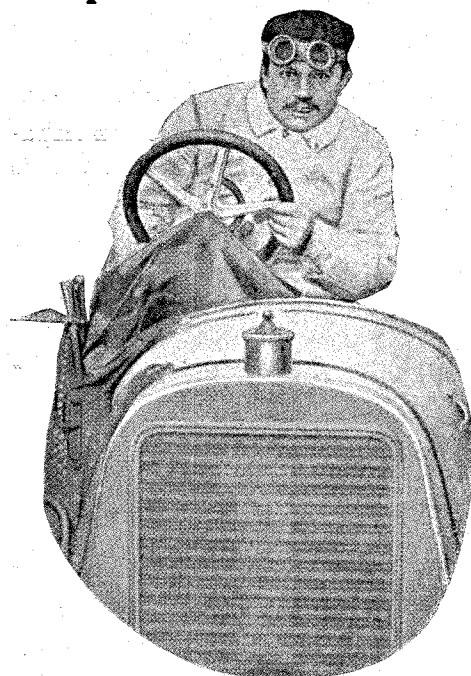
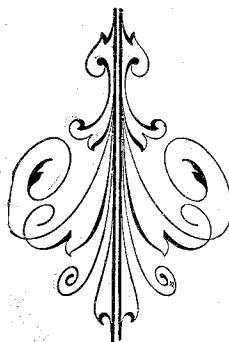
Los italianos vencedores de las dos primeras grandes pruebas automovilistas españolas



Trevisan, detentor de la "Copa Monte Igueldo", 1908

Eliseo Trevisan de edad hoy 27 años empezó á los diez y seis años trabajando en la casa Bianchi italiana, después de sus primeros estudios de mecánica en esta casa, pasó á la casa F.I.A.T., la más importante de las italianas, allí estuvo trabajando al lado de maestros como Lancia, juntamente con Nazzaro, el rey del volante actualmente, luego, y desahogando su carácter expansionarse dejó la Italia pasando á Londres donde estudió la carrera de ingeniero bajo la enseñanza de Wailon, constructor imitador en dicha capital de los coches Itala; en esta misma ciudad fué durante un año el jefe ó director del garage establecido en ella por la casa Itala. Y siguiendo el camino de la mayoría de los que han trabajado en Londres cruzó el mar estableciéndose en la capital del país de los dollars New-York en donde siendo representante de la casa Itala entró de jefe en el garage al servicio del millonario Gould hombre del cual se ha hablado tanto en estos últimos años. Este señor era propietario en aquel entonces de la friolera de 15 coches de diferentes fuerzas y capacidades. En este estado las cosas, Trevisan tuvo necesidad de ver otra vez su tierra, de visitar su país, regresando al mismo, ventajosamente contratado por la casa Rapid de Turin y de allí á sus representantes Lamprecht and Sons de Barcelona. Con los rodeos necesarios le pregunté si había ganado alguna carrera y cuales eran si las había hecho sus principales performances con bastante dificultad ya que su carácter es del todo humilde conseguí que me explicara que en Londres había tomado parte en diferentes carreras siendo entre ellas las que más recuerda por haber llegado primero la milla lancee, la milla arrete y de un poco más de importancia la de diez millas siendo esta última su favorita por lo dura que fué.

En New-York tomó parte en tres carreras en autodromo ganando el primer premio de dos de ellas todas en coche Itala. Finalmente, y esto lo contó con verdadero entusiasmo, un viaje que hizo en coche Itala de 70 caballos de New-York á Chicago en diez y ocho horas teniendo que correr por carreteras imposibles y verdaderamente peligrosas. Ultimamente y esto no me lo contó ha ganado la carrera de automóviles del Monte Igueldo celebrada en San Sebastián y la primera en su clase celebrada en España, acompañando de su fiel mecánico Pascual.



Giupponne, clasificado en primer lugar en la "Copa Catalunya", 1908

Italiano de nacimiento Giupponne fué siempre un apasionado por el sport, y muy joven todavía empezó su carrera como ciclista aficionado en carretera y más tarde ya en las pistas de los velódromos italianos. Poco tardó, sin embargo en ser profesional, pues las victorias se sucedían y es fama que los inteligentes las atribuían tanto á su resistencia como á la astucia que caracterizaba en las carreras convirtiéndole en uno de los primeros corredores italianos.

Su fama como routier duró poco, pues presto cambió de escenario, y se dedicó al medio fondo donde consiguió alcanzar el campeonato Italiano y vencer todos los records con entrenadores.

Su pasión por las grandes velocidades le impulsaron á cambiar la bicicleta por la moto y en pocos meses y después de continuas victorias, se clasificó como un motociclista de primer orden.

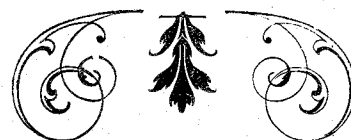
La «Casa Peugeot» de París fijó en él sus ojos y le proporcionó todos los medios para colmar sus deseos nombrándole corredor oficial de su marca.

Giupponne entonces se dedicó á batir records consiguiéndolo por completo, ya que el triunfo le acompañó en los pequeños y en los grandes después de encarnizadas luchas venció al italiano Anzani que poseía el record de la hora en Motocicleta.

Giupponne llegó á cubrir 105 kilómetros en una hora y su proeza no ha sido igualada todavía.

Mas tarde en vista del incremento de las voiturettes, nuestro héroe empezó á montar las «Lión» y en este género de carreras triunfó inmediatamente revelándose como un conductor de primer orden.

La prueba de ello son los resultados obtenidos este año en los que ha vencido en las carreras de Turin, Nizza, Targa-Florio y en nuestra carrera. Pronto tomará parte en el Grand Prix y es de suponer que su papel será brillante.



Gran carrera internacional de motocicletas COPA SAMÁ

Campeonato de Cataluña

Triunfo de Juanós sobre moto N. S. U.

Por fin después de varios sucesivos aplazamientos, llevóse á cabo en el circuito, Tarragona-Secuita-Vallmoll-Valls-Tarragona, la carrera de motos, en la que debía disputarse la Copa donada por el sportsman, s D. Salvador Samá.

Unas veces á causa del tiempo, otras por el deseo de los organizadores de que asistiera á la carrera la Caravana automovilista que ha visitado nuestra ciudad con motivo de la «Copa Catalunya», llevados siempre los organizadores de su interés para que la fiesta resultara más animada, se ha ido aplazando ésta y á mi juicio estos aplazamientos son siempre perjudiciales para estas manifestaciones siendo mi parecer que una carrera de esta índole debe ser anunciada con suficiente anticipación para que tanto los corredores como las casas interesadas en el éxito, puedan llevar á cabo sus preparativos, procurando siempre que la fecha fijada sea la en que se lleve á cabo la carrera apesar de todo. Es preferible siempre para la verdadera finalidad de estas manifestaciones, que asistan algunos espectadores menos, pero más corredores.

La noche anterior al día 31, señalado para la carrera, llovió copiosamente tanto en nuestra ciudad como en Tarragona, lo cual hizo creer á muchos que como otras veces también se suspendería la prueba.

Algunos corredores apesar de haber ya mandado sus motos á Tarragona no se presentaron á tomar parte en la carrera.

Apesar del día desapacible y de soplar un viento por demás molesto, el Campo de Marte, donde se sitió el Jurado de salida y llegada, vióse concurridísimo y un público selecto presenció la salida de los corredores.

Acudieron también seis ó siete coches del Automovil Club de Barcelona junto con algunos que formaban la Caravana madrileña, que fueron saludados y obsequiados por la Junta del Club Pedal, organizador de la carrera. Entre los excursionistas tuve el gusto de ver á los amigos Sorarrain y Anylado. Al frente de los expedicionarios iba el Presidente del R. A. C. B.

También asistió el donante de la Copa Sr. Samá que efectuó el viaje en compañía del sportsman Sr. Andreu, en su Gobron.

— LA CARRERA —

El recorrido total de la carrera lo constituyen cinco vueltas al circuito de 41 k. formando un total de 205 ks. para la categoría de Velocidad y tres vueltas ó sean 123 k. para la de Turismo.

La lista de inscripción es la siguiente:

Categoría-Velocidad.

Corredores	Orden de inscripción	Marca y fuerza
R. Escoda	1	Griffon 5 HP.
J. Pujol	2	Minerva 7 HP.
M. Arteman	3	Peugeot 7 HP.
L. Dery	4	id. 7 HP.
A. Pons	5	id. 5 HP.
A. Bastinos	6	N. S. U. 5 HP.
J. Juanós	7	N. S. U. 5 HP.
Otrebor	8	Puch 6 1/2 HP.

Categoría-Turismo

Corredores	Orden inscripción	Marca y fuerza
M. Onayon	1	Griffon 3 1/2 HP.
J. Masdeu	2	Görické 2 HP.

Con un poco de retraso de da la salida á los tres únicos corredores que se presentan, Escoda, Juanós y Otrebor. Más tarde se dió también la salida con algún retraso á Bastinos.

Escoda vióse precisado al llegar á Valls á abandonar la carrera por haberse incendiado el depósito de la bencina, Bastinos también á la primera vuelta se retiró por varias panas sucesivas. Quedó pues la lucha limitada entre Juanós y Otrebor.

Otrebor se sostuvo bastante bien hasta la cuarta vuelta en la que se vió precisado á detenerse por falta de bencina y apesar de haberse aprovisionado de ella con tiempo suficiente para clasificarse, quiso también retirarse, está visto que aquella tarde los corredores oyeron tocar á retirada.

El único que aguantó toda la carrera valientemente fué el simpático Juanós que efectuó todo el recorrido con una regularidad asombrosa y demostró las buenas condiciones que posee como á corredor al mismo tiempo que hizo resaltar el perfecto funcionamiento de la moto N. S. U. que montaba que no sufrió el menor contratiempo, lo mismo que los maravillosos resultados de los neumáticos Klein que usaba. Empleó en cubrir los 205 kilómetros, apesar del estado de la carretera 4 horas 13 minutos.

La organización general de la carrera fué perfecta debiéndose particularmente este resultado á los trabajos del infatigable Sr. Tarin.

El Sr. Samá felicitó al vencedor que fué aplaudido con gran entusiasmo por el público en general, y prometió á la Junta del Club Pedal que para el próximo año aumentaría la importancia de los premios con objeto de que acudieran

más corredores y resulte la prueba más interesante.

Los premios obtenidos por el vencedor son los siguientes.

«Copa Samá» y 500 pesetas con el 25 % de descuento por no haberse presentado más de 6 corredores.

100 pesetas del representante de la casa N. S. U.

100 pesetas de la casa Klein.

Título de Campeón de Cataluña.

Medalla de Oro del Ateneo de Tarragona.

Los tiempos empleados por los corredores en las cinco vueltas son los siguientes:

Regatas del R. C. de B.

El pasado día 31 se verificaron las regatas á remo anunciadas, habiendo concurrido una tripulación á cuatro del Club de S. Sebastián.

Alicante avisó de la imposibilidad de su asistencia, habiendo sucedido otro tanto con Valencia que en un principio había prometido su concurso con una canoa á doce remeros.

El tiempo fué bastante malo durante todo el citado domingo, con el cielo encapotado y soplando un levante más que regular, que impedía la buena marcha de los botes, dificultándose en gran manera la colocación en línea al empezar las regatas.

A pesar de lo dicho una concurrencia numerosa y elegante acudió á la invitación del R. C., embarcándose cerca del Club en los vaporcitos golondrinas que los conducían á la boca del puerto, donde tocando á la caseta de la Sociedad de Salvamento de Naufragos se habían montado las tribunas. Frente á las mismas había las boyas de llegada, yendo á virar al fondo del muelle de S. Beltrán.

Las regatas dieron el siguiente resultado:

Local canots. 1.º «Olano» tripulado por Bartomeu y Puig, timonel J. Mahia.

Canoes á un remero:

1.º «Sí» por Xifra.

Vives con el «Iniciat» abandonó á la segunda boya por habersele atravesado un bote.

Canoas á 8 remeros por tripulantes de la escuadra. Tomaron parte tres, ganando el primer premio uno del «Cataluña».

Local de yolas á cuatro (debutantes).

1.º «Catalunya» Sres. Mahia, Gouthière, Martí y Molera, timonel J. Mahia.

2.º «Barcelona» Sres. Bartomeu Hauer, Ruiz y Salvat, timonel Millieri.

CUADRO DE VUELTAS

Corredores	Salida	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a
Juanós	13 h. 46 m.	14 h. 42 m. 175	15 h. 33 m.	16 h. 22 m.	17 h. 21 m. 2 175	18 h. 15 m. 215
Otrebor	13 h. 47 m.	14 h. 51 m.	15 h. 52 m. 2015	16 h. 52 m. 175	18 h. 43 m.	Reirado

Campeonato del R. C. Nacional de yolas á cuatro.

Corrieron S. Sebastián y dos tripulaciones de nuestro Club, entablándose una bonita lucha, durante la que se vió la superioridad de nuestros remeros. Los favoritos tripulaban el «Barcino» el nuevo bote adquirido por el Club, pero á la mitad de la regata una avería en el asiento inutiliza un remo, pero los demás aprietan con toda el alma y ganan la regata por tres largos de bote en medio de grandes aplausos.

El resultado fué el siguiente:

1.º «Barcino» por Bodmer, Font, Soler y Ranzini, timonel Camps.

2.º «Príncipe Alfonso» Sres. Mena, Gonzales, Marqueze y Colmenares.

3.º «Catalunya II» Sres. Duñach, Quirante, Xifra, Panadés, timonel Benavent.

La regata fué sumamente interesante y disputada, llegando el tercer bote con muy poca diferencia de los de S. Sebastián.

Acabadas las regatas, los invitados acudieron al edificio del Club donde se bailó durante buen rato, finalizando la fiesta muy agradablemente.

Por la noche se ofreció un banquete á los tripulantes de S. Sebastián.

Barcelona 29 Mayo 1908
Al Sr. Editor de LOS DEPORTES

Presente

Muy Sr. mío: Refriendome á su artículo «Bello ejemplo» en LOS DEPORTES del día 27 actual, permítame usted que me pronuncie sobre este particular.

El solo expediente de hacer popular el sport de *yachting* en Barcelona es seguir el ejemplo de Inglaterra é instituir carreras de *yates de un tamaño*. El competir con ventajas resulta siempre poco satisfactorio, y generalmente, gana el hombre que puede gastar dinero y quedan desanimados los demás. Lo que estimulará el sport aquí, será una clase de yates pequeños, desde medio hasta uno de *rating*, exactamente iguales en todas sus partes de tamaño, casco, palos, velas y aparejo. Serían construídos y equipados á un precio dentro del alcance de hombres de rentas módicas, y las carreras deberían tener lugar dentro del puerto á la vista del público y la tripulación debería estar compuesta de aficionados solamente.

El día en que lo realicen los sportsmen de Barcelona, que no es preciso ser un Rotschild para hacerse yachtsman y que la gloria de ganar dependa de la habilidad del timonel, más que de una abundancia de dinero, se verá una reanui-

mación en el sport que contentará al más pesimista.

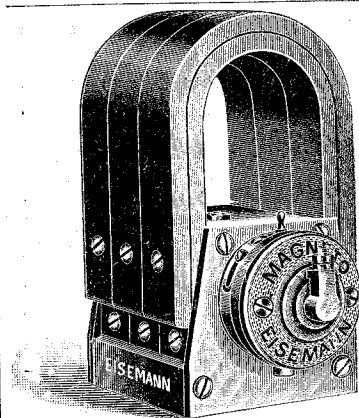
Hoy se encuentran en cada puerto de Inglaterra y muchas de sus colonias, clases de yates de un tamaño, desde la canoa pequeña de tres metros flotación, con orza de deriva, hasta los de cinco y diez de *rating*.

Después de quince años de experiencia, puedo manifestarle ciertamente que las carreras de yates de un solo tamaño, es la única cosa que ha librado al sport de quedar dentro las manos de unos cuantos millonarios.

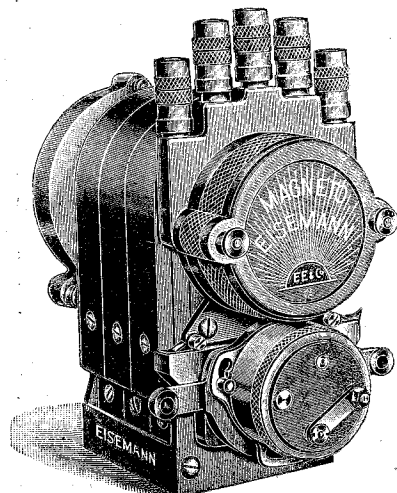
De V. affmo. y S. S.

C. b. s. m.
R. M. Nosworthy

El «X Sporting Club» de Barcelona, de que dada su nueva organización, no basta ya para el cumplimiento de sus fines dedicarse como hasta ahora á un sport determinado, sino que debe dirigir francamente sus esfuerzos á la cultura física en general, ha decidido, para coadyuvar en lo que sus modestos medios le permitan á la regeneración física de nuestra patria, la celebración de concursos que consientan á sus socios y á todos los sportsmen desplegar libremente sus energías en el ancho campo de la moderna gimnasia.



Tipo A. R.—Baja tensión



Tipo A. y B.—Alta tensión

MAGNETOS EISEMANN

para Automóviles, Motocicletas, Motores fijos y de embarcaciones con bobina transformadora, y con bobina transformadora separada, de alta tensión para inflamación por bujías.

Magnetos EISEMANN, aplicables á toda clase de motores con baja tensión de movimiento rotativo y de movimiento oscilante, de inflamación por ruptura.

Magnetos EISEMANN, para toda escala de fuerzas.

Instalaciones sistema EISEMANN y otros, para inflamación por magneto y acumuladores.

Bujías EISEMANN de varios modelos.

Nuevo engrasador central, sistema MAYBACH; lubricación segura para automóviles, Conducción de aceite visible por burbujas de aire.

Unicos fabricantes:

ERNST EISEMANN

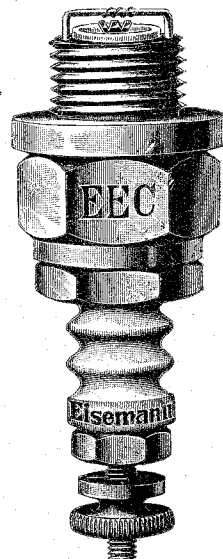
Stuttgart (Alemania)

Representante:

ALBERTO FISCHER

Rambla S. Andrés P. 15

Barcelona



Bujía especial con espiral de platino

Pero siendo su ideal la educación física, y ésta solo puede ser eficaz mediante que sea integral, de aquí que entienda que no debe ni puede limitarse á la celebración de concursos sin más finalidad que establecer records y campeonatos, que si considerados en total, pueden elevar á gran altura el coeficiente de la energía física de nuestro pueblo, en cambio, por su especialización excesiva, pueden tener una acción absorbente sobre las demás facultades del individuo que redunde en perjuicio de su recta organización y por ende en la de la raza.

En consecuencia casi deberían limitarse dichos concursos á pruebas de aptitud física y á pruebas múltiples, copia y adaptación del pentathelio á los medios de la moderna higiene, en que la energía individual puede mostrarse en todos sus aspectos. Esto es, deberían limitarse á concursos encaminados á «formar hombres» no á lucir determinada potencia ó habilidad.

Pero aún reconociéndolo así, aun considerando á tales pruebas como base y punto de partida de todo trabajo serio, no puede menos de confesarse que dicho sistema adolece de un defecto capital, capitalismo, que arranca de la propia naturaleza humana.

No hay duda que la reflexión tiene una influencia marcada en los actos humanos, tanta, que bien puede decirse que es la nota que les especializa y distingue, pero tampoco puede dudarse que la simpatía es el elemento primordial en ellos.

El recto conocimiento de una cosa es, si, la base de los actos humanos, pero el hombre solo actúa mediante la simpatía, y de surgir conflicto entre ambos elementos, rara vez llevará ventaja el conocimiento.

Así es que la educación física, esta ciencia que estudia la manera de aumentar nuestras fuerzas, educándolas, esto es, haciéndolas más *aprovechables*, más aptas á su fin, dando, como dice Flatón, la mejor dirección á los primeros sentimientos y á los primeros ejercicios, no puede para sujetarse en absoluto á la norma de un principio abstracto, dejar de lado un factor de tamaño importancia.

Su misión no es *crear*, es *dirigir*. Le dan un hombre y aprovechándose de sus cualidades físicas y morales, hace de él un ser perfecto.

El fin de la educación física es la exaltación integral de la energía humana, la mejor manera de conseguirlo es hacer obrar sobre el individuo los diversos medios con que dicha ciencia cuenta, pero si el individuo, por razones idiosincrásicas, siente marcada predilección por uno de estos medios, será aun aquella manera de la más adecuada para dicho fin?

Recuérdese lo que decíamos respecto á la simpatía, cuya fuerza es tanta que basta á convertir en inútiles é infructuosos cuantos actos realizemos contra sus dictados.

Entonces, la educación física, que

“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 •

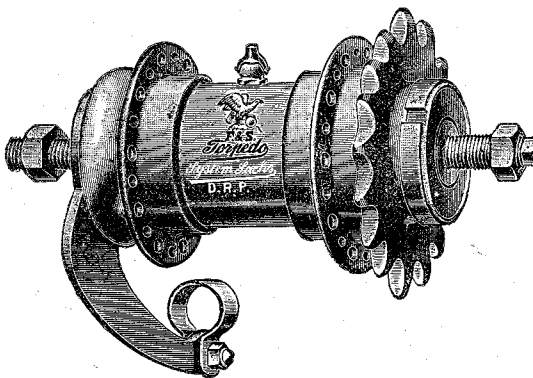
Las mejores piezas sueltas de ciclos del mundo

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

como todas las ciencias debe mirar más al fin que á los medios, no debe imponer en absoluto su sistema, cosa que por otra parte resultaría perfectamente inútil; no debe tampoco combatir aquella simpatía, cuya destrucción equivaldría á dejar la máquina sin motor, sino que actuando sobre ella debe utilizarla como medio para robustecer á aquel individuo: debe, estudiando aquel medio que atrae las simpatías de aquel individuo procurar darle las circunstancias que le falten, darle la complejidad necesaria para que pueda satisfacer por completo los preceptos higiénicos y profilácticos indispensables para la ejecución de su fin en aquel caso.

Y entonces la labor de aquel individuo que actuará al doble impulso de la simpatía y del conocimiento resultará fecunda y provechosa.

Hacer lo contrario sería aumentar los frutos secos como dice Lefrange, y no por impotencia sino por falta de cariño, y en cambio hacerlo así, es conseguir de momento el fin propuesto y ganar nuevos prosélitos para el porvenir cuando la reflexión haya dado por completo sus frutos.

Por tales motivos, el «X Sporting Club» de Barcelona, al emprender en su nueva vía ha creído conveniente simulta- near los concursos integrales de aptitud física, de gimnasia escolar, utilitaria etc. con concursos parciales á base de un procedimiento, ejercicio ó aparato, dis- puestos de manera que resulten asimis- mo prueba completa del poder humano corregido ó demostrado con él mismo.

Inspirándose en tal criterio y cediendo á las múltiples demandas que en tal sentido se le han formulado al «X Spor- ting Club» convoca su primer concurso parcial con una

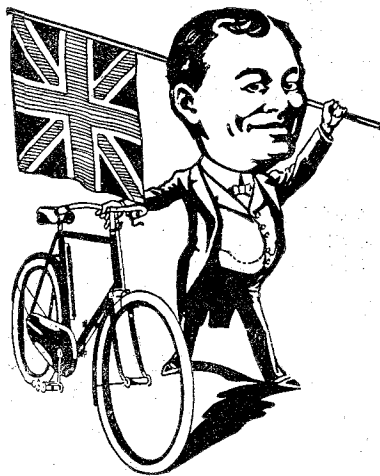
GRAN PRUEBA DE ATLETISMO Campeonato de España

Al hacerlo no obra á la ligera ni cede á un mezquino impulso de vanagloria ó de orgullo. Se ha asesorado de importan- tes personalidades y todas le han indica- do la conveniencia de darle este carácter.

Aparte de que no hay sociedad en Es- paña que tenga la exclusiva de tan va- nioso título la valía extraordinaria de al- gunos elementos que se han ofrecido á tomar parte, permiten esperar que dicho título irá á buenas manos. La puerta está abierta para todos, y tal vez el título de Campeonato logre el milagro de despear- tar la emulación en España. Este, pode- mos decir es el único motivo que nos ha impulsado; probar si nuestro humilde esfuerzo despertando la emulación con- tribuye á dar mayor vida á la educación física de nuestra patria. Y si el éxito res- ponde, bien podremos asegurar que lo que hoy es concurso de escasa importan- cia extrínseca, será el año próximo una fiesta magna á la altura del título que se disputa.

Barcelona 30 de Mayo 1908.

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 considerable- mente 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, Hum- ber, Triumph, Singer**, y todas las máquinas conocidas.

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

Edw^d **O'Brien, Ltd**

El mayor comerciante de bicicletas del mun- do. (Departamento N. 66)
COVENTRY Inglaterra.

Condiciones de pago: la mitad al hacer el pedi- do 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

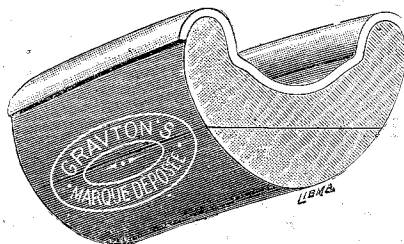
Accesorios para ciclos y automóviles
Vulcanización de neumáticos
Montage de series y reparaciones de to- das clases

BICICLETAS tipo popular "The Nile,"
PESETAS 200

Pídanse catálogos. Especialidad en la venta al por mayor

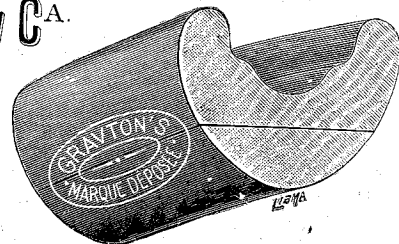
Fabricación de llantas de madera pulida

Guarda barro de madera pulida



Elie Grève y C^a

BOURG de
PEAGE
(Drôme)
Francia



LOS MEJORES ACEITES LUBRIFICANTES
para AUTOMOVILES

— SON LOS —

Vacuum Mobiloils

que han sido usados por los vencedores en las grandes
pruebas extranjeras y ultimamente en la

COPA CATALUNYA

Vacuum Oil Company S. A. F.

Sucursal Española

Dirección General: Córtes, 598. -- BARCELONA

AGENCIAS

MADRID: Carmen, 6 y 8.-Teléf. 1813.—BILBAO: Espartero. 12.-Teléf. 153.—GIJÓN: Corrida,
53 -Teléf. 130.—VALENCIA: Mar, 96. Teléf. 610.—SEVILLA: Castelar, 11.
CADÍZ. — SAN SEBASTIÁN. — LAS PALMAS. — HUELVA. — CORUÑA

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



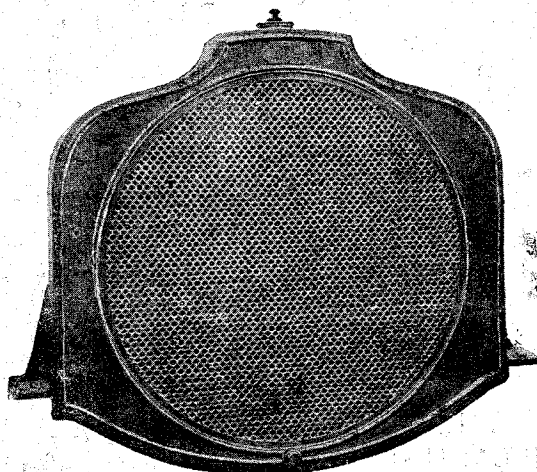
Eisemann's
Spezial-Zündkerze
mit
Platin-Spirale.

La bujía 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



LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de
accesorios para

CICLOS y AUTOMÓVILES

Depósito de faros y neumáticos de las mejores
marcas

Avisadores, Bocinas eléctricas y Sirenas



Últimos modelos de París en Velos-Lentes,
Gorras y Cubre-polvos para señora y
caballero

Poste de carga eléctrica

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.

Landaulet 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**

PRIMERO Y ÚNICO EN ESPAÑA



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:

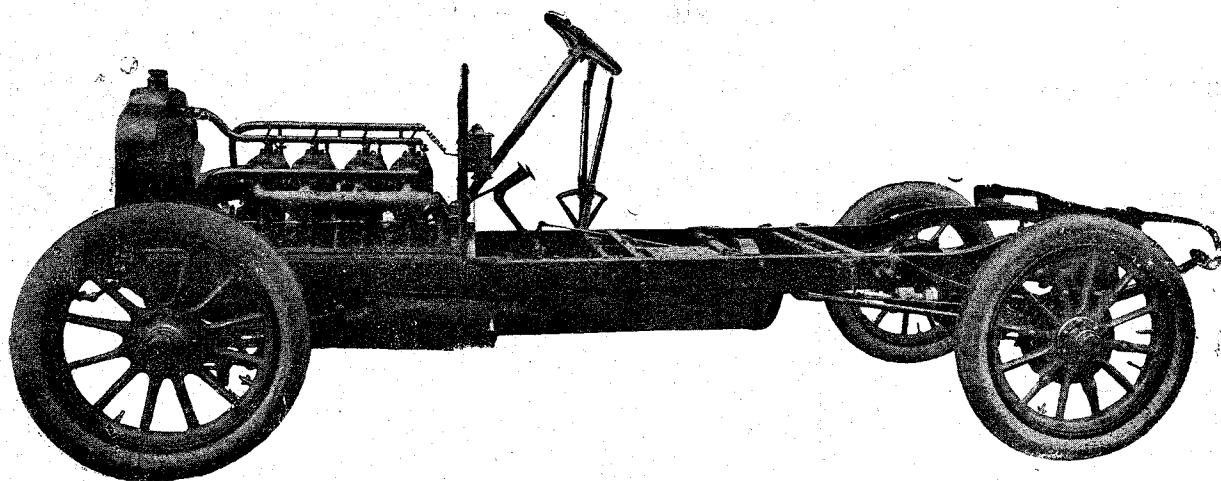
EDUARDO DUBIED & Comp., COUVET, 9, (Suiza)

Representantes en España:

E. y J. A. Riera, Nápoles, 166.

BARCELONA

AUTOMOVILES **“BONS”**



Vista lateral derecha del chasis «Bons» 24 HP.

J. Bons Damiáns.-Especialidad en las reparaciones

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

CONTINENTAL
ROUGE FERRÉ
EL MEJOR ANTIDERAPANT

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 voitures 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.

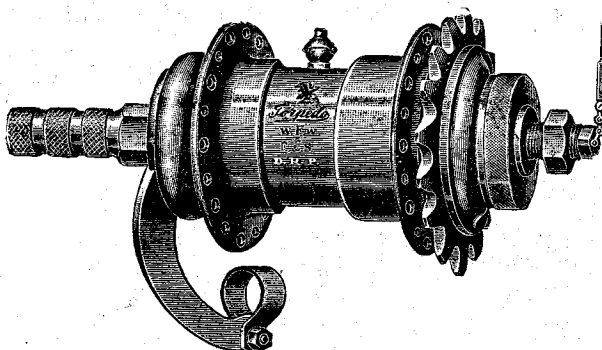
Decauville 4 cilindros, 16 HP. 6 asientos, 8.500 ptas.

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**



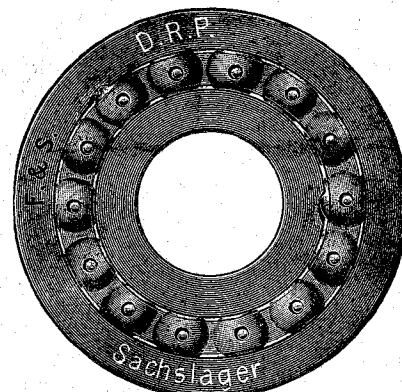
fabricación especial:

**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



N.S.U.

En 31 de Mayo de 1908

Alcanza otro gran triunfo

Ganando el

PRIMER PREMIO

y la importante

COPA SAMA



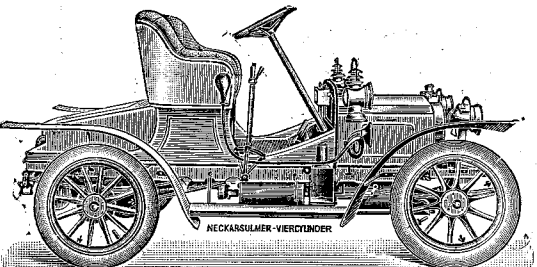
N.S.U.

VENCEDORA DEL

CAMPEONATO

DE

CATALUÑA



Automóviles N.S.U. 12 H.P. 4 cilindros, de 2 y 4 asientos



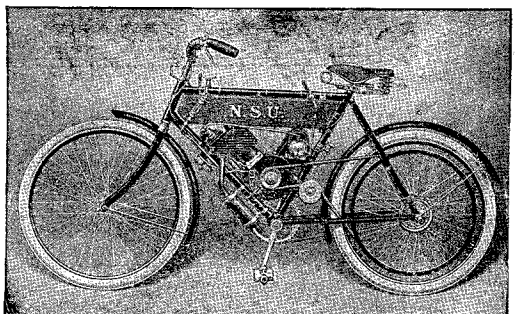
La Motocicleta

N. S. U.

DE GRAN NOVEDAD

HA DADO PRUEBAS ADMIRABLEMENTE SATISFACTORIAS

Leed lo que nos comunican de varios puntos poseedores de motos N. S. U.



La ligera motocicleta N.S.U. de 1 1/2 caballos fuerza con magneto, doble horquilla ó con horquilla elástica, pesa solamente 33 kilogramos.

Sao Paulo (Brasil)

Muy Sres. míos: por la presente tengo el gusto de acusarles recibo del envío de las dos motocicletas con las piezas de recambio, manifestándoles al propio tiempo gustosamente, que dichas motocicletas corresponden plenamente á las exigencias que se pedían; he subido con ellas las calles de más pendiente sin que la velocidad se haya reducido en lo más mínimo. Los cambios de velocidades funcionan muy bien.

(Encargo seguirá,

Firmado, X.

Ginebra (Suiza)

Muy Sres. míos: No me queda más que expresarles mi satisfacción respecto á la motocicleta N. S. U. de 3 caballos que tengo ahora en uso continuo unos 10 meses. Tiene mucha velocidad, de una regularidad absoluta y consume poca gasolina.

Firmado: P. B.

Balangia (Africa occidental)

Muy Sres. míos: estoy muy satisfecho de la motocicleta bicilindrica que me suministraron: la máquina está divinamente acabada y es de gran rendimiento.

Firmado: H. Pl.

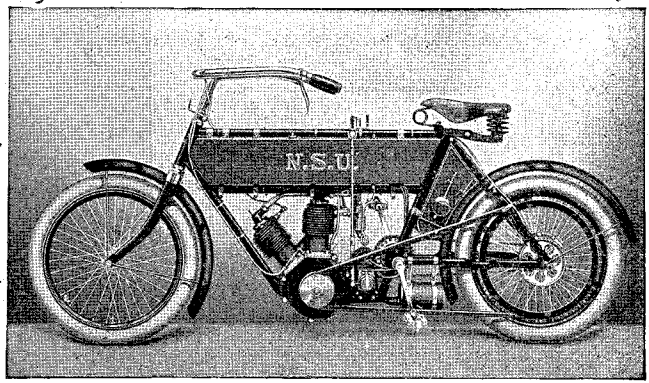
Motocicletas N. S. U. de dos cilindros de 3 1/2, 4, 5 y 5 1/2 caballos fuerza

CARRERA

Copa Sportmen's Club

(23 Febrero 1908)

3º premio sobre moto N.S.U. á pesar de las muchas reparaciones que efectuó en las correas su máquina marchó regularísima, siendo de notar que era una de las primeras que llegaron á España y su mamente 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.

Serie de bicicletas y motos

de piñón libre y freno contrapedal

N. S. U.

ALBERTO FISCHER. Barcelona-Rambla S. Andrés P. 15

Se desean representantes en provincias.



COPA CATALUNYA

GRAN TRIUNFO DE LA ACREDITADA MARCA **PEUGEOT**

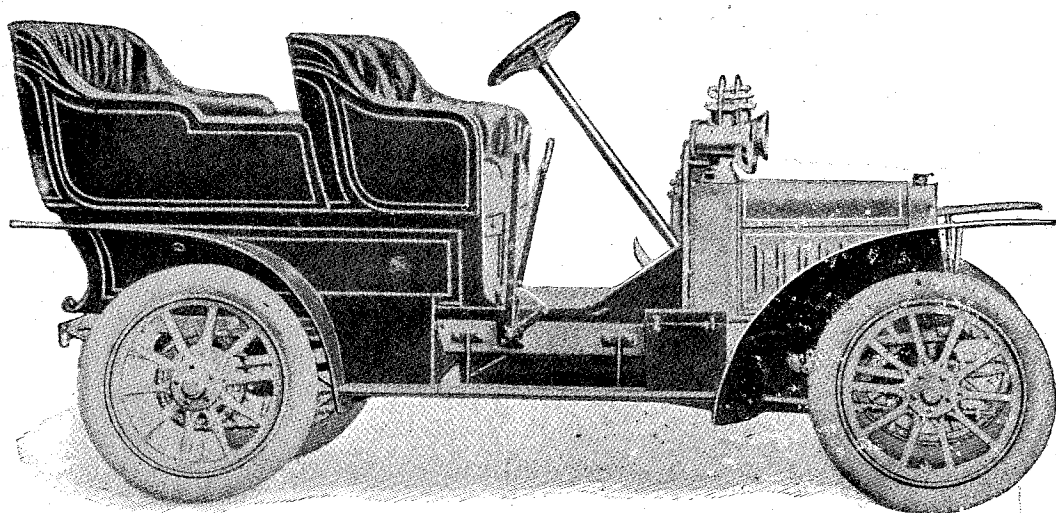
1.º Guiponne, en 4 h. 23 m. 30 s.

3.º Rodríguez, en 4 h. 34 m. 50 s.

5.º Abadal, en 4 h. 56 m. 23 s.

6.º Rafols, en 5 h. 0 m. 05 s.

AUTO GARAGE CENTRAL



BICICLETAS

Y COCHECITOS

PEUGEOT



Concesionarios de "LA HISPANO-SUIZA"

F. S. ABADAL Y C.A

Aragón, 239 à 245. - BARCELONA