

Stadium

Revista Ilustrada



Batidos como en sus mejores días, después de la rápida y fácil salvando la entrada de un mal.

Foto: Gurría

Año XV - Núm. 432
1 de febrero de 1925

75 céntimos

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

SANROMÁ

Cuenta kilómetros
Cuenta revoluciones
Relojes
Elevadores de gasolina

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España
E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléf. 371-G : Barcelona

Un nuevo éxito de

AMILCAR

Carrera de Regularidad del Real Moto Club de Cataluña : 19 octubre 1924
 Cuatro coches **AMÍLCAR** se inscriben en la categoría neófitos y obtienen **cuatro medallas de oro** alcanzando la mejor velocidad en el kilómetro lanzado

J. Alvarez y C.^a, S. en C. : Provenza, núm. 185 BARCELONA

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

B. S. A.

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

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

PRECIOS

que rigen en América para los automóviles modelo 1925, copiados de la revista americana "Motor World"

MARCAS	TIPOS DE COCHE		PRECIO EN DÓLARES
B U I C K	Torpedo Standard	5 asientos	1.175
	Sedan Standard	5 asientos	1.665
	Torpedo Master	5 asientos	1.395
	Torpedo Master	7 asientos	1.625
	Torpedo Sport	4 asientos	1.800
	Sedan Limousine	7 asientos	2.525
C A D I L L A C	Torpedo V-63.	7 asientos	3.185
	Sedan V-63.	7 asientos	3.585
C H A N D L E R	Torpedo «SS»	7 asientos	1.735
	Sedan «SS».	7 asientos	2.195
C H E V R O L E T	Torpedo superior	5 asientos	510
	Sedan superior.	5 asientos	795
E S S E X	Torpedo.	5 asientos	900
	Sedan Coach	5 asientos	895
F O R D	Torpedo.	5 asientos	290
	Sedan.	5 asientos	580
H U D S O N	Torpedo Super-Six	7 asientos	1.500
	Sedan Super-Six	7 asientos	1.895
O L D S M O B I L E	Torpedo 30	5 asientos	875
	Sedan 30	5 asientos	1.250
O V E R L A N D	Torpedo 91	5 asientos	530
	Sedan 91	5 asientos	850
P A C K A R D	Torpedo-6	7 asientos	2.785
	Sedan Limousine-6	7 asientos	3.675
	Torpedo-8	7 asientos	3.850
	Sedan-8	7 asientos	4.900
	Sedan Limousine-8	7 asientos	4.950
S T U D E B A K E R	Torpedo Standard	5 asientos	1.145
	Sedan Standard	5 asientos	1.595
	Torpedo Special-Six	5 asientos	1.495
	Sedan Special-Six	5 asientos	2.150
	Torpedo Big-Six	7 asientos	1.875
	Sedan Big-Six	7 asientos	2.785

La Copa de los Alpes

(agosto de 1924)

es ganada, como en 1923, por los coches



la más dura prueba automovilista del año.
2.800 km. de recorrido por las 15 montañas más altas de Europa, clasificándose:

1.º absoluto: COFFANI, sobre OM

Categoría 1.500 c. c.

1.º Danelli sobre OM

Categoría oficial Militar

1.º Capitán Papa sobre OM

2.º » Torti » OM

3.º Comandante Graffi . . . » OM

Coches y chassis 4 y 6 cilindros disponibles para entrega en el acto

F. de A. Puig

Córcega, 302 (entre P. Gracia y Rbla. Cataluña)

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**

**Subscríbase Vd. a
la Revista STADIUM**

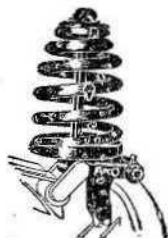
A. CASAJUANA

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-libre, etc., etc.



**LOS AMORTIGUADORES
APCO**

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENO

APCO
tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



El Catálogo de los Catálogos

**ANUARIO AUTOMÓVIL MÁS
ANTIGUO Y MÁS ECONÓMICO
DEL MUNDO**

**POR SUS INTERESANTES
Y COMPLETAS RESEÑAS
NO PUEDE FALTAR A
NINGÚN AUTOMOVILISTA**

La cuarta edición española correspondiente al año actual, inserta por primera vez los resultados de las principales carreras automovilistas celebradas desde el mes de septiembre de 1923
PROFUSA ILUSTRACIÓN

Precio: 4 pesetas

Pídase en las librerías y en la casa editora

CASALS

Caspe, 108 : Apartado 776 : Barcelona



con la presentación de
sus nuevos modelos

graba una fecha memorable en los anales del automovilismo moderno - Ventajas exclusivas de lujo y confort; refinamientos insuperables desconocidos aun en los coches de más alto precio, son características remarcables en los nuevos coches que

Studebaker

ha lanzado al mercado

Representación general para España

Stevenson, Romagosa y C.^a

Valencia, núm. 295 : BARCELONA

Salón de Exposición STUDEBAKER

I. PONS : Paseo de Gracia, 54

Los principales éxitos del MOTOR

HISPANO-SUIZA

DE AVIACIÓN

en 1924

2 Febrero	Record mundial de altura en hidroavión: Hutel, 6,368 metros, sobre aparato C. A. M. 36 bis	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
11 Marzo	Record mundial de altura en hidroavión: Sadi Lecoq, 9,180 metros, en Meulan, sobre hidroavión Nieuport-Delage	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
18 Marzo	Record mundial de altura en hidroavión: con 250 kilogramos de carga: Laporte, 3,500 m. en Argenteuil, hidroavión Schreck.	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
17 Abril	Record mundial de altura en hidroavión con 1,500 kilogramos de carga: Pelletier d'Oisy, 2,000 metros, en Saint-Raphael	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
10 Junio	Record mundial de altura en hidroavión con 500 kilogramos de carga: Burri, 4,400 m. en Saint Raphael, hid. Blanchard, a	2 Motores	Hispano-Suiza 300 Hp.
11 Junio	Record mundial de altura en hidroavión con 1,000 kilogramos de carga: Burri, 4,300 metros, en Saint Raphael, sobre hidroavión Blanchard, a	2 Motores	Hispano-Suiza 300 Hp.
27 Agosto	Record mundial de altura en hidroavión con 500 kilogramos de carga: Laporte, 5,100 metros: en Argenteuil, sobre hidroavión Schreck, anfibio F. B. A.	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
28 Agosto	Record mundial de velocidad en hidroavión: Passaleva, sobre aparato Saboya, medi: 303 kilómetros 370 metros a la hora. A.	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
9 Agosto	Record mundial de velocidad en hidroavión sobre 500 kilómetros: Blériot, con una pasajería, sobre hidroavión de turismo C. M. S.; media: 123 kilómetros 946 metros a la hora	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
10 Octubre	Record mundial de altura en hidroavión: Calizco, 12,066 metros, en Villacoublay, sobre aparato Gourdon-Lesseure	Motor	Hispano-Suiza 150 Hp.
8 Noviembre	Record francés de velocidad en avión: Ayndante-Jefe, Bonnet, sobre monoplano Ferbis-Bernard, media: 380 kms. 800 m. hora	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
23 Junio	Copa Beaumont: Record mundial de los 500 kilómetros: Sadi Lecoq, en Istres, sobre sesquiplano Nieuport-Delage, en 1 hora 37 minutos; media: 306 kilómetros 696 metros a la hora.	Motor	Hispano-Suiza 450 Hp.
18 Junio	Copa Lambelin: Tentente Chasle i Le Bourget: Istres y retorno, sobre aparato Nieuport-Delage, 1,260 kilómetros, en 6 horas y 55 minutos, parada comprendida	Motor	Hispano-Suiza 450 Hp.
11 Septiembre	Copa Lambelin: Teniente Rahatel: Le Bourget-Istres y retorno, sobre aparato Devoitine, 1,260 kilómetros en 6 horas, 13 minutos, 40 segundos 2/3; media: 194 kilómetros a la hora	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
14 Octubre	Copa Lambelin: Ayndante Hernu: Le Bourget-Istres y retorno, sobre aparato Jabiru-Farman, 1,260 kms. en 5 horas, 8 s. 1/5.	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
20, 21 y 22 Agosto	Gran Premio de los Aviones de transporte: Cupe y Bossautrot, sobre Farman "Le Jabiru" (carga mercantil 850 yilogra- mos), recorrido, 1,030 kilómetros; media: 198 kilómetros a la hora.	4 Motores	Hispano-Suiza 180 Hp.
6 a 17 Septiembre	Concurso de aviones de turismo (cuarta categoría de potencia), Lagne sobre aparato Nieuport; media: 111 kms. 400 m. hora	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
6 a 17 Septiembre	Concurso de aviones de turismo (quinta categoría de potencia), Paumier, sobre aparato anfibio biplaza Schreck; media: 113 kilómetros 600 metros a la hora	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
24 Octubre	Raid del comandante Teste (reconocimiento de las costas del Atlántico y del Mediterráneo), sobre h. F. B. A. (20 horas de vuelo, 13 aterrisajes y 23 amarisajes)	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
5 y 6 Mayo	Primer Premio de Velocidad: Sadi-Lecoq, en el Mitin Internacional de Aviación en Ginebra, sobre aparato Nieuport-Delage.	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
30 Mayo	Raid Tolosa-Paris, en 2 horas 20 minutos, por Doret, sobre aparato Desvoutine.	Motor	Hispano-Suiza 180 Hp.
25 Septiembre	Record de viaje Paris-Londres: Balac, en 1 hora 45 minutos, en servicio normal con 10 pasajeros, sobre Blériot a	4 Motores	Hispano-Suiza 180 Hp.
19 Octubre	Vuelta al Japón: 3,600 kilómetros, realizada por Goto, sobre hidroavión japonés	Motor	Hispano-Suiza 1
12 Octubre	Record mundial de altura en avión, 2 kilómetros: Calizco, sobre aparato con 8,4 una media de 448 kms. 170 m. a la hora	Motor	Hispano-Suiza 1 300 Hp.
12 Octubre	Record mundial de velocidad en avión, a 50 metros de altura: Bonnet, en Istre Marmogné, 500 kms; media: 223 kms. 38 m.	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
15 Diciembre	Record mundial de velocidad con 250 kilogramos de peso, Doret, en Etampes-La Marmogné, 500 kms; media: 223 kms. 98 m.	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.
16 Diciembre	Record mundial de velocidad con 250 kilogramos de peso, Doret, en Etampes-La Harasako	Motor	Hispano-Suiza 300 Hp.

La Hispano - Suiza

Fábrica Española de Automóviles y de Motores de Aviación
Carretera de Ribas, núm. 279 • Teléfono 250-SM • BARCELONA



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



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

PAISAJES ESPAÑOLES



Monasterio de Porta-Cæli

Foto E. Mari

FABRICAS Y TALLERES

LA HISPANO-SUIZA



El amplio salón del Consejo de La Hispano-Suiza

I

TANTAS cuantas veces, requeridos por nuestras obligaciones o correspondiendo a invitaciones que nos han sido hechas, hemos visitado los amplios talleres de La Hispano Suiza, tantas cuantas hemos lamentado no poseer el mágico don de poder decir: «Abrete, puerta», y que al menos, España toda, la España que siente ansias de grandezas—¡a fuerza de inteligencia y de trabajo!—de volver a ser lo que un día fué nuestra Patria, pudiera contemplar el cúmulo enorme de trabajo y de riquezas que se han reunido en el amplio perímetro de terreno que allá en la Carretera de Ribas ocupa la fábrica de automóviles, de camiones, de motores para automóviles y aeroplanos La Hispano Suiza.

«¡Abrete, puerta!», y la puerta se abre merced a la galantería de los elementos directores de la fábrica, que nos dan un salvoconducto a mi compañero fotógrafo Vela, para que reproduzca cuanto quiera, y a mí, para que recree mi espíritu ante tanta grandeza, contemplando embebido como de la conjunción que forman maravillosas máquinas y hombres conscientes de su difícil labor, surge todo cuanto ha dado un nombre universalmente conocido a los productos elaborados en La Hispano Suiza.

Y fotógrafo y periodista se entrometen por aquellos amplios terrenos, y por delante de nuestra máquina y de nuestros ojos desfilan los más varios panoramas.

II

Para la fabricación de automóviles se emplea el acero en sus diferentes aleaciones: bronce, cobre, aluminio y hierro fundido.

Con el acero al tungsteno se fabrican las válvulas de los motores; con el acero níquel, los cigüeñales, engranajes, ejes; con el acero colado, los cárters de eje trasero, soportes y tubos.

Los bronce, latones, cobres y metales blancos, para aquellas otras piezas que han de oponer menor resistencia y que por su contacto con el agua podrían oxidarse.

De aluminio se fabrican cárters, tubos de admisión, pistones y todas aquellas piezas que han de resultar consistentes y de poco peso.

Los cilindros se construyen de hierro fundido, como todas las demás piezas que no han de ser sometidas a esfuerzos grandes, aunque sí a fuertes presiones.

Todos esos metales se funden en departamentos especiales para ello. Existe también una sección de martinets, donde los tubos de



Un aspecto del departamento de fundición

acero son sometidos al estampaje, esto es, a la acción de los enormes martinets (que trabajan a una presión superior a 3.000 kilogramos), dándoles la forma necesaria y adecuada para que puedan después ser terminados en las máquinas.

En la sección de carpintería se preparan los modelos en madera — que han sido dibujados tras una serie incalculable de profundos estudios por los ingenieros, presididos por la voluntad y acción poderosa de un Marcos Birkigt, universalmente conocido —, con los que se obtienen la configuración de los moldes y contramoldes desmontables, esto es, adaptables todas las piezas al modelo que se pretenden construir.

Los moldes se hacen con tierra blanca o amarilla especial, amasada con aceite, sometidos a la acción de hornos de gas, durante largas horas, a 200° de temperatura, adquiriendo de este modo consistencia arenisca. Colocados dentro de unas cajas de madera, reciben el metal derretido, adquiriendo éste la forma deseada.

Las materias que se han de trabajar son sometidas en ciertos casos a un tratamiento especial en los hornos de cementación.

Las piezas pasan después a los talleres para ser pulidas, dentadas, fresadas o torneadas. Cuenta para ello La Hispano con cerca de un millar de máquinas que funcionan en su inmensa mayoría automáticamente, otras obedientes al celoso cuidado del obrero-artista, consciente de la labor que se le confía.

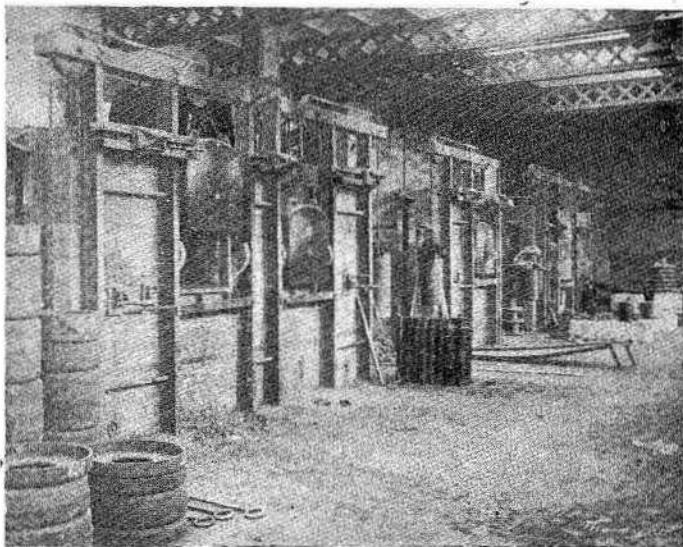
Todas funcionan a la vez y se hace altamente interesante contemplar la labor y forma como la producen las máquinas automáticas y las múltiples. Para dejar terminada una pieza

se precisan operaciones consecutivas; los órganos adecuados para ello van dispuestos en tambores cilíndricos. Terminada la primera operación, la misma máquina desembaga, gira el tambor y entran en funciones los órganos ejecutores de la segunda operación y así hasta que queda completamente terminada la pieza, con una precisión exactísima, matemática.

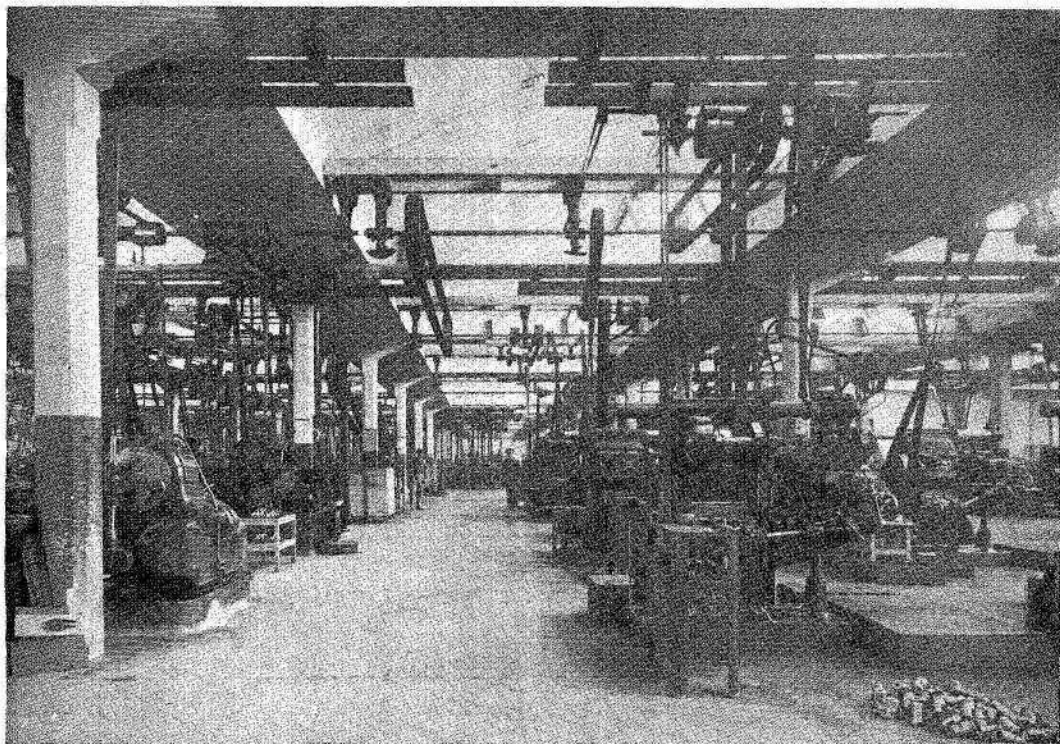
Las máquinas múltiples hacen la misma labor con cuatro piezas a la vez; todas ellas se sirven a sí mismas por órganos circulatorios especiales, manteniendo la lubricación adecuada merced al aceite refrigerante que cae sobre la pieza sometida a rectificación, pulimento, etc.

III

El motor, el *sancta sanctorum*, órgano principalísimo, cuyos resultados son los que dan fama a una fábrica y nombre excelso a su autor (¡motores Hispano! ¡motor Birkigt!), son objeto en su construcción de cuidados exquisi-



Sección de hornos



Vista parcial de los grandes talleres de fabricación

tos, tanto en la fabricación y montaje de cada una de sus piezas, sometidas parcialmente a pruebas infinitas, como en ensayos repetidos del motor completo, hasta lograr que rinda el esfuerzo máximo a que pueda estar sometido:

Y si curioso e interesante en extremo resulta el contemplar la fabricación y preparación de las piezas, no lo es menos el montaje de los coches, en donde convenientemente distribuidos van acoplándose maravillosamente sobre los largueros laterales el radiador, el cárter, el motor, compuesto de los cilindros, pistones, bielas, válvulas y cigüeñal; la caja de velocidades, con sus engranajes; el árbol de mando, con el volante de dirección; las palancas para regular el encendido y la admisión del gas; el eje trasero, las ruedas, frenos, y ya está el coche completo, enteramente listo y acabado para entregarlo a prueba para la *mise au point*, a lo que han de contribuir de un modo exacto y perfecto los centenares de diversas piezas de que aquél se compone.

Efectuados los ensayos mecánicos bajo la estrecha vigilancia del encargado de este servicio, el chasis pasa al almacén y del almacén a manos del comprador o a las del carrocer.

En los talleres de La Hispano, que ocupan una superficie de diez mil metros cuadrados, tienen trabajo unos 1.400 obreros, que elaboran más de mil chasis por año.

IV

Y al cabo de dos o tres meses, todo aquello que vimos esparcido por los talleres, construi-

do amorosa, solicitamente, por centenares de obreros, rueda por esos mundos, constituyendo la admiración de los que aciertan a comprender lo que atesora un automóvil como producto del esfuerzo de la inteligencia del ingeniero constructor, de los ingenieros, contra-maestros y obreros que le secundan en su obra magna, a la que tributamos nuestro aplauso.

El mundo ha dado muchas vueltas desde aquella fecha memorable en los anales del automovilismo, en que Gugnot construyera en Francia, en 1764, el primer automóvil.

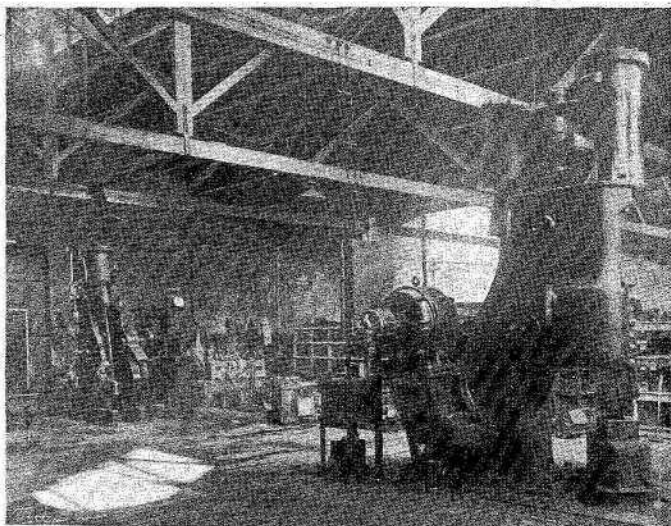
Distancia enorme nos separa de aquella otra en que los señores E. de la Cuadra y Compañía establecieron en Barcelona en 1900 la primera fábrica de motores eléctricos y de coches impulsados por estos motores.

Sus esfuerzos generosísimos no fueron premiados por el éxito. Una nueva razón social denominada F. Castro y C.^a (constituída por acreedores de la anteriormente mencionada), prosiguieron la labor iniciada, entrando a formar parte de la misma como ingeniero-director Marcos Birkigt, alumno altamente distinguido de la Escuela de Winthertur (Suiza). Birkigt construye el coche de dos cilindros y más tarde el de cuatro cilindros, dando con ello sólida base para que, comprobados sus aciertos de construcción, se asociaran a su genial obra, que tantos y tan grandes y sólidos éxitos estaba llamada a conseguir, hombres avezados a los negocios, aunque presidiendo en ellos más miras hacia el engrandecimiento de la industria patria que al acrecentamiento rápido de su fortuna.

Y nace a la vida, a principios de 1904, La Hispano Suiza, y allá en los talleres de la calle de Floridablanca se construyen los primeros coches, que se lanzan al mercado con verdadero y grande éxito, tanto y tan grande, que La Hispano adquiere un nombre reputado en el mundo automóvil, que empezaba a alcanzar grandes proporciones, sobre todo en Francia, Inglaterra, Alemania e Italia. Una sociedad suiza adquiere las patentes Hispano Suiza para construir coches en aquel país.

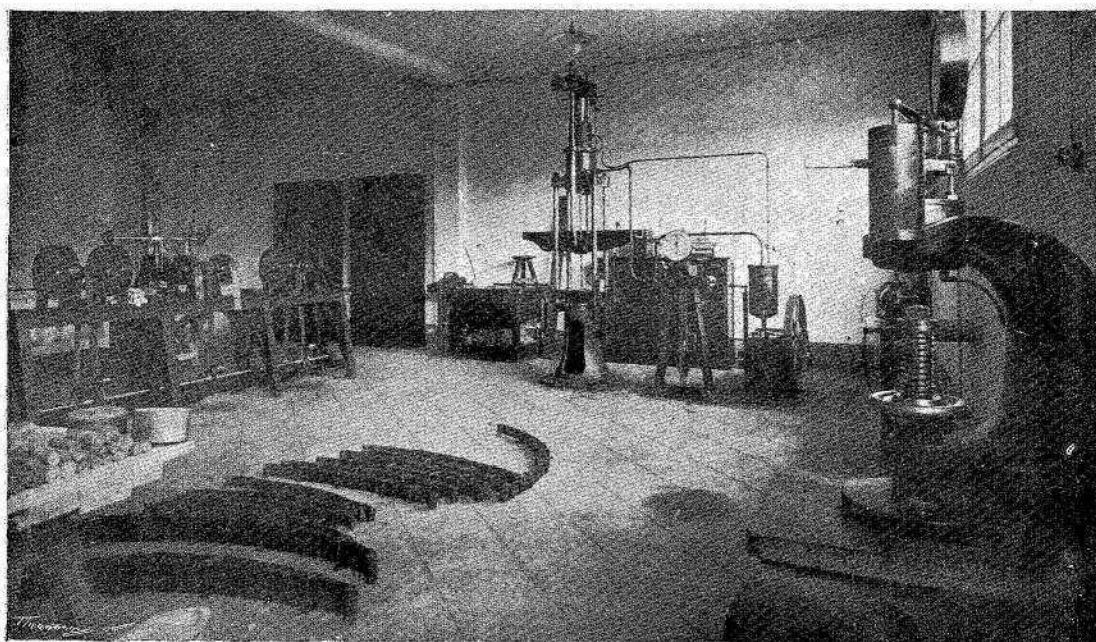
La Hispano iba abriéndose paso, con todo y a pesar de las dificultades que supone la carencia de una mano de obra especializada en esta clase tan difícil de trabajos, que exige una gran precisión en la elaboración de piezas y el ajuste perfecto de las mismas, labor de enseñanza a que se dedicó Birkigt, obteniendo señalados éxitos, ya que no es inteligencia precisamente lo que falta entre nuestro elemento obrero.

La carencia de industrias auxiliares (que paulatinamente van creándose y se crearían más si hubiese mayor protección por parte del Estado), ha impuesto la obligación a nuestras fábricas a tener inmovilizados mayor cuantía de capitales, tanto en maquinaria como en materiales, para poder elaborar hasta los tornillos.

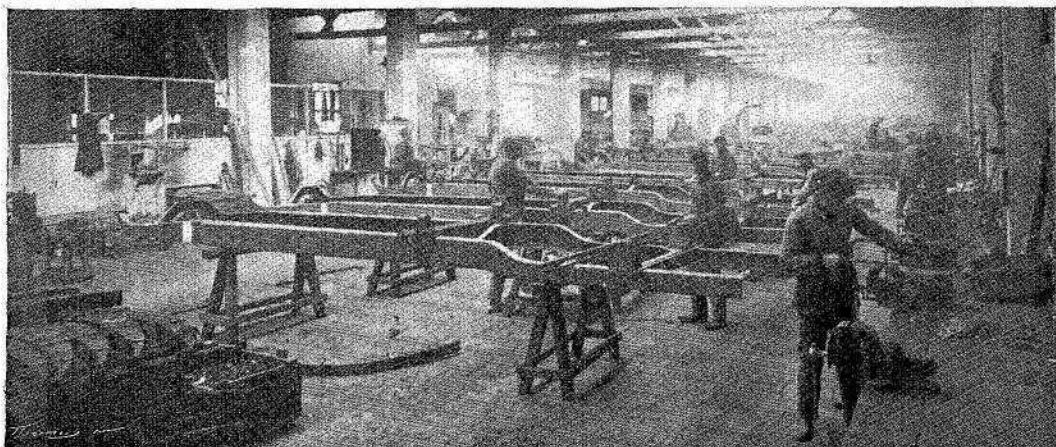


Los monstruos golpeadores, bajo cuya presión el acero resulta dúctil como la cera

Con todo y a pesar de esto, de la competencia extranjera, de la nula protección arancelaria y de la necesidad, en ocasiones, de ser tributarios de otras naciones, por falta en el país de primeras materias adecuadas, La Hispano Suiza fué abriéndose paso, ya que Birkigt desarrolló plenamente sus grandes dotes de inventor, y merced a sus enormes facultades de adaptación y de habilísimo constructor, secundadas libérrimamente por el Consejo de Administración de La Hispano, se logró la fácil introducción de varios modelos de coches y la del famoso ómnibus automóvil que a estas



Un rincón del laboratorio de prueba de materiales



En esta parte del departamento de montaje, los coches comienzan a tomar su forma definitiva

horas rueda por casi todas las carreteras de España, habiendo constituido un factor esencialísimo para el fomento de industrias y comercios, que se han podido extender por comarcas a donde no llegará seguramente nunca la vía férrea.

Complemento de esto, la inmediata construcción, tan perfecta como las anteriores, de motores marinos, yendo de cada vez en crescendo la venta de coches automóviles y extendiéndose de cada vez más la fama de La Hispano Suiza.

Se inician en España las carreras de automóviles con la Copa Catalunya y en ellas participa La Hispano en 1908 y en 1909, esta vez con mayor preparación y mayor éxito.

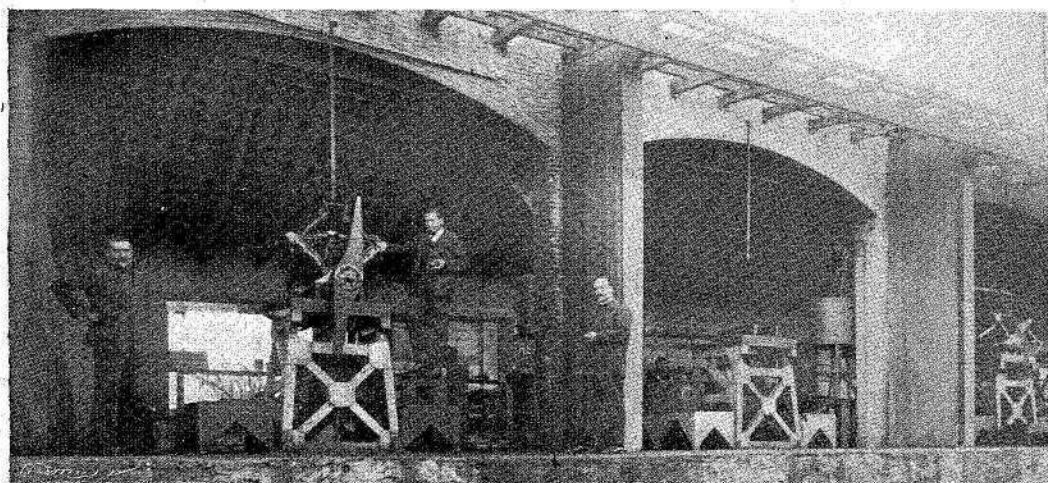
Los entusiasmos se acrecientan a la par que la rapidez de sus motores, y La Hispano, haciendo mayores pinitos, toma parte en las carreras de Boulogne de 1909 y de 1910, consiguiendo esta vez el máximo éxito, ya que sus tres defensors consiguen clasificarse 1.º, 2.º y 4.º

Alentados por estos éxitos, por el que suponía la venta de sus coches, los elogios desinteresados de la Prensa profesional, que nacía a la vida a la par que La Hispano, Birkigt, que compartía la suya entre el rudo y atronador trabajo del taller y el silencioso e interminable del gabinete de trabajo donde trazaba sus planos, dota a la industria, en 1910, de su maravilloso motor intensivo, que vino a acrecentar la fama de su nombre y el crédito de nuestra gran fábrica nacional.

Los éxitos se acumulan y se suceden. Es para La Hispano el año 1911 aquel en que funda la fábrica de Levallois-Perret, en las inmediaciones de París, y en el que traslada sus talleres a la Carretera de Ribas, para poder disponer del suficiente espacio que demandan las órdenes de compra que recibe.

En los Salones de París, como en el que se celebró en Madrid años antes, en pruebas y carreras, resplandece siempre en primera línea el nombre de La Hispano.

Cuando llegó la hora de la guerra maldita,



Sus famosos motores para la aviación son cuidadosamente probados

Fotos Vela

hubieron de suspenderse los trabajos de la fábrica de Levallois, y el señor Birkigt se trasladó de nuevo a Barcelona, dedicándose al estudio — idea que alimentaba hacía años — y construcción de un motor de aviación, del que se efectuaron pruebas con resultados los mejores a mediados de 1915, en que es detenidamente examinado por una comisión militar francesa, que vino exprofeso a Barcelona.

Ello dió por resultado inmediato que los ensayos se repitieran en Francia, siendo éstos tan sumamente satisfactorios, que se dió un gran impulso en la nueva fábrica montada por La Hispano Suiza en Bois Colombes, construyéndose motores en grandes cantidades para servicio de los ejércitos aliados.

Los motores fueron perfeccionándose, dándoseles mucha mayor potencia, introduciéndose en ellos nuevas combinaciones, merced a las cuales ha sido posible acoplar ametralladoras y llegar al tipo denominado motor cañón.

Sus enormes ventajas, apreciadas por los mejores ingenieros del mundo, dieron por resultado que La Hispano cediera sus patentes a Francia, Inglaterra, Italia y Norte América, donde se construyeron a miles, con resultados verdaderamente felices. Se supone que durante la guerra se llegaron a construir más de 50.000 motores.

Y de este modo se ha llegado, *tan fácilmente*, a la conquista del record del mundo, que poseen los motores Birkigt elaborados en las factorías Hispano Suiza, como premio a la suprema inteligencia de un ingeniero suizo al que se ayudó en España con capitales los bastantes para permitir el desarrollo de una empresa que tiene bien adquirida su fama. De la conjunción de esas dos potencias nació el nombre, para honra y gloria nuestra famoso de *Hispano-Suiza*.

NARCISO MASFERRER

Del interesante Campeonato de Hockey



Equipo del F. C. Barcelona

Foto Domínguez

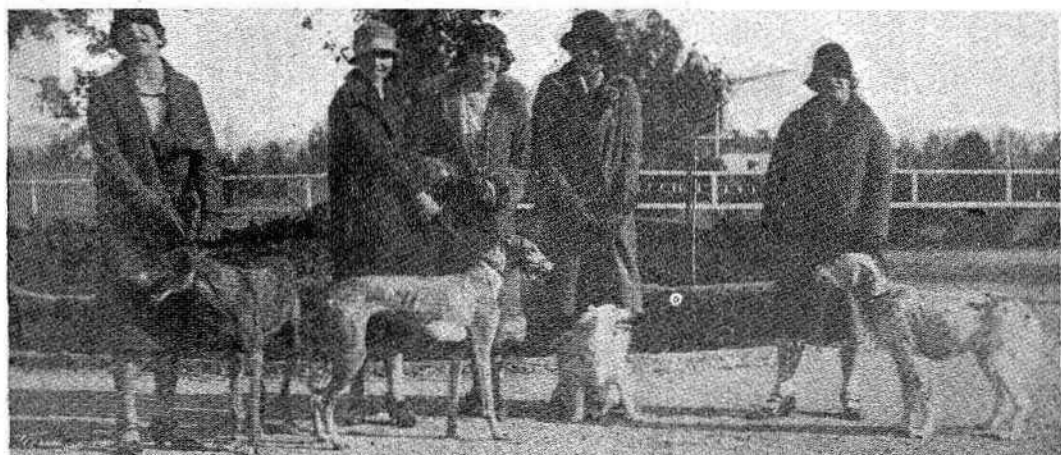
EL amor al deporte, cada día más marcado, que se siente en nuestra ciudad, hace que vayan tomando carta de naturaleza juegos que, hace pocos años, podían ser considerados como inaclimatables entre nosotros.

Tal le está aconteciendo al hockey, viril y elegante, exigente en punto a cualidades atléticas para quienes lo practican, emocionante y vistoso, que va atrayendo cada día más firmemente la atención de nuestra juventud, ávida de evidenciar sus enormes cualidades deportivas.

El campeonato de hockey de este año ha llegado a adquirir, en nuestra región, una verdadera importancia.

No es ya Barcelona sola la que cuenta con buenos equipos de hockeymen, sino otras poblaciones, Tarragona entre ellas, que, a semejanza de lo que en fútbol ocurre, pretende disputar a nuestros hombres la supremacía.

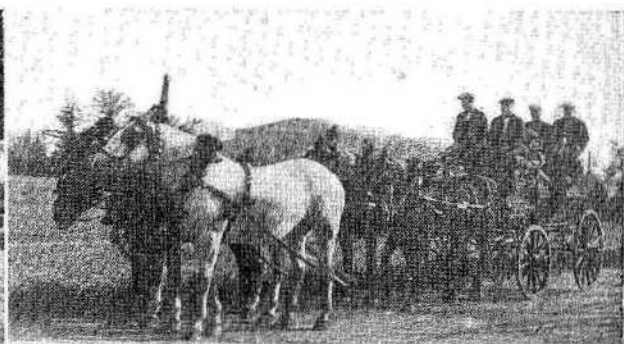
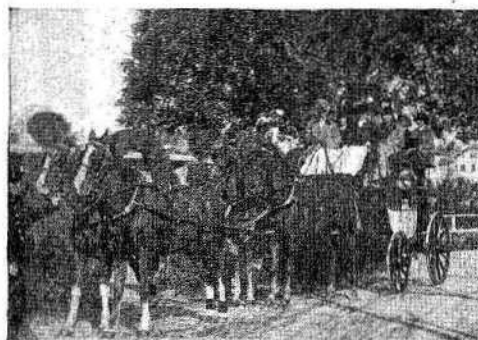
Hoy presentamos al lector el equipo del F. C. Barcelona que, después de un match empeñadísimo, ha logrado vencer al famoso Polo, por dos a cero, viniendo con ello a dar mayor interés a la contienda, ya que ahora el Polo sólo tiene dos puntos más sobre el team azulgrana. Esperemos que, venza el equipo que venciere, sabrá después, en el campeonato de España, mostrarse digno de representar a Cataluña.



La fiesta de San Antón en el Real Polo Jockey Club



B RILLANTES amazonas, gentiles damitas con sus perros de raza, gallardos jinetes, tiros espléndidos soberbiamente enganchados, público selecto, animación bulliciosa, he aquí el resumen de la simpática reunión matutina que con su tradicional *savoir faire* ha celebrado, en este año como en los anteriores, el Real Polo Jockey Club, con motivo de la simpática fiesta de San Antón.



Pruebas tennistas en el Turó



El señor Pons, que arbitró los partidos.— Flaquer y Andreu, dos grandes figuras de este concurso.—El señor Sindreu, que ganó el título de campeón

LA actividad tennística barcelonesa no decae ni un instante.

A las pruebas interesantísimas de que hemos dado cuenta en estos últimos números y a otras muchas que, por falta de espacio, que no por carencia de buenos deseos, no hemos podido dedicar atención, viene a unirse ahora la que acaba de ser jugada en las pistas del Turó y que ha constituido un nuevo y brillante triunfo de nuestro depor-

tivismo. El tennis, cada día más arraigado entre nosotros, extiende su acción.

Al señor Sindreu ha correspondido en esta ocasión la gloria máxima, ganando, tras reñida lucha, el codiciado título de campeón.

Las pruebas se han visto muy concurridas y nuestros raquetistas de uno y otro sexo han confirmado una vez más sus progresos alentadores.



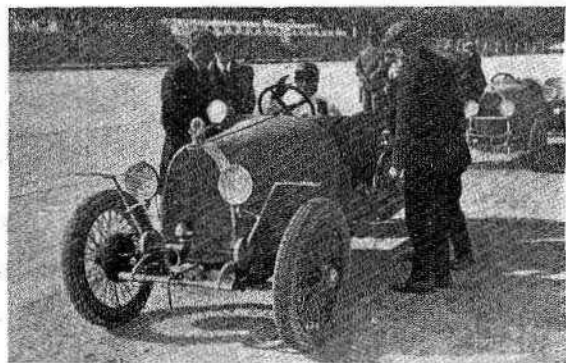
Un enérgico raquetazo de la Srta. Fonrodona



La Sra. Pons en una elegante actitud

Fotos Vela

Los "pur-sang" BUGATTI inician sus proe



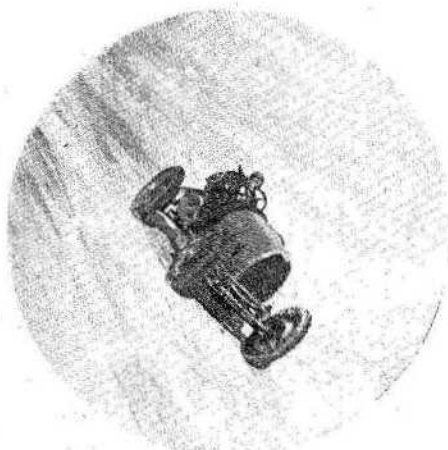
Don Eusebio Bertrand y Serra momentos antes de empezar su match

EL autódromo, que se inauguró a fuerza de tanto son de bombo y platillo, yacía sepultado en el olvido de los hombres que se deben al automovilismo.

Y en este país, en esta región nuestra, donde las iniciativas, al brotar cual chispazos, como chispas encienden las hogueras del entusiasmo, nadie aparentaba acordarse de aquel autódromo, del autódromo catalán, de NUESTRO AUTÓDROMO.

Ha pasado cierto lapso de tiempo. En Barcelona los *pur-sang*, los propietarios y conductores de los *Bugatti*, han constituido su peña.

Constituida ésta y escogido a don Eusebio por capitán, hanse manifestado... en que lugar mejor que en pleno autódromo y merced al gesto sportivo de los «bugattistas», en una espléndida mañana primaverales del delicioso mes de enero barcelonés, fueron para el autódromo enclavado en terrenos de Sant Pere de Ribas los *pur-sang*, los adoradores del potente motor *Bugatti*, y con ellos cuatro o

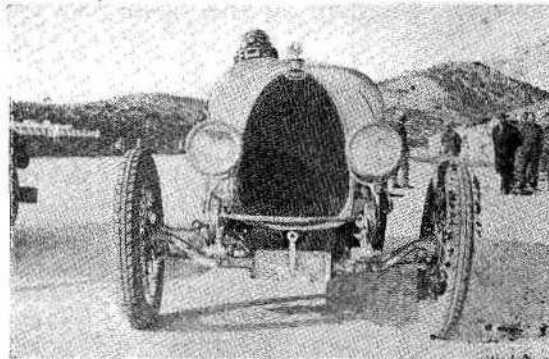


Don Luis G. Vallet, saliendo velozmente del viraje norte

cinco centenares de aficionados amantes del sport automóvil, acompañados algunos por sus distinguidas esposas, de sus hermanas, juntándose en la pelouse más de cincuenta automóviles que devoraron las costas de Garraf en un santiamén.

Reunidos todos, dió principio la lucha.

Se inicia con las eliminatorias entre los 1.500 c.c. Salen al palenque Cera y Vallet (don Luis G.) y la cuarta vuelta éste es reemplazado por Armangué, el director del autódromo, pero Cera, que tomó y no abandonó un solo momento el mando pisa el primero la meta, cubriendo los 20 kilómetros en 15 m. 11 s. $\frac{1}{2}$, a razón de 78 kilómetros por hora.



El señor Cera, que ganó una eliminatoria y se clasificó tercero en la final en la prueba de los 1.500 c

Toman la salida para efectuar el segundo match eliminatorio, Manolo Bertrand y Salisachs. El combate es bello, emocionante, produciéndose algunos codazos, avanzándose uno a otro, hasta que por fin, en un soberano esfuerzo en que el *Bugatti* de Bertrand sobrepasa los 123 kilómetros a la hora a este novel corredor corresponden los honores de la victoria, terminando los 20 kilómetros en 10 m. 22 s. $\frac{4}{5}$, en notable ventaja sobre los anteriores. Velocidad media a la hora, 118 kilómetros.

En la tercera prueba eliminatoria participan Frick Armangué y Gés.

Frick no estuvo de buenas: la pista se revolvó contra su director, por el olvido en que la tiene; hizo reo de ingratiud y Gés entró *felice e vincitore* en la meta, empleando en recorrer los 20 kilómetros 10 m. 53 s. $\frac{3}{5}$. Promedio, 110 kilómetros.

En la prueba final se alinean Cera, Bertrand (Manolo) y Gés.

Los tres muéstranse consumados maestros en arte de conducir. Se entregan, al iniciar la carrera a un rudo combate, pero a medida que se establecen mayores distancias entre los adversarios fuerzan la marcha y el record del día, establecido por Manolo Bertrand en la segunda serie, no logran rebasarse.

La clasificación hizose por el siguiente orden:
1.º Manolo Bertrand (10 kilómetros), en 5 m.

as en el autódromo de Terramar (Sitges)

- 1.º s. $\frac{3}{8}$ (velocidad media, 117,200 kilómetros).
- 2.º F. G. Gés, 5 m. 28 s. $\frac{3}{8}$.
- 3.º Cera, 5 m. 56 s. $\frac{3}{8}$.

Los tres vencedores de la prueba de 1.500 fueron muy aplaudidos y sobre todo Bertrand (*ainé*), que se ve lo bien que sigue las huellas de su ilustre padre.

Cuatro son los *pur-sang* que constan alistados en la prueba de coches de 2.000 c. c.: Bertrand y Serra, Ricart (W.), Vallet (L. G.) y Vizcaya (Fernando).

Bertrand y Ricart salen al palenque en primer término, y así como a Bertrand su coche responde en todo momento espléndidamente a su mandato, Ricart sufre la *guigne* y la lucha que presentíamos se eclipsa, pero el primero remonta por los virajes, toma velozmente la recta, frisa en los 140 kilómetros a la hora y termina los 20 km. en 9 m. 17 s.

En el segundo match de los coches de dos litros se alinean Fernando de Vizcaya y Vallet. La salida es emocionante; los virajes se toman a un tren rudísimo; cronometramos los 145 kilómetros a la hora. Vizcaya alcanza a su adversario a la sexta vuelta y termina habiendo empleado en los 20 kilómetros 9 m. 4 s. $\frac{3}{8}$ (record de la jornada).

Para todos los corredores hubo nutridísimos aplausos.

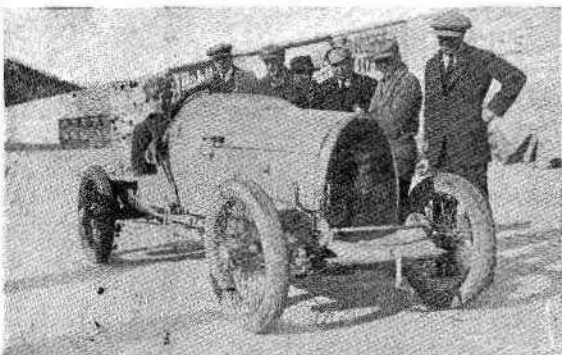


Don Eusebio Bertrand y Serra, el leader de los «pur-sang»

no sería difícil orientar a los aficionados al sport automóvil hacia el autódromo de Sitges e insensiblemente iríamos acostumbrándonos a la ruta de Garraf y ello sería motivo incitante para que la pista de Sant Pere de Ribas fuese lo que debe ser y está llamada a ser..., que para algo se ha construido.

Tuvo un término agradable la fiesta. Los *pur-sang*, presididos por Bertrand y Serra, celebraron un ágape fraternísimo en el Hotel de Terramar, durante el cual reinó franca alegría, derroche de ingenio, exposición de planes para el porvenir, promesas de fidelidad a la bandera de la Peña, palabras amables para la Prensa, agradecimiento para el «patrono», siempre dispuesto a laborar pro sport, dando siempre con su presencia y con su acción el soberano ejemplo. En suma, una fiesta espléndida que reúne a otros muchos dones el inapreciable de ser la primera de una serie... que deseamos sea eterna.

X. DE LA ZEDA

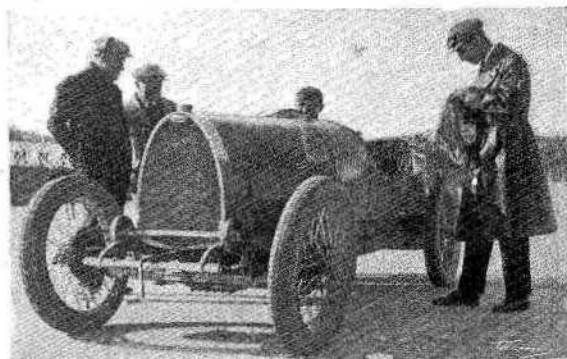


Don Manuel Bertrand y Mata, vencedor de la prueba final de los 1.500 c. c.

Para fin de fiesta hubo nuevas exhibiciones de los *Bugatti*, dando algunas vueltas los señores Bertrand y Serra y Ricart, sobrepasando, sin forzar la marcha, los 130.

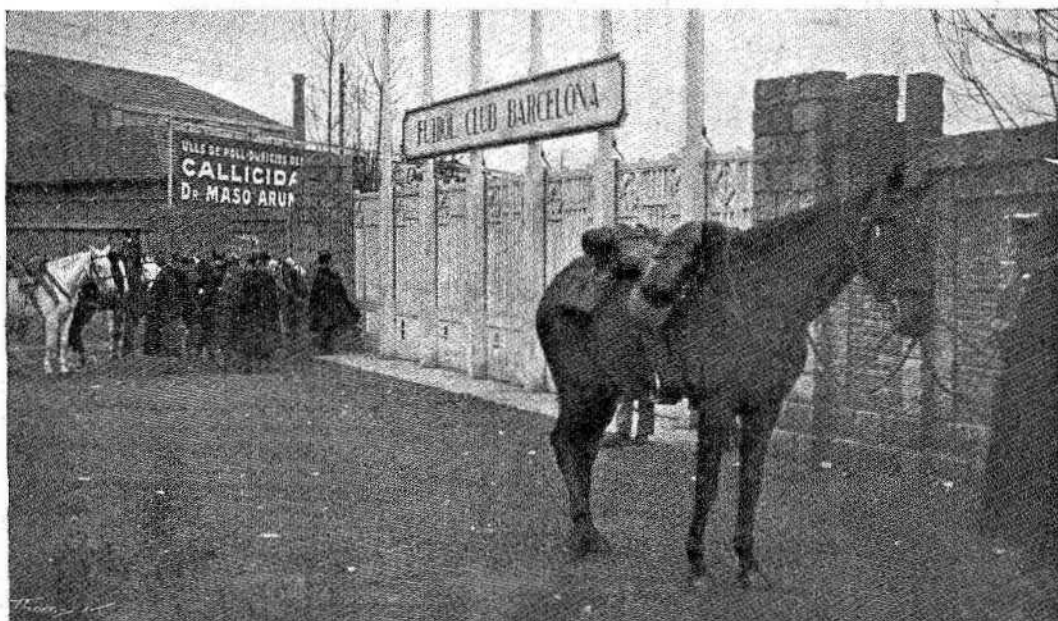
Constituyó la fiesta celebrada en el autódromo por la Peña de los *pur-sang* un acto inicial que ha de servir de estímulo y de preparación para actos de mucha mayor trascendencia a cargo de los mismos bugattistas, a solas o en competencia con otras peñas consagradas al culto de conocidas marcas.

Estableciéndose competencias entre casas en el fondo amigas, rivales en la propaganda de una marca, interesando al público en esas contiendas,



Don Fernando de Vizcaya, que se clasificó primero en la prueba de los 2.000 c. c. Fotos Claret

Consideraciones y comentarios acerca del intrincado Campeonato Catalán



Tras de esta puerta bien cerrada y no mal custodiada, se está celebrando el partido que habia de ser considerado como de la emoción culminante

EL interés que despierta el Campeonato de Cataluña de este año sigue siendo muy intenso.

El reciente empate del Español y el Sans—uno de los más formidables adversarios del actual líder—, si bien ha dado una ligera ventaja al equipo albiazul y ha restado probabilidades a los sansenses de escalar la más alta cumbre futbolística catalana, no ha sido bastante todavía para resolver de una manera definitiva la suerte del Campeonato.

Todavía el Tarrasa—tres puntos detrás solamente del Español—amenaza al cabecilla con alcanzarle si por acaso sufre algún tropiezo.

Y como quiera que el Español tiene que reñir todavía combate con dos equipos tan enérgicos como el Europa y el Barcelona, resulta que los tres puntos de ventaja que sobre el Tarrasa ostenta, bien pueden desaparecer, sobre todo si los egarenses, con su ciencia bien probada y sus entusiasmos por nadie puestos en duda, consiguen salvar los escollos que les separan del final del torneo, y uno de los cuales, el más asombroso, o sea su encuentro con el Barcelona, ha de tener por teatro el campo de Egara, difícil para todo visitante y más si ese visitante es de la calidad del Barcelona, que no acierta a hallar su plena forma cuando sale de su campo propio.

Pero por si esta pugna entre españolistas y terrasistas fuese de poco interés, aun quedan el Barcelona y el Sans con solo cuatro puntos menos que el Español y uno menos que el Tarrasa, dispuestos, por lo tanto, a luchar con todo entusiasmo, ya que pueden aspirar, todavía,



Los curiosos, no pudiendo resignarse a esperar en Canaletas el resultado del match, aguantan a pie firme a que el misterio se descifre para tener las primicias del resultado



El once del Español, que venció por uno a cero en el match del silencio

al título de campeones de Cataluña. La puntuación, pues, aun no puede darnos, de una manera definitiva ni mucho menos, la clave del enigma de este concurso.

Claro está que el Español lleva ya la enorme ventaja que representan cuatro puntos después de entrada la segunda vuelta.

Es, pues, difícil, pero muy difícil, que haya ningún equipo que pueda alcanzarle, aun cuando dentro de las posibilidades, y aun de las probabilidades un tanto remotas, cabe una alteración sensible en el tanteador.

Y una de las cosas que más hacen caber dentro del cálculo de las posibilidades un cambio, la hallamos en la buena forma en que está actuando el Barcelona, desde hace unos domingos, y en la actuación espléndida del Tarrasa, que se ha convertido en el once más

científico y homogéneo de cuantos hoy en día juegan encuentros dentro de nuestro grupo A.

También es de notar la reacción que se advierte en las filas del Europa, especialmente en su temible delantera, que acaba de hacer una brillantísima, aunque desafortunada exhibición, en su último encuentro con el Barcelona.

El Español tendrá, pues, que realizar un formidable esfuerzo para mantenerse en el honroso puesto que ahora ocupa, y no dudamos de que sabrá hallaren en su entrenado equipo aquella energía indispensable para salir airoso de la difícil contienda.

La conducta que el once de Paco Bru observó en su encuentro con el Sans, nos demuestra que los jugadores del Español saben reaccionar a tiempo y sobreponerse a los arrebatos de pesimismo que necesariamente tienen que sufrir quienes marchan al frente del más discutido de los Campeonatos catalanes.

En dicho encuentro, después de una primera parte de juego verdaderamente desdichada, con un goal en contra, ante un adversario que desarrollaba un juego arrollador, formidable y fulminante, los defensores de la camiseta albizul supieron hallar la energía suficiente para nivelar el match en la segunda parte y empatar un encuentro que ya podían tener por perdido cuando el árbitro señalaba el descanso.

Esa formidable reacción moral les salvó de un descalabro que tal vez hubiera sido el prin-



Ante la expectación del público ausente, Llobera, Zamora y Planas se disponen a dar comienzo al partido

cipio del fin. Y esa lección no habrá de ser fácilmente olvidada por quienes, como los jugadores del Español, aspiran, justamente, a ser llamados campeones.

Por eso es de suponer que pasado mañana, al enfrentarse con el once europeísta, el equipo que capitanea Zamora procurará, desde la iniciación del partido, dar su máximo rendimiento a fin de evitar un nuevo tropiezo.

El interés de este partido es enorme.

Tanto más cuanto que va a realizarse al día siguiente de haber medido sus fuerzas el Sans y el Tarrasa.

Y si en ese match, también de transcendencia grandísima, resultan vencedores los jugadores de Egara, sólo un punto los separará del Español.

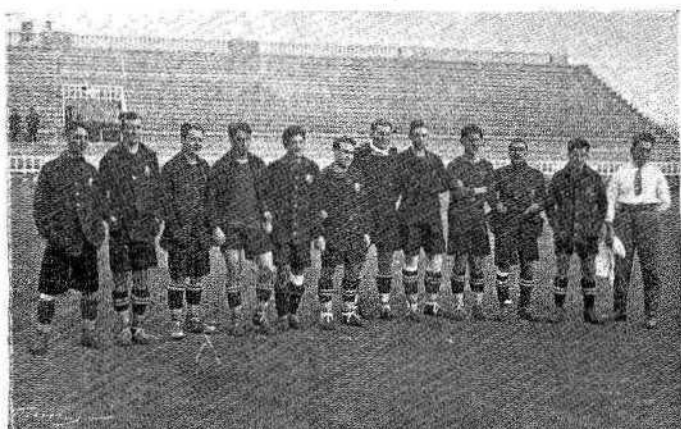
Ved por donde el encuentro Europa-Español puede llegar a revestir el carácter de match cumbre.

* * *

Acaso no se había visto en Cataluña un campeonato tan interesante y complicado como el actual.

Eso de que, punto menos que mediada la segunda vuelta, existan cuatro equipos con no ya posibilidades, sino aun con probabilidades más o menos inmediatas de llevarse el título, es altamente consolador para el buen amante del fútbol.

Y ya no hay quien dude de que en el próximo año, en la temporada venidera — si es que para entonces nuestros federativos no han logrado acabar con el deporte más popular — todo pronóstico que pretenda hacerse acerca del resultado final resultará ocioso, ya que no



El equipo del Barcelona, que perdió el encuentro a puerta cerrada

serán tres ni cuatro los equipos que puedan, con justicia, considerarse futuros campeones, sino que serán todos, absolutamente todos los que formen el grupo A, onces con méritos bastantes para ostentar la más alta representación futbolística catalana.

La lección que acaban de darnos los tarra-senses, y aun la que nos ministraron los propios muchachos del Gracia, recién ingresados en las filas del grupo principal, es de las que no deben olvidarse.

Y es, además, esta lección, altamente consoladora, pues revela claramente de qué manera tan magnífica el fútbol es practicado por los equipos modestos y por los teams de poblaciones foráneas, miradas hasta ahora, desde el punto de vista deportivo, un poco por encima del hombro por nosotros, los hombres excesivamente pretenciosos de la gran urbe.

Tarrasa, Mataró, Manresa, Lérida, Gerona, Tarragona, cuentan hoy en día con equipos de gran clase.

Nosotros, que hemos seguido, al final de la temporada última, los pasos de estos entusias-



Piera, con soltura que envidiaría un bailarín moscovita, despeja, de una gran contra, su área amenazada. — Zamora, con su cuerpo de atleta, trata de tapiar literalmente el amplio portalón que tiene a su custodia





Un buen cabezazo de Llauger, que la defensa azulgrana no ha podido evitar. — Samitier, en una de sus mágicas contorsiones, hace un pase adelantado, que Bosch, colocado demasiado en la zaga, no podrá recoger



tas conjuntos; nosotros, que hace algunos meses afirmábamos, sin titubeos, que los nuevos ingresados en el grupo A no harían ante los onces consagrados por la fama ningún papel desairado; nosotros, que hemos pronosticado que, tal y como marchan las cosas futboleras dentro del recinto de la ciudad grande, no pasarán muchos años sin que de fuera, de las ciudades pequeñas, vengan a arrebatararnos la supremacía en el fútbol, hemos de celebrar ese brillante surgimiento de potentes equipos pueblerinos, no tanto porque así resultan exactas nuestras profecías, cuanto porque de esta manera el amor al deporte ha de extenderse intensamente por todos los ámbitos de Cataluña.

Vengan en buena hora esos nuevos equipos foráneos.

Vengan en buena hora y vayan trayendo a nuestra Federación gentes nuevas, savia nueva, nueva vida, para que cambie el ambiente asfixiante y maléfico que en aquella alta institución se respira y pueda, remozada y justificada, ser nuestra Federación lo que debiera ser: un alto tribunal de justicia deportiva, un encauzador de energías juveniles y un centro de protección fraternal y desinteresada en donde hallen alientos e impulsos todos los demás deportes que, por falta de popularidad, no alcanzan el debido desarrollo.

ENRIQUE GUARDIOLA



En el partido Barcelona-Europa, Samitier, al igual que Cros, supieron llevar con brio las líneas de ataque, viéndose los porteros obligados a desarrollar un juego defensivo Fotos Claret

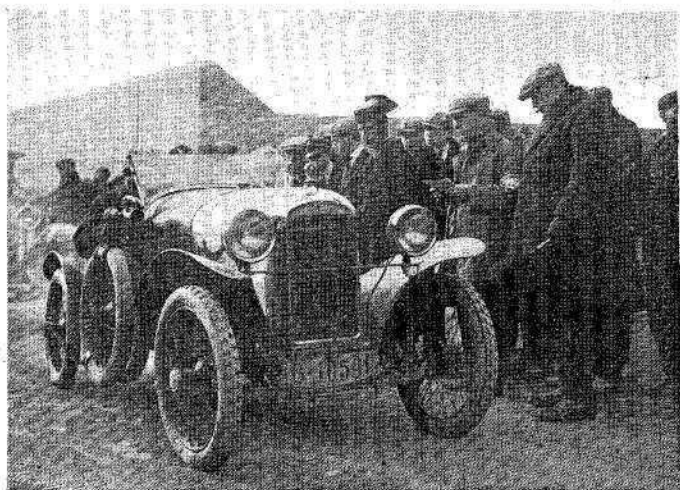
S T A D I U M

Interesante prueba motorista en Tarrasa

UNA prueba evidente de que el motorismo deportivo no decae, sino que progresa y progresará más aún, la constituye esa carrera de regularidad que acaba de tener lugar sobre el trayecto Tarrasa, Rellinás, La Bauma, Viladecaballs, Tarrasa, cubierto dos veces y organizado con singular acierto por la delegación del R. M. C. C. en Tarrasa. Es más: examinada la clasificación de dicha prueba nos hallamos ante una verdadera perfección por parte de buen número de los concurrentes, una mayoría de los cuales son bien noveles, tanto en las contiendas deportivas como en el manejo de los motores.

Lo que ha ocurrido, pues, tiene fácil explicación. Por una parte, el reglamento de la prueba, que ha obligado a los concursantes a afinar la regularidad hasta la quintaesencia, pues no existiendo premios sino para una clasificación cerrada y, por consiguiente, no concediéndose margen alguno de franquicia para el paso por los controles, gana quien más exacto pasó. Por otra parte, el hecho de tomar la salida bastantes noveles que se han sometido a un previo y minucioso estudio del circuito, cruzándolo hasta cubrirlo con exacta precisión.

Y como suele suceder en muchos casos, los cálculos de buen número de técnicos han salido fallidos, pues cuando se esperaba una copiosa clasificación en la que los mejores lugares fuesen para los coches, dada la relativa dureza de los 100 kilómetros del recorrido, nos hallamos con que la mejor clasificación cualitativa se la llevan las motocicletas, y no precisamente las de mayor potencia. Ese resultado demuestra una vez más que en carreteras estratégicas la motocicleta tiene ventaja sobre todos los demás artefactos, siempre y cuando la guíe un hombre diestro y habili-



Antonio Vila, que pilotando un Amilcar se clasifica primero y gana la Copa de la Mancomunidad

doso para ganar en los recodos y descensos el terreno que forzosamente pierde el «trasto» de cuatro ruedas.

Por todo ello es de elogiar la gran carrera de Vila, cuyo *Amilcar*, vencedor de la prueba, ganó espléndidamente la Copa de la Mancomunidad de Cataluña, y por su pericia singular, demostrada apenas nacido a la vida deportiva, hemos de felicitarle. Pablo Barba, el defender de la famosa *B. S. A.*, ha ganado el segundo lugar de la carrera, secundado por la gran moto inglesa, obteniendo el primero de su clase y la magnífica copa Octo.

Después llegaron en tercer lugar Isidro Puntó; cuarto, Gaspar Andrés; quinto, Pedro Arch; sexto, J. M. Plana; séptimo, J. Carpi; octavo, C. B.; noveno, F. Torrens; décimo, J. Ullés; undécimo, J. Cardiola; duodécimo, M. Soler. Los de tercero a sexto lugar ganaron medalla de oro y los demás medalla de plata.

Es de desear que esas pruebas se repitan, por la enorme transcendencia que tienen para el fomento del motorismo deportivo.

KANT



Pablo Barba, sobre B. S. A., clasificado segundo. — Isidro Puntó, sobre David, que se clasificó en tercer lugar

Fotos Claret



El clásico cross de "L'Auto"
y una hazaña del corre-
dor español Diéguez



EN París se ha corrido el cross de *L'Auto*, una de las pruebas de más renombre de cuantas se celebran en Europa.

Más de mil ochocientos concursantes partieron del bosque de Bolonia y, entre una bruma espesísima a ratos, hicieron el recorrido a presencia de numerosísimo público.

El cross fué, en realidad, una tenaz lucha entre Gandi, Duquesne y nuestro compatriota Diéguez, que demostró de una manera plena sus brillantes cualidades de crossman.

Gandi, mucho antes de terminar el recorrido, tuvo que ceder su puesto preferente, disputándose la carrera, en su parte final, Duquesne y Diéguez.

Nuestro grabado, mejor que las palabras, demuestran cuán cara le vendió Diéguez la victoria a Duquesne.

En uno de ellos aparecen Gandi, Duquesne y Diéguez saltando una valla, y en el otro se ve la sprintada final, en la que Duquesne, en desesperado esfuerzo, logra despegarse unos metros de nuestro valiente compatriota.

Este gran éxito del corredor español en tierras de Francia, ha de servir de estímulo a nuestros atletas para lanzarles fuera de las fronteras en busca de lauros.

El invencible equipo neozelandés



EL equipo de rugby neozelandés All Blacks está realizando por Europa una excursión indiscutiblemente triunfal. Tanto en Inglaterra como en Francia ha vencido, de manera archirrotunda, a las más fuertes selecciones que se le han presentado.

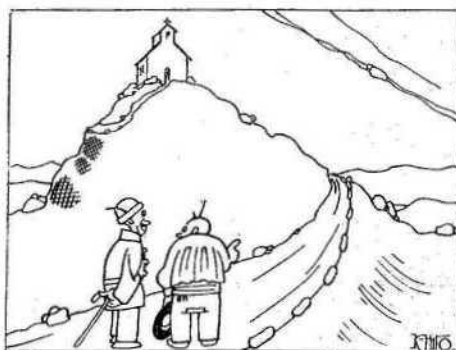
Hay quien supone que su canto de guerra, un poco aparatoso y hasta con ribetes de cabalístico—el lector podrá verlos, en el grabado superior, entonando el cántico en pleno estadio de Colombes—les sirve de mascota incombustible. Esperemos la excursión de los neozelandeses a los Estados Unidos, en donde habrán de hallar contrincantes más dignos de ser tenidos en cuenta que en esta Europa decadente.



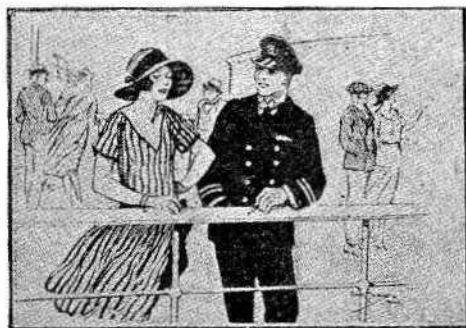
EL DEPORTE EN SOLFA



J. Prunot
—¿Consume usted mucho?
—El coche, no mucho .. Mi marido es el gran consumidor.
(De Prunot, en Canard Enchaîné)



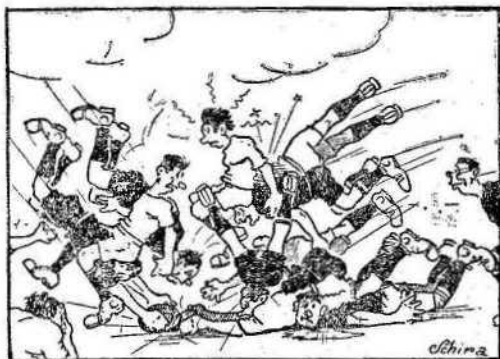
—Dudo mucho eso que usted me dijo. No creo que, aun estando arriba, puedan verse San Sebastián y Santiago.
—¡Toma... toma! Ya lo creo, señorito. Y San Expedito y San Homobono... en cuanto lleguemos a la ermita.
(De K. Hito, en Aïre Libre)



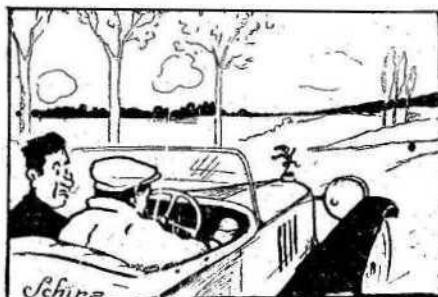
El marino: —¿Y usted viaja por placer?
Ella: —¡Ay! No, señor: voy a reunirme con mi marido.
(De Tevig, en London Opinion)



—Venian para llevarse mis muebles.
—¿Y entonces?
—Entonces... ¡batí todos los records!
(De Schira, en L'Auto)



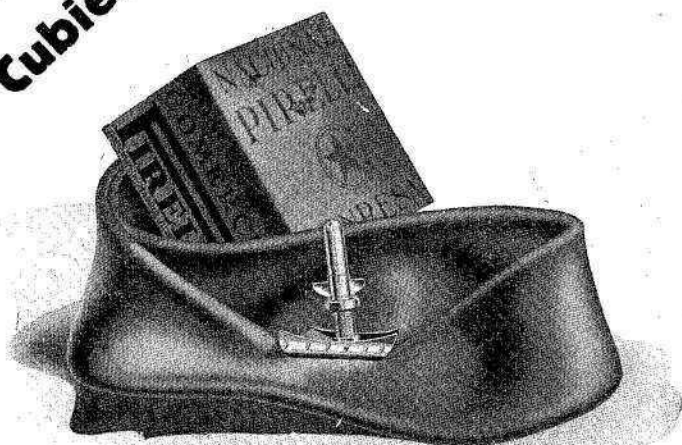
El profano: —¿Es para tener el balón por lo que disputan?
El admirador: —¡Evidentemente!
El profano: —Entonces, ¿por qué no les dan uno a cada uno?
(De Schira, en Paris Soir)



—¡Canastos! ¿A esta velocidad suelta usted el volante?
—¡Ah! Yo, sabe usted, tengo muy poco apego a la vida...
(De Schira, en L'Auto)



En 1925 y siempre...
III AUTOMOVILISTAS!!!
NACIONAL
PIRELLI
cubiertas y cámaras



Automóviles
Motocicletas
Bicicletas

Peugeot

Salón de ventas:

Consejo Ciento, 349

Teléfono 3090-A

BARCELONA

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

AUTOMÓVILES OCTO

Agencia general para España

Automóviles OCTO

T A R R A S A
TELÉFONO 6321

Ernest Witty & Co.

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

Artículos para todos los Sports



SPORTS DE INVIERNO: Skis, Luges, Bastones, Jerseys y Guantes lana, etc.

TENNIS: Raquetas y Pelotas "Slazengers"

FOOT-BALL: Balones Derby, Globe, Tunmer. Cámaras "Octo", etc.

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^a MATEOS

PRECIO: TRES PESETAS

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Quince años de publicación

APARECE LOS DÍAS
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . 75 céntimos
» atrasado. . 1 peseta

Precios de subscripción:

España, un año . . . 15 pesetas
Extranjero, un año. . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

*PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4*

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA
CALLE DE BALMES, NÚM. 54
B A R C E L O N A
TELÉFONOS 2689-A y 4737-A

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.^{ía}

Plaza Cataluña, 9 : BARCELONA

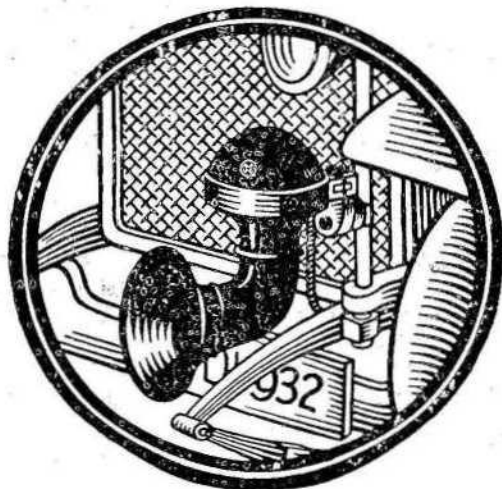
Facilidades de pago en

DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

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 voluntad 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 esmeradísima

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

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

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



Carrera de "El Mercantil Valenciano"

Campeonato Regional : Copa "El Mundo Deportivo"

Velódromo de Villarreal

7 de diciembre

1.º

Llorens

Carrera Individual

10 kilómetros

sobre

**Neumáticos
DELTA**

Bicicleta BENEDID

KLEIN Y C.^{ia}

Princesa, 61

Barcelona

**Annuaire Général
de l'Automobile 1925
et de la Vélocipédie**

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

STADIUM

Para quedar satisfecho montad **DUNLOP**

AL COMPRAR "DUNLOP" PUEDE VD. ESTAR SEGURO DE HABER COMPRADO UN NEUMÁTICO "CONSTRUIDO EXPRESAMENTE PARA EL TRABAJO QUE HA DE DESEMPEÑAR"

"EL TRABAJO" EN MOTOCICLISMO ES MUY DURO, EXIGIENDO UN NEUMÁTICO CONSTRUIDO A PROPOSITO "PARA RESISTIR"

NEUMATICOS

DUNLOP

DAN MAS KILOMETRAJE
A MENOS COSTE POR KILOMETRO

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.
MADRID BARCELONA



AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID Alcaid, 81 Lagasca, 103	BARCELONA Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18 Diagonal, 429	VALENCIA 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

ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construido con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

A. ELIZALDE
Paseo San Juan, 149 : Barcelona