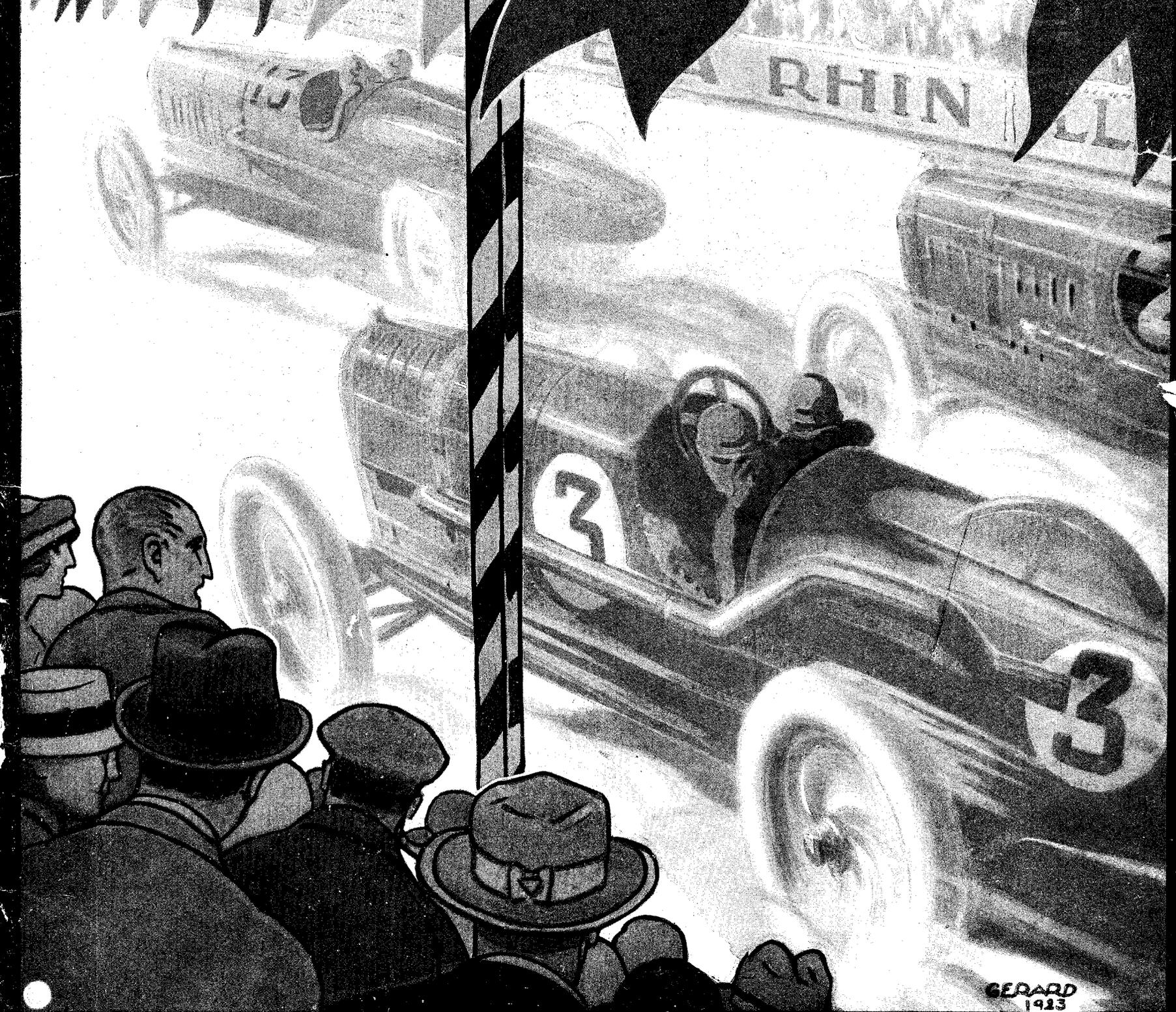


LA JORNADA DEPORTIVA



GERARD
1923



LÁMPARA PHILIPS AUTO

**El alumbrado seguro de su coche puede
representar una garantía para su vida!!**

**Las lámparas PHILIPS son las únicas que reúnen
todas las condiciones de seguridad**

Por su duración :: Por su consumo exacto que permite calcular de antemano
la duración de la carga de la batería

Por su luz blanquísima :: Por su construcción especial en cada tipo que impide
la rotura del filamento en todas las trepidaciones

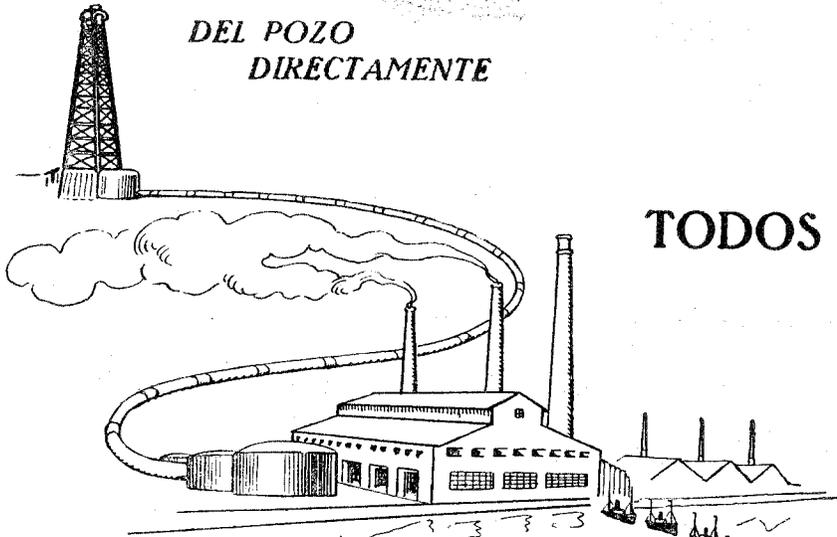
**Exija Vd. que su coche se equips con lámparas "PHILIPS" precisamente
Ahorrrará Vd. recambios en mucho tiempo**

Las construye la fábrica más importante del mundo en toda clase de lámparas

DEPÓSITO GENERAL: **Adolfo Hielscher, S. A.** Calle Mallorca, 198 y
Calle de Gravina, 8

Y EN TODOS LOS GARAGES Y REVENDADORES

DEL POZO
DIRECTAMENTE



TODOS LUBRIFICADOS

CON

Lubrol Turbine

EN LA



AL
CONSUMIDOR

**Carrera Gran Premio Peña
Rhin 1922**

- 1.º Lee Guinness, TALBOT
- 3.º Mauricio Ramassoito, CHIRIBIRI
- 4.º Seegrave, TALBOT

**Campeonato R. M. C. de Cata-
luña 1922**

- 1.º Zacarías Mateos, HARLEY - DAVIDSON
- 2.º M. Fuentes, HARLEY - DAVIDSON

II Trofeo Armangué 1922

- 1.º Benoist, SALMSON
- 2.º F. Armangué, LORYC
- 3.º Salter, LORYC

Cuesía Rabassada

- 1.º P. Safrústegui, BUGATTI
- 2.º J. M. Moré, DAVID

Gran Premio Peña Rhin 1921

- 1.º Pierre de Vizcaya, BUGATTI
- 2.º Monés Maury, BUGATTI

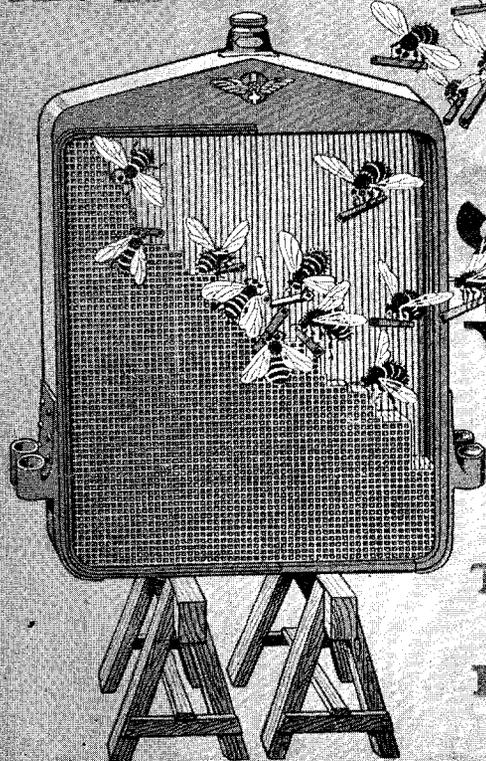
THE PURE OIL COMPANY, S.A.E.

Fontanello, 8

BARCELONA

MADRID - VALENCIA - SAN SEBASTIÁN - SEVILLA

FÁBRICA y REPARACIÓN
DE
RADIADORES
PARA
AUTOMÓVILES
y
AVIACIÓN



José M.^a
Vintró

ARIBAU, 220
TELÉFONO G.1170
BARCELONA

AUTOMÓVILES

APPERSON

6 y 8 cilindros

S. C. A. T.

4 cilindros - 18 x 25, 20 x 30 y 30 x 40 HP

DIATTO

4 cilindros - Tipo "20" - 2 litros

AUREA

4 cilindros - 12 x 18 HP



Garage, Talleres
y Oficinas 
Muntaner, 78
Teléfono 1394 - G

Concesionario exclusivo para España
LUIS MORA
BARCELONA

Salón de Ex-
posición 
R. Cataluña, 120
Teléfono 1591 - G

AGENTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

DE LAS FAMOSAS MARCAS AMERICANAS

HUPMOBILE

4 CILINDROS - 13.500 PTAS.

CHANDLER

6 CILINDROS - 16.500 PTAS.

CLEVELAND

6 CILINDROS - 12.000 PTAS.

MARIANO SANCHO

Casa Central: General Martínez Campos, 9. - MADRID (10)

SUCURSALES:

BILBAO. Granvía, 9
SEVILLA. Gravina, 21
SANTANDER. Pl. Cañadio, 1
GIJÓN. Cifuentes, 2 y 4
VIGO. García Barbón, 39
CÓRDODA. Sevilla, 9
GIBRALTAR. Irish Town, 63

AGENCIAS:

ZARAGOZA. Paseo Sagasta, 24
PALMA DE MALLORCA. Avda. Alejandro Roselló, 72
FIGUERAS. Plaza Pi y Margall, 1
VALLS. Plaza Estación, 1, 3 y 5
MANRESA. Paseo Borne, 14
TARRASA. Paseo, 5 y 7
VILLAFRANCA DEL PANADES. Prat de la Riba, 35

Sucursal de Barcelona

DESPACHO: Rosellón, 238 - Tel. G. 384

*

TALLERES: Tuset, 22 - Tel. G. 2291

Solamente el Automóvil

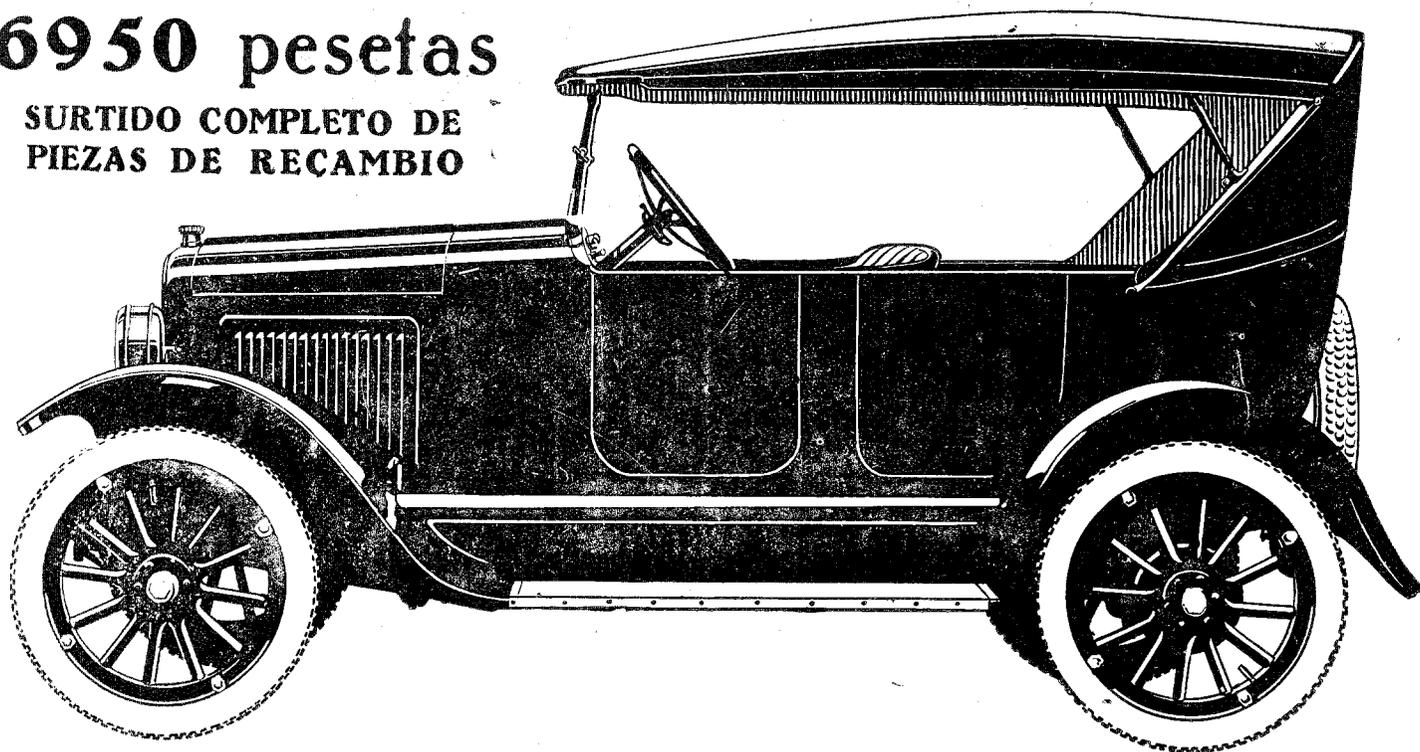
Overland
TRADE MARK REG.

compite con ventaja en
Calidad y Precio
con sus similares

El *Overland* supera en medio millón de coches
la producción de otras marcas. / Por su fino acabado y calidad es el preferido

6950 pesetas

SURTIDO COMPLETO DE
PIEZAS DE RECAMBIO



Agente para Cataluña, Aragón y Baleares

Pedro Cisa Alsina / Claris, 98 / Barcelona

MINIMAX

CENTRAL ESPAÑOLA



EXTINTOR DE GRAN ALCANCE

BARCELONA
Plaza Urquinaona, 6

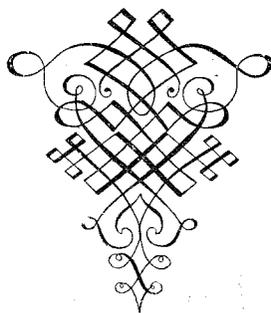


MADRID
Calle Conde Peñalver, 8

S. E. V.

EQUIPOS ELÉCTRICOS PARA
AUTOMÓVIL, ARRANQUES,
MAGNETOS, BUJÍAS,
RECAMBIOS

TALLERES DE REPARA-
CIÓN CON TODA CLASE
DE APARATOS PARA SU
RÁPIDA COMPROBACIÓN
Y VERIFICACIÓN COMO
TAMBIÉN PERSONAL
ESPECIALIZADO

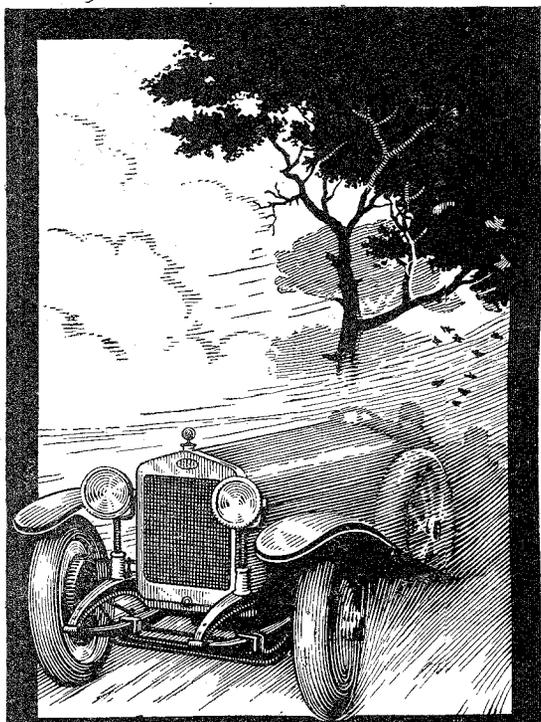


AGENTE EXCLUSIVO:

ANTONIO DÍAZ

PASEO SAN JUAN, 46
TELÉFONO 1499 - S. P.
BARCELONA

DE LAGE



AUTOMÓVILES "DE LAGE"

⌘ RÁPIDOS · SILENCIOSOS ⌘



AGENCIA EXCLUSIVA

A.M. EGUI

MALLORCA, 259
TELÉFONO. 2131-G BARCELONA

LAS PRINCIPALES CASAS DE

AUTOMOVILES

Y TODOS LOS AFICIONADOS
Y CHOFERS QUE DESEAN
CONSERVAR SUS MOTORES

LUBRICAN CON



El mejor LUBRICANTE

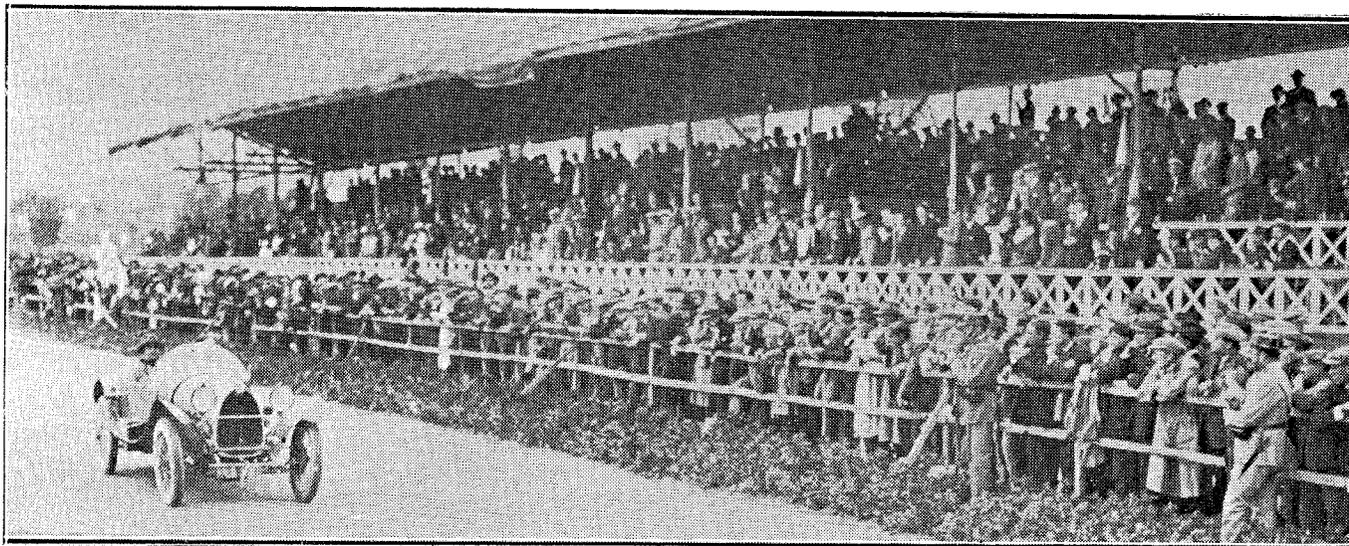
¡EXIGIDLO!

en Garages y Casas de Accesorios

Concesionarios Exclusivos:

Macaya & C.º, s. en c.

BARCELONA

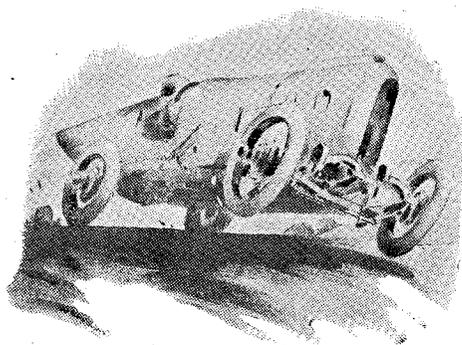


*HISTORIAL
DE LA «PENYA RHIN»*

III Gran Premio

Vilafranca - Monjos - Almunia

1923

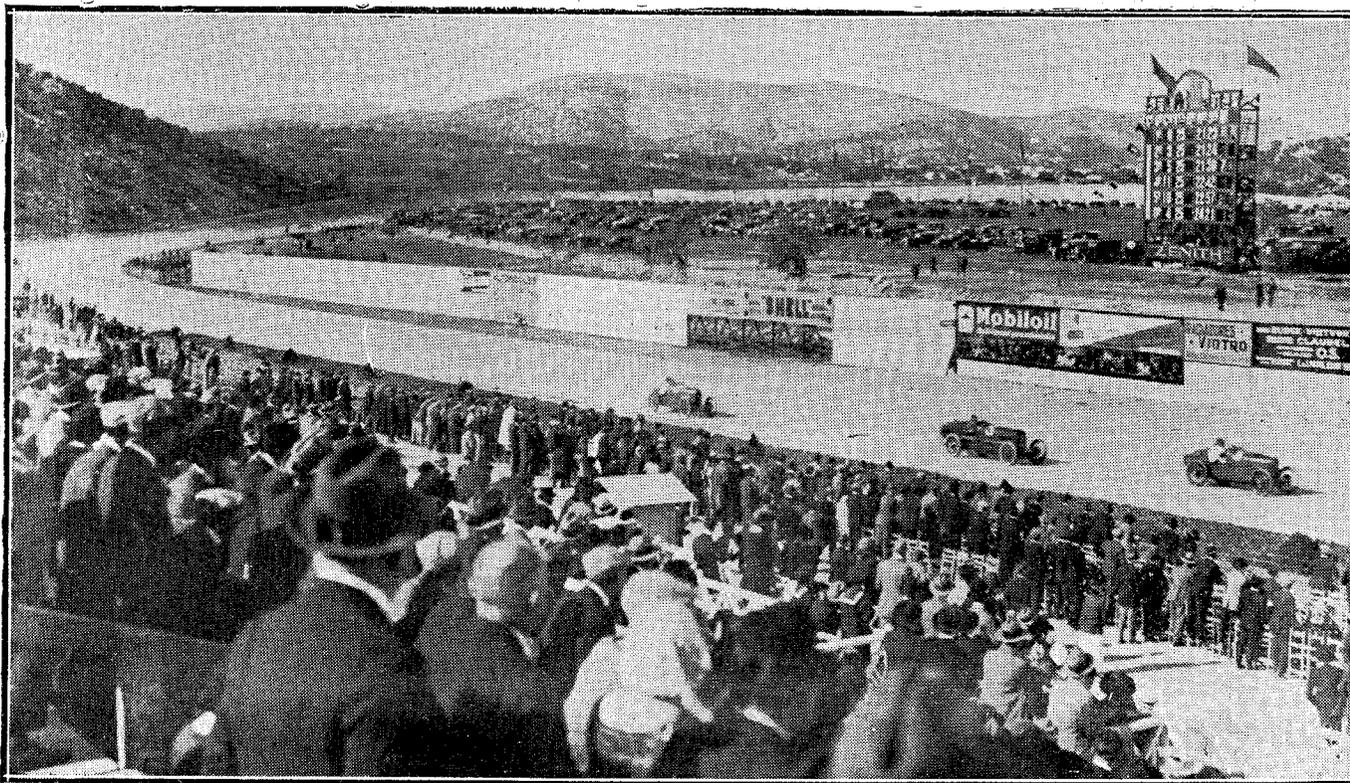


*Las Carreras inaugurales
del*

*AUTÓDROMO
NACIONAL*

SITGES - BARCELONA

1923



Siguiendo una progresión continuada y luminosa en todo lo que a deporte se refiere, Penya Rhin y el Autódromo acaban de plantar un jalón más allá de todo lo humanamente posible en España. Sin quizá quererlo, hombres como Molins, Trullols, Armangué y Armengol, han dado el paso decisivo que nos distingue y que nos hace ascender enormemente en categoría deportiva, por entre las naciones de Europa.

¡País raro el nuestro! ¡No ha logrado Barcelona construir un Velódromo, y tiene un Autódromo que es el tercero de Europa! No puede organizar manifestaciones atléticas con la frecuencia necesaria, y cada año se celebra una Penya Rhin memorable! No posee Barcelona un Gimnasio Popular, y sí en cambio un inmenso terreno de fútbol, el más capaz que exista en España!

Y es que nuestro crecimiento deportista no está sujeto a la progresión metódica y constante, como en un crecimiento normal, por ejemplo. Sino que las fuerzas y energías inmensas que atesora un pueblo considerado hasta hoy como muerto, son tales que no se esperan ya los cauces normales. Los más inquietos han sido, naturalmente, los más audaces; y entre la gente de grandes inquietudes, encontramos siempre los hombres de Penya Rhin y del Autódromo los hombres de la Primera Copa Cataluña.

Quince años han transcurrido desde que por el mismo Terramar del Autódromo, precisamente en un circuito denominando del bajo Panadés, se ocurrió la primera prueba de importancia. Quince años en los cuales el progreso realizado apenas si tiene un igual. Desde la victoria de Guipone, en 1908, en la primera Copa Cataluña, carrera en la que se ilustraron corredores tan conocidos como Abadal, Ráfols, Garriga y Marsans, verdaderos creadores del actual estado del motorismo en España, no se trabajó en otra cosa que en presentar una resistencia a la dominante superioridad de los coches y conductores extranjeros. Fueron los años de 1909, 1910, 1911 y 1912, quizá los años más gloriosos para el deporte y la industria española, puesto que a los entonces magníficos y únicos Peugeot, Sizaire-Nandin, etc., se enfrentaron los Hispano-Suiza memorables, y que los Zucarelli, Carrera, Ravelli, Pilleverdier y otros llevaron a la victoria.

Vimos luego el campeonato amateur que ganó Ciudad, y después nada. La guerra cruenta alejó desde el primer momento toda posibilidad de nuevas organizaciones, y desde 1912 a 1920 la abstención fué tan absoluta que los espíritus audaces de la primera Copa de Cataluña, consumidos en fuego interno, devorados por la vida misma, fue-

La progresión formidable de las pruebas motoristas nacionales

1908 - 1923

ron desapareciendo lentamente, uno a uno, como hombres y elementos activos en el reino del motor a explosión.

Pero nunca como hasta ahora podemos repetir la frase manida.

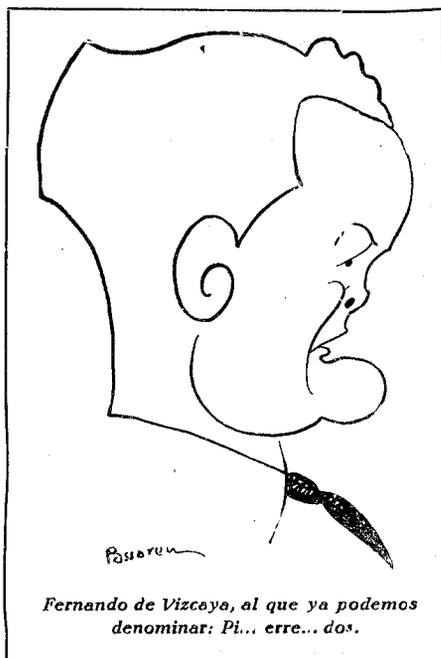
"Fructificó la semilla." Los que han sucedido a los "viejos", al frente de los cuales marchan hombres del temple de los Paco Coma, Frick Armangué, Molins y tantos otros, han organizado carreras y pruebas de todas clases. Desde los entrenamientos significados por las duras pruebas de regularidad organizadas por el Moto Club, hasta el Trofeo Armangué y la Penya Rhin, pasando por el sinnúmero de pruebas admirables tales como la prueba en cuesta de La Rabassada y la carrera de los Bruchs, ni un solo instante se ha dejado de laborar intensamente. Faltaba un banco de pruebas. Una pista donde los coches y los conductores nacionales pudieran experimentar, donde los Elizalde, J. B. R., Ricart y Pérez, M. A. y tantas otras concepciones pudieran comprobar sus eficacias. El Autódromo ha venido a llenar ese hueco inmenso, colocándonos en situación de formar una verdadera industria nacional del automóvil.

Por eso, las pruebas últimas celebradas (Autódromo-Penya Rhin) han tenido para nosotros el aliciente doble de una bella lucha entre marcas ya definidas y marcas que están todavía en embrión. A no tardar, y gracias al Autódromo, nuevos motores, nuevos hombres formarán en el campo nacional en futuras competiciones. Italia con su Fiat, sus Bordino y Salamano, y, últimamente, con Nuvolari, nos da un alto ejemplo de lo que pueden conductores y máquinas audaces. Hombres del Sur, somos más inquietos y más audaces que ningún otro de Europa. Día llegará en que esta misma audacia y esta misma inquietud nos dé el definitivo empujón que nos ponga en primera fila.

Todo progreso en nuestro país surge provocado por el esfuerzo individual, o por un pequeño grupo a lo sumo; nunca es el impulso colectivo el que crea en España las grandes obras.

Tal ha sucedido con el Autódromo Nacional de Sitges, concepción personalísima de unos héroes idólatras del motor.

Mas la obra de nuestro Autódromo no ha culminado aún. La materialidad de la misma puede darse por terminada; pero falta todavía, y de ello estamos seguros se llegará, la consecución del ideal que indujo a sus hombres a crearla: el florecimiento de una industria automovilística que compita y aun supere en sus producciones, a las maravillosas máquinas extranjeras que triunfan actualmente en Sitges.



Fernando de Vizcaya, al que ya podemos denominar: Pi... erre... dos.

Figuras de Penya Rhin



JOAQUÍN MOLINS

*PRESIDENTE DE LA
PENYA RHIN*

*Alma de la organiza-
ción de las famosas ca-
rreras, calificadas por
algunos críticos extran-
jeros, como las más in-
teresantes y perfectas
de 1923, en Europa.*



MANUEL TRULLOLS

*SECRETARIO DE LA
PENYA RHIN*

*A cuyos excepcionales
dotes de organizador,
se debe el éxito de re-
sonancia universal, al-
canzada por la prueba
de Vilafranca.*

PENYA RHIN

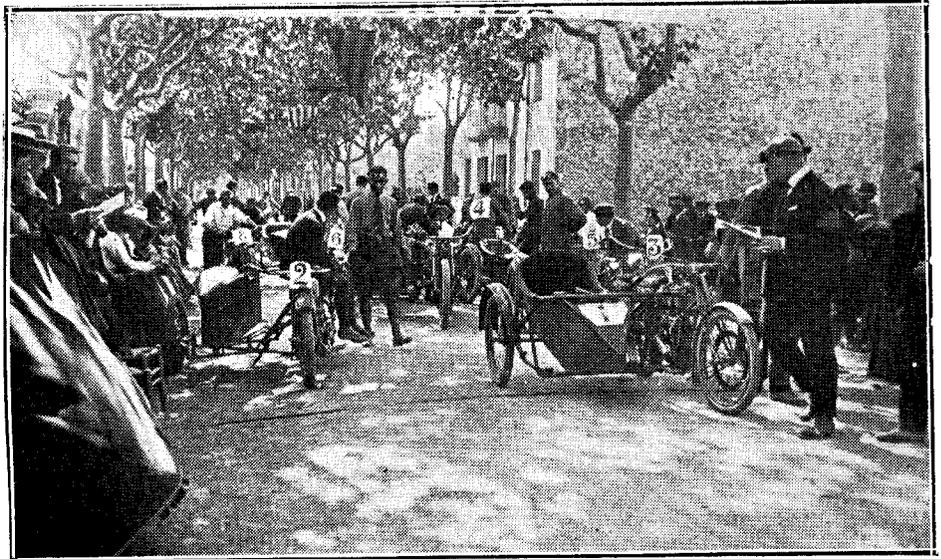
Su historial / Sus grandes organizaciones / Su influencia en el desarrollo del automovilismo en España

PENYA Rhin tuvo sus orígenes en la tertulia que en el antiguo Restaurant Rhin, de la Plaza de Cataluña, formaron algunos deportistas, cuyo entusiasmo necesitaba de aquella expansión unánime. Discutiase en aquella tertulia cuanto con el deporte tuviera referencia y pronto se hizo famosa porque el espíritu avisado de los que la componían sabía encontrar siempre el comentario adecuado a cuanto en Cataluña, en España y en el extranjero era merecedor de tal comentario.

Se organizaban, especialmente carreras en el seno de la entonces naciente Peña, y allí dió lugar a que ésta fuera engrosando con nuevos y entusiastas elementos de la Peña que poseían motor. De la apuesta pasóse a la organización de una carrera íntima, reservada a socios de la Peña.

Pero el proyecto fué pronto conocido de la mayoría de motoristas catalanes, que solicitaron tomar parte en la prueba organizada.

Se accedió a ello, y lo que debía



Circuito de Cardedeu, 16 Mayo 1920 - Momentos antes de la salida

ser simple prueba local, adquirió los caracteres de extraordinario acontecimiento.

El famoso circuito de Sitges fué

teatro de una lucha espléndida de motos, sides y cycle-cars, conducidos por la flor y nata de nuestros entusiastas del pequeño motor.

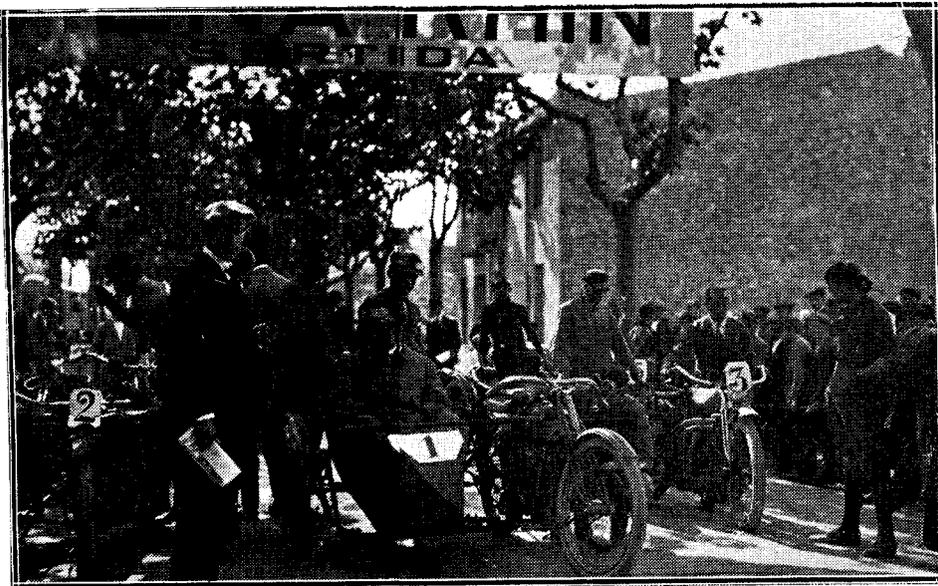
La primera carrera Peña Rhin fué un enorme éxito de popularidad y de resultados.

Tomaron parte en ella 56 motos y sidecars y 18 ciclocars.

La lucha entre estos últimos fué la nota culminante de la carrera, saliendo vencedor de ella Moré, que cubrió con su "David" 112 kilómetros en una hora, cincuenta y cinco minutos, dos segundos y dos quintos.

El acierto de esta primera prueba hizo que Peña Rhin viera aumentar de un modo insospechable el número de sus afiliados y hubo de fijarse en la necesidad de tener local propio, acordándose trasladar al Círculo Artístico, situado entonces en la Rambla de Cataluña.

Se decidió, desde luego, repetir anualmente la carrera, y en abril de 1917, de nuevo en el circuito de Sitges volvieron a cubrirse de gloria los



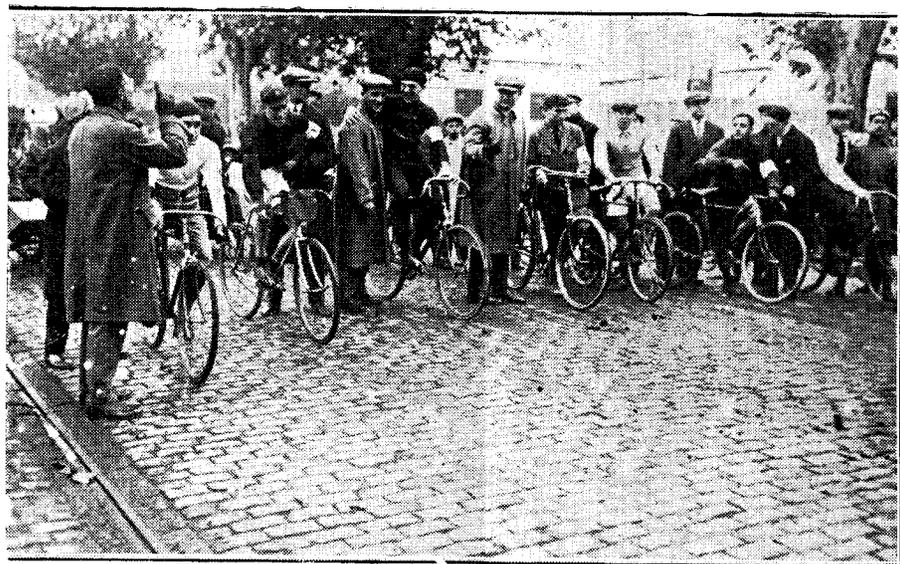
Circuito de Cardedeu, 16 Mayo 1920. Los side-cars en línea

motoristas de la Peña. Resultó vencedor en esta segunda carrera de la Peña, Martí Armangué, que batió el record de motos del año anterior, dejándolo establecido en una hora, cincuenta minutos, veintiséis segundos, y Nadal triunfó en autociclos, con un tiempo de dos horas, 10 minutos, cincuenta y dos segundos y dos quintos.

En 1918, Orús fué el héroe de la carrera de motos, saliendo vencedor con un tiempo de una hora, cincuenta y un minutos, cincuenta y siete segundos y ocho quintos. En autociclos venció Cortés, en dos horas, dos minutos y cincuenta y tres segundos.

En el año siguiente, a pesar de que las circunstancias eran las menos a propósito para la organización de carreras, los elementos directores de la Peña, a cuyo frente figuraba el memorable Pepe Basté, creyeron que era cuestión de honor para ellos no interrumpir la tradición brillante, y contra dificultades de todo organizaron la IV Carrera del nombre de la Peña.

Esta no tuvo, realmente, el mismo éxito de las anteriores. La inscripción fué más reducida, y los resultados nada extraordinarios, debido al mal estado de las carreteras. En motos venció "Tanck", cubriendo los 112 kilómetros en dos horas, veintitrés minutos y veintidós segundos y cuatro quintos, y en autociclos fué el primero Siler, empleando dos horas, diecinueve minutos, cincuenta y ocho segundos y tres quintos.



1.º Campeonato Ciclista «Penya Rhin», Molins dando la salida a los corredores, entre los que distinguimos a Garcia del Ingerto, Trullols y Frik Armangué

Este resultado repetimos, no tan brillante como los anteriores, en vez de hacer decaer el ánimo de los entusiastas de la Peña, fué acicate para su amor propio, y dió lugar a que la Peña se constituyera legalmente y se aprestara a rescatar, aumentándole el prestigio que alguien había estimado maltrecho.

Si para la IV Carrera Peña Rhin se abandonó el circuito de Sitges, celebrándose en el de Cardedeu, espléndidamente reparado, la V Carrera Peña Rhin fué reservada sólo a mo-

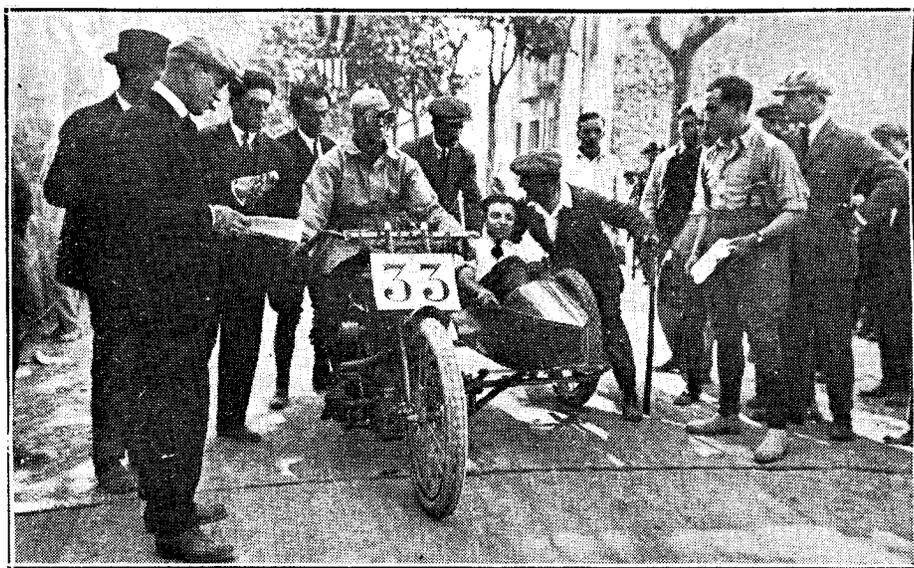
tas y sidecars, estableciéndose para premios crecidas cantidades en metálico.

De Madrid vinieron para esta carrera los mejores constructores y la lucha entre ellos y los "ases" catalanes fué verdaderamente emocionante.

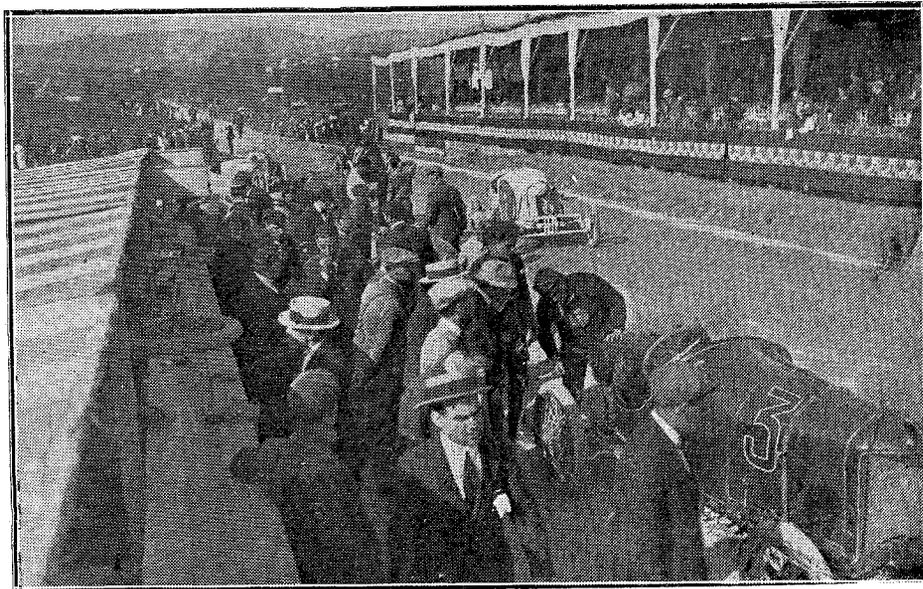
Clasificóse primero de la categoría 300 c. c. (105,600 kilómetros) "Boni", en una hora, cincuenta y un minuto, cinco segundos y un quinto; primero de la categoría 500 c. c. (211,200 kilómetros), Granados, en tres horas, dieciocho minutos, cincuenta y cinco segundos y un quinto; primero de la categoría 360 c. c. T. T. (211,200 kilómetros), Indianola, en tres horas, treinta y cuatro minutos, treinta y cuatro segundos y tres quintos; primero de la categoría 775 c. c. comercial (211 kilómetros 200 metros), Estalilla; primero de la categoría superior a 775 c. c. comercial, Larida, y primero de igual tipo T. T., Florencio Fuentes.

En sidecars obtuvieron los primeros puestos: "Boni", en categoría 775 c. c. comercial (140,800 kilómetros), en dos horas, diecisiete minutos, cinco segundos; Nauser, en la categoría superior a 775 c. c. comercial, en dos horas, tres minutos, cinco segundos y dos quintos; Fuentes, en categoría superior a c. c. T. T., en una hora, cincuenta y siete minutos y cuatro segundos.

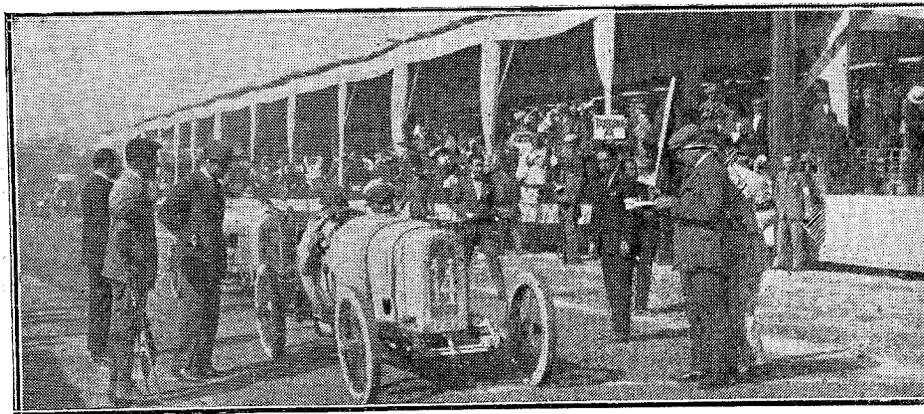
Florencio Fuentes realizó la admira-



Circuito de Cardedeu, 16 Mayo 1923. Salida de un concursante



I Gran Premio «Penya Rhin». Los coches preparados para tomar la salida

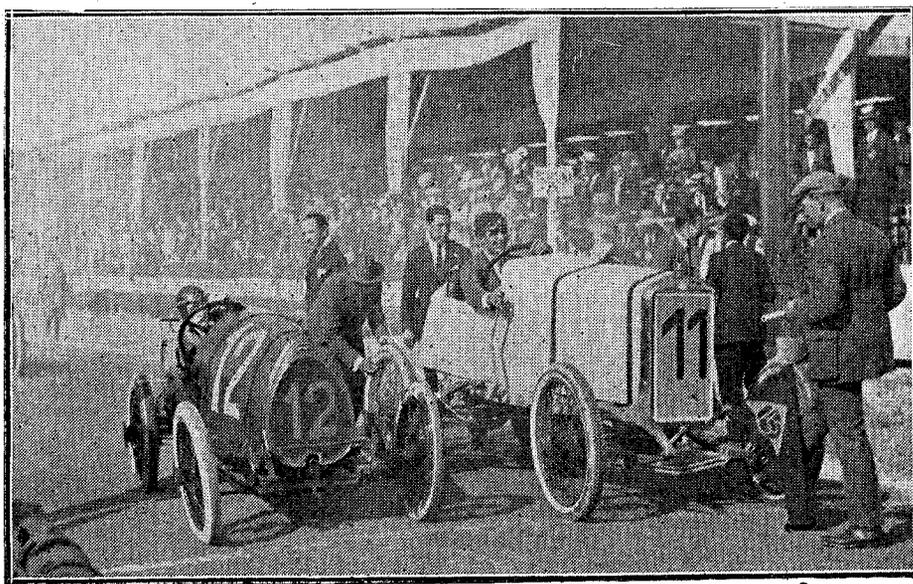


«La Perle» en la salida.

ble proeza de ser vencedor en velocidad absoluta, tanto de motos como de sidecars.

La vuelta más rápida del circuito, que mide 17,600 kilómetros, la realizó en motos Vidal, que no acabó la carrera y realizó dicha vuelta en diez minutos, siete segundos, y Escalé, que acabó la carrera, realizó otra en diez minutos 55. En sidecars, P. M., que no acabó, cubrió una vuelta en trece minutos, cincuenta y siete segundos y un quinto, y Fuentes, que la acabó, cubrió otra en catorce minutos, trece segundos y dos quintos.

Esta carrera superó no sólo los primitivos éxitos de Penya Rhin, sino



I Gran Premio «Penya Rhin». Satrustegui, y P. de Vizcaya, preparados para empezar la carrera.

todo lo que hasta entonces se había realizado en Cataluña en cuestión de organizaciones motoristas. La Penya Rhin se apuntó en su haber el mayor de los triunfos y quedó categóricamente demostrado, a los ojos de todos, su gran capacidad organizadora.

Tan sólo entenebrecieron la alegría y los entusiasmos provocados por aquella carrera, la trágica muerte de Juan Barba, aquel “penyista” acérrimo y sportsman convencido, víctima de la fatalidad.

Posteriormente a esta carrera, Penya Rhin ha organizado pruebas de otro orden deportivo, entre ellas concursos de tiro y una carrera de bicicletas reservadas a sus socios, que han obtenido el éxito más lisonjero.

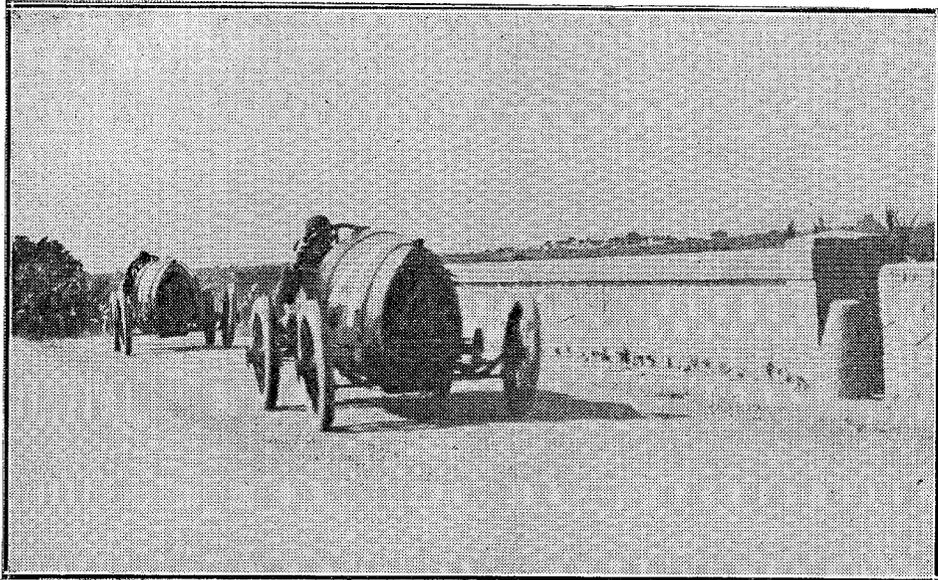
Pero en donde culmina sus grandes dotes de entidad organizadora es en su I Gran Premio que celebra el día 16 de octubre de 1921.

Desde esta fecha, puede decirse que nuestras carreras empiezan a ser conocidas y admiradas en el extranjero, por cuanto ellas son modelo de organización, que en años posteriores se han ido perfeccionando. En efecto: de la primera Penya Rhin arranca la organización, que diríamos “moderna”, en nuestras carreras. Cuadro de “afi-

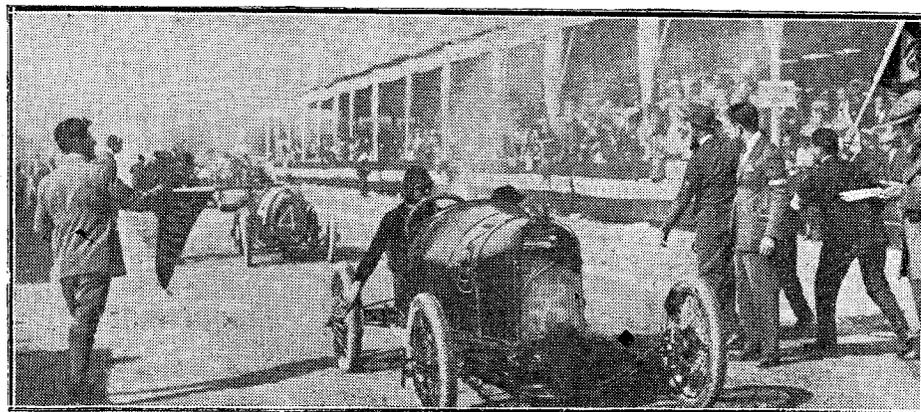
chage", tribunas espléndidas, avituallamientos modernos, servicios instantáneos de información y de Prensa, etc.

En esta primera Peña Rhin, que se corrió en el ya clásico circuito de Vilafranca-Mongos-Almunia, triunfó Pierre de Vizcaya, sobre Bugatti, seguido de Mones, Maury, también sobre Bugatti. Esta prueba tuvo como característica la defeción de todos los coches nacionales. En lo sucesivo, las brillantes carreras que han verificado nuestras marcas y nuestros conductores, demuestran lo mucho que ha influido en el mejoramiento de la producción nacional la famosa primera Peña Rhin, que cierra con broche de oro el primer período de nuestras organizaciones motoristas.

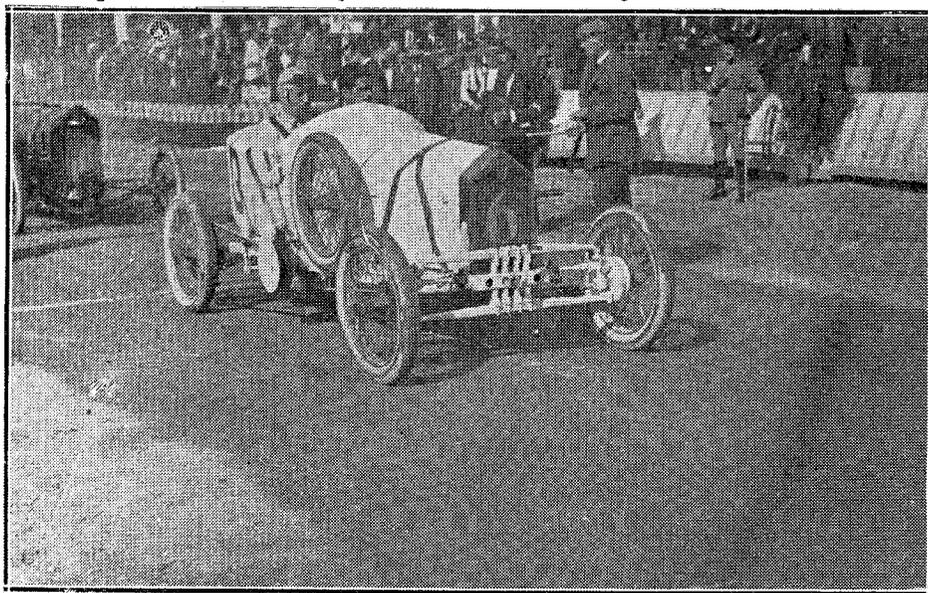
Poco tiempo después, y apenas apagados los entusiasmos que despertó la celebración de la magna pugna de Vilafranca, vuelve la Peña Rhin a dar muestra de sus inagotables fuerzas organizadoras que cristalizan en la I Prueba en Cuesta "La Rabassada", que como la segunda celebrada en 17 de junio del actual año, constituyó un éxito completo, por cuanto fueron



Los dos Bugatti, en plena carrera



Reus, sobre Matas



La última exhibición «oficial» de la «bala» de Moré

numerosos los motos y coches inscritos, que realizaron espléndidos tiempos, entusiasmando al público que, ávido de emociones fuertes, acudió en masa para ver virar en el difícilísimo trazado de La Rabassada a nuestros "ases" del volante.

Tal es, a grandes rasgos, el historial de la benemérita Peña Rhin, que salida de una reunión de camaradas se afirma como fuerte baluarte del motorismo hispano.

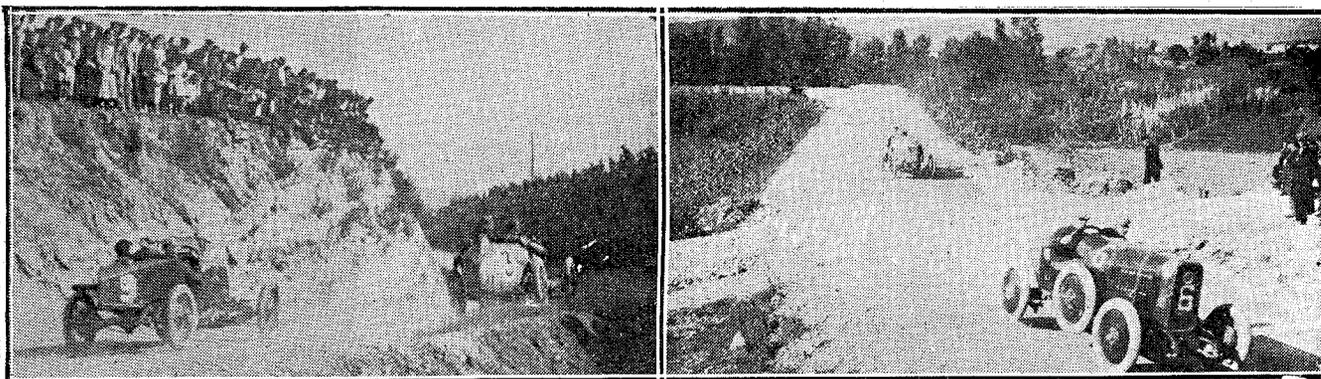


II GRAN PREMIO «PENYA RHIN»

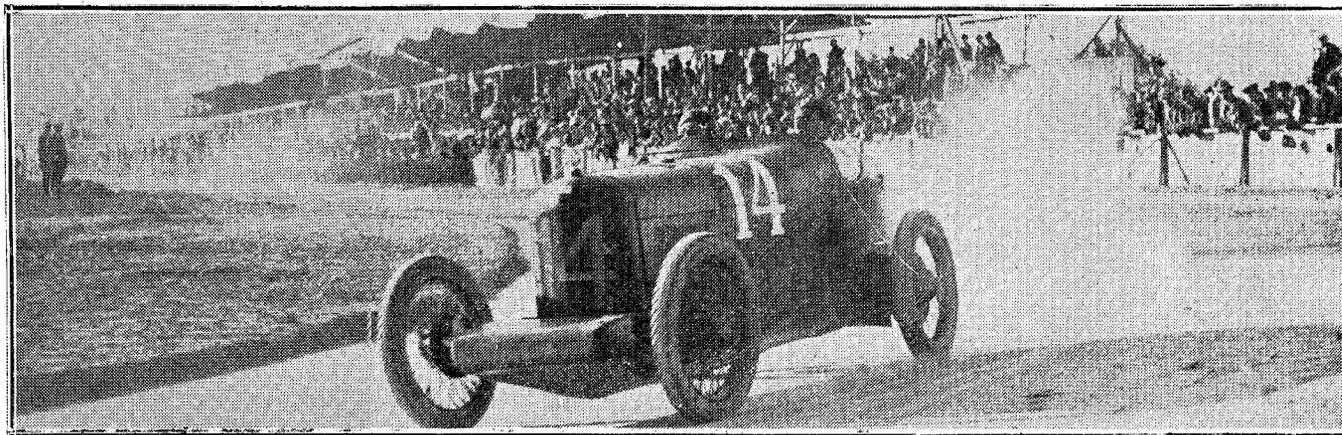
VILAFRANCA - MONJOS - ALMUNIA :: 5 Noviembre 1922



Le Guinecs, sobre Talbot que se clasificó primero, después de brillantísima carrera. — El Conde Zborowsky, que sobre su Aston Martin, logra tras empeñada lucha el 2.º lugar



Dos gráficos, que nos muestran la belleza del circuito y lo duro de la lucha



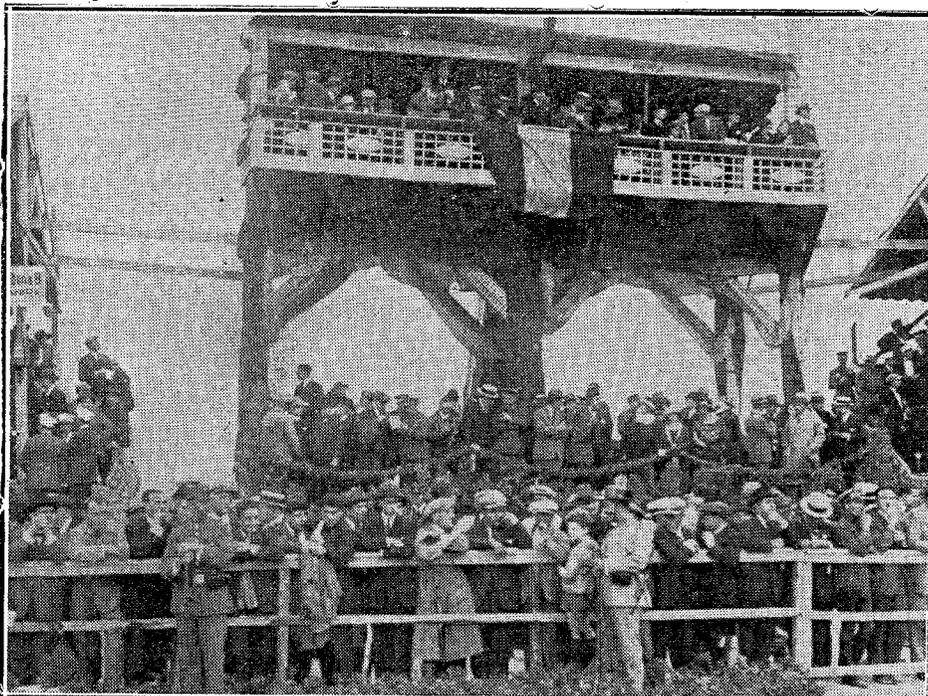
El Chiribiri, al pasar por el viroje de las tribunas

III Gran Premio Penya Rhin

VILAFRANCA
MONJOS
ALMUNIA

★

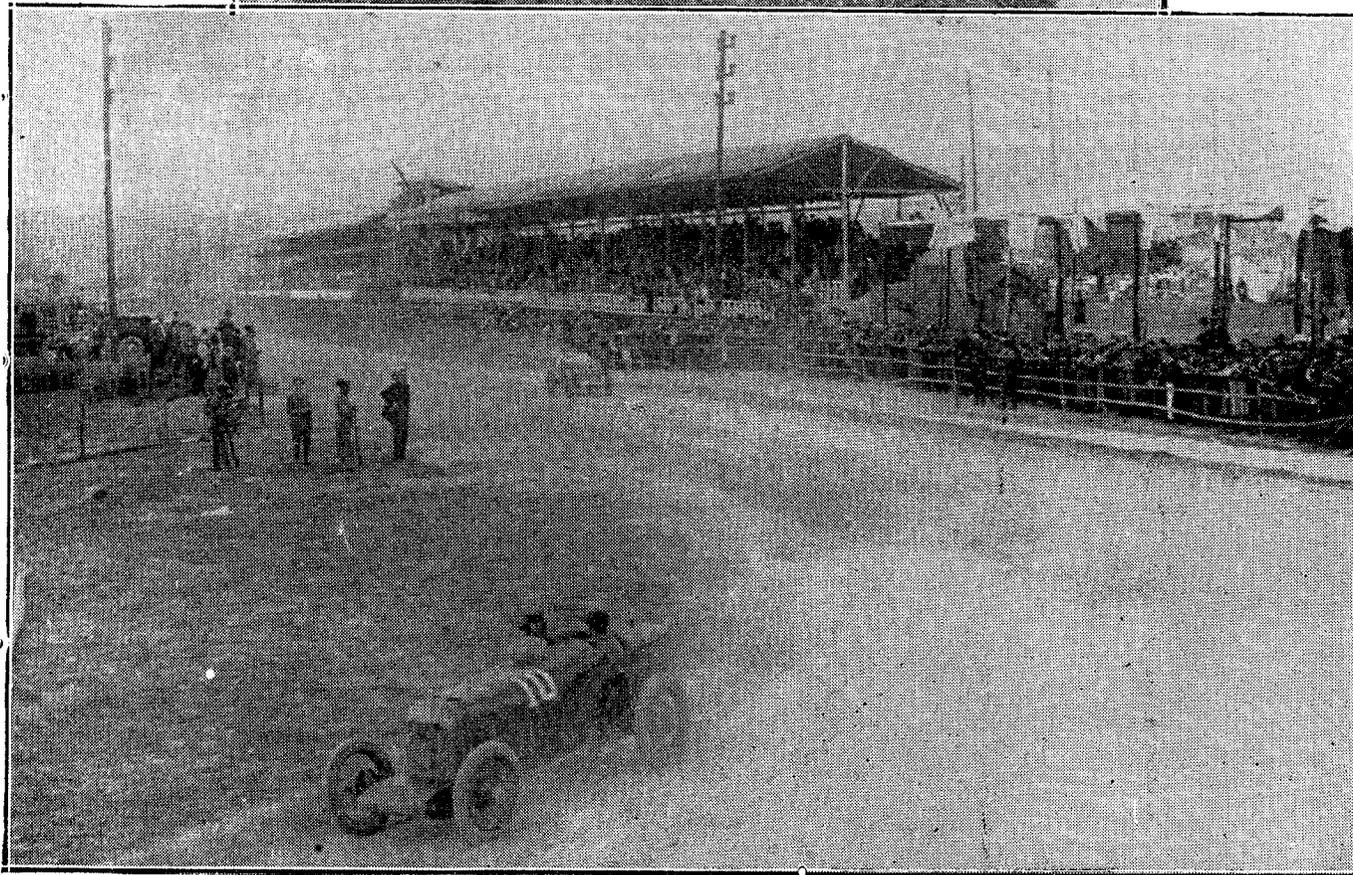
Divo, sobre Talbot, bate todos los «records» de los años anteriores, alcanzando un promedio difícilmente mejorable en este circuito.



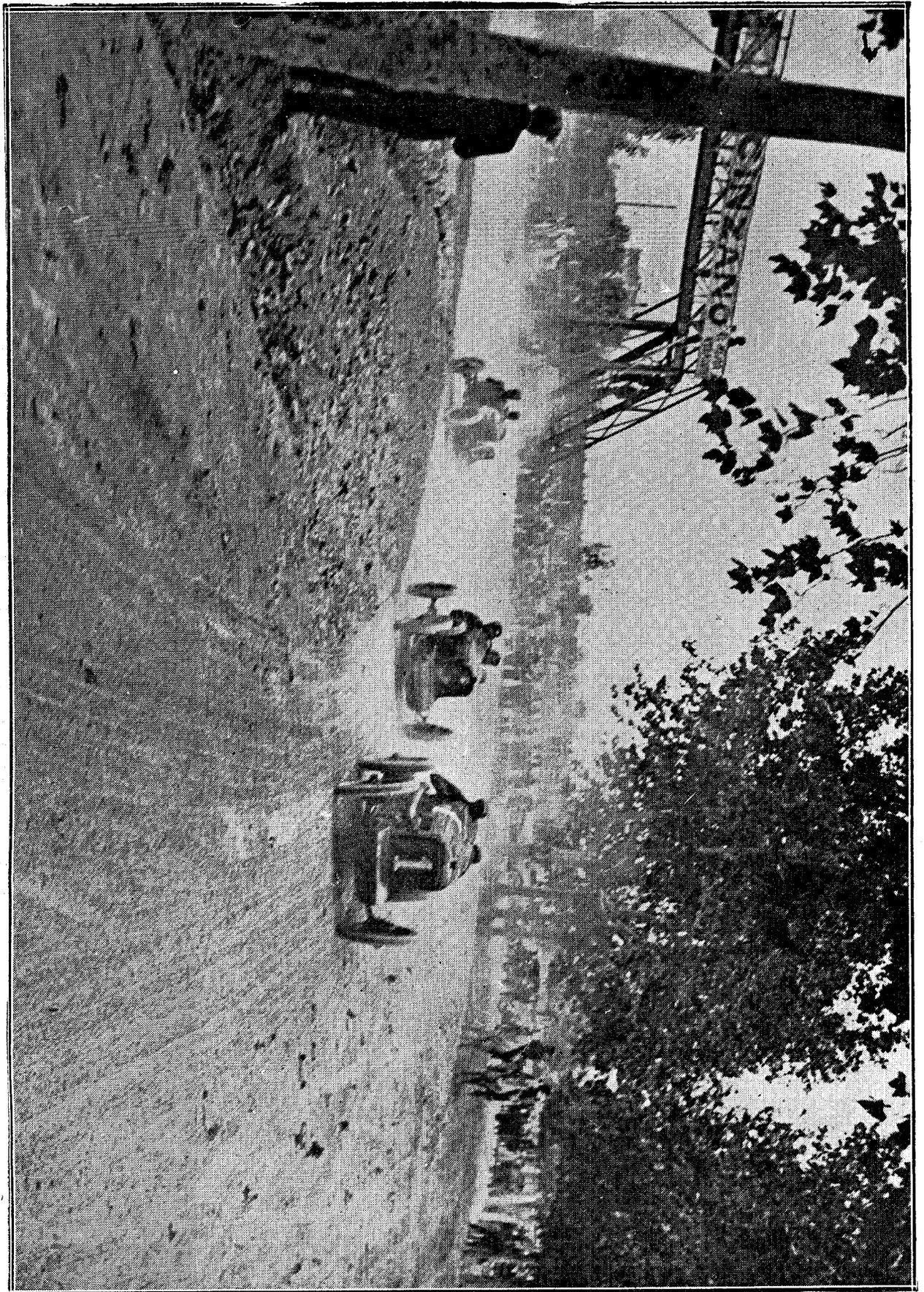
21 DE OCTU-
BRE DE
1923

★

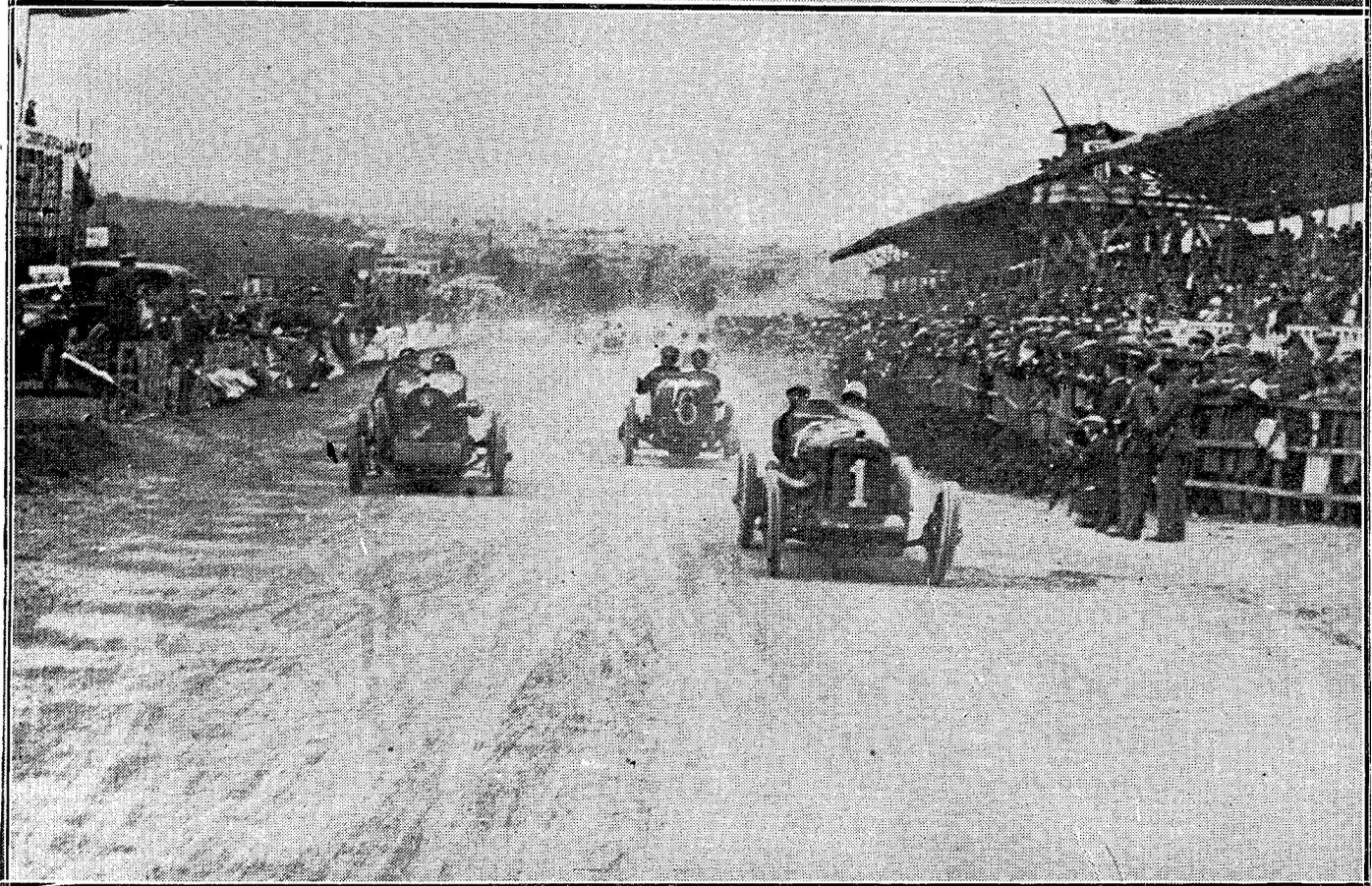
Zborowski, como en el año anterior, fué el más duro rival, clasificándose segundo. Fernando de Vizcaya, sobre Elizalde, se consagra como «as».



La tribuna Oficial y la de Prensa. — Una vista del gran viraje de las tribunas, durante la carrera Fotos Dominguez y Colomé



La salida de los coches fué dada en grupo, conducidos por el coche piloto, desde donde fué tomada esta interesante y única fotografía, por nuestro compañero Claret



En alto: Los coches preparados para la prueba. — Abajo: Los concursantes pasando en pelotón ante las tribunas

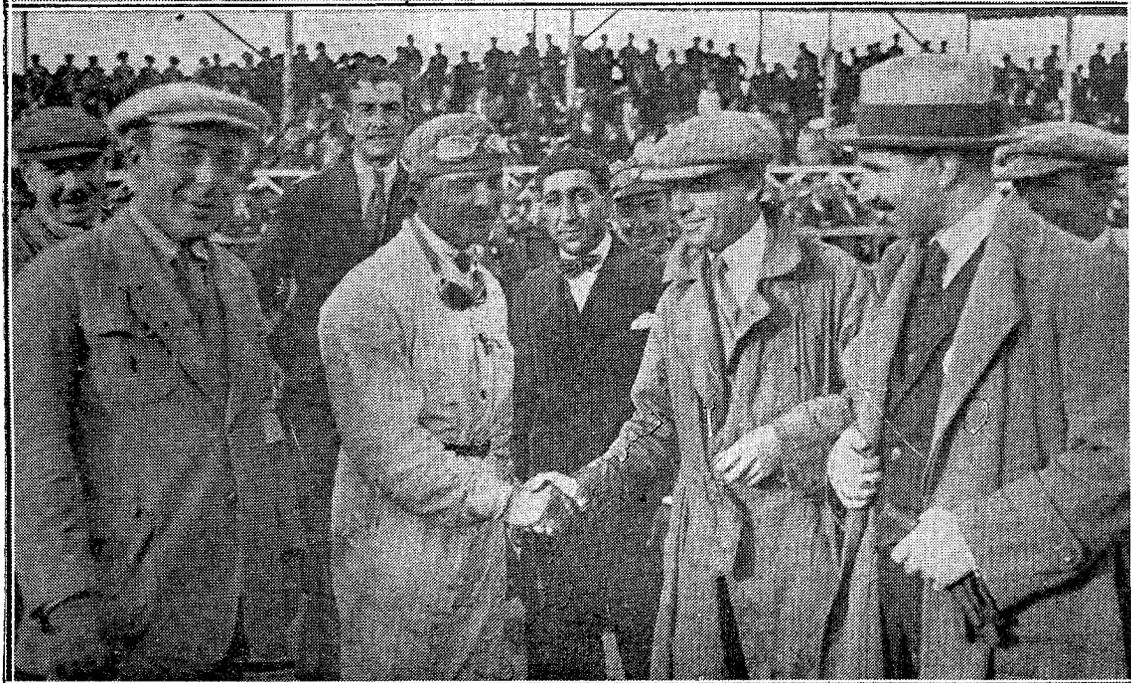
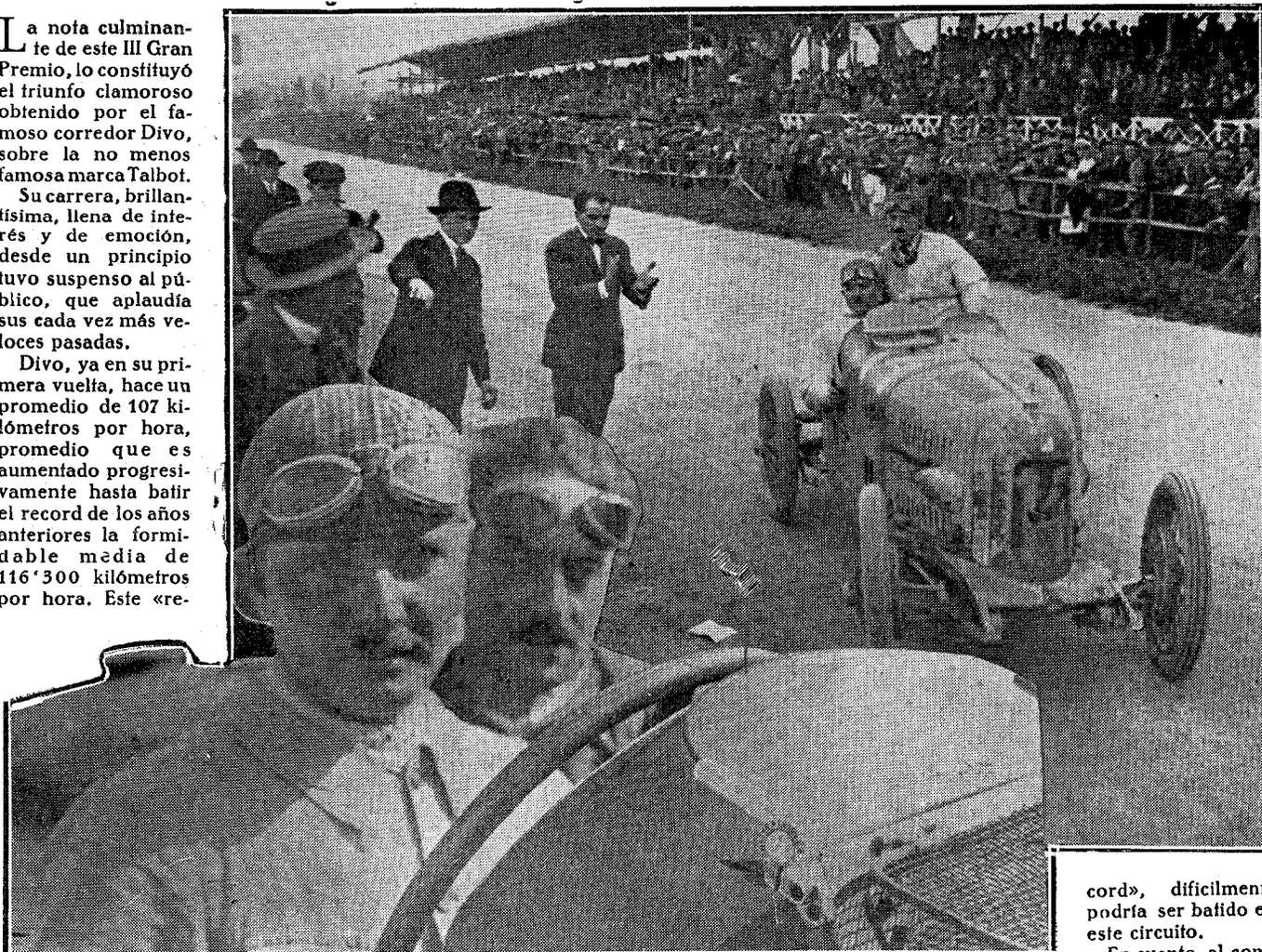
Fotos Colomé y Claret

LA MAGNIFICA VICTORIA DE DIVO, SOBRE COCHE TALBOT

La nota culminante de este III Gran Premio, lo constituyó el triunfo clamoroso obtenido por el famoso corredor Divo, sobre la no menos famosa marca Talbot.

Su carrera, brillantísima, llena de interés y de emoción, desde un principio tuvo suspenso al público, que aplaudía sus cada vez más veloces pasadas.

Divo, ya en su primera vuelta, hace un promedio de 107 kilómetros por hora, promedio que es aumentado progresivamente hasta bafir el record de los años anteriores la formidable media de 116'300 kilómetros por hora. Este «re-



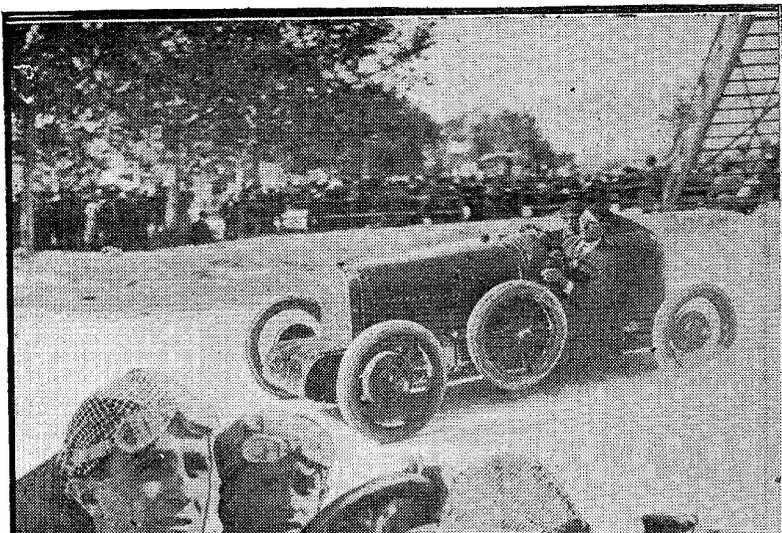
cord», difícilmente podría ser bafido en este circuito.

En cuanto al comportamiento del Talbot que pilotaba, no pudo ser más admirable; sólo una vez paró en el revituallamiento para proverse de esencia.

Talbot, en este Gran Premio, confirmó una vez más sus excepcionales condiciones y cualidades que le han hecho triunfar en todos los Grandes Premios europeos.

Nuestras fotografías reproducen el momento de pisar Divo, triunfador, la meta y recibiendo las felicitaciones, por su proeza, acompañado de los Gerentes de Autolocomoción, representantes de los «Talbot», señores Alegre y Castellá.

Fotos Colomé y Claret



CLASIFICACION:

Primero. Divo, sobre Talbot, en cuatro horas, cuarenta y cinco minutos y cincuenta y cuatro segundos (a 108'700 kilómetros por hora).

Segundo. Conde Zborowsky, sobre Astón Martín, en cuatro horas, cuarenta y nueve minutos y un segundo (a 107'500 kilómetros por hora).

Tercero. Resta, sobre Talbot, en cinco horas, dos minutos y nueve segundos (a 96'700 kilómetros por hora).

Cuarto. F. de Vizcaya, sobre Elizalde, en cinco horas, veintiún minutos y cincuenta y cuatro segundos (a 96'500 kilómetros por hora).



El equipo Elizalde, formado por Satrustegui, Feliu, Vizcaya y Carreras, que alcanzaron un gran éxito

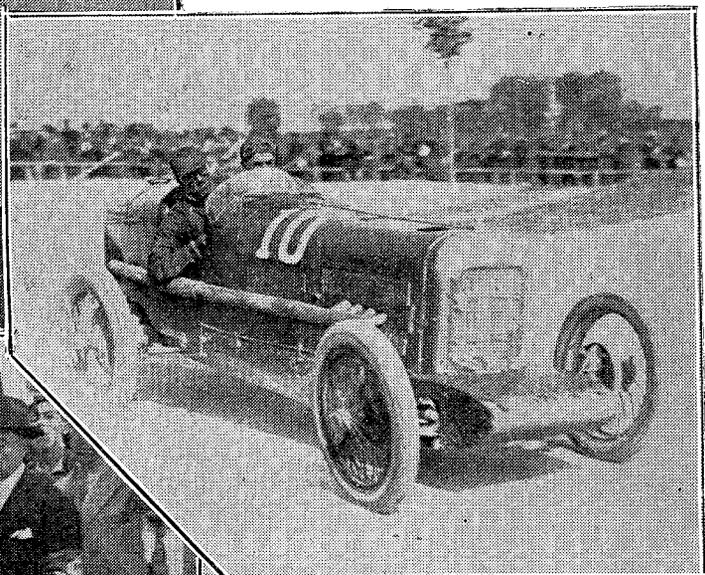
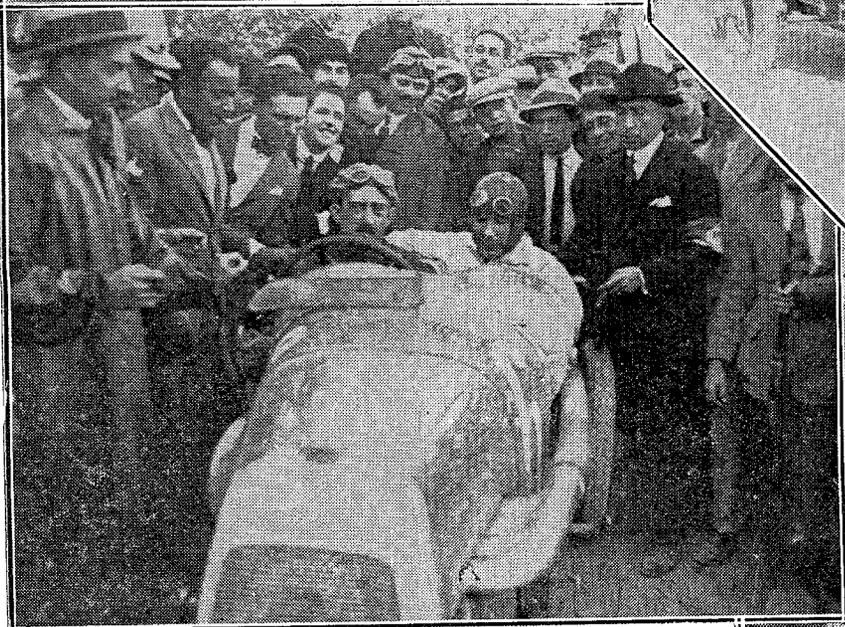
Fotos Claret y Dominguez



ocho minutos y diecinueve segundos (a 84'300 kilómetros por hora).

Este III Gran Premio, que organizó la Peña Rhin, se corrió con un éxito más clamoroso, si cabe, que los anteriormente disputados. Y junto con el éxito deportivo se aúna el técnico, al batir Divo, con su Talbot, los records anteriores, alcanzando la fantástica media de 116'300 en la vuelta más rápida. ¡Es toda una proeza! Difícilmente en el circuito de Vilafranca podrá batirse este tiempo, que demuestra la maravillosa potencia y la resistencia de los Talbot, de estos coches eternos vencedores en todos los circuitos europeos y que causaron en el público grandísima impresión, impresión que se reprodujo al correr en el Gran Premio

- Resta, aprovisionándose de esencia.
- Nuvolari, en plena carrera.

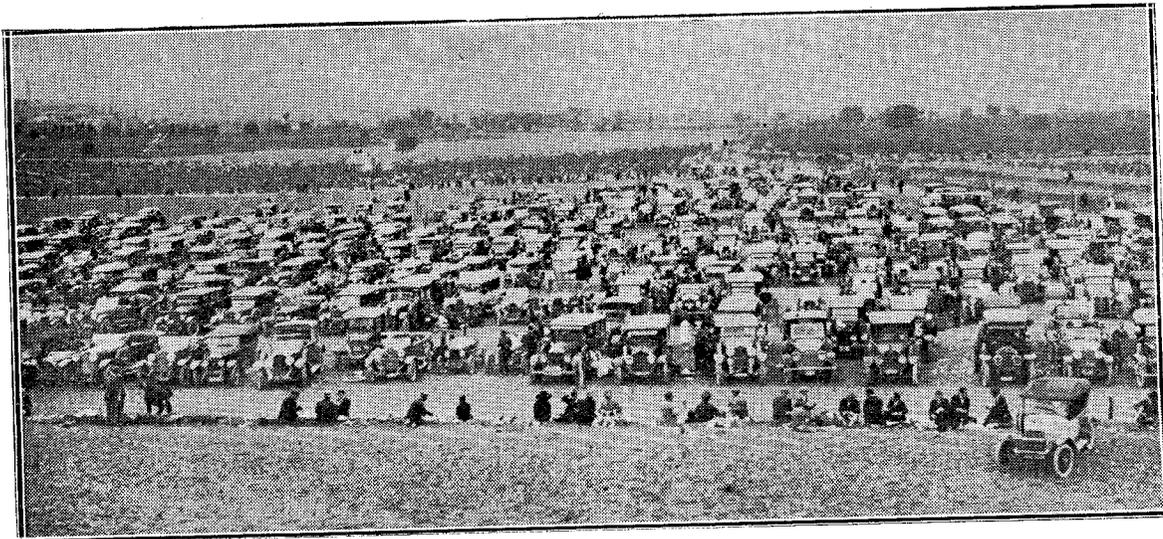


- Deo, sobre Chiribiri.
- Zborowsky, a su llegada.

Quinto. Nuvolari, sobre Chiribiri, en cinco horas, cuarenta y siete minutos y catorce segundos (a 89'300 kilómetros por hora).

Sexto. Feliu, sobre Elizalde, en cinco horas, cincuenta y nueve segundos (a 86'400 kilómetros por hora).

Séptimo. Satrústegui, sobre Elizalde, en seis horas,



El magnífico aspecto del Garage improvisado, detrás de las tribunas, donde reposaron más de mil coches.

de España de voitures sobre pista, en el Autódromo Nacional.

Otro triunfo clamoroso fué el de Elizalde. Esta vez nuestra industria nacional, representada por él, obtuvo justa recompensa a sus constantes trabajos en pro de la misma, y la clasificación obtenida por Fernando de Vizcaya a un promedio superior al obtenido por su hermano Pierre con Bugatti en el I Gran Premio, demuestra bien claramente una mayor perfección en la maquinaria y unas condiciones en Fernando de Vizcaya de tan hábil conductor, que ya po-

demostramos considerarle como uno de nuestros ases consagrados.

Asimismo Feliu y Satrustegui, al clasificarse de un modo brillante, contribuyen a hacer más patente el éxito de Elizalde.

El conde de Zborowsky, sobre Astón Martín, como el año anterior, luchó fuertemente con Talbot, y al igual es batido, quedando segundo, en cuatro minutos más que Divo, lo que demuestra de manera bien patente lo enconado de la batalla por ambos entablada, y en donde, quizás, la mayor pericia del conductor fué vencida por la admirable potencia del Talbot.

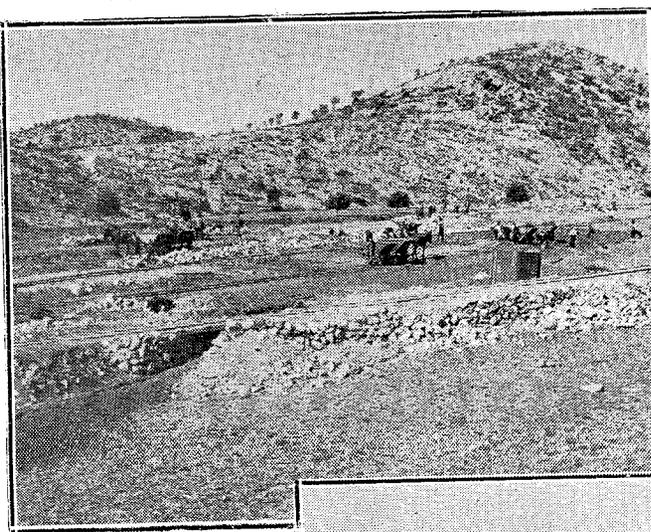
Penya Rhin confirmó una vez más sus excelentes condiciones de organización, ya que ésta fué magnífica, cuidando del más pequeño detalle; organización cuyo elogio mejor lo hicieron los corredores extranjeros al decir era la más perfecta de cuantas concurrían.

Bien se merecen los entusiastas elementos que, capitaneados por Molins, integran la popular Penya, los aplausos y plácemes que escucharon por su obra tan deportiva, escribiendo una página gloriosa en el libro de oro del automovilismo hispano.



El reparto de premios a los vencedores, después del banquete, dado en su honor, por la Penya Rhin, en el Hotel Ritz.

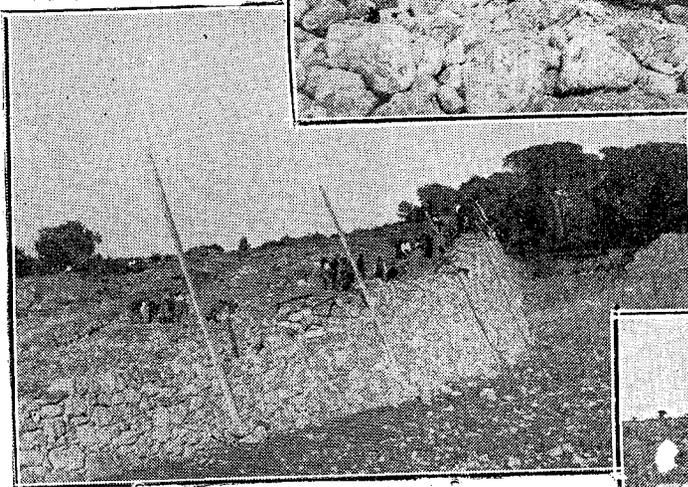
LA OBRA DE UNAS VOLUNTADES



La construcción del Autódromo Nacional



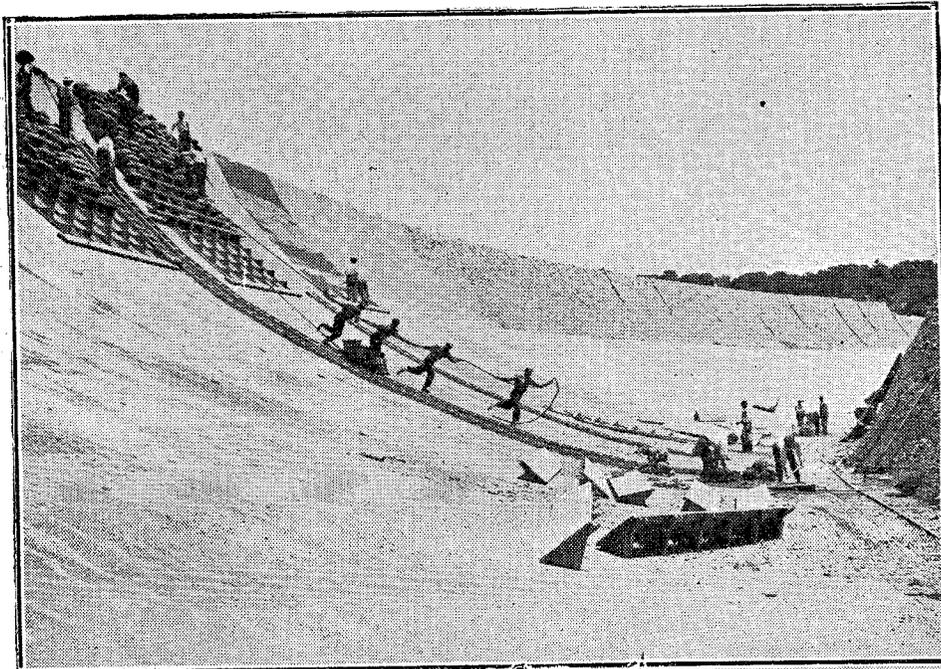
Como se ha formado la tercera pista europea para automóviles



empezaron seguidamente los trabajos preliminares de esta extraordinaria obra. Las primeras noticias que se conocieron de este proyecto difícil y casi imposible fueron contadas con

EL autódromo Nacional de Sitges representa "algo" desconocido en nuestro ambiente. El señor Armangué se enamoró de la idea de construir un autódromo capaz para la celebración de magnas pruebas motoristas y buscó elementos eficaces que colaboraran en la realización de tan magna obra. Fric Armangué se encargó de la parte directiva, los arquitectos Mes- tres y Martino de la técnica constructiva, y



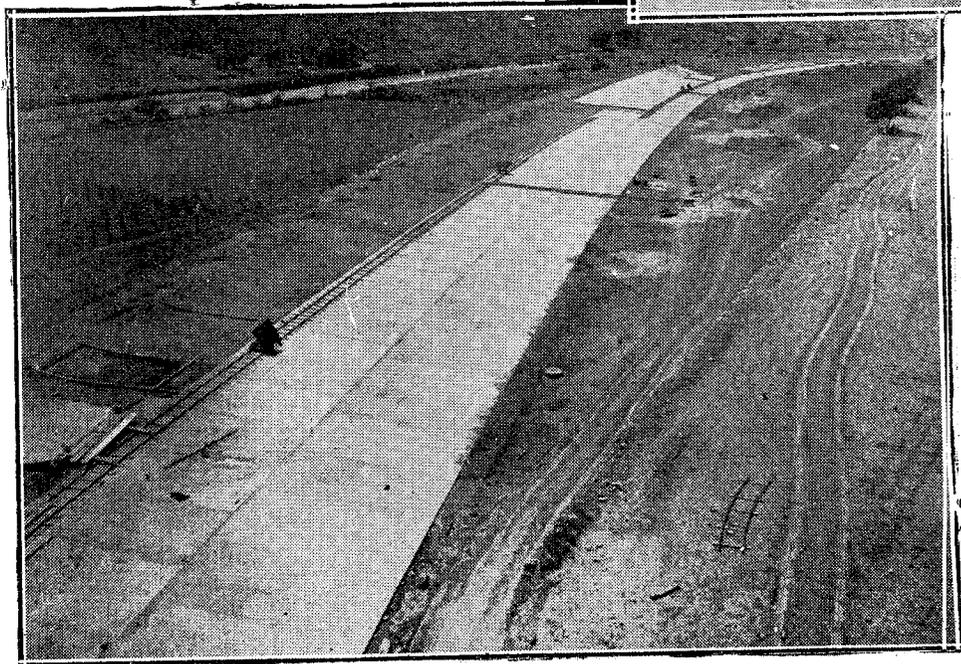
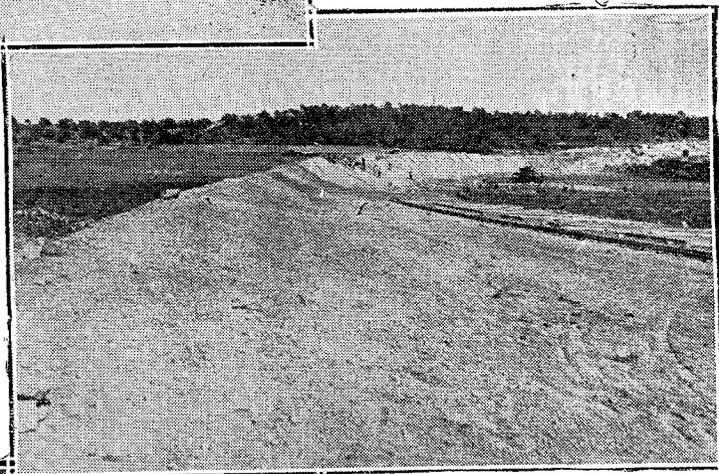


acababan de inaugurarse las obras del Autódromo, y este hecho era una garantía de la continuación de las mismas.

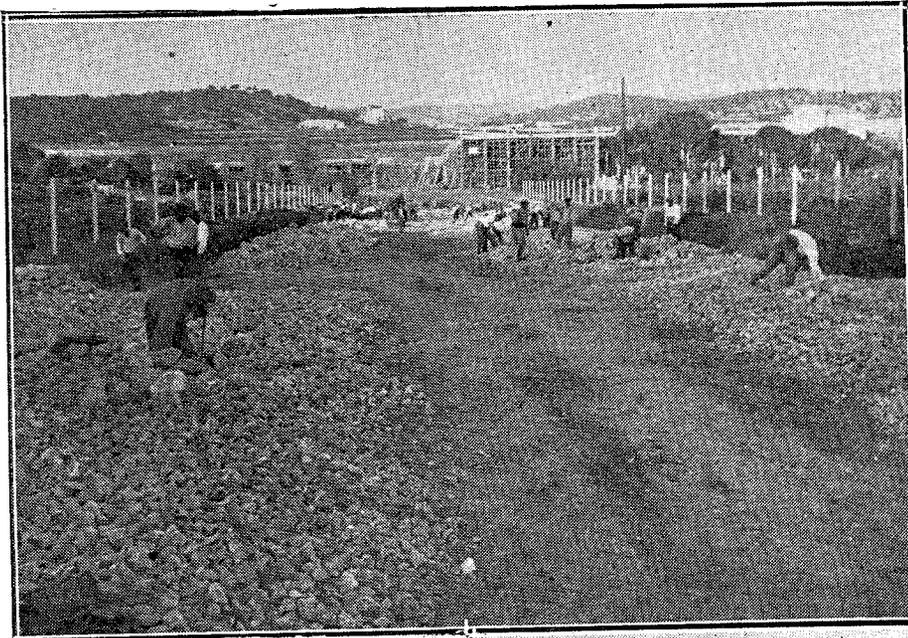
Las obras habían dado comienzo y se anunciaba ya la fecha de las carreras inaugurales, se trabajaba activamente y se resolvían las múltiples dificultades que sucesivamente se presentaron. La pista iba tomando cuerpo y los que desconfiaban cuando empezó a hablarse del proyecto, quedaron sorprendidos al ver que lo que un día parecieron sueños, estaba convirtiéndose rápidamente en realidad.

A esta cualidad de activi-

poca fe por la mayoría de nuestros motoristas; el proyecto era de una embergadura tal, que todos creían no pasaría de proyecto y sería una de tantas cosas empezadas con entusiasmo y muertas antes de su nacimiento. Pero los directivos de Autódromo Nacional, derrochando energías y entusiasmos, no cejaban en su empeño, haciendo adelantar una obra que el pesimismo de la mayoría de interesados acababa de hacer más penosa. El día 17 de septiembre de 1912, un hecho importante pareció confirmar las realidades del proyecto:



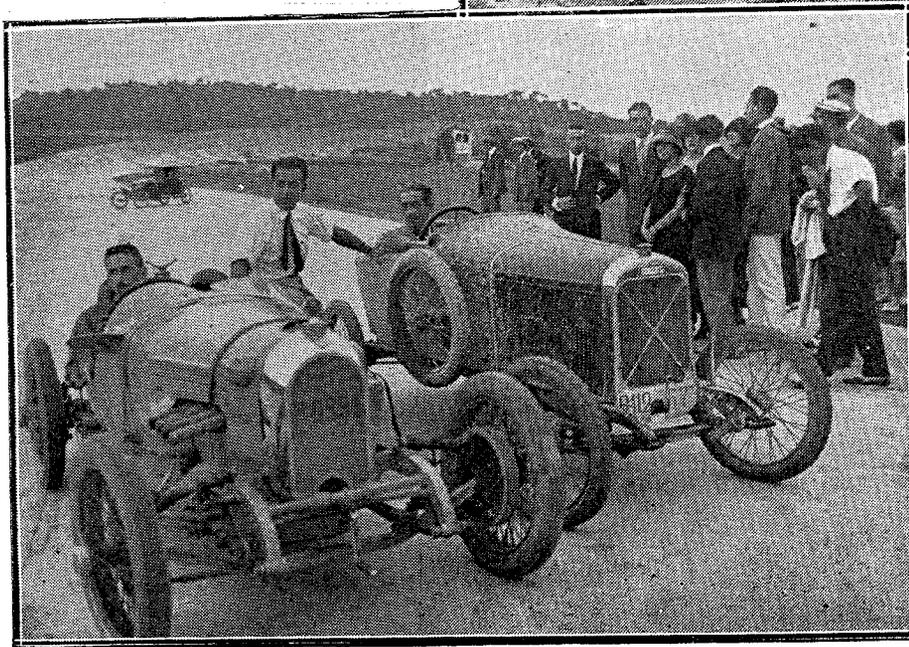
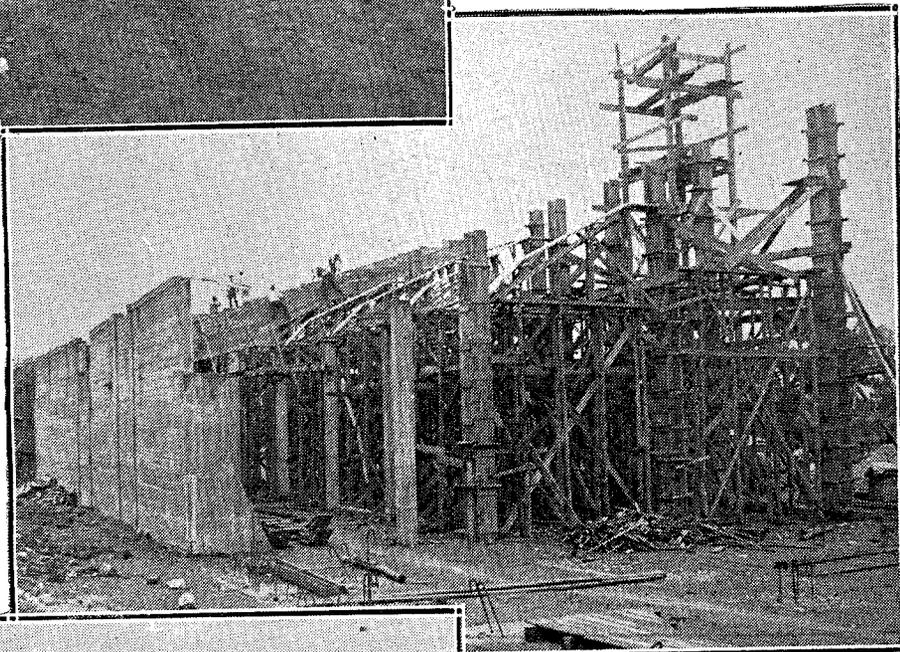
dad bien aprovechada, tan poco corriente en nuestros proyectos cuando pasan de lo normal y cotidiano, añade el Autódromo de Sitges sus especiales particularidades como a pista. El Autódromo Nacional es, a la par que un autódromo rápido, y por lo tanto propio para ensayos de coches, una pista especialmente interesante para carreras. Sus dimensiones, dos kilómetros de recorrido total, permiten que los espectadores puedan seguir la carrera en todas sus fases y el perfecto trazado de la pista, de sus curvas de enlace y de sus peraltes, permite a una pista de estas dimen-



cieron este duro trabajo; la mayoría de conocedores de estas cuestiones no tenían fe en el proyecto, y ellos sin el confortante estímulo de unas palabras animadoras, continuaban trabajando en su obra. Armangué preparaba y organizaba las carreras inaugurales; Mestres calculaba y trazaba la pista, cuidando de aprovechar en cuanto fuera posible las particularidades del terreno, y Martino proyectaba las tribunas, escogiendo la mejor orientación para ellas. Cuatro hombres que cada uno tenía su trabajo independiente, pero que cuando surgía una dificultad o

siones velocidades de 180 kilómetros por hora casi automáticamente sin la intervención del conductor.

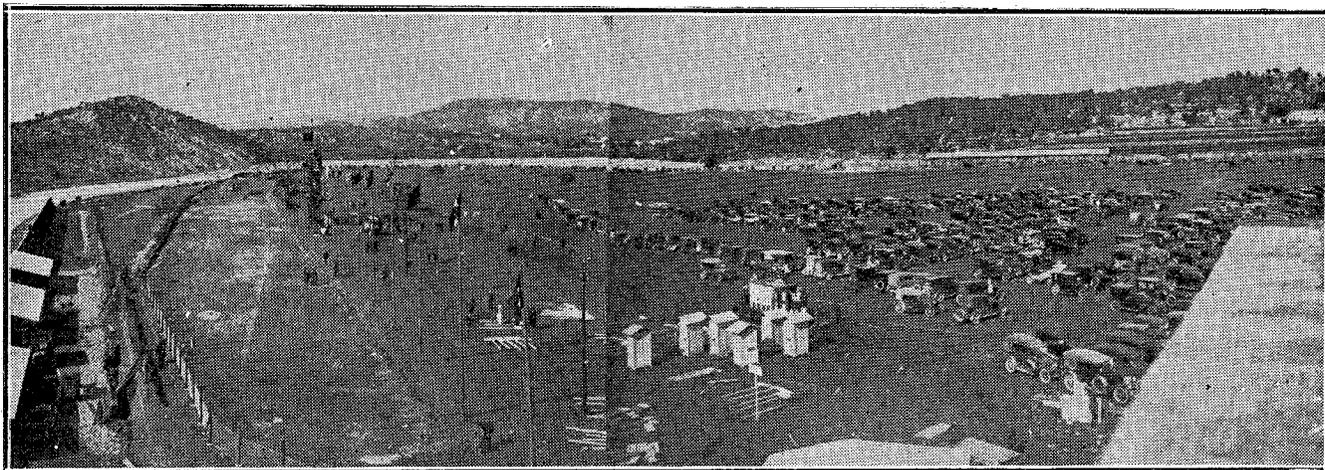
Las fotografías que publicamos muestran en sus diferentes aspectos los terrenos del Autódromo antes de la construcción, diferentes fases de la misma y la magnífica obra ya terminada. Estos gráficos son la demostración más clara de la intensidad de la labor realizada en Sitges por unos entusiastas. Armengol, Armangué, Mestres y Martino hi-



difícil problema juntaban todas sus voluntades para resolverlo.

Algunos datos serán más gráficos para demostrar la importancia de esta obra, que veinte páginas de literatura.

Se emplearon en la construcción del Autódromo de Sitges tres millones quinientos mil kilogramos de cemento; y fueron necesarios veintinueve mil cuatrocientos barreros para preparar el terreno. Los jornales de los diferentes empleados se elevaron a doscientos cincuenta mil, y el coste total de las obras es de unos cuatro millones de pesetas. Desde el primer barrero hasta la terminación de las obras mediaron trescientos días.

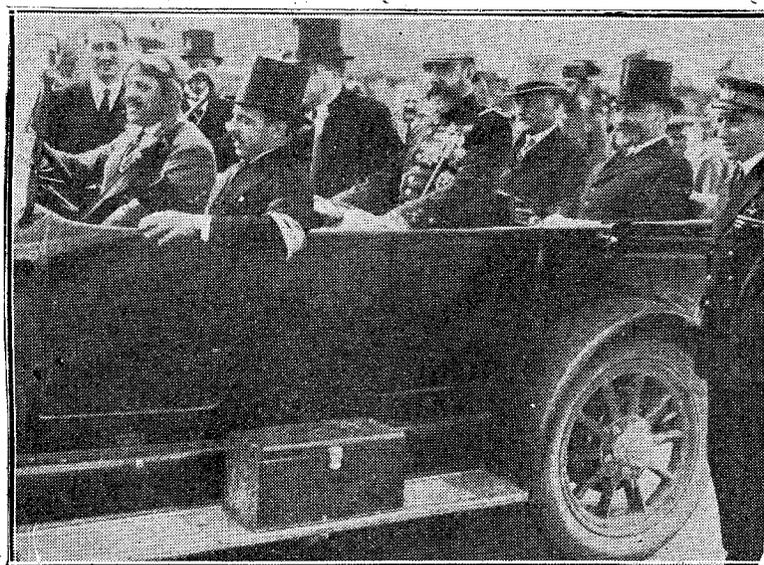


Aspecto de la «pelousse» el día de la inauguración

INAUGURACIÓN DEL AUTÓDROMO NACIONAL

Gran Premio de España para coches de 2 litros

El Miller del Conde de Zborowsky, tras reñida lucha, es vencido por...



...Divo que sobre Talbot se adjudica el primer lugar de la clasificación.

Las Autoridades acompañadas del Sr. Armengol, disponiéndose a dar la vuelta de honor a la pista

CLASIFICACIÓN:

Primero. Divo (Sumbeam dos horas cuarenta y ocho minutos ocho segundos 5-10 (a 142 kilómetros 800 metros por hora)

Segundo. Zborowski (Miller) dos horas cuarenta y ocho minutos cincuenta y ocho segundos (a 142 kilómetros 100 metros por hora)

Tercero. Carreras (Elizalde) tres horas veintiseis mi-

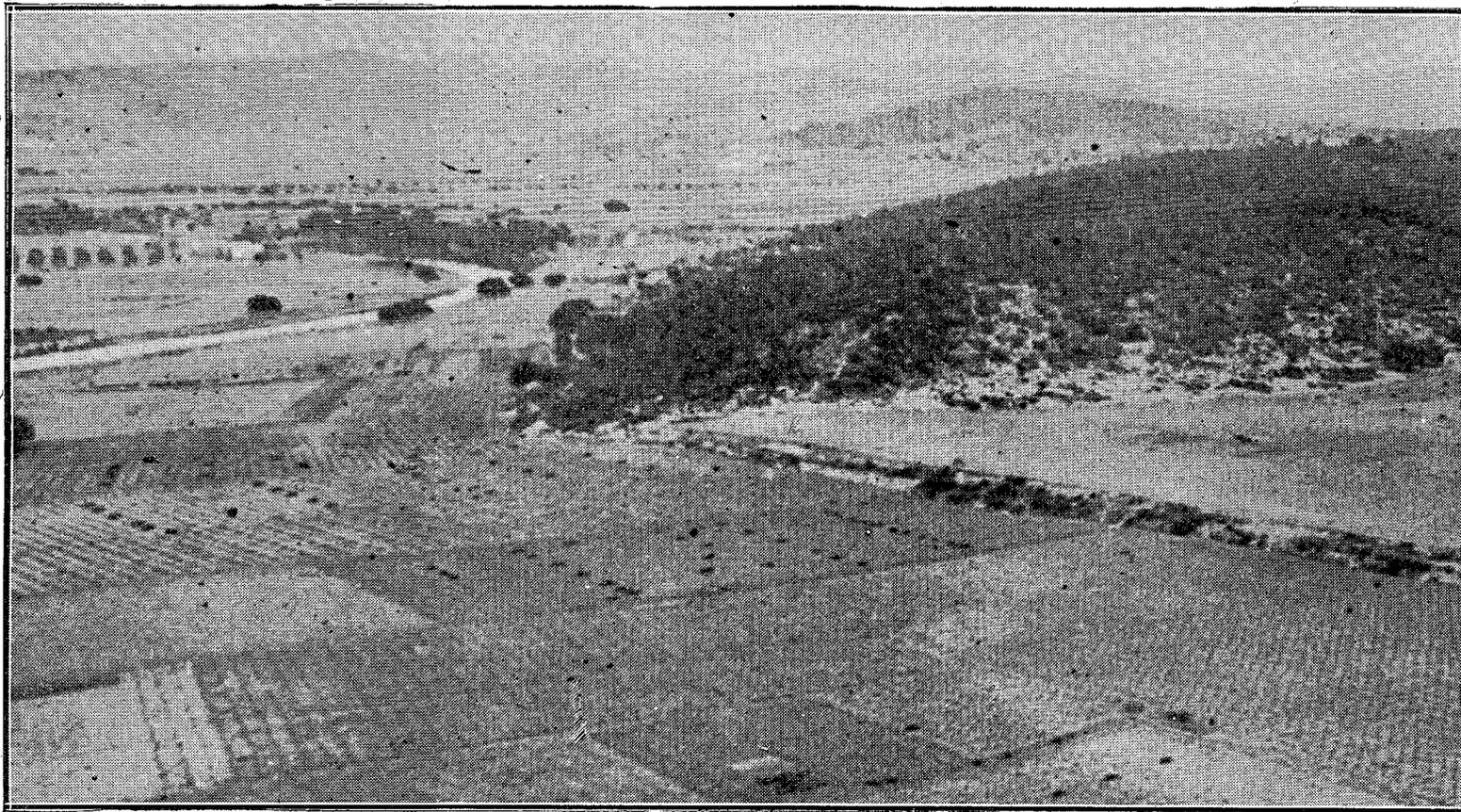
nutos cincuenta y cinco segundos 7-10 (a 116 kilómetros por hora)

Cuarto. García (Diatto)

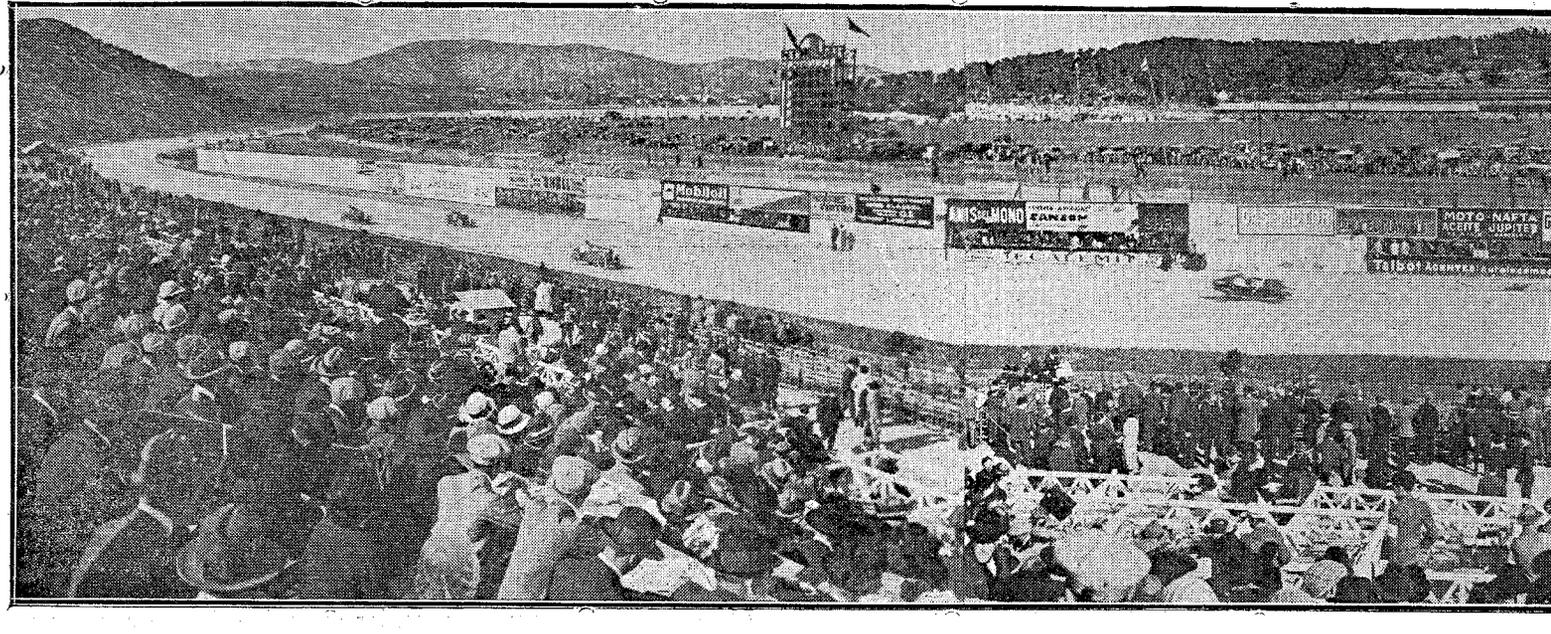
Quinto. Feliu (Elizalde)

La prueba inaugural del Autódromo que prometía ser una de las más interesantes perdió gran parte de su interés por haber dejado de presentarse la mayoría de coches inscritos. Los "forfaits" del pistero americano Murphy y del corredor argentino Alzaga con sus rápi-

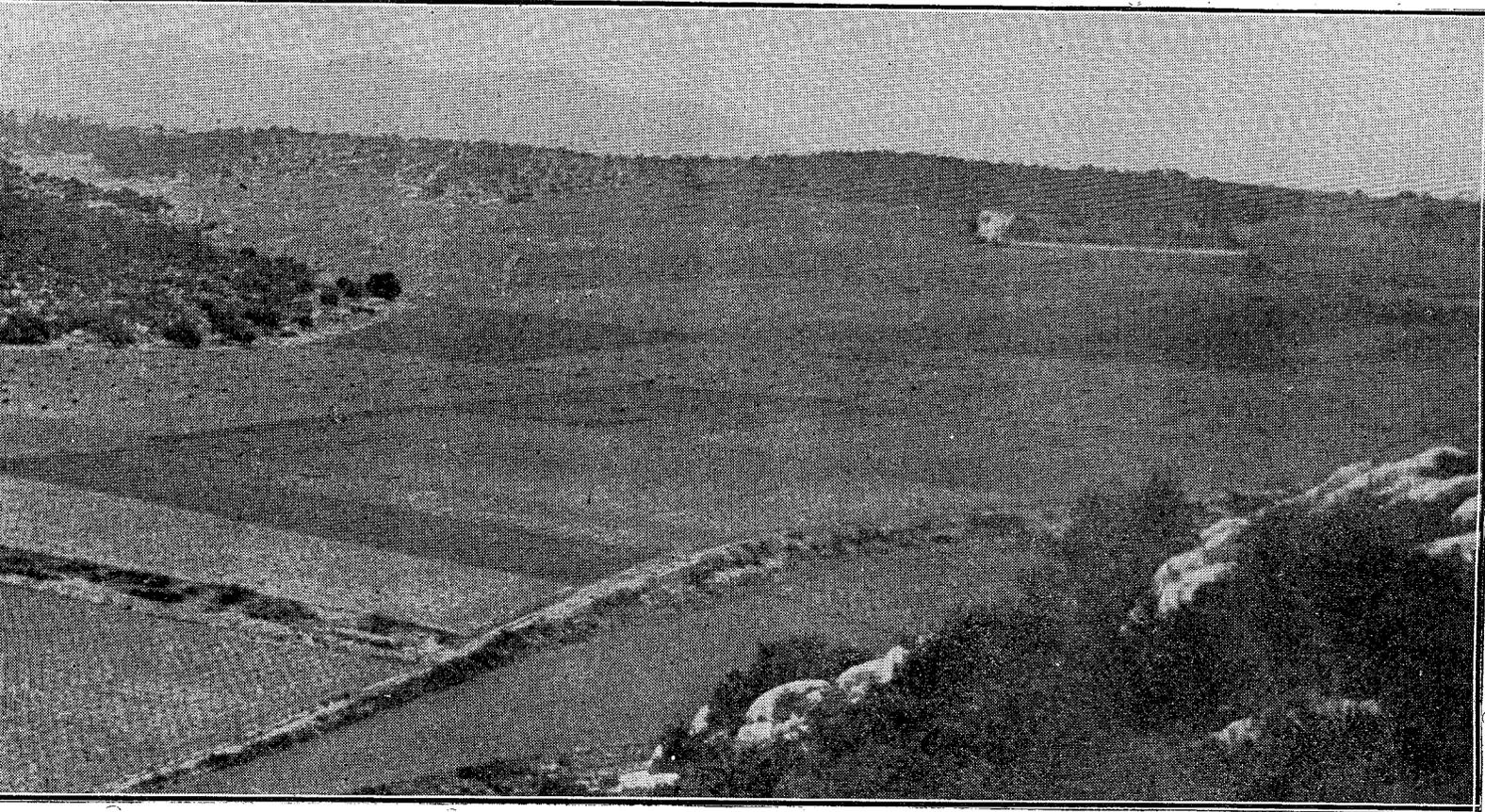
Lo que ha sido y lo que es



El lugar tradicionalmente tranquilo de Terramar, antes de que se construyera el Autódromo, queda reflejado en esta fotografía. Como si la naturaleza hubiera querido construir los peraltes, siempre bajo el imponderable cielo que ha hecho famosa la costa levantina con su luz clara y penetrante... El Autódromo ha fundido la inquietud de la velocidad en la calma de la naturaleza.



Terramar y el Autódromo

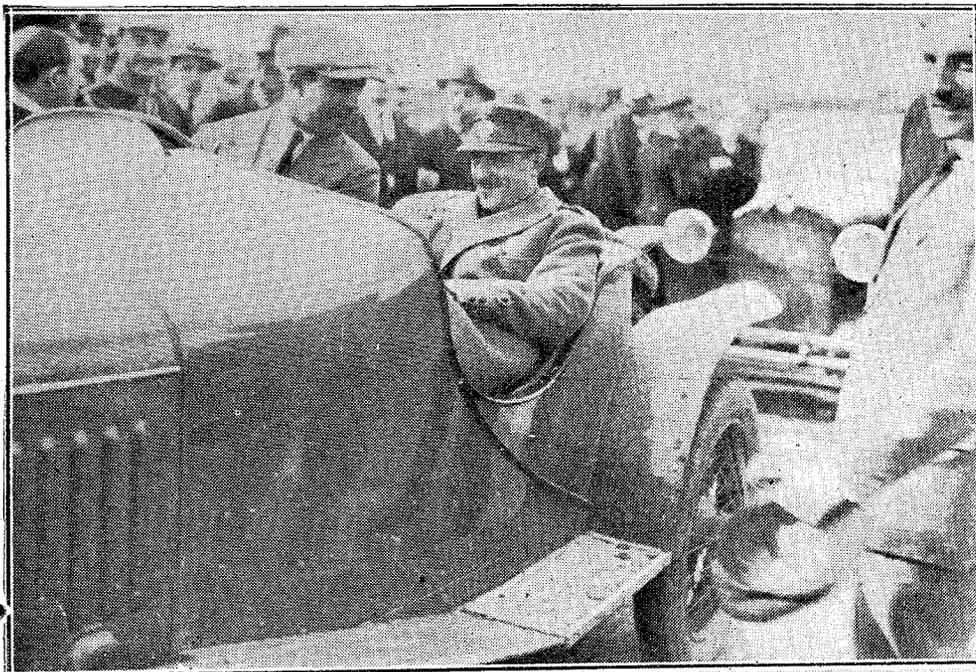


...leza presintiera que debía ofrecernos un día, lugar adecuado para establecer un Autódromo, presentó las pendientes apropiadas para en ellos
onstruido ya, hizo cambiar el silencio de Terramar; racers, rapidísimos, como bólidos, zumban constantemente por sobre la pista, admirable-
ista y enorme, ha dado una intensa vida nueva, a lo que, hasta entonces no eran más que tierras de silencio.

...imite, y la quietud de Terramar, eternamente perdurable

Fotos Claret



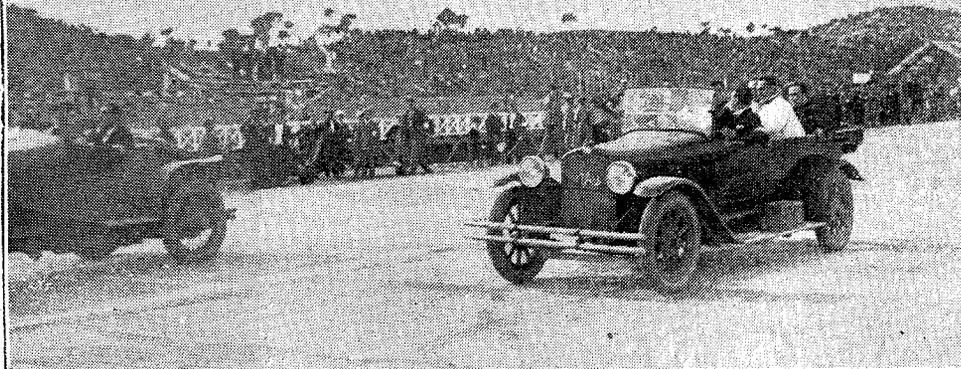


— S. A. el Intante D. Alfonso, con el Director del Autódromo, Sr. Frick Armangué, disponiéndose a dar la vuelta de honor, sobre el Hispano especial.

— El Vicario Capitular, después de celebrar la Santa Misa, bendice la

dos Miller y de los Benz, que tan brillante papel habían hecho en Monza, hicieron que esta carrera, que tenía que ser de las más disputadas, quedara reducida a una lucha entre los Sumbeam y el Miller del conde Zborowski. Los que se disputaron el primer puesto fueron pocos pero sus fuerzas eran tan igualadas que proporcionaron al público el espectáculo de una lucha inter{sisima.

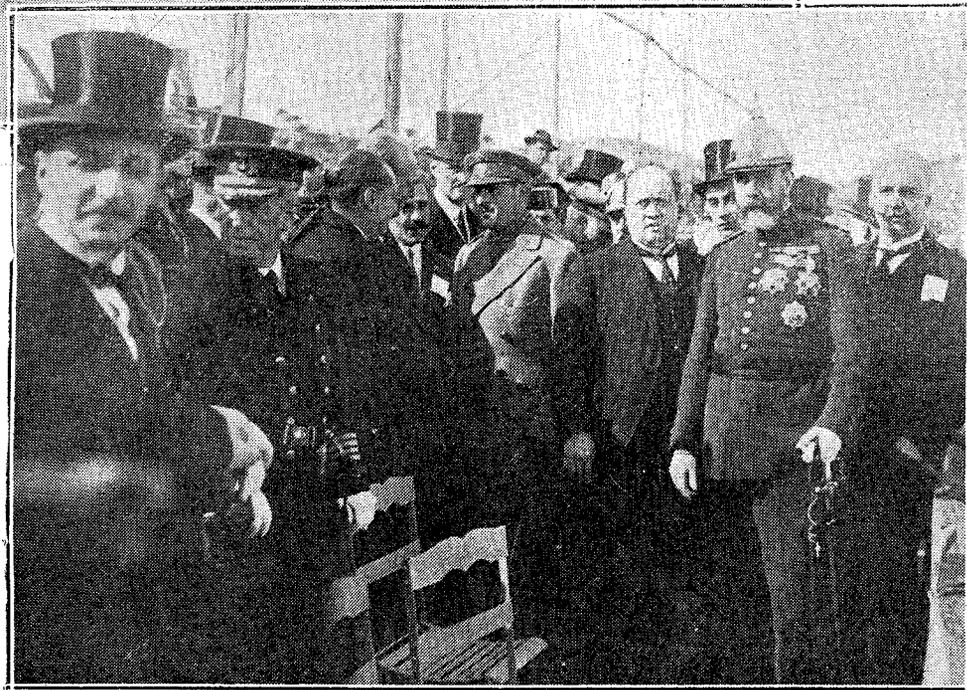
El conde Zborowski dió



pista, en la que han de correr los rancers, conducidos por el Sr. Moller en su magnifico Itala.

— S. A. el Intante D. Alfonso, que, junto con nuestras primeras autoridades, presidió la carrera inaugural.

Fotos Claret y Dominguez

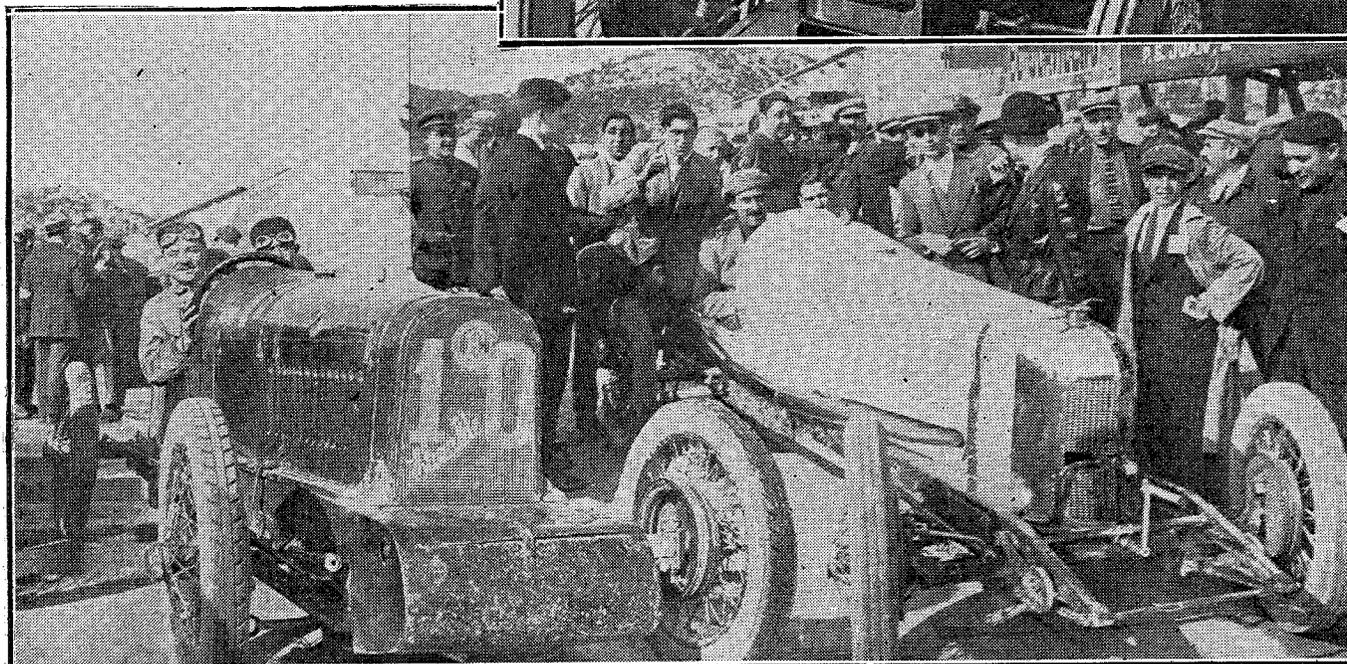
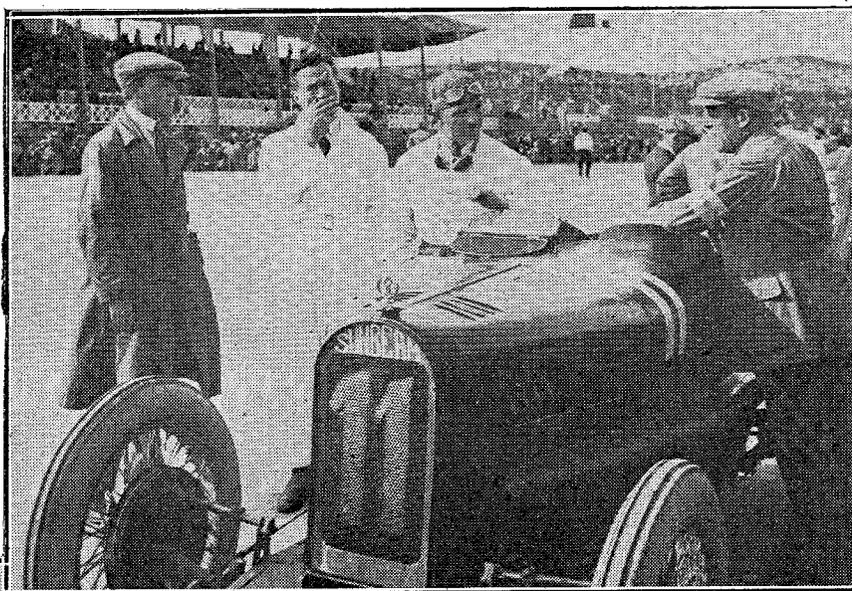


nuevamente la impresión de ser uno de los conductores más completos; su clasificación de segundo a cincuenta segundos del primero, habiendo tenido que cambiar una rueda por reventón, cuando llevaba la cabeza cinco vueltas antes de terminar la carrera son factores que demuestran las cualidades de este conductor y la poca fortuna que tuvo en esta prueba.

La casa Elizalde demostró su sportividad pre-

sentando dos coches, sin ninguna preparación y de cilindrada inferior a la de sus competidores, con el sólo objeto de animar la carrera y hacer que fuera algo más brillante la carrera inaugural. Lo mismo los Elizalde que el Diatto, otro coche no construído para estas luchas y ya bastante viejo, hicieron una buena demostración en esta carrera.

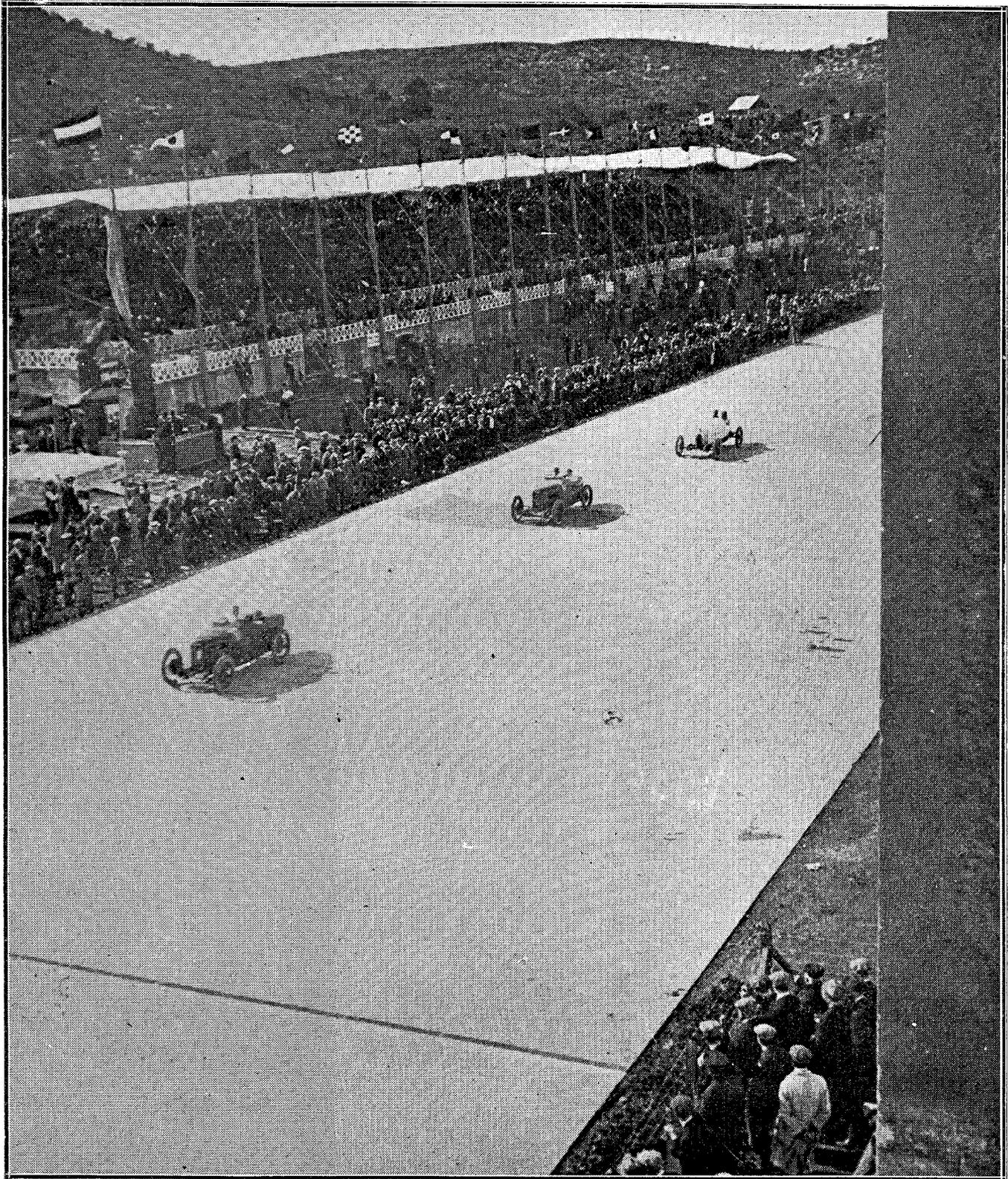
El Diatto fué una sorpresa para la mayoría de conocedores, pues no se esperaba de un coche normal una carrera tan brillante. En las dos primeras vueltas llevó la cabeza y se defendió



Luis Mora, sobre el «Diatto» que conducido por García, gana el cuarto puesto, apesar de su «handicap» de coche de serie.

Divo, vencedor sobre Sunbeam, hablando con el Sr. Alegre momentos antes de la salida (coche equipado con carburador Solex y gasolina Shell. — El Conde de Zborowsky, sobre Miller, que conquistó el 2.º lugar. — Felio, sobre Elizalde (1.500 c. c.) que logra clasificarse en 5.º lugar.

brillantemente de los invencibles coches de carreras que con él lucharon. García confirmó ser un brillante conductor y hasta la vuelta ocho conservó la cabeza de los nacionales; una larga parada le retrasó, pero recuperó largamente el terreno perdido hasta el extremo que en la vuelta cien tenía cinco vueltas de ventaja a nuestros nacionales. Otras dificultades le hicieron perder terreno nuevamente e hicieron, que su clasificación no fuera la buena que realmente tenía que ser. La carrera del Diatto fué una revelación difícilmente podría encontrarse otro coche que, en las condiciones que corrió esta marca, pudiera efectuar tan brillan-



CARRERA DE COCHES 2 LITROS

Foto Claret

Los coches como «bóldos» pasan ante las tribunas repletas de un público entusiasta.

te carrera como la que hizo.

Fué una lástima que en esta carrera inaugural no corrieran todos los coches inscritos, pues la carrera fué poco animada, faltaron conductores que prestaran a la carrera el interés deseable para un acontecimiento motorístico como tenía que ser la fiesta inaugural del tercer Autódromo europeo.

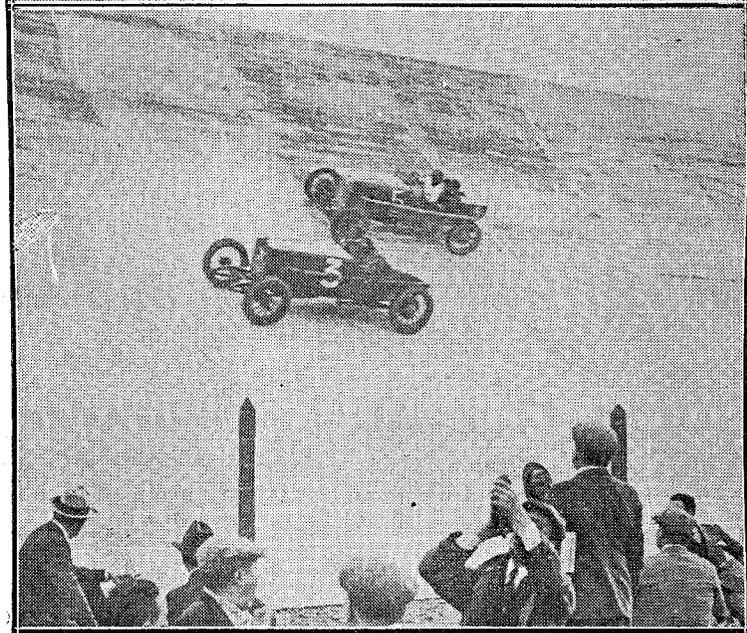
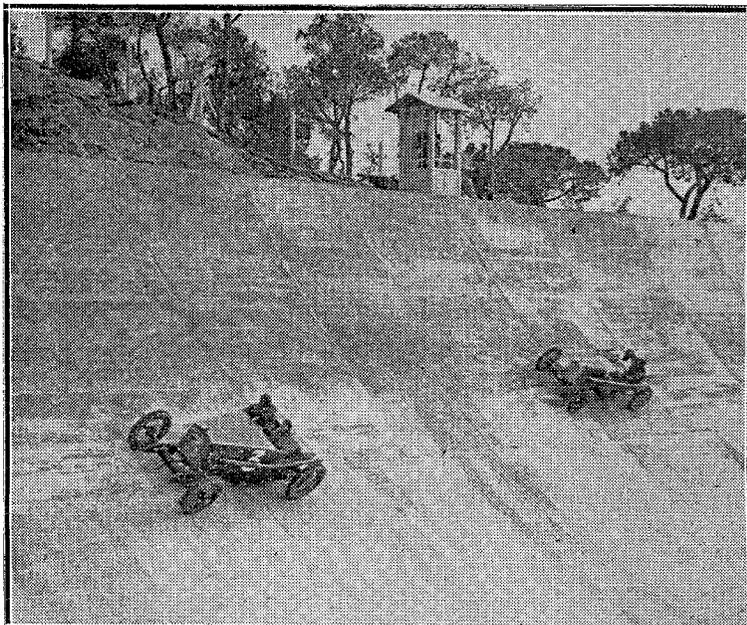
La lluvia, la falta de competidores y la deficiente organización restaron interés a una carrera que racionalmente tenía que ser la prueba magna de la semana.

Los fatídicos "forfaits" no se repitieron en las demás carreras, el tiempo fué mejor en días sucesivos y la organización detestable del primer día mejoró notablemente, proporcionando al público un bello espectáculo desconocido para él, culminando su entusiasmo en el Gran Premio de Voiturettes, ante las proezas de los Divo, Nuvolari, Zborowski.

—El «Diatto», en pleno viraje, seguido del «Aston Martin».

—Zborowski y Divo, refrigerando.

—Un momento de la carrera.



Precisamente ya quedó demostrado en la prueba inaugural que no sólo era el Gran Premio para coches de dos litros una carrera de máquinas, sino también de conductores. Fué uno de los "ases" laureados este año en múltiples pruebas el que triunfó: Divo. Su manera de conducir especialísimo, y más que otra cosa su admirable serenidad en todo momento como el rival más decidido de Zborowski, a quien muchos consideraban de antemano como imbatible.

Después de estos dos corredores, Carreras, García y Feliu se nos mostraron virtuosos por un igual. Luchando con enorme desventaja, puesto que afrontaban dos corredores especializados y dos máquinas perfeccionadas, los tres ases nacionales hicieron una carrera admirable. Si el tiempo total de cada uno de ellos dista bastante del efectuado por los "pisteros", téngase en cuenta que el debut de García, Feliu y Carreras no permitía más. El rendimiento de los tres hombres fué el máximo circunstancial; y la experiencia conseguida no dejará de influir en futuras competiciones similares en el Autódromo.

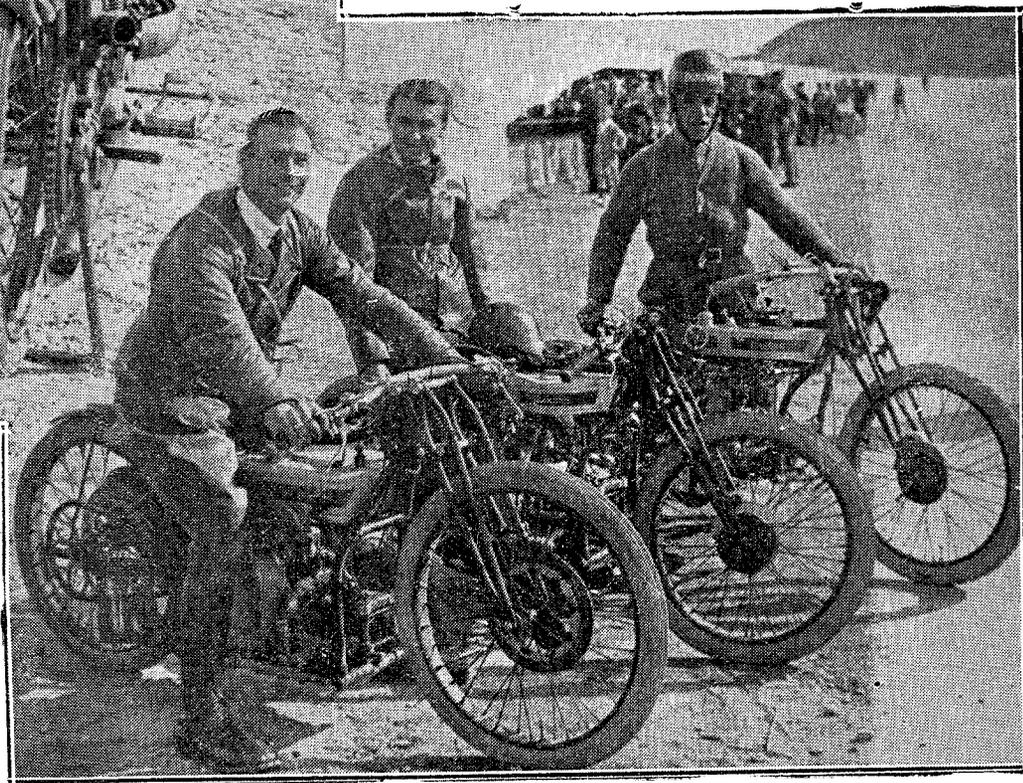


AUTÓDROMO NACIONAL
29 octubre 1923

*Gran Premio de España en Pista,
de Motocicletas*

*Gillard, sobre Peugeot (500 c. c.)
bate el record de Monza*

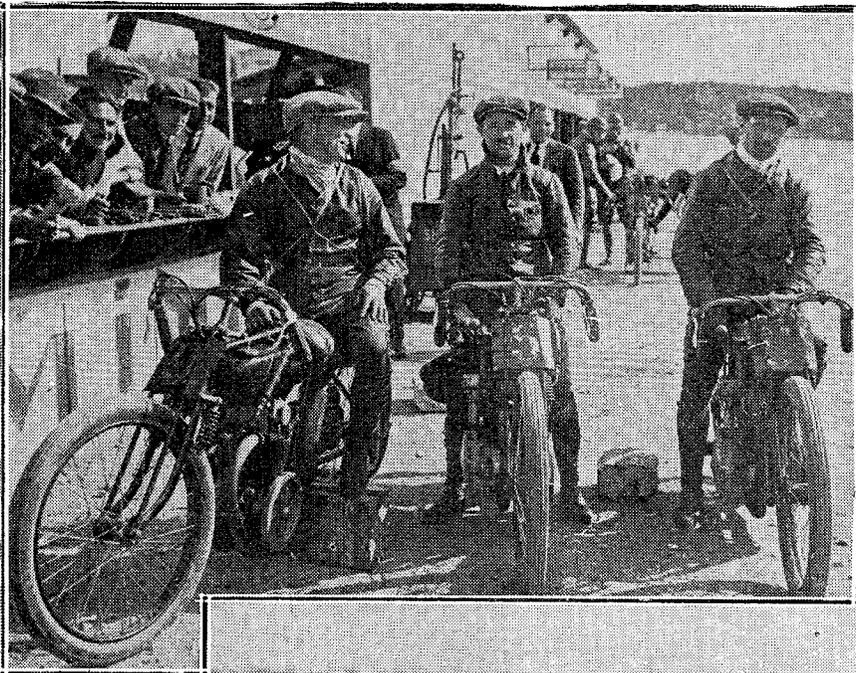
*Mariani y el nacional Vidal, triunfan en sus
categorías*



*- Los corredores prepara-
dos para tomar la salida.*

*- Mariani, terminando la
'mise au point', de su peque-
ña Garelli.*

*- El equipo de Campeones,
de la 'Douglas': Whalley,
Antice y Alá.*



-Equipo «Peugeot», que tan brillante clasificación obtuvo. De izquierda a derecha: Richard, Gillard y Péan.

- Los concursantes en plena carrera.



-Equipo «Indian», formado por nuestros nacionales, Ignacio Macaya y Joaquín Vidal, que apesar de la «guigne», se clasifican de una manera brillante.

CLASIFICACION:

Categoría 350 cc.—300 kilómetros.

Primero. I. Mariani, "Garelli", 3 horas, 6 minutos, 36 segundos (a 96 kilómetros por hora).

Categoría 500 cc.—350 kilómetros.

Primero. Gillard, "Peugeot", 2 horas, 46 minutos, 31 segundos (a 126 kilómetros por hora).

Segundo. Péan, "Peugeot" (a 125 kilómetros 800 por hora).

Tercero. Walley, "Douglas".

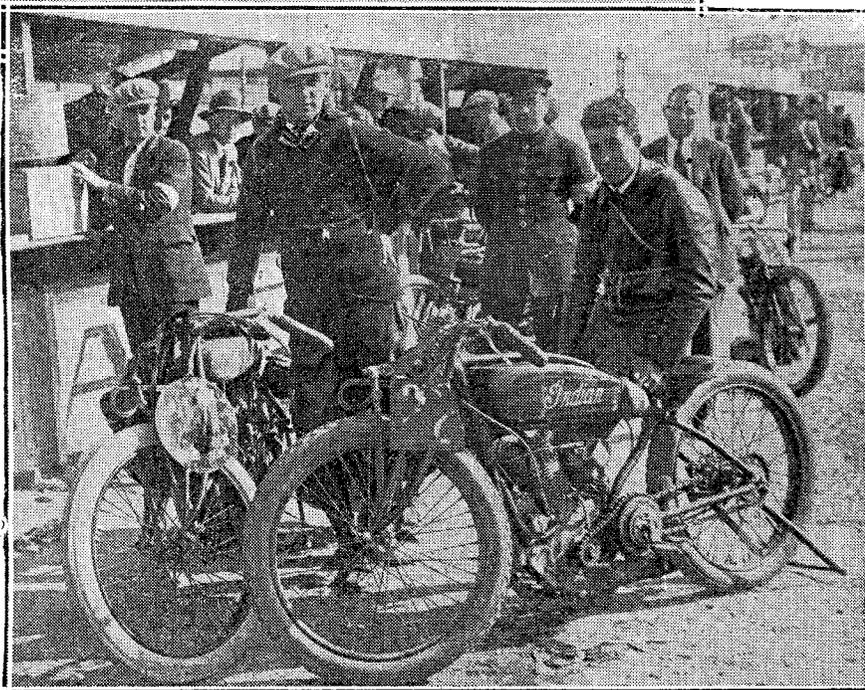
Cuarto. Richart, "Peugeot".

Quinto. Platé, "Moto Borgo".

Categoría 1.000 c. c., 400 kms. Primero. J. Vidal, "Indian", tres horas, treinta y ocho minutos y diez segundos (a 105 kilómetros por hora).

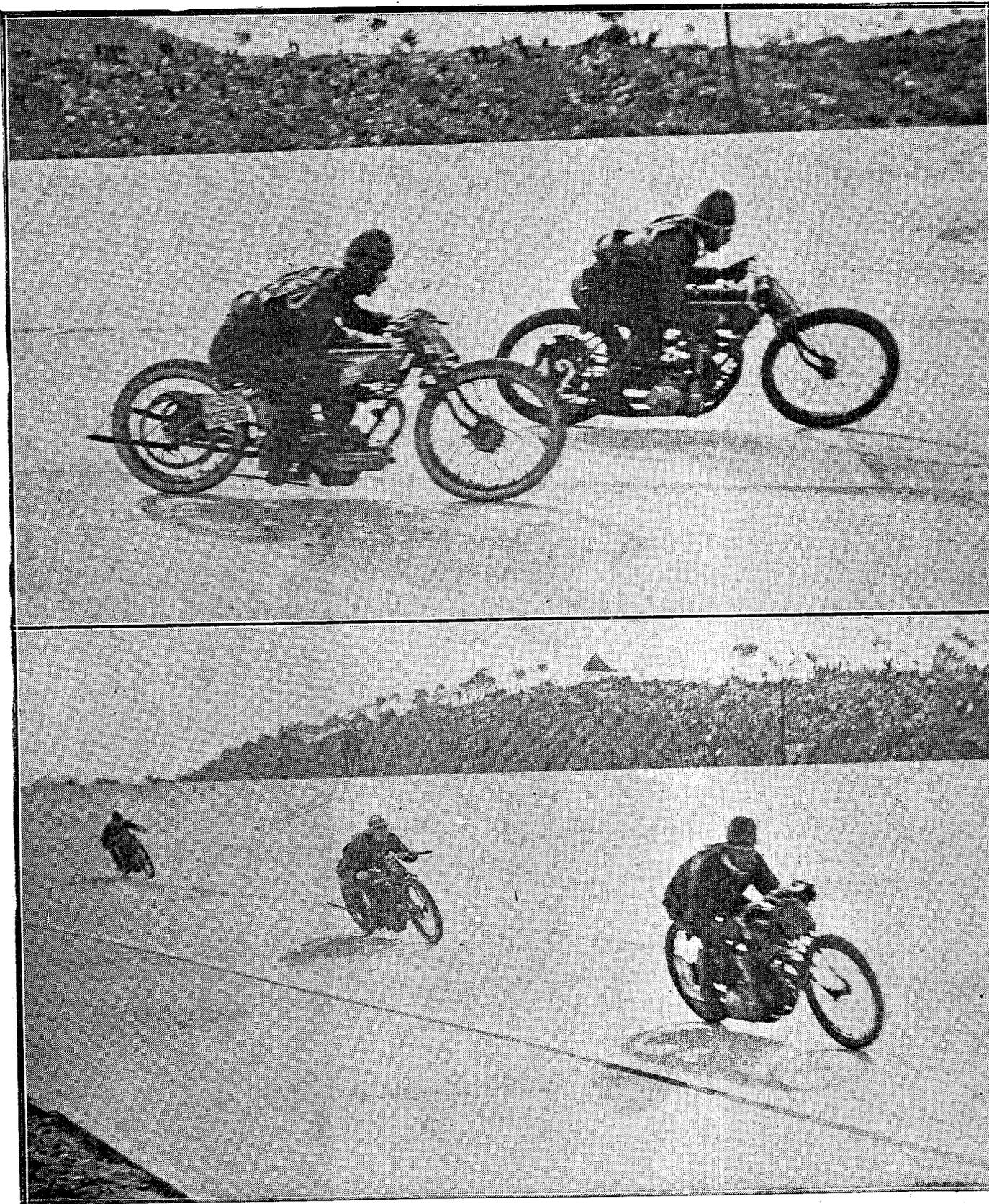
Segundo. I. Macaya, "Indian", parado por los comisarios a su 180 vuelta).

La carrera motociclista fué una de las más interesantes pruebas que se corrieron durante el ciclo



inaugural. La intensa emoción que caracteriza a las carreras de motos en pista aumentó en nuestro gran premio motociclista, por el brillante papel de nuestros representantes, la salida relámpago de Macaya, la lucha de Alá con la "Garelli", y la dura pelea de Vidal con las "Peugeot", victoriosas, mostró el valor de nuestros motociclistas nacionales, dando máximo interés a esta carrera.

Vidal, el brillante piloto de "Indian", hacía un promedio análogo a Gillard, pero sus avituallamientos lentos le handicaparon notablemente; además, Vidal es el eterno desafortunado, y cuando sólo le faltaba una vuelta para terminar su brillante carrera, a 124 kilómetros por hora de media, una seria caída le obligó a terminarla a pie empujando la moto, completamente desvanecido.

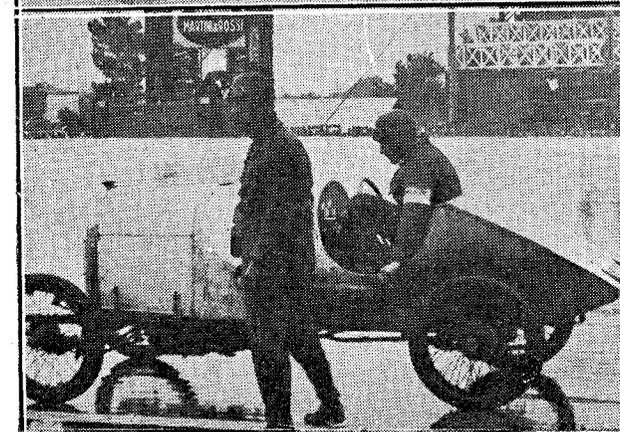
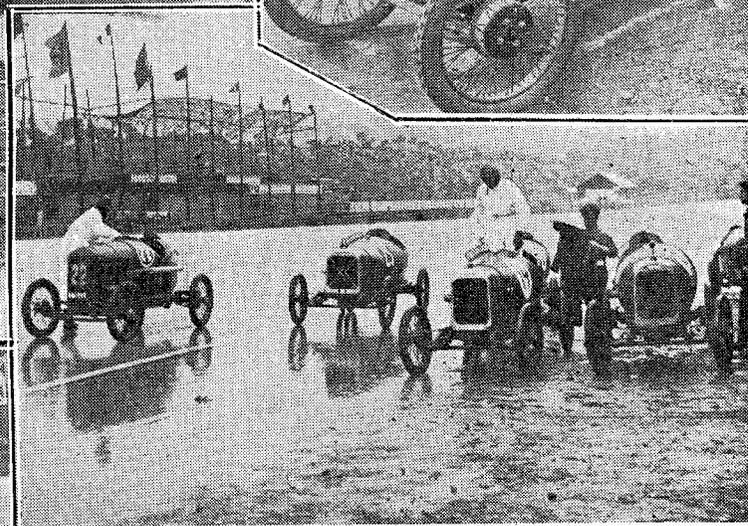
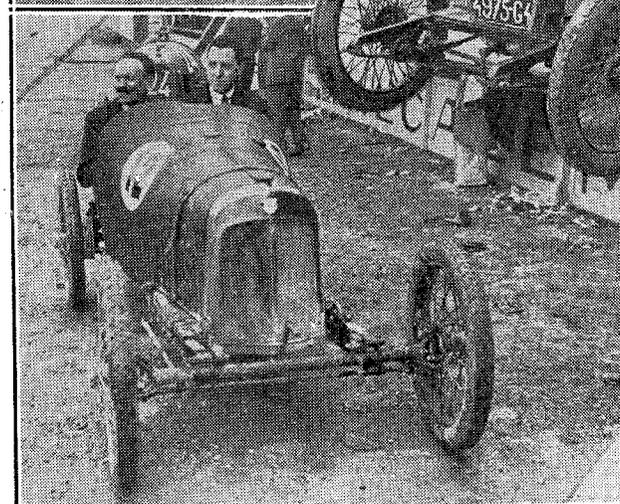
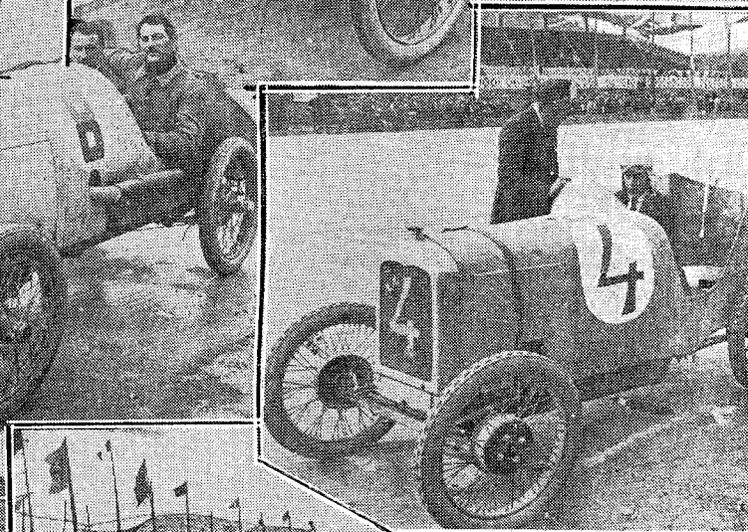
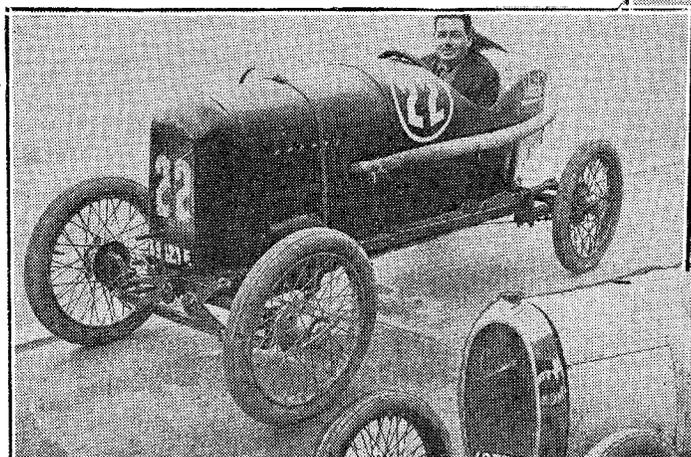
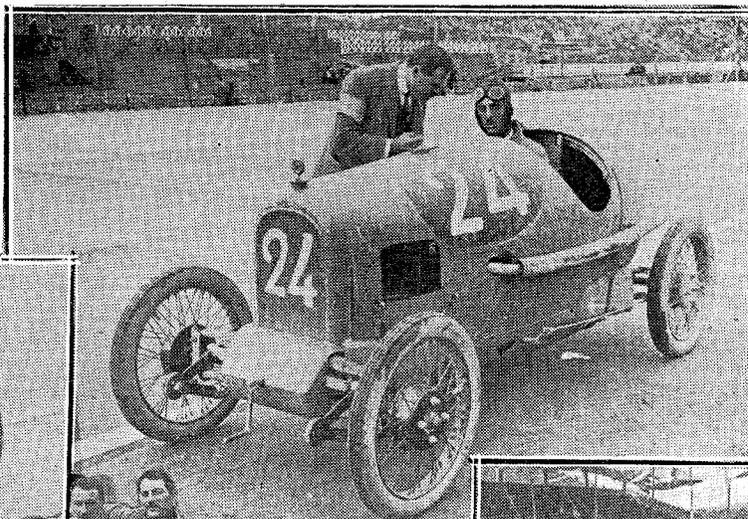


La prueba del Gran Premio de España de Motocicletas, fué sin duda la que más interesó al público, por el continuado esfuerzo de los pilotos, en pasar a sus competidores, tal como lo demuestran estos dos gráficos interesantísimos

Fotos Claret

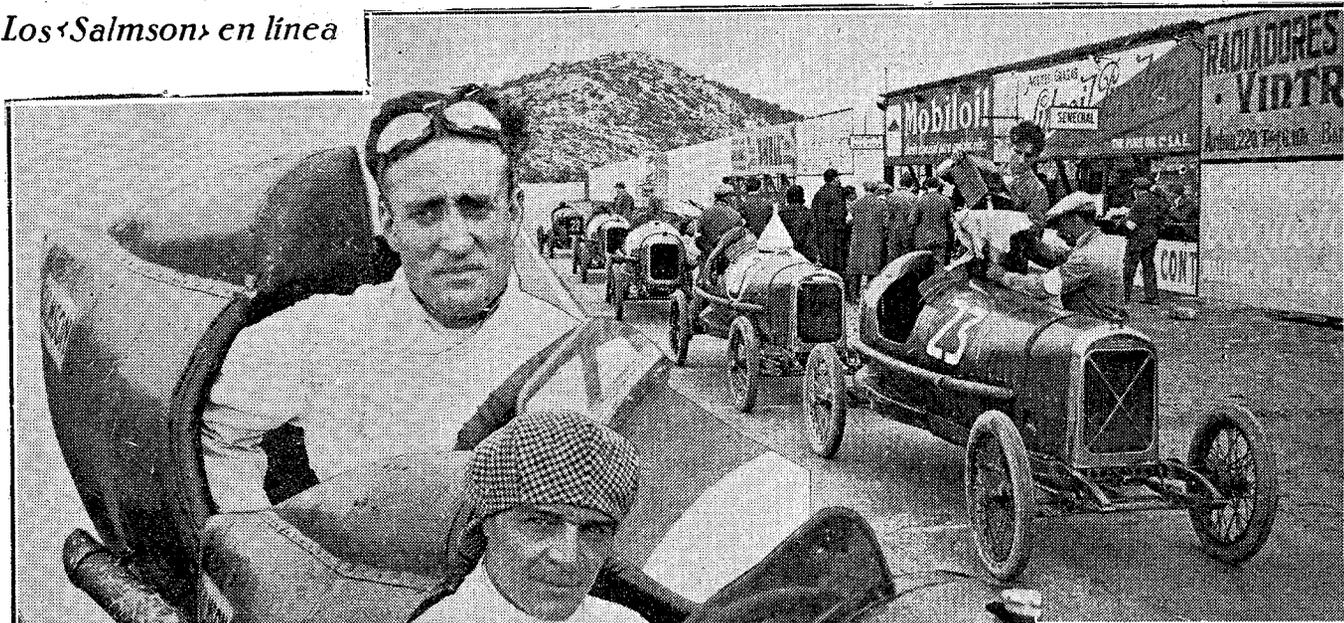
Gran Premio de España en pista para Autociclos

- J. Lluch, defensor del J. B. R., que se clasificó 2.º en su categoría.
- A. Díaz, que sobre Senechal, causó inmejorable impresión.
- Collet, sobre Collet.



- Juvé, sobre Marthy, acreditose como futuro gran conductor.
- Bramililla, sobre Ausini.
- Dos gráficos que dan idea de la torrencial lluvia que hizo suspender la prueba..

Los «Salmson» en línea



El equipo del Salmson formado por Benoist, Matheu, Lombard, que fueron los triunfadores en esta carrera, demostrando, junto con la superioridad de sus coches, sus altas cualidades de conductores

tres horas, catorce minutos, cincuenta y un segundos (a 121 kilómetros 90 metros por hora).
Segundo. Mateu "Salmson" tres horas, quince minutos siete segundos.
Tercero. Bueno "Salmson" tres horas, quince

Nuestro nacional, Matheu, en competición con los «ases» extranjeros, se clasifica segundo

CLASIFICACIÓN

CATEGORÍA 750

Primero. Lombard "Salmson" tres horas cuarenta minutos cuarenta y un segundos (a 108 kilómetros 753 metros por hora).

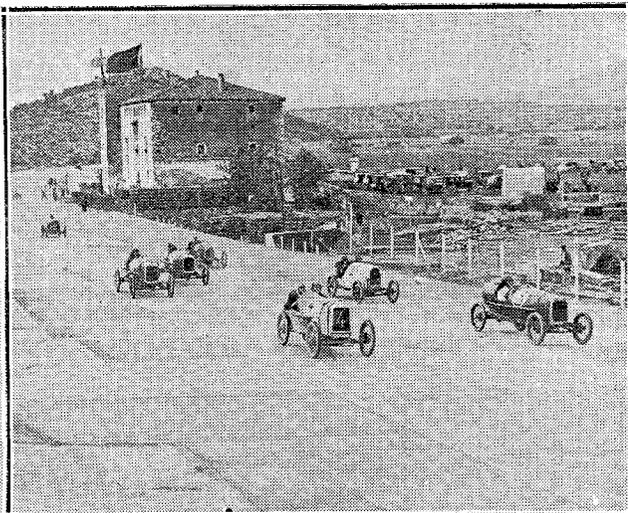
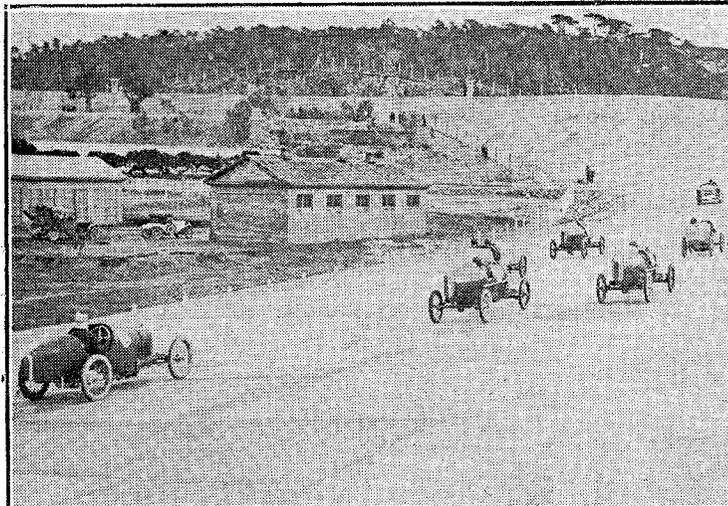
Segundo. J. Lluch "J. B. R." parado por los comisarios cuando le faltaban 8 vueltas para terminar la carrera.

CATEGORÍA 1100

Primero. Benoist "Salmson"



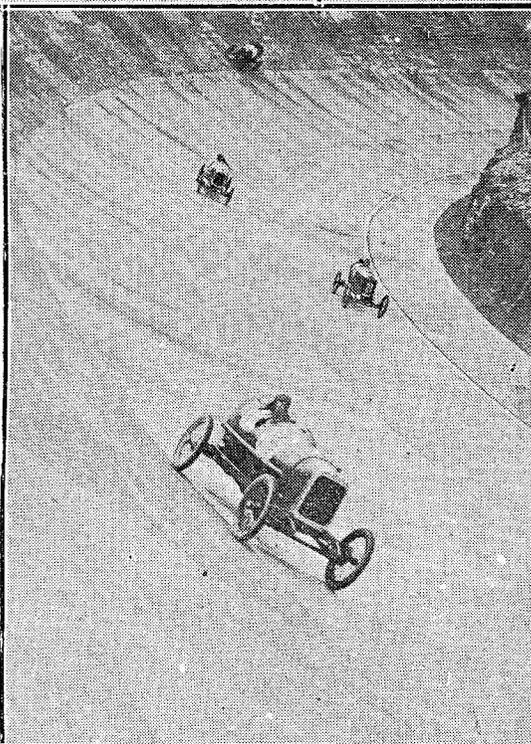
Todos sobre Pneus Hutchinson



minutos treinta y nueve segundos.

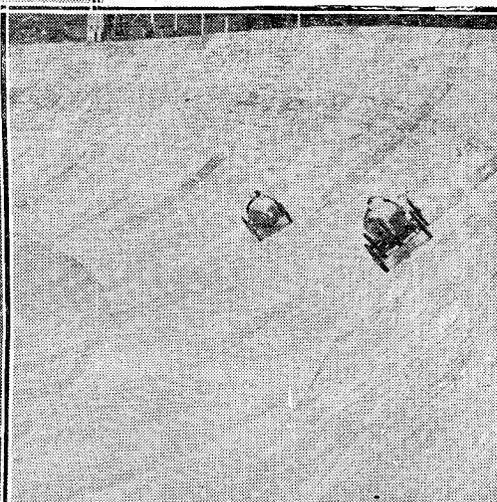
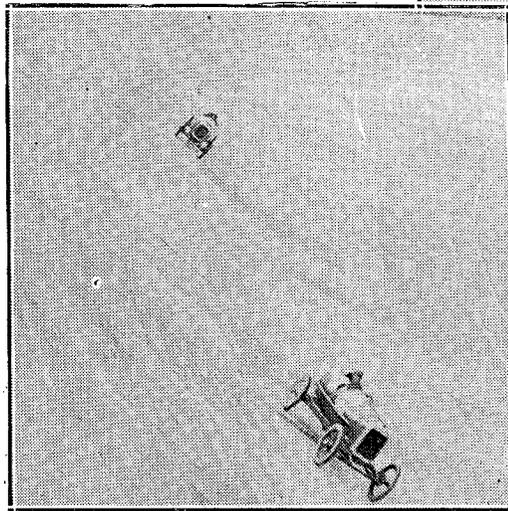
La carrera de autociclos del día 1 sufrió una suspensión cuando habían sido recorridos 140 kilómetros; el tiempo que ya era inseguro al comenzar la prueba transformose en imposible.

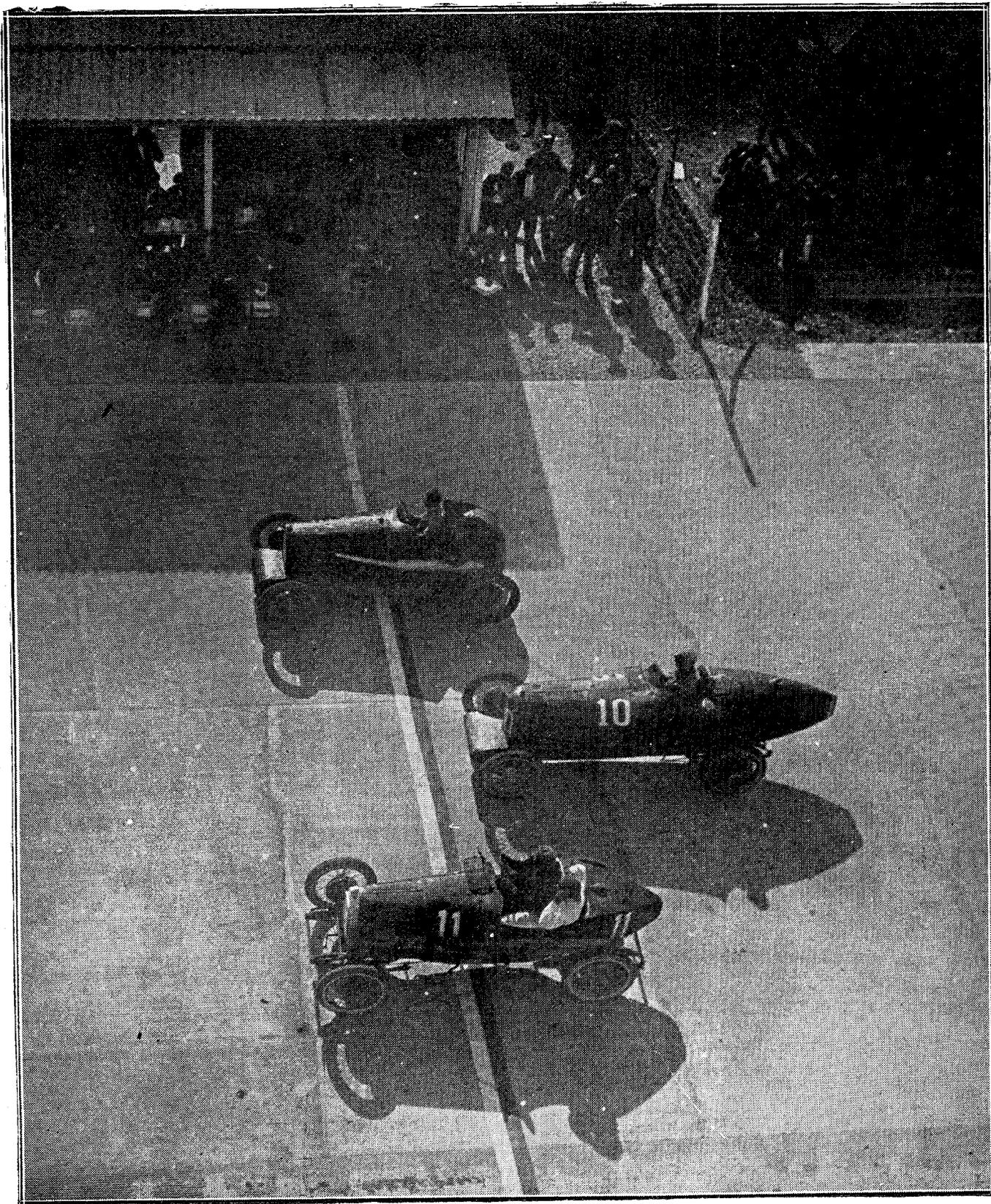
Se acordó continuarla el día 4, celebrándose antes de dar comienzo al Gran Premio de voiturettes, la carrera en la categoría 1.100 c. c., fué análoga en los dos días, los Salmson demostraron una superioridad aplastante sobre sus contrincantes y desde el comienzo de la carrera ya se dió por descontada su victoria. Lo único interesante en esta categoría fué la lucha entre los pilotos de esta marca. Entre éstos figuraba el representante de los Salmson señor Matheu, que debutaba como



corredor de velocidad pura y que se consagró en esta prueba como un consumado conductor, codeándose con los especialistas Bueno y Benoist y logrando clasificarse segundo.

En la categoría 750 c. c., la lucha fué mucho más interesante y la superioridad del Salmson de Lombard no fué tan manifiesta. Palazón con Senechal, nuestro especialista del autociclo, le opuso una tenaz resistencia que seguramente no esperaba el piloto del Salmson. Palazón fué poco afortunado, y cuando se esperaba de él un bello fin de carrera, se vió obligado a abandonar. Quedaba entonces como único contrincante de Lombard J. Lluch, con su J. B. R., la marca nacional que mejor papel ha hecho siempre luchando contra marcas extranjeras.





GRAN PREMIO DE VOITURETTES 1500 C. C.

Foto Claret

El «Aston Martin», el «Chiribiri» y el «Elizalde», pasando ante la caseta de los cronometradores

Gran Premio de España sobre pista, de voiturettes

CLASIFICACION:

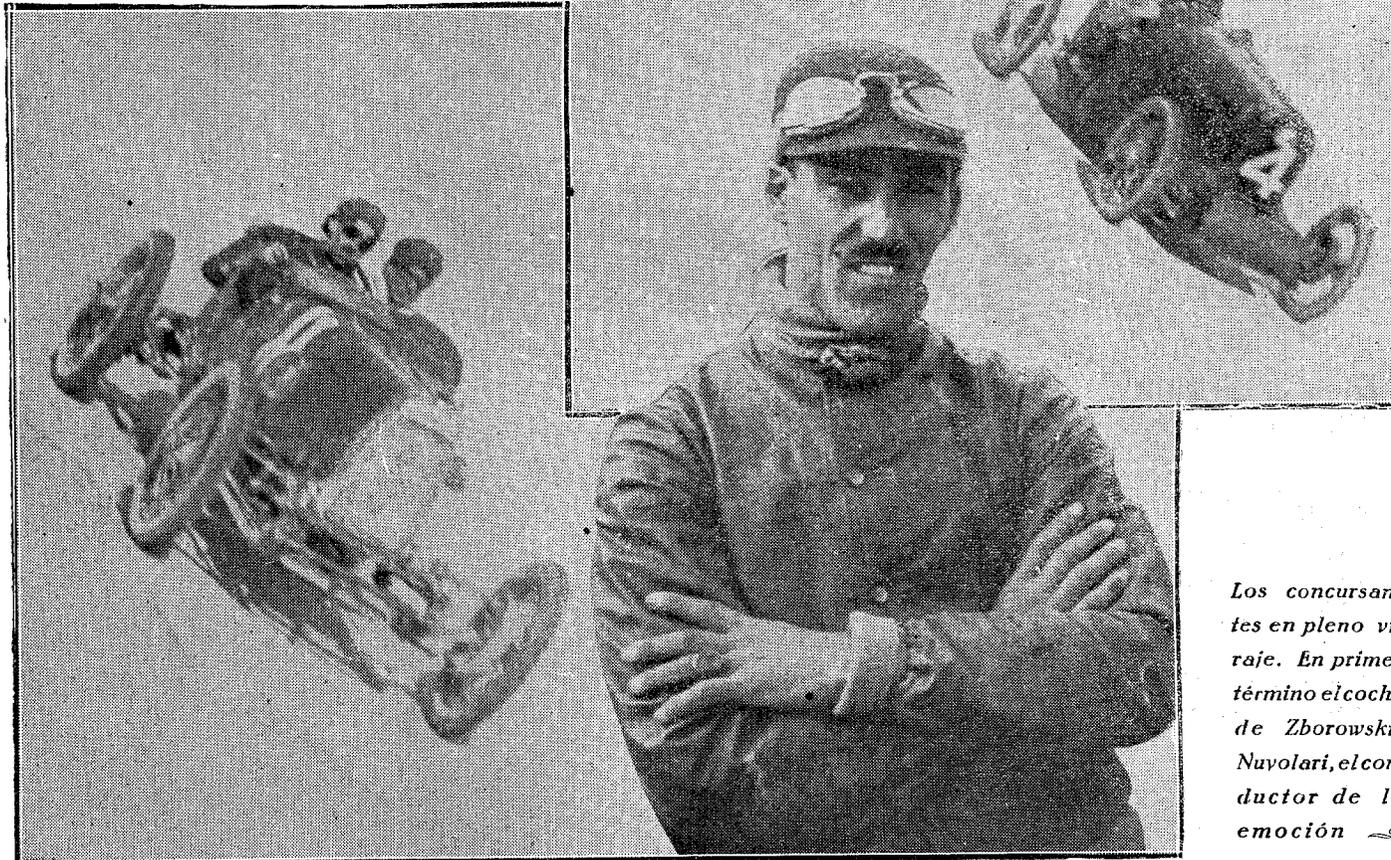
Primero. Resta, Talbot, cuatro horas, veintidós minutos, once segundos y tres quintos (a 137 kilómetros 200 por hora).

Segundo. Divo, Talbot, cuatro horas, veintidós minutos y doce segundos.

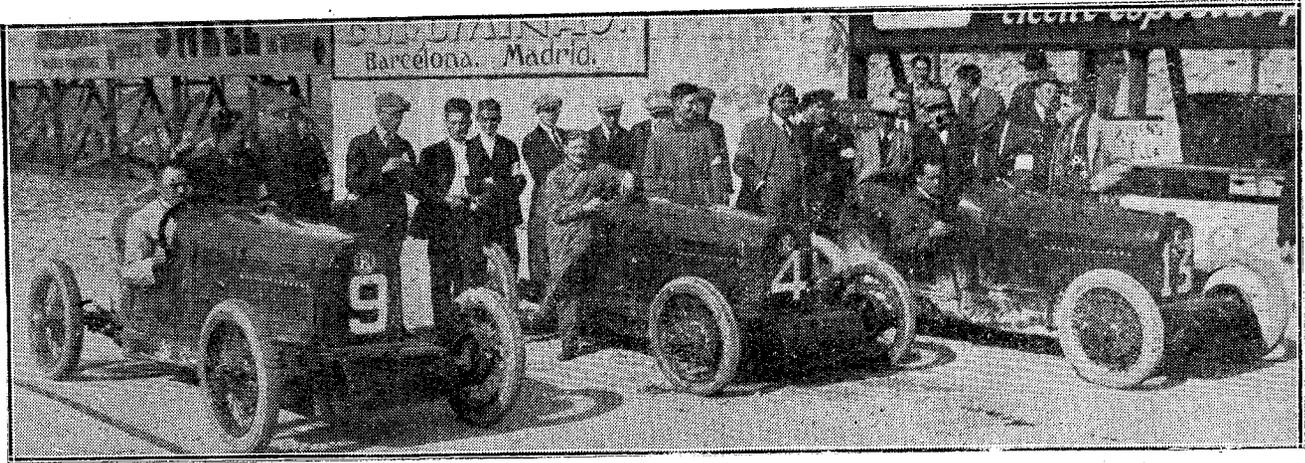
Tercero. Zborowsky, Aston Martin, cuatro horas, treinta y nueve minutos y cuarenta y tres segundos.

Cuarto. Nuvolari, Chiribiri, cuatro horas, cuarenta y cinco minutos y 55 segundos.

La carrera de voiturettes fué sin duda la más interesante de las carreras inaugurales del Autódromo. Los Talbot vencedores sólo fueron inquietados por el Chiribiri de Nuvolari, que les siguió de cerca durante una buena parte de la carrera, pero luego quedaron ya sin contrincante, pues habían doblado a la mayoría de sus competidores; esto que en una carrera sobre circuito hubiera hecho desaparecer todo interés en la pista de Sitges, no lo disminuyó notablemente. Nuvolari y el conde Zborowski los dos animadores de la carrera, a pesar de sus numerosas paradas, que les hicieron perder toda posibilidad en la victoria, lucharon duramente con Divo y Resta, apasionando al público con sus arriesgadas



Los concursantes en pleno viraje. En primer término el coche de Zborowski. Nuvolari, el conductor de la emoción



*El equipo Elizalde, formado por Vizcaya, Feliu y Carreras
Todos los coches vencedores iban equipados con ruedas Rudge-Whitworth*

Foto Claret

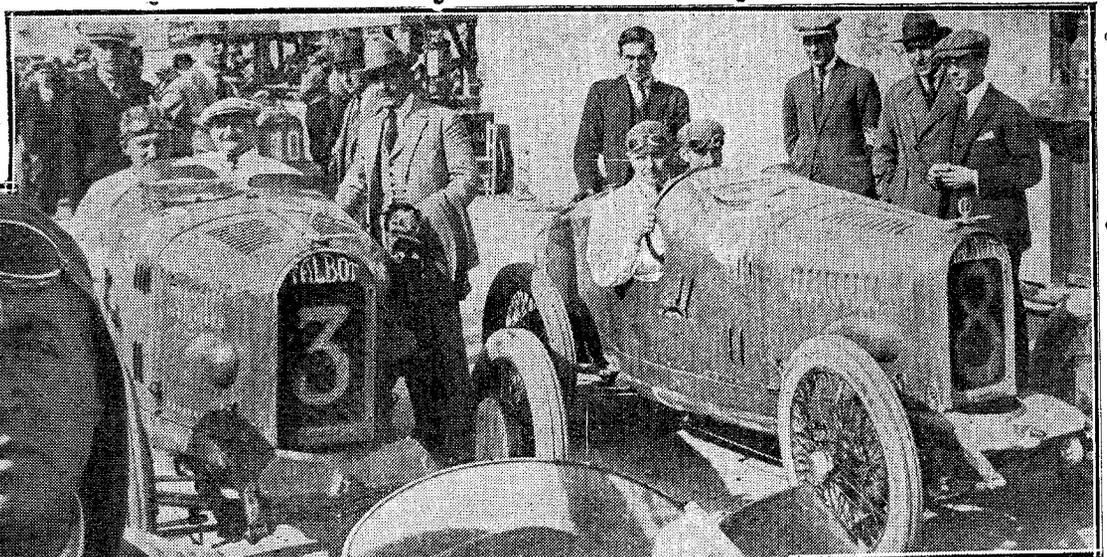
pasadas. Lo que sobre un circuito hubiera pasado inadvertido, fué en el Autódromo de Sitges el mayor aliciente de la carrera. La persecución que Nuvolari y Zborowski hacían a los Talbol, hacía que el público considerara cada vuelta como una carrera especial e independiente de la carrera total.

En esta prueba los nacionales tuvieron un mal día,

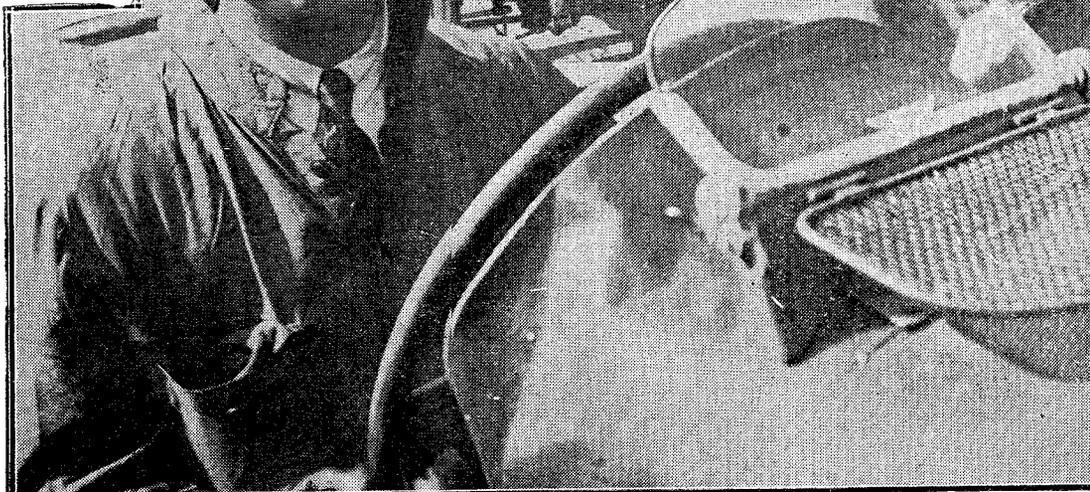
mostrándose menos rápidas y seguras que las marcas extranjeras; ninguno de nuestros representantes logró clasificarse, viéndose obligados a abandonar todos.

El M. A., que tomó la salida pilotado por Mr. Douglas Hawkes, el corredor especialista de la pista de Brooklands, aguantaba pésimamente la pista, coleando de un modo alarmante. Al cabo de unas vueltas Douglas Haw-

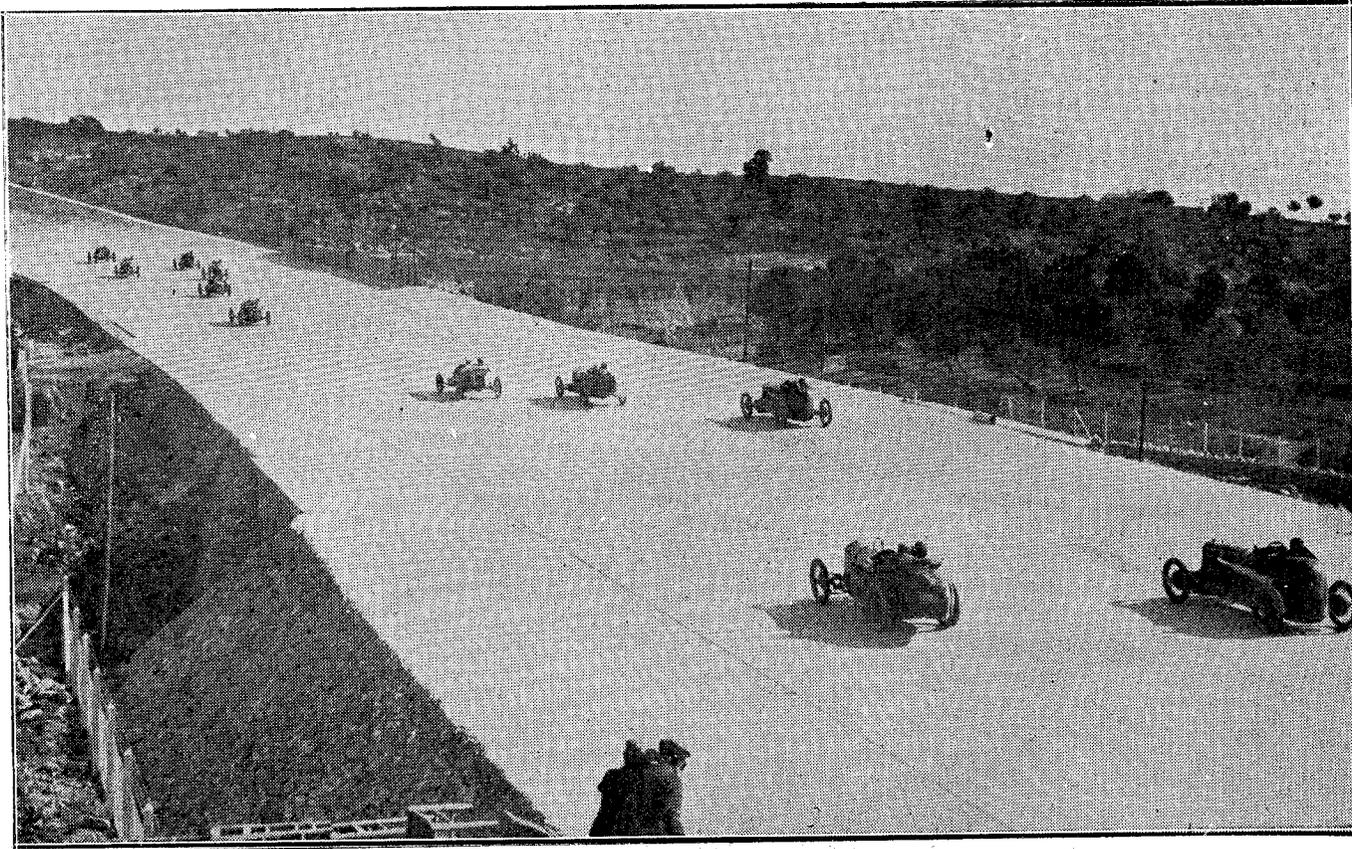
Los TALBOT, vencedores en Penya Rhin, reaparecen en esta carrera, pilotados por los mismos famosos Divo y Resta.



Resta, el vencedor en este «Gran Premio»



kes se paró en el a v i t u all a m i e n t o y descendió del coche; pareció por unos momentos que el coche se retiraría pero su propietario el señor Batlló se decidió a probar suerte substituyendo a Douglas Hawkes en el papel de conductor. Renacieron por un instante las fun-



Un hermoso aspecto de la pista, durante la carrera de voitnrettes, que tan grandemente emocionó al público

dadas esperanzas que algunos habían puesto en este coche, pero poco después la dura verdad mostraba al M. A., nuevamente parado en los "box" y abandonado definitivamente.

Con el Ricart y Pérez el público tuvo otro desengaño; se había anunciado que uno de los coches de esta marca lo pilotaría el conde Zborowski y éste sólo hecho dió la sensación de la alta calidad de éste vehículo, pero dificultades presentadas a última hora no

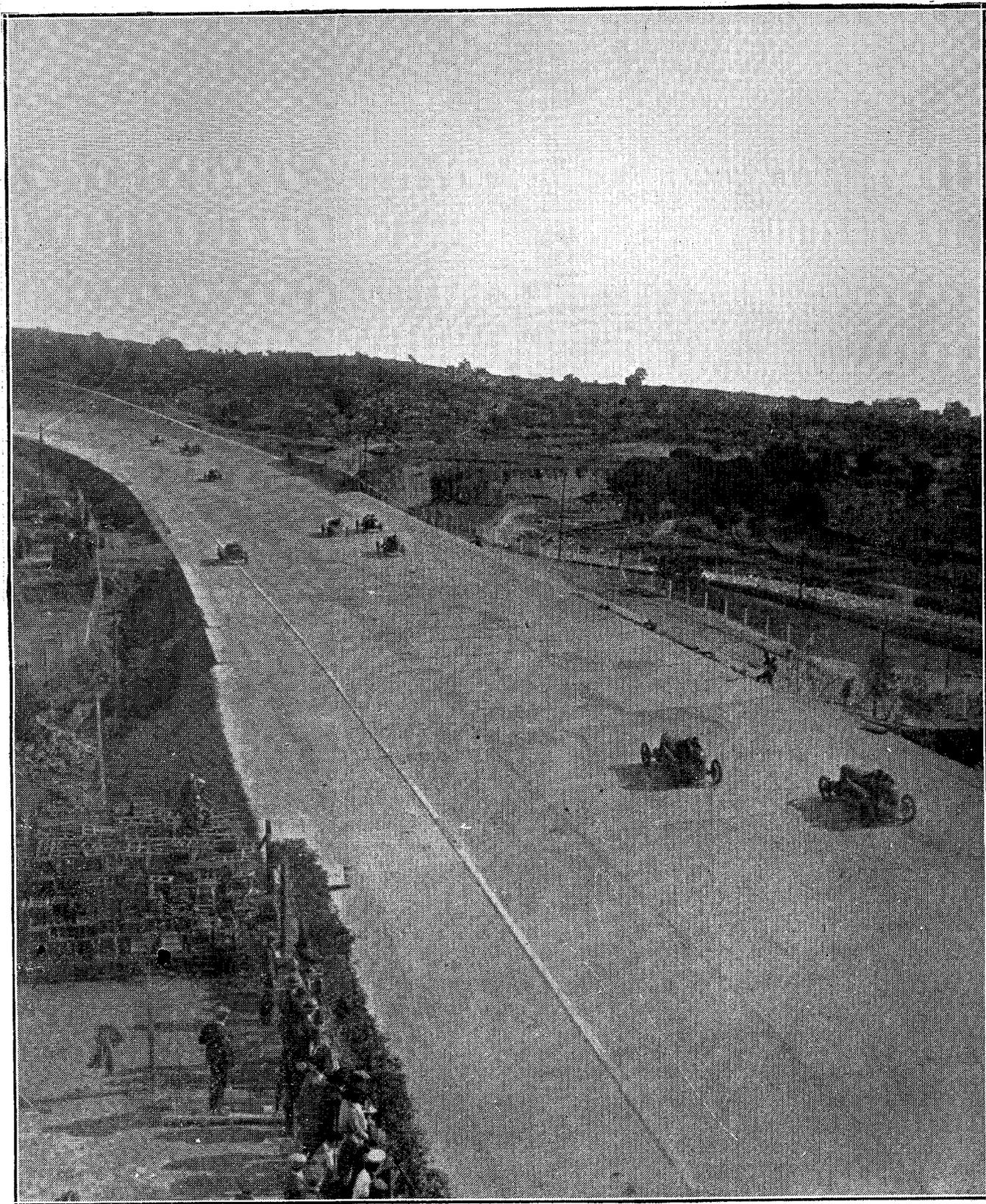
permitieron a este vehículo tomar la salida. De los dos Ricart y Pérez inscritos era indudablemente superior el que tenía que pilotar el conde Zborowski y como que éste sufrió desperfectos a última hora sólo quedó para representar a esta marca el peor de los dos coches inscritos. Gastón se encargó de pilotarlo, y a pesar de las brillantes cualidades de este conductor, se vió obligado a retirarse antes de terminar la carrera.

La curiosidad de conocer las posibilidades de las dos marcas nacionales antes citadas no la sentía el público por la marca nacional "Elizalde". El convencimiento de que estos coches, completamente de serie, terminarían la carrera y se clasificarían brillantemente, era cosa indiscutible y fuera de duda, y a pesar del precedente de tantas carreras y de la seguridad largamente demostrada por esta marca, en el Autódromo se vieron obligados a abandonar todos por estúpidas "pannes".

La desgracia de nuestros representantes fué, pues, tan completa como poco merecida.



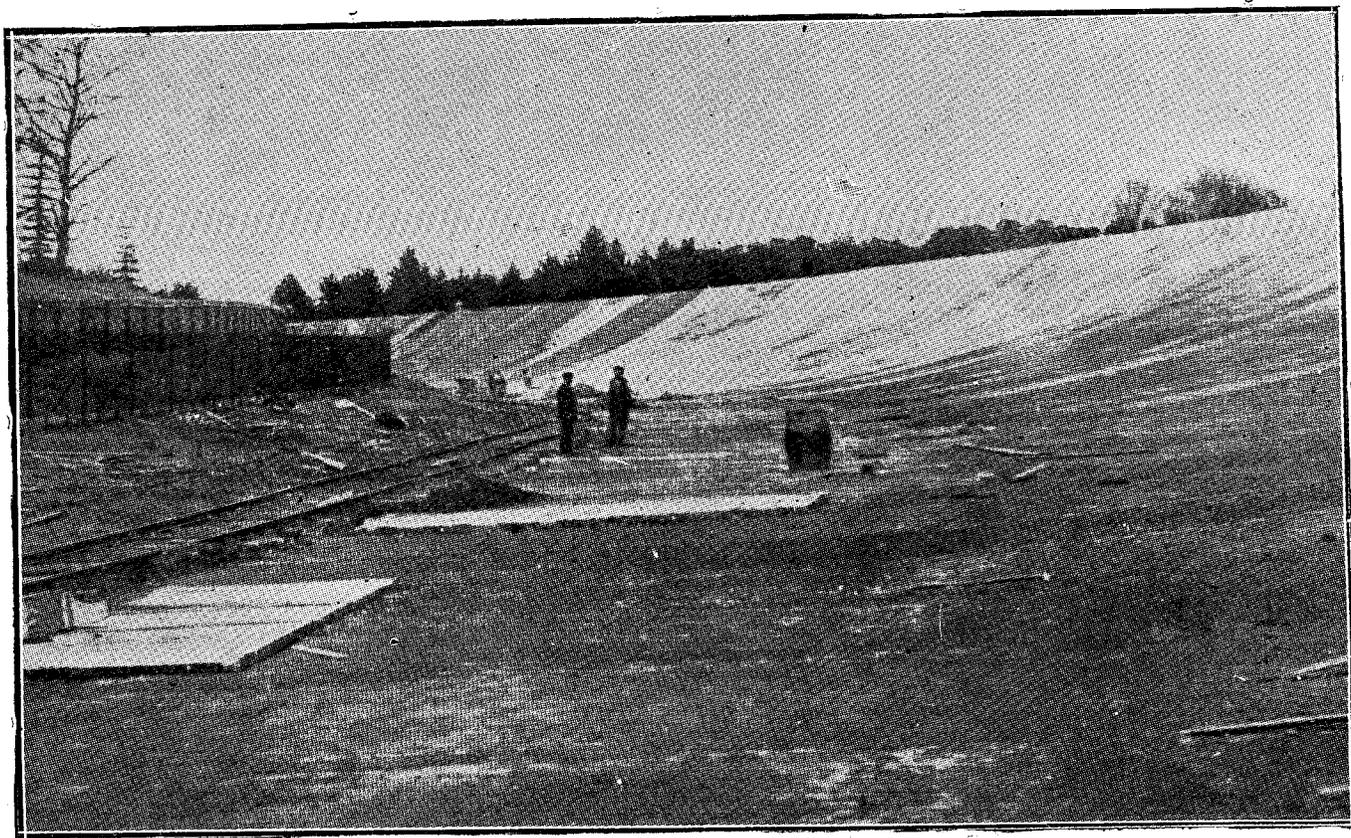
Magnificas copas, que se adjudicaron a los vencedores



GRAN PREMIO DE VOITURETTES 1500 c. c.

Foto Claret

Las «voiturettes» al remontar el viraje superior



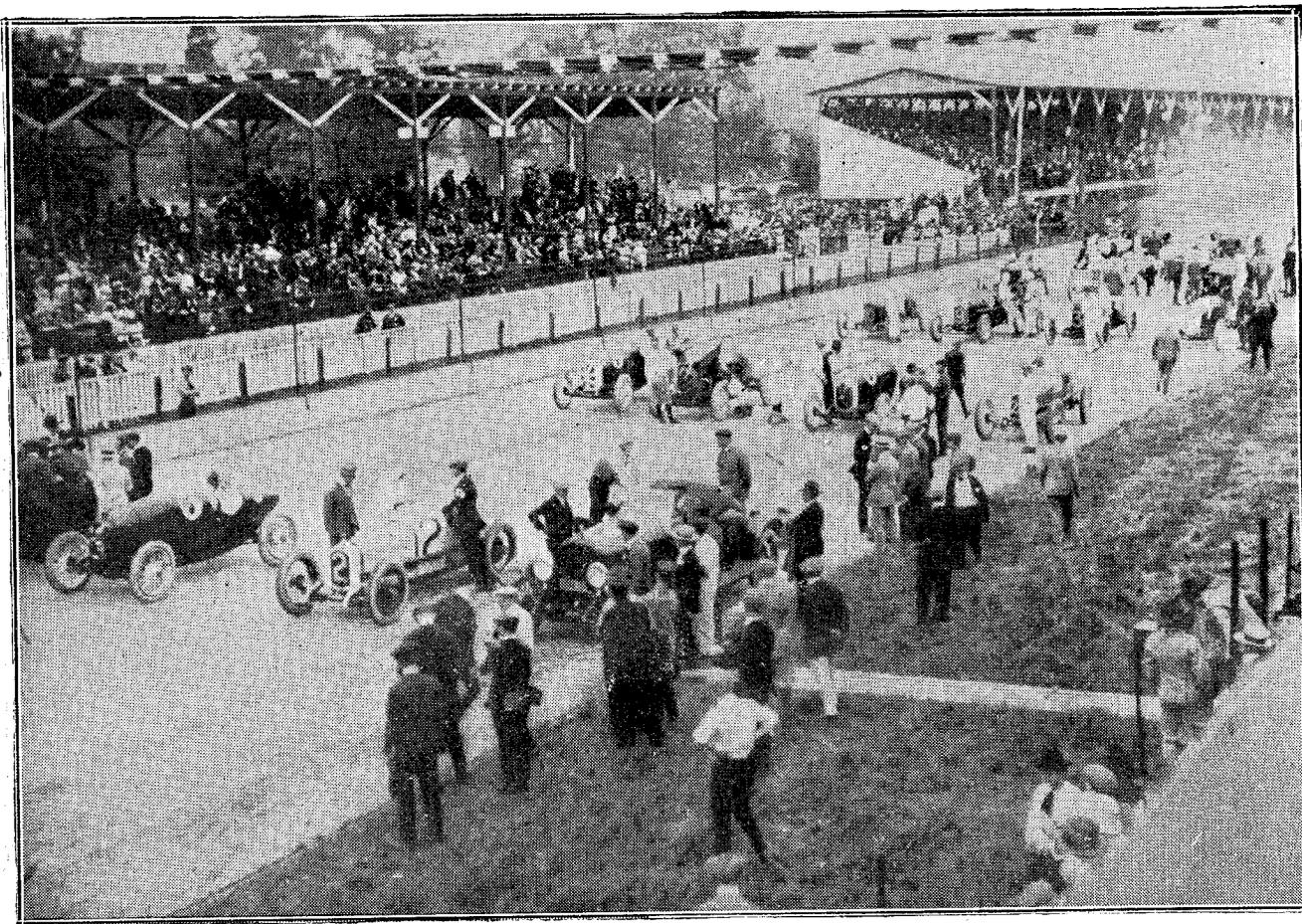
AUTODROMOS EXTRANIEROS **BROOKLANDS** *Banco experimental de la industria inglesa*

FUE el primer autódromo europeo y hasta hace poco tiempo fué el único; su inauguración tuvo lugar el 17 de junio de 1907, siendo por lo tanto más antiguo que la pista de Indianópolis. El iniciador de Brooklands es Locke King; Locke King fué espectador en Brescia de una de las Targa Florio y hablando con los conductores y propietarios de las marcas francesas, italianas y alemanas que habían corrido, manifestó su extrañeza por la ausencia de marcas inglesas. La respuesta de los interpelados fué siempre la misma, "Ustedes los ingleses no tienen práctica en carreras, sus coches no son bastante rápidos y no tendrían ninguna probabilidad de salir victoriosos. Y esta verdad quedó grabada en la mente de Locke King y su amor propio de buen inglés no fué satisfecho hasta el momento que vió en su proyecto de pista un medio para que los ingleses no fueran batidos en sucesivas carreras.

El trazado de la pista fué obra del ingeniero de Ferrocarriles H. Donaldson y sus dimensiones son las siguientes: largo 4,325 metros, el ancho de la pista de unos 33 metros; la altura del peralte de la gran curva es de 6 metros 65 y

el de la pequeña curva 8 metros 73. El piso de la pista es de hormigón y su forma por las condiciones especiales del terreno no es regular presentando una forma arrifionada.

Brooklands, está llenando completamente su cometido; fué construido para que el motorismo inglés pudiera luchar con probabilidades de éxito con los demás países europeos y desde la creación de esta pista han sido muchos sus triunfos en diferentes pruebas. Brooklands es en la actualidad la pista que tiene mayor aplicación como banco experimental de todo cuanto con el motor se relacione. Un dispositivo nuevo, una modificación en el motor, una variación en la suspensión... todo después de probado en el laboratorio pasa a ensayarse en este popular Autódromo. Así es que alrededor de Brooklands se ha creado una población de pequeños talleres y sucursales de las grandes casas y se han formado especialistas afinadores de máquinas de carreras superiores a los de cualquier país. En motociclismo que es donde más actúan estos afinadores, siempre que cae un cord, encontraréis que la moto ha sido pilotada o preparada por uno de estos "magos" de Brooklands.



AUTODROMOS EXTRANJEROS **INDIANAPOLIS** EL MÁS FAMOSO DEL MUNDO

INDIANAPOLIS... si no la mejor pista la mas célebre; la primera vez que os hablan de un autódromo es siempre de éste, y apesar de existir en los Estados Unidos muchas pistas técnicamente superiores, Indianapolis, por ser una de las más antiguas y por haberse desarrollado en ella las luchas épicas de los tiempos heróicos, tendrá durante mucho tiempo esta preponderancia sobre las demás pistas americanas.

La pista de Indianapolis fué construída en la primavera de 1909 bajo la dirección de P. J. Andrews de Nueva-York.

La pista tiene dos millas 5 de longitud, 15 metros en sus partes rectas y 18 metros en las curvas. Las rectas largas tienen 1.005 metros y las cortas 200 metros. Las curvas son cuartos de circunferencia de 135,84 metros de radio no existiendo curvas intermediarias de enlace.

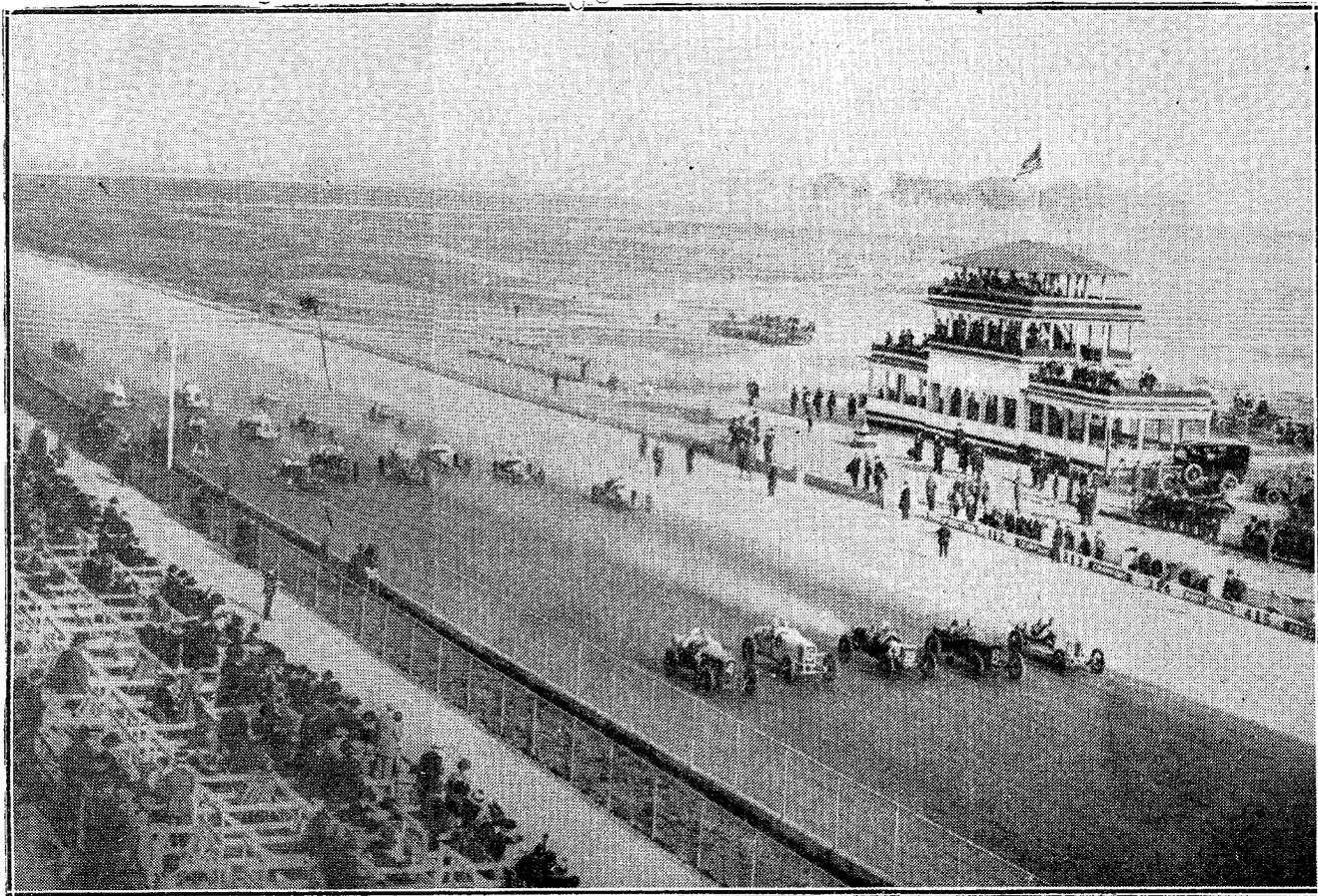
Las porciones rectas de la pista, tienen una ligera inclinación hacia el interior para favorecer el desagüe.

La carrera inaugural de esta pista se celebró en Agosto de 1909 sin estar completamente terminada la construcción

de la misma. Esto junto con las malas condiciones de su piso, de gravilla, arena y alquitrán, fué causa de algunas desgracias que obligaron a los propietarios de la pista a modificarla. La modificación consistió en cambiar el pavimento por otro de losetas vitrificadas, necesitándose 3.200.000 de éstas para cubrir completamente la superficie del Autódromo.

Después de estas modificaciones la pista fué de nuevo inaugurada el mismo año 1909 con entera satisfacción, y desde entonces vienen celebrándose en ella las más sonadas carreras automovilistas.

El campeonato de A. A. A. se corre por puntos según las victorias alcanzadas por los diferentes corredores en las distintas pistas americanas y, apesar de no ser Indianapolis la pista más rápida, su carrera anual para el campeonato de América del Norte, fué siempre la más concurrida, y las casas europeas que alguna vez compitieron con las americanas, siempre mandaron sus representantes a esta veterana pista.



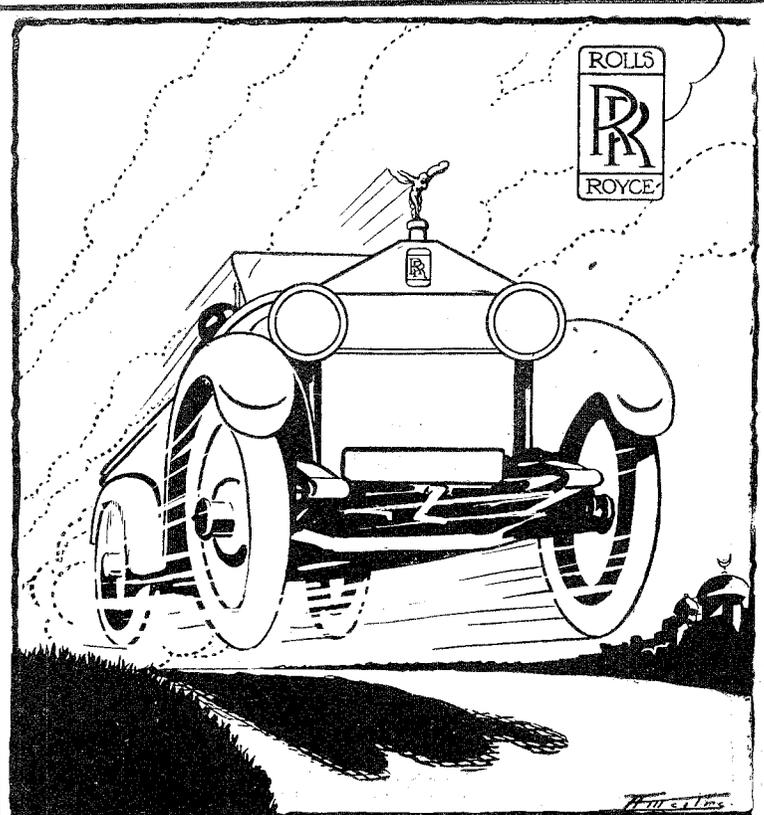
AUTODROMOS EXTRANJEROS *Sheepshead Bay* EL DE LA PISTA AUTOMÁTICA

INAUGURADO el 2 de Octubre de 1915, el autodromo mejor trazado en los tiempos modernos, situado cerca de Nueva-York y apesar de reunir tales ventajas la Sheepshead Bay de Nueva-York, ha desaparecido, y donde había la pista de madera magníficamente automática, en la actualidad se han construido o se están construyendo viviendas o fábricas.

La desaparición de este Autodromo, fué originada por dos factores. Uno fué la perfección de la pista, tan bien trazada que la marcha de los coches a elevadísimas velocidades sobre la misma se hacía automáticamente; la longitud de la pista era de 3 kilómetros 200 y sus curvas de un radio de 260 metros enlazadas por espirales con las partes rectas de la pista, y los peraltes, tan magníficamente calculados que las carreras corridas en esta pista fueron siempre exentas de emoción. La lucha de conductores fué nula en la Sheepshead Bay de Nueva-York, pues el límite

de velocidad en cualquier punto de la pista era solo fijada por el motor. Esta ausencia de lucha entre los más afamados corredores de aquellos días, enfrió los entusiasmos del público neoyorquino y parece que el negocio no era promotor para los accionistas; después de pocos años, el precio de los terrenos aumentó en los alrededores de Sheepshead Bay, en tal forma que vendiendo los terrenos y desmontando el "track" hicieron un buen negocio los dueños de la pista.

El "track" de Sheepshead Bay de Nueva York, fué una de las pistas más perfectamente estudiadas de los Estados Unidos, y en cambio las carreras celebradas en él fueron menos atractivas para el público que las carreras que se celebraban y siguen celebrándose en América sobre pista plana y sobre viejos hipódromos. En los Estados Unidos, las carreras son ante todo un espectáculo y el público numeroso que asiste a las pruebas va más a ver el virtuosismo de sus corredores favoritos, que la fría lucha entre dos marcas.



AUTOMÓVILES

ROLLS-ROYCE

COMO SIEMPRE «THE WORLD'S BEST CAR»

PRECIO ÚNICO EN TODOS LOS PAISES

Chassis 40-50 HP 6 cilindros 1.850 Libras fábrica
Con frenos en las cuatro ruedas

Chassis 20 HP 6 cilindros 1.100 Libras fábrica
CORTO PLAZO DE ENTREGA

LUBRIFICANTES INGLESSES PRICES



LOS mejores aceites que existen, para toda clase de motores a explosión y aplicaciones mecánicas. No admiten competencia en cuanto a calidad y deben emplearse en todo motor y en todo organismo para obtener el máximo de rendimiento y mínimo desgaste de sus piezas.

Exijase en cada envase el precinto de esta Agencia como garantía de origen.

AGENCIA EXCLUSIVA EN CATALUÑA Y BALEARES:

S. DE UGARTE
PROVENZA, 292 : BARCELONA

Cubre - ballestas engrasadores «Jeavons»

Hutchinson

Triunfa nuevamente en
el Autódromo de Sitges



Gran Premio de España Cyclecars

CATEGORÍA 1100

1. BENOIST, sobre SALMSON
Pneus Hutchinson

2. MATEU, sobre SALMSON
Pneus Hutchinson

3. BUENO, sobre SALMSON
Pneus Hutchinson

CATEGORÍA 750

1. LOMBARD, sobre SALMSON
Pneus Hutchinson

PEDID EL NUEVO NEUMATICO

SMALL CAR CORD

Hutchinson

"TALLERES-EGUI"

DIRECCIÓN TÉCNICA: A. GARCÍA



STOCK DE ACUMULADORES
S. E. L. M.

Reparación de Acumuladores, Magnets,
Dinamos, Demarresurs y todo
lo eléctrico del Automóvil

PIEZAS DE RECAMBIO
S. E. V.

CARGA DE
BATERÍAS

Telegramas:
E G U I D O N

MALLORCA, 259 Y 261
ENTRE PASO DE GRACIA Y RAMBLA CATALUÑA

Teléfono 3121 G
BARCELONA



Antes de comprar un
auto, vean y prueben
el modelo 1924

Dodge Brothers

Exposición
y Venta:

Diputación, 45 - BARCELONA

Ruedas metálicas intercambiables

RUDGE - WHITWORTH

Carburadores

CLAUDEL

Contadores y Relojes

O.S.

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

E. Y J. PUJOL XICOY

Valencia, 267 - Teléfono G. 371 - BARCELONA

FABRICA NACIONAL

DE LAS MOTOS

"PATRIA"

Cuatro cilindros marcha atrás

Ruedas intercambiables

Sidecars "Patria"

para toda clase de motocicletas

Reparaciones verdad

BADALONA

PRIMER GRAN PREMIO
INTERNACIONAL DE
ESPAÑA DE MOTOS

SOBRE

PISTA

1.º Gillard, sobre moto
PEUGEOT
de 500 cc.

2.º Pean, sobre moto
PEUGEOT
de 500 cc.

4.º Richard, sobre moto
PEUGEOT
de 500 cc.

Efectuando el mayor promedio del día a
126 kms. por hora
batiendo a todas las motos de
mayor cubicación

BICICLETAS
MOTOS, AUTOS
O M N I B U S
C A M I O N E S

TRACTORES, ETC.

AGENTE PARA CATALUÑA:

V. PRAT BOSCH
Calle Consejo de Ciento, 343
BARCELONA

LOS TRIUNFOS
DEL MOTOR

D. K. W.

EN ESPAÑA



**El D. K. W. es el
PRIMERO en to-
das las carreras**

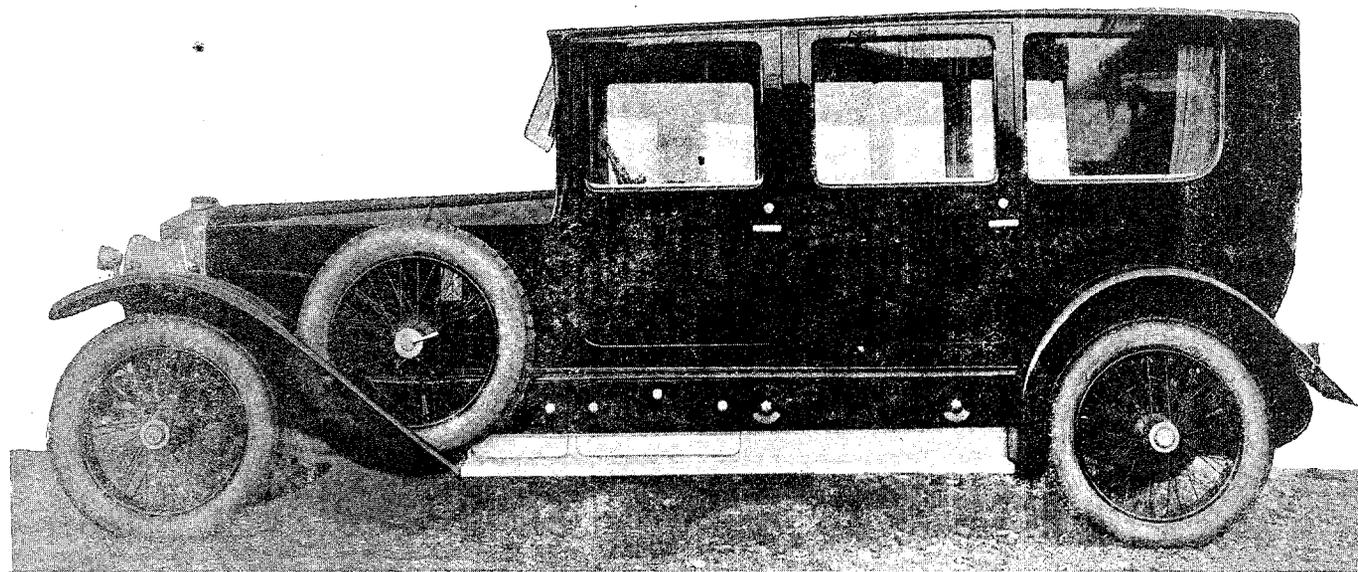
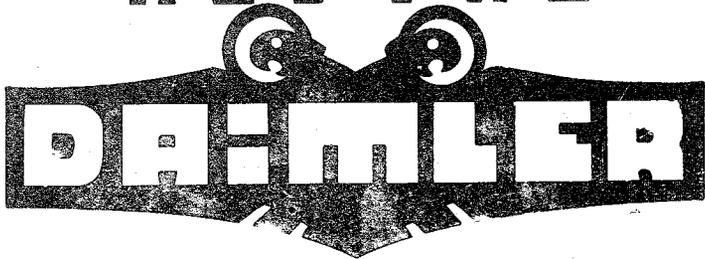


Miles de Referencias, na-
cionales y extranjeras, de
POSEEDORES del MA-
RAVILLOSO motor
D. K. W. para BICICLETAS
y pequeñas Industrias,
las facilita



Motores D. K. W.
Bailém, 86 * BARCELONA

AUSTRIA



S. A. de los motores

RICART & PÉREZ

Construcción
de precisión

Reparación de Automóviles

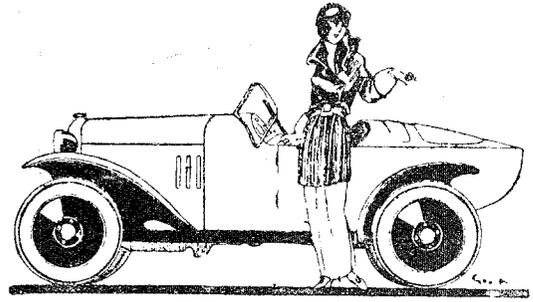
Horrell, 236 al 244
TELÉFONO 1351 G.

Barcelona

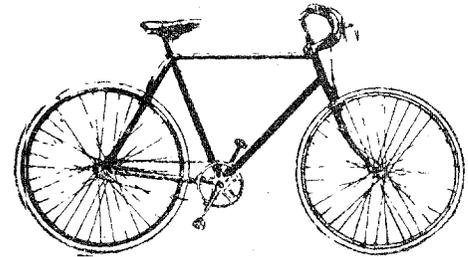
BENJAMIN

BENJAMIN

BENJAMIN



2 asientos 4500 pesetas
4 asientos 6000 pesetas



255 pesetas

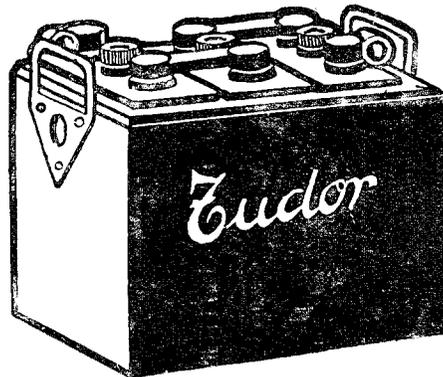
Pere Estela = Balmes, 126 = Barcelona

Sociedad Española del Acumulador Tudor

FUNDADA EN 1896

BATERIAS

PARA ALUMBRADO Y
ARRANQUE
DE AUTOMÓVILES



BATERIAS

DE TRACCIÓN PARA
CAMIONES ELÉCTRICOS,
CARRETILLAS Y LOCOMO-
TORAS ELÉCTRICAS

DELEGACIÓN PARA CATALUÑA:

Rosellón, 198 y Balmes, 129 bis - Teléfono 548 G. - BARCELONA

MADRID

Almagro, 16 y 18
Teléf. 730 J.

SEVILLA

Alonso el Sabio, 12
Teléf. 11-81

BILBAO

Gardógui, núm. 3
Teléf. 1012

VALENCIA

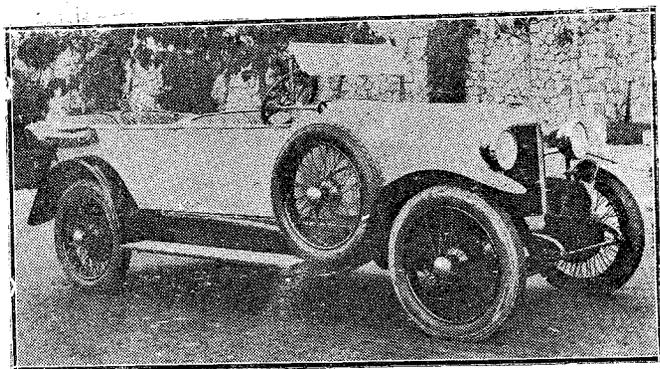
Pizarro, núm. 35
Teléf. 19-27

VIGO

Policarpo Sanz, 22
Teléf. 498



COCHE DE MENOR
CONSUMO Y MAYOR
RENDIMIENTO



REPRESENTANTE
PARA CATALUÑA:

Garage Sepúlveda

DE

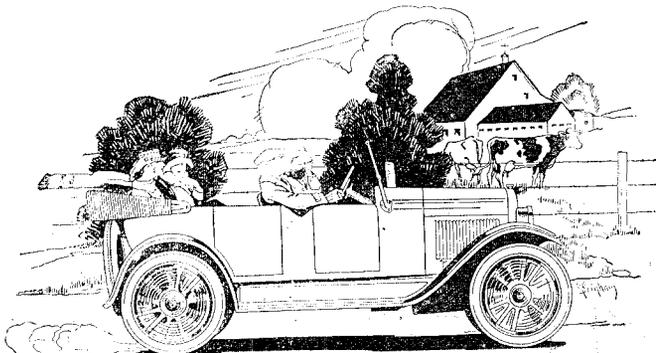
JAIME BIGORRA

Calle Sepúlveda, 150
BARCELONA

LOS TALLERES A CARGO DE
ARTURO GASTON

C :: AUTOMÓVILES :: T CREVROLET

EL QUE INTERESA MAS POR SU ECONOMIA

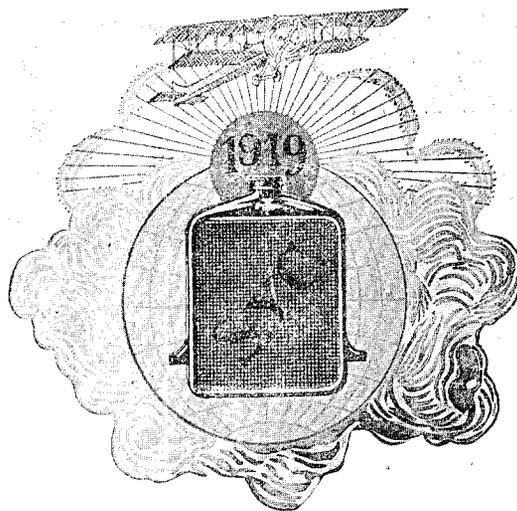


Auto American Salón

Paseode Gracia, 160 - BARCELONA

SANCHO Y C.^A

S. EN C. Aribau, 159 - BARCELONA - Tel. 1729 G



MARCA REGISTRADA

**Fábrica Española de Radiadores
para Automóviles y Aviación**

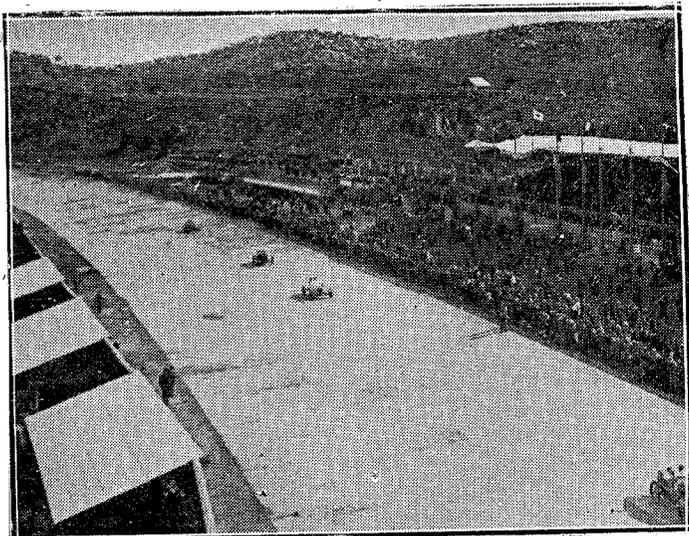
REPARACIÓN DE LOS MISMOS, FAROS, BOCINAS, ETC.
CONSTRUCCIÓN DE CAPÓS
DEPÓSITOS PARA BENCINA Y ACEITE

Rocalla

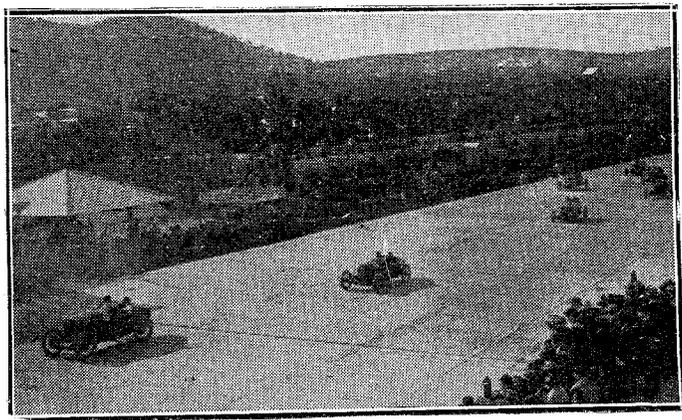
Pizarra artificial de cemento y amianto comprimidos, para techar

Por su poco peso, es indicada para cubrir tribunas de Autódromos, Campos de Foot-Ball, Garages, Hangares, Teatros, Cines, etc., etc.

AUTÓDROMO NACIONAL



Vista de las 3 tribunas de aprovisionamiento, cubiertas con **ROCALLA** en planchas onduladas del tamaño 185 x 114 cm.



La caseta de los Cronometradores; los cinco kioscos de refrescos y los tres de venta de los Panniers que se ven en primer término son también cubiertos con **ROCALLA**



JOSÉ ESTEVA Y C.^A

OFICINAS:
Puerta del Angel, 1 y 3, pral. - BARCELONA

Fábrica: Industria y Llobregat. - SARRIÀ

FÁBRICA ESPAÑOLA DE
AUTOMÓVILES

ELIZALDE



LOS CHASSIS ELIZALDE

provistos de motores de serie con culata bronce (sistema patentado) continúan actuando de defensores de la Industria Nacional del Automóvil en

PENYA RHIN

Clasificándose

4.º, 6.º y 7.º

y en

AUTÓDROMO

(INAUGURACION)

Clasificándose

3.º y 5.º

compitiendo con marcas especializadas en carreras

Motocicletas



**Reading
Standard**

Agencia: J. SUBIRANA

Exposición y Venta: Claris, 75

COMERCIAL AUTO - MOTO



AGENCIA EXCLUSIVA EN
ESPAÑA

Valencia, 228
BARCELONA

SPIDOLEINE

Sdad. Ama. Española de Lubrificantes

Cortes, 674

BARCELONA

ENGRASE A ALTA PRESIÓN : LUBRIFICANTE Y FILTROS PARA BENCINA

TÉCALÉMIT

Agente exclusivo para España: P. CAMPÁ

Provenza, 255 - BARCELONA

EL FAMOSO E INVENCIBLE

TALBOT

SE IMPONE POR SUS VICTORIAS, CLASIFICANDOSE EN EL

GRAN PREMIO
DE ESPAÑA DE
VOITURETTES

1.º Darío Resta
2.º Albert Divo

Alcanzando una velocidad media
de 137²⁰⁰ Kilómetros por hora

EQUIPADOS CON

Cojinetes S. R. O.

Ruedas RUDGE WHITWORTH

y engrase a alta presión y filtros **TECALEMIT**

El único que desde hace más de dos años se vende con freno en las 4 ruedas

AGENTES:

AUTOLOCOMOCIÓN, S. A.

RAMBLA CATALUÑA, 90 - TELEFONO 422-G

HISTORIAL DE SUS TRIUNFOS

Año 1921 18 de Septiembre

Copa Internacional de Voiturettes del Mans
1.º Thomas. - 2.º Lee Guinness. - 3.º Seagrave
Los tres sobre TALBOT

22 Octubre

Carrera de las 200 millas de Brooklands
1.º Seagrave. - 2.º Lee Guinness. - 3.º Campbell
Los tres sobre TALBOT

Año 1922 22 Junio

Tourist Trophy (Gran Premio de Inglaterra)
1.º Lee Guinness. - 2.º Divo. Sobre TALBOT

2 Julio

Carrera "Cote Val-Suzon,,
1.º Rigoulot, sobre TALBOT

6 Agosto

Carrera "Cote Mont-Ventoux
1.º Divo, sobre TALBOT

19 Agosto

Carrera de las 200 millas de Brooklands
1.º Lee Guinness. - 3.º Seagrave. Sobre TALBOT

20 Agosto

Carrera "Cote de Lairey
1.º Divo, sobre TALBOT

17 Septiembre

Copa Internacional de Voiturettes del Mans

1.º, 2.º y 3.º puesto sobre TALBOT
Batido el record del mundo

5 Noviembre

Gran Premio de España "Penya Rhin

1.º Lee Guinness, sobre TALBOT

Año 1923 8 Abril

Kilómetro lanzado en Strasbourg

1.º Zimmermann, sobre TALBOT

13 Mayo

**Carreras "Cote de Teurs,,
(Les Dunes et l'Alouette)**

1.º Pouzet, sobre TALBOT

27 Mayo

Carrera "Cote du Limonest

1.º Bourlier, sobre TALBOT

3 Junio

Carrera "Cote de Planfoy,,

1.º Moriceau, sobre TALBOT

10 Junio

Carrera "Cote des Alpilles,,

1.º Bourlier, sobre TALBOT

Carrera "Cote de Vendranges,,

1.º Moriceau, sobre TALBOT

17 Junio

Carrera "Cote de la Faucille,, (2 litros)

1.º Nantua, sobre TALBOT de serie con 6 pasajeros

19 Junio

Carrera "Cote de Camarsac,,

1.º Bourlier, sobre TALBOT

8 Julio

Carrera "Cote de Val Suzon,,

2 pzas. - 1.º Moriceau, sobre TALBOT

4 pzas. - 1.º Simonot, sobre TALBOT

15 a 22 Agosto

Semana Automovilista de Evian

1.º Nantua, sobre TALBOT

1.º Septiembre

Gran Premio Voiturettes Boulogne-Sur-Mer

1.º Seagrave, sobre TALBOT

19 Agosto

Carrera "Cote du Mont Ventoux

1.º Divo, sobre TALBOT

23 Septiembre

Copa Internacional Voiturettes del Mans

1.º Divo. - 2.º Moriceau. Ambos sobre TALBOT

III Gran Premio Penya Rhin

1.º Divo, sobre TALBOT

Suscribase, hoy mismo, a

**LA JORNADA
DEPORTIVA**

DIARIO
ROTATIVO
NACIONAL
DE SPORT

*Con ello se informará al día,
de todos los acontecimientos
deportivos mundiales*

*Suscripción
mensual:
3 pesetas*



Precio: 1 pta.