Stadium

Revista Ilustrada

Las reuniones preolímpicas en la piscina de Tourelles Lenormand en un plongeon

Foto Roi

Año XIV - Núm. 418

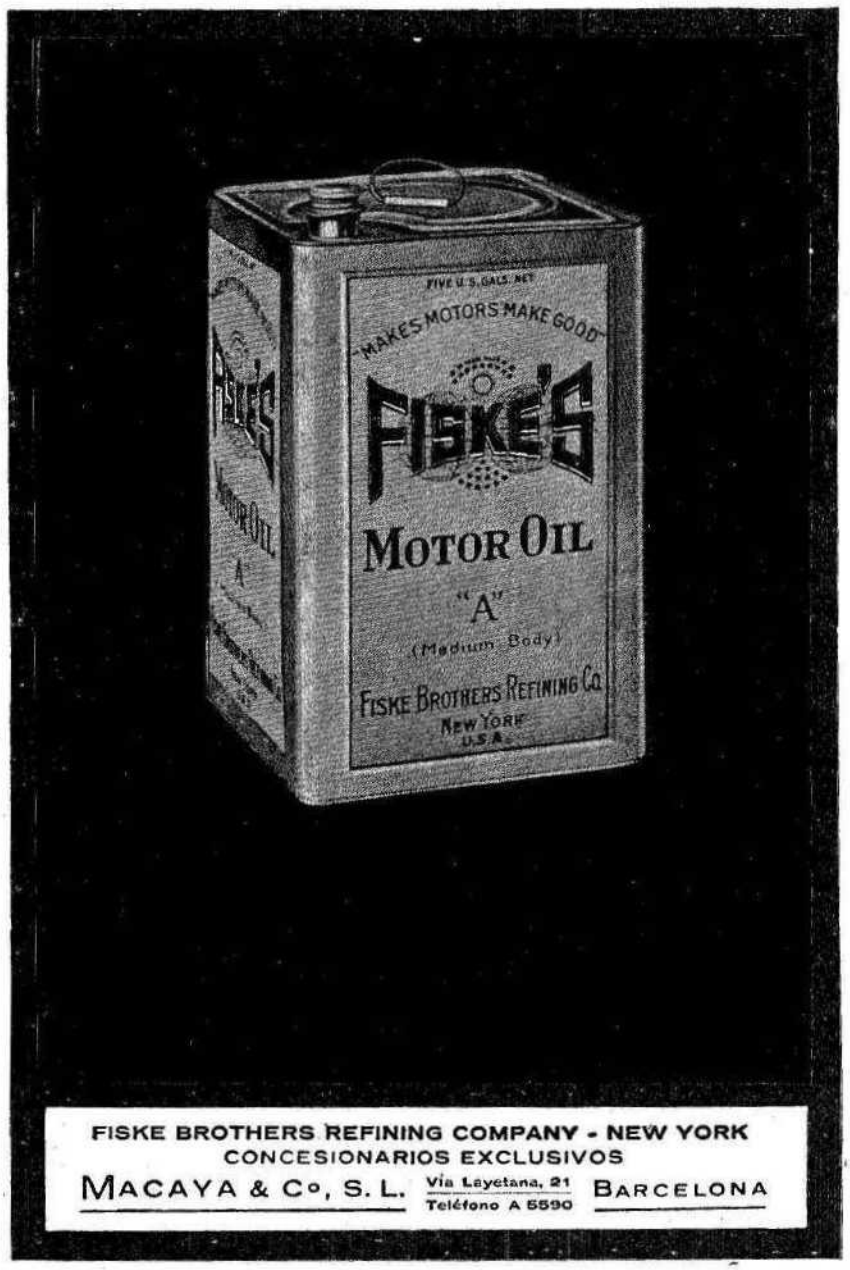
1 de julio de 1924

75 cénts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

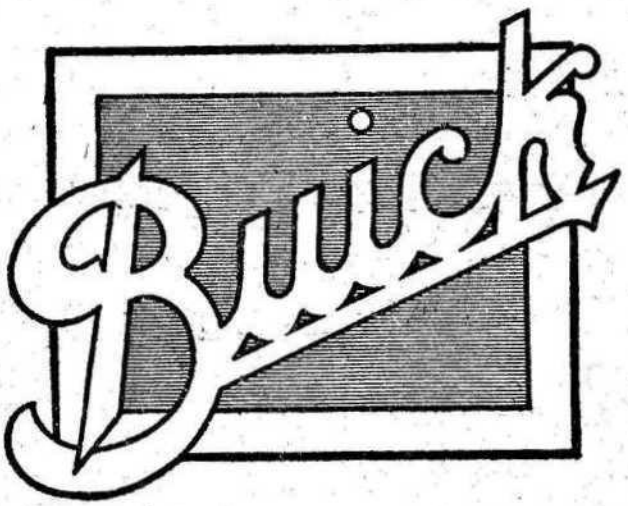


FISKE BROTHERS REFINING COMPANY - NEW YORK
CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS
MACAYA & Cº, S. L. Via Layetana, 21 Teléfono A 5590 BARCELONA

En el Concurso de Elegancia celebrado en Madrid el 31 de mayo último, con asistencia de S. M. la Reina, el Jurado otorgó el

PRIMER PREMIO

en la categoría de coches cerrados, al Sedán de lujo



obteniendo la

Copa del Excmo. Ayuntamiento de Madrid

Participaron en dicha categoría las principales marcas mundiales, entre ellas algunas que se cotizan a más del doble precio que el *Buick*

Queda confirmada la predilección de la aristocracia madrileña por las carrocerías "Fisher"

ENTREGAS EN EL ACTO

Exposición y demostraciones: **Plaza Letamendi, núm. 17**

Representante general para España:

F. S. ABADAL

BARCELONA
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

MADRID
Alcalá, 62
Montesa, 47

III Carrera en Cuesta de La Rabassada

25 de mayo de 1924

D. K. W.

gana el primer premio

y Medalla de Oro, estableciendo el nuevo record de su categoría en 6 m. 14 s. 9/10, batiendo a motores de mayor cubicación

Motores D. K. W.

Bailén, 86 - Tel. 1232-S. P. - **Rbla. Cataluña, 106** (esquina Pasaje Concepción)

Barcelona

AUTOMÓVILES

OCTO

Agencia general para España

Ullés y Compañía

TARRASA

TELÉFONO 6321

SENSACIONAL

NOVEDAD DEL AÑO 1924

El 4 cilindros 1.500 c. c.

El 6 cilindros 2.000 c. c.

OM

2 frenos ruedas delanteras.

4 frenos ruedas traseras.

Equipo eléctrico completo *Bosch* 12 w.

Ruedas metálicas *Rudge*.

F. de A. Puig

Córcega, núm. 302 : Barcelona

N. A. G.

Automóviles : Omnibus : Camiones

EL

RECORD MUNDIAL

de velocidad está en nuestras manos

(Cremona : Media de 195 kilómetros a la hora)

Esto quiere decir que nuestros técnicos y nuestros obreros son los más inteligentes

ALFA-ROMEO

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA : Lauria, 73 MADRID : Serrano, 20

Vuelta a Francia, ciclista, 1924

Etapa: Havre-Cherburgo (371 kilómetros)

1º

Bellenger, sobre bicicleta

Peugeot

Pneus **Dunlop** Frenos **Peugeot**

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, núm. 349 : BARCELONA

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID	BARCELONA	VALENCIA
Alcalá, 81 Lagasca, 103	Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18 Diagonal, 429	Paz, 33 Salvador Giner, 23

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS

STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars

BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas CLETRAC *tipo tanque*
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas
Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

Carrera Cuesta Rabassada : Categoria Comercial

J. Cortés sobre **AMILCAR** **1.100 c. c.**

Agencia exclusiva para Cataluña y Baleares:
J. Alvarez y Cª S/C
Provenza, 185 : Barcelona

se clasifica **PRIMERO** con coche rigurosamente de serie, batiendo su propio record del año pasado

THE MOTOR EXPORT TRADER

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

Suscripción anual 10/6 d.

Pida Vd. un ejemplar de nuestra Revista

The Motor Export Trader

es la única revista comercial ilustrada internacional que se dedica a las industrias del automóvil, motocicleta, bicicleta, motocultura y botes automóviles, y es leída por más de 30.000 comerciantes de todo el mundo

Rambla Cataluña, 41, 1.°-Barcelona

LOS NUEVOS

MACIZOS PIRELLI

TRAPEZOIDALES SEMI-ELASTICOS

son el verdadero tipo de banda maciza propia para las carreteras de nuestro país

Pedid la nueva tarifa Marzo 1924

¡Un comprador puede equivocarse, pero—

no 145.000!

En 1923 se vendieron más de 145.000 automóviles *Studebaker*. En 1923, *Studebaker* fué el favorito de 145.000 motoristas.

Cuando un número muy apreciable de mentes congenian cada año sobre una cosa — que los coches *Studebaker* ofrecen, peso por peso, el mayor valor en automóviles —, debe haber una razón fundamentada para tal opinión.

Antes de adquirir su coche este año, vea los modelos *Studebaker* 1924. Hay trece distintos modelos para su selección. Cada uno de éstos es un coche de seis cilindros excepcional — construído sobre las normas de calidad que ha venido caracterizando a *Studebaker* durante setenta y dos años.

STUDEBAKER es la empresa más grande del mundo en la construcción de automóviles de calidad

AGENCIA ESPAÑOLA

STEVENSON, ROMAGOSA Y C.ª

VALENCIA, 295 : BARCELONA

SALÓN STUDEBAKER

I. PONS : PASEO DE GRACIA, 54

Año XIV - Núm. 418 - 1 Julio 1924

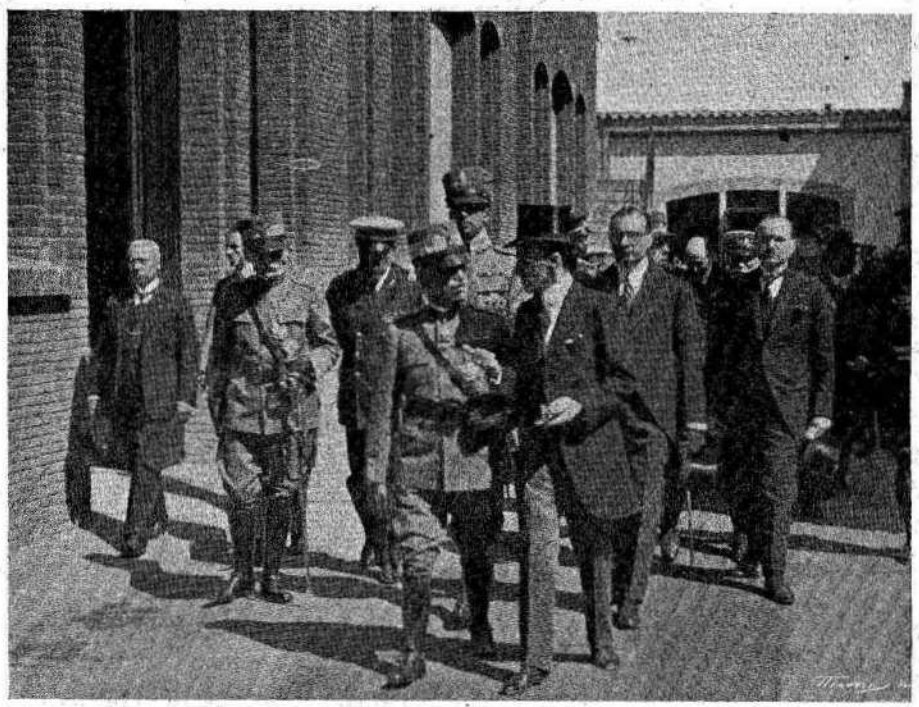
Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofre ornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia... Cantaremos los motores, las multitudes, la vibración nocturna de los arsenales, las fábricas, los puentes, los vapores aventureros, las locomotoras, el vuelo de los aeroplanos... Queremos traducir en literatura la vida del motor, esa nueva bestia cuyos instintos generales nos serán familiares cuando lleguemos a conocer los instintos de las diferentes fuerzas que lo componen...—MARINETTI.

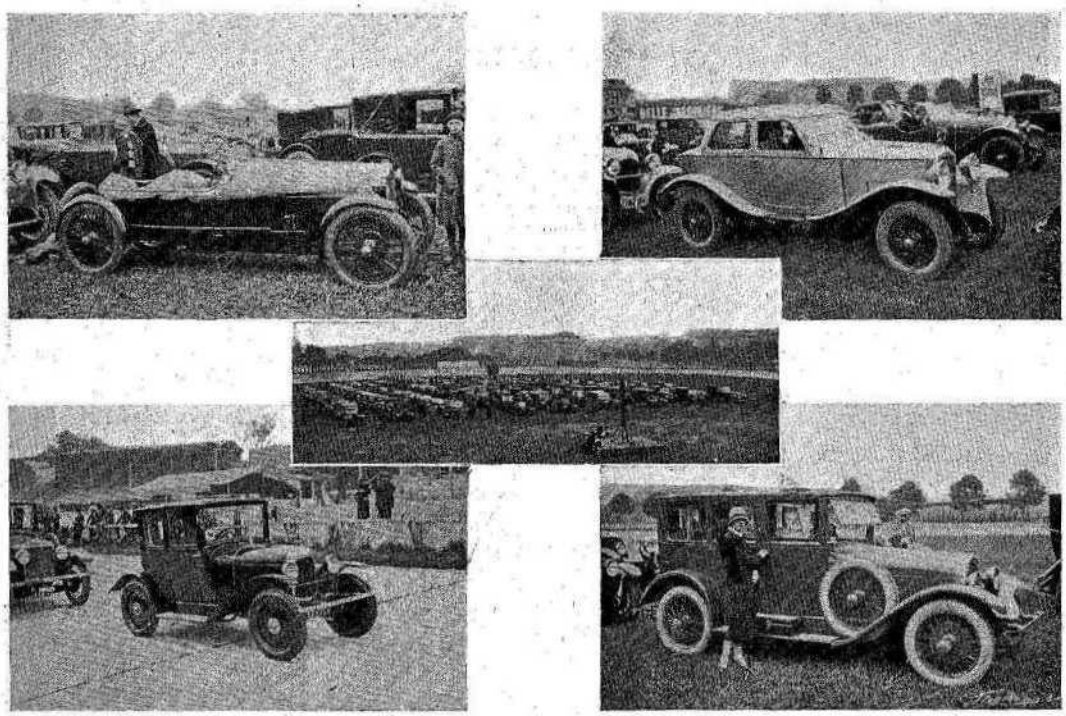
DE UNA VISITA REGIA



S. M. el Rey de Italia y el Príncipe heredero, visitando, en Villanueva y Geltrú, la fábrica Productos Pirelli, acompañados del señor Piero Pirelli, director y consejero de la organización española

Las grandes manifestaciones automovilistas

Concurso de Elegancia de Italia - Circuito de Cremona - Las 24 horas del Bol d'Or - El Gran Premio de noche en Monza



CONCURSO DE ELEGANCIA DE «L'AUTO»: *Un torpedo* Bugatti.—*Curiosa conducción interior* Peugeot. *Los coches reunidos en la pelouse del Parque de los Príncipes. — Un pequeño* Citroën, *modelo de elegancia. — Soberbio* Chenard & Walker

ORGANIZADO por el diario parisino *L'Auto,* se ha celebrado recientemente en París un concurso de elegancia, que ha tenido por escenario la inmensa pelouse del velódromo del Parque de los Príncipes. Más de cien coches se presentaron en él, siendo muchos los que merecieron recompensas. De los más interesantes presentados dan exacta idea las fotos de nuestro corresponsal Rol, que acompañan estas líneas.

* * *

En Italia, a pesar de disponer de espléndido autódromo, las carreras en circuito no han desmerecido en nada su importancia de antaño y anualmente vemos disputarse con mayor interés los clásicos circuitos. Como siempre, el Cremona ha sido en 1924 uno de los más concurridos y disputados, dando lugar a que la gran marca *Alfa Romeo* consiguiese batir todos los records mundiales de promedio en carretera y de los 10 kilómetros lanzados, efectuando medias de 158,211 y 195 kilómetros, respectivamente. Ascari fué a quien confió su coche *Alfa Romeo* y el gran driver supo sacar de él el partido que su constructor esperaba y que ha venido una vez más a confirmar la gran valía de la construcción itálica. Veinticinco coches tomaron la salida, siendo doce los que se clasificaron a continuación del gran vencedor.

* * *

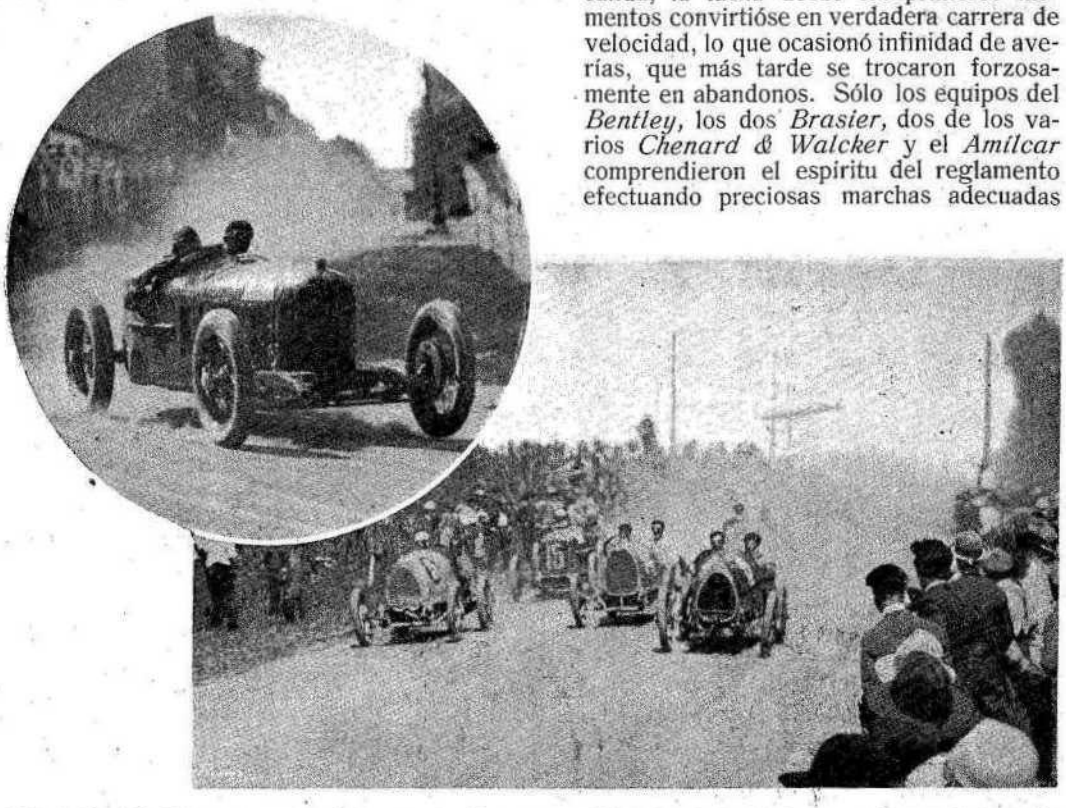
Con el nombre de Bol d'Or se celebra anualmente la prueba de veinticuatro horas, dividida en dos jornadas, la primera para motos y side-cars y la segunda para cycle-cars y voiturettes de 1.100 c. c. Durante las veinticuatro horas, tanto para las motos como para los cochecitos, no se autoriza el cambio de conductor, debiendo, por tanto, resistir el cansancio que ello proporciona, teniendo en cuenta que la clasificación es por pura velocidad. Las dos pruebas han tenido lugar dos días consecutivos, en el circuito de Saint-Germain-en-Laye, cerca de París, que mide 5,793 kilómetros de extensión. La primera jornada se reservó a las motocicletas y sides, tomando la salida 49 corredores, de los cuales 35 llegaron a cubrir las veinticuatro horas sin haber desertado de la lucha. El vencedor de la clasificación general, por haber sido quien cubrió más kilómetros en el tiempo fijado, fué Francisquet, con moto *Sunbeam,* provista del famoso Cord *Dunlop,* que alcanzó 1.535,145 kilómetros, lo que da una media de 63,964 kilómetros a la

hora, esfuerzo magnífico si se tiene en cuenta tuvo que revituallarse por todos conceptos. En side-cars el vencedor fué el suizo Gex, que alcanzó 1.407 kilómetros, y, por tanto, una media de 58 a la hora.

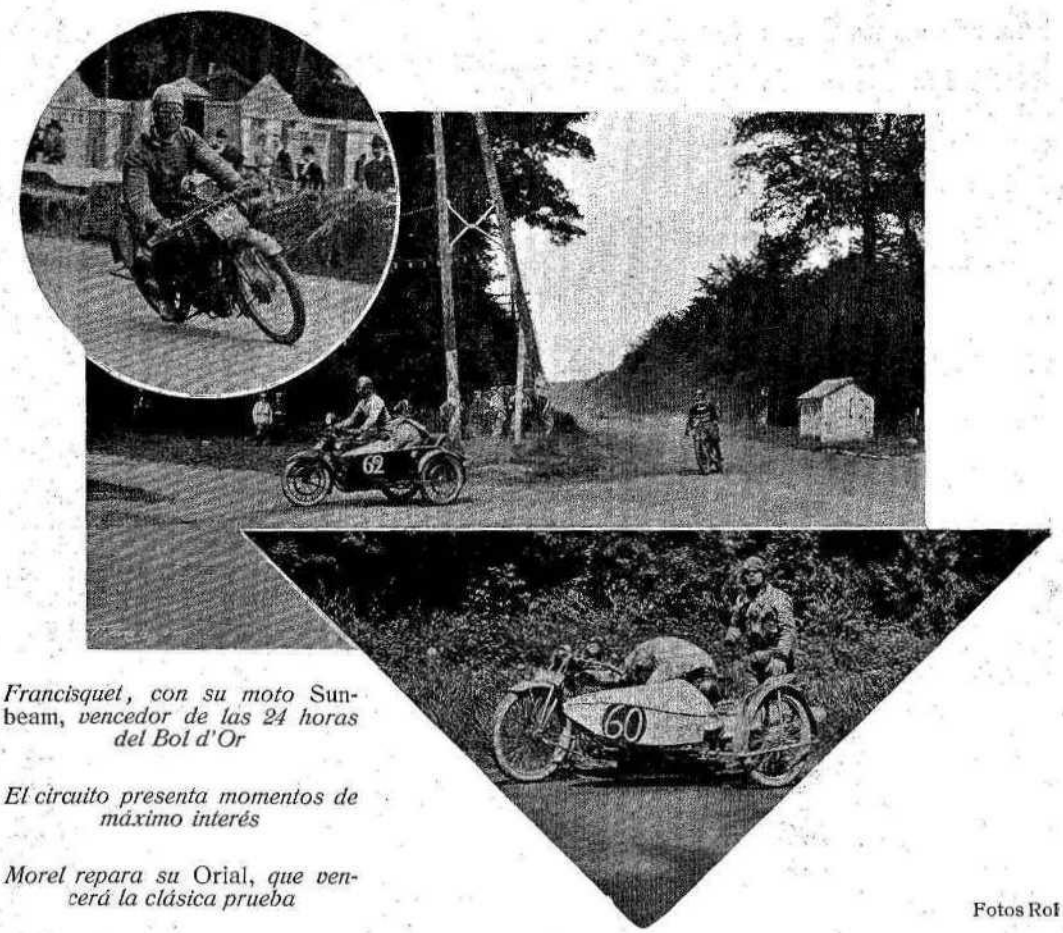
Al día siguiente de la salida de motos y sides, y a los pocos momentos de su llegada, pusiéronse en línea los cycle-cars y voiturettes, divididos en las siguientes cilindradas: 350 c. c., 500 c. c., 750 c. c. y 1.100 c. c., formando un total de 17 vehículos. A pesar de la lucha enorme que se desarrolló durante el día entero, sólo dos coches se retiraron, resistiendo victoriosamente 15 de ellos el esfuerzo colosal que representa la clásica carrera. De todos ellos el héroe fué Sénéchal, quien piloto de su inseparable 750 c. c. *Sénéchal.* pneus *Dunlop,* realizó la más brillante performance de su vida, alcanzando en las veinticuatro horas una media de 70,964 kilómetros y recorriendo 1.703,142 kilómetros (antiguo record 1.672 kilómetros). De las otras categorías fueron primeros Due, *Colombe,* a 31 kilómetros de media; Violet, *Violet,* a 35 y, finalmente, en voiturettes, Yvanowsky, *E. H. P.,* a 67 kilómetros. Con el triunfo de Senechal queda confirmada una vez más la brillante calidad de los productos que salen de los establecimientos Chenard & Walker que, como no ignoran nuestros lectores, construyen desde hace ya algún tiempo los rápidos *Senechal.*

Si brillante para nuestra vecina nación ha sido el Bol d'Or que antes reseñamos, mucho más lo ha sido la prueba-concurso de resistencia organizado por el Automóvil Club de Le Mans en su circuito permanente de la Sarthe, para disputar las Copas Trienal y Bienal Rudge-Whitworth, cuyo reglamento consiste en que sólo pueden disputar la prueba vehículos de tipos normales de fabricación, con carrocerías propias para gran turismo, para lo cual ya se precintan en las fábricas respectivas los diversos órganos al construirse. Durante las veinticuatro horas que dura la prueba se autoriza el cambio de conductor, con la obligación de que cada coche inscripto cuente con dos, que no podrán reemplazarse ni ocupar juntos el vehículo; que durante la marcha o repuestos sólo podrá ser ocupado, revituallado o reparado por uno solo. También es obligatorio durante toda la noche llevar la instalación de luces iluminada completamente y durante un determinado tiempo rodar con la capota colocada, haciéndose la clasificación por medias en cada cilindrada. Para poder disputar la prueba-concurso coches de cubicajes diversos, desde el 4 litros hasta el 1.100 c. c., no se establece clasificación por lugares, ya que todos los llegados a la meta deben forzosamente cubrir la media fijada, obligándose para ello a retirarse a los concursantes que cada seis horas no llevan el promedio exigido.

Este año cuarenta y un coches tomaron la salida; la lucha desde los primeros momentos convirtióse en verdadera carrera de velocidad, lo que ocasionó infinidad de averías, que más tarde se trocaron forzosamente en abandonos. Sólo los equipos del *Bentley,* los dos *Brasier,* dos de los varios *Chenard & Walcker* y el *Amílcar* comprendieron el espíritu del reglamento efectuando preciosas marchas adecuadas



El rápido Alfa-Romeo *que en el circuito de Cremona pulverizó una serie de records mundiales, pilotado por el notable conductor Ascari. — La salida en grupo de los concursantes de Cremona*



Francisquet, con su moto Sunbeam, *vencedor de las 24 horas del Bol d'Or*

El circuito presenta momentos de máximo interés

Morel repara su Orial, *que vencerá la clásica prueba*

Fotos Rol

a la clase de carrera; los demás, llevados por la teoría de no querer interpretar el reglamento y distinguirse en el prurito de ser quienes más kilómetros cubrieran, si bien consiguieron la meta no fueron los que mejor papel desempeñaron, siendo uno de los regulares el *Bentley* pilotado alternativamente por Duff y Clement, quien cubrió más kilómetros al terminar las veinticuatro horas, alcanzando la bonita cifra de 2.077. Los clasificados para la tercera prueba *Rudge-Whitworth,* que se correrá el próximo año, son: más de tres litros, dos *Lorraine-Dietrich;* más de dos litros, un *Bentley* y dos *Brasier;* más de litro y medio, dos *Chenard & Walker,* dos *Rolland-Pilain* y un *Bignan;* más de un litro, dos *Aries,* un *S. A. R. A.* y un *Amilcar.*

Al comentar hace algún tiempo en estas páginas las futuras carreras de automóviles que se proyectaban en el mundo, auguramos un exitazo para las 24 horas de Le Mans, debido a su acertadísimo reglamento; la carrera ha tenido lugar, habiéndose confirmado nuestro pronóstico, ya que, además de ponerse en línea 41 coches, han visto los organizadores acudir a su llamada nombres gloriosos, como los de *Brasier* y *Lorraine-Dietrich,* que recuerdan las épocas brillantes del automovilismo, remotas y gloriosas, de las batallas internacionales para el logro del codiciado trofeo Gordon-Bennet.

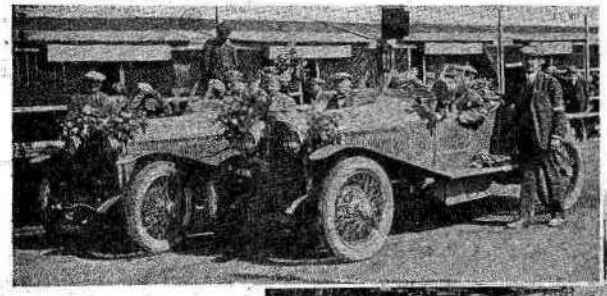
Otros pronósticos hicimos para los que nuestro deseo es el de errar completamente, aunque carreras de velocidad pura a base de cursiers de 1.500 c. c., lo encontramos muy difícil.

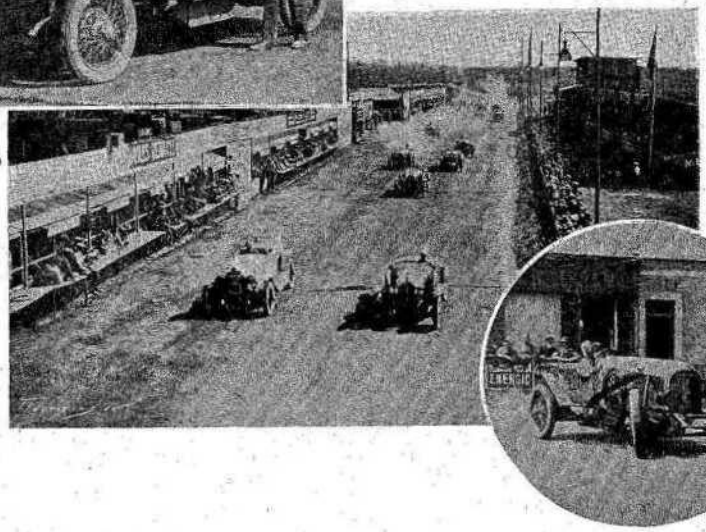
* * *

También en el autódromo de Monza los elementos italianos han organizado una carrera de veinticuatro horas, prueba de velocidad, para turistas, pudiendo alternar dos conductores. Por disputarse en el autódromo de Monza la carrera no ha despertado el interés debido, ya que esta clase de competiciones son mucho más a propósito para correrse en un circuito de carretera que en el piso uniforme de un autódromo.

* * *

Todas estas manifestaciones automovilistas que hemos ligeramente reseñado tienen, sin duda alguna, una singular, una grande importancia, y vienen a demostrar una vez más, de una manera palmaria, el interés enorme que el mundo entero siente ante los progresos rápidos y firmes de la industria automotriz y de sus derivados.





24 HORAS

El equipo Brasier *fué el único que clasificó completos sus coches*

Salida de los corredores en el circuito de Le Mans

El coche Bentley, *que pilotado por Duff-Clement hizo el mayor recorrido*

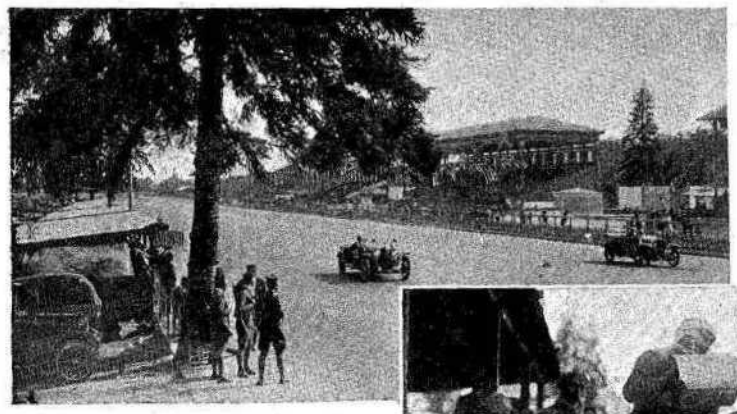
El automóvil se hace señor del mundo y demuestra sus cualidades para tal señorío mediante estas competiciones cada día más numerosas y difíciles a que se entregan las asociaciones automovilísticas de todas las naciones.

Pero estas pruebas reseñadas, con todo y su grandísima importancia, van a palidecer, a quedar achicadas, junto a la prueba monstruo que está en vísperas de celebrar el mundo de la rueda. Nos referimos, como el lector puede adivinar, al Gran Premio de Europa, a esta competición sin par que va a tener por teatro este año, como lo tuvo en 1914, el gran circuito de Lyon, en Francia.

El Gran Premio de Europa va a ser corrido en el mes de agosto.

Es por demás decir que el interés que esta prueba despierta es, sencillamente, universal.

Nosotros, naturalmente, procuraremos informar a nuestros lectores y amigos con todo interés en esta gran competición mundial, en la que las más afamadas marcas de los dos continentes automovilistas van a concurrir en busca del más alto galardón que puedan ostentar.

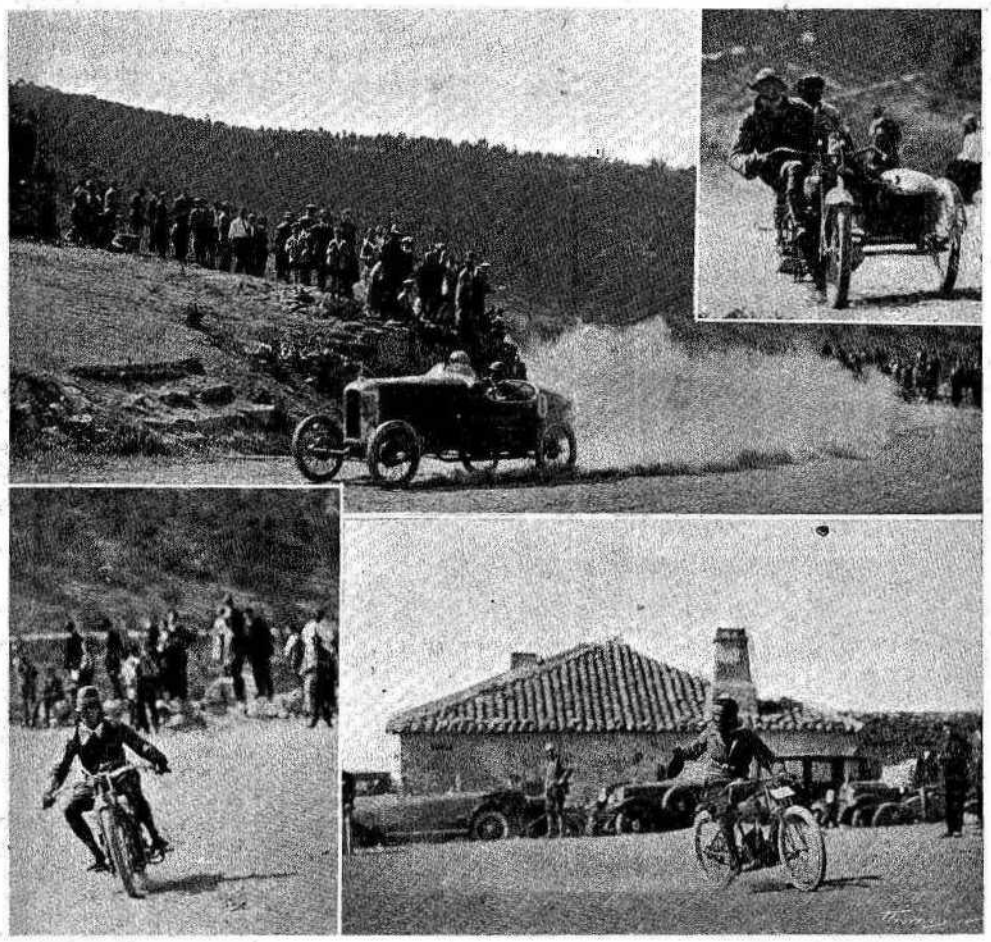


GRAN PREMIO DE LA NOCHE EN EL AUTÓDROMO DE MONZA

Un momento interesante de la carrera

Los vencedores Riecken-Berthold revituallan su coche

Las carreras en Navacerrada



Mauvais, con el Amílcar *1.100 c. c., vencedor de su categoría. — El vencedor de la categoría side-cars. — Zacarías Mateos, con* Douglas *500 c. c., efectuó el mejor tiempo de la cuesta (13 m. 35 s., o sea 70 km. a la hora). — García,* Rovin, *primero de los velomotores*

Fotos Ragel

En España las pruebas en cuesta están alcanzando gran popularidad.

A nuestra ya clásica prueba de La Rabassada ha seguido la que acaba de celebrar Madrid en la dura y famosa cuesta de Navacerrada.

Los 16 kilómetros de carretera que sirvieron para la carrera se vieron concurridísimos, quedando una vez más probada la popularidad de las manifestaciones que organiza el Real Moto Club de España.

Los resultados, altamente satisfactorios, fueron los siguientes:

Motos solas.—División 1.ª

Clase E. 1.000 c. c. 1.° Martínez, *Henderson,* en 17 m. 9 s. $^{8}/_{1}$, a un promedio de 55,977 kilómetros.

Clase D. 750 c. c. 1.° Zacarías Mateos, *Douglas,* 13 m. 35 s. $^{4}/_{10}$, a un promedio de 70,874 km., constituyendo el record de la jornada por ser el mejor tiempo realizado.

Clase 500 c. c. 1.° J. L. Bourbon, en 17 m. 55 s., promedio de 53,581 kilómetros.

Clase A. 200 c. c. 1.° Canto, *Velocette,* en 15 m. 8 s. $^{2}/_{10}$, promedio 63,436 kilómetros. 2.° Sagrario, *James,* en 19 m. 50 s. $^{4}/_{10}$, promedio 48, 400 kilómetros. 3.° Montero, *Zundapp.*

Scotter Y. 175 c. c. 1.° García, *Rovin,* en 41 m. 38 s. $^{7}/_{10}$, promedio 23,59 kilómetros.

Autociclos.—División 3.ª

Clase H. 1.100 c. c. 1.° Mauvais, *Amílcar,* 14 m. 22 s. $^{6}/_{10}$, promedio 66,793 kilómetros. 2.° Díaz, *Amílcar,* 15 m. 23 s. $^{4}/_{10}$, promedio 62,513 kilómetros. 3.° Ruano, *Amílcar.*

Clase J. 750 c. c. 1.° Sierra, *B. N. C.,* 16 m. 37 s. $^{6}/_{10}$, promedio 57,773 kilómetros.

MOVIMIENTO SIDERAL-PUGILÍSTICO

Paulino Uzcudum, recordman de leñadores y puño de catapulta

¿Tendrá en breve España un Campeón mundial de pesos fuertes?

En el cielo del boxeo están ocurriendo serios cataclismos.

Estrellas que se apagan intempestivamente y otras que, de refulgentes que eran, quedan en simplemente brillantes con vistas a opacarse y, finalmente, puntos luminosos apenas perceptibles ayer, que hoy van aumentando en brillo y amenazan ofuscar con su luz a los más rutilantes astros.

Carpentier ha caído y ha caído Criqui.

Spalla, que buscó en América una mayor gloria a la ya adquirida en Europa, rodó por los suelos al empuje del toro de las Pampas.

Y el toro, a su vez, había rodado hecho pedazos ante el golpe certero y maestro de Dempsey, el único sol que, firme, inconmovible, sigue brillante un año tras otro año, resistiendo a la tragedia de ese vaivén sideral-pugilístico.

En vano Europa ha estado buscando luchadores de peso que poder oponer al coloso norteamericano y al toro del Plata.

Ni Holanda, ni Alemania, ni Italia, ni Francia, ni siquiera Inglaterra, han hallado al hombre que se buscaba...

Pero he aquí que, intempestivamente, surge un español, un vasco, un leñador de puños de acero, de brazo de catapulta, de resistencia de muralla medieval, y se encarama, rápido, hacia las cumbres del pugilismo europeo.

Es Paulino Uzcudum, «le basque», como le llaman, unánimes, los diarios de París, como deseosos de hacer olvidar la nacionalidad política del naciente sol.

Al día siguiente en que Carpentier había rodado fuera de combate, y minutos antes de que en el ring de Buffalo cayese para siempre, vencido, Criqui, Paulino admiró a los franceses nokauando en un minuto y segundos a un tremendo rival británico.

Y su apoderado — dijéramos mejor su apoderador—aprovechando el renombre alcanzado por su pupilo, organiza una velada singular, consistente en el corte, a hacha, de un grueso tronco de metro y cuarto de circunferencia, realizado por Paulino, el ya popular «Paolino», ante la muchedumbre siempre pronta a rendir homenaje de admiración a los atletas.

Paulino, «le basque», ejecuta el corte en los mismos segundos, poco más o menos, que empleara para nokauar días antes a un adversario en el ring, y su popularidad aumenta de un modo rápido.

Hay que buscarle a Paulino un contrincante fuerte y afamado para aprovechar el momento propicio para la consagración.

Y el rival se encuentra en Teixidor, campeón de España, quien resiste dos rounds valientemente; pero al tercero es alcanzado por la catapulta del leñador, dejándolo tan fuera de combate que es precisa la intervención facultativa para volver a vida a nuestro campeón.

Después de esta hazaña, ya está Uzcudum en condiciones de entrar en la seria liza de las grandes competiciones internacionales de boxeo.

De punto luminoso que era hace dos meses, pasa a ser estrellita, y en un instante, de estrellita se convierte en estrella.

Hoy es Paulino la esperanza del peso fuerte de los boxeadores de Europa para arrebatarle a América la supremacía del puñetazo.

París lo dice y hay que creerlo.

Nosotros lo creemos aun cuando no lo dijera París.

Pero creemos también que es peligroso, peligrosísimo, temerario, llevar a Uzcudum a este tren loco a que se le lleva.

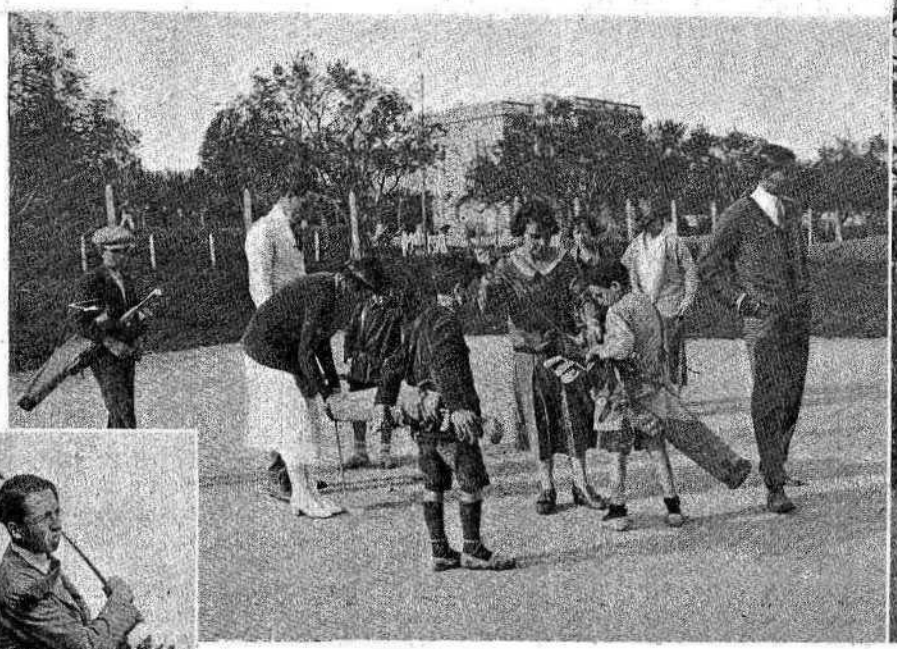
Uzcudum será un gran boxeador.

Hoy no lo es, a pesar de sus grandes victorias.

Démosle tiempo al tiempo y arte al arte.

MARTÍN PAZ

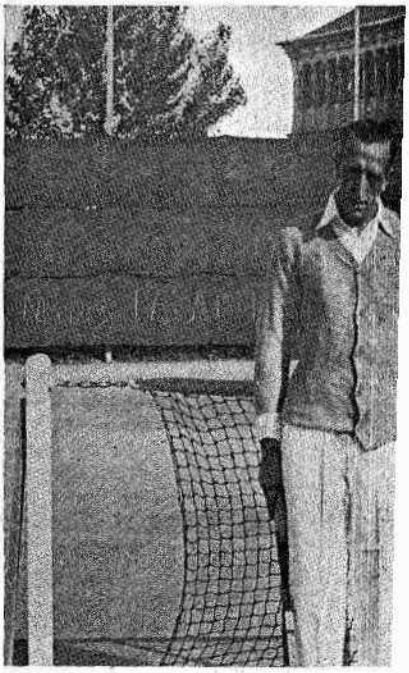
Deportes aristocráticos

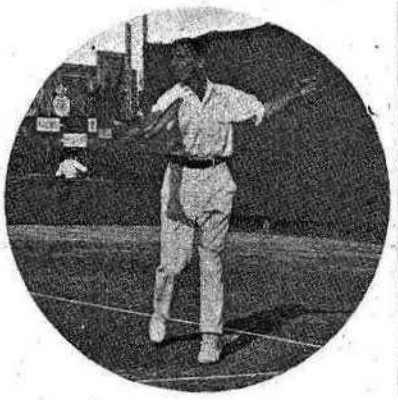


Arriba: Güell, uno de nuestros grandes golfman. — Preparándose para iniciar la p
una de nuestras bellas deportistas. — El simpático Macaya, entusiasta de todo de
Este deporte, elegante entre los elegantes, cunde rápidamente en Barc

Abajo: Las fotografías que reproducimos en los cuatro círculos ponen de manifiesto la
En la del centro, Alonso y Flaquer, la colosal pa

Lloyd George, el hábil político inglés, popularizó el golf, haciéndolo alternar con las más serias tareas del Estado. Entre nuestros elegantes, el golf toma también carta de naturaleza

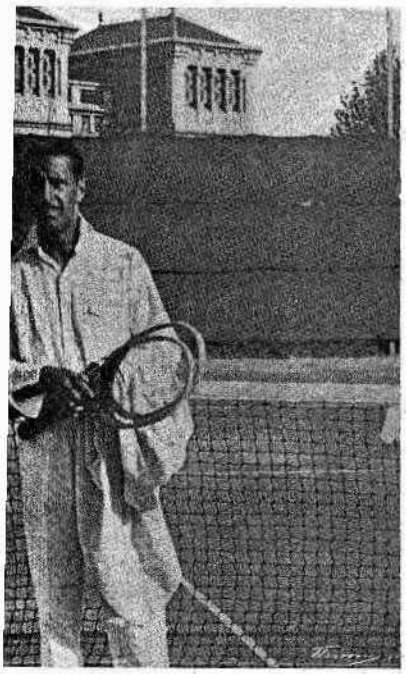




El golf y el lawn-tennis

a. — La Srta. Muntadas, entusiasta del golf. — Esbelta y graciosa silueta de , es también uno de los más hábiles jugadores de golf con que contamos. ı, en donde tan fácilmente arraiga toda manifestación deportiva

ra y la natural elegancia que distingue el gran juego de nuestro formidable Alonso. le tennistas verdaderamente internacionales Fotos Vela



Alonso, el as de ases de la raqueta, ha jugado una brillante serie de encuentros en nuestras pistas, confirmando su fama y probándonos que en casa contamos con elementos de altísimo valor

VUELTA CICLISTA A FRANCIA

Las primeras jornadas del torneo internacional han revestido una gran importancia

Pelotón de cabeza entrando en el pueblo de Montdidier Foto Rol

TRAZAMOS estos renglones cuando ha terminado la tercera etapa de la XVIII Vuelta a Francia, la prueba de la máxima propaganda deportiva y también de la máxima crueldad. Con un recorrido prolongado y modificado y un reglamento cuyas «clavijas» se aprietan más cada año para equilibrar la situación de los fuertes y hacer más ruda la tarea de los modestos, han partido de las cercanías de París el pasado domingo, antes de apuntar el día, 159 corredores, entre los de primera categoría, de segunda y de «touristes-routiers», los cuales deberán rodar durante un mes por las carreteras de Francia en pos de la meta, como si dijésemos en pos de la gloria. La primera etapa la ha ganado el italiano Bottechia, la segunda el francés Bellarger y la tercera el belga Beckman, al paso que anotamos el abandono de los hermanos Pellissier y de Ville, aquel «routier» que tanta fama alcanzó en la Vuelta a Cataluña 1922.

Bien poco podemos decir referente al resultado final. Tenemos delante doce etapas todavía, algunas de ellas verdaderamente «destructivas» de lotes, y las grandes batallas entre los gigantes de la carretera habrán de sucederse durante días y días, empeñadas, repletas de momentos épicos, poniendo a prueba músculos y espíritus.

Prueba la más cruel, ni que sus efectos sean altamente deportivos para el mundo entero, pues que en las cinco partes del mismo están pendientes de la Vuelta a Francia durante los treinta días que ella dura.

* * *

Esta vez también para España tiene la Vuelta un máximo interés, un atractivo de verdadera emoción: dos de nuestras figuras ciclistas más eminentes, Jaime Janer, el campeón español de la carretera, y Victorino Otero, el notable santanderino, alistados en la categoría de «touristes-routiers», han partido también de París el pasado domingo antes del alba, y con unos ánimos maravillosos ruedan por las interminables carreteras del *Tour*, en pos, no de la gloria, no del premio: solamente en pos de la meta parisina, sin otro anhelo que clasificarse; cuando tras el tradicional disparo del «starter» arrancaron con toda su alma, sólo un pensamiento tenían: ¡salir y llegar!

Si Otero y Janer terminan la Vuelta a Francia, por modestísima que sea su clasificación habrán realizado una proeza y les deberemos perpetuo reconocimiento. A ellos se deberá la representación española en la gran contienda y su esfuerzo habrá sido dedicado a España. Ahora bien: si queremos que lleguen, nada más que lleguen, acordémonos de ellos, por lo

El famoso corredor italiano Botecchia, primero en la primera etapa de la magna prueba

menos de Janer, que es el que al parecer está más falto de recursos materiales. No pretendamos proezas de quien no cuenta para ello con los medios suficientes; cada etapa que cubra debe ser para nosotros un motivo más de apoyo. La U. V. E., la U. S. S. y el S. C. C., entre otras entidades, han abierto subscripciones para ayudar a Janer; contribuyamos a engrosarlas; Janer — estamos seguros — recibirá nuestra ayuda como un acicate que le obligará a perseverar en la tarea emprendida, y si sus ánimos no decaen, por fin habremos conseguido habilitar del todo a la España deportiva en las tierras extrañas donde aun es doctrina de fe nuestra inferioridad.

Acordémonos de Jaime Janer.

* * *

Las últimas impresiones que recibimos de la Vuelta a Francia son realmente de efecto teatral: dos «leaders», Beckman y Bottechia, que van en igualdad de tiempo; la retirada de los hermanos Pellissier y de Ville; la llegada de Janer en la cuarta etapa, con el pelotón de cabeza, después de cuatrocientos y pico de kilómetros.

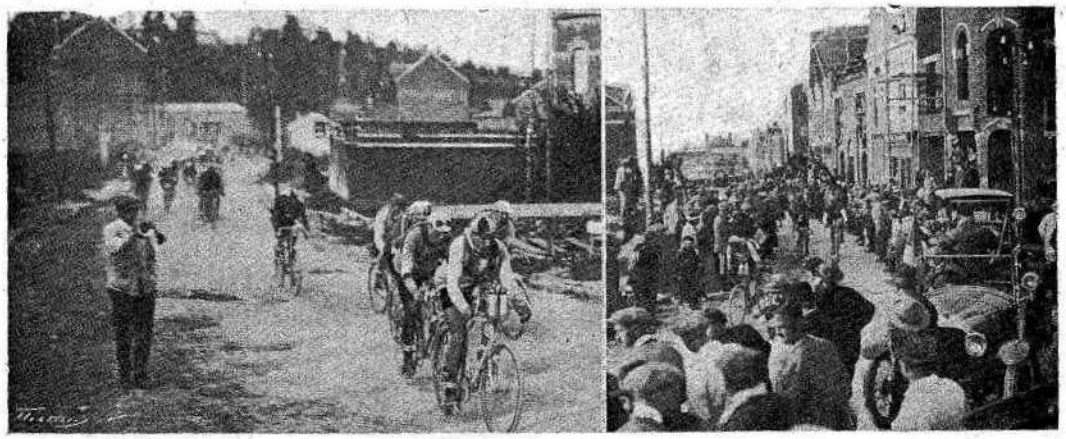
La retirada de los Pellissier se daba por descontada, pues ya algunos técnicos advirtieron en las anteriores etapas que la forma de ambos no era la más completa. Aparentemente la retirada obedece a haber sido reconvenido Henry Pellissier por haberse desprendido de un «maillot» en plena etapa, dado caso que el Reglamento prohibe todo aligeramiento del equipo con que se salió.

La retirada de Ville tampoco nos ha cogido de sorpresa. El mismo Ville, en Manresa, nos afirmó que él no estaba en condiciones de cubrir aceptablemente una Vuelta a Francia hasta lo menos dentro de seis o siete años.

Janer ha dado un salto admirable en la clasificación general, en la que en estos momentos tiene el número 43 y en la de «touristes-routiers» el número 13. Otero el santanderino también continúa constante; va en el número 70 de la general y en el 35 de la de «touristes-routiers».

Inútil decir que en Cataluña ha causado inmenso júbilo el salto de Janer, a quien cupo el honor de llegar a Les Sables con el grupo de cabeza, y que en Barcelona especialmente estamos todos pendientes del telégrafo en cada final de etapa. Lo hasta ahora realizado por Janer ya es digno de aplauso; de desear es que si él continúa nosotros le auxiliemos con todo el apoyo material posible para que pueda terminar honrosamente la tarea empezada.

KANT



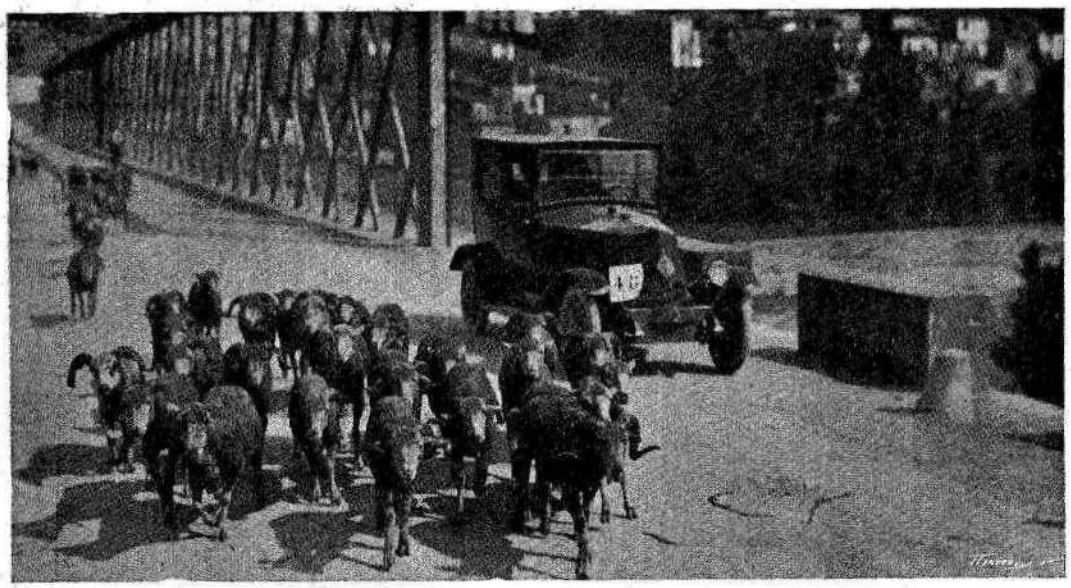
Dos aspectos de la segunda jornada de la Vuelta Ciclista a Francia Fotos Roi

La prueba de regularidad Barcelona - Madrid

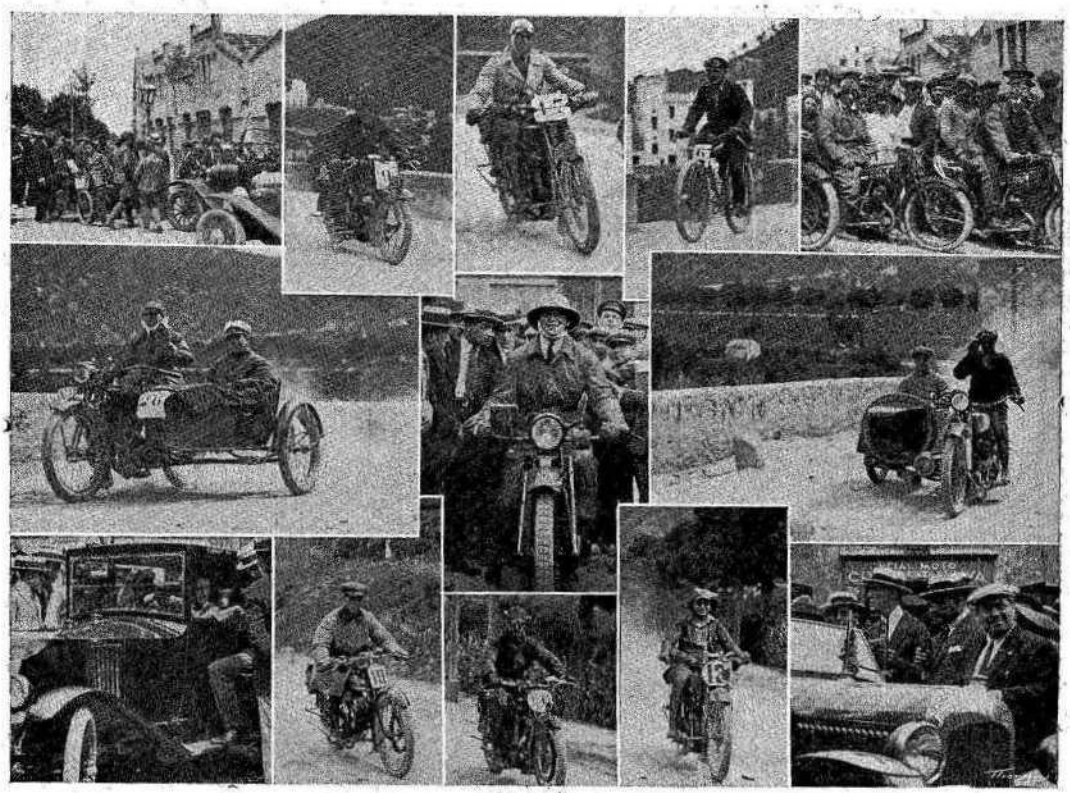
Dos de los siete Citroën, *que llegaron intactos y completamente clasificados a Madrid: el de Alegre, consumado conductor, alma de los equipos de* Citroën, *y Baixeras, otro virtuoso del volante, que conquistan la codiciada medalla de oro*

El solo hecho de que realizada la prueba Barcelona-Madrid se haya tratado de la posible vuelta motorista a España, es el argumento más concluyente de que el Real Moto Club de Cataluña ha triunfado una vez más.

En efecto, de 45 concursantes que partieron de la plaza de Tetuán, 37 han cubierto el trayecto Barcelona-Madrid con una regularidad que hemos de estimar matemática, aun en los que sólo han conseguido medalla de plata. Quien esté habituado a las carreteras, quien conozca la lucha que hay que sostener con la cuesta, con el polvo, con la grava, con el bache, con el recodo, y más aún, con el viento y la lluvia en plena ruta, reconocerá como proeza la tarea realizada por esos 37 concursantes que se han clasificado, y heroica, admirable, la de los ocho que por traiciones de los neumáticos o por averías han tenido que rendirse cuando sus entusiasmos estaban en el apogeo...



Un tropiezo en la ruta. — El Renault *del señor Matheu, pasa «reglamentariamente» un rebaño de carneros, sobre el Noya, en Martorell.* Fotos Claret

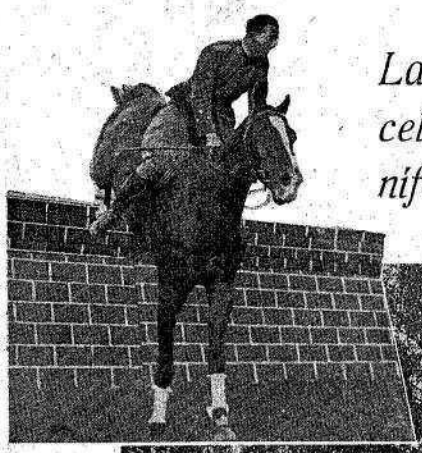


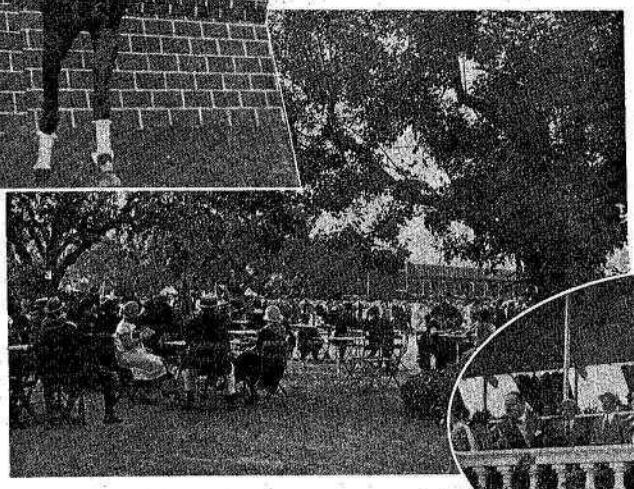
En la Plaza de Tetuán, frente al local del R. M. C. C., mientras van marchando los concursantes, camino de la Puerta del Sol, de Madrid.—El ex sprinter Barnola, caballero en B. S. A. *(medalla de oro).—Marianito Bigorra, el defender de* Harley-Davidson *(medalla de oro), sin perder puntos ni... su habitual tranquilidad.—Aquel héroe de la Vuelta a Cataluña motorista, Miguel Simó, que con* D. K. W. *obtiene medalla de oro. — Perpiñá y Barnola (medallas de oro) equipo* B. S. A., *con el billete de ida para Madrid, a punto de tomar el tren de... la carretera. — El primogénito de los Wenceslao García llevando a su progenitor en el side* Harley-Davidson... *Con tan paternal compañía conquista medalla de oro.—Ignacio Macaya, lo más intrépido de nuestros motoristas, despedido con honores populares, sobre la* Indian *(aceite* Fiske's), *con cuyos elementos conquista medalla de oro. El especialista de los side-cars..., de los balandros..., de los canots, Pedro Pi, cuya* Indian *también obtuvo medalla de oro. — Don Magín Matheu* (Renault) *bien acomodado en su conducción interior, con la que obtuvo medalla de oro. — El matemático Antonio Alá, su* Douglas *y... adelante hacia Madrid (medalla de oro).—El* magister *de los chauffeurs de Sans, Ignacio Faura, predicando con* B. S. A. *y ganador de medalla de oro. — ¡Mirad a Ricardo Escaler! Como si aun equilibrease en un circo, cruza Martorell con su fiel* Harley-Davidson, *seguro de que alcanzará medalla de oro. — El presidente del R. M. C. C., señor Coma, y el secretario señor Antonietti, que parecen poseídos de una gravedad extraordinaria, dando las salidas a los concursantes.* Fotos Claret

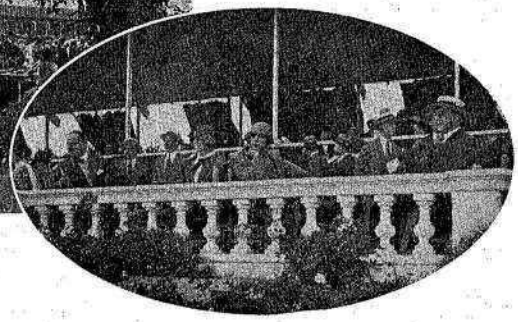
Repasando la clasificación, observamos que la calidad de los hombres y la de las máquinas ha surtido sus plenos efectos. Entre otros, vencen Macaya y Pedro Pi, los dos hombres insubstituibles de la roja *Indian,* dos constantes; Miguel Simó, el héroe de la última Vuelta a Cataluña, se cubre nuevamente de gloria con el motorcito *D. K. W.,* y López, también con *D. K. W.,* a pesar de los neumáticos rebeldes, se clasifican honrosamente. *Harley-Davidson* renueva sus triunfos y así vemos conquistando medallas de oro a Bigorra, Escaler, Renom, García y Carrión, probando una vez más, pilotos y máquinas, sus excepcionales cualidades, y Carretero, no obstante la «goma», se hace con una medalla de plata. Alá, el tradicional piloto de la *Douglas,* la lleva como siempre, matemática, al triunfo, conquistando otra alta recompensa a las muchas que lleva obtenidas la gran marca inglesa. *Citroën* manda a Madrid siete vehículos y los siete llegan enteros y verdaderos, confirmando la valía de ese maravilloso artefacto y ganando cinco medallas de oro y dos de plata, recompensa por cierto bien merecida. Balletbó clasifica brillantemente su *Derby,* triunfante en La Rabassada, elástico en la última vuelta ciclista a Cataluña y maravilloso en el trayecto Barcelona-Madrid; *Renault* destaca un cochecito cansado de hacer kilómetros, que va a Madrid sin el menor contratiempo, obedeciendo a la mano maestra del hábil conductor don Magín Matheu; en fin, *Salmson,* ese completo vehículo glorioso en el autódromo, con Pareto y Cadirat, aportando a la Unión Comercial Española sendas medallas de oro, confirmando su alta calidad.

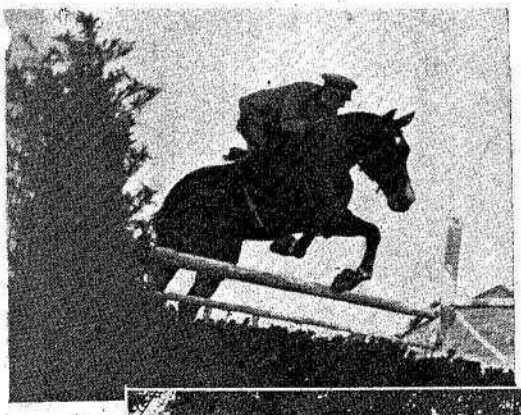
K.

Las recientes grandes pruebas hípicas celebradas con gran éxito en los magníficos terrenos del Real Polo Jokey Club atraen, como siempre, distinguida concurrencia



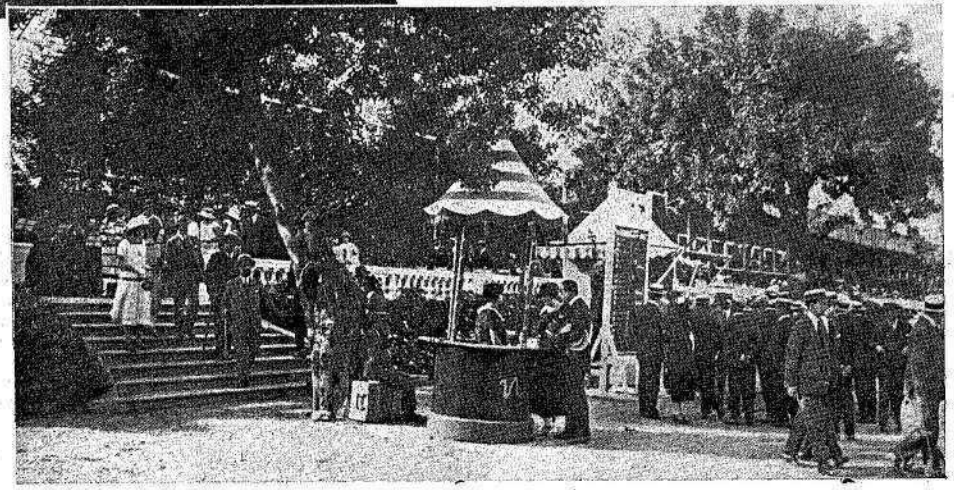






Don Alfredo Sanz, montando su soberbio caballo Madiran, *ganador de la Copa del Rey. — Abajo, el señor García Fernández, con su precioso caballo* Banote, *vencedor en los recorridos de caza y de campo y ganador del premio del Ministerio de la Guerra. — Las demás fotografías presentan aspectos diversos de los terrenos del Real Polo Jokey Club, en los cuales se juntó el «todo Barcelona» para presenciar los notables concursos hípicos*

Fotos Vela



LA COPA GORDON-BENNETT

No es preciso, aunque acaso fuera oportuno, hablar de la institución de la famosa copa Gordon-Bennett ni hacer su historia.

Otros, más autorizados que nosotros, lo han hecho ya, con datos y anécdotas bien conocidos, a buen seguro, de nuestros lectores.

La famosa copa ya no será disputada ningun otro año.

A Bélgica le ha cabido el honor de adjudicársela definitivamente,

Muchos asustadizos lanzarán un suspiro de satisfacción ante el fin de esta prueba, considerada como inútil y peligrosa y, en consecuencia, seria y rudamente combatida por buen número de llamados deportistas.

He ahí, acaso, el punto más digno de comento de la finida competición.

En efecto, ¿es útil hoy en día, y por tanto digna de loa, una prueba para globos libres, innegablemente peligrosa, sobre todo si se juega en Bélgica en donde los vientos de más de un tercio de la Rosa han de llevar indefectiblemente al mar, a un mar peligrosísimo, a los aeronautas?

El belga Demuyter, ganador definitivo de la Copa Gordon Bennet Foto Rol

Claro está que si consideramos lo útil como atributo esencialmente científico, en este caso concreto de la navegación aérea, habremos de reconocer la absoluta inutilidad de las grandes pruebas de globos libres, y, por tanto, habremos de votar en favor de los combatidores de tales muestras deportivas.

Los rumbos que la navegación aérea ha tomado hoy en día, a base de motor y, en último caso, a base de alas sin motor, inutiliza por completo, científicamente hablando, la aerostación a la antigua.

Pero combatir las pruebas de globos libres por el solo hecho indicado, valdría tanto como desterrar las pruebas hípicas porque el mundo camina hacia el automovilismo, o las regatas veleras y al remo porque la navegación marcha inconfundiblemente hacia el vapor o hacia la electricidad.

Se nos dirá que la utilidad del caballo y aun la del bote al remo y a la vela aun es notoria.

Pero entonces nosotros alegaremos que también es notoria la utilidad del aerostato, no ya cautivo, como medio de observación en la guerra y en la paz, sino libre, como manera única de cultivar la audacia, el afán de aventura peligrosa, el amor al riesgo, al verdadero peligro, en un grupo privilegiado de hombres.

Nadie podrá negar que una de las más altas finalidades del deporte, del verdadero, del genuino deporte, es decir, del deporte absolutamente desprovisto de profesionalismo, está en templar el alma del deportista dándole una dosis de audacia que la vida citadina moderna le quita.

El hombre moderno, sobre todo el europeo moderno, es un animal artificial criado y educado entre algodones, tímido e inaudaz.

Instintivamente, inconscientemente, este hombre de las ciudades ha sentido la necesidad de resucitar el espíritu de aventura y la voluntad de audacias de los antepasados.

Y ha recurrido al deporte en busca de aquel retorno al temple espiritual de sus tatarabuelos.

¿Y dónde podremos hallar más audacia ni más temple de aventurismo que en esas arriesgadas, en esas valientes pruebas de aerostación libre que tan fecundamente acrecentó la copa Gordon-Bennett?

Nosotros hemos de lamentar que la competición más valiente y menos científicamente útil de cuantas, deportivamente, se jugaban en el mundo europeo, haya expirado.

Y hemos de desear que un nuevo amante de las audaces aventuras establezca un torneo semejante que sirva de estímulo a los admirables aeronautas que hoy lamentan el fin de la copa Gordon-Bennett.

ENRIQUE GUARDIOLA

NUEVO TRIUNFO DEL POPULAR

CITROËN

en la prueba regularidad

BARCELONA - MADRID

todo el equipo formado de

7 - CITROËN - 7

llega a Madrid, clasificándose:

1.º	C. Alegre	Medalla oro
2.º	O. Lokwick	Medalla oro
3.º	L. Baixeras	Medalla oro
4.º	L. Val	Medalla oro
5.º	J. Valldepérez	Medalla oro
6.º	R. Puigcarbó	Medalla plata
7.º	X. X.	Medalla plata

OTRO GRAN TRIUNFO DE LA

Harley-Davidson

en la misma carrera, alcanzando **6 - Medallas oro - 6**

AGENTES GENERALES

AUTOLOCOMOCION, S. A.

Rambla Cataluña, 90

Bosch

BOCINA BOSCH

Es una novedad en avisadores electricos que responde a todos los reglamentos oficiales

Produce un sonido uniforme original y melodioso de gran alcance

Produce a volundad un sonido fuerte para carretera y otro menos intenso para ciudad

A pesar de su gran potencia sonora consume una cantidad insignificante de corriente

Su aspecto es elegante y su construcción esmeradisima

Se fabrica para tensiones de 6 y 12 voltios y en dos tamaños

Fíjese Vd. en el nombre ROBERT BOSCH *y en ésta marca de fábrica*

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

ZÜNDAPP

LA MOTOCICLETA INSUPERABLE IDEAL PARA TODO EL MUNDO

MANEJO FACILÍSIMO
CONSTRUCCIÓN SENCILLA
MOTOR DE DOS TIEMPOS
POTENCIA: 2 1/4 HP.
DOS CAMBIOS DE MARCHA
MARCHA EN VACÍO
: : EMBRAGUE : :
MÁXIMA POTENCIA

ENTREGA INMEDIATA

DESDE NUESTROS DEPÓSITOS DE

BILBAO, MADRID Y BARCELONA

Pida usted prospectos a la

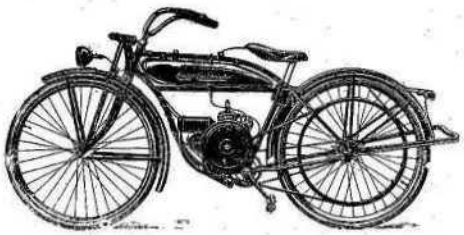
Sociedad Automecánica Española, Ltda.

Plaza Funicular Archanda
BILBAO
Apartado 134 -- Teléfono 2268

CICLOMOTOR

EVANS

LA CÉLEBRE MARCA AMERICANA
"MOTOCICLETA LIGERA"



Solicita un

AGENTE GENERAL

para España, comprador en firme y encargado de la organización de las

AGENCIAS REGIONALES

Escribir a

Mr. G. DUPUY
31, rue Poussin : PARIS (XVI)

1924 : Año XVIII

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles, Coches turismo, Vehículos industriales, Camiones, Aparatos de motocultura, Accesorios para automóviles, Maquinaria y Herramientas

Precio: 12 francos
(Envío franco certificado)

EDITORES:

Vve Victor LEFÉVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XVe)
Teléfono SÉGUR 49-71

VENCEDORES EN MAS DE 100 CARRERAS

son los

NEUMATICOS

Delta

para moto y bicicleta

Klein y C.ª
Princesa, 61
BARCELONA

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

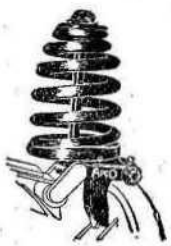
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

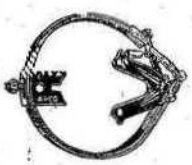
APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter: supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libres, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES **APCO** son insubstituibles para el coche FORD. Pueden, en las malas carreteras, dar toda la velocidad al coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS **APCO** tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano al tambor de las ruedas posteriores



EL AUTOMOVIL ya no es hoy un objeto exclusivamente de lujo, sino necesario para trabajar y hacer fortuna. En la nueva edición (tercera) del libro

El Catálogo de los Catálogos

(GUÍA DEL COMPRADOR)

encontrará usted la marca que se adapta a sus necesidades y cuanto necesita para ser automovilista: contiene las características, precios y direcciones de todas las marcas de automóviles, camiones, motocicletas; descripción de toda clase de accesorios; reglamentos, tarifas y demás datos útiles al sportman o comerciante automovilista. INDISPENSABLE A LOS GARAGES Y TALLERES DE REPARACIONES

Se vende a **4 pesetas** *en las librerías bien provistas y en la* CASA EDITORA

TIP. CAT. CASALS

Caspe, 108 : Ap. 766 : Barcelona

Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie 1924

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

Precio de cada volumen: **25 francos**

PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE

DIDOT-BOTTIN

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

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

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

CASIMIRO SOLER

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

Anuncie Vd. en STADIUM

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

BARCELONA

Ernest Witty & Co.

Aragón, 259-261 : Teléf. 1017-A : Barcelona

Artículos para todos los Sports

TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers

FOOT-BALL: Balones Globe Improved

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER

Inalterable á todas las temperaturas

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"

Paseo San Juan. Nº2 Pral

El Fútbol en 1923 - 1924

por José M.ª Mateos

Anuario Futbolístico - Segundo año

DE VENTA

Librería Ribó : Calle Pelayo, núm. 46

Kiosco Rexachs : Frente Teatro Liceo

PRECIO: TRES PESETAS

Lázaro y López

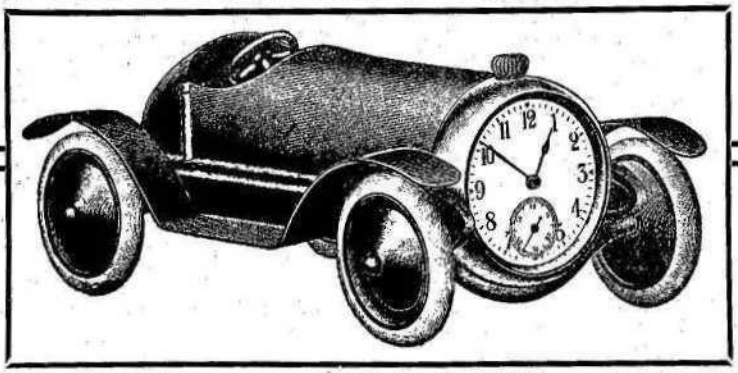
Concesionarios de las legítimas MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

B. S. A.

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

AUTOMÓVIL - RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada

Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles

Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMOVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

ACABA DE APARECER EL PROGRAMA COMPLETO DE LOS

JUEGOS OLÍMPICOS DE PARÍS 1924

EN ESPAÑOL, FRANCÉS E INGLÉS

HERMOSO VOLUMEN ILUSTRADO, *LUJOSAMENTE ENCUADERNADO*, CONTENIENDO EL PROGRAMA DETALLADO PARA CADA CLASE DE SPORT, ORGANIZACIÓN, DATOS ÚTILES PARA LOS EXTRANJEROS QUE VAYAN A PARÍS Y TODO CUANTO INTERESA ESTA GRAN MANIFESTACIÓN SPORTIVA

PRECIO: **6,50** PESETAS

*

PEDIDOS, ACOMPAÑADOS DEL IMPORTE, A ESTA ADMINISTRACIÓN

EN VENTA **AÑO XIX**

L'ANNUAL 1924

ANUARIO UNIVERSAL DE LA INDUSTRIA AUTOMÓVIL

Editado especialmente para los Agentes, los Comerciantes y los Constructores de Automóviles

1.360 páginas de direcciones y documentos

Precio del ejemplar, encuadernado: 25 francos

222, Boulevard Pereire - PARIS

Teléfono: Wagram 30-79

NEUMATICOS
PARA
AUTOMOVILES
DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

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

MEDIDAS { 30 × 3 ½ CON TALON
32 × 4 ½ SIN TALÓN

DUNLOP

SOCIEDAD ESPANOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Otro nuevo gran éxito de LA HISPANO SUIZA conseguido con el nuevo y potente motor de aviación de 450 HP.

En el campo de aviación de Istress, el aviador señor Sadi Lecointe, con aparato *Nieuport*, provisto del nuevo motor **HISPANO SUIZA** de 450 HP., bate los records mundiales de *300, 400 y 500 km. a una velocidad media de* 311 km. hora. Dichos records los detentaba el aviador americano señor Alex Pearson desde el 29 marzo 1923, habiéndolo conseguido a una velocidad media de 270 km. hora

LA HISPANO SUIZA : Fábrica de Automóviles, S. A.
Carretera de Ribas, núm. 279 : BARCELONA

ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

La excelencia de los automóviles ELIZALDE es conocida de las personas que desean una entera seguridad personal y a la vez una regularidad de marcha absoluta

Es el automóvil predilecto de los amateurs, por ser el coche rápido y dispuesto constantemente a prestar los más duros servicios

Sus piezas son intercambiables y sumamente económicos el consumo de bencina y aceite

Los precios nuevos cotizados sin intermediarios, resultan interesantes para todos

FÁBRICA Y SECCIÓN DE VENTAS

Paseo San Juan, 149 : Barcelona

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA