

STADIUM

Revista Ilustrada
de Sports



HOCKEY

Manuel Sagnier
y
Alvaro Aguilar

capitanes de los equipos del Polo
de Barcelona y del Athletic
de Madrid, respectivamente

Año VI - Núm. 147
18 Marzo 1916

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

PETER UNION

NEUMÁTICOS

BARCELONA: Rambla Cataluña, 62

MADRID: Reina, 39 y 41

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)

ACCESORIOS

de las mejores marcas inglesas
para **AUTOS Y MOTOS**

HARRY WALKER

BALMES, 84

(chaflán Valencia)

TELÉFONO 3442

BARCELONA

Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS

SPHINX



Prueba de los Bruchs

1^o

J. Vidal

moto ZENITH

con

PIRELLI

PIRELLI

BARCELONA: Ronda Universidad, 31 - MADRID: Monteleón, 28

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Reglaje de un motor para carreras

OCURRE frecuentemente que en las pruebas motoristas entran en competencia el tipo de motor comercial y el intensivo, y es lo más corriente también que el motor comercial tome parte en la carrera—con evidente desventaja—tal como fué entregado por la casa constructora.

En muchas ocasiones, unas sencillas modificaciones introducidas en un motor comercial le ponen en condiciones de aumentar sensiblemente su potencia. Todo ello sin cambio de pieza importante que pudiera significar en él una modificación esencial.

Una breve reseña de estos cambios sencillos, llamémosles trucos, bastará para hacer comprender a los que de motores se ocupan, cómo se puede fácilmente forzar un motor comercial cuando las circunstancias lo exijan.

De aquí que dividamos los motores de carreras en intensivos y forzados.

El motor intensivo está construído expresamente para correr pruebas; es un motor de grandes revoluciones, con todos sus órganos dispuestos para resistirlas. El desgaste en este motor un poco mayor que en el comercial a igualdad del número de revoluciones.

No sucede así, en cambio, en los motores forzados. Por eso un motor comercial no debe quedar permanentemente forzado. Conviene, una vez terminada la carrera, ponerlo en las primitivas condiciones, esto es, tal como lo entregó la casa constructora.

Para aumentar la potencia de un motor deben hacerse en cada caso las modificaciones que estén más indicadas de entre las siguientes: Aumento de compresión, aumento de cursa de las válvulas, aumento de la fuerza de los resortes de las válvulas, variación conveniente de la distribución, avance del magneto, reglaje especial del carburador.

Verificado el buen estado de los segmentos y el ajuste completo de las válvulas, para aumentar la compresión es recomendable el uso de los tapones, que generalmente los proporcionan las casas constructoras y que substituyen a los que llevan los motores encima de las válvulas.

Si el grueso de la base del cilindro lo permite, puede también ganarse compresión disminuyendo en lo posible su espesor.

En ambos casos la compresión se favorece

por disminución de la cámara de explosión. En modo alguno puede aconsejarse el empleo de arandelas sobre la base del pistón, pues, entre otras razones, la de aumentar su peso modificaría directamente la buena marcha del motor.

Del aumento de la compresión nace el aumento de la presión media sobre el pistón, que a su vez entraña una mayor velocidad, y claro está que, aumentando la velocidad, la admisión debe hacerse más rápidamente para lograr, a ser posible, una cilindrada completa.

Se favorecerá la rapidez de admisión de los gases disminuyendo los rozamientos. Se logrará esto aumentando la cursa de las válvulas y suprimiendo todas las curvas posibles en el tubo de admisión. Además, si el diámetro de este tubo es pequeño, comparado con el espacio libre que deje la válvula, deberá cambiarse.

La válvula y los tubos de escape han de reunir las mismas condiciones, pues cuanto más pequeñas sean las resistencias, mejor *respirará* el motor.

La modificación de la distribución deberá hacerse cuidadosamente repitiendo las pruebas. En general, la modificación debe tender a dar mayor avance a la válvula de escape y retardar la abertura de la admisión. Esta modificación, junto con la anterior, obligarán a cambiar las levas de aspiración y de escape.

Esta operación es la más delicada, pues requiere que se dibujen cuidadosamente para no caer en probables equivocaciones.

Como todas estas variaciones habrán aumentado el número de revoluciones del motor, las válvulas necesitarán resortes de mayor potencia, pues de lo contrario el cierre resultaría imperfecto.

Habiendo aumentado la velocidad angular del motor, podremos avanzar el encendido, con lo que lograremos todavía mayor número de revoluciones y, por consiguiente, aumento de potencia.

Esta cuestión es la más compleja y no puede trazarse ningún plan general para su ejecución. Hay infinidad de carburadores, y lo que podría aconsejarse para algunos sería inútil o impracticable para los demás. Esta cuestión, mejor que nadie, podrá resolverla el motorista que conozca bien su máquina. Como línea general se aconseja para las carreras en cuesta una mezcla más rica en esencia que para las carreras de velocidad.

Estas modificaciones, que son las más sencillas que pueden hacerse sufrir a un motor para lograr una potencia máxima, no aumentan sensiblemente su rendimiento, como equivocadamente algunos suponen.

El rendimiento, que podríamos definirlo por la relación entre la fuerza en HP. y el gasto de gasolina, no habrá variado de un manera apreciable.

Para terminar, recordaremos que al cambiar las revoluciones del motor debemos cambiar los desarrollos de las transmisiones, estableciendo aquéllos para que el motor dé un rendimiento máximo. Para buscar esta velocidad de rendimiento máximo deberemos proceder por tanteos.

Al querer poner a punto un motor para una carrera, debe procederse con mucho cuidado y no cansarse de hacer ensayos parciales a cada una de las modificaciones adoptadas. Conviene anotar cuidadosamente las velocidades obtenidas a cada nueva prueba y poner mucha atención a las temperaturas que alcance el motor.

No debe desmayarse si algunas de estas modificaciones fuesen impracticables por falta de medios o por venir el motor de fábrica ya forzado en algún sentido, pues con sólo adoptar acertadamente una de ellas el aumento de potencia es notable.

Hay casos en que no es posible hacer todas las modificaciones apuntadas sin aligerar el peso del pistón y biela, pues, a causa del gran aumento de velocidad, su fuerza de inercia (peso del pistón y biela, multiplicado por el cuadrado de su velocidad) crece exageradamente y con ella los rozamientos en las paredes del cilindro y los choques en los cojinetes al cambiar esta fuerza de signo a cada revolución. Esto produce un calentamiento del motor y puede fácilmente *enfarragarlo*.

Indudablemente, lo apuntado no se hace tan sencillamente como se dice; poner un motor a punto es un trabajo delicado, largo y diferente según la prueba que se trata de correr.

Un poco de método y otro poco de buena voluntad bastan para llegar a un éxito seguro.

D. LL.

Nueva Junta

LA Cámara Sindical Española del Automovilismo y Ciclismo designó en la última junta general celebrada en Madrid a los miembros que han de componer su Directiva para 1916, quedando elegidos los señores siguientes:

Presidente, Excmo. señor Duque de Zara-

goza; vicepresidente, don Enrique Estéban; secretario general, don Francisco Aritio; vicesecretario, don Mariano Rojas; tesorero, don Luis Labourdette; vocales: señor Conde de Patilla, don Manuel García Rivero, don Félix Trigo y don Luis Espina.

La Vuelta a Cataluña

El jueves se reunió la Comisión organizadora de esta prueba de regularidad para automóviles, terminando el estudio del reglamento. Esto no obstante, antes de darse a la publicidad será objeto de un último repaso, únicamente ya en calidad de retoque, en la reunión que se celebrará el próximo jueves, para dejarlo seguramente aprobado en definitiva.

Entre las modificaciones acordadas figura la de fijar los derechos de inscripción en 50 pesetas para los señores socios del R. A. C. C. y en 100 para los que no lo sean.

Oportunamente daremos a conocer el reglamento íntegro.

El nuevo tipo "Ideal"

CON la presentación del modelo 1916, los Talleres Hereter demuestran que han sabido aprovechar las enseñanzas que se desprenden de los anteriores tipos.

Sin perjuicio de ocuparnos otro día de este cochecito con la detención que se merece, con gusto consignamos aquí la magnífica impresión que nos produjo el paseo que en él verificamos, amablemente conducidos por su constructor señor Custals. A pesar de que sólo hacia breves horas que el nuevo motor había sido incrustado en el chasis, pudimos observar que marchaba con una regularidad absoluta, obedeciendo fielmente los deseos del conductor. Es una lástima que este cochecito no pudiera participar en la prueba de los Bruchs, pues a estas horas se conocería de un modo oficial lo mucho que puede dar de sí.

Entre las modificaciones introducidas en el nuevo tipo, figuran, como más importantes, la construcción en un solo bloque del motor y cambio de marchas, el estar dotados de diferencial y la variación de líneas del chasis, que permiten la colocación de esbeltas y cómodas carrocerías de sport, turismo y ciudad.

En fin, el nuevo motor modelo *Ideal* honra no sólo a sus constructores, sino a la industria nacional, pues sabido es que estos cochecitos son por entero construídos en esta ciudad.

Bujía "Sparta"

Vallet y Fiol

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173

BARCELONA

La Prueba en cuesta de los Bruchs



Vista del animado aspecto que ofrecía la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, en las inmediaciones de los Bruchs y en el sitio donde se dió la salida a los corredores que tomaron parte en la carrera en cuesta, organizada por el Moto Club Deportivo

Foto Claret

La clasificación

Categoría E: SIDE-CARS DE 560 C. C.

- 1.º José Bonet, *Motosacoche-Dunlop* 14 m. 31 s.
(Sin opción a premio).
- 1.º Ernesto Antonietti (Magne-to), *Triumph-Dunlop* 16 m. 17 s.
- 2.º Allym, *Triumph-Dunlop* 16 » 18 »
- 3.º Felapton, *Triumph-Dunlop* 18 » 8 »
- 4.º Llorens, *Rover-Dunlop* 19 » 24 »
- 5.º Vitte, *B. S. A.* 21 » 42 »

Categoría F: SIDE-CARS DE 1.000 C. C.

- 1.º J. Palazón, *Matchless-Klein*. 15 m. 45 s.
- 2.º Alejandro Rubió, *F. N.* 19 » 21 »

Categoría A: MOTOS DE 300 C. C.

- 1.º J. Oliveras, *Motosacoche-Dunlop* 12 m. 36 s.
- 2.º R. Balaguer, *Connaught* 15 » 9 »
- 3.º A. García, *James* 10 » 45 »

Categoría B: MOTOS DE 350 C. C.

- 1.º Tapias, *Motosacoche-Dunlop* 10 m. 59 s.
- 2.º R. Tristan, *Douglas* 16 » 30 »

Categoría C: MOTOS DE 500 C. C.

- 1.º Joaquín Vidal, *Zenith-Pirelli*. 10 m. 6 s.
- 2.º José Martínez, *Zenith-Pirelli*. 11 » 19 »
- 3.º J. Figueras, *Motosacoche-Dunlop* 11 » 49 »
- 4.º J. Lluch, *Royal-Enfield* 13 » 10 »
- 5.º Ferrán, *Rudge* 13 » 11 »

Categoría G: CYCLE-CARS

- 1.º Billicans, *David-Klein*. 19 m. 3 s.

Siempre adelante

CUANDO dentro de algunos años se puedan apreciar quizá mejor que ahora lo críticas que son las circunstancias de la vida en estos calamitosos tiempos, se podrá contrastar también mejor el valor moral que tienen los esfuerzos de nuestras sociedades deportivas, y entre las primeras el Moto Club Deportivo, para que no decaiga nuestro espíritu y para que no se interrumpa la tradición y la historia deportiva de Cataluña, desarrollando firmemente, impertérritamente un vasto programa de iniciativas, igual que si estuviéramos en tiempos normales, y sin que hagan mella en la actividad de ese grupo de verdaderos entusiastas del motorismo las mayores dificultades con que ahora se tropieza para llevar a cabo estas empresas con todas las garantías necesarias para que resulten lo que deben ser y no desmerezcan jamás de otras organizadas anteriormente.

Es innegable que por una serie muy compleja de causas, unas relacionadas indudablemente con las críticas circunstancias actuales, otras completamente fortuitas, independientes en absoluto de las primeras, pertenecientes, en fin, al grupo de las que siempre pueden presentarse, se han notado algunas ausencias lamentables entre los inscriptos, contribuyendo ello a restar interés a la lucha que se esperaba en alguna de las categorías en que estaba dividida la prueba; pero, a pesar de esto, a pesar de que quizá ha sido éste el año que menos propicia se ha mostrado la fortuna con la carrera de los Bruchs, es lo cierto que la gran manifestación motorista organizada por el Moto Club Deportivo ha sido, como siempre, un verdadero acontecimiento y no ha desmerecido



El cycle-car David, pilotado por Billicans, que ganó el primer premio de su categoría, con Pneu-Klein, habiendo sido el único cycle-car que terminó la carrera



El bravo Antonietti, ganador del primer premio de la categoría E, llevando en su side-car Triumph (pneus Dunlop) al presidente del Moto Club Deportivo, señor Coma Fotos Claret

en nada de las pruebas celebradas en el mismo sitio y con igual carácter en años anteriores.

Con esto está dicho todo, y nosotros, que cada vez que el Moto Club Deportivo pone a sus huestes en movimiento, hemos sido siempre los más entusiastas cantores de sus grandes

éxitos, porque éxitos han sido cuantas manifestaciones lleva organizadas desde que empezó su fecunda actuación y justos han sido, asimismo, los elogios que ha merecido, no tenemos que decir nada más sino que la Prueba de los Bruchs ha constituido un nuevo triunfo

Prueba en cuesta de los Bruchs

12 de marzo de 1916

LOS PNEUS

DUNLOP

INGLESES

baten el record de los premios, obteniendo

1^o

Motocicletas 300 c. c. **J. Oliveras (Motosacoche)**

Motocicletas 350 c. c. **P. Tapias (Motosacoche)**

Side-cars 560 c. c. **J. Bonet (Motosacoche)**

Side-cars 560 c. c. **E. Antonietti (Triumph)**

Sociedad Española DUNLOP, S. A. Paseo de Recoletos, 25
MADRID

para el Moto Club, en buena parte debido a la actividad portentosa y al inmenso entusiasmo de Coma, de Llorens, de Antonietti y algunos otros de sus compañeros, que ponen toda su voluntad y todas sus energías al servicio de los nobles ideales que persigue esta sociedad, que gracias a ellos mismos se ha hecho importantísima y potente.

Por las consideraciones antes hechas a propósito del medio ambiente y por las relativas a las dificultades que ahora obstruyen los caminos del triunfo más fácil, se comprenderá que representa mucho el éxito de ahora y que podemos tener muy fundamente una gran fe en la futura actuación del Moto Club Deportivo para cuando suene la hora de la paz y al amparo de ella renazca en el mundo la tranquilidad y se aleje de nuestros corazones toda zozobra. Una gran fe podemos tener para entonces en las iniciativas de esas sociedades como el Moto Club Deportivo y en las energías de esos hombres que, sin pararse ante obstáculo alguno, siguen su marcha siempre adelante. — RICARDO CABOT.

Las carreras

Antonietti, el secretario del M. C. D., abre la marcha con su side-car *Triumph*, llevando de pasajero al señor Coma, presidente de la sociedad organizadora de la prueba. Escala la cuesta a una marcha excelente que le vale el primer premio de su categoría, llevando neumáticos *Dunlop*.

Toman la salida corriendo dentro de la misma categoría E, o sea la de side-cars de 560, los otros inscriptos, que eran Llorens, Allym, Tejedor, Felapton, Vitte y Bonet, estableciéndose el orden entre ellos según los tiempos empleados en la forma transcrita en la clasificación general.

El mejor tiempo dentro de esta categoría lo

hizo Bonet con su side *Motosacoche* (pneus *Dunlop*), que corría sin opción a premio, empleando 14 m. 31 s. en recorrer los 10 kilómetros.

* * *

En la categoría F, de side-cars de 1,000 centímetros cúbicos, tomaron la salida los señores Rubió, Palazón y Cardelús, clasificándose primero el señor Palazón, con máquina *Matchless* y neumáticos *Klein*.

* * *

Corriendo en la categoría A, de motos de 300 c. c., salieron R: Balaguer, A. García y J. Oliveras.

Este último, con su *Motosacoche*, provista de pneus *Dunlop*, se clasificó primero, empleando 12 minutos 36 segundos, esfuerzo verdaderamente prodigioso para una máquina de tan limitada potencia.

* * *

Tapias y Tristan, montando respectivamente máquinas *Motosacoche* y *Douglas*, son los que se disputan el primer lugar en la categoría B, de motos de 350 c. c., pero el tiempo empleado marca una gran ventaja a favor de Tapias, que se clasificó primero, llevando pneus *Dunlop*.

* * *

La categoría en la cual ofrece la lucha verdadero interés es en la de motos de 500 c. c. Entran en lid A. Ferrán, J. Lluch, J. A. Orús, J. Martínez, J. Vidal y J. Figueras, y aunque, en general, los tiempos son buenos, se destaca como muy excelente el de Vidal, que con su *Zenith*, provista de pneus *Pirelli*, hace el mejor tiempo entre todos los concursantes de todas las categorías, en 10 m. 6 s., colocándose en el primer lugar de la clasificación general.

* * *



Vidal, el héroe de la carrera de este año, con máquina *Zenith* y pneus *Pirelli*, alcanzando a Lluch en el sitio más duro de la cuesta

Fotos Claret



Vidal, primero de la clasificación general y de la categoría B, después de la brillantísima carrera efectuada con moto Zenith, provista de pneus Pirelli, junto con los señores Creus y Barbará, de la casa Pirelli y C.^a, y el corredor Martínez, segundo de dicha categoría, también con Zenith y pneus Pirelli

El hecho de hallarse inscriptos en la categoría G, reservada a cycle-cars, seis coches de una misma marca hasta la víspera de la carrera, hizo que en esta categoría perdiera gran parte del interés que se le suponía, a pesar de haberse presentado a última hora otro coche de marca distinta. Sólo tomaron la salida tres de los siete cochecitos inscriptos, clasificándose primero el David, de Billicans, que llevaba neumáticos Klein.

La organización

Como siempre, tratándose de los actos oficiales del Moto Club Deportivo, la organización fué perfecta.

El servicio de controles lo desempeñaron a las mil maravillas, como ya es tradicional en ellos, los entusiastas socios del Grupo Deportivo del C. V. R.

Actuaron de Jurados los señores Bresca, Abadal y Rodríguez, quienes desempeñaron

también, y respectivamente, los cargos de juez de salida, juez de llegada y cronometrista.

La fiesta

Para los sportsmen motoristas, la Prueba de los Bruchs fué una contrastación de valores para máquinas y corredores; para los campesinos de aquellos heroicos pueblos que se hicieron inmortales en la guerra de la Independencia, una fiesta grata a su curiosidad; para los aficionados a pensamientos trascendentales, un saludo de los héroes modernos a los héroes antiguos, un homenaje de las nuevas armas del progreso a los lugares consagrados con otras armas; para algunos automovilistas y motoristas, motivo de una agradable excursión, pretexto para una salida.

Para todos fué una fiesta simpática, que nos hace pensar con ilusión en la Prueba de los Bruchs del año que viene.

PIK

Prueba en cuesta de los Bruchs ^{12 de marzo} de 1916

Categoría side-cars 560 c. c.

1^o

E. Antonietti

2^o

Lloberas

3^o

Clavería

todos sobre

TRIUMPH

Pneus DUNLOP

Exposición y venta: RONDA UNIVERSIDAD, 31 - TELÉFONO 3038 - BARCELONA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Los deportes hípicos en el Real Polo Jockey Club



Los notables polistas señores B. Cinnamond, Bey Habib Lofallach, N. Cinnamond y Petit

COMO todos los domingos, el último se aprovechó en el Polo Club para jugar interesantes partidos en los cuales tomaron parte los señores E. López, Barón de Güell, Marqués de Monsolís, Pattberg, Cinnamond (Norman y

Bernardo), Bey Habib Lofallach y Petit, constituyendo estos cuatro últimos el equipo que publicamos en atención a que forma parte del mismo el Bey Habib Lofallach, excelente polista egipcio.

Carreras en el Parque

ANTE numeroso público se celebró el domingo, en el Parque, la segunda prueba del challenge del Athletic Sporting Club, clasificándose primero Vidal.



Grupo de corredores, poco después de la salida

El Campeonato de fútbol



Una escena del partido Barcelona-Sabadell, en el cual el Barcelona logró apuntarse tres goals por dos sus contrarios, a pesar de jugar muy deficientemente y de no poderse terminar el partido

Ambiente deportivo

Match sensacional

La acción en local amplio, rodeado de palcos en anfiteatro; en el centro se levanta, amacotado bajo la cruda luz de los focos, el tablado de un ring. Circulan muchachotes reacios, subidas hasta el codo las mangas de la camisa, trajinando guantes, jofainas, esponjas y demás enseres pugilísticos. El público discute animadamente en corrillos; al aparecer los combatientes en el ring, cesa toda discusión. Los preparativos se suceden lentos, solemnes; reinense en cabildeo, árbitro, luchadores y ayudantes; saborean de antemano los espectadores los golpes que no han de recibir.

Por fin suena el gongo y comienza la lucha, al principio sin incidentes; luego va caldeándose la atmósfera, y al compás del combate brotan de todas partes las exclamaciones.

Un apasionado. — ¡Duro!

Otro. — ¡Aprieta y es tuyo!

El árbitro. — ¡Break!

Uno del orden. — Esto se «posa» feo.

El de siempre. — ¡¡Prou camama!

El apasionado. — ¡Que se calle!

Un periodista. — Aquí no hay cultura; mañana lo diré en la revista.

El árbitro (impasible). — ¡Break!

El de siempre. — Protesto porque estoy en mi derecho.

La discusión se eleva de tono; óyense palabras gruesas; suena monótona la cantinela del árbitro. El boxeo cambia de lugar de acción: pasa del ring a las butacas.

El guardia (contagiado). — ¡Break!

* *

Va a empezar el último asalto; uno de los contendientes lleva consigo todas las simpatías del público y casi todos los golpes. Expectación.

El de todas las sesiones. — Yo sigo en mis trece; lo de las toallas es poco elegante.

Un chusco. — ¡¡Compra'ls-hi un pai-pai!

Otro. — Es mejor «pa i xacolata».

Ruido de sillas y bastones en honor del trío.

El árbitro. — Décimo y último round.

Una voz. — ¡Ahora o nunca!

Otra (atiplada). — «C'est d'omage de s'abîmer ainsi la figure pour rien!»

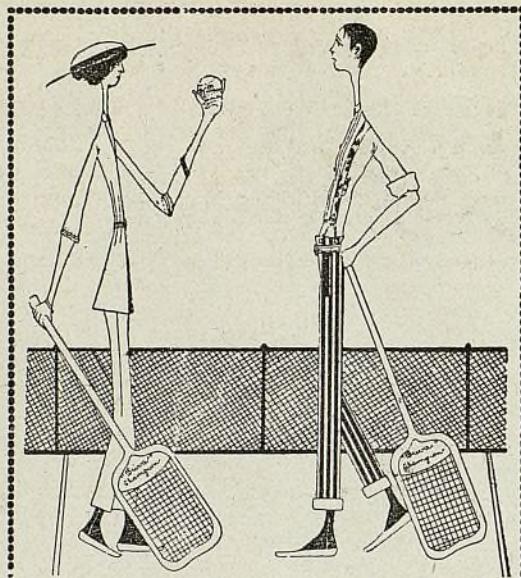
LE CHAUFFEUR

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

AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182
BARCELONA



RAQUETAS DRIVA
Y PELOTAS PARA
LAWN-TENNIS
de WILLIAMS & Co., de PARIS

AGENTES EXCLUSIVOS:

EDUARDO SCHILLING, S. en C.

MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

El de las simpatías saca fuerzas de flaqueza; su contrario se crece al ver cerca la victoria; los break se suceden sin interrupción; los periodistas toman notas a gran velocidad; como de costumbre, hay uno que llega a última hora, preguntando: «¿Qué ha pasado?» Nadie se preocupa en contestar.

Los boxeadores, jadeantes, intentan el último ataque, y a lo mejor suena el gongo señalando el fin; estallan los aplausos, que cada cual prodiga al presunto vencedor (el de las simpatías).

Levanta el árbitro la mano y se hace el silencio.

El árbitro (solemne). — ¡Match nulo!

* *

Barullo indescriptible, voces, aplausos (pocos), pitos (muchos), protestas, discusiones, corrillos animados y comentarios a granel. Un grupo sigue al árbitro, dándole escolta; son los puristas del deporte.

La decisión del juez es inapelable.

De todas partes surgen frases mordaces que cruzan el aire con restallido de tralla; unos se llaman a engaño, y protestan; los menos aplauden; todos van desfilando lentamente al extinguirse las luces.

El cronista (filosofando, al paño). — Igual que ayer; lo mismo que mañana...

ANTONIO BLASCO CIRERA

Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos, &.^a &.^a



FUTBOL

Los partidos Arenas-Español

TIENEN estos partidos que han de jugarse hoy y mañana el interés de que siempre ha ido revestido todo encuentro entre un equipo de Vasconia y otro de Cataluña, las dos regiones que con mayor afición y mejores resultados hasta el presente han cultivado el futbol.

Próximamente las luchas solemnes semifinales y finales del Campeonato de España, y habida cuenta de los resultados obtenidos por el Arenas Club con los demás teams norteños, la visita del Arenas Club préstase también a un aproximado examen comparativo de fuerzas, que ha de ofrecer a optimistas y pesimistas ancho campo a sus pronósticos y materia abundante para sus discusiones.

Añádase a esto el desconocimiento absoluto de *visu* que del juego del equipo arenero tiene la mayoría del público barcelonés, así como la fama de que goza, y se vendrá al convencimiento de que pocos partidos podrán presentársenos en esta temporada con mayores alicientes.

El Español ha jugado este año contra el Arenas, y con todo y ser vencido, ha logrado establecer en Jolaseta el record de goals entrados en un solo partido al equipo algorteyo.

En Madrid las exhibiciones del Arenas han sido siempre espléndidas. En cambio, en su única excursión a Cataluña, jugando en Tarraza contra el Barcelona, no logró, sin duda por llevar un equipo muy débil, alcanzar un resultado de conformidad con su fama.

Por todo ello es de suponer que esta vez, que se presentan con un equipo formidable, vengán dispuestos al desquite y a ratificar en terreno duro las incontables victorias obtenidas en las blanduras del terreno propio sobre cuantos equipos catalanes le han visitado.

Mala, por no decir pésima, ha sido la labor del Español en esta segunda vuelta del Campeonato, y a querer sacar deducciones, debiéramos, en buena lógica, vaticinarle dos adversos resultados.

Mas cuantos conocemos el temple de los animosos blanquiazules y sabemos el empeño que en las luchas ponen cuando en ellas va envuelta la honrilla regional, no queremos dudar de que el Español, conquistador de tantos y tan merecidos laureles, querrá reverdecerlos y surgirá de nuevo con el empuje necesario

para oponer seria resistencia a su potente adversario.

En el equipo arenero figurará Pajara, el extraordinario jugador que, con Pichichi, compartió en la temporada pasada la idolatría del público bilbaíno.

La Junta directiva del R. C. D. Español, que este año no ha habido aún fe de vida en materia de partidos interregionales, merece los más entusiastas plácemes por el acierto con que ha sabido inaugurarlos.

HOCKEY

Los grandes partidos

Es fuerza que hablemos hoy de los dos acontecimientos deportivos que nos depararon, en forma de partidos de hockey, el Athletic Club de Madrid y el Real Polo Jockey Club de Barcelona, en el campo de este último, porque dichos partidos nos proporcionaron, amén de la natural sorpresa por la victoria de los nuestros, otras tantas tardes sumamente interesantes, no sólo para los devotos del hockey, sino también para los profanos en el mismo, que no dejaron de aplaudir los mejores momentos del juego ni cesaron de interesarse en toda ocasión durante los partidos.

Hablaremos, pues, de ellos sin detenernos, empero, en dar una detallada reseña que alargaría considerablemente estas líneas, limitándonos a exponer un juicio-resumen de los mismos.

El equipo del Athletic.—De sus componentes, unos nos eran ya conocidos de cuando su visita anterior; teníamos de los demás las mejores referencias. Deducíamos, en consecuencia, ya antes de su llegada, que era muy potente equipo el que iba a visitarnos, y ¿por qué no decirlo? temíamos fundadamente un serio descalabro para los nuestros, habida cuenta también de los resultados obtenidos en anteriores encuentros entre los mismos equipos.

En este sentido y no obstante la victoria de los catalanes, hemos de convenir en que no nos defraudaron los madrileños; es más: no obstante lo equilibradas que aparecieron las fuerzas de ambos bandos, seguimos teniendo al equipo del Athletic por superior al del Polo, que nada significa el resultado de 1 goal a 0 obtenido en dos encuentros y una prórroga de

veinte minutos en el primero. Añádanse ahora las circunstancias de cambio de campo, viaje, etcétera, y la de haber estado jugando al tennis durante toda la mañana del segundo día varios de sus equipiers. Y, finalmente, téngase en cuenta su casi constante dominio en la segunda parte del último encuentro para deducir que pueden *aún* vencernos los madrileños a poco que descuiden los nuestros el entrenamiento.

Del equipo que capitanea Aguilar y del que forman parte, además, Hernández, Fleischener, Gomar, Aguilera, Suárez, Mendizábal, M. Alonso, Del Río, J. M. Alonso y Lacasa, sobresalieron los hermanos Alonso, Aguilar y Fleischener.

El equipo del Polo. — Constituíanlo Piferrer, Churruca, L. Bertrand, Casas, Satrústegui, Rocamora, J. de Ros, E. Bertrand, G. de la Riba, J. Bertrand y M. Sagnier, capitaneados por este último.

Bien se echa de ver por la composición del equipo que procuró el Polo constituirlo fuerte, recurriendo para ello a casi todos sus jugadores de primera categoría, y justo es reconocer que todos cumplieron como buenos creciéndose, de cada vez, ante el empuje de sus contrarios.

Haremos, no obstante, especial mención de sus líneas defensivas, que jugaron colosalmente en ambos encuentros, mereciendo frecuentes aplausos al despejar difíciles situaciones.

Observamos, en cambio, una ligera falta de cohesión en el ataque, debido a lo cual, sin duda, no fueron más los goals que marcaron los polistas.

Conseguido que hubieron el primero y único tanto al finalizar la primera parte del segundo partido, mostráronse los delanteros poco codiciosos de juego, lo que aprovecharon sus contrarios para dominar constantemente durante el segundo tiempo, colocándose los catalanes en una prudente defensiva, que dió, no obstante, ocasión a Piferrer para lucir sus facultades, volviendo así por su antiguo prestigio.

Ambos encuentros fueron arbitrados a satisfacción de todos por Manuel Nogareda, único, por otra parte, con garantías de perfecta neutralidad.

A presenciar los partidos concurrió muy numeroso y selecto público, que de fijo habría sido mayor en cantidad si lo desapacible del tiempo no hubiese retraído a muchos que prometieron su asistencia.

No queremos poner fin a estas cuartillas sin felicitar antes a los que de tan brillante modo lograron adjudicarse la Copa donada por el señor Conde de Churruca, y sin recomendarles, empero, si bien se me alcanza que no han menester de mi consejo, que no se duerman sobre sus laureles si quieren ratificarse en ocasión próxima, en el honroso título que ahora se han adjudicado con motivo de la brillante victoria que acaban de alcanzar.

J. M. CASADES

Estos días en otros tiempos

15 de marzo de 1891.—Se celebra en el paraninfo de la Universidad Central la sesión inaugural de las tareas que por tercera vez reanuda la Sociedad Gimnástica Española, pronunciando elocuentes discursos los señores Becerra, San Martín, Ordax, Masferrer, Serrano Faligati y Reparaz.

20 de marzo de 1898.—Inaugúrase el nuevo edificio del Club Velocipédico de Barcelona, celebrándose grandes carreras en el Velódromo de la Bonanova, en las que resultaron vencedores Balañat en su match con Lallemand, y Abadal en la carrera de 3.200 metros, en lucha con Manresa y Agar.

13 de marzo de 1899.—El Comité Regional de la U. V. E. en Barcelona eleva una instancia al Ayuntamiento en solicitud de que sea rebajado el arbitrio sobre bicicletas de 15 a 6 pesetas.

14 de marzo de 1901.—El General Weyler proyecta establecer en cada región un picadero, dirigido por un profesor del Cuerpo de Equitación militar.

13 de marzo de 1902.—Es proclamado Presidente del Madrid Polo Club el Duque de Santoña, formando parte de la Junta el Conde de Torres Arias, Marqués de Viana, Bermejillo, San Miguel, Duques de Huesca, de Arión, de Medinaceli, Condes de Clavijo, del Real, Marqués de Santa Cruz, Menéndez y Martínez de Irujo.

17 de marzo de 1902.—Entran a formar parte del Gobierno de S. M. los señores Canalejas, Montilla y Romanones, miembros honorarios del Comité Ejecutivo de la Federación Gimnástica Española.

13 de marzo de 1904.—Se celebran las pruebas sobre la distancia de 50 kilómetros en carretera (Sitges-Calafell-Sitges), llegando primeros Neira y Bastinos en tandem, empleando 1 h. 34 m. 55 s.

18 de marzo de 1906.—Celébrase en San Sebastián el match San Sebastián Récreation Club-Athletic de Bilbao, venciendo el primero por 2 a 1 con el siguiente equipo: Llanos, Artola, Berraondo, Cazeaux, Ximénez, Creswell, Ximénez, A. Sena, Minondo, M. Sena y Alonso.

17 de marzo de 1908.—Llega a Barcelona un tren Renard (automóvil) con objeto de efectuar pruebas en las carreteras de Barcelona.

17 de marzo de 1909.—Celébranse en Matagalls los concursos de invierno de la Secció de Sports de Montanya del Centre Excursionista, obteniendo Santos Mata el primer premio de la carrera de luges.

15 de marzo de 1910.—Verifícase la apertura de la Exposición de Aeronáutica de Barcelona, organizada por la Asociación de Locomoción Aérea.

16 de marzo de 1912.—En el Parlamento francés se constituye un grupo independiente político-sportivo, presidido por M. Messimy, ex Ministro de la Guerra.

15 de marzo de 1914.—Cosme D Churruca gana en concurso de golf la Copa creada por su padre, el Presidente del Barcelona Golf Club, señor Conde de Churruca.

**MOTOSACOCHÉ 2¼ HP.
VENCEDORA EN LOS BRUCHS**

SE VENDE A BUEN PRECIO

Razón: **Justo Oliveras**

Diagonal, 392 - Motosacoche

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Hockey : El primer Campeonato de España

Equipo del Real Polo Jockey Club, que después de jugar dos interesantísimos partidos con el equipo del Athletic de Madrid, ha resultado vencedor del primer Campeonato nacional de hockey celebrado en España

EL miércoles de ceniza y el jueves, por la tarde, en el espacioso campo de hockey que posee en su parque de deportes el Real Polo Jockey Club, se celebraron los partidos finales del primer Campeonato de España de Hockey, entre el equipo de dicha sociedad y el del Athletic Club de Madrid.

El primer partido fué con resultado nulo, ya

que ni uno ni otro bando consiguió apuntarse goal alguno, siendo necesario, por esta razón, jugar un segundo encuentro que, efectuado el día siguiente, fué favorable al equipo barcelonés por un goal a cero. Ambos equipos jugaron muy bien, pero hay que confesar que los madrileños poseen un equipo mucho más completo que el de nuestro Polo.



Equipo del Athletic de Madrid, que ha jugado la final del primer Campeonato nacional de hockey contra el equipo del Real Polo Jockey Club de Barcelona

Écos y noticias

Tenemos la satisfacción de anunciar a nuestros lectores que han entrado a formar parte de nuestra redacción don Francisco Doménech, don Emilio Lluch y don José Torrents, este último asumiendo el cargo de redactor-jefe.

Los méritos de los nuevos compañeros, antiguos amigos nuestros, bien conocidos y apreciados en el mundo deportivo, excusan su presentación y permiten abrigar la seguridad de que esta noticia alegrará a nuestros lectores.

* * *

Leandro Coll ha hecho ya público el reto que lanza a Duñabeitia, actual recordman español de los 400 metros en línea recta.

La forma correcta en que el reto ha sido echado nos permite creer que el corredor vasco no ha de poner reparo en aceptarlo.

Si el match se verifica y Coll consiguiera la victoria, Cataluña copará los records pedestres y los atletas catalanes deberán un alto agradecimiento a Coll, cuyo ejemplo, más que ningún otro, enseña a lo que se puede llegar a fuerza de constancia y entrenamiento.

* * *

Dícese que el terreno que ocupa el Saturno Parque volverá a convertirse en jardines.

Alguien ha indicado la conveniencia de que la F. A. C. gestionara la cesión de tales terrenos para convertirlos en pista.

Acertada y muy digna de ser atendida nos parece la idea.

La F. A. C. podría incluir, en su corto y ya fecundo historial deportivo, como un alto timbre de gloria, la consecución de lo que se le propone.

* * *

Ha salido para Lyon y París nuestro distinguido amigo don Jaime Roca, propietario del establecimiento *Le Chauffeur*.

* * *

La importante casa Vallet y Fiol, S. en C., nos participa haber cambiado su razón social por la de Vallet, Fiol y Compañía, S. en C., con motivo de haber ingresado en la Sociedad don José Bofill y Benessat.

* * *

Mañana, día 19, tendrá lugar la primera prueba de la Copa Challenge Arnau, organizada por el Club Natación Ahtletic, en la que tomarán parte, además, sportsmen afiliados a la Federación Atlética Catalana. La prueba que tendrá lugar mañana será carrera pedestre de 100 metros, para los concursantes del C. N. A. y de la F. A. C., carrera ciclista de 2.500 me-

tros, reservada a los concursantes del C. N. A., y carrera pedestre de 800 metros, exclusiva a los de la F. A. C. Entre una y otra prueba se otorgará un descanso de una hora. Representarán al Club Athletic don Emilio Rodríguez y don Santiago M. Arnau, además de otros señores que compondrán el jurado, y la F. A. C. será representada por don A. Maluquer y sus cronometradores y controls.

Para los afiliados a la F. A. C. se ha concedido una prórroga en el plazo de inscripción estipulado en las bases, y podrán inscribirse a la Challenge hasta el momento de empezar la primera prueba, mediante la presentación del recibo corriente o del carnet de socio.

Además de los premios mencionados, el señor Arnau otorgará un premio especial a todo socio del C. N. A. que instituya record.

La prueba tendrá lugar en el Parque y los concursantes deberán estar reunidos a las nueve y media frente el monumento a Prim.

* * *

Nuevamente la mala simiente que creíamos poco menos que extirpada de nuestros campos de futbol, ha hecho su aparición.

El partido Barcelona-Sabadell no pudo llegar a feliz término.

Hubo, como en otros tiempos, jugadores célebres que se negaron a acatar el fallo del árbitro e intrusión del público en el juego.

Pasados los momentos primeros de irreflexión, es de esperar que los causantes de tal re-

UNA LESIÓN



pequeña o grande, tratada inmediatamente con

Agua

Oxigenada

VOLCÁN

no se infecta jamás, y no puede tener, por tanto,

MALAS CONSECUENCIAS

Exigid, como garantía de legitimidad, la marca **VOLCÁN**

PRINCIPALES FARMACIAS

Depositarios:

J. Uriach y C^a: Moncada, 20





Vicente Villanueva (a) Chispa, en la bicicleta-miniatura Fontanals (pneus Soly), que tanto llamó la atención en las fiestas de Carnaval

troceso sabrán darse cuenta de la enorme responsabilidad que contraerían al instaurar de nuevo la costumbre del escándalo dominical.

Si así no fuera, el más elemental precepto de higiene, el aislamiento, bastaría para cortar de raíz la enfermedad.

* * *

Parte de culpa del escándalo en el match Barcelona-Sabadell la tuvo la desgraciada intervención del árbitro.

En el match University-Español pudimos ver a un colegiado significadísimo discutir a grandes voces y con descompuesto ademán los fallos del compañero que arbitra.

No es éste, no, el mejor camino para que el Comité de referes recobre sus prestigios, hoy tan decaídos.

* * *

Algunos de nuestros industriales han lucido su ingenio con motivo de las fiestas de Carnaval, siendo dignas de especial mención por su originalidad dos creaciones que han merecido ser premiadas en el concurso organizado por el Ayuntamiento: el gigantesco ciclista sacado por don Antonio Sanromá, y la diminuta

bicicleta Fontanals, que ha dado a conocer el corredor Villanueva, cuyas fotografías ilustran hoy, a título de nota curiosa y amena, estas columnas.

* * *

Laméntase una Revista donostiarra de que mengue la afición al deporte viril y españolísimo de la pelota.

En cambio, entre nosotros nos es dable apreciar un notable incremento en el cultivo de dicho deporte, cuyas filas se ven engrosadas a cada momento por nuevos adeptos.

El concurso anual se avecina, y con tal motivo no es pequeño el movimiento que se nota en las canchas, desgraciadamente escasas, con que contamos en la ciudad.

* * *

Después de corta permanencia en ésta, el martes regresó a Madrid nuestro distinguido amigo don J. de Solla, gerente de la Sociedad Española Dunlop, S. A.

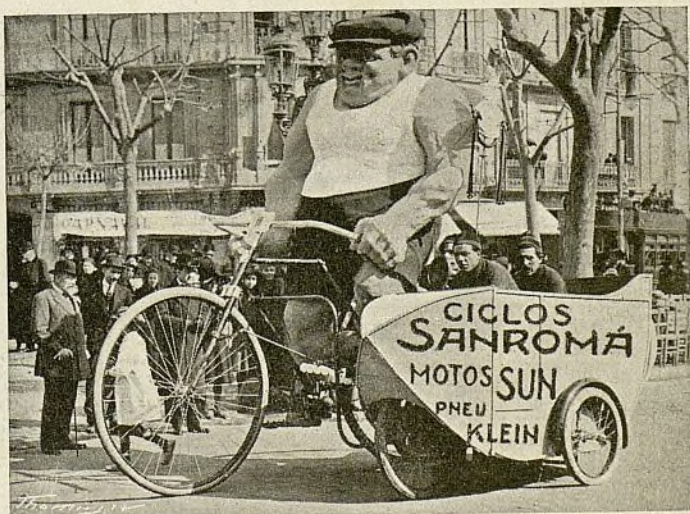
El mismo día partió en dirección al Norte el director de la propia casa y buen amigo nuestro, don Manuel Rufesi.

* * *

Por fin se sabe dónde se celebrará el tan cacareado match Athletic-Real Sociedad.

La Federación Norte se ha visto en un brete, y como supremo recurso ha apelado a un método comodísimo: el sorteo.

Nosotros tomamos nota del precedente y nos creemos en el caso de proponer a la Federación Catalana, para la temporada próxima y con objeto de lograr que transcurra el Campeonato lo más tranquilamente posible, que estudie la manera de conceder el título de campeón en combinación con el sorteo de Navidad.



El gigantesco ciclista, presentado por don Antonio Sanromá en las fiestas de Carnaval, para anuncio de los Ciclos Sanromá, de las Motos Sun y del Pneu-Klein

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Boxeo.—*Barcelona*: Velada en el Iris Park. Día 9. Montero-Solsona, match nulo.—Eveling Knight vence a Dalmases por puntos.—Jim Bleik-Martínez, se retira éste por tener dislocado un dedo.—Fred Jacks-Munich, abandona éste al tercer asalto.—Franch Hoche-Ardevol (boxeo contra lucha), abandona éste al primer asalto.

Fútbol.—*Barcelona*: Campeonato Regional de Cataluña. Día 12. Barcelona-Sabadell, 3 a 2.—Universitary-Español, 4 a 3.—Avenç-Badalona, 1 a 0.

Sabadell: Campeonato Regional de Cataluña. Día 12. Español-Athletic, 2 a 0.

Manresa: Día 12. Manresa-C. D. Colonia Sedó, 4 a 0.

Huelva: Día 12. Real Betis Balompié de Sevilla-Club Recreativo Huelva, 4 a 2.

Motorismo.—*Barcelona*: Carrera en cuesta de los Bruchs, organizada por el Moto Club Deportivo. Día 12. Motos 300 c. c. 1.º, Oliveras, *Motosacoche-Dunlop*, 12 m. 36 s.; 2.º, Balaguer, 15 m. 9 s.; 3.º, A. García, 10 m. 45 s. Motos 350 c. c. 1.º, Tapias, *Motosacoche-Dunlop*, 10 m. 59 s.; 2.º, Tristán, *Douglas*, 16 m. 30 s. Motos 500 c. c. 1.º, J. Vidal, *Zenith-Pirelli*, 10 m. 6 s.; 2.º, J. Martínez, *Zenith-Pirelli*, 11 m. 19 s.; 3.º, Figueras, *Motosacoche-Dunlop*, 11 m. 49 s. Side-cars 560 c. c. José Bonet, *Motosacoche-Dunlop*, 14 m. 31 s. (fuera de concurso); 1.º, E. Antonietti, *Triumph-Dunlop*, 16 m. 17 s.; 2.º, Allym, *Triumph-Dunlop*, 16 m. 18 s.; 3.º, Felapton, *Triumph-Dunlop*, 18 m. 8 s. Side-cars 1.000 c. c. 1.º, J. Palazón, *Matchless-Klein*, 15 m. 45 s.; 2.º, A. Rubió, 19 m. 21 s. Cycle-cars. 1.º, Billicans, *David-Klein*, 19 m. 3 s.

Natación.—*Barcelona*: Carrera de entrenamiento del Club Natación Athletic. Día 12. Distancia 100 metros. 1.º, E. Rodríguez; 2.º, Grañó; 3.º, Gili.

Pedestrisimo.—*Barcelona*: Challenge del Athletic S. C. Día 12. Distancia 5.000 metros. 1.º, Vidal, 17 m. 3 s.; 2.º, Marco, 17 m. 21 s. 3.º, Mucken, 17 m. 27 s.—Pedro Prat establece el record de los 1.500 metros en 4 m. 27 s. $\frac{1}{5}$.

Pelota vasca.—*Barcelona*: Real Sociedad de Sport Vasco. Día 12: Virgili-Canals vencen a Sunyer-Borrás por 40 a 27.—Aballi-Mas vencen a hermanos Palmada por 40 a 33.

Polo.—*Barcelona*: *Copa del Presidente*. Concurso del Real Polo Jockey Club. Día 12. Petit, López (E.), Cinnamond (B.) y Barón de Güell vencen a Marqués de Monsolís, Cinnamond (N.) y Pattberg por 1 a 0.—López (E.), Marqués de Monsolís, Cinnamond (B.) y Pattberg contra Cinnamond (N.), Bey Habib Lofallach y Barón de Güell, 2 a 2.—López (E.), Marqués de Monsolís, Pattberg y Barón de Güell ganan a Petit, Cinnamond (N.) y B.) y Bey Habib Lofallach por 3 a 0.—Día 16. Petit, Marqués de Monsolís y Cinnamond (B.) vencen a Cinnamond (N.), López (E.), J. Habis y Barón de Güell por 4 a 3. Petit, López (E.) y Barón de Güell vencen a Marqués de Monsolís, J. Habis y L. Lofallach por 1 a 0.

Remo.—*Barcelona*: Regatas de clasificación del Club de Mar. Día 12. Distancia aproximada 1.000 metros. 1.º, Devalillo y Escape, timonel Martínez, 6 m. 29 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Belda y Martínez, timonel Ca-

nals, 6 m. 32 s.; 3.º, Giné y Martínez, timonel Raldiris, 6 m. 36 s. $\frac{3}{5}$.

Tiro.—*Barcelona*: Real Asociación de Cazadores de Cataluña. Tiradas de pichón, 1.ª poule, Pombo; 2.ª y 3.ª, Girona (L.); 4.ª, Copa de la Sociedad, Rodríguez; 5.ª, Munné.

Programa para mañana

Excursionismo.—Excursión ciclista a Granollers, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 7.

Tiro.—Tiradas de concurso y de entrenamiento. Polígono del Tiro Nacional. Montaña de Montjuich. A las 9.

Concurso de tiro de pichón, organizado por la Real Asociación de Cazadores de Barcelona. Poule de prueba y Copa de la Sociedad. Stand de Miramar. A las 15.

Pedestrisimo.—*Challenge Arnau*. Pruebas de 100 y 800 metros, organizadas por el Club Natación Athletic. Parque de Barcelona. A las 9,30.

Carrera de neófitos, organizada por el Athletic S. C. Salida de la plaza de la Universidad. A las 10.

Ciclismo.—*Challenge Arnau*. Prueba de 3.500 metros, organizada por el Club Natación Athletic. Parque de Barcelona. A las 9,30.

Carrera de neófitos, organizada por el Club Ciclista de Sans. Distancia 30 kilómetros. Salida de la calle de Sans, frente a la de San Jorge. A las 15.

Hockey.—Partidos de entrenamiento entre socios del Real Polo Jockey Club. A las 10.

Partidos de entrenamiento entre socios de la Sociedad Sportiva Pompeya. A las 10.

Polo.—*Copa del Presidente*. Partido de polo. Parque de sports del Real Polo Jockey Club. A las 10,30.

Esgrima.—*Copa Torres Gener*. Tercera prueba del Concurso a espada de combate, organizado por la Real Asociación de Esgrima de Barcelona. Parque de sports del Real Polo Jockey Club. A las 11.

Hípica.—Tercera serie de las pruebas hípias organizadas por el Real Polo Jockey Club. Parque de la carretera de Sarriá. A las 11. (A las 12 se dirá una misa para los habituales concurrentes al parque de sports.)

Pelota vasca.—Primeros partidos del Concurso de pelota, organizados por la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Yachting.—*Copa New Phono*. Primera prueba de la regata para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo. Distancia 3 millas y media. A las 11.

Fútbol.—Segundo partido interregional Arenas-Español, campo del Español. A las 16.

Remo.—Eliminatorias del Campeonato de España. Regatas de yols de mar, organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona. Distancia 2.000 metros y un viraje. A las 16.

De todos estos festivales deportivos publicará extensa reseña, en su número del lunes próximo, *El Mundo Deportivo*.

AUTOMÓVIL-SALÓN

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN

Prueba de los Bruchs

12 de marzo de 1916

1^o

Side-cars (fuerza libre)

J. Palazón (Matchless)

1^o

Cycle - cars

Billicans (David)

ambos sobre

PNEU-KLEIN

PRINCESA, 61

BARCELONA

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carref.º de Ribas, 279
Teléfono 2853

La Hispano-Suiza

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Reunion :

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET Y FIOL, S. en C. - Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

BYE
CIA

MARCA REGISTRADA

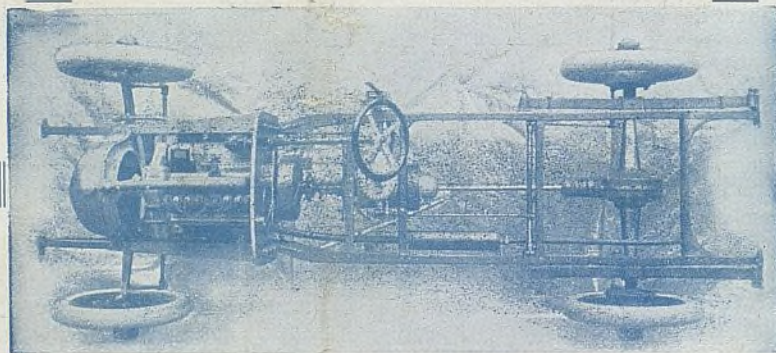
TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

(Antes BIADA, ELIZALDE Y C.A)

PASEO DE SAN JUAN, 149

Dirección telegráfica: **AUTOELIZALDE** - Tel. 7921



**Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, ca-
miones, coches militares, de sanidad y policía**

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA
BALMES, 54 • TELÉFONO 2689 • BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

Mar
prep
que
su c
final
Espa