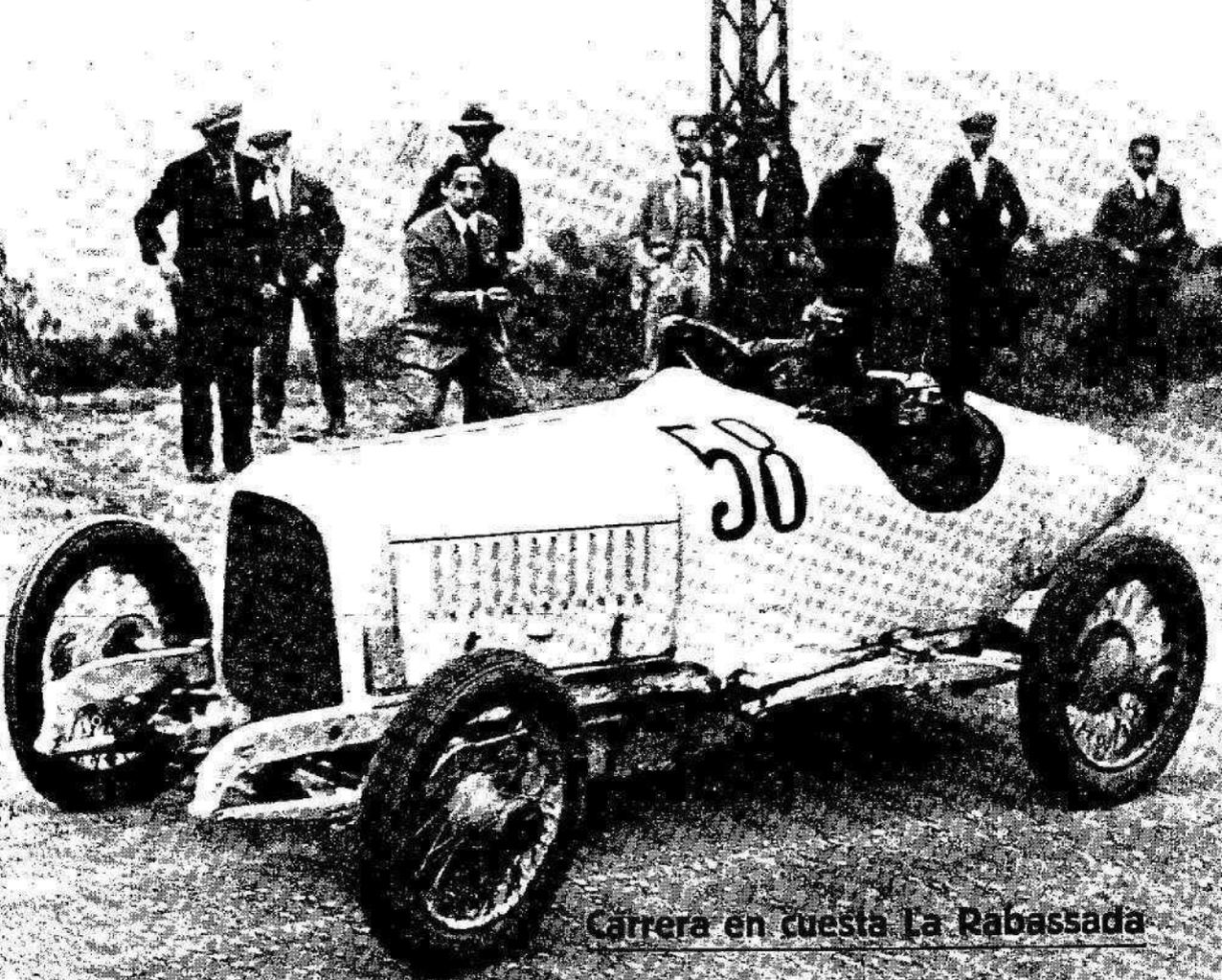


Stadium

Revista Ilustrada



Carrera en cuesta La Rabassada

FERNANDO DE VIZCAYA, sobre

ELIZALDE

se clasifica

PRIMERO ABSOLUTO

en todas las categorías, estableciendo el **RECORD GENERAL** y acreditando brillantemente sus reconocidas cualidades de perfecta regularidad y alto rendimiento de su coche

Año XIII - Núm. 394

1 de Julio de 1923

75 céntimos

Foto Claret

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas
Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

El jugo de uva sin fermentar (sin alcohol)

MOSTELLE

es el complemento del Sport

ALIMENTA, REFRESCA Y TONIFICA

Es la bebida ideal de los deportistas

RAFAEL ESCOFET TARRAGONA

En la prueba más dura del R. M. C. de Cataluña
Barcelona - Zaragoza - Barcelona
714 kilómetros

LA UNICA quadrillette **PEUGEOT**
inscripta obtiene LA MAXIMA CLA-
SIFICACION y MEDALLA DE ORO
Siendo el motor de menor cubicación de los clasificados

LUBRIFICADA con

Spidoleine Ambar

EL UNICO ACEITE QUE NO DEJA RESIDUOS

S. A. E. de Lubrificantes Calle Cortes, 674
BARCELONA

**CARRERA EN CUESTA
LA RABASSADA**

Amílcar

CATEGORÍA DE 1.000 c. c.

CLASIFÍCASE

1^o

EN LA CATEGORÍA 1.100 C. C.

**BATIENDO ADEMÁS
A TODOS LOS CO-
CHES DE TURISMO**



AGENTES GENERALES PARA CATALUÑA

J. ÁLVAREZ Y C.^{IA}

CALLE PROVENZA, NÚM. 185

BARCELONA

PARA GRAN TURISMO

LO MEJOR EL

LANCIA

**En la carrera Cuesta de
La Rabassada, un coche**

LANCIA

8 CILINDROS

**carrozado con Limousine
(único coche equipado en
esta forma de verdadero
turismo), escala la famo-
sa cuesta en 5 m. 42 s., es-
tableciendo un nuevo re-
cord en su clase y causan-
do verdadera admiración**

AGENTES GENERALES

A. y M. MULTEDO

Paseo Gracia, 29 : Tel. 5298-A

BARCELONA

El carburador español

“IRZ”

es el mejor del mundo

El que consumiendo menos da más nervio y velocidad a cualquier coche

Casa en Madrid:
Montalbán, 5
Fábrica en Valladolid

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

SOLER Y APARICIO

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

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

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

OMNIA

es la empresa anunciadora que tiene las mejores concesiones

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Payeo San Juan. N.º 2 Pral

“El Athletic Club de Bilbao”

EL HISTORIAL DE ESTE CLUB

POR JOSÉ M.^A MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

Carrera en cuesta Rabassada

Nuevos triunfos de las

Harley-Davidson

1.º

Zacarias Mateos : Motos cañ. 1.000 c. c.

1.º

J. Vidal : Motos categoría turismo

1.º

Canjats : Side-cars categoría turismo

Todos sobre

Harley - Davidson

AGENCIA GENERAL:

AUTOLOCOMOCIÓN, S. A.

Rambla de Cataluña, núm. 90

B A R C E L O N A

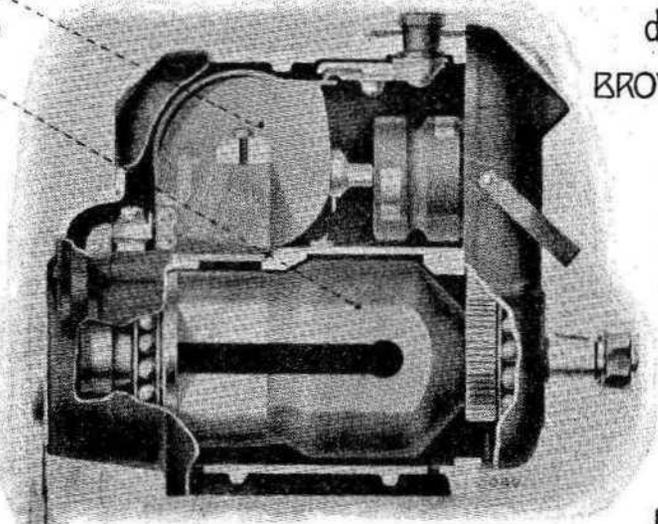
BOBINA FIJA

IMAN
GIRATORIO

MAGNETOS

Sociedad
Española
de Electricidad

BROWN BOVERI



MADRID
GRAN-VIA 21-23
Teléf. 1842.M.

DINAMOS - MOTORES DE ARRANQUE - CUADROS - FAROS.
FABRICACION SUIZA DE ALTA PRECISION

BARCELONA
CORTES 647
Teléf. 645.S.P.

SCINTILLA

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Peña Rhin 1922

- 1.º Lee Guinness, "Talbot"
- 3.º Mauricio Ramassotto, "Chiribiri"
- 4.º Seegrave, "Talbot"

II Trofeo Armangué 1922

- 1.º Benoist, "Salmsen"
- 2.º F. Armangué, "Loryc"
- 3.º Salter, "Loryc"

Campeonato R. M. C. C. 1922

- 1.º Z. acariás Mateos, "Harley-Davidson"
- 2.º M. Fuentes, "Harley-Davidson"

Cuesta Rabassada

- 1.º P. Satrustegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Peña Rhin 1921

- 1.º Pierre de Vizcaya, "Bugatti"
- 2.º Monés Maury, "Bugatti"

TODOS LUBRIFI-
CADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla

Cuesta Rabassada

Categoría 750 c. c.

El autociclo

B. N. C.

conducido por Arturo Gastón, establece el
RECORD DE VELOCIDAD



Trofeo Armangué

Categoría 750 c. c.

El autociclo

B. N. C.

conducido por Arturo Gastón, realiza las
cuatro vueltas más rápidas, a una media de
80,100 kilómetros por hora

GARAGE Y TALLERES
SEPÚLVEDA
Director técnico: A. GASTÓN
Sepúlveda, 150 : Tel. 2401-A
BARCELONA

Los
Austro Daimler
en la
Carrera Cuesta de La Rabassada

Seis cilindros : Categoría 4.500 c. c.

1.º G. Ubarri **2.º** M. Bofey

Carrera en cuesta Rabassada
(Penya Rhin : 17 de Junio de 1923 : 4,900 kilómetros)

Las célebres motocicletas

DOUGLAS

se clasifican

PRIMERAS

Cat. 350 c. c., turismo : A. Alá : 5 m. 32 s. : 33,100 km. hora

Cat. 560 c. c., turismo : L. Arana : 5 m. 5 s. : 57,800 km. hora

batiendo el record de 560 c. c. establecido en 1922

SEGUNDAS

Cat. 350 c. c., turismo : J. Ballús **batiendo el record de 1,000**

Cat. 1,000 c. c., libre : L. Arana **c. c. establecido en 1922**

Todas las má-
quinas estricta-
mente de
TURISMO

Lubrificadas
con ACEITE
SPIDOLEINE

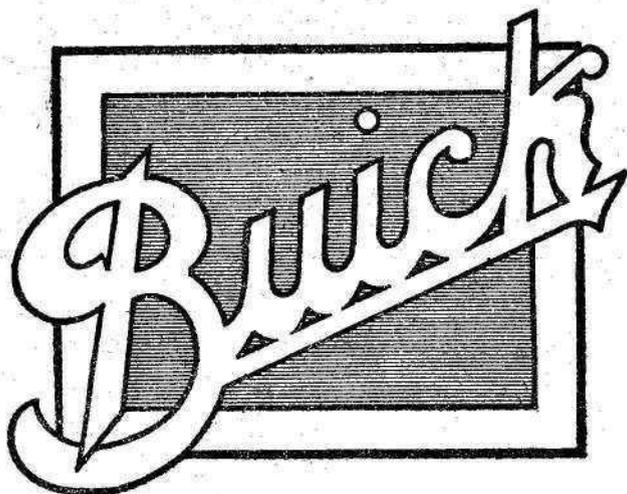
* D E L A *
S. A. E. I.

Agentes para Cataluña, Aragón y Baleares

VALLBE Y ALA

Tallers, núms. 55 y 57 (junto a Jovellanos) : **BARCELONA**

EL AUTOMÓVIL



vencedor en cuantas carreras ha tomado parte,
alcanzó en Valencia un nuevo y resonante triunfo

Carrera Porta-Coeli

1.º ABSOLUTO

LEON DERNY, sobre **BUICK**

batiendo a todos sus contrincantes y ganando:

1.º Copa Porta-Coeli 2.º Copa fuerza libre

Lubricado con aceites *YACCO* : Amortiguadores *HARTFORD*

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona

Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

Madrid

Alcalá, 62
Guzmán el Bueno, 13

Los triunfos de

DIATTO

Carrera en cuesta Rabassada

Los DIATTO tipo "20" dos litros cubicación, han obtenido las siguientes clasificaciones

PRIMERO de su categoría, 5 m. 32 s. Record establecido, 53,100 kms. hora, empleando mejor tiempo que los demás coches turismo de 6 y 8 cilindros de 4,500 y 5 litros cubicación.

SEGUNDO de su categoría, 5 m. 49 s.

SEGUNDO en la clasificación general de coches turismo, no consiguiendo el primer lugar por diferencia de un segundo con un coche de 3 litros.

Carrera Cuesta Porta-Coeli (Valencia)

Un solo coche DIATTO inscripto del tipo "20" 2 litros, de turismo, consigue dos copas, clasificándose como sigue

PRIMERO en la categoría turismo y

SEGUNDO de fuerza libre, luchando con coches de carreras de mucho mayor cilindrada.

Concesionario exclusivo para España

LUIS MORA

: GARAGE :
Calle Muntaner, 78

SALON EXPOSICION
Rbla. Cataluña, 129

BARCELONA



Stadium

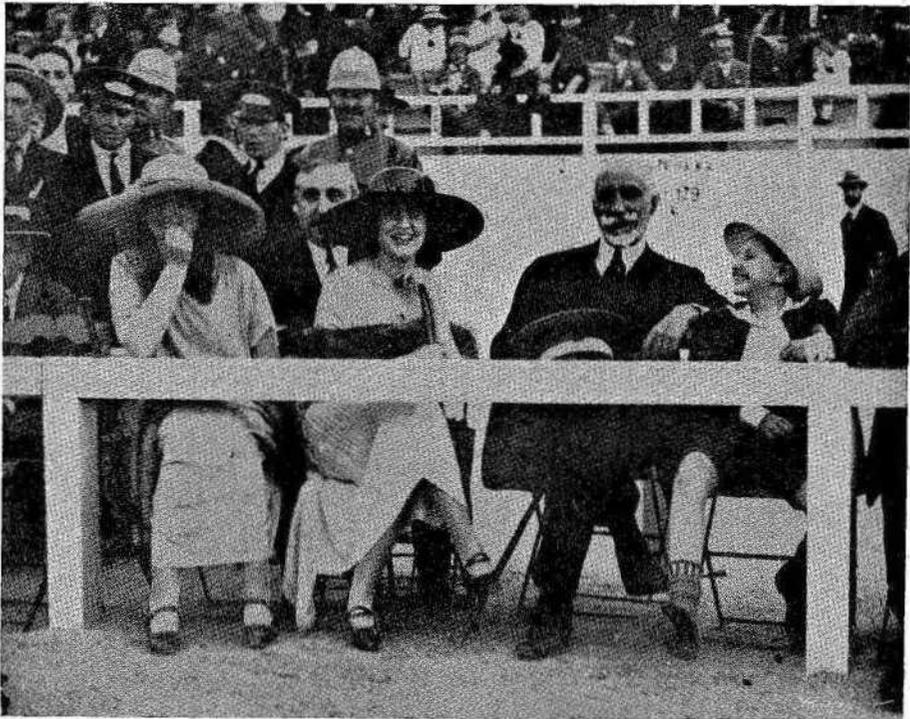
REVISTA ILUSTRADA

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 veoces 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.

DE LA POLITICA AL DEPORTE



Don Antonio Maura, acompañado de su hijo el Conde de la Mortera, actual presidente de la Federación Nacional de Fútbol, y de sus nietos, trueca por unos instantes, el campo de la política por el de fútbol

Foto Alvaro

Los poderes constituídos

Por la gran amistad que profesamos a Ruiz Ferry, director de *Heraldo Deportivo*, de Madrid, y por la consideración que nos merece, damos cabida en nuestras columnas a lo que replica a las manifestaciones que fueron hechas en nuestro número anterior a favor y en defensa del Bureau Permanent des Constructeurs d'Automobiles de Paris y del organismo que le representa en España.

POCAS palabras, pues, como dice muy bien mi amigo Masferrer (aunque el trato que me da en estas columnas el 15 de junio habrá sorprendido a cuantos vienen frecuentemente leyendo en las mismas inmerecidos y frecuentes elogios de mi persona, que sólo prueban su sincera amistad para conmigo), no ha de entablarse aquí polémica que, por otra parte, sería desigual, pues Masferrer es en este asunto «representativo», puesto que es oficial representante de la entidad que en España representa al Bureau Permanent de mis pecados y yo no represento a nadie sino a mí mismo, que para el caso es igual que no tener representación.

Porque esto es lo que principalmente me interesa subrayar para quienes no me conocen: Mi revista, que no nombro porque algún espíritu suspicaz creería que todo esto era un convenio de «bombo recíproco», no quise nunca que fuera órgano oficial de entidad alguna deportiva ni industrial y los cargos diversos que en sociedades deportivas ocupó son absolutamente honoríficos. No ocupé ninguno, ni honorífico ni remunerado, en ninguna agrupación industrial o comercial de automovilismo y similares.

Quedamos, pues, en que hablo «por cuenta propia» y como no puedo abusar de la hospitalidad de STADIUM trayendo a estas líneas comentarios hechos por mí referentes a esta cuestión del Bureau Permanent, en trabajos anteriores al que comentaba días pasados Masferrer, me voy a limitar a decir con la mayor parquedad lo que entiendo indispensable para quitarme de encima los «coscorrones» que en estas columnas me han sido suministrados por mi mejor compañero en la prensa.

Dejaré de lado lo que se refiere a la intervención del R. A. C. E. en las carreras de automóviles que se organicen «en cualquier provincia de España» porque yo he hablado del Bureau Permanent y sólo de esto se trata. Igualmente dejaré de lado lo que cuesta asistir a los Salones, porque a mí el stand de mi revista en Montjuich no me costó nada. Los organizadores tuvieron la bondad de computar el valor de la publicidad que en mi citada revista se hizo de la Exposición y dar por saldadas nuestras cuentas y yo les quedé muy

reconocido. Cuando la Exposición anterior mi revista hizo análogo reclamo y no me pasó por la mente la idea de que tuvieran que reservarme un stand a cambio.

Concretemos, pues: El Bureau Permanent, por lo que dice Masferrer, se reserva la facultad de dar permiso para la celebración de carreras de automóviles *para evitar que un particular pueda poner en ridículo a una marca* que acabe de ganar. v. gr. el Gran Premio del A. C. F.

Cuando el Bureau Permanent autoriza una carrera, sólo sabe que hay un reglamento, una fecha, unos premios y una entidad responsable del cumplimiento del reglamento de la carrera. De modo que en esta misma carrera, por él autorizada, puede participar el particular «que ponga en ridículo a la marca». El Bureau no se reserva «derecho alguno de admisión» de conductores cuando autoriza una carrera.

En el aspecto deportivo, la intervención del Bureau es, pues, absolutamente inútil si sólo pretende evitar la intrusión de conductores malos o de conductores buenos pero de mala fe.

El Bureau Permanent restringe las autorizaciones de exposiciones y de ferias para evitar gastos a sus afiliados.

Es muy dueño de hacer esto el B. P. y no hemos dicho nunca que haga mala defensa de los intereses materiales de sus afiliados.

¿Pero es que las ferias de atracción de forasteros o ferias de muestras no tienen otra finalidad que divertir a los payeses?

Nosotros entendíamos que se atraía a los forasteros *para sacarles las pesetas* vendiéndoles automóviles, entre otras cosas, cuando así lo tenían por conveniente los organizadores de las ferias o exhibiciones. Y en esa inteligencia no comprendíamos que se impidiese «a los agentes de la localidad donde se celebra la feria» que acudan a ella para ver de aumentar sus negocios *en beneficio del fabricante a quien representan*, afiliado en la mayoría de los casos, al Bureau Permanent.

Los gastos de las exposiciones, de las ferias, de las exhibiciones, *los anticipa* el fabricante, el agente, el vendedor, pero *los paga el comprador*, como es perfectamente lógico, pues eso es el comercio y nadie ha pretendido que existan vendedores, fabricantes ni constructores que hagan de «sastres del Campillo».

Respecto de la «feria» o ferias del Palacio de Hielo solo diré dos cosas: la primera, que lamento que Masferrer no haya traído a estas columnas el primer comentario que hice cuando se anunció la feria de Madrid, de abril, en el que reflejaba mi criterio de que *no creía que fuese autorizada*. En efecto, había presenciado casi la reunión celebrada en el Salón

de París 1922 por los representantes de los poderes autorizados en España para decidir si en 1923 habría o no Exposición de Automóviles en nuestro país y *con la sola excepción de los constructores españoles*, es decir, de los genuinos representantes del Bureau Permanent, se acordó que no habría exposición en España en 1923. Después fué autorizada esa feria y a ella fueron unos y otros se abstuvieron. Esto no hace al caso.

En cuanto a «ferias» futuras en el Palacio de Hielo, yo no he amenazado a nadie. Sería una pedantería que no ha pasado jamás por mi ánimo. Recogí un estado de cosas que tuvo su primera manifestación en el banquete que en la Cuesta de las Perdices y con asistencia de la mayoría de los expositores barceloneses que honraron con su presencia la feria del Automóvil de Madrid, se celebró el día de la clausura de dicha feria. Allí se habló «del año que viene», es decir, del año 1924. Y si yo en mi comentario he dicho que se celebraría con o sin permiso del Bureau, no ha sido en son de amenaza, sino para añadir un motivo de preocupación a quienes tienen a su cargo esa representación internacional en España, al objeto de que eviten una división—que es inútil querer ocultar porque es el secreto a voces—entre constructores españoles e importadores de coches extranjeros.

Y como entre estos últimos están América y Alemania «que no tienen nada que ver» con el Bureau Permanent, puede darse el caso de que estos dos países con sus coches y todos los demás con accesorios, celebren exposiciones y ferias *a las que estará vedado acudir* a los vendedores de marcas afiliadas al Bureau, con gran satisfacción de amor propio para los dirigentes de esa entidad internacional, pero con gran dolor en las carteras de sus agentes y representantes, que asistirán pasivamente a la propaganda acaso afortunada de sus competidores no afiliados al repetido Bureau Permanent de mis pecados.

Esta es la esencia de todas mis críticas respecto del Bureau en España. Todo lo que quiera añadir mi amigo Masferrer es sal y pimienta con que, de antiguo, gusta aderezar sus sabrosos guisos periodísticos.

RICARDO RUIZ FERRY

El tema tratado por mi amigo Ferry en las columnas de su periódico y hoy en las nuestras, es altamente interesante; pero a mi juicio no lo aclara lo bastante el distinguido escritor en su réplica, y a fe que le sobran talento y perspicacia para ello.

No vale confundir, amigo Ferry. El Bureau tiene poder bastante para impedir la celebración de una carrera, y lo tiene porque cuando no le merece confianza una organización, pone su veto; lo pone impidiendo por los legítimos medios que se ha asegurado, que una marca pueda ser puesta en ridículo por un percebe cualquiera; porque el Bureau, desde París, no podrá sospechar que el tal percebe

participe en la carrera, pero lo sabrá ciertamente el representante, agente o subagente delegado o subdelegado de la ciudad, pueblo o pueblecillo donde la carrera vaya a celebrarse y acudiendo al Bureau lo impedirá, en evitación de lo que muy claro dejamos expuesto en el número anterior.

No pueden ni deben celebrarse ferias ni exhibiciones cada dos por tres, porque el *comprador* se le figura al amigo Ruiz Ferry que podrá pagar los gastos; pero eso será cuando haya *compradores*, QUE NO LOS HAY SIEMPRE y entonces (con tanta zarandaja de derechos arancelarios y de impuestos, que la mala fe de un periódico madrileño hizo ascender a 5.000 pesetas por coche), el fabricante y el agente son los que pagan siempre. Y así no es posible exigirles que si se celebran cincuenta exposiciones al año en España—y de eso llévase la traza—, la *industria nacional*, y la que no lo es, tan poco protegidas, pero tan solicitadas para esos casos, deban acudir a todas esas ferias y exhibiciones. Nosotros entendemos que debe haber en España una solemne exposición cada año, en donde sea. Lo entendemos de tal modo, que las últimas palabras que hemos tenido el altísimo honor de cruzar con nuestro Augusto Soberano, al honrarnos permitiendo que le acompañáramos en su visita a la Feria autorizada de Madrid, le hablábamos de la alta conveniencia de que influyera en cuanto pudiera, para que en Madrid se construyese un gran palacio de exposiciones donde poder celebrar la Exposición Internacional del Automóvil, alternando con las que están proyectadas en los grandes palacios construídos expreso para exposiciones en Barcelona y en Sevilla.

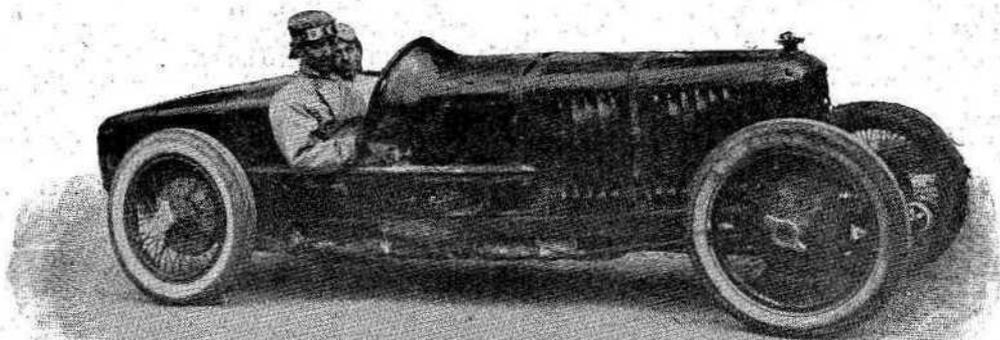
Nosotros, sin ánimo alguno de ofender ni molestar a nuestro amigo Ruiz Ferry, que es amigo verdadero nuestro, hemos hablado en el tono que lo hemos hecho, porque a él le incumbe defender a poderes legalmente constituidos que tienen bien trazado su radio *perfecto* de acción y que predicán con el ejemplo organizando manifestaciones que nos colocan a enormísima altura.

Y nada más que una pequeña salvedad: la de que el que subscribe no es oficial representante (aunque en ello se honraría muy mucho) de la entidad que en España representa al Bureau *de los pecados de Ferry* (a confesión de parte...) La entidad representante del Bureau lo es única y exclusivamente la Cámara Sindical Española de Constructores de Automóviles, Ciclos y Carrocerías, presidida por La Hispano Suiza, afiliada, como todas las demás Cámaras, por su propia voluntad, a la Confederación Española, a la que yo no represento, pero sí sirvo con toda mi alma y con absoluto desinterés, llevado de mis afanes de mayor engrandecimiento del automovilismo en mi país.

Los acuerdos y determinaciones de la C. S. E. C. A. C. C. es ella que los adopta y los hace cumplir directamente. Por creerlos meditados, acertados y convenientes, los acato, los proclamo y los defiendo.—NARCISO MASFERRER

Los grandes premios del A. C. de Francia

(De nuestro servicio exclusivo)



El coche que representará a la Fiat, vencedora en 1922

A partir de hoy cuenta STADIUM con la importante cooperación de nuestro distinguido amigo don E. de Saint-Remy, jefe de informaciones de *L'Auto*, de París. Este solo dato, elocuentísimo, ahorra el elogio que pudiéramos hacer del colaborador ilustre, especializado en materia automóvil, que ingresa en nuestros filas. Nuestro decidido afán de convertir STADIUM en la primera revista española, con tendencia singularísima hacia el automovilismo, es lo que nos ha inducido, sin reparar en sacrificios, a asegurarnos una colaboración tan importante.

(N. DE LA D.)

EL mitin que año tras año organiza el Automóvil Club de Francia, comprende aún, hogaño, dos pruebas distintas:

1.^a El Gran Premio de Turismo, que se efectuará el 1 de julio.

2.^a El Gran Premio de Velocidad, que se llevará a efecto al siguiente día, 2 de julio.

De estas dos carreras, la segunda es, de mucho, la más importante. Constituye la manifestación automóvil mundial, la que nos descubre las investigaciones más audaces, infinitas; la que proporciona a la construcción las líneas directrices que habrán de ser seguidas en lo porvenir, en la elaboración y en el diseño y dibujo de los coches de turismo.

El reglamento del Gran Premio de Velocidad de 1923 es absolutamente igual al del año pasado: cilindrada máxima, dos litros; peso mínimo, vacío, 650 kilogramos. Sobre estas bases, las diferentes marcas inscriptas en esta gran prueba, han realizado tipos de motores bastante diferentes.

Durante largo espacio de tiempo se consideró y estimó que el motor a cuatro cilindros era el único de que debía ir provisto un coche de carreras. Los seis y ocho cilindros constituían modelos dedicados únicamente al gran turismo. Este criterio ha desaparecido hoy, por haberse generalizado los motores a gran velocidad de rotación y hoy contamos entre los coches inscriptos en el Gran Premio:

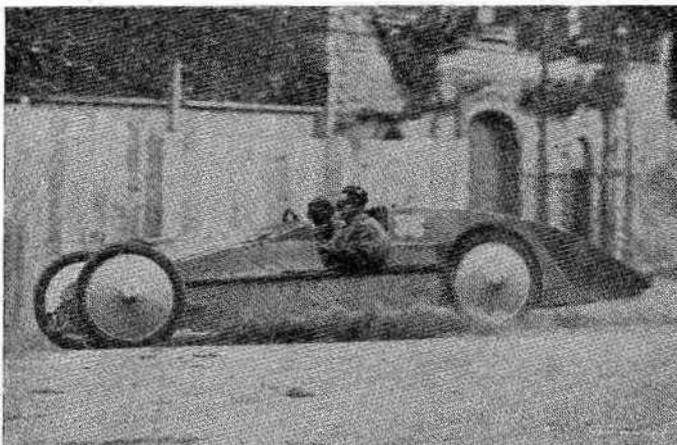
7 motores a seis cilindros.

10 motores a ocho cilindros.

1 motor a doce cilindros (*Delage*).

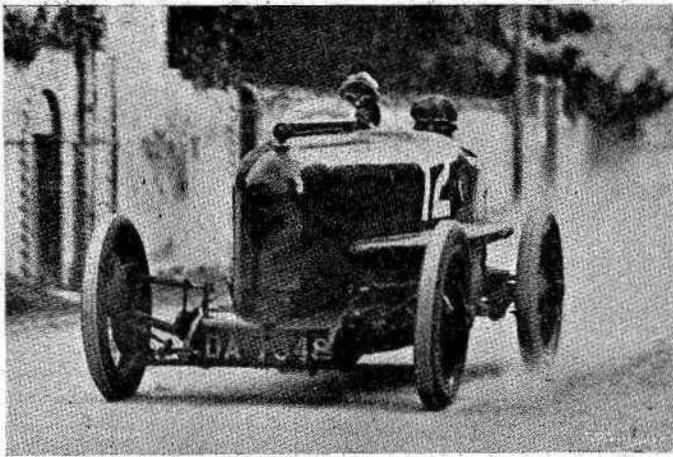
Todos estos motores están, naturalmente, sometidos a regímenes angulares muy elevados, de donde se deriva la necesidad de multiplicar el número de cilindros para aligerar las piezas en movimiento.

Delage, impulsado por esta preocupación, ha llegado a adoptar un motor de doce cilindros, respecto del cual parecemos útil y discreto reservar nuestra opinión hasta que lo hayamos visto en plena función.



Un coche Voisin, como un tank de guerra, toma parte en el circuito de Tours

Fotos Rol



Sunbeam presenta un coche resistente y veloz

Limitados por la cilindrada relativamente débil que les ha sido impuesta, y obligados, por otra parte, a realizar velocidades medias, pero de cada vez más elevadas, los constructores han tenido que llevar todos sus esfuerzos en el presente año, al estudio de las líneas y de las formas de sus coches, introduciendo innovaciones de una originalidad perturbadora. Señalemos muy particularmente, en este orden de ideas, el coche *Voisin* y el coche *Bugatti*.

El antiguo aviador, como el gran constructor de Molsheim, pretenden demostrar que en materia de estudio de las carrocerías, los únicos ensayos *au tunnel* realizados generalmente hasta hoy día, no daban más que indicaciones insuficientes, cuando no resultaban completamente equivocadas. Han estimado, por otra parte, que el coche de carreras, rodando sobre una superficie limitada (representada por la carretera), daba lugar a imprimirle una forma parecida, es decir, limitada en su parte inferior por un plano paralelo a la misma carretera.

De ahí la forma verdaderamente extraordinaria del coche *Voisin* y la del coche *Bugatti*, mucho más original.

La primera, cuya presentación denota las más audaces soluciones, nos recuerda las líneas de una plancha¹. Todo parece haber estado previsto—felizmente previsto—para eliminar las resistencias en el avance y debiera reportar los más felices resultados.

Por lo que al *Bugatti* se refiere, la inspiración es la misma, ya lo hemos expresado; pero la realización es aún mucho más sorprendente, encontrándonos ahora en presencia de un conjunto tal, que las ruedas, por sí solas, hacen que no nos olvidemos que nos encontramos en presencia de un coche automóvil.

¹) Plancha de planchar la ropa.

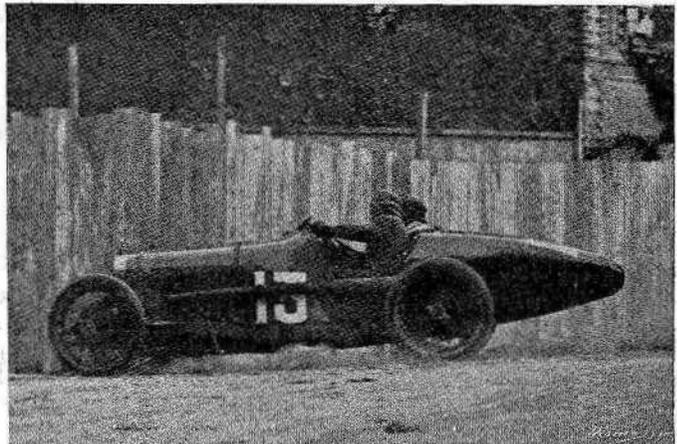
¿Qué es lo que van a producir esas nuevas y atrevidas tendencias?

Las constataciones que se han podido hacer en el transcurso de la jornada destinada a ensayos no están exentas de pesimismo, habiéndose podido observar, por ejemplo, que esas formas nuevas y, sobre todo, que con la gran proximidad al terreno que pisan, levantan nubes de polvo de una densidad superiorísima a las que se producen generalmente al rápido paso de un coche de carreras. ¿Es que se trata sencillamente de una falta de *mise au point*, del dibujo definitivo? Tal vez. Sólo podemos manifestar que las opiniones andan muy divididas. Unos sostienen que las velocidades medias alcanzadas con estos sistemas, son inferiores a las que se obtuvieron el año pasado; otros, por el contrario, afirman que son mucho mayores y que antes de poco tiempo, la vista habiéndose acostumbrado a los perfiles hoy verdaderamente impresionantes, el coche de turismo alcanzará los beneficiosos efectos de estas formas *fugaces* de menor resistencia.

Parece prudente, antes de pronunciarse en uno u otro sentido sin pleno conocimiento de causa, observar el fruto del trabajo de dos ingenieros, de un valer elevadísimo, que no han debido lanzarse ciertamente, así a la ligera, por esa vía de tan desconcertante novedad.

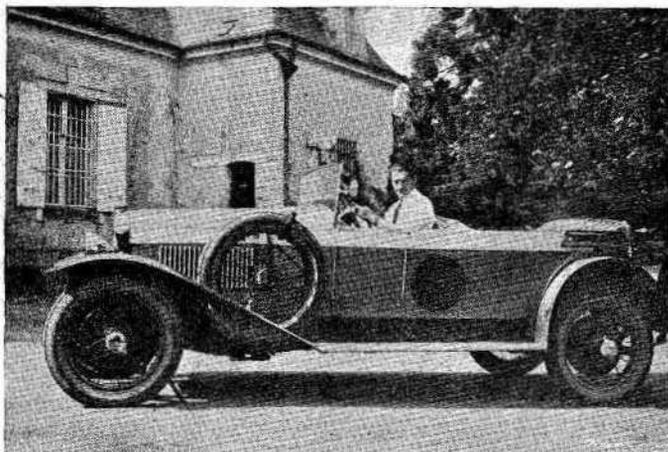
E. DE SAINT-REMY

En los grandes premios del Automóvil Club de Francia, STADIUM estará dignamente representado por nuestro competentísimo compañero don E. de Saint-Remy, quien se desplazará



Semejante a un inmenso obús es el coche Rolland Pilain que corre el Gran Premio

Fotos Rol



Boillot, sobre un Peugeot sobrio de línea y elegante

Foto Rol

con ese objeto y hará un estudio del resultado de esas grandes manifestaciones.

El estudio de Saint-Remy irá acompañado de las fotografías que nos remitirá nuestro reporter fotográfico de París, señor Rol, y de ese modo cree STADIUM corresponder al favor constante que le dispensan sus lectores, muy singularmente aquellos que demuestran sus mayores simpatías por el automovilismo.

Creemos, con este nuevo esfuerzo que realizamos, cumplir uno de los primordiales deberes del periodista consciente, esto es, devolver al público en forma de mejora periodística, lo

de lo posible, vayamos mostrándonos dignos de aquella bondad y de este apoyo.

En nuestro propósito de hacer de STADIUM una revista tal que represente con toda dignidad y grandiosidad el intensísimo ambiente de Barcelona en particular y de España y aun del extranjero en general, no hemos de cejar ni un instante, ni hemos menester para ello de más apoyo que aquel que el público, lector y anunciante, nos presten, no gratuitamente, sino en premio a nuestro esfuerzo ininterrumpido de más de doce años de honrada labor en favor del deporte.

que el público nos da en forma de aliento moral y material.

No creemos que con la gran mejora que hoy inauguramos podamos todos, lectores y STADIUM, darnos por satisfechos cumplidamente.

Aun nos falta mucho para llegar a ser lo que quiere el lector que seamos y lo que nosotros queremos ser: una revista deportiva completa y perfecta.

Pero es indudable que marcamos, en firme, pero muy en firme, un paso más en nuestra ruta hacia aquella perfección.

Siga el público, siempre bueno para con nosotros en nuestra larga vida, prestándonos su apoyo, y deje que nosotros, ni despacio ni de prisa, sino a medida

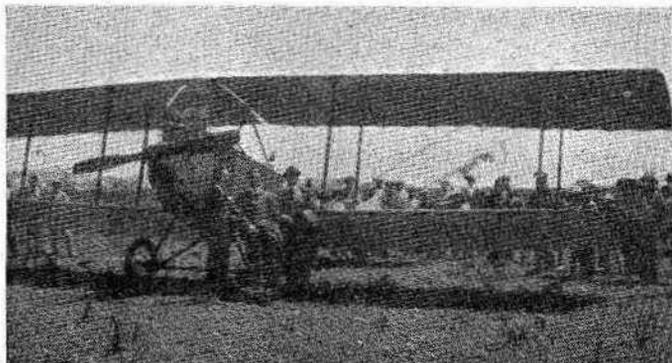
NOTAS DE AVIACIÓN CIVIL ESPAÑOLA

Un viaje aéreo por Mallorca

PUEDE que lleguemos a olvidar algunas de las mejores impresiones de nuestra vida; pero estamos seguros que jamás se borrará de nuestros recuerdos la bellísima excursión que, a través de Mallorca, realizamos tiempo atrás en un aeroplano *Aviatik*, pilotado por el aviador catalán José Canudas.

¡Cuántas veces, sobre todo al encontrarnos últimamente en Africa, en medio de las fatigas y tristezas de la campaña, hemos sentido nuestra alma embargada de la nostalgia de Mallorca, la nostalgia de aquellos días en que el paisaje luminoso de la isla se desarrollaba cual cinta cinematográfica ante nuestros ojos admirados!

¡Qué cosa tan bella y tan práctica es el turismo aéreo! En poco más de dos horas de vuelo, repartidas entre unos días, recorrimos todo Mallorca, lo mismo las costas que las



El Aviatik, momentos antes de emprender el vuelo sobre Mallorca

comarcas del centro: Santa María, Inca, La Puebla, Pollensa y Alcudia, La Albufera, Artá, Porto Cristo, Manacor y Algaida.

Nuestro primer aterrizaje fué en La Puebla, hermosa y próspera población que nos admiró con la fertilidad de su campiña, vasto y hermoso jardín.

Las bahías de Alcudia y Pollensa, bellísimas, únicas en el mundo, y la agreste majestuosidad del Formentor, con el «Mal Pas» y

la cala San Vicente, contemplada desde el avión a la luz rojiza del crepúsculo, eran un espectáculo sublime, inenarrable y la impresión grandísima que nos produjo fué tal que no queremos profanarla con la modestia de nuestra pluma.

Salimos del puerto de Pollensa—bellísimo lugar con justicia ensalzado por infinidad de afamados artistas—y pasando sobre el Calvario y la ermita situada en la cima de la montaña que yérguese como atalaya junto a la población, encaminamos la marcha hacia la bahía de Alcudia y la Albufera.

Nuestros ojos se emborrachaban de belleza ante el maravilloso espectáculo de la costa mallorquina.

Poco después cerniase nuestro avión sobre Artá y minutos más tarde tomábamos tierra junto al precioso Porto Cristo. Visitamos las cuevas y otra vez trepamos a la carlinga del avión para proseguir el viaje.

Detalles simpáticos: A las numerosas flores y frutos que adornaban el *Aviatik*, colocadas por las poblaciones de La Puebla y de Pollensa, habíanse añadido por una gentil y delicada muchachita de Porto-Cristo dos bonitos ramos de flores; y cuando nos despedimos de una monísima muchacha pollensina, su primer impulso fué darnos un hermoso bouquet que a su alcance tenía, mas la jovencita quedó apesadumbrada por no podernos dar el ramo; ¡no era suyo!...

¡Las «atlotas» mallorquinas!

Los tres turistas del aire (Canudas, el mecánico Felipe y el que esto escribe) fuimos rápidamente conquistados por la exquisita simpatía, por el «ángel» incomparable de estas muchachas: de las Magdalenas, de las Margalidas, de las Francisquetas, de las niñas ingenuas y traviesas que son el encanto y el orgullo de Mallorca y que tan bien retrató Santiago Rusiñol en su *Isla de la Calma*.

Para nosotros, Mallorca es una continuación de nuestra Cataluña, una tierra bellísima que las fértiles y floridas vegas de La Puebla, las costas bravas y abruptas divinamente hermosas de Sóller y Pollensa y Porto-Cristo—pueblécito encantador—acreditan como uno de los países más bellos del mundo.



Ernesto Navarro, uno de los más notables y modestos aviadores españoles

Nuestros aviadores

Ernesto Navarro.—Muy pocos son actualmente en Barcelona los que conocen a Ernesto Navarro y, sin embargo, es Navarro uno de los mejores aviadores españoles.

Este joven piloto pasó su brevet de la Federación Aeronáutica Internacional el 18 de febrero de 1921 y el 4 de octubre del mismo año efectuó brillantemente las pruebas para la obtención del brevet superior militar.

Hizo Navarro su aprendizaje en la escuela de Jetafe (Madrid), bajo la dirección de profesor señor Spéncer, en aparato *Caudron G. 3*.

Movilizado en septiembre de 1921, fué destinado a Guadalajara y Alcalá de Henares, pilotando aviones *Avro* y *Haviland*, tipo escuela.

Más tarde, en Cuatro Vientos, y ya oficial de complemento, fué entrenándose en el manejo de los aparatos *Bristol*, *Haviland 4*, *Haviland 9*, *Haviland-Napier* y *Ansaldo*, efectuando varios viajes a Granada.

En junio de 1922 fué destinado Navarro al aeródromo de Nador (Melilla), formando parte de la escuadrilla *Haviland-Napier*, la más potente de Africa, efectuando 60 bombardeos sobre el campo rifeño.

En enero del corriente año, de nuevo ya piloto civil, marchó a Toulouse, saliendo a los pocos días para Tánger conduciendo un *Bréguet-Renault* y quedando agregado a la línea Francia España-Marruecos, de la C. G. E. A., en la que presta servicio, habiendo realizado últimamente el raid a Río de Oro.

Desde hace poco se halla Navarro en Barcelona, destinado a la línea de Palma de Mallorca, que va a funcionar muy pronto de nuevo, habiendo sido, además, nombrado segundo jefe de la aeroplaza Latécoère de Prat de Llobregat.

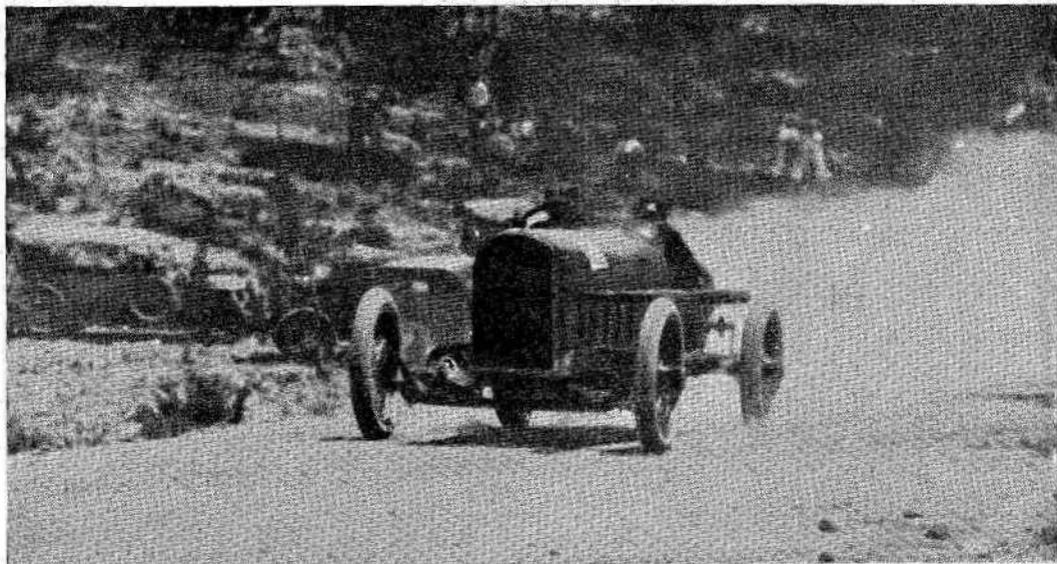
Felicitemos efusivamente al amigo Navarro por sus muchos y merecidos éxitos.

M. TRILLA FORNELL



Canudas y sus amigos, volando en el Aviatik sobre el espléndido paisaje de la isla dorada

Valencia : La carrera en cuesta Porta-Coeli



Derny, sobre Buick, gana brillantemente la Copa Porta-Coeli

Por elementos «pacíficos» se achaca que las Cámaras Sindicales del Automóvil están «duermes», y ¡hay que ver! que las de Barcelona han organizado cosas fantásticas: las Exposiciones internacionales y el Concurso de Camiones; la de Madrid, la última feria — que ha constituido un éxito —, y la de Valencia, por último, ha resucitado con enorme brillantez con el concurso de *Valencia Deportiva* y el R. A. C. V. con la famosa Carrera en cuesta de Porta-Coeli.

La distancia a recorrer sobre carretera en bastante buen estado, era de 2.000 metros, con fuertes pendientes y virajes.

Tomaron parte veintidós motocicletas y diez y seis coches, que es una bonita inscripción, y entre ellos sobresalieron una vez más las *Harley-Davidson*, las *Indian* y las *A B C*, en la categoría de motos; en autociclos, el *David*, y en cuanto a coches, el *Diatto*, de Mora, el *Sizaire*, de Ruiz, y el *Buick*, de Abadal, pilotado por Leon Derny, que ha aprovechado su breve estancia en España para demostrar las excelencias del coche *Buick* y las suyas infinitas de conductor en la cuesta de Porta-Coeli e igualmente en la de la Rabassada.

Los resultados técnicos fueron los siguientes:

Motocicletas

Categoría 500 c. c.

1.º Albacar, *A B C*, 2 m. 28 s.

Categoría 750 c. c.

1.º Albacar, *A B C*, 2 m. 26 s. ⁶/₁₀.

Categoría 1.000 c. c.

1.º Zacarías Mateos, *Harley-Davidson*, en 2 m. ⁸/₁₀.

Categoría libre

1.º Zacarías Mateos, *Harley-Davidson*, en 1 m. 57 s.

Side-cars

Categoría 1.000 c. c.

1.º Rodrigo, *Indian*, en 2 m. 25 s. ⁶/₁₀.

Categoría libre

1.º Naurer, *Harley-Davidson*, 1 m. 57 s. ⁶/₁₀.

Autociclos

1.º Cubells, *David*, 2 m. 37 s.

Automóviles

Primera categoría

1.º Mora, *Diatto*, 2 m. 23 s. ²/₁₀.



Zacarías Mateos, sobre Harley-Davidson, primero de la clasificación de motos

Fotos Vidal

Tercera categoría

1.º Ruiz, *Sizaire*, en 2. m. 22 s.

Categoría libre

1.º Leon Deryn, *Buick*, en 1 m. 54 s. $\frac{2}{10}$.

La fiesta resultó verdaderamente espléndida.

Son altamente remarcables las performances de Zacarías Mateos, con *Harley-Davidson*, al que únicamente aventaja en su veloz carrera el *Buick*, de Deryn.

Naurer, defensor de la misma marca que Zacarías, se coloca a idéntica altura, demostrándose con ello la alta calidad de los corredores madrileños, pero asimismo la superioridad de la marca norteamericana.

A su lado Rodrigo, de la buena cepa de los aficionados, representa un lucido papel con su *Indian*.

Debemos hacer observar la performance de don Luis Mora con su *Diatto*, marca que se afirma en sus victorias, siendo ésta la mejor manera de dar a conocer las infinitas relevantes condiciones de este excelente coche italiano.

Pero, sobre todos, se ratifica el juicio que tenemos muy arraigado del Campeonato de Paco Abadal.

En los entrenamientos en La Rabassada sufre el *Buick* de carreras un contratiempo desgraciado. Vuelto a la perfecta *mise au point*, embarca el coche para Valencia. Empuña el volante Deryn y lanzado a todo gas por aquellas cuestas, termina



Llegada a la meta del coche Diatto, después de una admirable marcha en la cuesta

espléndidamente, estableciendo el record de la cuesta y clasificándose primero absoluto de todas las categorías, demostrándose coche *Buick* y conductor Deryn a la altura de la fama que tienen legítimamente adquirida.

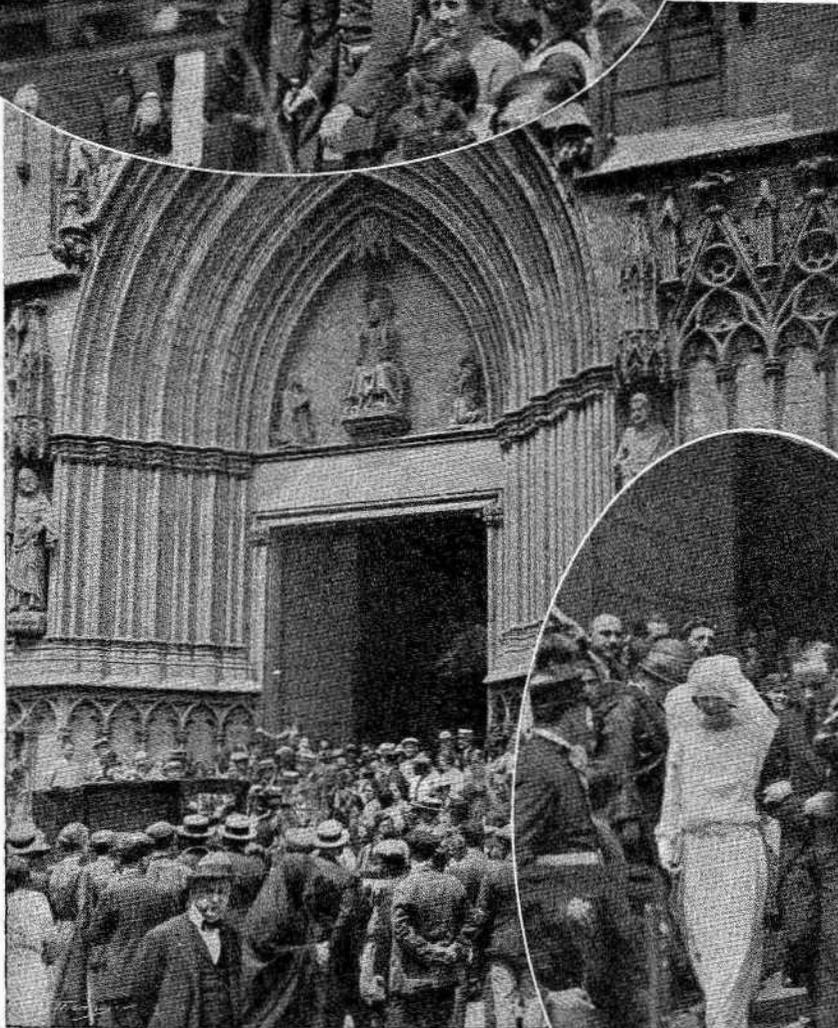
La fiesta estuvo presidida por las autoridades de Valencia. Terminada la prueba se celebró un espléndido banquete. Hubo manifestaciones de júbilo y de aplauso para los organizadores, que nosotros nos complacemos en repetir entusiásticamente.

Y tanto más sincera y cordialmente nos asociamos a este aplauso, que lo hacemos extensivo a toda esa Valencia deportiva, cálida y prometedora, cuanto que ciertos hechos aislados han dado motivo a censuras generales que los conocedores de Valencia hemos de rechazar con toda nuestra energía.



Vicente Naurer (*Harley-Davidson*), primero en side-car

*Écos de
las bodas
de dos
sportmen*

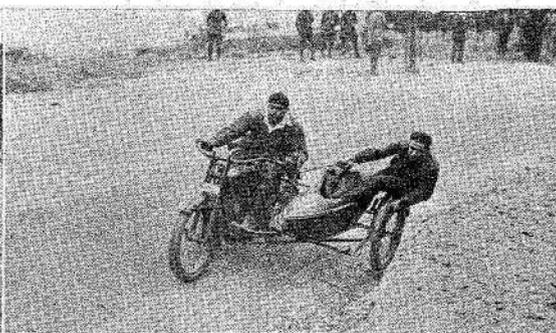


Fotos Claret



EN la iglesia de Santa María del Mar, de la que es párroco el ilustre doctor don Onofre M. Biada, se celebró el viernes, 22 del actual, el enlace de nuestros muy estimados amigos don Salvador Elizalde Biada y don Juan Bertrand Coma, con las gentilísimas señoritas María Bertrand Coma y María del Carmen Elizalde. La iglesia presentaba en el acto solemne de la ceremonia, espléndido aspecto. Actuaron de padrinos, por parte de la pareja que ostenta el apellido de los Elizalde, don Emilio Ragull y esposa, y de la que lleva el de los Bertrand, no menos ilustre y estimado, don Juan Coma Cros y señora. Terminada la ceremonia, los novios con sus familias se trasladaron a la suntuosa morada que don Juan Bertrand posee en la Gran via Diagonal, donde fueron obsequiados con un espléndido banquete. Los novios emprendieron sus viajes de boda, acompañándoles con nuestras más cariñosas felicitaciones.

La carrera en cuesta Peña Rhin



El victorioso equipo Harley-Davidson. — Vidal en un viraje. — Camats, sobre moto-side. — Zacarias Mateos, el más rápido motociclista

UNA de las tardes destinadas a entrenamiento subimos la dura cuesta de La Rabassada en la grata compañía de un experto corredor extranjero, quien nos aseguró que aquello era sencillamente temerario subirlo a todo motor.

Y sin embargo, a pesar de estar establecido el record de la cuesta por un *Bugatti*, en la jornada de hace quince días ese record quedó materialmente pulverizado.

Debemos empezar nuestra crónica prodigando nuestro sincero aplauso a los organizadores, a las autoridades que cooperaron eficazmente al éxito de la fiesta, a los ingenieros y, por de contado, a ese público que, a pesar de acudir al terreno donde tenía lugar la carrera en momentos en que la lluvia abundante hacía sospechar que se suspendería, fué a ocupar los lugares estratégicos, gozando, una vez cesara la lluvia y emprendieran su caminata los corredores, de esos espectáculos tan bellos que tanto y con tanta razón le maravillan.

Sesenta y cuatro fueron los inscriptos, cincuenta y siete los participantes y cincuenta los clasificados. Estos datos son de tanta elocuencia, que ahorran la que en este caso derrocharíamos si la poseyésemos.

Dato singular es el de que los hombres que participaron en la carrera son amigos nuestros, de todos conocidos. Su alma poderosa puesta al servicio de una causa grande, dió por resultado el triunfo de su valer, que bien claramente se puso en evidencia ante todo el mundo. Ellos compartieron la victoria con los que han dado sus nombres a las máquinas que pilotaban, muchas de ellas construidas en nuestros talleres, en donde forjan el temple suyo ingenieros y obreros españoles.

En la serie de velomotores, que fueron los que rompieron el fuego, se distingue el *D. K. W.*, pilotado por R. Noguera, que establece el record a razón de 35,110, clasificándose segundo, López, con la misma marca.

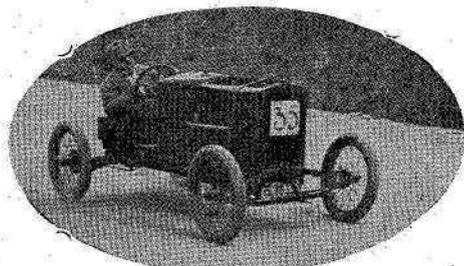
En motocicletas ligeras triunfa B. Tarruella (*Galeno*), subiendo la dura cuesta a razón de 38,600 kilómetros, dejando establecido un buen record.

Lo notable del caso es que esta pequeña moto es de *construcción nacional*, montada y perfeccionada en los talleres que posee el señor Tarruella en la calle de la Universidad; a la vista de todo el mundo dió ese resultado verdaderamente espléndido.

Todo en ella está calculado con verdadero método. Lleva acoplado un block-motor *Train*, de 123 c. c., con dos marchas y embrague, y el joven Tarruella la condujo con verdadero arte hasta coronar la meta.

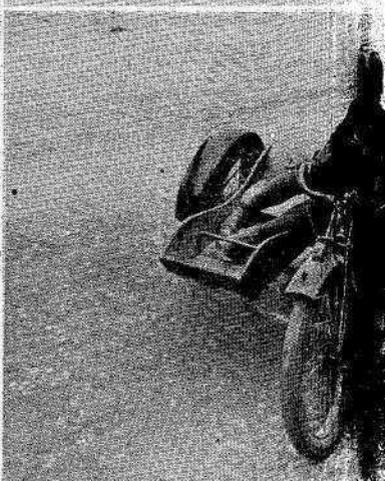
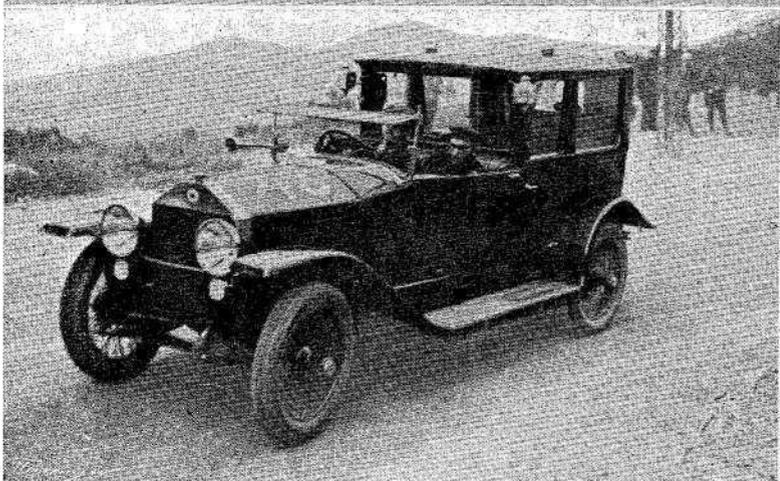
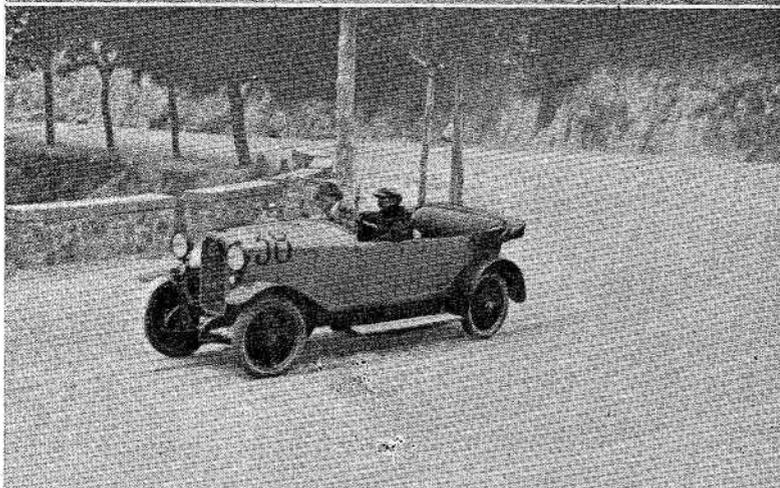
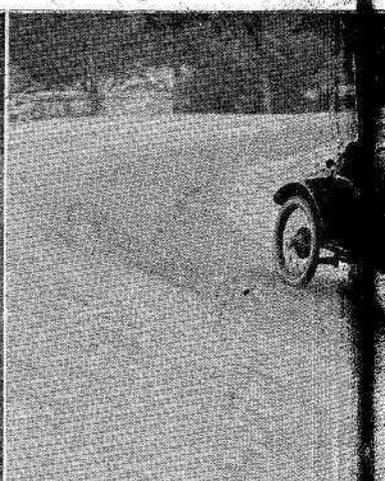
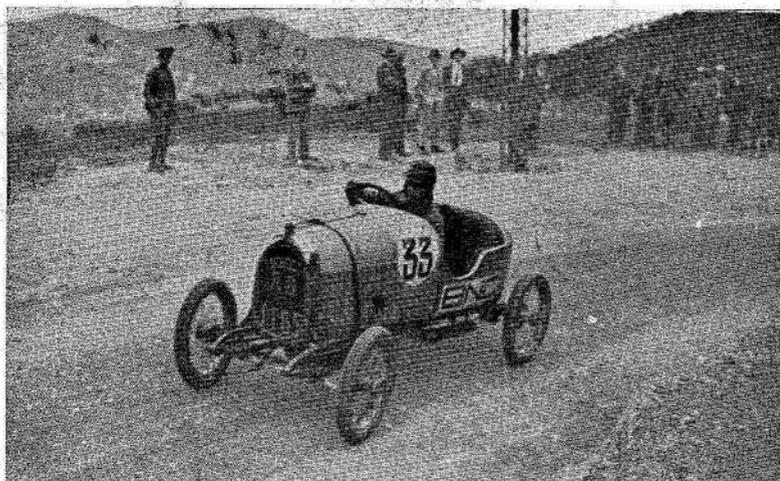
En motos solas, lo mismo en la categoría de 350 que en la de 650, Alá, Arana y Ballús, todos ellos con *Douglas*, hacen verdaderas proezas. Alá alcanza los 53,130 kilómetros de promedio y Arana bate el record establecido, elevándolo a 57,830. Uno y otro, no sólo dieron la sensación del dominio que ejercen sobre sus poderosas *Douglas*, sino que éstas respondieron en todo momento, hasta en los virajes más difíciles, a la velocidad que imprimieron sus conductores para ver coronado felizmente su esfuerzo, como así fué.

En la categoría de 750 c. c. se clasifica pri-



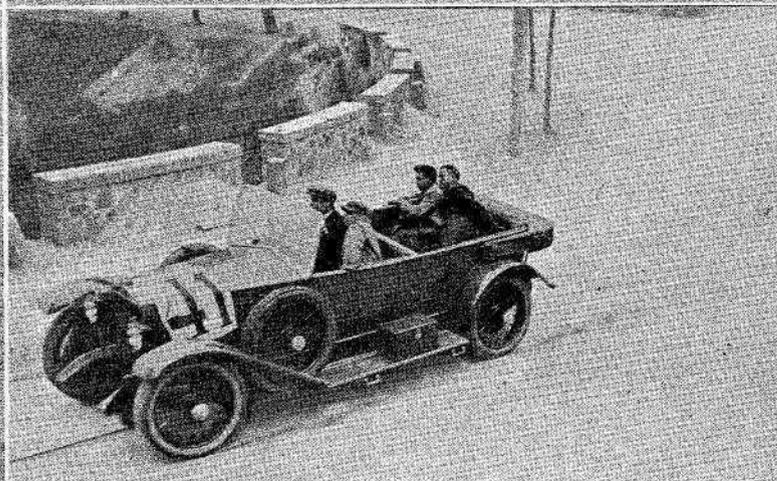
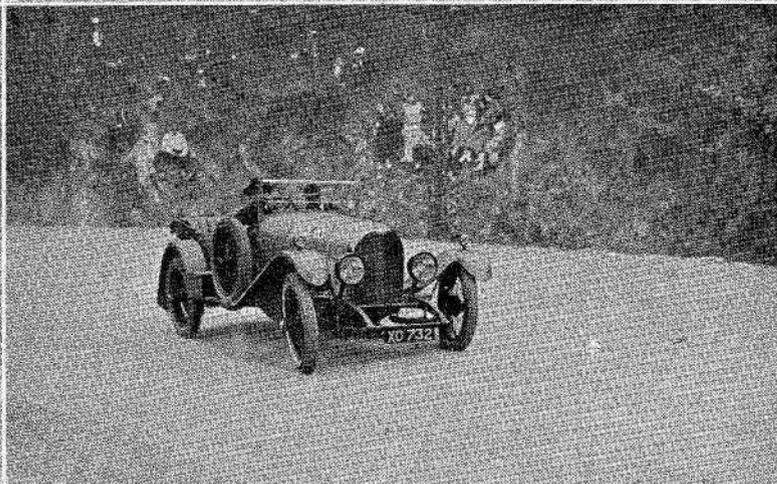
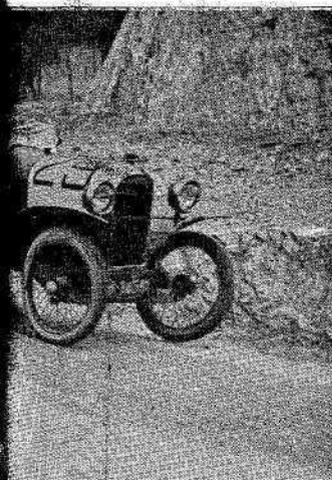
El Conde de Sert, con su Loryc, fué uno de los héroes amateurs de la cuesta

Fotos Claret



CUADRO DE VENCEDORES EN LA CARRERA

Gastón, sobre B. N. C., vencedor de los 750 c. c. tipo carrera. — Alvarez, conductor expertísimo, consigue el triunfo en la categoría 1.500 c. c. — Elizalde bate el récord en los 4.500 c. c. — Joaquín M.^a Carreras, llegado dos días antes de Londres por carretera, hace el mejor tiempo en la categoría de lujo, inscribió una limousine que, pilotada por Palazón, realizó una bella performance. — Un



ARRIBA EN CUESTA DE LA RABASSADA

... con su Amilcar de turismo el primer lugar de su categoría y el mejor tiempo de los coches turistas. — Austro Daimler, llevado por Ubarri, es primero de tiempo de los turistas a cuatro y más plazas, con un Bentley y Pirelli Cord. — Lancia, la gran marca de la roja Indian. — Diatto, como en Valencia y en Florencia, consigue un glorioso lugar.

Fotos Claret



Pi establece el record de sides a 58 km. de media y Sagnier consigue el primer puesto de los 750 c. c., demostrando las bellas cualidades de Indian

Fotos Claret

mero Sagnier, sobre *Indian*, a una velocidad que traspasa los 53 kilómetros de promedio. Su compañero de *écurie*, P. Pi, con side de carreras, establece el record en 58,400 kilómetros, en rudísima y encarnizada competencia con otros ases del volante. Las motos *Indian* dieron plena sensación de su potencialidad, logrando llevar al ánimo de los que contemplaban la carrera, verdadera emoción; no en balde Pedro Pi posee temperamento deportivo por excelencia. Macaya se clasificó segundo en los 1.000 c. c. turismo. Cullaré y Renom desempeñaron buenos papeles.

Las *Harley-Davidson* se apuntaron diversos triunfos a cual más significativo.

En la categoría 1.000 c. c. turismo, J. Vidal mejora notablemente su tiempo del año pasado, plantándose de 55 a 59,300 kilómetros, merced a la táctica admirable que empleara. Escalé y Bertrán coparon el tercero y cuarto puestos de la misma categoría.

Por su parte, el leader de las *Harley*, Zacarías Mateos, pequeño prodigio, establece el mejor tiempo de todas las categorías de motocicletas, demostrando sus enormes cualidades de gran corredor y las excelencias de su prodigiosa máquina de carreras 1.000 c. c., que no parece sino que marche sola.

Camats defender de la misma marca, hizo una bonita carrera, tripulando un side *Harley* 1.000 c. c. Cabe aquí señalar muy particularmente la parte importantísima que tomaron los acompañantes de los side-caristas, que se han convertido en equilibristas admirables, obedientes al mandato de las leyes de compensación.

Lluch y Carrión no le anduvieron muy lejos a Camats, que fué el héroe del equipo de los side-caristas *Harley*. A Naurer no le acompañó mucho la fortuna, por desconocimiento, sin duda, del terreno.

En motos carreras 250 c. c., Fradera, sobre *Royal Enfield*, establece record a razón de 48,460 kilómetros de promedio.

Alvarez, que es un gran conductor, cosa de todos sabida, llevó a la victoria el cochecito

Amilcar de 1.000 c. c., que merced a su excelente construcción acreditada en cien combates en el extranjero, se ha apuntado un primero y señalado triunfo, siendo de notar que no hubo preparación alguna en el coche. Al crédito sólidamente adquirido por Alvarez en el arte de conducir, uniéronse las excelencias del autociclo, y al salvar aquellos vericuetos se denotaba que el tiempo que se iba a establecer sería soberbio, resultando un promedio de 56 kilómetros, el mayor de todos los obtenidos en aquel día por los coches de turismo. El éxito de los *Amilcar* estaba evidentemente demostrado. Ni Batlló, Soum ni Macaya pudieron demostrar el valor que les reconocemos como conductores ni el de las máquinas que pilotaron.

En cycle-cars carreras 750 c. c., vemos a Gastón, dichoso de ver premiados los gigantes esfuerzos que viene realizando para verse clasificado primero. Débelo a su esfuerzo personalísimo de una parte y de otra a una máquina que se nos antoja prodigiosa, el pequeño autociclo *B. N. C.*, que ya había demostrado su valer recientemente en Tarragona y que escaló la Rabassada a velocidad enorme de 59,190 kilómetros de promedio.

Hubo de luchar Gastón con Boniquet, que con su *J. B. R.* escaló la cuesta en 5 m. $\frac{3}{10}$ y de la lucha el público dedujo que en ambos corredores y en ambas máquinas hay pasta para obtener óptimo resultado en sucesivas competiciones.

También Sert, con su *Loryc*, se sacó la espina que se clavara en ocasión de ir a disputarse el Trofeo. Hizo una bonita carrera, sobrepasando los 60 kilómetros de promedio. Bover, sobre *Rally Chic*, y Palazón, sobre *Senechal*, no obtuvieron todo el resultado que sus voluntades apetecían.

En coches de turismo, categoría de 1.500 c. c., José Feliu, sobre *Elizalde*, bate fácilmente su propio record rebajándolo de *atorce* segundos; el empuje dado por Feliu y por su coche confirma cuanto tenemos dicho de corredor y máquina, esto es, que caminan hermanados a nuevos y más señalados triunfos.

Vila y S. Obiol, sobre *O. M.*, nos dieron a comprender que con mayor entrenamiento y más seguridad del terreno que pisaban, sus máquinas obrarían mayores milagros sin grandes esfuerzos. Es decir, que las faltó impulso más que medios. En cuanto al señor Baronne, no convenció a nadie.

En la categoría de 2.000 c. c., los *Diatto* conducidos por García y Badía, dieron plena sensación de su potencialidad, trepando por el áspero camino de la Rabassada a un tren duro, acompasado, alcanzando los 53, dejando record establecido.

La fama de los *Diatto* quedó proclamada y sus audacias no tardarán en ser repetidas con singular aplauso de los entendidos.

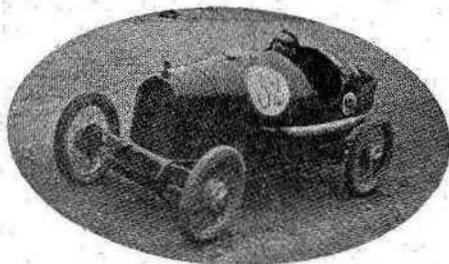
Joaquín María Carreras, experto amateur, hizo una espléndida exhibición de su *Bentley* estableciendo un record a razón de 53,300 de promedio.

Los *Austro Daimler*, que con gran satisfacción de los *dilettanti* vuelven a aparecer en nuestras carreras, se demuestran en su plena magnitud, susceptibles de mejora, en tercio y quinto lugar.

A Ubarri y Botey les corresponde clasificar-se primero y segundo de la categoría 4.500 c. c., mejorando el record del año pasado el primero, a pesar de que es una dificultad para coches de las dimensiones de los *Austro Daimler* salvar bien los virajes cortos y ceñidos de la Rabassada.

Son coches estos llegados de Austria que prosiguieron su ruta hacia el Vallés, y a pesar de todos los inconvenientes con que lucharon, se diferencian en la llegada a la meta, de un *segundo*, dando prueba palpable de perfecta regularidad.

Palazón, con un *Lancia* de 5.000 c. c., provisto de limousine, esto es, coche absolutamente de turismo, a pesar de su peso y de la resistencia de la carrocería, desfavorable para establecer grandes velocidades, demuestra una vez más sus condiciones inmejorables subien-



Boniquet, en La Rabassada, confirmó una vez más sus condiciones de buen conductor

do la dura cuesta en 5 m. 42 s. $\frac{8}{10}$, lo que realmente constituye una muy bella performance.

Lo que antes hemos dicho de Gastón lo repetimos ahora al mencionar su clasificación de primero, categoría coches carreras 1.500, con un *Ricart & Pérez*. Sin embargo, pudo hacer bastante más, lo propio que Batlló.

Satrústegui el favorito, sufrió un despiste cuando nos daba plena sensación de volver a repetir su proeza del año pasado.

Y por fin registramos el triunfo señaladísimo de los *Elizalde*, en su categoría de 4.000 c. c., carreras.

Tanto F. de Vizcaya como J. Feliu, se comportaron como grandes y expertos conductores y sus coches preparados con el delicado esmero que presiden todas las operaciones en casa Elizalde, han dado de sí todo—tal vez no todo—lo que pueda esperarse de esas poderosas máquinas.

Al orden, al método y sobre todo a la perseverancia que impera en casa Elizalde, a la fe con que luchan patronos, conductores, mecánicos y hasta los aprendices, débese esta victoria, confirmación de otras muchas. Y a los que vemos sus esfuerzos, sin que sientan jamás desmayos, nos halagan grandemente estas recompensas.

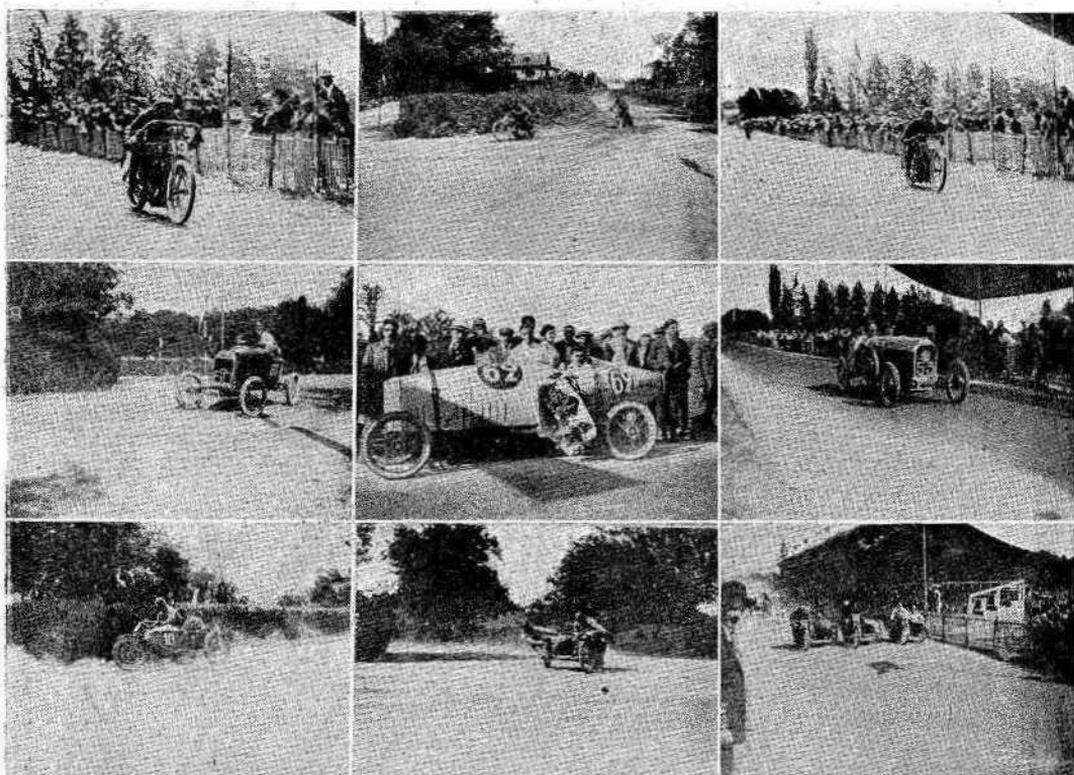
X. DE LA Z.



Torruella, vencedor de los velomotores, pilotaba una pequeña B. T. — Arana y Alá con sus triunfos demostraron lo mucho que valen las máquinas inglesas Douglas.

Fotos Claret

El Gran Premio de Suiza



Franconi, sobre Motosacoche, logra el tercer puesto en la categoría de 500 c. c. — Juillard, en notable carrera sobre Peugeot, seguido de cerca por Franconi. — Peau, también sobre Peugeot, llega a la meta, adjudicándose el primer premio en la categoría de 500 c. c. — Pietet Hiustin, tercero de la categoría de cycle-cars de 1.100 c. c. — El Salmson que, tripulado por Bueno, gana el primer lugar en la categoría 1.100 c. c. — Durafour, en Mathis, gana en la categoría de 750 c. c. — Gex, en side-car Motosacoche, logra el segundo puesto de los 1.000 c. c. — Braendli, en side-car Indian, ocupa el cuarto puesto de 1.000 c. c. — La carrera de side-cars de 1.000 c. c.

Fotos Rol

CON tiempo muy bueno han tenido lugar las pruebas del Gran Premio de Suiza para motos con side-car, motos y autociclos.

En la primera han corrido dos categorías: de 600 c. c. y de 1.000.

Tres categorías ha habido para las pruebas de motos, o sea 250, 350 y 500 c. c.

Los cycle-cars han corrido en dos categorías: 750 y 1.100 c. c.

Cuatro corredores tomaron parte en la prueba de sids, primera categoría, quedando pronto reducido el número a tres por haber Rolly abandonado la cursa a la primera vuelta, por avería.

Sovairan venció con relativa facilidad y con gran ventaja sobre sus competidores.

Once sids salen para la prueba de la segunda categoría.

Muy disputada resultó esta prueba por ser tres los corredores que, en todo el trayecto, se disputan la supremacía; Carsine, Gex y Laeser, hasta que arriban por el orden enumerado con pocos segundos de diferencia (1 h. 45 m. 5 s. el primero, sobre *Harley-Davidson*; 1 h. 45 m. y 51 s. Gex, sobre *Motosacoche*, y 1 h.

y los mismos minutos y 51 s. el tercero, también sobre *Harley-Davidson*). El trayecto a recorrer era de 84,847 kilómetros.

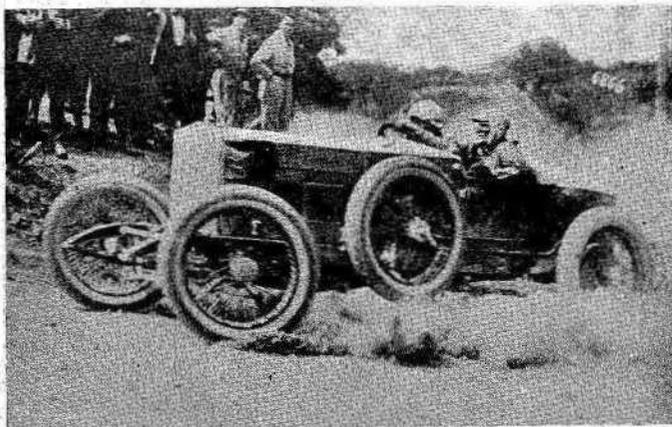
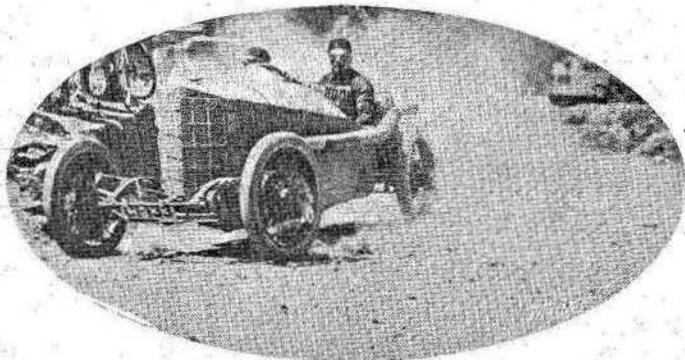
De las carreras de motos, la más interesante, la verdaderamente interesante, fué la de categoría 500 c. c., en la que la marca *Peugeot* logró una brillantísima victoria, debida a que sólo una vez, para revituallar, tuvieron que detenerse sus corredores, Peau y Juillard, el primero de los cuales logró una media de 98,700 kilómetros por hora y el segundo de 99,400, lo cual es sencillamente admirable y basta para acreditar una marca.

La carrera de cycle-cars de 750 c. c. fué ganada fácilmente por Durafour, sobre *Mathis*, y la de 1.100 por Bueno, sobre *Salmson*, a una media de 97,300 kilómetros, ocupando el segundo lugar Benoist, también sobre *Salmson*.

Como dejamos dicho, el tiempo espléndido favoreció las pruebas del Gran Premio de Suiza, que han resultado en extremo interesantes y animadas, atrayendo a gran número de turistas de los que todo el año visitan la pintoresca y hospitalaria nación alpina, todo atractivo y belleza natural.

Italia

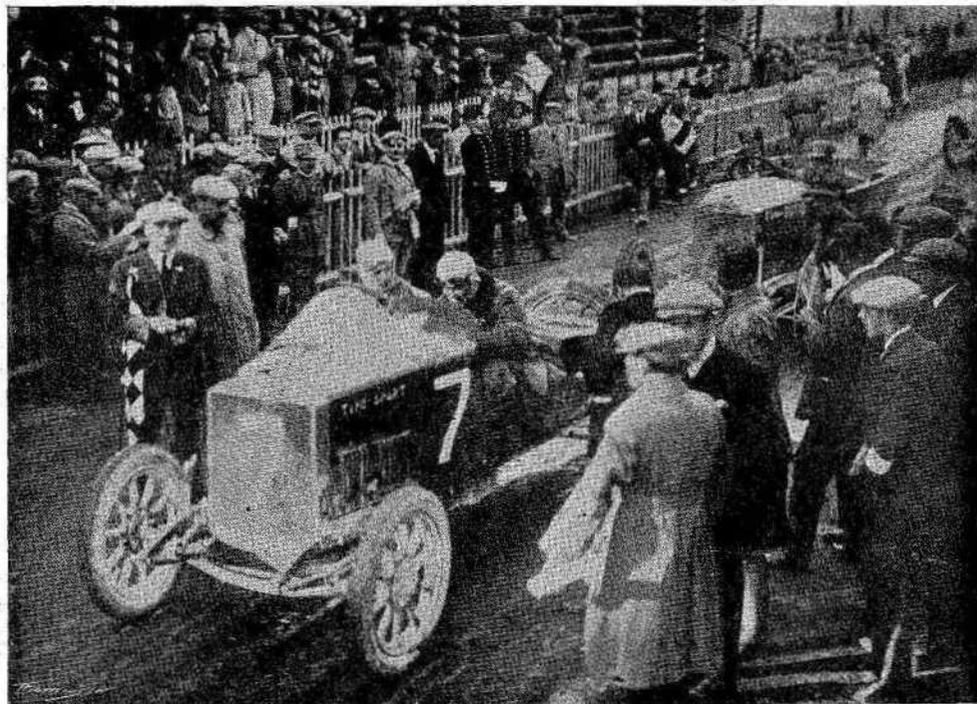
Circuito del Mugello



Brilli-Peri en la interesante prueba del Mugello, en la que logró un grande y merecido triunfo como hábil manejador de coches

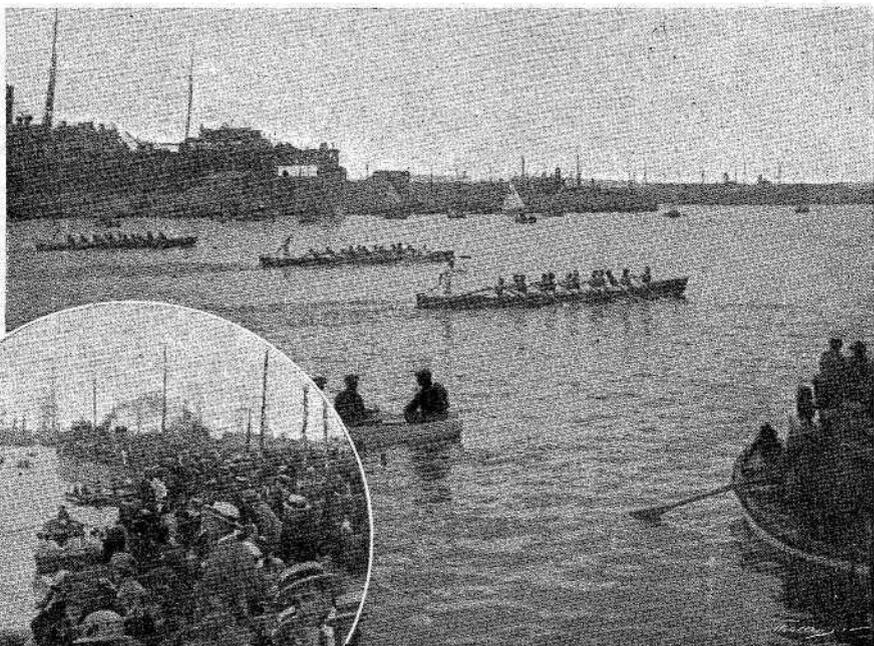
Fotos Strazza

Sobre un coche Diatto, el principe Francellotti toma parte en la carrera, que fué presidida por el Principe heredero de la corona de Italia. — En la fotografía aparece el coche a todo tren, ganando la cuesta florentina



Los concursantes del circuito Mugello, en el instante de la partida, delante de las tribunas de la incomparable ciudad de Florencia

Campeonato de Remo, de Cataluña



La regata a doce remos. — Aspecto del público durante la regata de Campeonato de Cataluña, de Remo

Los Campeonatos de remo organizados por la Federación han resultado brillantes fiestas deportivas, nota social elegante y alegre y plena manifestación de los adelantos que, algunos de los clubs han realizado, no desperdiciando las enseñanzas múltiples y sabias que el pasado Campeonato internacional aquí celebrado pudo y debió suministrar a los deportistas entusiastas y ganosos de mejoramiento.

Advirtiéndose en las pruebas que reseñamos un gran aprovechamiento de aquellas en-

señanzas, muy especialmente en los equipos del Real Club Marítimo, la mayor parte de cuyos componentes, con entrenamiento punto menos que perfecto, llegaron a causar, en algunos momentos, verdadera admiración entre el público.

No hay para qué decir que entre este público, numeroso y distinguido, figuraban buen golpe de mujeres elegantemente compuestas, dando a la fiesta un aire de alegría y belleza encantadoras.

Nuestro público, a pesar de lo poco apacible que se mostró el día, acudió al puerto, dando una hermosa prueba de afición hacia el sugestionante deporte del remo.

El muy competente Jurado, en vista del resultado de las regatas, declaró los siguientes resultados:

Primera regata.—Yols a cuatro remos, debutantes.

Primero: *Morató*, R. C. M. de B. Sala, Rafael, Compte, Toullot. Tim. Domingo, en 8 m. 28 s.

Segundo: *Salou*, C. M. de B. Mateu, Cortina, Mateu, Hernández. Tim. Hernández, a tres botes.

Segunda carrera.—Yols a dos remos. Libre.



Serramalera, Campeón de Remo, de Cataluña, en skiff

Fotos Claret



Equipo del outrigger a ocho, del Real Club Marítimo, que resultó Campeón

Primero: *Cambridge*, R. C. M. de B. Olin, Lamarca. Tim. Viladot, en 9 m. 37 s. $\frac{1}{5}$.

El *Oxford*, que estaba inscripto, no se presentó.

Tercera carrera.—Canoas a doce remeros (reservada a socios del Sporting Club).

Primero: *Lola*. Esteve, García, Pagés, Balaguer, Torras, Monsó, López Caballero, Pereilló, Castells, Martínez. Tim. Casas, en 9 m. 30 s.

Segundo: *Delfine*. La Fuente, García, Monsó, Vila, Rozas, Andrés, Palomar, Batlle, Ventura, García, Gamá, Sebado. Timonel García.

Tercero: *Atlántida*. Montseny, Casanovas, Casellas, Fonoyosa, Llorach, Ivamés, Norberto, Batlle, Juntas, Moliné, Martínez. Tim. Montserrat.

Cuarta regata.—Yols a cuatro remeros (Campeonato).

Primero: *Morató*, R. C. M. de B. Ortiz, Gil, Nater, Escofet. Tim. Puig, en 8 m. 29 s. $\frac{1}{5}$.

Segundo: *Salou*, C. de M. de B. Pie, Pérez, Aubriá, Valls. Tim. Anglada, a cinco botes.

Tercero: *William Tardien*, C. N. de Tarragona. Recasens, Oliva, Pailach, Piñol. Tim. Siegenthaler.

Quinta regata.—Outrigers a cuatro remeros (Campeonato).

Primero: *Desperta, Ferro*, C. N. de Tarragona. Siegenthaler, Dalmau, Miracle, Galofré. Tim. Aymerich, en 8 m. 4 s. $\frac{1}{5}$.

Segundo: *Olimpic*, C. de M. de B. Lasplazas, Vallespi, Morales, Catalá. Timonel Raldiris, a un bote.

Tercero: *Ulises*, R. C. M. de B. Boronat, Rigol, Subirana, Martí. Tim. Balcells.

Contra el *Desperta, Ferro* fué formulada una protesta por figurar en su tripulación un componente extranjero: Siegenthaler, de nacionalidad suiza.

Sexta regata.—Skiffs (Campeonato).

Primero: *Buick*, R. C. M. de B. Serramallera, en 9 m. 12 s. $\frac{3}{5}$.

Segundo: *Sol, Vila*, a diez botes.

Séptima regata.—Outrigers a ocho remeros (Campeonato).

Primero: *Lutecia*, R. C. M. de B. Omedes, Coll, Camps, Riba, Giral, Pérez, Masana, Berenguer. Tim. J. Martínez, 6 m. 5 s.

Segundo: *Catalunya*, C. de M. B. Frick, Torres, Vila, Pie, Marín, Gudayol, Aracil. Tim. G. Farreras, a cinco botes.

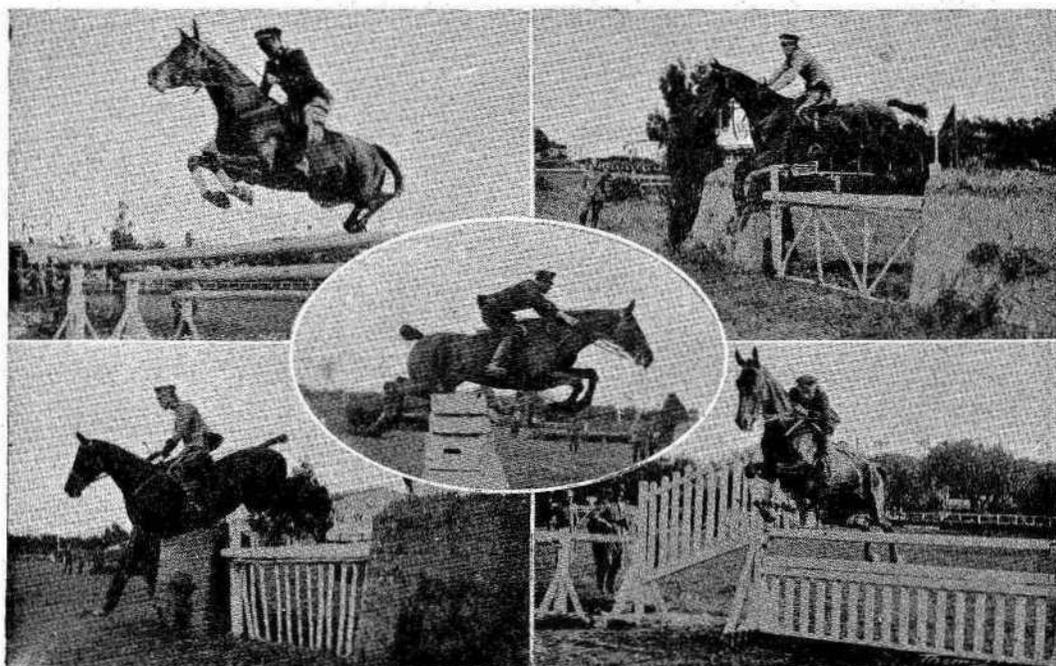
La Federación merece toda suerte de felicitaciones, tanto por los entusiasmos demostrados en la organización del festival, cuanto por el pleno éxito de su resultado.



El Jurado momentos antes de dar comienzo las regatas

Fotos Claret

Notas gráficas del último concurso hípico



Un hermosísimo salto de Luzbel, montado magníficamente por Betancourt. — Acalorado saltando una valla, montado por García Fernández. — En el óvalo, Demas, ganador de la Copa del Rey y de la Prueba Nacional, montado por José Navarro. — Jira, ganador de la Prueba Omnium, impecablemente montado por Pablo Montoya. — Korán, montado por Bourbon, iniciando un buen salto

Fotos Vela

CON la distinción, el método y el acierto característicos de todo aquello en que pone mano el Real Polo Jokey Club, se ha celebrado el concurso hípico de este año en los amplios y bellos terrenos de la carretera de Sarriá.

Nuevas vallas, nuevos obstáculos fueron puestos este año en el hipódromo, con lo que las pruebas han resultado más difíciles y, en consecuencia, más y más interesantes.

Cincuenta y cuatro caballos estaban inscritos en la prueba Omnium, de la que salió vencedor *Jira*, que sin mácula salvó todos los obstáculos, siendo recibido por el nutrido y distinguido público con una gran ovación.

Pablo Montoya, jinete magnífico, de escuela perfecta y de seguridad pasmosa, acaba de demostrar una vez más sus grandes cualidades y facultades.

Siguieron a éste en la prueba, otros caballos por el orden siguiente:

Diestro, de Nemesio Martínez, montado por el mismo; *Meseta*, jineteado por Alfonso Jurado; *Zapatero*, de Emilio L. de Letona y montado por el mismo señor; *Frecuentado*, de Ramón Muñiz; *Jorba*, de Bartolomé Guerrero; *Madirán*, de Antonio Palau; *Talismán*, de José de Llobet, montado por Alfredo Sanz, al igual que el anterior; *Olvidoso*, de Alfredo Jurado y *Olvidoso* de José Navarro; *Ali*, de José Herro; *Zapatillero*, de Nemesio Martínez; *Aspada*, de Alfonso Jurado; *Gallopary*, de Vicente de la Cruz, y *Demas*, de José Navarro.

Los lazos correspondieron a los caballos *Acalorado*, *Acabado*, *Cliché* y *Oloroso*.

Disputándose la Copa del Rey en la segunda jornada del concurso, había que salvar quince obstáculos para los caballos que tenían handicap y catorce los favorecidos, y para el Premio Nacional, con la Copa del Barón de Güell, trece y doce obstáculos, respectivamente.

Las dos copas fueron ganadas por José Navarro, montando su soberbio caballo *Demas*, y, como quiera que es la segunda vez que dicho señor gana la Copa del Rey, se la adjudicó definitivamente, recibiendo muchísimas felicitaciones.

El segundo lugar en la prueba de la Copa del Rey lo ocupó *Madirán*, de Antonio Palau, montado por Sanz; *Diestro*, de Martínez, logró el tercer puesto; el cuarto lo alcanzó *Meseta*, montado por A. Jurado; el quinto, *Jira*, de Montoya; el sexto, *Cliché*, de Serrano, y el séptimo, *Consultivo*.

El segundo puesto del Premio Nacional fué para *Jira*, siguiéndole *Barrote*, *Caar*, *Ali*, *Diestro*, y otorgándose los lazos a *Oloroso*, de Jiménez Ruiz; *Gallopary*, de Vicente de la Cruz; *Avalo*, de Luis Cavada, y *Califa*, de Morales, montado por el capitán Aparicio.

El Real Polo Jokey Club merece otra vez elogios por su infatigable labor en pro del más elegante y arrogante de los deportes.

Estas fiestas hípicas han resultado elegantísimas y espléndidas.

Del concurso de globos celebrado en Madrid

CON buen éxito se ha celebrado en Madrid el concurso de globos anunciado, después de corregir las deficiencias que para la inflación ofrecieron las tuberías de gas.

Los concursantes eran:

El *Polar*, con el equipo siguiente: Piloto, teniente de Ingenieros don Félix G. Guillamón; segundo, capitán de Infantería don Pedro Peñaranda; pasajeros, señores Roca de Togores y Pantoja.

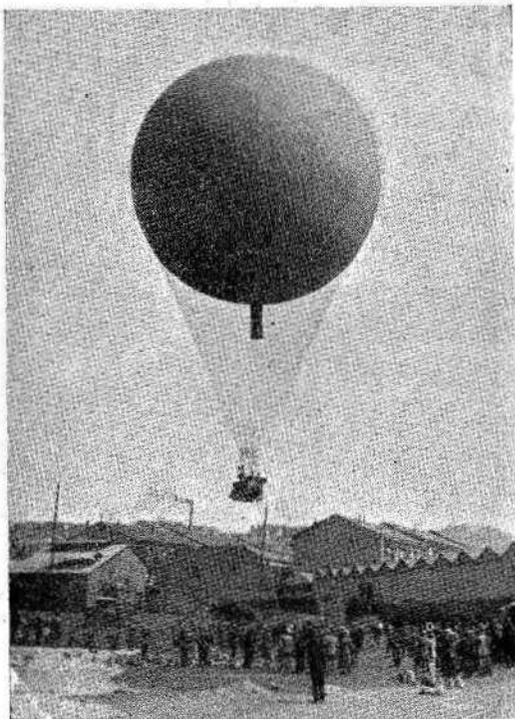
El *Fernández Duro* iba pilotado por el capitán de Ingenieros señor Ortiz de Zárate; segundo, don José Sastre; pasajero, don Luis Sousa.

El *Clio*, que debía llevar dos tripulantes, sólo pudo salir con el piloto señor García Vallejo y, en vista de este contratiempo, el señor Ruiz Ferry cedió su puesto al señor Urrizburu, que era el náufrago del concurso, saliendo éste en el *General Vives*, pilotándolo don Joaquín de la Llave.

A la salida de los aeróstatos acudió numeroso público, que irrumpió en el parque por no haber ningún servicio de vigilancia. No obstante, las salidas se efectuaron con perfecto orden, despegando el primero a las ocho y media y el último a las diez y cuarto de la mañana.

A excepción del *Fernández Duro*, que tomó rumbo hacia Guadarrama, los demás globos, aun navegando a alturas distintas, tomaron dirección hacia Toledo.

La escasez de lastre con que salieron, principalmente estos tres, redujo sus recorridos y la duración de sus medios de defensa. Tomaron tierra sin novedad: el *Vives*, junto a la estación del ferrocarril de Parla; el *Clio*, a tres kilómetros de la estación del ferrocarril de Toledo; el *Polar*, a seis kilómetros del pueblo de Nambroca (Toledo).

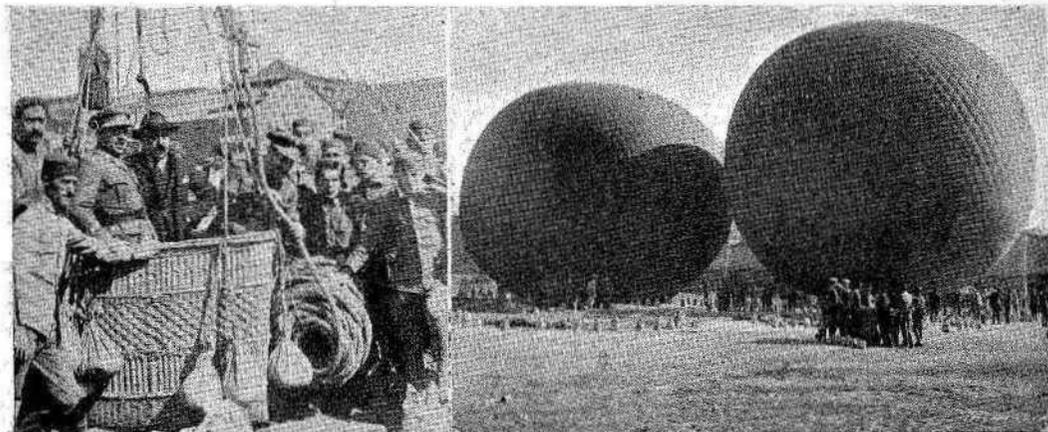


El *Fernández Duro*, que resultó vencedor en la prueba, suelta sus amarros y emprende el vuelo

El globo *Fernández Duro* no permaneció en el aire toda la noche del domingo, como se suponía, ni ha seguido el rumbo del Guadarrama como pareció tomar a su salida de Madrid.

El escaso viento les llevó a cruzar el Tajo, en la Puebla de Montalbán; y como sólo avanzaban unos ocho o diez kilómetros por hora, tomaron tierra a 15 kilómetros de San Martín de Montalbán, lugar de comunicaciones difícilísimas.

De todos modos el *Fernández Duro* resultó ganador y el segundo lugar lo ocupó el *Clio*.



El capitán de ingenieros señor Ortiz de Zárate, piloto; don José Sastre, segundo, y don Luis Sousa, pasajero, en la barquilla del *Fernández Duro*, momentos antes de la ascensión. — El *Fernández Duro* y el *Polar* tomando gas

Fotos Zubillaga

La quincena deportiva internacional



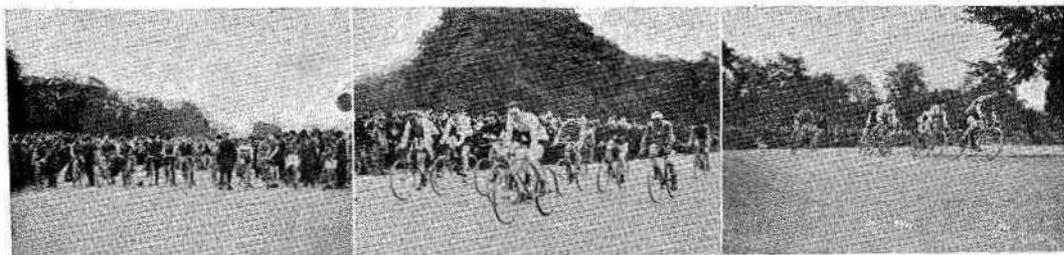
París acaba de presenciar la simpática prueba denominada Criterium de las Viejas Glorias, semejante al Cros de los Antepasados, del cual nos ocupamos oportunamente : En nuestro grabado aparecen el veterano Rivière, uno de los primeros vencedores del Burdeos-París, en tren de reparar una avería.—Momento de arribar al Velódromo de Búffalo, Bouhours, varias veces campeón de Francia, medio fondo. — Mauricio Garin, ganador de los dos primeros París-Roubaix, de un París-Brest-París y de la primera Vuelta a Francia. En la fotografía se ve a Garin en el control de Argajon.



En la pista del Parc des Princes, de París, se ha corrido el Campeonato de Francia de los cien kilómetros, resultando vencedor Sérès, quien fué llevado en triunfo por el pueblo, según aparece en nuestro primer grabado. — En el segundo, se ve el momento emocionante en que Sérès pasa a Lavalade. — En el tercero, Sérès y su entrenador sonríen después del triunfo.

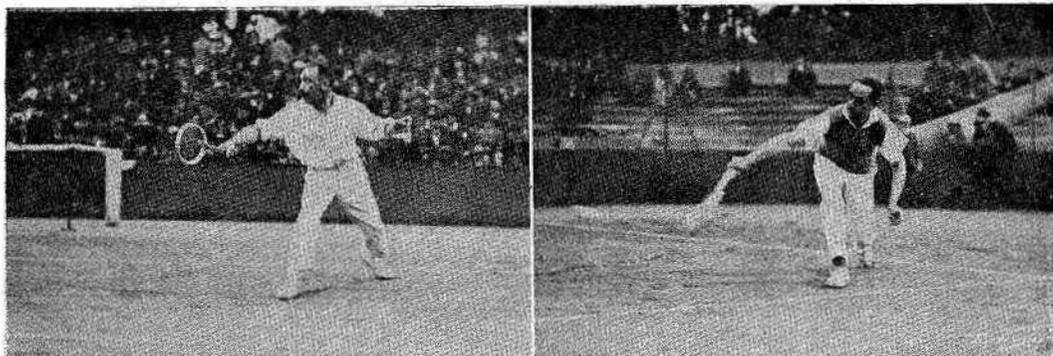


La XI Vuelta ciclista a Italia ha sido un gran éxito y en ella ha vencido, después de una lucha titánica, Girardengo, cuyo retrato aparece en el círculo. — Pelotón de cabeza en la primera etapa de la carrera Vuelta a Italia.—Los cuatro primeros arribantes disputándose, en el velódromo de Semprone, Milán, el kilómetro lanzado.—El equipo de cabeza atravesando Brescia.

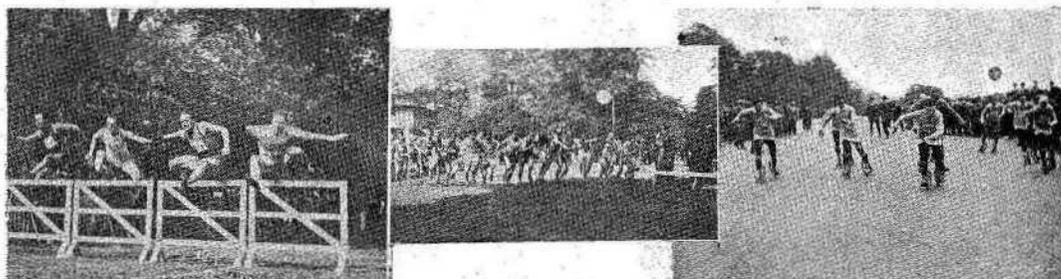


En Longchamps se ha corrido el Gran Premio de aviadores en bicicleta y también el criterium de los «comingman», de cuyos actos dan idea nuestros grabados.

Fotos Rol y Strazza



Ha terminado el Campeonato de Lawn-Tennis de Francia, después de haber dado lugar a algunos encuentros de veras interesantes. En nuestros grabados aparecen jugando el partido final Blanchy, ganador, contra Decugis, finalista.



Disputándose el Premio Blanchet en Croix Catelan, París, han sido notables las carreras de 110 metros, con obstáculo, y la libre de 1.500 metros, de las cuales damos nota gráfica.—También han llamado la atención del París deportivo las carreras de patín-cycleta, corridas en Longchamps.



En Argenteuil se han celebrado unas regatas preliminares, puede decirse, de la próxima Olimpiada. En la bella fotografía de la izquierda aparece la llegada del vencedor de ocho seniors, con un equipo mixto Lyon-Villefranche.—Stock (S. N. Marne), vencedor de skiffs senior.—El equipo del 14.º tren de Lyon, campeón militar.



En el estadio Pershing de París se ha celebrado un gran mitin internacional preolímpico: La carrera de tres mil metros ganada por Duquenne, francés, en 8 m. 42 s. y $\frac{4}{5}$.—Salida de los 1.500 metros, que fué ganada por Mac Donald, inglés, en 4 m. 1 s. y $\frac{1}{5}$, esto es, tres quintos de segundo menos que Wirialh, olímpico, que le siguió muy de cerca.—Kurunckzy, húngaro, llegando a la meta y venciendo en los 400 metros, seguido por el sueco Bylehn y el inglés Marshall.

Fotos Rol

L A S

INDIAN

SIEMPRE TRIUNFANTES

Carrera en cuesta La Rabassada

1.º

Motos solas, cat. 750 c. c.
(turismo) P. Sagnier

2.º

Motos solas, cat. 1.000 c. c.
(turismo) F. Macaya

1.º

Motos solas, cat. 1.000 c. c.
(carreras) P. Pi

2.º

Motos solas, cat. 1.000 c. c.
(turismo) J. Cullaré

TODOS SOBRE

INDIAN

Automóvil Salón

Madrid

Barcelona

*Alcalá, 81 * Lagasca, 103 Trafalgar, 52 * Pl. Cataluña, 18*

Valencia

Paz, 33

Carrera en cuesta Rabassada

LA MAGNETO BOSCH

**vence nueva y brillantemente equipando
los coches que se detallan a continuación:**

Coches de turismo

Categoría 1.500 c. c. :	1.º ELIZALDE	J. Feliu
» 2.000 » :	1.º DIATTO	A. García
	2.º DIATTO	A. Badía
» 4.500 » :	1.º AUSTRO DAIMLER	G. Ubarri
	2.º AUSTRO DAIMLER	M. Botey

Coches de carreras

Categoría 1.100 c. c. :	1.º LORYC	Conde de Sert
» 1.500 » :	1.º RICART & PEREZ	A. Gastón
	2.º M. A.	J. Batlló
» 4.000 » :	1.º ELIZALDE	F. de Vizcaya
	2.º ELIZALDE	J. Feliu

Clasificación general

1.º - 2.º - 3.º - 4.º - 5.º

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^{ia}

BARCELONA
Aragón, núm. 254

MADRID
Génova, núm. 3

Vuelta a Francia automóvil 1923

A pesar de su soberbia victoria de 1922, que dejó demostrada la superioridad de las **cuadriletas** (único autociclo que terminó la Vuelta a Francia sin penalización),

Peugeot

ha inscripto este año **cuatro cuadriletas** estrictamente de serie en la formidable prueba de resistencia y de regularidad

Las **cuatro cuadriletas** han cubierto los 4.000 km. de la Vuelta a Francia

las cuatro sin ninguna penalización

El ÚNICO equipo de autociclos (cilindrada 750 c. c.) que REGRESA COMPLETO

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Carrera Cuesta Rabassada

1^o

Turismo

Carreras, sobre coche "Bentley"

EQUIPADO CON

CUBIERTAS

PIRELLI CORD

CÁMARAS

PIRELLI ROJAS

Ultimos triunfos de los neumáticos

Hutchinson

En el TOURIST TROPHY (Inglaterra) -- la prueba motociclista más importante del mundo -- los neumáticos **Hutchinson** vencen en todas las categorías, obteniendo todos los primeros puestos de la carrera

TRIUNFO SIN PRECEDENTE

Motos 250 c. c.

- 1.º Porter, sobre 'New-Gerard' . . . y **Hutchinson**
2.º LeVack, sobre 'New-Imperial'. y **Hutchinson**

Motos 350 c. c.

- 1.º Woods, sobre 'Cotton' y **Hutchinson**
2.º Harris, sobre 'A. J. S.'. y **Hutchinson**

Motos 500 c. c.

- 1.º Sherard, sobre 'Douglas' . . . y **Hutchinson**

Side-cars

- 1.º Dixon, sobre 'Douglas' y **Hutchinson**
2.º Walker, sobre 'Norton' y **Hutchinson**

NEUMÁTICOS
MOTO : VELO
AUTO : MACIZOS
HUTCHINSON

M A D R I D
Caños, núm. 1
B A R C E L O N A
Valencia, núm. 223

La HISPANO-SUIZA

después de haber batido con **SADI-LECOINTE** el

Record Mundial de Velocidad

y con **LASNE** en el aeródromo conquistado la **COPA DEUTSCH** de Villesauvage,

ha conseguido con **DUBONNET**, en el

GRAN PREMIO DE OTOÑO

corrido en Monza, el **Primer lugar de la clasificación general** a la velocidad media de 131,180 kms. hora, derrotando en su propio país a renombradas marcas italianas y a otras de diferentes naciones

LA HISPANO-SUIZA

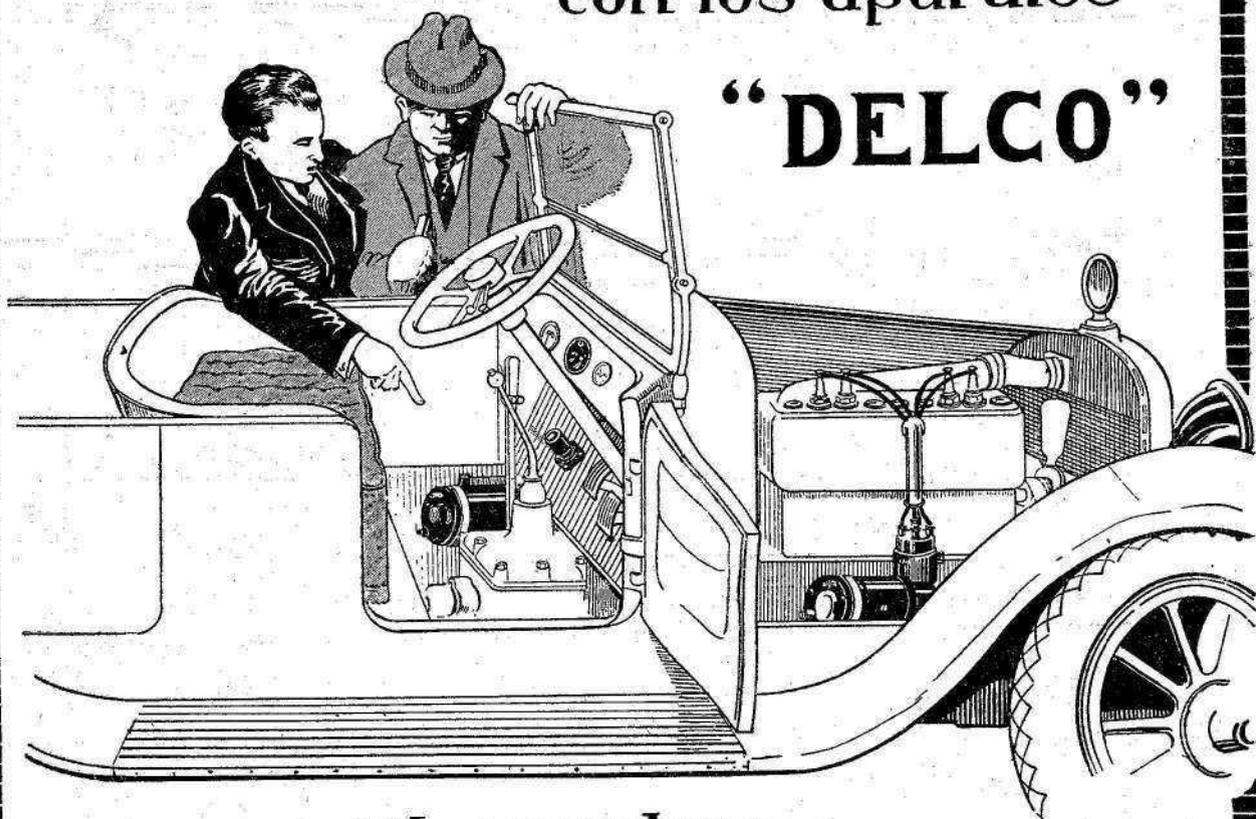
ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

Agencia en Barcelona

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

Mas de dos millones
de vehiculos van equipados
con los aparatos

“DELCO”



El nombre

“DELCO”

es una garantia de primer orden

Encendido Arranque Alumbrado
Eléctricos

AGENTE GENERAL RARA ESPAÑA

Ignacio M^a de Marti

Plaza Letamendi 16

BARCELONA

No hay record posible sin un buen
Cronógrafo

Los mejores
los encontraréis
en la joyería y relojería de

Juan Boix

Rambla de las Flores, 37
BARCELONA

Ruedas Metálicas
Intercambiables

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

**CONTADORES
Y RELOJES**

"O. S."

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

E. y J. PUJOL XICOY : Valencia, 267 : Teléfono 371-G : BARCELONA

AIGLON

ES LA GARANTÍA DE
LA LUBRIFICACIÓN DE
VUESTROS MOTORES



BUSQUETS HERMANOS
Cortes, 587 : Tel. 1946-A : Barcelona
Bilbao - Madrid - Sevilla - Gibraltar - Gijón

1923 : Año XVII

**Le Catalogue
des Catalogues**

(GUÍA DEL COMPRADOR)

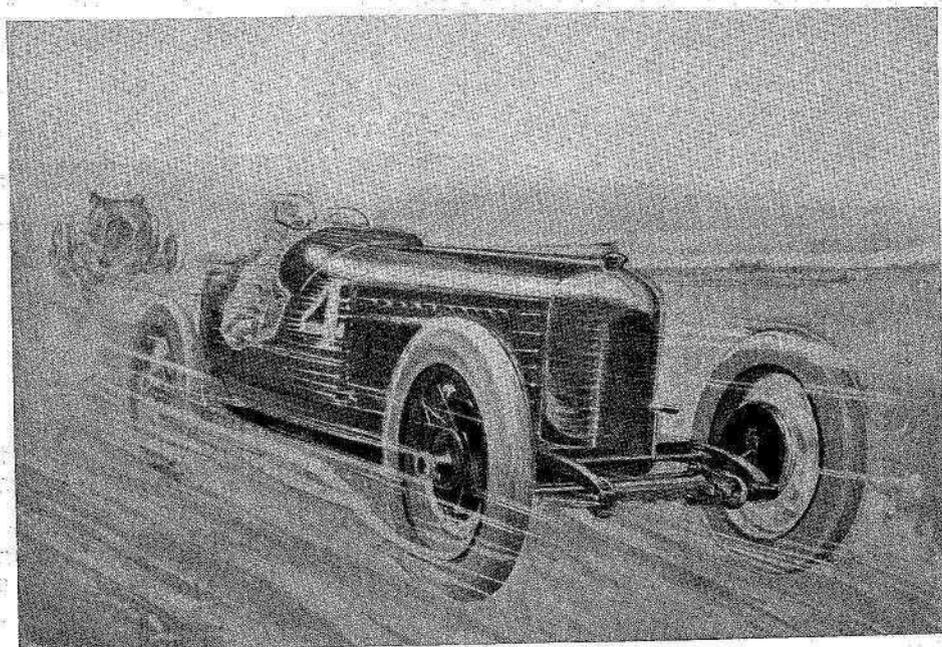
Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles,
Coches turismo, Vehículos industria-
les, Camiones, Aparatos de motocol-
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 SÈGUR 49-71



FIAT

Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

Neumáticos "R. S." Macizos "DELTA"

Precios y
condiciones:

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

**Dos artículos de
Producción nacional
Calidad inmejorable
Resultados incomparables
Precios ventajosísimos**

Una sola comparación de am-
bos artículos con cualquiera
de los de más fama mundial
convencerá completamente



Hoy se fabrican
tanto
los neumáticos
"R. S."
como los macizos
"DELTA"
con la maquinaria
más
perfeccionada
conocida

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

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

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil

Fundado en 1906

FRANCE SUR TOUS LES BUREAUX ET RANGERS



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

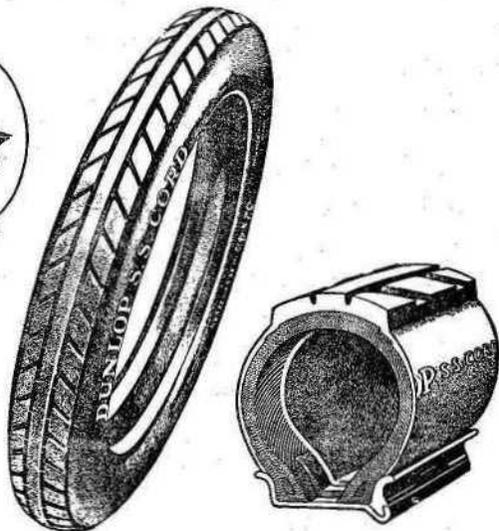
Constructores de accesorios, aeroplanos,
y Comerciantes camiones, canoas, carroce-
rias, cycle-cars, máquinas-
herramientas, material agrícola, motores, mo-
tociclos, omnibus, utillaje, piezas sueltas, side-
cars, tractores, vehículos industriales, coches
de turismo, voitures, etc., etc.,
DEL MUNDO ENTERO.

222, Boulevard Péreire - PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte: 4 frs.)

Anuncie Vd. en STADIUM

STADIUM



NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

Y
RUEDAS DESMONTABLES DE
ACERO — TIPO ARTILLERIA —
PARA COCHE Y CAMIONETA

F O R D

MEDIDAS { 30 X 3 1/2 CON TALÓN
32 X 4 1/2 SIN TALÓN

DUNLOP

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóvil Salón

MADRID
Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 - Plaza 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
ELIZALDE
FABRICACION ESPAÑOLA**

**Chassis de Tu-
rismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía**



A. Elizalde

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