

Stadium

Revista Ilustrada

75 cénts.



James Watson, Jr.
Stanton Smith
Wm. H. H. H.
H. H. H. H. H.
H. H. H. H. H.

Vol. 1, No. 1
1 de April de 1921

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

THE MOTOR EXPORT 'TRADER



*The International Journal
of the Motor, Motor-Cycle,
Cycle, Agricultural, Tractor
and Motor Boat
Industries*



Suscripción anual 10/6 d.

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

The Motor Export Trader

es la única revista comercial ilustrada internacional que se dedica a las industrias del automóvil, motocicleta, bicicleta, motocultura y botes automóviles. Contiene secciones escritas en cinco idiomas diferentes incluyendo el español, y es leída por más de 30.000 comerciantes de todo el mundo.

Rambla Cataluña, 41, 1.º-Barcelona

Léase anuncio de STADIUM en THE MOTOR EXPORT TRADER, de Londres

Neumáticos y Bandajes macizos Bergougnan

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

Stadium

Revista Ilustrada
MOTORISMO

Redacción y Oficinas: Subscripción anual:
Balmes, 54 : Teléf. 2689-A España . . . 15 pesetas
Barcelona Extranjero . . . 20 id.

SE ADMITEN SUBSCRIPCIONES
En Barcelona: Librería Ribó; Pelayo, 46. Librería Síntes; Ronda
Universidad, 4. — En Madrid: A. Maluquer; Campomanes, 10
En París: Coberly Frères; Sainte Cecile, 16

ECOS

ESTANDO entrenándose días pasados para participar en la próxima carrera que la Penya Rhin organiza en la carretera de la Rabassada, sufrió un gravísimo accidente, a consecuencia de un reventón de los neumáticos de las ruedas traseras, nuestro muy querido amigo don Arturo Luis Elizalde, Tesorero del Comité organizador del Salón Automóvil.

El señor Elizalde iba acompañado en el coche (de dos baquets) por el señor Roviralta, que al sufrir el violento choque resultó ligeramente lesionado.

El señor Roviralta auxilió inmediatamente al señor Elizalde, trasladándole con gran premura a la clínica del doctor Noguera, donde fué perfectamente asistido, apreciándosele la rotura de la base del cráneo y fortísimas contusiones en la cara.

Gracias a la fuerte complexión del paciente, a su juventud, e indudablemente a la ciencia y pericia de los eminentes facultativos que le han asistido, el señor Elizalde ha ido mejorando poquito a poco en su grave estado, pudiendo asegurarse a la hora en que trazamos estas líneas, que está fuera de peligro, aunque habrá de ser muy lenta su curación y larga la convalecencia.

A la clínica del doctor Noguera, situada en la calle del Escorial, han acudido infinidad de los amigos con que cuenta el señor Elizalde y su respetable familia, a interesarse por su estado. Por teléfono diariamente se han inquirido noticias a la clínica, a la fábrica Elizalde y a las oficinas del Comité de la Exposición y de las Cámaras Sindicales a que pertenece su señor padre.

La familia del paciente, agradecida al enorme interés que todo el mundo se ha tomado por su estado, nos ruega signifi-

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JÚPITER



Inalterable á todas las temperaturas
SOCIÉTÉ MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan. Nº2 Pral



**Ernest
Witty & C.º**

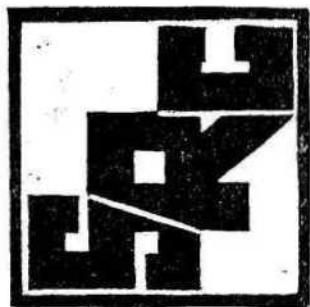
Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
BARCELONA

Enseres para todos
los sports

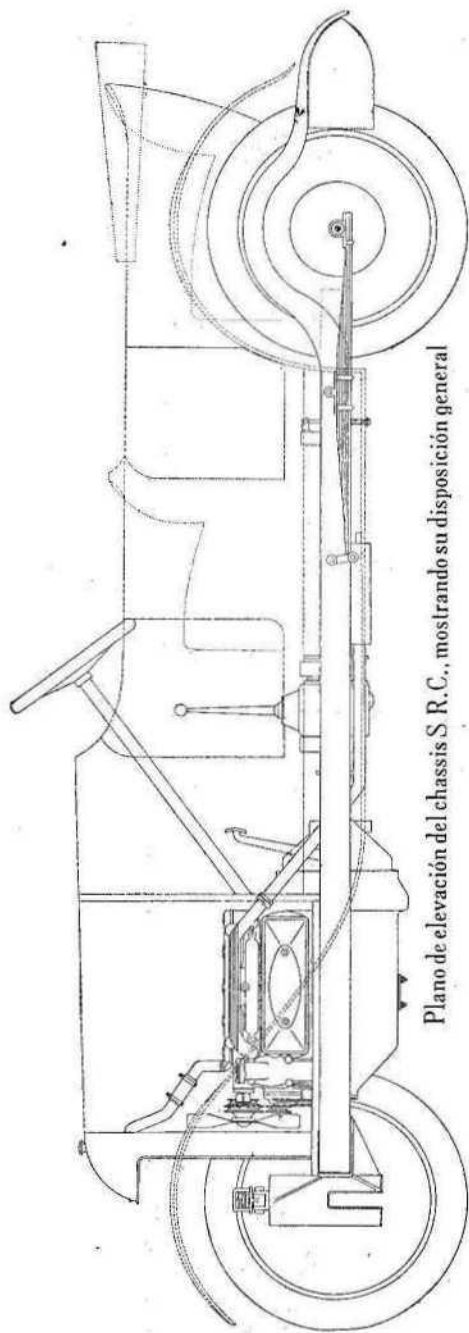
Recibida remesa raquetas
tennis marca PATTERSON,
último modelo de la casa
SLAZENGERS

Sports de invierno
GRAN SURTIDO

Suspensión especial
patentada, única para malas
carreteras



Construcción esmerada
con materiales ingleses de alta
calidad



Plano de elevación del chasis S. R. C., mostrando su disposición general

STEVENSON, ROMAGOSA Y C^A

Oficina y garage: Valencia, 295, y Bruch, 103 al 113 - Tels. 1161-G y 1830-G
Exposición: Paseo de Gracia, 54 - Teléfono 1379-G

quemos a todos su inmensa gratitud, excusando el no hacerlo particularmente por la imposibilidad material en que se encuentran de poderlo efectuar.



LA Federación Atlética Catalana, pese a la buena voluntad de los elementos que la gobiernan, padece una doble crisis: le faltan hombres y dinero.

En una lucha obstinada y personalísima se han ido gastando sus dirigentes hasta llegar a esta crisis, que puede serle decisiva si no varían las cosas.

Hay obstinaciones que no conducen a ningún fin práctico. El afán de ver acrecido el patrimonio común tendría que prevalecer sobre las discordias a que se entregan Juan, Pedro y Luis. Ellos deben ser los primeros en reconocer que la senda que vienen atravesando lleva a un precipicio, en el que al caer ellos puede morir la afición...

Mediten todos lo que hacen y con la mano sobre el corazón hagan propósito de enmienda, si su deseo es, como sinceramente creemos nosotros, rodear al atletismo del esplendor que podríamos brindarles si nadie regatease su concurso...

SE aprecian los valores de nuestros sportsmen cuando se les ponen enfrente elementos de primera fuerza, duchos ya en las lides del deporte. Se aquilata nuestra pujanza ante los formidables atletas de fuera. El público va educándose deportivamente al compás de esas grandes fiestas del deporte que organizan nuestras sociedades...

Nos separa ya de la mísera condición en que vivió antaño nuestro deporte, una distancia que sólo el recuerdo puede salvar. La era romántica del deporte, con sus héroes y sus mártires — ¡que también los hubo! —, pasó y para nosotros no habrá de volver ya.

Como todas las cosas creadas a copia de afanosos sacrificios, nuestro deporte es una posibilidad, un elemento de valor bien definido.

Cifra y compendio de todo lo nuestro es la Confederació Esportiva de Catalunya. Hombres de recio temple hay en ella, y no habrá de tardar en acusarse con trazos vigorosos su actuación propulsora.

Suecia, el país eminentemente deportivo, atrae nuestra curiosidad. Buscamos su colaboración para comparar nuestros hombres, para llegar a un intercambio que a todos luces ha de sernos beneficioso.

Pneu - Klein

Tipo RS VERDADERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Lauria, 9

ZARAGOZA

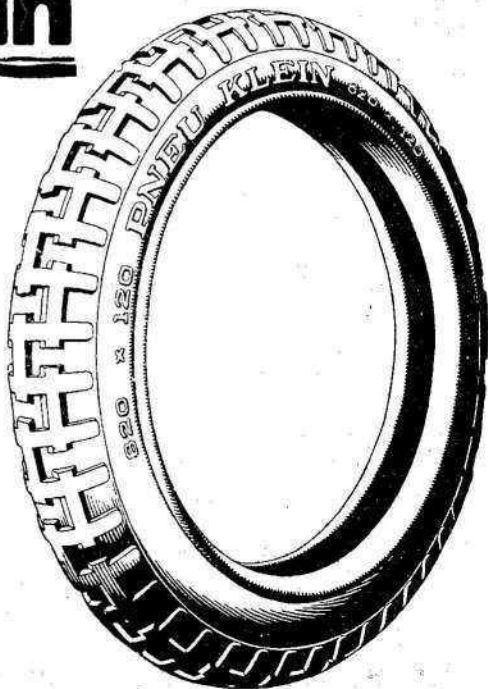
S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16



Confederación Deportiva de Cataluña

Los elementos que fueron elegidos para formar parte del Consejo Superior de esta entidad por la Asamblea que se celebró a últimos del pasado enero, se han reunido últimamente, enterándose de la redacción definitiva del Estatuto aprobado y acordando proceder a nueva convocatoria, que será dirigida a las entidades, invitándolas a reunirse por deportes que tengan federación internacional establecida y habrán de formar parte del Consejo Superior y de la Comisión Técnica, respectivamente. Para resolver las dificultades que pueda originar esta reunión por deportes, siendo varios en Cataluña los que no tienen constituida federación, la Confederación hará público el nombre de las entidades a quienes se dirijan las convocatorias y por la secretaría de la misma se efectuarán las gestiones necesarias con objeto de atender las reclamaciones que tiendan a la realización del fin propuesto.

La exactitud y el buen orden en la organización referida es esencial para la buena marcha de la entidad, tanto como para obtener la adecuada calificación al solicitar de las corporaciones administrativas y Poderes públicos la ayuda que es tan necesaria para el desarrollo y progreso de todos los deportes.

En la reunión que se producirá con motivo de la convocatoria mencionada, se dará cuenta de las gestiones realizadas para obtener una crecida subvención del Ayuntamiento, puesto que la obtenida hasta ahora no podía estimarse como tal, toda vez que en concepto de impuesto sobre fiestas deportivas cobraba nuestra corporación municipal una cifra superior a la que anualmente señalaba como subvención. Es de agradecer la excepción que nuestro Ayunta-

miento constituye con algunos del norte de España subvencionando los deportes, pero resulta poco serio y poco acorde con las obligaciones que impone el mejoramiento y desarrollo de la cultura física, la escasa cuantía destinada al capítulo que nos referimos.

La reunión deberá fallar igualmente sobre el proyecto de reparto de las subvenciones que se obtengan con este fin, que en líneas generales quedó establecido. Y también deberá entender en el proyecto de match internacional que, afectando a varios deportes, ha sido propuesto por Suecia a Cataluña.

El gran interés que puede revestir el match en cuestión, contando con el ofrecimiento de enviar una selección de 60 atletas, se une a la importancia que debe concederse a la organización previa (que debemos acometer seguidamente) ante la proximidad de los Juegos Ibéricos que nos fueron concedidos por el Comité Olímpico Internacional para el año 1923 y preparación de nuestros deportistas para la Olimpiada de 1924.

En estas circunstancias, precisa que la capacidad de trabajo siga una línea paralela con la capacidad económica. Ninguno de estos factores debe fallarnos y es de esperar que los deportistas no querrán retirarse de la lucha sin haber entrado en ella. Se necesita que una masa de opinión acompañe a los directivos en sus demandas y si es necesario en sus exigencias. El bien general del deporte, que en definitiva es la base del bien humano de nuestro pueblo, exige atención y esfuerzo. Si por los deportistas no falta, sus directivos deberán saber pedir lo que en los demás es obligación ineludible de dar.

Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie

1922

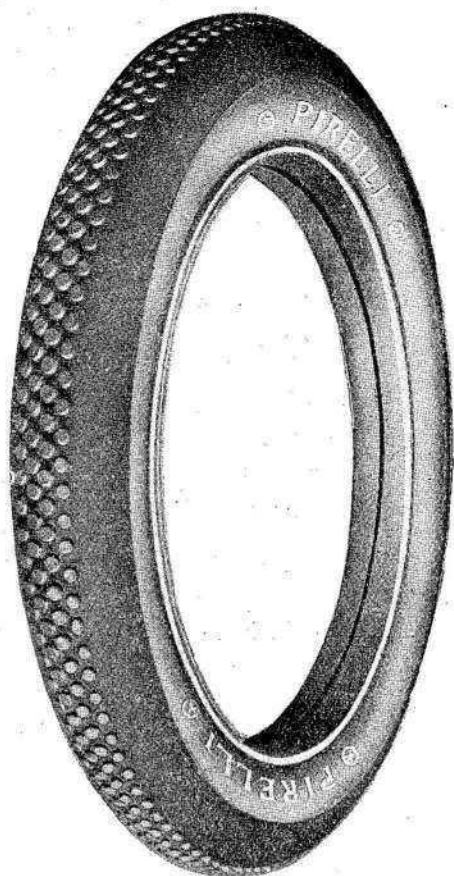
Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: 25 francos

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

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

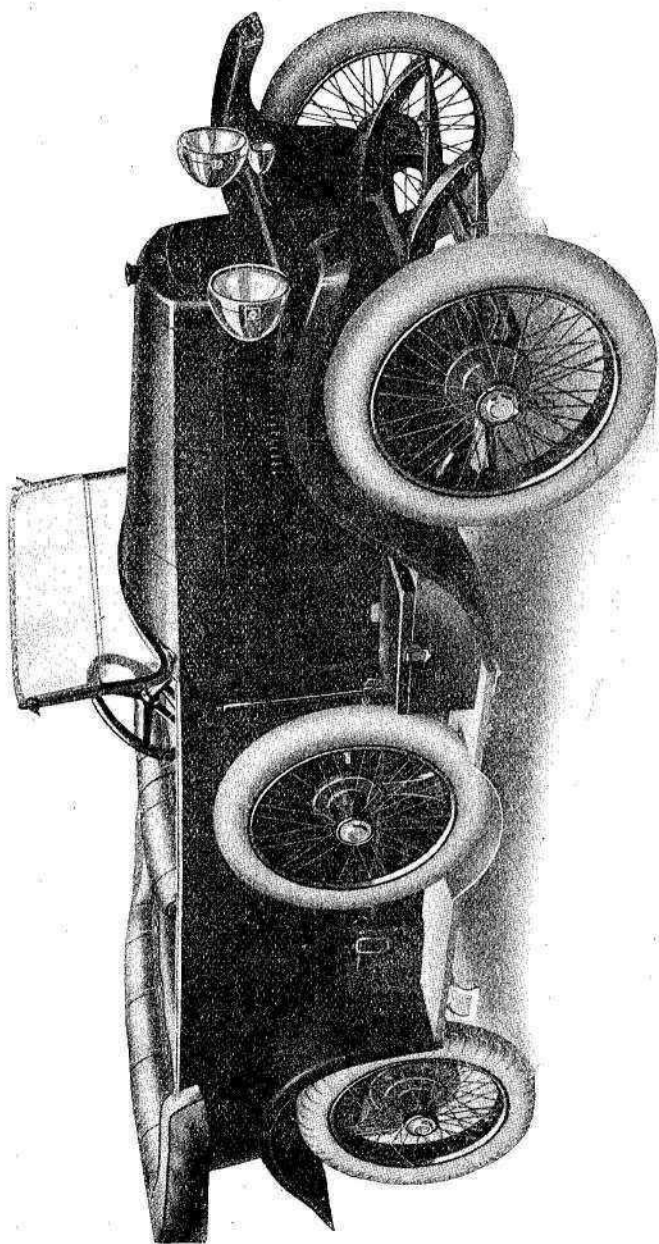
Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM : Balmes, 54



EL ANTIDERAPANT DE
PIRELLI

**es la cubierta mejor
y más barata
que existe**

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



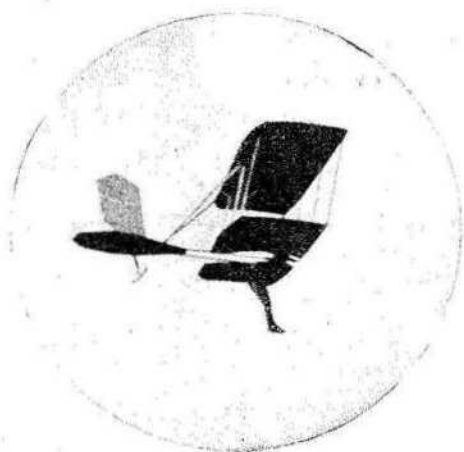
STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe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



M. Clément Ader

condecorado recientemente con la Legión de Honor por el Gobierno francés, que ha premiado con esta honrosa recompensa una vida consagrada al progreso de la aviación

LOS PLANEADORES



EN el número 247 de esta Revista se publicó un artículo («El down-car y el planeur»), haciendo notar el interés que podría tener un concurso de planeadores. En aquella fecha (1918) no había tenido lugar ningún concurso de esta índole, y todos los ensayos de vuelo planeado los habían hecho individualmente algunos investigadores para estudiar prácticamente el vuelo mecánico.

Las trabas impuestas a Alemania, después de la guerra, por los tratados de paz, le hacían imposible el desarrollo y estudio práctico de la aviación y esto decidió a constructores, técnicos y pilotos a organizar un concurso de planeadores montados para hacer menos penoso el paro forzoso a que estaban condenados. El concurso se anunció para los meses de julio y agosto de 1920 y se escogió como terreno para efectuarlo la región del Rhön. El éxito de esta prueba fué tan lisonjero que los organizadores anunciaron en seguida la celebración de un segundo concurso para el año 1921.

Del primer concurso habló muy poco la prensa y en España sólo el *Heraldo Deportivo* publicó un bien documentado artículo dando a conocer los resultados de tan interesante prueba.

El éxito del concurso de 1921 ha sido superior al del año 1920 y sus resultados prácticos tan convincentes, que toda la prensa técnica y deportiva ha publicado artículos comentándolos.

Los partidarios del vuelo a vela se han entusiasmado, los indiferentes se han interesado por estos concursos y este año ya no será solamente Alemania que tendrá su prueba de planeadores, pues los hay anunciados en otros países.

En Francia se está organizando uno con mucho entusiasmo y en Barcelona, según anunció la *Jornada Deportiva*, se celebrará

un concurso de planeadores el próximo verano.

* * *

El planeador no interesaba al público, pues los vuelos que con él se efectuaban eran cortos en el espacio y en el tiempo; mejor que vuelos eran saltos y así su experimentación limitóse a la de algunos investigadores que se proponían resolver el problema del vuelo humano con aparatos más pesados que el aire. Las primeras pruebas de vuelo planeado fueron hechas por el ingeniero Lilienthal, que, desde 1891 hasta 1896, fecha en que un accidente acabó con su vida, ensayó una serie de diferentes aparatos, perfeccionándose más cada vez en su construcción y manejo y realizando más de dos mil vuelos.

Otro experimentador que siguió a Lilienthal fué el inglés Pilcher, que efectuó muchos vuelos, varios de ellos con carácter de atracción. Pilcher, en vez de correr de cara al viento cnesta abajo por las vertientes de una colina, o de arrojarse desde un pequeño terraplén, como hacía Lilienthal, se hacía remolcar por un caballo, empleando un procedimiento análogo al que se sigue para elevar una cometa cuando el viento es insuficiente.

Los ensayos de Pilcher acabaron trágicamente, lo mismo que los de Lilienthal, el día 30 septiembre de 1899.

Después de estas pruebas, las más interesantes fueron las del norteamericano Chanute, que no experimentó personalmente sus aparatos, ya que su edad, 60 años, no era muy a propósito para estos ensayos; le ayudaba Herring Avery. Empezaron sus pruebas con un aparato multiplano, pero luego hizo otros tipos, siendo el biplano con cola estabilizadora tipo Penand, el que dió mejores resultados; con este aparato y haciendo sus experiencias con gran método y prudencia efectuó un sinnúmero de vuelos entre los años 1896-1897

Triunfo definitivo de la marca Indian

IV Vuelta a Cataluña

organizada por el Real Moto Club

Días 25 y 26 de marzo de 1922

INDIAN

pone en línea **8** máquinas, llegan, clasificándose, **7**
(5 side-cars y 2 motocicletas) y ganan **7** primeros premios

2 Copas de Plata

4 Medallas de Oro

1 Medalla de Plata

INDIAN

es la única motocicleta que se clasifica obteniendo

Medalla de Oro

Agencia general

AUTOMOVIL SALON

Madrid

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

Barcelona

Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

Valencia

Paz, 33

IV Vuelta a Cataluña

Organizada por el REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA
560 kilómetros de recorrido

Las motocicletas y autociclos equipados
con

Neumáticos Nacional



han obtenido los siguientes premios:

Motocicletas

Copas de plata

Joaquín Vidal, sobre moto **Harley-Davidson** - Máxima clasificación
José Sáez » » **Harley-Davidson** - Máxima clasificación

Medalla de oro

Pedro Estalella, sobre moto **Harley-Davidson**

Autociclos

Copas de plata

Lacy, sobre autociclo **Loryc** - Máxima clasificación
Ouward » » **Loryc** - Máxima clasificación

Medalla de plata

Bofill, sobre autociclo **Loryc**

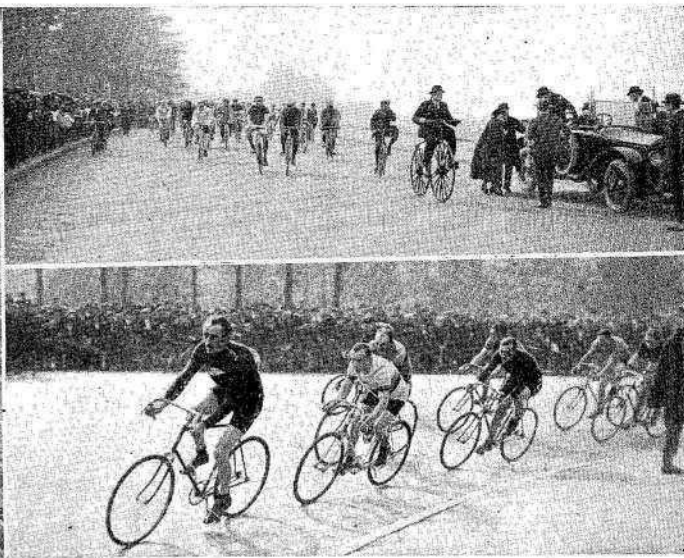
Neumáticos Nacional, S. A.

Diagonal, 391 : **BARCELONA**

Ciclismo : Gran Premio de los Aviadores, en París



Poirée, vencedor de esta interesante prueba, que se celebró con inusitado éxito en el parque de los Príncipes.



El célebre constructor francés M. Terrot, montando su viejo y primer ciclo, honra la carrera, precediendo el desfile de los corredores, antes de empezar la prueba. Paso por un viraje de los ciclistas participantes en la carrera.

sin tener que lamentar el más pequeño contratiempo. El vuelo más notable fué de 119 metros, con un ángulo de caída de 10°; el aparato tenía 5 metros de envergadura y una superficie de 15 metros cuadrados; el piloto iba suspendido del aparato y mantenía el equilibrio por desplazamientos del cuerpo.

A este experimentador siguieron los hermanos Wright, que en 1900 empezaron sus pruebas con un planeador análogo al de Chanute, pero en vez de ir colgando del aparato y guardando el equilibrio por desplazamientos de cuerpo y piernas, iban estirados y para el equilibrio habían puesto en la parte delantera de su aparato un timón de profundidad.

Los ensayos los hacían en Kitty-Harok (Carolina del Norte), y para el lanzamiento del aparato se servían de dos ayudantes que, sosteniendo el aparato por los extremos de las alas, corrían contra viento, soltando el planeador al notar que éste ya se sostenía. Cuando el viento soplaba de 8 a 10 metros por segundo, los ayudantes ya no tenían que correr, pues sólo la velocidad del viento era suficiente para sostener el aparato.

Los hermanos Wright construyeron una serie de aparatos con las características y resultados siguientes:

1900.—15 metros cuadrados de superficie. Con este planeador sólo lograron hacer cortos vuelos.

1901.—27 metros cuadrados de superficie. Hicieron vuelos a centenares, algunos bastante largos y duraderos.

1902.—Añaden timón de dirección a su aparato.

1903.—Con vientos de 10 a 12 metros por segundo efectúan notables vuelos. En algunas pruebas se mantienen en el aire 72 segundos sin recorrer 30 metros.

En diciembre del mismo año ensayan de poner un motor a su planeador y crean el aeroplano Wright, que fué el primer avión que voló categóricamente.

Después de los hermanos Wright siguieron otros experimentadores, Ferber, Vorsin, etc., pero todos ellos al construir sus planeadores no pretendían más que hacer algunas experiencias para aplicarlas a los aviones que iban a construir; esto y las malas condiciones en que sus pruebas tuvieron lugar son las razones del por qué sus vuelos planeados no tuvieron la popularidad de los efectuados por otros experimentadores. Así es que desde los últimos ensayos de los hermanos Wright (1903) hasta el año 1920 en que se organizó el primer concurso del Rhön, casi no se habló de planeadores.

Concurso del Rhön de 1920.—Fué organizado por varias agrupaciones aeronáuticas y por la revista *Flugsport*.

El total de premios era de 23.000 marcos.

Los inscriptos fueron 24 y las principales pruebas fueron la de duración de vuelo y la de distancia. El concurso fué fijado entre los días 15 de julio y 31 de agosto, pero se prolongó hasta el 15 de septiembre. Tres hangars, un taller para reparaciones y cuatro barracas con dormitorios, sala de lectura, etc., se habían instalado para alojar a los concursantes.

El sistema de lanzamiento era escogido por el piloto. El primer vuelo interesante fué realizado por Loessel con un planeador biplano y soplando un viento de 6,5 metros por segundo; el vuelo fué de 395 metros, su duración 40 segundos y el aparato aterrizó en un punto situado 90 metros más bajo que el de partida. En otro ensayo del mismo aparato se rompió el timón de profundidad y el piloto hizo una caída mortal de 150 metros de altura.

El mejor aparato presentado fué el monoplano de la Asociación aeronáutica de Aix la Chapelle, pilotado por el ingeniero Klemperer, de Dresden.

Los resultados más interesantes fueron obtenidos por los pilotos siguientes:

Klemperer: Distancia máxima recorrida, 1.830 metros. Diferencia de nivel, 360 metros. Duración, 142 segundos.

Pelzner: Distancia máxima, 452 metros. Diferencia de nivel, 58 metros. Duración, 52 segundos.

Heffels: Distancia recorrida, 110 metros. Diferencia de nivel, 24 metros. Duración, 24 segundos.

El éxito mayor lo alcanzó el aparato de Klemperer y para él fueron la mayoría de los premios.

Concurso del Rhön de 1921.—El concurso de este año tuvo más éxito que el del año anterior.

Los aparatos inscriptos fueron 45 y todos antes de inscribirse tenían que efectuar un vuelo de 300 metros y una duración mínima de 30 segundos.

El aparato de menor envergadura era el biplano de Pelzner, que tenía 5,40 metros, y el de envergadura máxima era el monoplano de Weltensgler Gesellschaft, del que se rompió una ala en uno de los ensayos, matándose su piloto Leutsch.

Tuvieron los principales premios de este concurso los siguientes pilotos:

Pelzner, con aparato biplano de 5,40 metros de envergadura, que alcanzó el premio de totalización de vuelos efectuados durante el concurso.

Koller, con el monoplano del Aero Club de Munich, de 11 metros de envergadura.

Klemperer, con monoplano de ala espesa, sin tirantes, de 9,30 metros de envergadura.

M. Martens, con monoplano de 12,80 metros de envergadura.

Después del concurso algunos pilotos continuaron sus experiencias y algunos obtuvieron notables resultados. Klemperer, en uno de sus ensayos, se sostuvo en el aire 13 minutos; durante esta prueba se elevó 90 metros sobre

su punto de partida después de 6 minutos de vuelo; el camino recorrido fué de 5 kilómetros.

Koller, con el planeador del Aero Club de Munich, logró hacer un vuelo describiendo una circunferencia de 4.100 metros, empleando en este vuelo 5 minutos.

Sin tomar parte en este concurso, los aviadores Hart y Messer-Schmitt, que trabajaban en un terreno reservado y sin dar mucha publicidad a sus experiencias, lograron sostenerse en el aire 21 minutos.

* * *

Los resultados obtenidos en estos concursos son animadores y es muy probable que en sucesivos concursos que se organicen serán mejorados.

Prescindiendo de la influencia que estos ensayos puedan tener en la solución del vuelo mecánico sin motor, o con motores de muy poca potencia, tienen, además, estos concursos la ventaja de crear un nuevo sport mucho más económico que la aviación (vedada a muchos por lo cara que resulta) y que a su interés deportivo añadirá el técnico, pues los futuros pilotos de planeador serán en su mayoría constructores de sus propios aparatos, lo que les obligará a estudiar continuamente para modificarlos y mejorar así los resultados obtenidos.

Hay un punto negro en estos ensayos y es el final trágico de algunos experimentadores. Tan sólo en este artículo se citan cuatro muertes de pilotos; pero hay que tener en cuenta la forma en que se produjeron los accidentes citados.

El Dr. Lilienthal se mató lanzándose con su aparato desde un acantilado; de esta manera el equilibrio del aparato es difícilísimo, pues al chocar el aire con la pared forma remolinos, de la misma manera que los forman las olas al chocar contra una escollera, y en estas condiciones es muy difícil conservar el gobierno del aparato.

Pilcher, otro experimentador que pagó con su vida sus vuelos, se mató en una de sus exhibiciones en las que hacía remolcar su aparato por un caballo al trote. Este sistema de experimentación es peligrosísimo y todos los experimentadores que lo ensayaron (Ferber, Voisin, etc.), lo abandonaron en seguida por los malos resultados que les dió.

Los otros dos accidentes desgraciados de los concursos del Rhön fueron debidos a roturas de aparato.

Así, pues, parece que haciendo las pruebas particulares y los concursos en terrenos que reúnan buenas condiciones y ensayando, antes de las pruebas, estáticamente la resistencia de los aparatos, no serán tan grandes los riesgos para los pilotos, sobre todo si éstos hacen con método sus pruebas y no quieren sentirse dueños del aparato y del aire antes de serlo en realidad.

MILILLU

Gran prueba ciclista Los seis días de New-York



M. Namara



Grenda

Fotos Ro

*Los dos formidables corredores ciclistas
que formaban el equipo ganador de
esta carrera de fama universal*

GRENDA y Mac-Namara, añadiendo ambos un nuevo triunfo a la larga serie de los que llevan obteniendo en la pista, acaban de ganar espléndidamente en Madison Square la dura carrera de los seis días de Primavera, cubriendo 3.874,311 km. y adjudicándose 504

puntos, contra 354 que obtuvieron Kaiser-Taylor y Brocco-Deruyter también con 354, segundos y terceros, respectivamente, ambos equipos, que inquietaron seriamente a los primeros, los cuales hubieron de apelar a todas sus fuerzas para resistir.

El F. C. Barcelona gana dos partidos al Gradjansky



Los jugadores de ambos equipos reunidos en amigable camaradería antes del primer partido

Praga vence a París en fútbol Asociación



El gran portero Chariguies, que defiende la puerta de París, se ve obligado a emplearse a fondo para contener los peligrosos ataques del equipo checo... eficazmente secundado por sus compañeros de las otras líneas, y gracias a lo cual el equipo de París sucumbe sólo por 2 a 0

No nos detendríamos a comentar el resultado alcanzado por los jugadores que han representado a Praga en su match contra París, si la campaña de difamación a que se entregaron los checos no nos hubiese herido tan en lo vivo. Pese a todas las argucias empleadas por el menager del Sparta, Scheinost, al pretender crearnos un ambiente hostil en Europa, nuestros triunfos fueron obtenidos en buena liza y no es cosa de que volvamos sobre ellos, aun cuando siempre es bueno rememorar las gestas de nuestros clubs.

Nuestro propósito inquebrantable de recabar justicia para nuestra causa, ha merecido de los últimos clubs que han visitado

Barcelona—Rapid, Union Zizkov, Servette, Gradjanski—una cooperación muy digna de ser tenida en cuenta. Si para el Sparta es Gamper una especie de Torquemada y nuestro público una caterva de inquisidores, los demás han sabido reconocer nuestra corrección. Wais y Hugo Heiss han proclamado nuestra temperanza en la Prensa extranjera, mientras en España un cronista despechado lanzaba una especie tan ruin como mal intencionada, valiéndose del valimiento del diario que amparó sus insidias.

Es una lástima que el apasionamiento ciegue tanto; pero, en fin, ¡todo es según el despecho que produzcan los triunfos ajenos!

SOLEMNIDADES DE LAWN-TENNIS

El Concurso de selección española y los matches con el equipo de Cannes

La segunda decena del mes de marzo ha sido de verdadera intensidad en este deporte, puesto que del 10 al 15 ha tenido lugar el Concurso de Selección Internacional, organizado por la Real Asociación de España, y del 16 al 19 se verificó el match Cannes-Turó, entre los primeros equipos de dichos clubs. Ambos torneos han tenido lugar en las pistas del aristocrático club de la calle del Carril y con ellos se ha inaugurado una magnífica pista central que, en este momento, no dudamos en considerarla la mejor de España.

Del Concurso de Selección debía resultar una clasificación ordenada entre los 10 primeros jugadores españoles, y por haberse visto el Comité Ejecutivo imposibilitado de establecerla según los resultados del Concurso, en razón de que algunos excelentes tennistas no pudieron tomar parte en el mismo y otros se manifestaron en forma que no estaba acorde con su juego normal, dicho Comité acordó pronunciar su fallo ateniéndose estrictamente a los resultados obtenidos y dejando luego un margen para que los que se consideren en condiciones puedan clasificarse, o mejorar su clasificación si ya lo están. Con estos antecedentes, la clasificación quedó en la siguiente forma:

1.º, Manuel Alonso; 2.º, Conde de Gomar; 3.º, Eduardo Flaquer; 4.º, Antonio Juanico; 5.º, José Alonso; 6.º, Alfredo Riera;

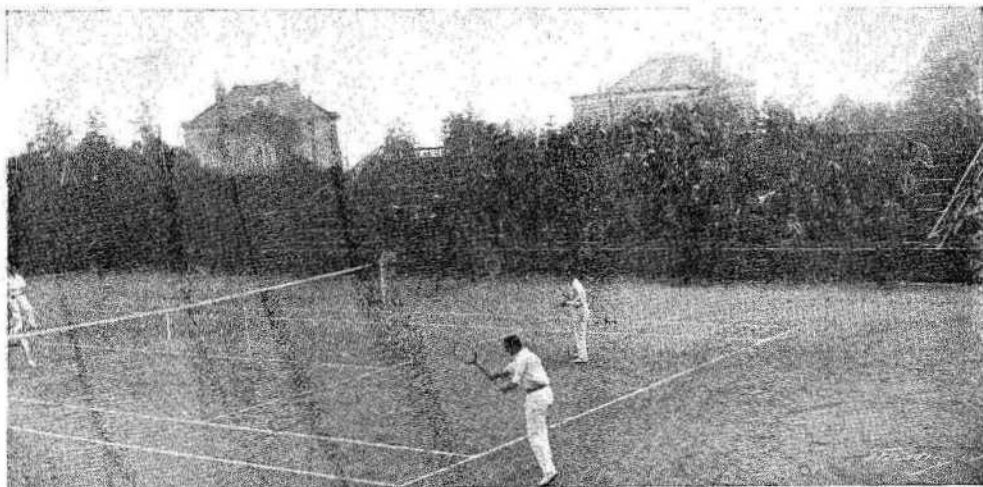
7.º, Julio Carbó; 8.º, Edwin Flury; 9.º, Luis Olivares; 10, Gustavo Petry.

Las circunstancias que han coincidido en el Concurso, unido a la variedad de juego ofrecido por los clasificados y a la incógnita que representa la relación que con los mismos puedan tener otras fuertes raquetas que no han podido manifestarse, convierten en compromiso delicado dar una opinión concreta acerca del dictamen adoptado por el Comité de Selección.

De todas maneras entendemos que no habiendo querido darse a la clasificación una persistencia definitiva, quedan sobradamente las oportunidades necesarias para corregir el orden, si deportivamente hay lugar a ello.

* * *

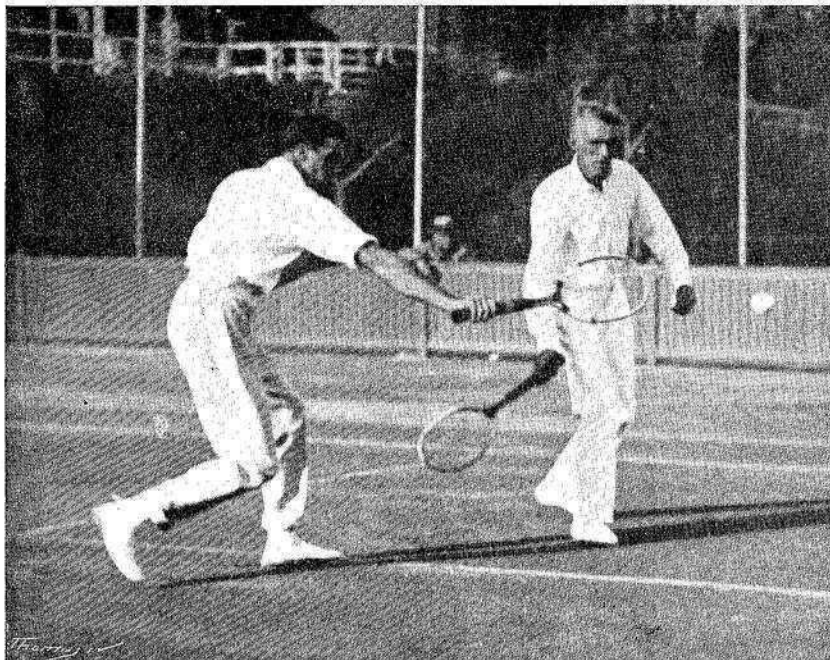
Con referencia al match entre los equipos del Cannes y del Turó, diremos que el extranjero estaba compuesto por Sam Hardy, Rob. Wertheim, J. Hillyard y Wallis Myers, y en diversos partidos individuales y combinaciones variadas de parejas, tuvieron que luchar contra el equipo del Turó, que lo componían Manuel Alonso, Conde de Gomar, Eduardo Flaquer y José Alonso. Los encuentros que se sucedieron durante los cuatro días del match dieron la victoria al Turó por 7 a 2, y ello dice todo el elogio que merece el veterano club, cuyo pabellón se ha visto sustentado por las mejores raquetas de España.



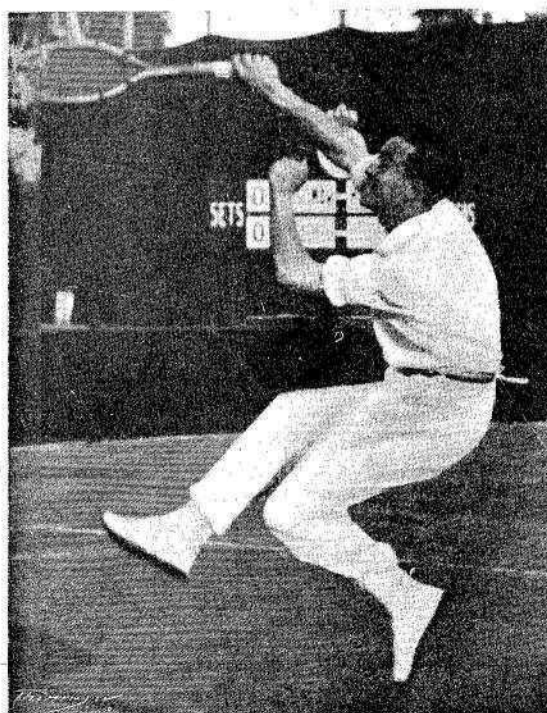
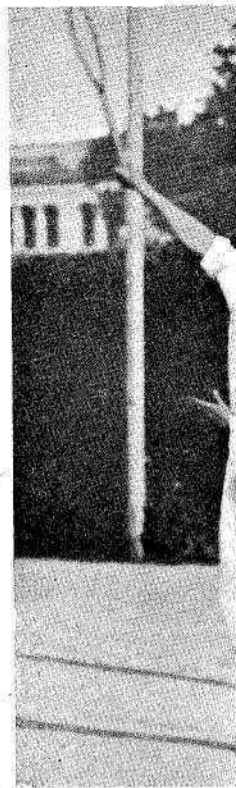
La pista central del Real L-T. C. del Turó, que ha sido magnífico escenario de los principales partidos celebrados con motivo de las últimas solemnidades

Fotos Vela

Las grandes figuras de la raqueta



Wertheim y Wallis Myers

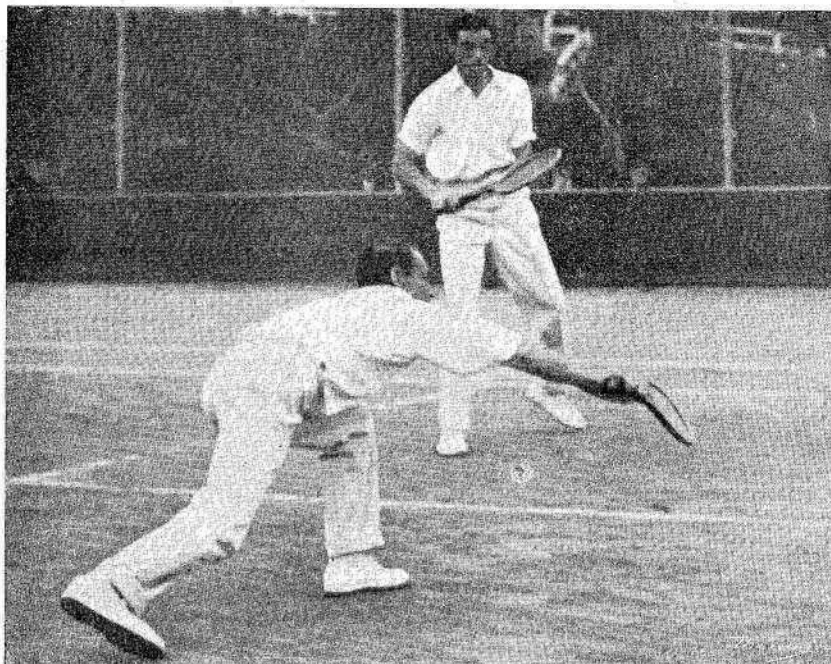


Conde de Gomar

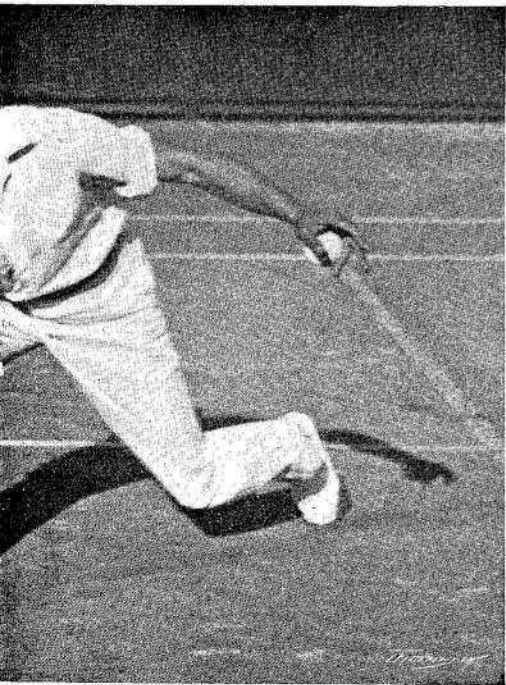


El Campeón español

en los partidos Cannes - Turó



Sam Hardy y Wertheim



Manuel Alonso



Eduardo Flaquer

Fotos Vela



Pepe Alonso

La clase de juego de nuestros visitantes contrasta de un modo notable con nuestra escuela. Sus golpes no tienen la esbeltez ni la emoción violenta del juego de un Gomar ni de un Alonso, pero, en cambio, tienen una eficacia formidable. Es positivo que alcanzan en muchas ocasiones a anular la briosidad de los nuestros con un esfuerzo que aparenta mínimo; en nuestro juicio, ello es por causa de su perfeccionamiento y comprensión mayor de la técnica del juego.

Sam Hardy tiene una comprensión de la técnica, unida a una tan rápida percepción de los golpes más violentos y difíciles, que sin comprometerse ni descolocarse, le permiten resolver los momentos de mayor dificultad.

Wertheim es un jugador fuerte, puede que el más impresionable de los cuatro, y aunque sus directos tampoco tienen el estilo que caracteriza en general nuestro juego, la eficacia de los mismos en nada desdice a la de nuestros mejores jugadores al emplearlos paralela u oblicuamente. Sobre todo nos pareció muy oportuno.

J. Hillyard es hombre, como los demás, de cierta edad y el más voluntarioso puesto en pista. Su juego no es de los que se imponen rápidamente. De no haber sido

tan breve su estancia entre nosotros, creemos habría aumentado considerablemente la buena impresión que nos produjo.

Por fin, Wallis Myers, el formidable y eminente crítico de tennis mundial, es un hombre que actúa con la raqueta como lo hace con la stylo; es en pista un jugador de ajedrez; estudia las jugadas, prepara el terreno, asegura el golpe y pronuncia el jaque con una oportunidad que no admite rectificación. Su habilidad es tanta como su comprensión del juego, que no puede ser mayor, y sólo así se explica la resistencia y la magnífica lucha que opuso contra nuestros campeones en sus encuentros por parejas. Hay que ver la maravillosa importancia de su clase de juego para compararlo con la eficacia del nuestro en contraposición. El éxito estaría en acoplar ambas, como debe ocurrir en el juego de Tilden.

A pesar del mal tiempo, el público ha respondido bastante a los partidos de ambos concursos, por cuyo éxito felicitamos a sus organizadores, y en especial al Real Lawn Tennis Club del Turó por los sacrificios que se impone, llevado de su afán de mejorar el deporte con luchas como la referida, que exaltan la emulación y entusiasman a nuestro público.

J. M. E.

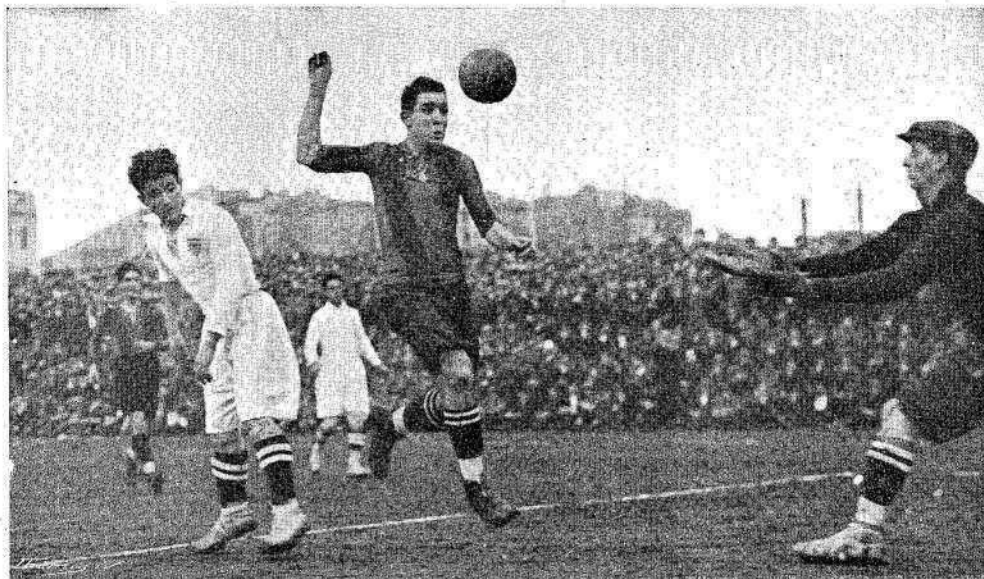


Antonio Juanico

Fotos Vela

El Campeonato de España de Fútbol Asociación

La eliminatoria Barcelona-Sevilla, en Barcelona



Gracia, el valiente delantero del F. C. Barcelona, pasa a Herminio, defensa sevillano, con uno de sus clásicos quites de cabeza y pone en apuro a Santizo, el gran portero del F. C. Sevilla

HA prevalecido lo razonable, lo lógico, en el segundo encuentro que se han disputado en Barcelona los jugadores andaluces y catalanes.

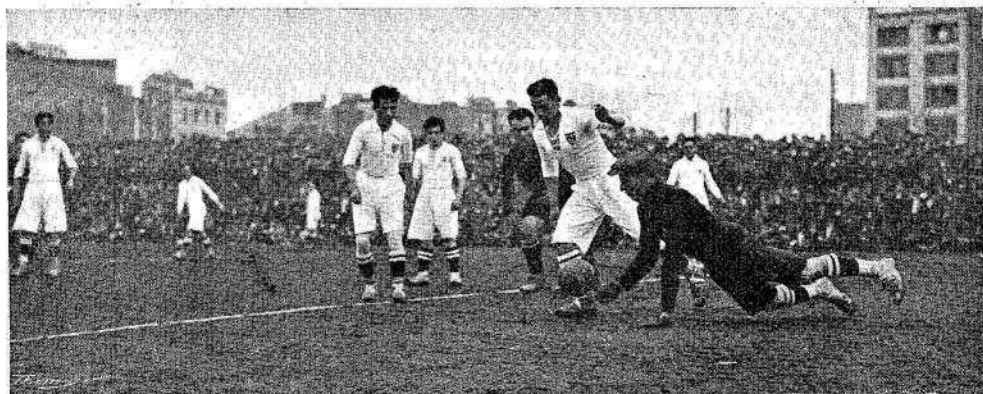
El triunfo aplastante obtenido en buena lid, con árbitro extraño, no permite equívocos de ninguna clase ni ofrece mengua de ningún orden a los que vencieron, de igual modo que no ha de humillar a los vencidos.

Con todas las durezas características de estos partidos semifinales de Campeonato, que cobraron cuerpo por falta de energía suficiente en el árbitro, que no supo reprimirlas a tiempo, el encuentro fué una ma-

ravillosa demostración de nuestro fútbol.

El resultado del partido fué, además, una lección que podrían recoger quienes en tantas ocasiones desertan del puesto de honor que tienen en el equipo.

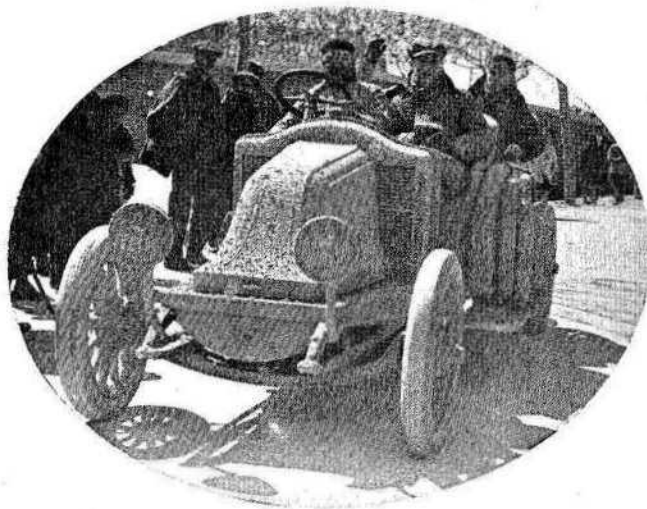
En casos como estos nadie debe regatear su concurso. La prestación del esfuerzo personal se debe a la colectividad. Todas las fuerzas son pocas cuando se aspira a ver enaltecido el nombre del club. Es necesario desposeerse de miras egoístas cuando se pretenda para la ciudad la gloria de ofrendarle el Campeonato de España, el máximo galardón a que pueden aspirar los clubs.



El ataque del Barcelona fué continuo y el Sevilla vióse precisado a replegarse en su campo y frente a su puerta, para defenderla mejor y evitar un gran descalabro

La IV Vuelta a Cataluña, motorista

Triunfal debut de los autociclos "Loryc"



El Renault del señor Alegre, de la casa Enrique Pujó, gracias a cuya amabilidad ha podido seguir toda la carrera nuestro compañero Canto

CLASIFICACION GENERAL

COPAS DE PLATA

- 7 Joaquín Vidal, side *Harley-Davidson*.
- 36 Antonio Renom, side *Indian*.
- 43 Pedro Pi, side *Indian*.
- 55 X. X. I, autociclo *Loryc I*.
- 58 X. X. III, autociclo *Loryc III*.
- 54 Walter Leopold, autociclo *David*.
- 37 José Sáez, side *Harley-Davidson*.

MEDALLAS DE ORO

- 16 Mariano Bigorra, moto *Indian*.
- 40 I. Subirana, side *R. Standard*.
- 23 Pedro Estalella, side *Harley-Davidson*.
- 29 X. y Z., side *Indian*.
- 39 Vicente Carrión, side *Indian*.

Puntos
perdidos

- 7
- 1
- 1
- 2
- 1

- 31 José M. Vidal, side *Harley-Davidson*. 8
- 32 F. Torres, side *Harley Davidson*. 1
- 47 Jaime Serra, side *Indian*. 1

MEDALLAS DE PLATA

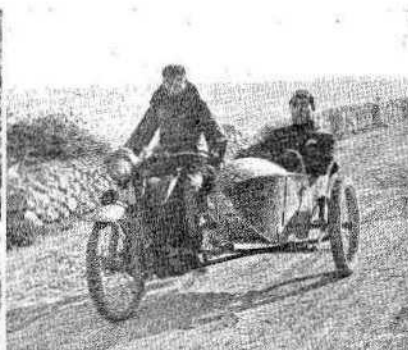
- 6 Herman Palay, moto *R. Standard*. 28
- 15 Antonio Leal, moto *Harley-Davidson*. 11
- 3 J. Vidal Melero, moto *Indian*. 28
- 22 Ernesto Pundsack, moto *Triumph*. 70
- 8 X. X., moto *Harley-Davidson*. 17
- 34 Pedro Ribera, side *Harley-Davidson*. 104
- 42 B. Roca, side *Harley-Davidson*. 12
- 49 U. P. R., side *R. Standard*. 15
- 46 Cornering, side *Harley-Davidson*. 34
- 55 Alfredo Sedó, autociclo *Victoria*. 44
- 50 X. X. II, autociclo *Loryc II*. 45



Francisco Torres, sobre side-car Harley-Davidson

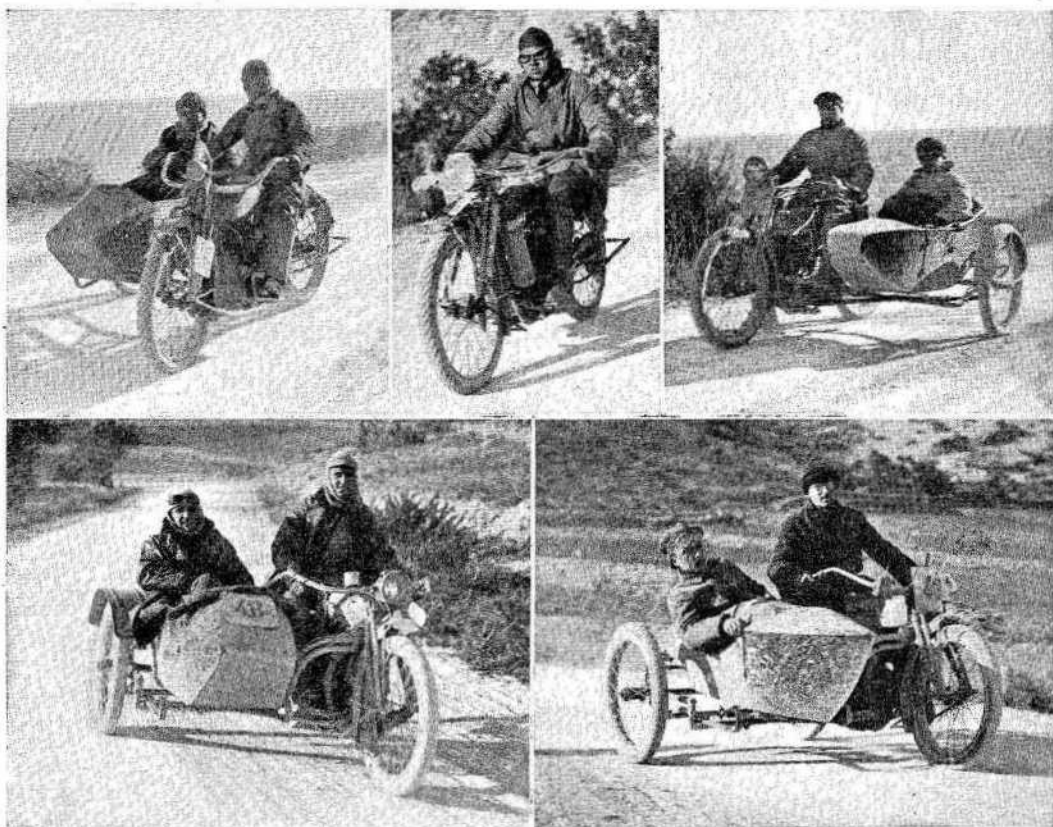


Antonio Leal, sobre moto Harley-Davidson



J. Vidal, sobre side-car Harley-Davidson

Neumáticos Nacional



Antonio Renom, side Indian. — Mariano Bigorra, moto Indian. — Pedro Estalella, side Harley-Davidson (neumáticos Nacional)
Pedro Pi, side Indian. — Jaime Serra, side Indian.

Los presagios de lluvia pareció que habrían restado concurrencia a la IV Vuelta a Cataluña, que organizó con exquisito cuidado el Real Moto Club de Cataluña; pero no fué así, por cuanto sólo un número exiguo de los 58 inscriptos dejó de presentarse a la salida el pasado sábado, de madrugada.

Y aun cuando la clasificación da una idea justa, exacta, de lo que motos, sides y autociclos han hecho por esas carreteras, cabe hacer notar que la prueba ha sido una solemne manifestación de entusiasmos por parte de cuantos en ella han intervenido, puesto que la carrera ha sido muy dura a causa de las dificultades acumuladas por la lluvia, el viento y el frío.

Diremos como complemento, que la aparición de los *Loryc*, de que nos ocupamos aparte, ha constituido una apreciable novedad, que celebramos.

Los *David*, como de costumbre, han hecho honor a su fama: ahí está, notablemente clasificado, el tipo turismo de Walter Leopold.

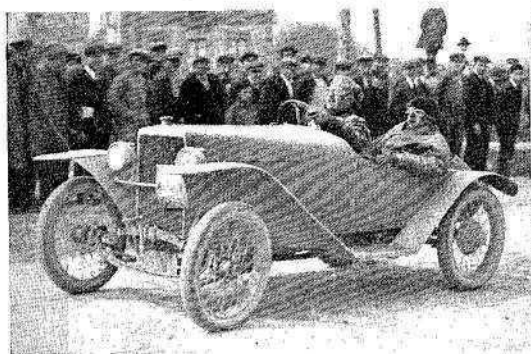
Entre los neumáticos sobresalieron los *Nacional*, obteniendo la ya famosa marca española un triunfo de valor absoluto y definitivo, que los ha consagrado como los neumáticos de los grandes vencedores.

La industria nacional del autociclo

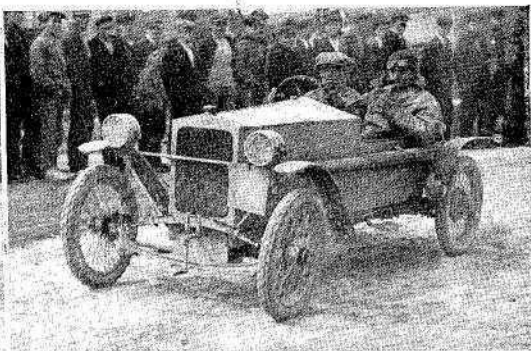
El *Loryc*

La novedad más interesante de la IV Vuelta a Cataluña la ha constituido el debut de los autociclos *Loryc*, cochecitos de fabricación nacional, en Palma, que por cierto no han podido tener aparición más feliz, como puede verse por la clasificación de la carrera y por el detalle de la misma.

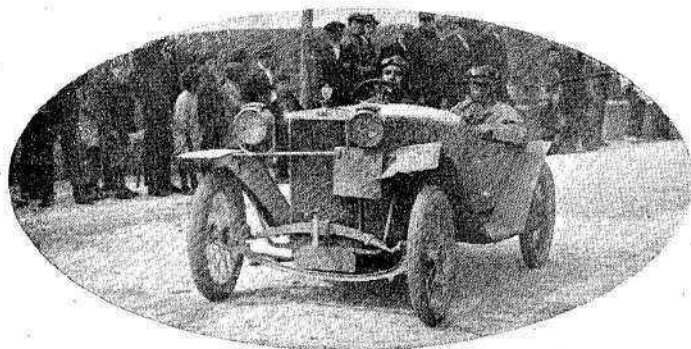
Teníamos impresiones muy lisonjeras de los *Loryc*, y ha poco tiempo la casualidad nos hizo saber que uno de esos cochecitos había realizado espléndidamente el recorrido Barcelona-París y regreso, conducido por un novel automovilista, y supimos asimismo que en plena carretera de Sóller, ascendiendo por aquel laberinto de virajes, los *Loryc* habían dado pruebas de su robustez a toda ley; por fin, en Barcelona tuvimos ocasión de comprobar, en la carretera del Tibidabo, que las noticias y referencias eran ciertas; pero amigos de las cosas oportunas, hemos aguardado a que en el momento adecuado demostrasen tales vehículos sus excelencias. Y la prueba fué evidente desde la primera etapa, cuando Bofill y su mecánico rodaron por el terraplén en Hostalrich, volcando el coche por un descuido del conductor; la vuelta en marcha sólo costó poco



X. X. I,
autociclo
Loryc
(Neumáticos
Nacional)



X. X. III,
autociclo
Loryc
(Neumáticos
Nacional)



X. X. II, autociclo Loryc (neumáticos Nacional)

más de hora y media, maravillándose los testigos de la rapidez con que pudo ser puesto en condiciones nuevamente el *Loryc*, debido a su construcción precisamente estudiada para nuestras fatales carreteras; y la otra prueba de bondad la dió cuando en la misma etapa, a pesar de tener que habérselas por carreteras a trozos cenagosas, entre nieve y agua, y con cuevas cual la de Santigosa, logró recuperar casi todo el terreno perdido por el accidente. Y respecto a los otros dos autociclos de la misma firma, cabe hacer resaltar que fueron conducidos por pilotos para los cuales la ruta era desconocida; de manera que el esfuerzo hubo de pedirse al mecanismo más que a la inteligencia para sacar la regularidad reglamentaria.

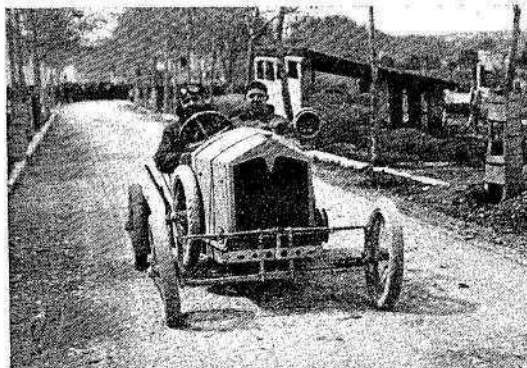
Y se nos ocurre pensar que si esos tres ve-

hículos, apenas preparados, como lo demuestra el hecho de haber sido carrozados sólo días antes, han conquistado lugar ya tan preeminente, tienen ante sí otra serie de triunfos.

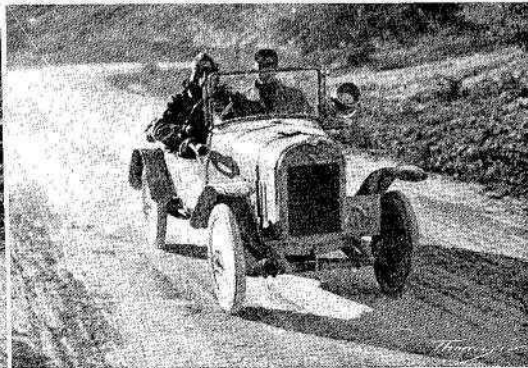
Una nueva marca nos hace pensar que ha de ser un compendio de todo lo práctico y útil y, por consiguiente, una notable mejora en el vehículo. Los *Loryc* habrán contribuido con su espléndida carrera a varias cosas: a un éxito deportivo, a la divulgación del autociclo, a la riqueza nacional y esencialmente a la mayor perfección de esos vehículos, tan en boga en el extranjero.

Razones, pues, tan poderosas son las que nos han llevado a escribir estas líneas, pues la aparición feliz de los *Loryc* marca una nueva etapa en la industria española del autociclo.

KANT



W. Leopold, autociclo David



A. Sedó, autociclo Victoria

Vallet y Bofill, S. en C.

Paseo de Gracia, 20

*al participar ser los agentes generales de los
Autociclos de construcción nacional*

“Loryc”

*se complacen en anunciar el magnífico
resultado obtenido en la prueba
de regularidad*

IV Vuelta a Cataluña del R. M. C. de C.
(560 kilómetros de recorrido)

en la cual se inscribieron

3 Autociclos “Loryc”

siendo los tres clasificados

Loryc I	Copa de plata	} máxima clasificación
Loryc III	Copa de plata	
Loryc II	Medalla de plata	

todos sobre

Neumáticos Nacional

Las motocicletas Harley-Davidson

siempre vencedoras, triunfan una vez más en la
IV Vuelta a Cataluña del R. M. C. de C.
(25 y 26 de marzo)

obteniendo los más altos lugares de la clasificación
y el mayor número de premios

Copa de plata

Joaquín Vidal	side	HARLEY-DAVIDSON
José Sáez	»	HARLEY-DAVIDSON

Medallas de oro

Pedro Estalella	side	HARLEY-DAVIDSON
José M. Vidal	»	HARLEY-DAVIDSON
Francisco Torres	»	HARLEY-DAVIDSON

Medallas de plata

Antonio Leal	moto	HARLEY-DAVIDSON
X. X.	»	HARLEY-DAVIDSON
Pedro Ríbera	side	HARLEY-DAVIDSON
Baudilio Roca	»	HARLEY-DAVIDSON
Cornering	»	HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson

Representante

ENRIQUE PUJÓ

Caspe, 32

Barcelona

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

Exposición Internacional del Automóvil

Palacio de Montjuich : 24 mayo-5 junio

Audiencia de S. M. el Rey

Una delegación del Comité ejecutivo de la Exposición Internacional de Automóviles, compuesta por los señores Rosés, Elizalde, Klein, Creus, Llorens y Masferrer, fué recibida en audiencia por S. M. el Rey.

El ex diputado a Cortes que la presidía, señor Rosés, invitó a S. M. al acto solemne de la inauguración, que se efectuará el 24 de mayo próximo, exponiendo al monarca que en el Salón participarán las mejores marcas extranjeras y todas las nacionales, y que por primera vez concurrirán juntas marcas inglesas, francesas, belgas, italianas, americanas, alemanas y austriacas, después de terminada la guerra europea.

S. M. el Rey se interesó mucho por el éxito de la exposición y manifestó que teniendo en proyecto un viaje a Barcelona para el mes de mayo, le gustaría mucho que coincidiera con la celebración del Salón de Barcelona.

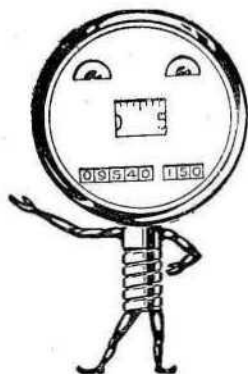
El Comité hizo extensiva la invitación a S. M. la Reina y al Gobierno de la nación.

En el Salón habrá 48 stands destinados exclusivamente a automóviles de lujo; 84 a accesorios; 17 a camiones. Habrá amplio espacio para la aviación.

Las mejores marcas de neumáticos, entre ellas *Bergougnan, Continental, Goodrich, Goodyear, Hutchinson, Klein, Michelin, Nacional y Pirelli*, estarán representadas; lo propio ocurrirá con las de motos, entre otras, *Indian, Triumph, Royal Enfield, A B C, Harley-Davidson*, ciclos, etc., etc.

Entre las últimas inscripciones recibidas de coches automóviles figuran *Renault, Cadillac, Turcat Mery, Crossley, Citroen, Delage, Dod-*

Neumático General



Adquiéralo

y su cuentakilómetros le pondrá de manifiesto las excelencias y máximo de recorrido sin pannes ni molestias.

Grandes stocks

Pich Aguilera Hermanos

Bruch, 3, pral. - Barcelona
Teléfono 37-S P

Sucursales

Madrid
Valencia
Bilbao
Sevilla



Venta en todos los Garages y Establecimientos del ramo de España



Las nuevas instala-
ciones de alumbrado y arranque

BOSCH



Bosch

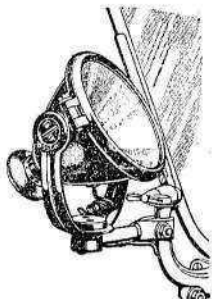
EL REFLECTOR PARA-BRISA «BOSCH»

es giratorio en todos sentidos, colocándose en el bastidor ó soporte del para-brisa del coche para su fácil manejo.

El reflector para-brisa Bosch permite alumbrar á gran distancia los cruces, postes indicadores y virajes peligrosos.

El reflector para-brisa Bosch evita al conductor la molestia de parar y descender para orientarse de noche; inclinándolo convenientemente, permite su luz efectuar trabajos en carretera.

El reflector para-brisa Bosch rinde también excelentes servicios, alumbrando al dar marcha atrás.



El reflector para-brisa Bosch se distingue por su forma elegante, construcción sólida y rendimiento.

ROBERT BOSCH A.-G.
STUTTGART

(Alemania)

Representantes exclusivos
para España y Colonias:

F. XAUDARÓ y Cia. BARCELONA
Calle Aragón 254

Sucursal en MADRID:
Calle Villanueva 32 dupl²

han resuelto en
absoluto los in-
convenientes de
que adolecían las
instalaciones de
esta índole cono-
cidas

La casa **Robert Bosch A.-G.**, de **Stuttgart** (Alemania) universalmente conocida por los automovilistas como productora de la mejor magneto, será en lo sucesivo también la primera por sus incomparables instalaciones



**Representantes
exclusivos para
España:**

F. Xaudaró y C^a

Calle Aragón, 254 - Barcelona

Sucursal en MADRID: Villanueva, 32, dup.

ge y el Victoria que se construye en Madrid.

La prensa deportiva estará asimismo representada por *Heraldo Deportivo*, *El Mundo Deportivo* y por *STADIUM*, que ha tomado espacio donde poder recibir y agasajar a nuestros amigos de la capital y de provincias que vengan a favorecernos con su visita.

El stand de *STADIUM* es el número 4 de la sala B, y está situado en un sitio verdaderamente espléndido.

Las obras del palacio prosiguen con grandísima actividad. Desde el lunes de la pasada semana trabajan allí infinidad de obreros, sobre todo en la pavimentación del palacio, que quedará todo él asfaltado.

El éxito de la Exposición está harto asegurado, por cuanto no queda un solo stand disponible en los dos amplísimos edificios de que se compone el palacio de Arte Moderno.

En el próximo número creemos poder publicar la lista completa de los expositores.

Del catálogo oficial ha sido encomendada su confección e impresión a la Agencia Havas, acreditada ya en esta clase de publicaciones.

Real Automóvil Club de Cataluña

Habiendo sido acordada oficialmente la fecha del 14 de mayo próximo para la celebración de la Prueba Internacional Cuesta Parque Montjuich 1922, lo ponemos en conocimiento de nuestros lectores. Por esta razón, los plazos que regirán para las inscripciones serán los siguientes: Derechos sencillos, por todo el día 25 de abril próximo; derechos dobles, hasta las veinte horas del día 7 de mayo venidero.

Los referidos derechos se han fijado en 50 pesetas por coche de la categoría de turismo perteneciente a socios del Real Automóvil Club de Cataluña y 100 pesetas para los no socios.

Los derechos de inscripción para coches de la categoría de carreras, serán dobles, respectivamente.

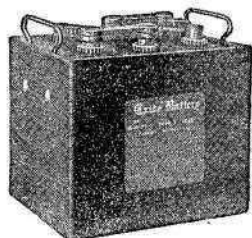
Terminada la impresión del reglamento por que ha de regirse esta prueba, por el Real Automóvil Club de Cataluña se está efectuando el reparto a todas las casas constructoras y representantes de marcas extranjeras de automóviles, acompañando las hojas de inscripción.

Estas se facilitan también en la Secretaría del R. A. C. C., en la que se ha abierto la inscripción de coches que han de tomar parte en la prueba.

Por las inscripciones recibidas y por los informes y noticias que continuamente se solicitan del R. A. C. C. a propósito de la carrera, permiten asegurarle un éxito decisivo.

Exíde

**Son los mejores acumuladores
para arranque y alumbrado**



Son los preferidos por las marcas de automóviles más famosas, desde el "Ford" al "Rolls Royce"

**Tenemos gran stock de todos
los tipos y piezas de recambio**

Autotracción Eléctrica, S. A.
Garage Eléctrico
Moyá, 6 y 8 : Teléf. 101-G
BARCELONA

CARBURADORES CLAUDEL

Representantes exclusivos para España y Portugal

E. y J. PUJOL XICOY

Valencia, 267

Teléfono 371-G

1922 : Año XVI

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios

Todas las características

De todas las marcas

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

Precio: 11 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

VVE Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)

Teléfono Saxe 49-71

Cuenta de Cheques Postales : Paris N.º 25.848

LIBRERÍA SINTES

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 4 : BARCELONA

BIBLIOTECA "LOS SPORTS"

dirigida por J. Elías y Juncosa

TOMOS PUBLICADOS

1. — Foot-ball, por J. Elías y Juncosa (Corredisses).
2. — Atletismo, por Antonio Blasco y Cirera.
3. — Lawn-Tennis, por Manuel Tey y Enrich.
4. — Remo, por Arnaldo Margarit y Calvet.
5. — Boxeo, por Isidro Corbinos.
6. — Sports de nieve, por V. de Lasserra.
7. — Natación, por Santiago Mestres.
8. — Tiro, por Luis Pey-poch Perera.
9. — Equitación, por Enrique Sostres Maignon.
10. — Ciclismo, por Francisco A. Canto Arroyo.
11. — Pelota vasca, por Salvador del M. Gibert.
12. — Caza menor, por A. de Aramburu.
13. — Caza mayor, por A. de Aramburu.
14. — Excursionismo, por José M. Cò de Triola.
15. — Carreras a pie, por Alberto Maluquer.
16. — Vela (tomo primero).
17. — Vela (tomo segundo), por Cecilio Gasóliba.
18. — Juegos olímpicos, por Manuel Nogareda.
19. — Esgrima, por Manuel F. Creus.
20. — Hockey, por José M. Alonso.

PRECIO: 2 ptas. en rústica y 3 ptas. en tela, cada tomo

EN PREPARACIÓN

Salto y lanzamientos : Higiene del sport : Golf : Polo : Lucha

En esta Librería se admiten suscripciones a STADIUM

"L'ANNUAL"

Anuario-Diccionario Universal de la Industria Automóvil
FUNDADO EN 1905

Obra de reputación mundial que interesa igualmente y a un tiempo a los
Industriales y a los Comerciantes y al gran público

Constructores de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, cycle-cars,
y Comerciantes máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motociclos, óm-
nibus, utilaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos indus-
triales, coches de turismo, voitures, etc., etc., DEL MUNDO ENTERO.

"L'ANNUAL" 222, Boulevard Péreire - PARIS
Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte)

Constan a estas horas inscriptos:

X. X., *Elizalde I.*

X. X., *Elizalde II.*

X. X., *Elizalde III.*

Real Moto Club de Cataluña

Carrera en cuesta Exposición Montjuich

El Real Moto Club de Cataluña, al reglamentar esta carrera, que se celebrará el día 5 de junio próximo, ha decidido, en lo que se refiere a motocicletas, side-cars y autociclos, que sólo tengan opción a la prueba de turismo aquellos cuya especificación corresponda exactamente a los tipos de rigurosa serie de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras, con la sola excepción de la forma del manillar y del escape de los gases, que podrá ser libre para el corredor.

Todas las motocicletas con o sin side-car, que no correspondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscriptos en la prueba de turismo deberán estar, además, equipados para turismo, con carrocería, estribos, foros, útiles, etc. Se exceptúan de la clasificación el parabrisas, capota y guardabarros, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior clasificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

Los premios a conceder en esta carrera serán:

Una copa de plata y 500 pesetas al mejor tiempo en motocicletas, independientemente de categorías y clases.

Una copa de plata y 500 pesetas al mejor tiempo en motocicletas con side-car, independientemente de categorías y clases.

Una copa de plata y 750 pesetas al mejor tiempo en autociclos, independientemente de categorías y clases.

Estos primeros premios excluyen los primeros premios de las categorías correspondientes a que pertenezcan los vehículos ganadores de los mismos.

Se concederá una copa de plata al ganador de cada categoría de motocicletas, side-cars y autociclos; un segundo premio de una placa de plata y un tercer premio de una medalla de plata.

Para la otorgación del primer premio en cada clase de vehículos que tomen parte en esta carrera, deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda del indicado a continuación; para la otorgación de los segundos y terceros premios será condición precisa que la diferencia de tiempo entre el segundo y tercer clasificados no exceda de 24 y 40 segundos, respectivamente.

Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos de la condición anterior:

Clase A: 2 m. 10 s. Velocidad 55 km. por hora

> B: 1 m. 56 s. > 68 > > >

> C: 1 m. 39 s. > 73 > > >

PEUGEOT

confirma una vez más su supremacía en las clasificaciones obtenidas
en las siguientes pruebas

CONCURSO DE RESISTENCIA : CIRCUITO DE MARLY

Motos 250 c. c. 1.º PEAN, sobre **PEUGEOT**
2.º GUILLARD, >

Cycle-cars 750 c. c. 1.º LAVILLE, sobre quadrillete
2.º LETAILLER, > > **PEUGEOT**
3.º CAMUZERT, > >

PARIS-NIZA : GRAN CRITERIUM INTERNACIONAL DE TURISMO

M. PETIT efectúa el recorrido sobre su

15 HP. **PEUGEOT**

(capot precintado), sin ninguna penalización

Agente para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

ACCESORIOS
PARA
AUTOMÓVILES

TARRIDA

Despachos { **BARCELONA:** San Pablo, 116
MÁDRID: Claudio Coello, 50

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

RECONSTRUCCIÓN POR
PROCEDIMIENTO PA-
TENTADO DE

COJINETES DE BOLAS

DE TODOS SISTEMAS,
GARANTIZANDO SU
BUEN FUNCIONAMIENTO

Taller mecánico: **Soler y Aparicio** (Sucesores de Reynés y Soler)

Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : BARCELONA : Teléf. 1950-A

Clase D: 2 m. 36 s. Velocidad 46 km. por hora

» E: 2 m. 10 s.	» 55 » » »
» F: 1 m. 49 s.	» 66 » » »
» G: 2 m. 36 s.	» 46 » » »
» H: 2 m. 10 s.	» 55 » » »
» I: 2 m. 56 s.	» 41 » » »
» J: 2 m. 10 s.	» 55 » » »
» K: 2 m. 6 s.	» 57 » » »
» L: 2 m. 56 s.	» 41 » » »
» M: 2 m. 40 s.	» 45 » » »

Las inscripciones deberán ser dirigidas por medio de los boletines oficiales de inscripción, al señor Secretario del Real Moto Club de Cataluña, no más tarde del día 15 de mayo.

Entre esta fecha y el día 28, se admitirán inscripciones a dobles derechos de los normales.

La cuota de inscripción en las categorías de turismo será de 10 pesetas para los señores socios del Real Moto Club de Cataluña y de 20 para los señores no socios.

Las inscripciones para la prueba libre de velocidad se fijan en derechos dobles de los de la prueba de turismo.

Los concurrentes recibirán un número de orden el día 3 de junio, de cinco a ocho de la tarde, en el local del R. M. C. de C., donde deberán presentar sus vehículos, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlos y precentarlos.

Los concursantes, por el hecho de su inscripción, aceptan los reglamentos de la Federación Internacional de Clubs Motociclistas y del Real Automóvil Club de España, y lo estipulado en las presentes condiciones, comprometiéndose, además, a acatar todas las disposiciones referentes al orden en la celebración de la prueba, que sean dictadas por el Real Moto Club de Cataluña, sus Comisarios o Jueces.

El Real Moto Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los concurrentes.

Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los señores don Enrique Mestanza, don Luis Carreras, don Andrés Bresca, don Francisco D. Bordas y don Enrique Pujolar, estos dos últimos, jueces de llegada y salida.

En el meeting de Boulogne sur Mer, un **SEIS CILINDROS** de serie **HISPANO-SUIZA**, pilotado por el amateur **André Dubonnet**, se clasifica primero en todos los órdenes:

Regularidad

Velocidad

Resistencia

Seguridad y

Economía de bencina

alcanzando el gran trofeo de aquel importante concurso, la

Copa Georges Boillot

La Hispano-Suiza

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

Agencia en Barcelona

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo de Gracia, 20

AUTOMÓVILES

DODGE BROTHERS

ENTREGAS INMEDIATAS MODELOS 1922

PIEZAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS

F. DE A. PUIG

RAMBLA DE CATALUÑA, 52 : TELÉF. 4226-A : BARCELONA

Las reclamaciones que los concursantes deseen formular deberán presentarse por escrito dentro de las 24 horas siguientes a la en que termine el certamen y acompañadas de pesetas 200, ante la Comisión Deportiva del Real Moto Club de Cataluña.

De las decisiones de ésta podrán apelar ante el R. A. C. de E., cuya decisión será inapelable, devolviéndose el depósito al reclamante en el caso de que su reclamación sea estimada.

Los concursantes deberán presentarse en el lugar de salida con media hora de anticipación a la suya.

Se recomienda a los concursantes que hayan tomado parte en la prueba, dejen sus vehículos fuera del recorrido de la misma y procuren por todos los medios mantener la meta libre de obstáculos.

Caso de impedir las condiciones atmosféricas u otras causas la celebración de la prueba, el R. M. C. de C. se reserva la facultad de aplazarla o suspenderla, devolviéndose en este segundo caso el importe de las inscripciones, y en el primero se devolverá la inscripción únicamente a los que manifiesten la imposibilidad de tomar parte en la prueba en la fecha aplazada.

La forma y orden de salida, junto con otras instrucciones para el buen orden de la prueba, serán dictadas posteriormente por el Real Moto Club de Cataluña.

En los días y horas que oficialmente se indicarán, y bajo la inspección de un delegado del Real Moto Club de Cataluña, tendrán lugar entrenamientos oficiales de la carrera, quedando terminantemente prohibido a los concursantes verificarlo en el lugar de la carrera, fuera de las horas y fechas que se indicarán.

Campeonato "Indian" de Cataluña

De acuerdo con el Real Moto Club de Cataluña, organiza el Automóvil Salón, para el día 23 de abril próximo, una excursión colectiva a Tarragona, compuesta exclusivamente de poseedores de motocicletas *Indian*.

Esta excursión tendrá el carácter de Campeonato y se otorgarán importantes premios consistentes en: placas de Campeón, copas de plata, medallas de oro, etc., y una medalla de plata como premio de cooperación, a todos los concursantes que terminen la excursión.

A fin de que todos los aficionados al motociclismo puedan tomar parte en esta manifestación deportiva, se establecen dos clases de concursantes: una para los que han tomado parte en carreras de velocidad anteriores (clase A) y otra independiente para los aficionados solamente al excursionismo (clase B). Los títulos y premios para ambas clases serán idénticos.

Las inscripciones son gratuitas y se admiten en el Automóvil Salón, Trafalgar, 52.

RUEDAS METÁLICAS INTERCAMBIABLES

RUDGE-WHITWORTH

Concesionarios para España y Portugal:

E. y J. PUJOL XICOY - C. Valencia, 267 - Tel. 371-G - Barcelona



NEUMATICOS DUNLOP

**AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS**

**SOCIEDAD ESPANOLA
DUNLOP, S. A.**

Claudio Coello, 106
Tels. 1238-S - 1273-S
MADRID

Buenos Aires, 18
Teléfono 1312-G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: **DUNLOP**



**La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.**

Agentes exclusivos: Eduardo Schilling y C.^a, S. en C.

BARCELONA: Fernando, 23 - **MADRID:** Avenida Conde Peñalver, 8, v Caballero de Gracia, 7 - **VALENCIA:** Calle de la Paz, 13



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACIÓN ESPAÑOLA

Chassis de Turismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía



A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA
Apartado de Correos 424 - Teléf. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"