

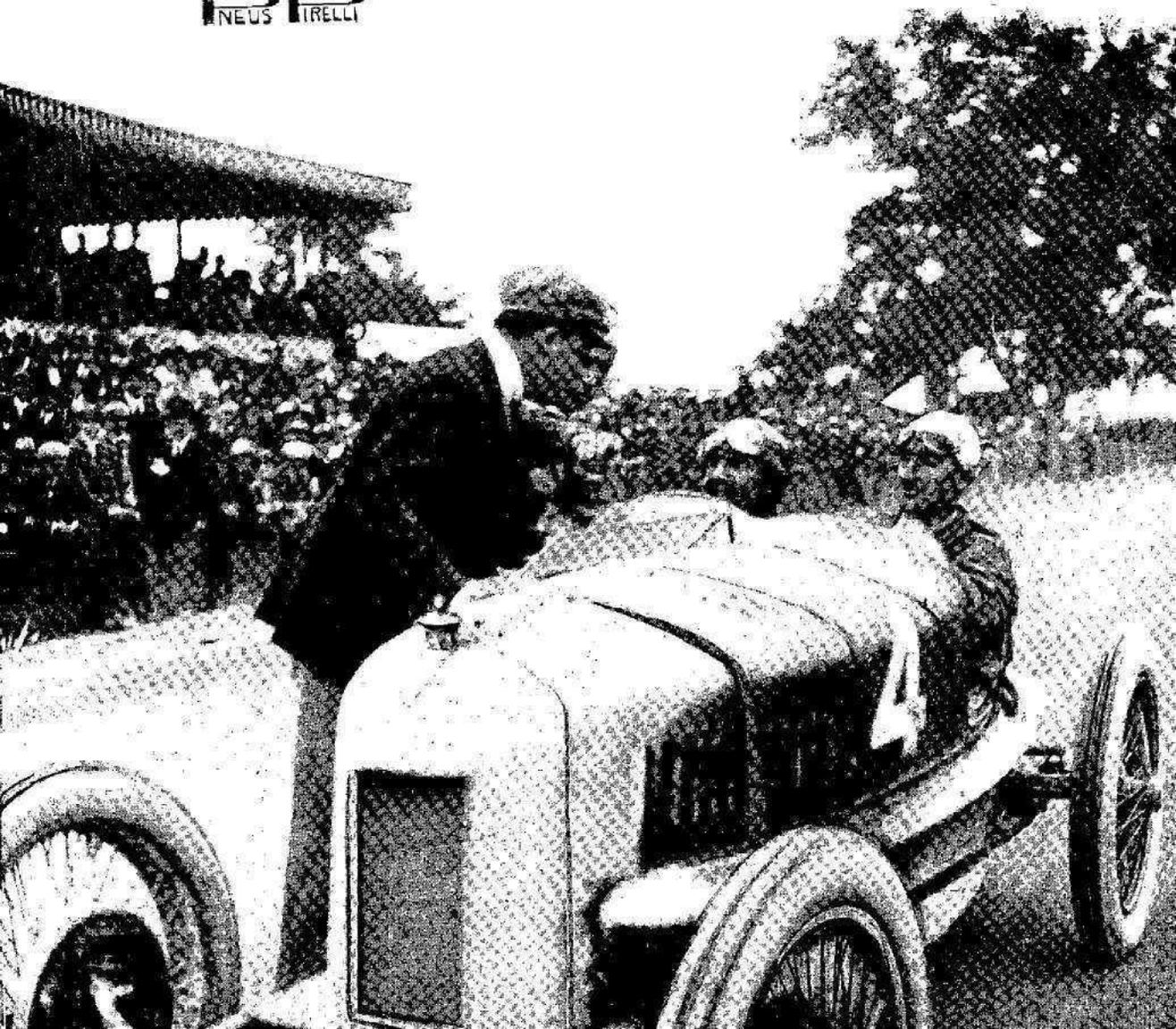
Stadium

Revista Ilustrada

Año XII - Núm. 371
29 de Julio de 1922

75 céntimos

Gran Premio de Francia
1.º Felice Nazzaro - "Fiat", con



CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

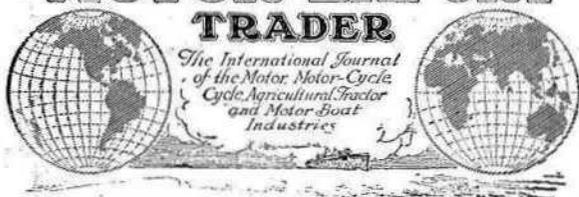
Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

THE MOTOR EXPORT TRADER



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

Gran Premio Motociclista

STRASBURGO - 12 julio 1922

Sobre

PNEUS

HUTCHINSON



- 1.º Visioli
- 2.º Goresa
- 3.º Dall Oglis

Moto GARELLI 350 c. c.

Stadium

Revista Ilustrada
MOTOR DEPORTIVO

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

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

ECOS

Es ésta la hora plácida de la siesta. El sueño es uno de los deportes más descansados que practican los españoles. Los franceses, al fin latinos, no nos aventajan mucho en su hora de despertar.

Pero han empezado, por fin, a preparar el estadio del Racing de Colombes para lugar de las luchas olímpicas en primavera y verano de 1924 y piensan preparar a sus hombres para aquellos juegos. Nosotros... seguimos durmiendo y eso—es innegable—nos engorda.

FINALISTA España en la Copa Davis. Australia luchará con Francia en Boston los días 11, 12 y 13 de agosto próximo. El vencedor de este match (Australia probablemente) deberá a su vez contender con el equipo español en Filadelfia los días 17, 18 y 19 de ese mismo mes.

Constituirán el equipo americano Tilden, Johnston y Williams.

¿Acudirá España al palenque? ¿Traerá nuestro equipo al viejo continente la famosa Copa.

Así lo deseamos, anhelando con toda el alma que nuestros deseos se vean cumplidos.

VAYAN titulitos edificantes, puestos por *La Vanguardia* a su crónica telegráfica nacional, que traemos a estas columnas aunque nada tienen que ver con el sport, pero sí con la verdad.

«Trabucazo parlamentario.—Los diputados se asignan mil pesetas mensuales.—El señor Lerroux, con sus amenazas, ha contribuído eficazmente a arrancar los votos necesarios para obtener la innovación (!).—En cambio, nadie se acordó de

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

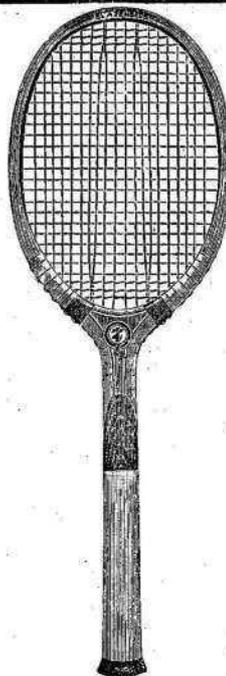
Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Prat



Ernest Witty & C.º

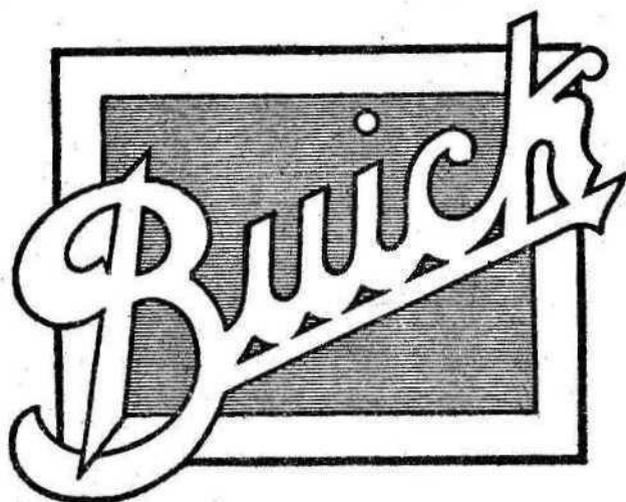
Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
B A R C E L O N A

Enseres para todos
los sports

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

Juegos completos para
el juego de Ping-Pong

AUTOMOVIL



FAMOSO POR SU CALIDAD Y PRECIO

Motor seis cilindros
Válvulas en la culata
Suspensión Cantilever

Ignición DELCO
Embrague a discos Ferero
Corona y piñón helizoidal

Materiales acero cromo-níquel

Estas características las van adaptando todos los constructores que quieren modernizar sus marcas

Cuatro cilindros, 15-20 HP. **13.000 Ptas.**
Seis cilindros, 27-30 HP. . . **18.000 Ptas.**

Torpedos completamente equipados

Chassis seis cilindros **15.500 Ptas.**

F. S. ABADAL

BARCELONA
Aragón, 239-245

MADRID
Alcalá, 62

La casa ABADAL tiene interés en facilitar pruebas para demostrar la superioridad del BUICK sobre los demás coches

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

que ayer fué el aniversario del desastre de Annual.»

Y así va el mundo.

Y pensar, Señor, que a pesar de ello el mundo no se hunde...



ESo de la «trata de blancas», que muchos, afortunadamente, no saben de lo que se trata, da lugar a que personas de elevada estirpe y de alta categoría, se ocupen de evitar graves males para gentes ignorantes.

Andando el tiempo, al paso que ahora caminamos, será cuestión de que se constituyan sendas comisiones de «trata de balompedistas» para evitar la compra y venta de los tráfugos.

Y conste que no lo decimos ni por lo que pasa en el Polo, ni en Zamora, ni en Belchite.

Sino porque «eso» nos viene dando asco desde su origen a nuestros días...



HEMOS recibido el «Ideario» del Racing Club de Cataluña, folleto en el que nuestro amigo don Enrique Ráfols expone sus bellos propósitos de que el Club *sui generis* que ha fundado, no sólo estudie, sino que resuelva definitivamente el problema del mejoramiento físico de nuestra raza.

El folleto resulta altamente interesante.

Expone en él Ráfols los deseos que le animan, algunos juicios críticos e informaciones relativas a la labor que pro educación física se vienen practicando, eficazmente por cierto, en Francia, Alemania, Bélgica y... España, anteponiendo la pregunta a este capítulo, ¿Qué ha hecho España?

Impertérritos en nuestra labor, la de Ráfols, ahora como siempre, contará con el concurso de sus amigos de STADIUM.



EN un periódico diario de Madrid hemos leído que la Comisión mixta de senadores y diputados, suponiendo que con los nuevos tributos todos los automóviles iban a darse de baja en la contribución, acordó que «los carruajes y automóviles que no circulen tributarán (agárrense, señores, que hay curva), SOLAMENTE, fíjense ustedes, solamente por el 50 por 100 de las cuotas anteriores.

Es decir, que un señor que tiene un coche de 50 HP. y paga al año por recrearse paseando en él por las calles, plazas y paseos y carreteras, 1.600 pesetas, si se rinde su negocio y lo retira de la circulación y aunque lo intente no puede venderlo, se le aplicará la tarifa de 800 pesetas anuales.

Y para esto pagan mil pesetas al mes a los diputados. Por menos precio ¡ay! los vamos a encontrar de mejores, que diría algún prócer.

AUTOMÓVILES

DODGE BROTHERS

ENTREGAS INMEDIATAS MODELOS 1922

PIEZAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS

CONCESIONARIO PARA LA VENTA EN CATALUÑA

F. DE A. PUIG

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

STADIUM

Automóvil Salón

MADRID

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 - Pirza Cataluña, 18

VALENCIA

Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

Cleveland



Rueda motriz **Smith**, bicicletas **Automoto** e **Indian**, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

IMPORTACION DE NEUMATICOS

Por ser de gran interés publicamos a continuación la Real orden aparecida en la *Gaceta* del día 24 del pasado junio, referente a neumáticos, cuya parte dispositiva dice así:

Primero.—Que a partir del día primero de septiembre venidero, la importación de llantas, cubiertas y neumáticos de caucho para toda clase de vehículos, en partidas cuya importancia merezca considerarse como expedición comercial, solamente podrá realizarse por las Aduanas habilitadas en la actualidad para la importación de tejidos.

Segundo.—Siguen habilitadas las Aduanas de Tehobía, Vera, Errazu, Dancharrinea, Valcarlos, Sallent, Lés, Puigcerdá, La Junquera, Camprodón, Salvatierra, Verín, Alcántara y La Línea, para el despacho de neumáticos y bandajes que como repuesto conduzcan los automóviles que cruzan nuestras fronteras y que con arreglo a la real orden de 20 de junio de 1910, deban adeudar por cualquier concepto a su entrada en España.

Las cuatro cubiertas de repuesto que autoriza dicha Real orden para cada carruaje, más cuatro neumáticos por igual concepto, cuyos derechos quedan garantidos, solamente serán anotados en el pase con su número de fabricación y en igual forma los que el coche lleve colocados, pero advirtiendo a los dueños el peligro que su venta supone para el comprador, de que no obstante estar sus derechos garantidos, pueden ser decomisados por no ostentar el signo de adeudo y encontrarse en poder de personas distintas de la titular del pase.

Tercero.—Las cubiertas para carruajes de todas clases y los bandajes macizos con o sin armadura de fabricación extranjera, serán requisitados en el acto del despacho con un marchamo de plomo de tamaño lo más reducido posible para que en su anverso figuren a troquel el número de la Aduana por donde tuvo lugar su importación, el del día del aforo y una letra a manera de contraseña y en su reverso el escudo de España.

Este marchamo se sujetará al borde del bandaje o cubierta por medio de un cable fino de alambre de hierro flexible y que uno de sus hilos sea envolvente en forma de espiral.

Cuarto.—Las cámaras de aire o neumáticos de igual procedencia, serán marcadas con un sello en tinta indeleble, en el que figuren las mismas cifras y emblemas que para el marchamo se han descrito y que se estampará al lado de la válvula de aire.

Quinto.—Las cámaras que se importen encerradas en cajitas o sacos precintados por los fabricantes como garantía de su producción, serán también selladas en la forma indicada anteriormente, volviendo a precintarse las cajitas o sacos con un precinto de la Aduana que substituirá al que había puesto el fabricante.

Sexto.—Al documento de adeudo se unirá

una relación, que facilitará el despachante, en la que figuren:

a) El número de cubiertas, bandajes y cámaras que se presenten al despacho.

b) Sus números de fabricación; y

c) Si son para bicicletas, motocicletas, autocamiones o carruajes, todo con la debida separación para su fácil confrontación por el vista en el acto del despacho.

Séptimo.—Los despachos de todas estas mercancías, cuando constituyan expedición comercial habrán de hacerse precisamente en los almacenes de la Aduana.

Octavo.—En los cajetines correspondientes al número de la Aduana por donde tuvo lugar la importación y despacho, tanto en los marchamos como en las marcas que quedan descritas, las Aduanas usarán la misma numeración que tienen asignada para los marchamos de tejidos.

En cuanto a las fronteras habilitadas para el despacho de los que conduzcan los coches de viajeros tendrán el número que les asigne la Dirección general de Aduanas.

Noveno.—Las mencionadas manufacturas de fabricación nacional deberán ostentar la marca de fábrica debidamente registrada en la Dirección de Aduanas y el número de orden, sin cuyos requisitos serán consideradas como extranjeras.

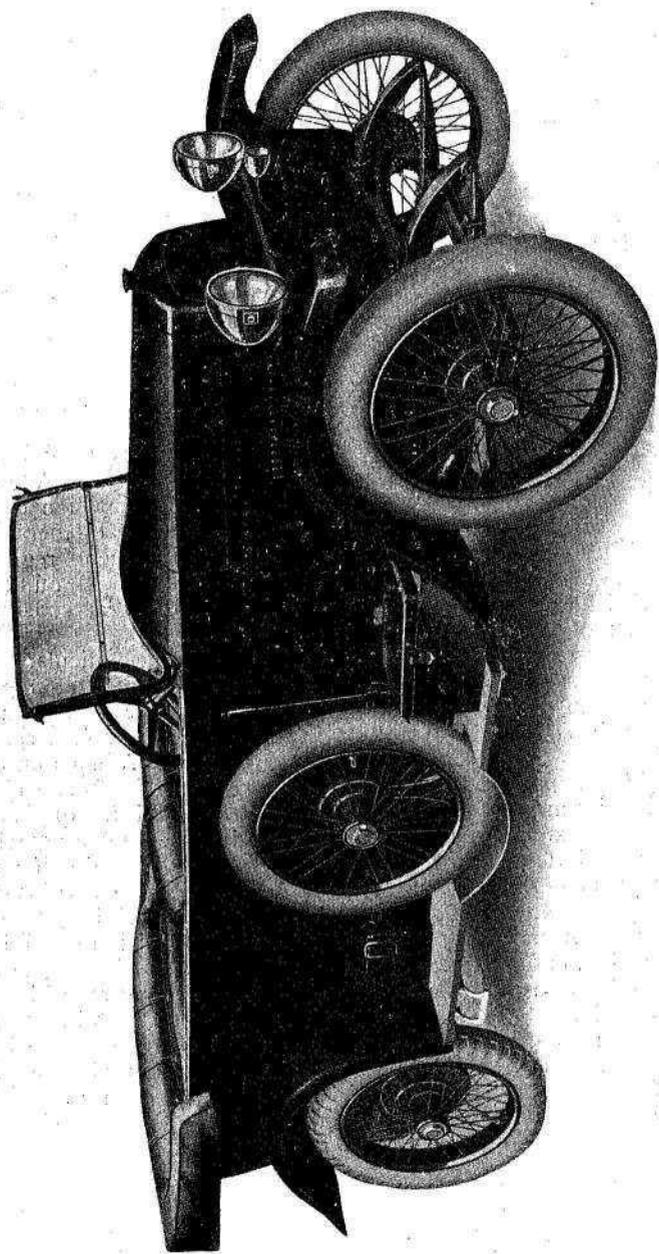
Décimo.—Los particulares y los dueños de almacenes, depósitos o garages que tengan en su poder mercancías de las que se citan en la presente, podrán presentarlas para su marca o marchamo en la Aduana más próxima, a cuyo efecto remitirán junto con el género, relación detallada del mismo que substituirá en este caso al documento de despacho.

En las provincias donde no existan oficinas de Aduanas, los interesados dirigirán estas peticiones a los respectivos delegados de Hacienda y a su disposición pondrán el género y relaciones que se citan en el número anterior, para que por dicha autoridad se pida a la Dirección general de Aduanas el personal que por cuenta de los peticionarios se traslade a la capital para efectuar las operaciones de marca o marchamo necesarias.

Onceavo.—Transcurridos seis meses desde la publicación de la presente, todo bandaje y neumático que no tenga la marca de fábrica o el signo de adeudo correspondiente, será considerado como de ilegal importación en el Reino.

Doceavo.—La Dirección general de Aduanas cuidará de proveer a las dependencias habilitadas para esta clase de despachos del material necesario, dictando al propio tiempo las instrucciones conducentes al mejor resultado de este servicio y la tarifa de colocación de marcas y marchamos en forma que este servicio, sin que venga a constituir un nuevo tributo, no resulte gravoso para el Tesoro.

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 substituídas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y por las de grandes y pequeños vehículos automóviles, que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

Los grandes raids aéreos



M. Pelletier d'Oisy, teniente francés, ex jugador internacional de futbol-rugby, que con un avión ha realizado el raid Túnez-Paris (aeródromo de Bourget) en 11 h. 50 m., salvando una distancia de 1.700 kilómetros (800 sobre el mar) a una velocidad media a la hora de 142 km.

Complete Vd.

el equipo eléctrico de su auto con la adición de
un reflector parabrisas

B O S C H

y una bocina

B O S C H

El reflector parabrisas BOSCH

es un pequeño faro móvil, orientable en todas direcciones. Ilumina todo lo que los faros fijos dejan en la obscuridad.

El reflector parabrisas BOSCH

permite alumbrar a gran distancia, durante la marcha, los cruces, virajes sinuosos, postes indicadores, números, etc., y evita al conductor la molestia de descender del coche para orientarse.

El reflector parabrisas BOSCH

es indispensable durante las excursiones por montaña debido a la sinuosidad de los caminos.

El reflector parabrisas BOSCH

permite el reconocimiento de los obstáculos que están fuera del radio de acción de los faros fijos, aumentando la seguridad durante la marcha.

El reflector parabrisas BOSCH

proporciona la luz necesaria para la marcha atrás y para trabajos en el motor en casos de pana.

El reflector parabrisas BOSCH

se distingue por su aspecto elegante, construcción práctica y fabricación esmerada, cualidades inherentes a todos los artículos que llevan el nombre ROBERT BOSCH.

El reflector parabrisas BOSCH

se construye para tensiones de 6 y 12 voltios, con y sin espejo en el disco de mando.

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^a

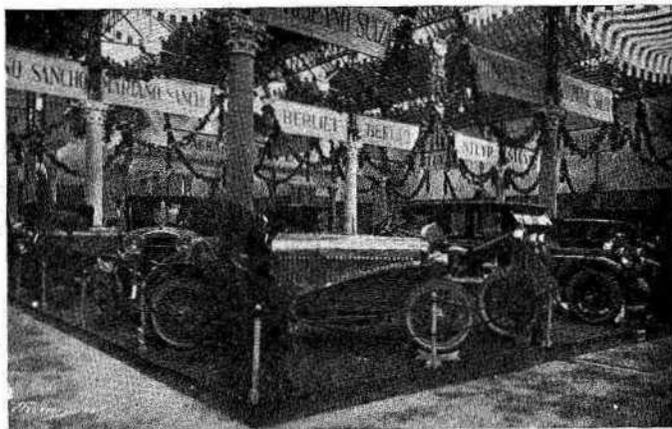
BARCELONA

Aragón, 254 : Tel. 3002-A

MADRID

Villanueva, 32 dup.

La Exposición Internacional del Automóvil de Barcelona



Stand Hispano-Suiza

TENEMOS una deuda contraída con muchos de nuestros queridos colegas, e íbamos a pagársela hoy, fieles a nuestra promesa, cuando nos hallamos que nos ha pisado los talones nuestro estimado amigo Ricardo Ruiz Ferry en las páginas bien escritas de su *Heraldo Deportivo*.

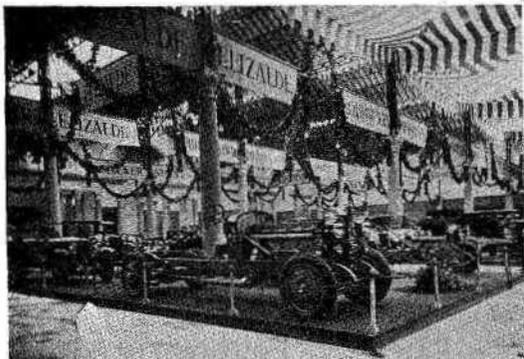
Decimos y repetimos hoy, por pluma amiga, que la Prensa española, desde el rotativo más importante al periódico «profesional» (?) más modesto, no se dió exacta cuenta, salvo muy contadas excepciones, del *significado* de la Tercera Exposición del Automóvil celebrada en Barcelona. Ni se entretuvo en estudiar su importancia, ni la transcendencia que puede haber tenido para el desarrollo de una gran riqueza, hasta ahora oculta, para nuestro país, ni se cuidó de otra cosa que de exprimir las ubres de donde manaban anuncios y reclamos, que incluso se redactaron más aprisa

que indudablemente se percibieron, que es mucho decir.

La Prensa diaria de Barcelona no se dió cuenta de lo que para Barcelona significa esa gran Exposición, y aquí, donde se comenta en interminables parrafadas la terca permanencia de un quídam en una silla del Paseo de Gracia, alborotando una ciudad, no se ha analizado con criterio propio de directores o jefes de redacción, lo que el Salón del Automóvil de Barcelona ha representado para Barcelona.

El elogio grande, sincero, exacto del Salón, lo ha hecho el público con su sano criterio, que no necesita de andadores... afortunadamente.

Dice Ferry, y dice bien, que uno de los temas de lamentación de los que, con tan singular acierto, han sabido coronar la obra de titanes a convertir en insuperable Exposición de Automóviles el «casón» del bello parque de Montjuich (no se confunda el



Stand Elizalde



Stand David

parque con el edificio), es la escasa colaboración que les ha prestado la Prensa.

Cabe a quien traza estas líneas y a *Heraldo Deportivo*, la alta satisfacción de estar excluidos de culpa en esa justificadísima queja de un Comité organizador que merecía la ayuda previa de quienes, después, supieron sacar excelente partido del acontecimiento automovilista.

Porque que la Prensa deportiva haya sido fiel cumplidora de su deber, nada tiene de extraño, y si hubo alguna excepción, que lo ignoramos, poca puede haber sido la valía de lo que su silencio haya substraído

tan larga y espléndidamente favorecían! Tratamos aquí este tema, porque es ya

hora que, incluso en defensa propia, digamos lo que nos parece de este asunto, delicado y escurridizo acaso para algunos, pero que no lo es para nosotros.

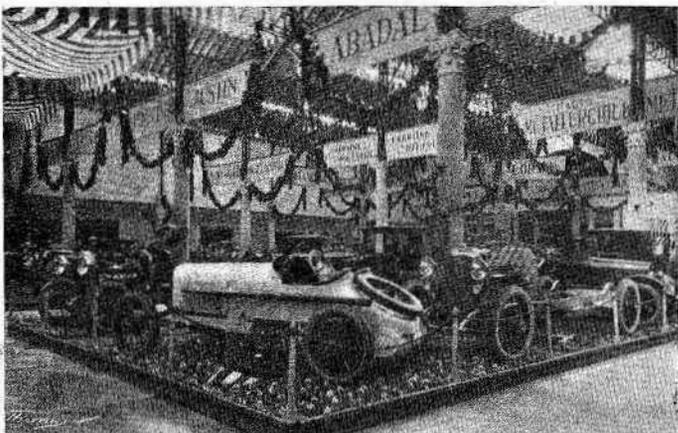
Las quejas del Comité organizador hay que encauzarlas y dirigir las a los propios perjudicados.

¿Se distingue una publicación por su autofobia y por su antideportivismo? Pues allí van, como fieles perros aporreados, los vendedores de automóviles con su publicidad sin medida ni cuenta.

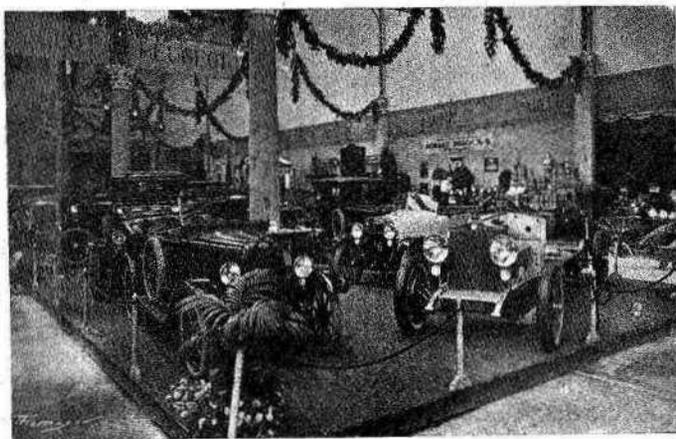
¿Se les acercan en interminable fila unos cuantos representantes, «enviados especiales», de publicaciones cuya existencia sólo se acusa «cuando hay mendrugo...»? Pues adelante

de éxito al gran certamen de Barcelona.

En cambio, la «gran Prensa», entre la que figuraba una larga lista de hojas donde vimos aparecer una profusa publicidad pagada por la Exposición, sólo se acordó de ésta cuando, inaugurado el Salón, envió un copioso cuerpo de agentes de publicidad (profesión dignísima que no se cita en tono despectivo) que se esforzaron, con singular éxito, en llenar de excelentes pesetas las cajas de sus periódicos: pesetas suministradas con no menos singular desinterés y largueza por los comerciantes e industriales expositores. ¡Curioso modo de corresponder a la colaboración (?) prestada por aquellos a quienes



Stand Abadal



Stand Fiat



Stand Salmson



Stand Indian



Stand Peugeot

con el despilfarro inútil cuanto injusto.
 ¿Y aun se queja el Comité representativo de los expositores?

Si un vendedor de perfumería leyese en un diario que los extractos olorosos y los afeites de tocador son cosas inútiles y despreciables y que el jabón es un lujo asiático del que supieron prescindir nuestros antepasados y la mayoría de nuestros contemporáneos, nadie pensará que este vendedor de perfumería vaya a dar *preferentemente* su publicidad a una hoja periódica que, al hacer semejante crítica, obedece al estado de opinión de sus lectores, para servirles, o tratar de imponerles aquella opinión, si ellos fueran posibles candidatos a la limpieza y el tocado.

Esto es, a juicio nuestro, una cosa lógica, ¿verdad?

Pues en automovilismo... y sus similares acontece todo lo contrario.

* * *

¡Que la Prensa diaria no se ocupó de la Exposición, antes de su éxito, para contribuir a éste!

Pero ¿se ha ocupado de los temas arancelarios del automovilismo?

¿Se ha ocupado de la industria nacional?
 ¿Del problema de las carreteras?

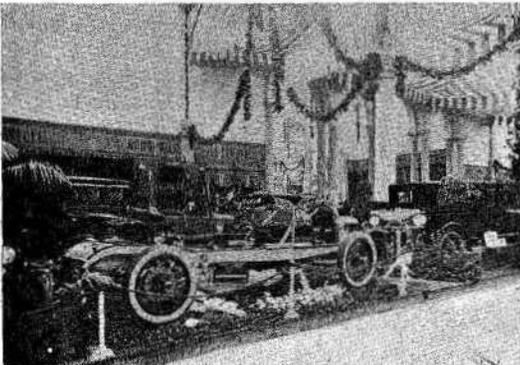
¿Se ha ocupado de los impuestos?

¿Ha secundado las aisladas campañas que alguna vez ha logrado iniciar algún periodista medio entendido en esos temas?

Pues todo esto es lo que deben tener presente quienes con su dinero, ganado honorablemente con su trabajo, sostienen o, cuando menos, contribuyen al sostenimiento de una Prensa que se caracteriza (las excepciones confirman la regla) por su apatía unas veces, y por su antipatía las más, a todo cuanto concierne al automovilismo y a los deportes.

Entre comerciantes parece extraño que ocurra esto, pero la realidad es ésa, por muy extraño que parezca.

Asombraríamos al lector si le dijéramos el número de millares de pesetas que ha percibido, por publicidad, de los expositores de Barcelona, el periódico que, sobre la base de la ineptitud de un gobernador de provincia, dijo, con ocasión del Trofeo Armangué, las más profundas tonterías que contra el automovilismo se han escrito en España. Bien es cierto que, también por esos millares de pesetas, dijo buen número de tonterías. ¡Y váyase lo uno por lo otro!



Stand Studebaker



Stand Unic

Fotos Claret y Vela

Campeonatos ciclistas de Cataluña



Tresseras llega a la meta con gran ventaja en la final del Campeonato de Cataluña, velocidad

GRACIAS a la feliz construcción del velódromo de Badalona, hemos tenido ocasión de presenciar casi en nuestra pro-

pia ciudad los campeonatos de Cataluña de velocidad y de medio fondo (tras motos), organizados impecablemente por el Sport Ciclista Badalonés.

El de velocidad lo ganó Francisco Tresseras, uno de los mejores «sprinters» con que contamos en España.

Lo más notable fué el campeonato de medio fondo, que se disputaron Alegre, Armengol, Monteys. Descartado este último, cuyo entrenador no tuvo fortuna, el duelo Alegre-Armengol alcanzó el máximo relieve. Y la lucha fué formidable. Fué una lucha de fuerzas y de tácticas. La táctica de Armengol, consistente en mantener una regularidad progresiva, y la de Alegre, basada en ganar tiempo y desconcertar al adversario. Y así Manuel Alegre cubrió los 100 km. en 2 h. 19 m. 28 s., ganando vueltas a Armengol audazmente, atacando siempre de una manera resuelta y proporcionándonos ambos corredores momentos de intensísima lucha.



Alegre, el nuevo campeón de Cataluña, pasa a Armengol

Ha terminado la Vuelta ciclista a Francia



Alavoine, vencedor moral del Tour, en tres espléndidas fases de su brillante actuación: En el collado de Auleisque. Solo, después de brillante despegue. Una llegada victoriosa.

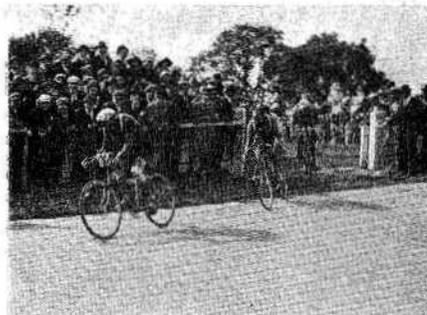
Los primeros clasificados fueron:

- 1 Lambot, belga, en 222 h. 8 m. 6 s.
- 2 Alavoine, francés, en 222 h. 49 m. 21 s.
- 3 Sellier, belga, en 222 h. 50 m. 8 s.
- 4 Heusghem, belga, 222 h. 52 m. 2 s.; 5, Lenaers, belga, 222 h. 53 m. 38 s.; 6. Tiberghien, belga, 223 h. 29 m. 41 s.; 7, Despontin, belga, 224 h. 32 m. 35 s.; 8, Cristophe, francés, 225 h. 33 m. 45 s.; 9, Rossius, belga, 225 h. 34 m. 12 s.; 10, Degy, francés, 225 h. 57 m. 19 s.;

- 11, Gay, italiano, 226 h. 5 s.; 12, Masson, belga, 226 h. 8 m. 27 s.; 13, Alancourt, francés, 227 h. 29 m. 2 s.; 14, Thys, belga, 227 h. 57 m. 4 s.; 15, Pelletier, francés, 228 h. 1 m. 35 s.

De los 120 corredores que partieron de París para recorrer los 5.375 kilómetros, sólo 38 fueron los que lograron terminar esta importante prueba.

Lambot ha permanecido en máquina 228



Los primeros llegados al velódromo del Parque de los Príncipes. — Lambot efectuando la vuelta de honor. — Los vencedores en la última recta, que gana Thys al sprint.

Fotos Rol

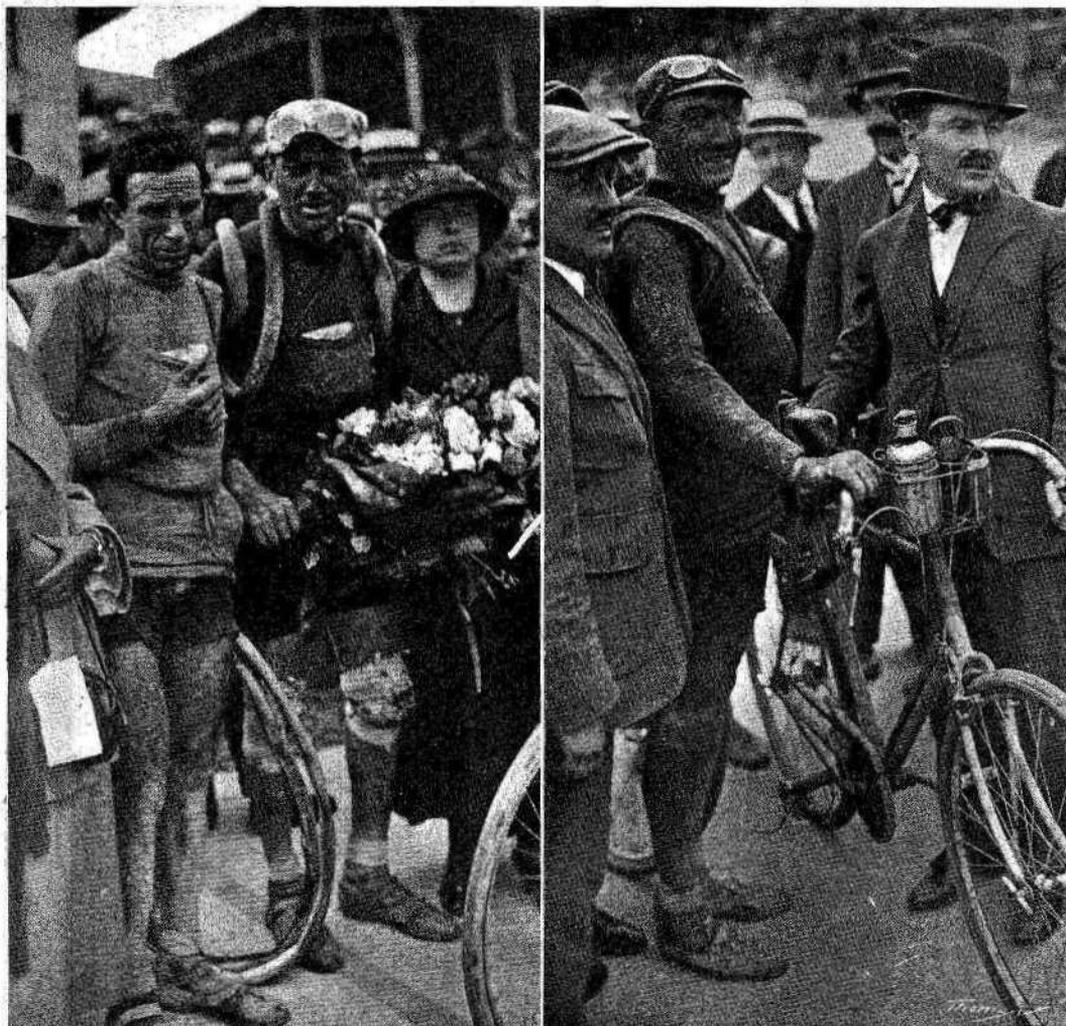
horas 8 minutos y 6 segundos, o sea 9 días, 6 horas y 8 minutos, y D. Masson, 12 días y una hora.

La clasificación de la «segunda clase» la encabezado Pelletier, que ha corrido en España cuando la Copa Paz y Justicia en Tarragona y la Vuelta a Cataluña 1920, carrera que el formidable routier ha realizado integrando durante muchas etapas el pelotón de cabeza.

¿Podríamos describir rápidamente la Vuelta a Francia en 1922? Sería difícil. No obstante, una mirada retrospectiva poniendo la atención en aquella fecha memorable en que incluso los elementos se conjuraron contra los *tours* hasta hoy, veríamos que empezó el prólogo con una revelación, la de Jacquinot, que hizo henchir de gozo el corazón de todos los franceses; después Christophe, el formidable veterano, ese lince de la carretera, venerable *géant de la route*, ostentó durante algunas etapas el maillot de leader, pero estúpidas indisposiciones le handicaparon. ¡Otra esperanza perdida! Más tarde, Thys, el vencedor de 1912, 1913 y

1920, fué el ídolo y candidato a la victoria, pero la *guigne* física, por una parte, y Alavoine, por otra, le jugaron una mala partida, y el formidable belga quedó en los lugares secundarios de la clasificación. Todo hacía creer que Alavoine, cuya fama quedó bien patente en Bayonne-Luchon, quedaba ya consagrada pero ¡oh, fatalidad! Alavoine, escogido por los manes maléficos, tuvo que ceder el lugar a Lambot, y aun a Heusghem, que estaba de él muy alejado.

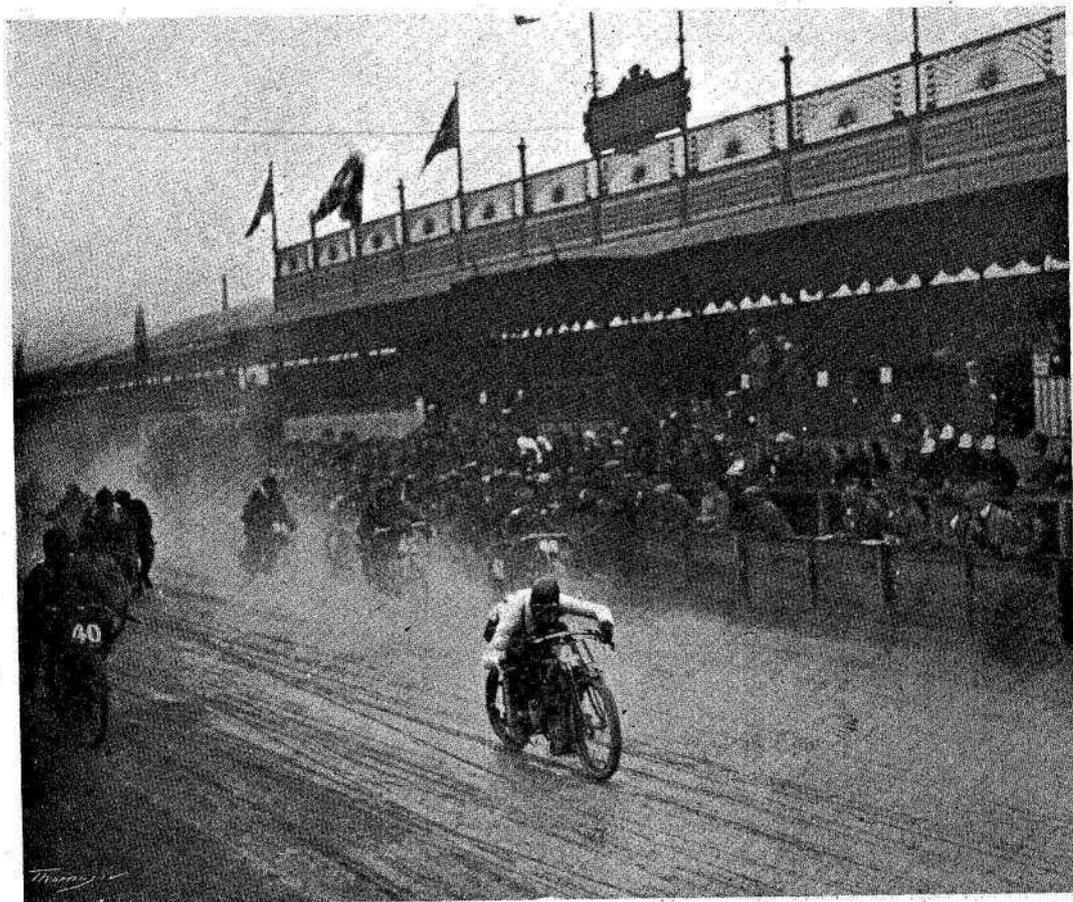
No obstante, aun era de esperar que Alavoine, el famoso *grimpeur*, recuperaría lo perdido, pero no hubo manera; Heusghem, en quien teníamos puesta la confianza, pecó, fué castigado por el Jurado — una penitencia que gravó su clasificación — y Lambot, el durísimo belga que tanta táctica ha venido empleando durante la carrera, ha entrado en el velódromo del Parc des Princes, triunfante, recibiendo de un pueblo eminentemente deportivo, la más clamorosa de las ovaciones que puede soñar el humano.



Lambot, primero de la clasificación general (bicicleta Peugeot).—Pelletier, primero de la segunda clase

Los grandes premios de Francia

(Circuito de Estrasburgo)



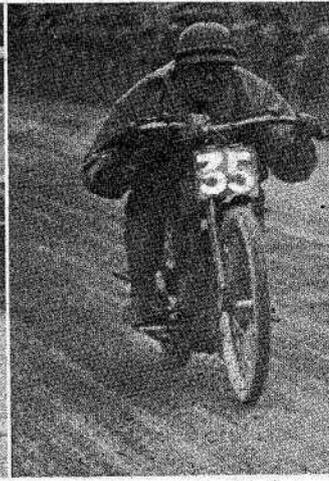
Salida de los corredores de las tres series de motos por grupos



Bennet, vencedor de la categoría 500 c. c., sobre Dunlop



Davison, vencedor de la categoría de 250 c. c. sobre Dunlop

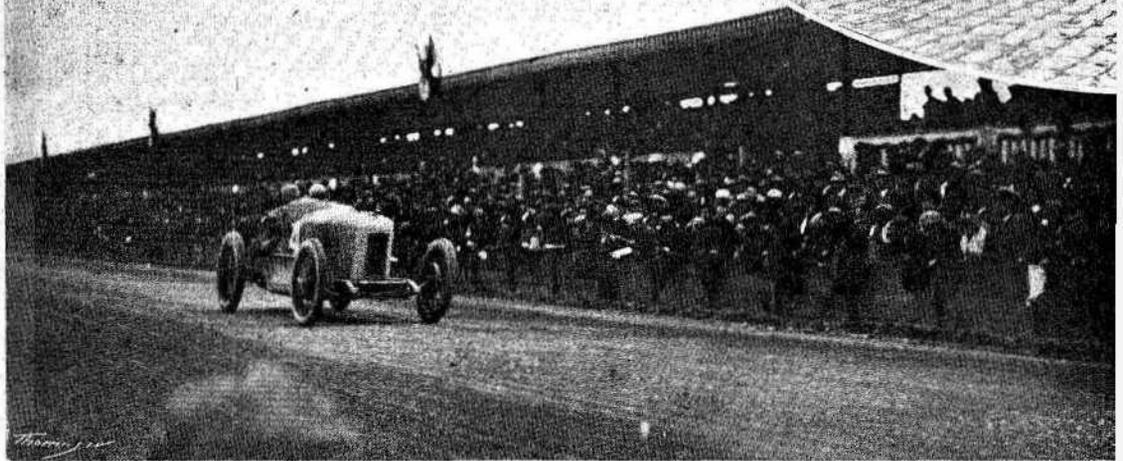
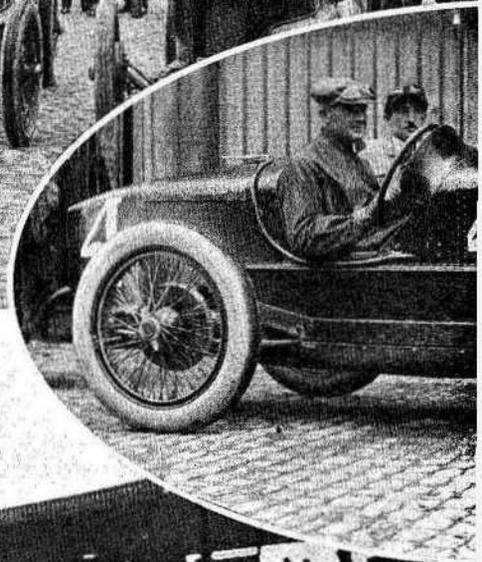
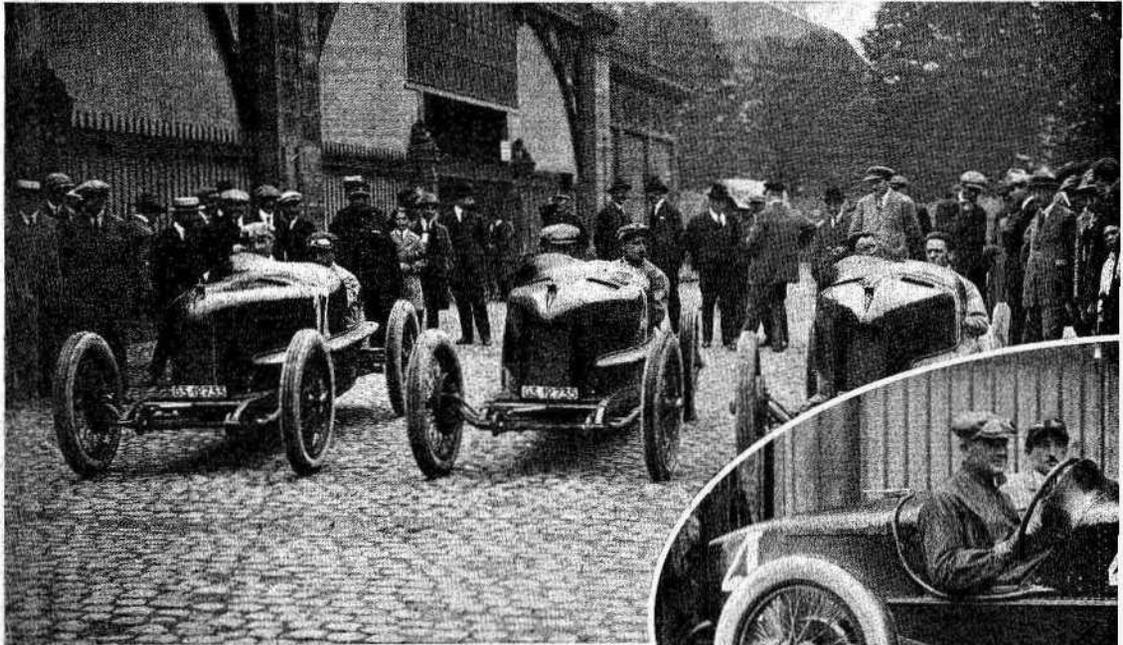


Visioli, vencedor de la categoría 350 c. c., sobre Hutchinsen

Fotos Rol

STADIUM

El Campeonato Mundial de Automovilismo



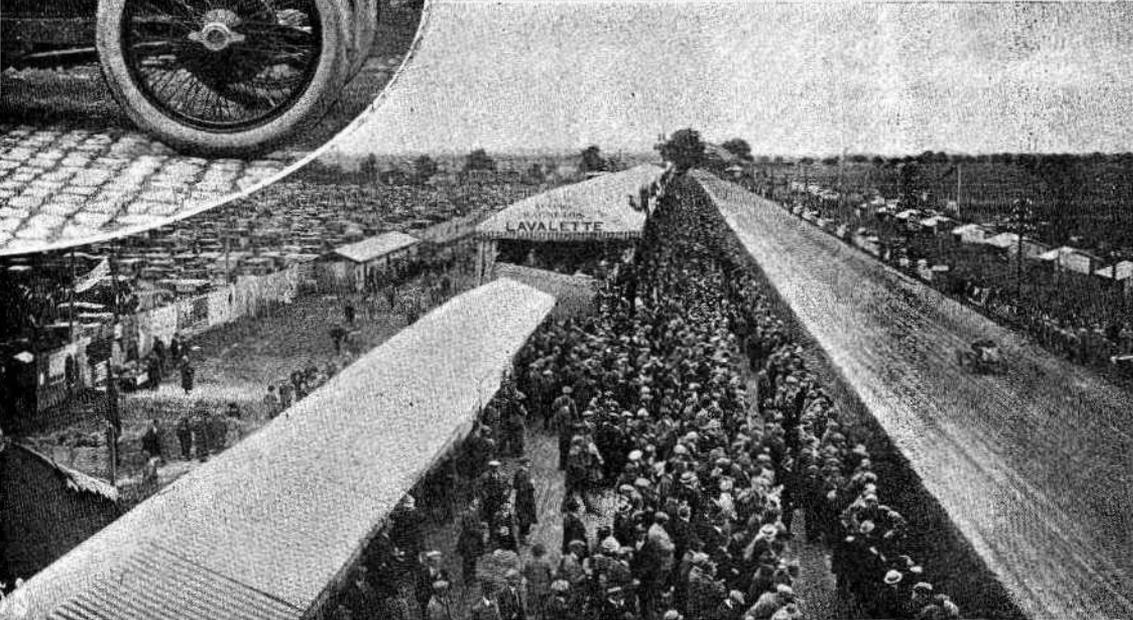
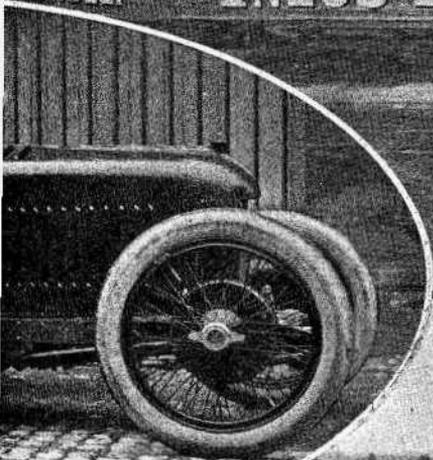
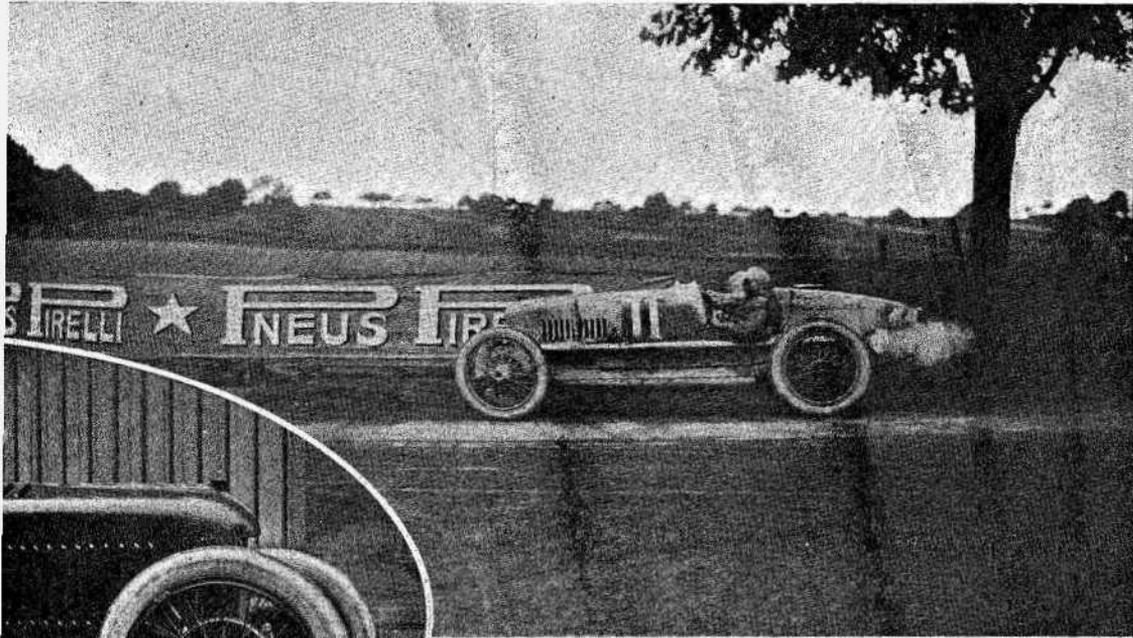
Equipo Fiat, compuesto de Biagio Nazzaro, Felice Nazzaro y Bordino, que tomó parte en el campeonato con el que conquistó brillantemente el Gran Premio, sobre Pnéus Pirelli. — Nazzaro II

FÉLIX NAZZARO, que pertenece a la *Fiat* desde que se fundó, con esa ciencia del volante que posee ha sido este año el valiente y decidido conquistador del Gran Premio corrido en Estrasburgo.

Nazzaro ha triunfado con un coche *Fiat*, excelente, cuidadosamente preparado para la victoria. Ha vencido debido a su gran táctica

y su valentía, pero merced a los cambios de los neumáticos que puso a su alcance la *Fiat*, los cuales, con sus 6 cilindros, con los cuales se ha demostrado a lo

conquista en ruda competencia un FIAT

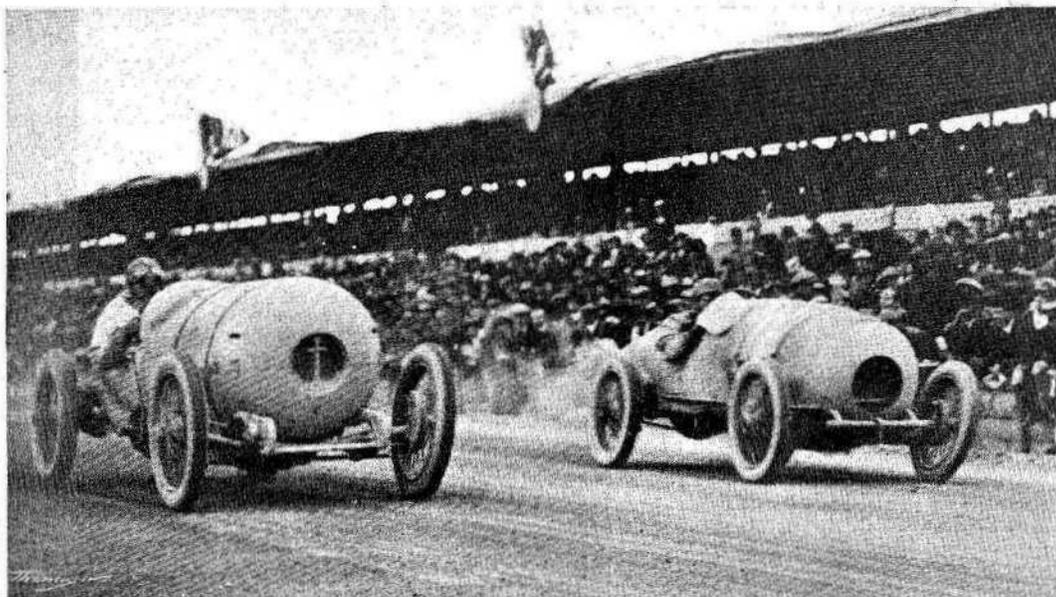


mio de velocidad. — Un Fiat, virando. — Felice Nazzaro con su Fiat seis cilindros, de 1 litro 999, la meta. — La recta de las tribunas donde los Fiat demostraron su enorme supremacia

rancia y a los medios poderosos, trayendo unos coches perfectos reunidos en dos bloques de 300 unidades, que a las altas velocidades sencillamente demostraron una enorme resistencia y el valor

positivo de todos los elementos que entran en la composición de ese soberano coche.

La Sociedad General de Automóviles y su digno director señor Bosch y Pagés, han recibido con este poderoso motivo, felicitaciones a granel, justificadas, merecidas, entre las que se cuenta la nuestra.



Lucha entre un Ballot y un Bugatti frente a las tribunas (Ruedas Rudge-Whitworth.)

Foto Rol

Los Grandes Premios del Automóvil Club de Francia han constituido acontecimientos de mayor magnitud que los de años anteriores y sólo comparables a los celebrados antes de la guerra.

Estrasburgo, la capital alsaciana, se ha mostrado solícita para albergar al gran mundo sportivo, pero como esas cosas no se improvisan, sus esperanzas han resultado en parte fallidas y el número importantísimo de turistas ha estado mal alojado, mal servido y por unos precios que rayan en la exageración, en un límite que pone freno a muchas leguas de distancia, al que pretenda volver. Los días no han sido muy favorables, ha llovido con demasiada frecuencia y esto y lo otro ha debido retraer gente al espectáculo, ya que, salvo el Gran Premio, el gran clou, ni las motos ni la carrera de velocidad atraieron ese gran público que lo invadió todo en el solemne día de la Gran prueba de Velocidad, para el que reinó la mayor expectación.

Gran Premio de Motocicletas

En motocicletas tomaron la salida:

Categoría 500 c. c. (401 k. 400: 30 vueltas)

1, *Motosacoche I* (Pélissier); 2, *Triumph I* (Pinney); 4, *Sunbeam I* (Bennett); 5, *Peugeot I* (Gillard); 6, *Norton I* (Schaw); 7, *Alcyon I* (G. Jolly); 9, *A. B. C. I* (Bartlett); 10, *Motosacoche II* (Zind); 11, *Triumph II* (Edmond); 12, *Sunbeam II* (de la Hay); 13, *Peugeot II* (Borgotti); 14, *Norton II* (G. Walker); 15, *Alcyon II* (Vulliamy); 16, *A. B. C. II* (Naas); 17, *Triumph II* (de Neufville); 19, *Norton III* (Hassall); 20, *Alcyon III* (Marc); 22, *Norton V* (Francisquet); 23, *Norton VI* (Hollowell).

Categoría 350 c. c. (334 k. 500: 25 vueltas)

30, *Garelli I* (Ottorino Dall'Oglio); 31, *Alcyon I* (Paul Meunier); 32, *Terrot I* (Cuzeau); 33, *Garelli II* (Ernesto Gnesa); 34, *Alcyon II* (M. Guiguet); 35, *Garelli III* (Erminio Visioli).

Categoría 250 c. c. (267 k. 600: 20 vueltas)

40, *New Imperial I* (B. Kershaw); 41, *Levis I* (C. S. Davison); 42, *Velocette I* (Cottin); 43, *Terrot I* (Belney); 44, *O. K. Junior I* (W. L. Handley); 45, *Motosolo I* (Clech); 46, *Isoard Liaudois I* (Liaudois); 47, *Massey Arran I* (J. Whalley); 48, *Chauvière I* (Chauvière); 49, *Armor I* (Marcel Jolly); 50, *Yvel's I* (Froment); 51, *Thomann I* (Pierre Sallot); 52, *Velocette II* (Nel); 53, *O. K. Junior II* (Woods); 54, *Yvel's II* (Vernisse).

Los clasificados

Categoría 500 c. c.

1, Bennett (*Sunbeam*), 4 h. 5 m. 40 s. (velocidad media a la hora, 98 k. 100); 2, Hassall (*Norton*), 4 h. 20 m. 8 s.; 3, Zind (*Motosacoche*), 4 h. 33 m. 33 s.; 4, Francisquet (*Norton*), 4 h. 42 m. 48 s.

Categoría 350 c. c.

1, Visioli (*Garelli*), 3 h. 39 m. 56 s. (velocidad media a la hora, 91 k. 300); 2, Gnesa (*Garelli*), 3 h. 41 m.; 3, Dall'Oglio (*Garelli*), 4 h. 6 m. 46 s.; 4, Meunier (*Alcyon*), 4 h. 30 m. 48 s.; 5, Cuzeau (*Terrot*), 4 h. 35 m. 1 s.

Categoría 250 c. c. (267 k. 600)

1, Davison (*Levis*), 3 h. 8 m. 24 s., (velocidad media a la hora, 85 k. 255); 2, Sallot (*Thomann*), 3 h. 34 m. 30 s.; 3, Cottin (*Velocette*),

3 h. 34 m. 41 s.; 4, Froment (*Yvel's*), 3. h. 36 m. 26 s.; 5, Whalley (*Massey-Arran*), 3. h. 41 m. 7 s.; 6, Marcel Jolly (*Armor*), 4 h. 7 m. 5. s.; 7, Clech (*Motosolo*), 4 h. 11 m. 3 s.; 8, Belney (*Terrot*), 4 h. 25 m. 4 s.; 9, Nel (*Ve-jocette*), 4 h. 30 m. 42 s.; 10 Vernisse (*Yvel's*), 4 h. 38 m. 51 s.

De las tres categorías, la verdadera revolución fué el triunfo completo italiano con la clasificación de las tres *Garelli* en 350 c. c., la categoría más interesante, ya que tanto en 500 c. c. como en 250 c. c., la victoria inglesa se daba por descontada. Las *Garelli* corrieron con un motor 2 cilindros de 52 x 82, paralelos y a dos tiempos, de originalidad extraordinaria. Sus ruedas llevaban *Hutchinson*, tipo carrera, que dieron resultado admirable. Tal fué la impresión que causó la categoría en cuestión, que la Comisión Deportiva del Moto Club de Francia ha decidido para el próximo año hacer disputar el Gran Premio a una sola clase de máquinas, las de 350 c. c., suprimiendo para este magdo acontecimiento las demás categorías y estableciendo un solo lugar de primero; de hacerse este año así, hubiera sido *Garelli* el gran vencedor, como correspondía al esfuerzo de la marca italiana.

Gran Premio de Velocidad

El Gran Premio de Velocidad para coches de dos litros, fué un acontecimiento enorme, tomando la salida las mejores marcas de autos y neumáticos representantes de los industrias francesa, italiana e inglesa por el siguiente orden:

3, *Mathis* (Lahms); 4, *Fiat I* (F. Nazarro); 5, *Bugatti I* (Friedrich); 6, *Rolland-Pilain I* (Guyot); 7, *Ballot I* (Jules Goux); 8, *Aston Martin I* (Gallop); 9, *Sunbeam I* (Chassagne); 11, *Fiat II* (Bordino); 12, *Bugatti II* (de Viz-

caya); *Rolland Pilain II* (Hémery); 14, *Ballot II* (Foresti); 15, *Aston-Martin II* (Zborowski); 16, *Sunbeam II* (Lee Guinness); 17, *Fiat III* (Biaggio Nazzaro); 18, *Bugatti III* (Monès-Maury); 19, *Rolland Pilain III* (Wagner); 20, *Ballot III* (Masetti); 21, *Sunbeam III* (Seegraves); 22, *Bugatti IV* (Marco).

Desde el primer momento vióse la gran superioridad de *Fiat*, quien con coches de 1,990 litros, distribuidos en 9 cilindros de 65 milímetros de alessage por 100 de carrera, llevó desde el primer momento la cabeza, y de no haber sucedido dos percances a los coches de Bordino y Biaggio Nazzaro en los 70 últimos kilómetros, hubiera pisado la meta el equipo completo con muchísima ventaja, ventaja que quedó demostrada por Felice Nazzaro, el vencedor, pisando la meta con cerca una hora de ventaja sobre el segundo. Los *Fiat*, lo propio que los *Bugatti* clasificados en segundo y tercer lugar, iban equipados por los célebres *Pneus Pirelli*, sinónimo de éxito, que tantas y tan grandes carreras llevan conquistadas.

Los clasificados

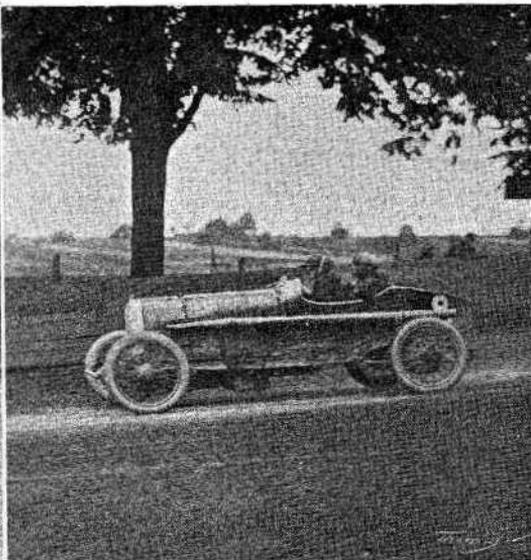
1, Felice Nazzaro (*Fiat, Pneus Pirelli*, ruedas *Rudge Witworth*), recorrido 802 k. 800, en 6 h. 17 m. 17 s., velocidad media 127 k. 670; 2, De Vizcaya (*Bugatti*), 7 h. 15 m. 9 s., velocidad media 115 k. 740; 3, Marco (*Bugatti*), 7 h. 48 m. 4 s.

Los laureados

1906, Szisz (<i>Renault</i>)	101 k. 300
1907, F. Nazarro (<i>Fiat</i>).	113 k. 621
1908, Lautenschlager (<i>Mercedes</i>)	111 k. 276
1912, Georges Boillot (<i>Peugeot</i>).	110 k. 260
1913, Georges Boillot (<i>Peugeot</i>).	116 k. 100
1914, Lautenschlager (<i>Mercedes</i>)	105 k. 550
1921, Murphy (<i>Duesenberg</i>)	125 k. 702
1922, F. Nazarro (<i>Fiat</i>).	127 k. 670



Un Rolland-Pilain en plena carrera



Viraje de un Aston Martin Fotos Rol

Gran Premio de Turismo

Como novedad disputábase este año el Gran Premio de Turismo, carrera de velocidad y consumo, reservada a coches equipados en turismo, con lastre correspondiente al peso de los pasajeros.

De los numerosos inscriptos sólo tomaron la salida:

3, *Peugeot I* (A. Boillot); 5, *Bignan I* (Martin); 6, *Voisin I* (Duray); 7, *A. M.* (Maridet); 9, *Peugeot II* (Artault); 11, *Bignan II* (Nougué); 12, *Voisin II* (Rougier); 14, *Peugeot III* (Péan); 15, *Bignan III* (Gros); 16, *Voisin III* (Gaudermen); 17, *Voisin IV* (Piccioni).

Mejor preparados y más rápidos que sus adversarios, los *Voisin* tomaron los mejores lugares de la clasificación, seguidos de cerca por *Peugeot*, quien desde antes de la guerra no se había preocupado de establecer coches para prueba de ninguna clase, habiendo conquistado un Gran Premio de Indianópolis y una Targa Florio estos últimos tiempos con coches de construcción anterior a 1914.

Los *Voisin* vencedores eran coches con motor sin válvulas, tipo exacto al de serie, pero preparados como es de suponer para el terreno que tenían que encontrar en el circuito de Estrasburgo.

Un factor importante que no es para descuidado y mencionamos siempre, ha sido el ir provistos todos los coches vencedores sin excepción, de ruedas *Rudge-Whitworth*. Hoy como ayer y mañana como hoy, nuestros constructores apelan con gran fundamento a esas maravillosas ruedas, que resisten todas las velocidades y los embates fieros de una serie continuada de competiciones, en las que ellos

son siempre factor muy importante en la victoria.

Los clasificados

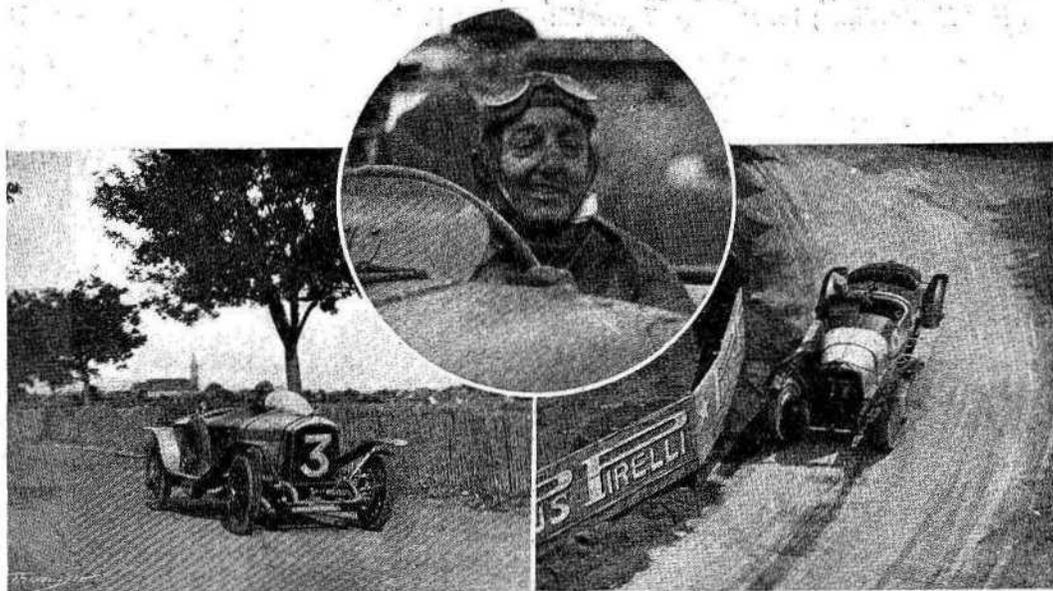
La clasificación que se estableció fué:

1, Rougier (*Voisin*), recorrido 709 k. 140, en 6 h. 35 m. 9 s., velocidad media a la hora, 107 k. 676; 2, Duray (*Voisin*), 6 h. 37 m. 31 s., velocidad media a la hora, 106 k. 800; 3, Gaudermen (*Voisin*), 6 h. 42 m. 57 s., velocidad media a la hora, 105 k. 592; 4, André Boillot (*Peugeot*), 6 h. 46 m. 41 s.; 5, Piccioni (*Voisin*), 6 h. 49 m. 58 s.; 6, Artault (*Peugeot*), 7 h. 25 m. 25 s.

En vista del desastre que resultó el Gran Premio de Velocidad por lo que a porcentaje de llegadas se refiere, el A. C. F., con muy buen acuerdo, ha decidido que para 1923 se correrá nuevamente a la cilindrada y precisamente de 2 litros, disposición también adoptada por los americanos para su Gran Premio de Indianópolis.

El reglamento del de Turismo todavía no ha sido estudiado, pero es de suponer que se modificará en alguna de sus partes, dado el gran rendimiento conseguido por las dos primeras marcas mencionadas.

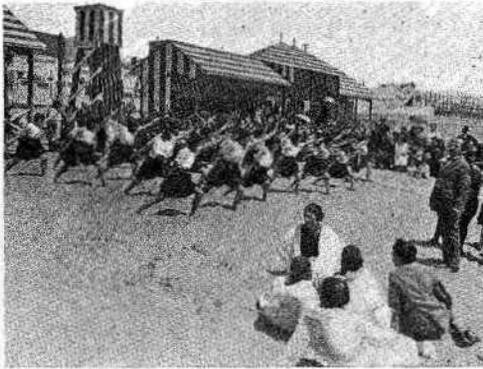
En esta reforma indiscutiblemente influirá el resultado que se obtenga en el próximo mitin de Boulogne, con la interesante prueba Copa Boillot para los que hay inscriptos los *Bignau*, que disputaron el Gran Premio, *Hispano-Suiza*, *Chenard-Walker* y *La Ponnete*, prueba en que separa los tipos de motor, se exige un promedio mínimo de velocidad, base que facilita luchen coches de cilindradas diferentes cosa en extremo útil tratándose de una carrera reservada a coches turistas.



Rougier, vencedor del Gran Premio de Turismo, sobre coche Voisin y ruedas Rudge-Whitworth. — Un Peugeot en plena carrera. — El Voisin de Piccioni iniciando un viraje.

Fotos Rol

El Instituto de Cultura y Biblioteca Popular de la Mujer



Ejercicios de gimnasia sueca. — El grupo de nadadoras.

EL Institut de Cultura i Biblioteca Popular para la Dona, en su afán siempre metódico y creciente de ensanchar su amplísimo campo de operaciones, que tantos y tan bellos frutos ha producido en el del «feminismo» bien entendido, ha establecido en aguas de Badalona, una escuela práctica de nata-

ción que se inauguró solemnemente el antepasado domingo.

Después de bendecido el local, un grupo simpatiquísimo de encantadoras señoritas, efectuaron ejercicios de gimnasia sueca, bajo la entendida dirección del patriarca de la gimnasia, don Jaime García Alsina.

Realizáronse también ejercicios de gimnasia rítmica, bajo el plan del maestro señor Llongueras y la dirección del señor Massó, siendo estos ejercicios como aquéllos, muy aplaudidos por el público que acudió a presenciar la fiesta.

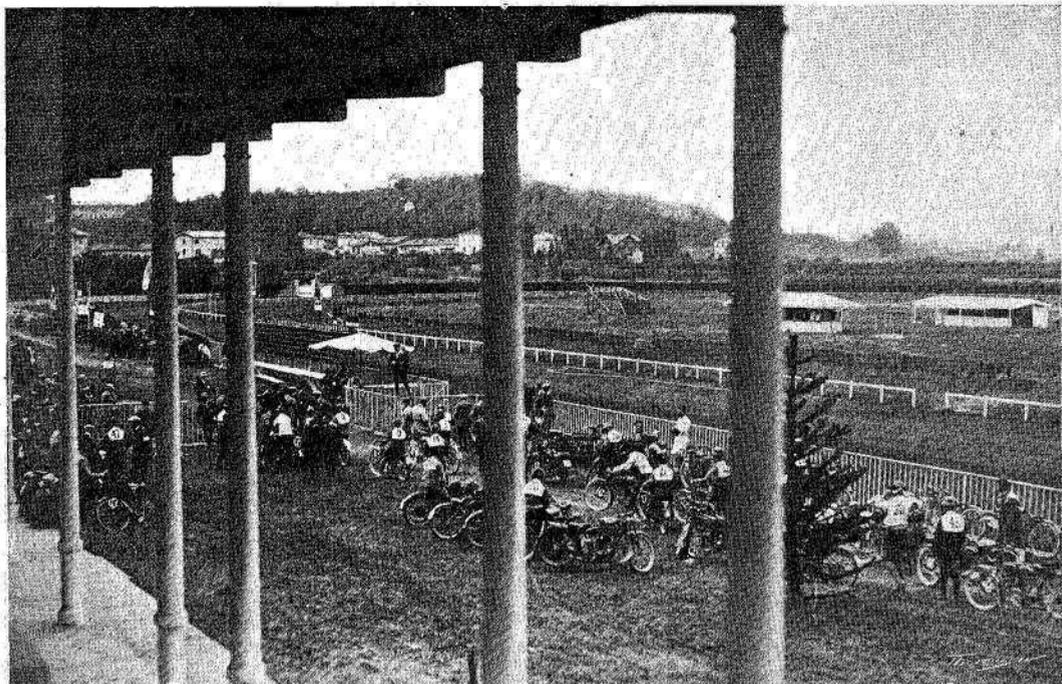
Las bellas ondinas lanzáronse al mar, algo alborotado, sin duda, ante su presencia, efectuando una prueba de 50⁰ metros, llegando primero Pilar Ortiz, y a continuación Concepción Fabra, Pilar Basté, Carmen Medina, Amalia y Julia Ortiz, Adela Lobo, Isable Pons, Montserrat Elías Campins, hija del ya veterano e impertérrito sportman *Corredisses*.

Isabelita Pons realizó a la perfección varios ejercicios, nadando en diversos estilos, haciéndose aplaudir muy merecidamente.

El Instituto de Cultura y sus elementos directores merecen toda suerte de plácemes por sus bellos propósitos, que de tan admirable modo se van cumpliendo.



Señoritas Pilar Ortiz y Carolina Fabra, clasificadas primera y segunda en la prueba de 50 metros



Los corredores preparándose para la salida en el Hipódromo de Varese



Salida de los centauros

Fotos Strazza

Carrera motorista Gran Criterium de 500 c. c.

EN Italia, desde hace dos años, la afición por las carreras de motos ha venido desarrollándose en forma tal, que es imposible descubrir un domingo que no se disputen dos o tres pruebas de importancia suma.

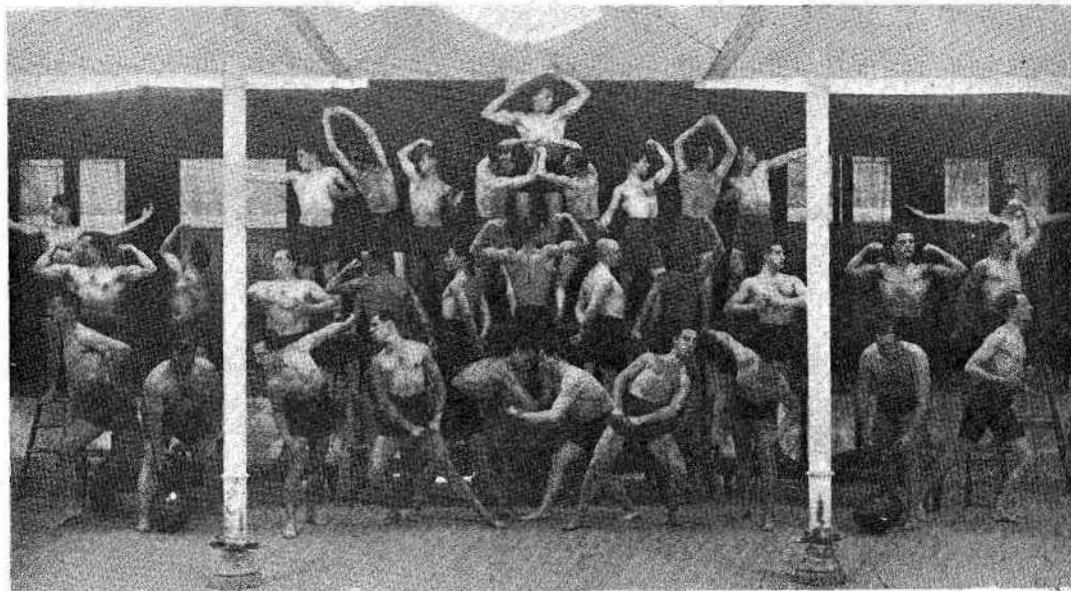
Tanto en invierno como en primavera y verano, los centauros mecánicos disputan sus pruebas ora en velocidad, ora en turismo, bien escalando una clásica cuesta, bien dando vueltas en un hipódromo, al estilo de lo que los americanos hacen.

Con tal afición, la industria mejora grandemente y lo que antes se lo llevaban todo las marcas importadoras inglesas y americanas, ahora lo consigue en gran parte la del país, que puede dar brillantes señales de vida, tales como la última participación en el Gran Premio de Francia, corrido en el circuito de Estrasburgo, en el que la marca *Garelli* se clasificó con los tres primeros puestos de la única categoría que disputaba.

Para mayor interés, en estas competiciones motoristas se ha establecido una clasificación por puntos; cada punto se obtiene ganando una carrera y ellos cuentan para la obtención del Campeonato de Italia, que naturalmente se subdivide en categorías motos y side-cars.

De estas brillantes pruebas fué la del Gran Criterium Internacional, dedicada exclusivamente a motores de 500 c. c., el vencedor Santovito, que efectuó la carrera a 61 kms. a la hora.

En el centro de cultura física Vilá



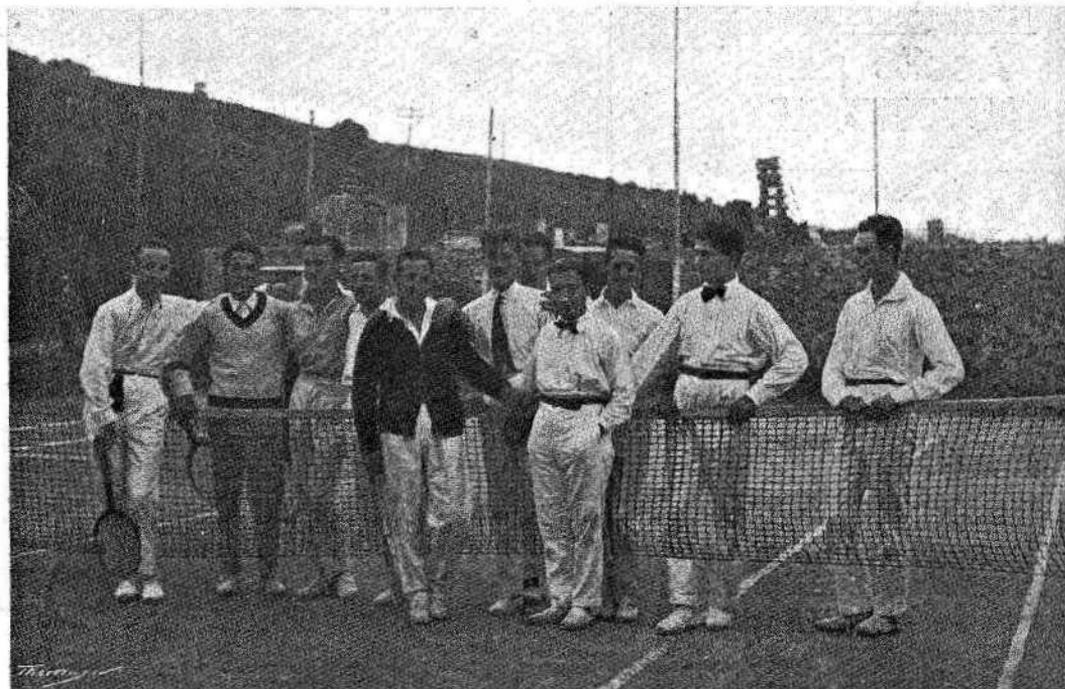
Grupo de los más aventajados alumnos

Foto Arenas

EN el Gimnasio Vila jamás han decaído los entusiasmos. Los días pasan, los años se suceden, pero el veterano forjador de atletas continúa impertérrito su bella obra y de esa pléyade de «forzudos homes» que vemos re-

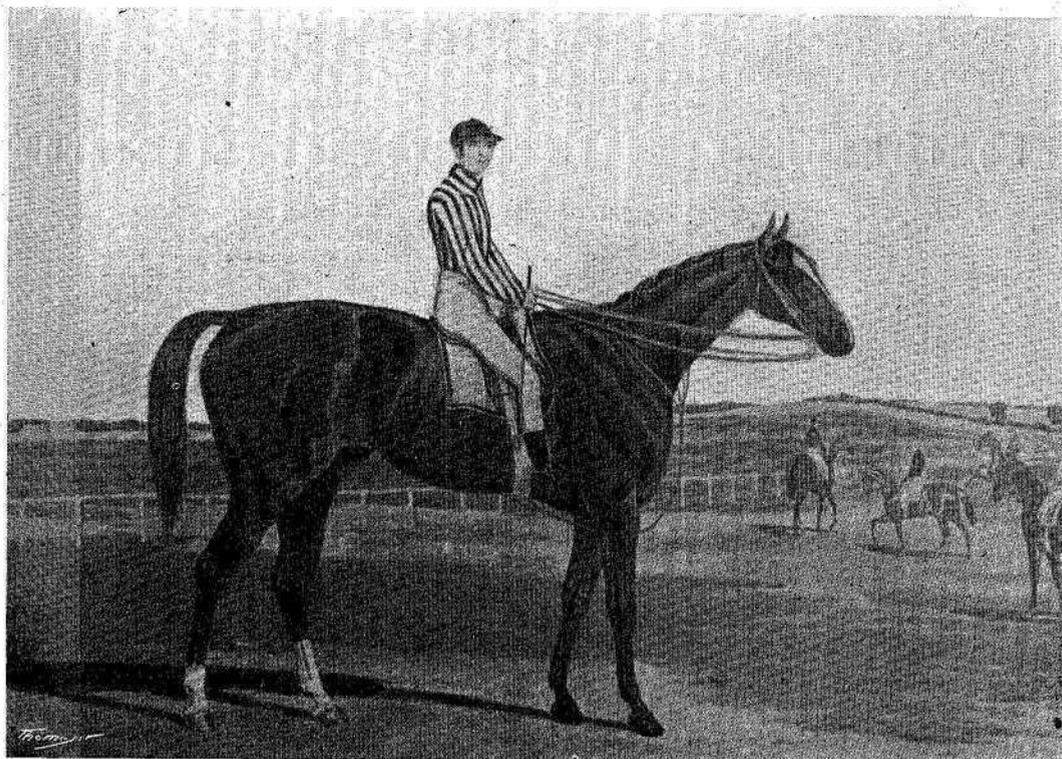
tratados en esta página, saldrán mañana por esos mundos grandes futbolistas, rápidos nadadores, soberbios sprinters o stayers, fuertes pujilistas, diestros luchadores, para honra y gloria del Gimnasio Vila.

Tennis : Concursos veraniegos



Grupo de tennistas que participaron en el Concurso de Molins de Rey

Foto Vela



El caballo Stocwell, famoso en la historia de la hipica (1844-1870)

**Aceite para
AUTOMOVILES**



Por ser limitada por el Reglamento la cantidad de gasolina y aceite a consumir en esta prueba, los motores trabajaban a elevadas compresiones y mezclas muy pobres, necesitando una lubricación muy eficaz para resistir la elevada temperatura del funcionamiento de los motores en dichas condiciones

Gran Premio del A. C. F.

(Turismo)

- 1.º Voisin
- 2.º Voisin
- 3.º Voisin
- 4.º Peugeot
- 5.º Voisin
- 6.º Peugeot

Todos con

Spidoleine

Sociedad Anónima Española de Lubrificantes
Cortés, 674, pral. - BARCELONA

Ley de reforma tributaria

Artículo 1.º Se autoriza al ministro de Hacienda para refundir el impuesto de carruajes de lujo en el de transportes por las vías terrestres y fluviales, creando una sección de Transportes especiales y de lujo, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Las cuotas aplicables a los carruajes de lujo de tracción animal, según la legislación vigente respecto del primero de los citados impuestos, podrán elevarse hasta la cifra de 360 pesetas anuales por carruaje y 120 pesetas por caballería, teniendo en cuenta, dentro de la escala, la población y el empleo preferente del carruaje o de la caballería.

Los coches de campo que radiquen en casas de labor o fincas amillaradas como rústicas, siempre que los animales de tracción paguen por pecuaria, tributarán el 50 por 100 de los de lujo en cada localidad si son de cuatro ruedas, y el 25 si son de dos.

El ministro de Hacienda dictará las disposiciones especiales para la tributación de carruajes de lujo explotados por industriales, que tributarán tan sólo por caballerías. Las cuotas no podrán exceder de la mitad de las señaladas en el primer párrafo de esta base.

Segunda. Para la fijación de las cuotas aplicables a los automóviles se tendrán en cuenta los siguientes preceptos:

a) Se establece la escala normal de gravámenes consignada a continuación:

Cilindrada del motor por decilitros	Pesetas anuales
Hasta 9.	425
Hasta 13.	475
Hasta 17.	550
Hasta 21.	625
Hasta 25.	700
Hasta 29.	825
Hasta 33.	950
Hasta 37.	1.100
Hasta 41.	1.250
Hasta 45.	1.370
Hasta 49.	1.480
Hasta 53.	1.590
Hasta 57.	1.700
Hasta 61.	1.810
Hasta 65.	1.920
Hasta 69.	2.030

De 69 en adelante se cobrarán 125 pesetas más por cada cuatro decilitros de aumento, sin que en ningún caso pueda exceder la cuota máxima de 2.500 pesetas.

La Vuelta a Francia 1922

La más formidable prueba del año (5.375 kilómetros) termina con el triunfo enormísimo de la bicicleta

PEUGEOT

que ha triunfado en 11 etapas sobre 15, suceso sin precedentes

1.ª Paris - Le Havre. . .	1.º Jacquinot.	6.ª Bayona - Luchon. . .	1.º Alavoine.
2.ª Le Havre - Cherburgo	1.º Bellenger.	7.ª Luchon - Perpiñán. . .	1.º Alavoine.
3.ª Cherburgo - Brest . .	1.º Jacquinot.	8.ª Perpiñán - Tolón . . .	1.º Thys.
4.ª Brest - Les Sables . .	1.º Thys.	9.ª Tolón - Niza.	1.º Thys.
5.ª Les Sables - Bayona .	1.º Alavoine.	10. Niza - Briançon . . .	1.º Thys.

15 etapa, Dunkerque París (345 km.): 1.º Thys, siempre sobre bicicleta **PEUGEOT**

8 Campeones de **PEUGEOT** se clasifican a la llegada: Lambot, Alavoine, Tiberghien, Despontin, Degy, Thys, Muller y Heusghem

Clasificación general: 1.º Lambot 2.º Alavoine

sobre bicicleta **PEUGEOT**, pneus LION-PEUGEOT, fabricados por A. Wolve

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

Los gravámenes de esta escala se aplicarán íntegros a los automóviles cuyo precio de venta en el mercado español, en estado de nuevos, excedan de 10.000 pesetas, y se reducirán en un 20 por 100 a aquellos cuyo coste en las expresadas condiciones no alcance al máximo mencionado.

Los propietarios de más de un automóvil pagarán por cada uno de los restantes el 50 por 100 de la escala citada.

b) Se determinará con toda claridad el concepto técnico de cilindrada, previo informe de la Cámara oficial Real Automóvil Club de España.

c) Por el Ministerio de Hacienda se requerirá anualmente a la Cámara oficial Real Automóvil Club de España para que publique una relación de capacidades de los motores de los automóviles que figuren en el Registro General de Vehículos con motor mecánico, que tiene a su cargo dicha entidad.

d) Toda diferencia que se suscite entre los particulares y la Administración, así como cuantas dudas se presenten relacionadas con la tributación que pudiera corresponder a vehículos con motor mecánico, serán resueltas por la Administración, previo informe de la Cámara oficial mencionada.

Tercera. El ministro de Hacienda dictará

las disposiciones especiales necesarias para la tributación de los automóviles de lujo explotados por industriales de servicios de esta clase, así como para los automóviles destinados al servicio público o de plaza. Las cuotas de tarifas de estas clases no podrán exceder, respectivamente, del 75 por 100 para los primeros, y de 50 por 100 para los segundos, de las que se asignan en la escala general de esta base.

Los automóviles destinados a servicio público o de plaza deberán ir provistos de un signo exterior, permanente e inequívoco, bien visible y de tipo único, con arreglo al modelo que acuerde la Administración.

Cuarta. En debida proporción con las cuotas correspondientes a los automóviles de menor importancia, señalará el ministro de Hacienda las aplicables a los autociclos, side-cars, motocicletas y demás instrumentos análogos de transportes con motor.

Asimismo se fijarán las de los vehículos con motor eléctrico, aplicándoles las cuotas de la escala que se aproximen más a su potencia efectiva.

Quinta. *No podrán establecerse arbitrios municipales ni provinciales, ni tampoco exigirse el pago de los que hasta ahora han venido percibiendo los Ayuntamientos y Dipu-*

Ultimos triunfos del autociclo

SENECHAL

Gran Premio de Francia

Categoría 750 c. c.

1.º Senechal, sobre

Senechal

Gran Premio M. C. de Marsella

Categoría 1,100 c. c.

1.º Vigie, sobre

Senechal

Agencia general para España :

José A. Clavé, 3

BARCELONA

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

TARRIDA

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

taciones, sobre los carruajes e instrumentos de transportes a que se refieren las anteriores bases, *ni recargos sobre las cuotas señaladas en las mismas.*

Sexta. Se derogan los preceptos de las leyes de 3 de agosto de 1907 y 12 de junio de 1911, relativos a la cesión a los Ayuntamientos del impuesto de carruajes de lujo.

Séptima. La administración y la recaudación del impuesto de transportes correspondiente a la Sección de Transportes especiales y de lujo que se crea en la presente ley, estarán a cargo de los Ayuntamientos del domicilio del poseedor, en cuyos Municipios se haya suprimido o se suprima el impuesto de con-

sumos, y del Estado en los restantes términos municipales.

La redacción de los reglamentos correspondientes en cuanto a la tributación de vehículos con motor mecánico se refiere, se hará previo informe de la Cámara oficial más arriba mencionada.

Octava. El importe de lo recaudado por cuotas de todos los conceptos comprendidos en la mencionada Sección de Transportes especiales y de lujo, se distribuirá entre el Estado y los Ayuntamientos, en la siguiente forma.

a) Carruajes de lujo de tracción animal. Corresponderá el 5) por 100 a los Ayunta-

Exide

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**

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carreí.º de Ribas, 279
Teléfono S. M. 250

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES

FRANCIA
(BOISCOLOMBES)
Talleres:
Rue du Capitaine
Guynemer

**Coches de turismo, para ho-
teles, de reparto, etc., etc.
Omnibus, Camiones, Motores
marinos, Motores para
la Aviación**

Agencia en Barcelona

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

Todos los coches que concurren al
Grand Prix de Francia montaban

Ruedas Metálicas

Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos para España y Portugal

E. y J. Pujol Xicoy

Valencia, 267

BARCELONA

Teléfono 371-G

mientos que administren y recauden el impuesto, y el resto, al Tesoro público.

b) Automóviles y similares. Corresponderá el 25 por 100 a los Ayuntamientos, y el resto, al Tesoro público. Este resto se dividirá, a su vez, entre el Estado y las Diputaciones provinciales, a prorrata de la longitud de carreteras y caminos vecinales del uno y de las otras entregados al servicio público en el respectivo ejercicio económico y debidamente reparados, a juicio de la Jefatura de Obras públicas de la provincia, que dictará su acuerdo dentro del primer semestre del año económico.

Este acuerdo será notificado a la Diputación provincial, que podrá recurrir dentro del término de un mes ante la Dirección general de Obras públicas. Esta, a su vez, resolverá dentro de otro mes.

c) Si las anteriores participaciones no bastaran a compensar a los Ayuntamientos la merma que para sus Haciendas puede implicar lo dispuesto en las bases anteriores, el Gobierno, previo estudio del rendimiento obtenido y de los gastos de administración y recaudación, que no podrán exceder del 5 por 100, les indemnizará en metálico, con cargo a los productos del propio impuesto, en el concepto de minoración de ingreso por la diferencia que resulte.

Novena. Los carruajes y automóviles que no circulen estarán exentos de toda contribución.

El ministro de Hacienda adoptará las medidas necesarias al efecto de evitar los fraudes a que la aplicación de este precepto pueda dar lugar.

Décima. Las cuotas a que se refieren las bases anteriores se cobrarán por trimestres naturales.

Undécima. Queda autorizado el ministro de Hacienda:

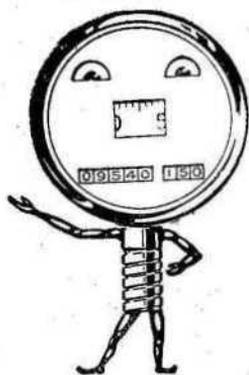
1.º Para dictar las reglas tributarias a que haya de sujetarse la circulación de automóviles procedentes del extranjero, procurando que esto se haga, en lo posible, bajo el régimen de reciprocidad.

2.º Para regular igualmente la circulación de los automóviles procedentes de las provincias concertadas, en forma análoga, en lo posible, a los del número anterior.

Artículo 2.º Las disposiciones legislativas en la actualidad vigentes acerca del citado impuesto de Transportes por las vías terrestres y fluviales, se considerarán modificadas por las siguientes:

Primera. El ministro de Hacienda fijará el precio de las patentes a que se refiere el artículo 5.º de la ley del impuesto, texto refundido, de 5 de julio de 1920, estableciendo es-

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

Sucursales

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

Madrid
Valencia
Bilbao
Sevilla



Venta en todos los Garages y Establecimientos del ramo de España

calas según el recorrido, o el número de ruedas, o el de caballerías, o el diámetro del eje o el ancho de las llantas, o la potencia de los montes, o la carga máxima de los vehículos, escalas que tendrán como límites mínimo y máximo las cantidades de 10 y 1 600 pesetas, respectivamente.

Segunda. La exención concedida en el apartado B), número 8.º del artículo 6.º de dicha ley, respecto de los carros, se aplicará exclusivamente a los de más de dos ruedas o a los de este número de ruedas que carguen menos de media tonelada y su ancho de llanta sea de 10 centímetros.

Sin embargo, durante el primer año a partir de la publicación de esta ley, se mantendrá esta exención para los carros de dos ruedas; al comenzar el segundo año, la exención será sólo de la mitad del impuesto, y al comenzar el tercer año, se cobrará el impuesto íntegro.

A los efectos de la misma exención, se entenderán por productos propios los cosechados, fabricados o elaborados por los dueños de los aludidos carros y las primeras materias que necesariamente emplee en su producción.

Tercera. Los conciertos a que se refieren los dos primeros números del artículo 8.º de la citada ley, sólo podrán celebrarse con las Empresas de ferrocarriles, tranvías, ripperts y autobús que perciban por el billete del viajero, en todo el recorrido de la línea, un precio que no exceda de 1,25 pesetas.

Cuarta. El ministro de Hacienda reformará las disposiciones relativas a la penalidad por ocultación o defraudación del impuesto de Transportes por las vías terrestres y fluviales una vez incluida en él la Sección «Transportes especiales y de lujo», señalando como límite máximo a dicha penalidad el triple de la cuota respectiva.

Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del ministro de Hacienda, pueda temporalmente suprimir o reducir el impuesto de Transportes terrestres y fluviales para los productos agrícolas e industriales cuya exportación sea dificultada por falta de tratados de comercio o desnivel monetario desfavorable.

NOTAS BREVES

CARRERAS EN ESPAÑA En el seno de las comisiones organizadoras de las tres grandes carreras que se celebrarán en Barcelona del 22 de octubre al 5 de noviembre próximo, se trabaja con gran actividad.

No han resultado baldías las gestiones realizadas por los delegados de nuestros clubs en el circuito de Alsacia, y es más que probable que en Villafranca, en ocasión de celebrarse el Gran Premio Peña Rhin, en Tarragona con motivo del Trofeo Armangué y en la cuesta de Montjuich en ocasión de celebrarse la prueba que prepara el Real Automóvil Club de Cata-

DE FACIL MANIPULACIÓN

Y DE SEGUROS RESULTADOS

SCHULPIG 22

Bayer Film-Pack 8-107m

BAYER

PELICULA-FILM-PACK

SE VENDE EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS FOTOGRAFICOS
 FARBENFABRIKEN VORM. FRIEDR. BAYER & CO.
 DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO LEVERKUSEN u. KÖLN a. RH.
 FEDCO. BAYER & CA. BARCELONA a. AUSIAS MARCH 14-18 a. APARTADO 220

luña, veamos participar a elementos de gran valía en el mundo automóvil.

En cuanto a las carreteras de Villafranca y Tarragona, se disponen las cosas de excelente modo y creemos que en el parque de Montjuich no tardaremos mucho en ver como se disponen las cosas para que sea la famosa cuesta lugar apropiado para siempre donde celebrar estas manifestaciones.

* * *

En materia de prueba de turismo—*dolce e utile*—STADIUM tiene una idea que no tardará en exponer a más señores.

Ya hablaremos.

EL GRAN PREMIO En el momento DEL A. C. DE FRANCIA mismo en que se ponía término a la organización de los grandes premios del A. C. de Francia, que se acaban de celebrar en terrenos reconquistados, la Comisión deportiva determina la repetición en 1923.

Para la carrera de Velocidad regirá en el año próximo la misma fórmula y el mismo reglamento, o sea cilindrada máxima DOS LITROS, por mínimo 650 KILOS.

En cuanto al reglamento de la carrera de Turismo, será modificado en parte, ya que en la práctica ha quedado demostrado que contenía reglas poco menos que impracticables, sobre todo en lo que se refiere al peso excesivo exi-

1922 : Año XVI

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

**Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas**

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

Precio: 11 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{te} Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)

Teléfono Saxe 49-71

(Cuenta de Cheques Postales : Paris N.º 25.848)

Pneu - Klein

Tipo R S VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Félix Pizcueta, 15

ZARAGOZA

S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16



TALLERES MECÁNICOS

especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación

Soler y Aparicio

Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : Barcelona : Telé. 1950-A

Construcción de piezas para autos de todas marcas :: Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación :: Sección especial de cementación y rectificado

gido a los coches. Por lo que a las motos se refiere, se considera probable que el año próxima no haya más que una categoría: la de 350 c. c.

El lugar de acción del Gran Premio quedará fijado dentro de algún tiempo.

Han presentado su candidatura Estrasburgo, Lyon, Tours. El primero parece descartado. En cuanto a la fecha, se escogerá una a fines de julio o principios de agosto.

EL SALON AUTOMO- Anunciado para el **VIL DE OPORTO** día 20 del actual, ha venido el fatal aplazamiento y la inauguración definitiva se ha fijado para el día de hoy, 29 de julio.

EL GRAN PREMIO DEL Para el día 12 de **R. A. C. DE BELGICA** agosto está señalada la fecha de la celebración de esta gran carrera, reservada a coches de turismo, que se llevará a efecto en el circuito Francorchamps, sobre una distancia de 600 kilómetros. El circuito comprende 15.080 metros.

LOS «BALLOT» Se da por seguro que **BA- EN ITALIA** llot participará en septiembre próximo en el Giro d'Italia, contando para ello con Goux y Masetti.

LOS FAMOSOS 13.000 VE- Parece ser que **HICULOS AMERICANOS** aquellos 13.000 camiones y chassis para camiones americanos que estaban en expectación de destino, se *colarán* en Francia y con ganzúa.

Se dice que para esos 13.000 vehículos se derogarán los derechos de aduana del 45 por 100 *ad valorem*, más el 10 por 100 de impuestos.

Menos mal que nosotros hemos sido librados de esa *langosta automóvil*.

EL GRAN PRE- Para participar en esta gran **MIO DE ITALIA** carrera, a la que pueden concurrir todas las naciones, hanse inscripto:

VELOCIDAD

Italia: 3 *Bianchi*, 3 *Fiat*, 2 *Diatto*.
Francia: 3 *Talbot-Darracq*, 3 *Bugatti*, 4 *Roland-Pilain*, 2 *Ballot*, 1 *Delage*.
Inglaterra: 3 *Sunbeam*,
Alemania: 4 *Benz*, 3 *Mercedes*, 3 *Heim*.
Austria: 4 *Austro-Daimler*.

VOITURETTES

Italia: 5 *Fiat*, 3 *O. M.*, 3 *Chiribiri*.
Francia: 4 *Bugatti*, 3 *Talbot-Darracq*.
Alemania: 3 *Mercedes*,
Austria: 3 *Austro-Daimler*.

“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, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motocicletas, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, voiturettes, etc., etc., **DEL MUNDO ENTERO.**

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



BANDAJES GIGANTES

SENCILLOS
PARA RUEDAS TRASERAS

DUNLOP

DE MAYOR
RENDIMIENTO
Y MÁS
ECONÓMICOS

MADRID

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

BARCELONA

Claudio Coello, 106

Telegramas y telefonemas: **DUNLOP**

Buenos Aires, 18



La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas Driva Exeia, 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 Tu-
rismo, 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"**