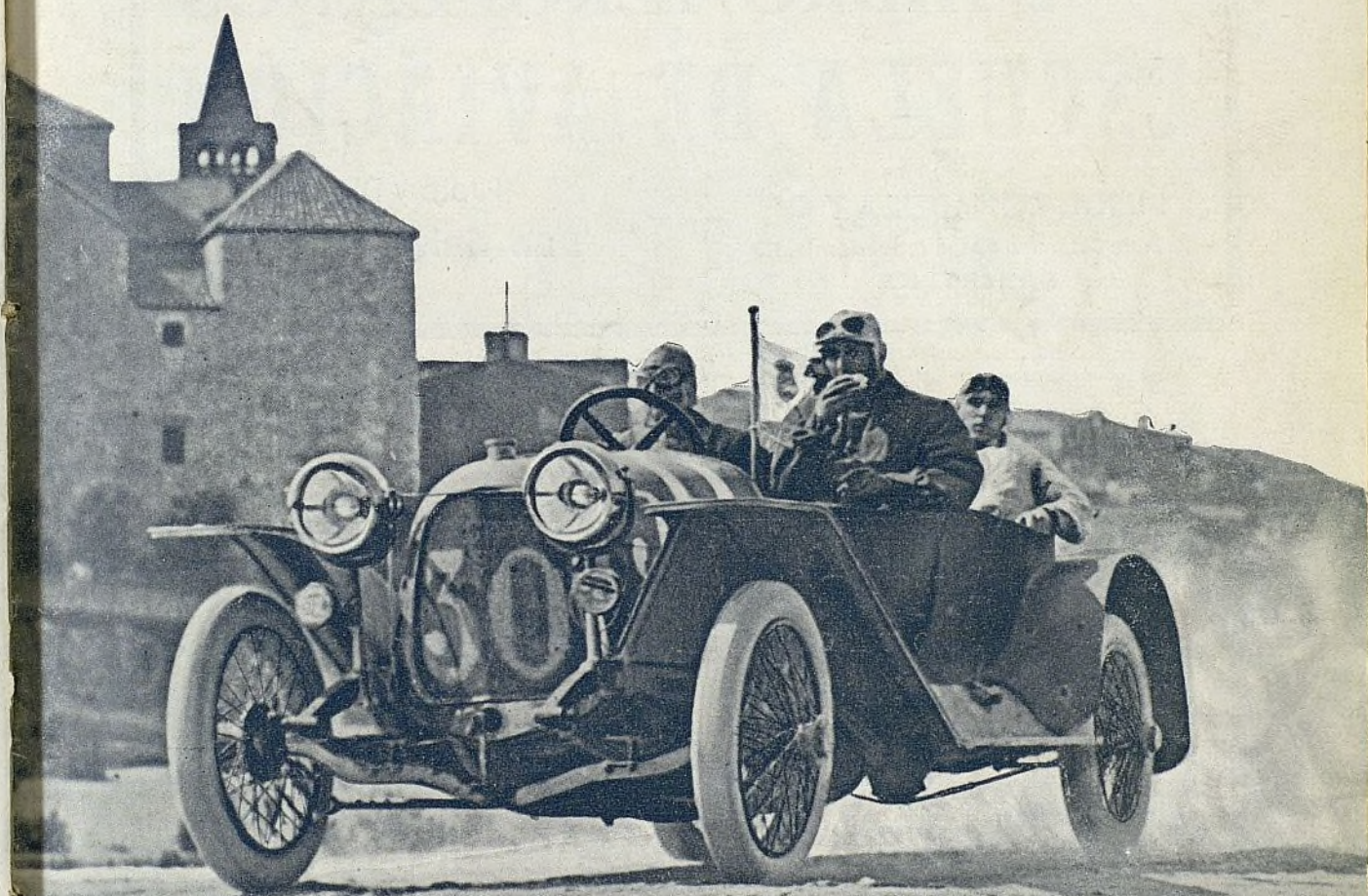


STADIUM



Automóvil ELIZALDE

de los señores Pujadas y Llobet, conducido por M. L'Huillier, que en la prueba de regularidad Vuelta a Cataluña (630 kms.) ha quedado clasificado primero de la categoría libre, ganando la Copa de Honor del Real Automóvil Club de Cataluña, la Copa Andreu y la Copa de neumáticos precintados, con Pneus Pirelli

Número especial
dedicado a la
Vuelta a Cataluña

30 cts.

Ayuntamiento de Madrid

CICLOS

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Rambia Cataluña, 62 : Independencia, 113

BARCELONA

Piloto y Director :

Don Salvador Hedilla



Vuelta a Cataluña

Sólo tres coches salieron equipados con neumáticos

Firestone

N. S. U., de don J. Almagro,

DIATTO, de don J. Álvarez,

HISPANO-SUIZA, de don F.O. Rissmann,

1.º de la primera categoría

2.º de la segunda categoría

4.º de la segunda categoría

Neumáticos Firestone, S. A. - Diagonal, 391 - Barcelona



Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



AÑO VI - NÚM. 166 • 29 JULIO 1916

SUSCRIPCIÓN:
España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 fr.

APARECE LOS SÁBADOS
Número suelto, corriente, 20 cént.
Número suelto, atrasado, 40 cént.

OFICINAS:
Consejo Ciento, 383, entr.º
Teléf. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Figuras de relieve

Los diputados



LUIS BALLBÉ DE GALLART
Diputado a Cortes por Vilademuls

ENTRA en nuestros propósitos el hacer figurar en la Galería de STADIUM a todos aquellos que, formando en la grey sportiva, han llegado a ocupar un puesto honorífico en los escaños del Parlamento español.

Y este empeño está perfectamente justificado, porque no existe ya nadie absolutamente que crea que el sport se toma, no por sport, sino por mero pasatiempo, «malgré que el diccionario defina el sport como recreación, placer, diversión», sino por algo de tan enorme trascendencia que, propagándolo los hombres más sabios de la nación, con su elocuencia; practicándolo, sin excepciones apenas, nuestra juventud, es justo, es racional y lógico que aquellos a los que el pueblo soberano eligió para que hicieran las leyes, se preocupen de ello en las Cortes de la nación.

Hasta ahora, vale decirlo, las voces que se elevaron en el Congreso respondieron, en parte, al convencimiento que nuestros eminentes propagandistas llevaron al ánimo de los legisladores, incluso molestándoles con su asedio poco menos que permanente, que más de uno calificaría de impertinente.

Hoy, afortunadamente, se sientan en las Cámaras hombres plenamente convencidos de la bondad indiscutible de nuestra causa, hombres que desde pequeños han practicado los sports y han obtenido beneficiosos resultados; y esos hombres, que conocen, que saben lo que significa y representa el sport, la educación y el ejercicio físico en la vida de los pueblos, y, sobre todo, en la de las naciones que en materia de cultura física andan tan atrasadas como la nuestra, tienen la obligación de hablarle al país, de despertar al país de su suicida letargo y hacer por el sport, por la gimnástica,

por el atletismo y por la cultura física cuanto hay que hacer, a fin de preparar, rápida y convenientemente, a los hijos de España en las condiciones de que puedan afrontar las luchas por su propia existencia y, si fuera necesario, por la existencia también de su propia nación.

Ballbé de Gallart, entusiasta sportsman que ha practicado diversos deportes, que está encariñado con todos ellos, que conoce el atraso en que nos encontramos en materias de educación física, persona de vasta inteligencia, animoso, activo, hombre de energías y de empeño, debe y puede influir mucho en pro de la causa que

nosotros defendemos con entusiasmos locos.

No tenemos por qué analizar sus dotes oratorias, pero sí sabemos que expresa con claridad y con exactitud lo que su pensamiento manda; siendo así, no titubeamos en afirmar que Ballbé de Gallart, el diputado por Vilademuls, dejará que resuene su voz con la elocuencia que ofrece siempre la noble sinceridad con que se emiten las ideas, en defensa de nuestros hollados derechos, y que habrá de conseguir que todos aquellos — que, afortunadamente, son muchos — que como él piensan se agrupen en derredor de una bandera que tremolan los deportistas españoles y que es tanto o más digna de ser paseada por los ámbitos del Parlamento que la que mantienen enhiesta otras minorías, agrupaciones, partidos — llámense como se llamen — que se confunden dentro de la casa donde se hacen las leyes para el logro inmediato de sus propósitos.

Entereza no le falta. Puso grandes empeños en conseguir la constitución del Barcelona Yacht Club y de dotar a éste de un local, *façon* puramente inglesa, y cooperando a la labor realizada por otros elementos de valía, siempre ha obtenido brillantemente cuanto se proponía, siendo ello garantía de que las ideas que abriga se convertirán en hechos reales.

Acuérdese el amigo Ballbé de la facilidad con que por los mares del sport ha conducido suavemente, siempre hacia el triunfo, sus naves — cual el *Giraldilla* —, y maneje el timón con igual pericia para conseguir en España aquello a que tenemos perfecto derecho los deportistas españoles y todos los españoles, aunque no sean todavía deportistas.

N. M.

Pórtico

CUANDO ya podía darse por felizmente terminada la Vuelta a Cataluña, esa prueba de regularidad y de turismo que tan acertadamente ha organizado el Real Automóvil Club de Cataluña; cuando habían llegado ya casi todos los coches a la meta y entre sus ocupantes y entre los amigos de éstos que acudieron a esperarles se hablaba animadamente de los incidentes de la carrera, motivo de alegres comentarios en su mayoría, llegó la noticia, tristísima y horrible, del accidente ocurrido al coche número 27, que ha costado la vida a su propietario, don Manuel Oller, y a dos señoras que lo ocupaban.

La previsión de los organizadores de la Vuelta a Cataluña quiso evitar toda clase de contingencias peligrosas a los concurrentes a dicha prueba, fijando una velocidad media de 35 kilómetros por hora y dando a cada uno de los concurrentes un horario establecido de antemano a base de aquella velocidad, y, sin embargo, el accidente que tan consternados nos ha dejado a todos, ocurrió, según cuentan testigos presenciales del suceso, marchando el coche a una velocidad que triplicaría, ciertamente, la media reglamentaria, sin causa que razonablemente lo abonase, ya que el suceso ocurrió cuando, faltándole solamente quince kilómetros para llegar a Barcelona, llevaba cerca de una hora de adelanto en su itinerario.

Fué, sin duda, la obsesión por pasar al coche que iba delante la causa inicial del suceso, y fué, sin duda, un vado que, visto y pasado a prudente marcha no ofrece peligro alguno, la causa determinante del accidente. La ceguera de la velocidad no dejó pensar en la posibilidad de un peligro, y la ceguera, ocasionada por una densa nube de polvo levantada por el coche perseguido, no dejó ver la realidad del obstáculo. Fué, pues, un accidente casual, ajeno por completo al verdadero sentido que tenía la carrera, como tantos y tantos otros se han producido por causas análogas, en condiciones de marcha ordinaria.

Hemos sentido una profunda y vivísima pena ante la horrorosa tragedia; pero hemos querido decir que, a nuestro juicio, ello constituye un accidente fatal y desgraciado, que no tiene otra relación con la Vuelta a Cataluña que la de haber ocurrido a uno de los coches concurrentes.

Este es nuestro criterio, y explicará al lector por qué hemos decidido no aludir para nada a este tristísimo suceso en la reseña ni en los comentarios que publicamos referentes a la Vuelta a Cataluña.

MAX

Estos días en otros tiempos

25 de julio de 1899. — Se constituye en Inca la Unión Velocipédica Balear.

27 de julio de 1901. — El Comité Ejecutivo de la F. G. E. convoca para el 7 de octubre la tercera Asamblea Nacional en la ciudad de Zaragoza.

27 de julio de 1902. — El corredor Garin gana la carrera Burdeos-París (577 kilómetros) en 18 h. 41 m. 20 s.

24 de julio de 1903. — La U. V. E. acuerda la colocación, por su cuenta, de postes indicadores en las carreteras.

24 de julio de 1905. — Walthour gana en Amberes el Campeonato de medio fondo en pista (profesionales), cubriendo los 100 kilómetros en 1 h. 18 m. 54 s.

29 de julio de 1906. — Julio Pottier gana la carrera Tour de France (13 etapas).

26 de julio de 1908. — Celébrase en Barcelona un match de jiu-jutsu entre los japoneses Akitaro Ono y Yamato Maida, ganando éste por una llave de cuello.

29 de julio de 1909. — Emilio Coll, Hans Gamper y nuestro compañero Masferrer, publican una circular en la Prensa, iniciando sus propósitos de crear la Federación Española de Clubs de Foot-ball.

26 de julio de 1910. — Termina el torneo de fútbol Copa San Sebastián, venciendo el equipo donostiarra al París por 4 a 2. Esta Copa se la disputaron catalanes, donostiarras y parisienses; los catalanes perdieron dos partidos, los parisienses uno y ganaron otro, y los donostiarras ganaron dos.

27 de julio de 1911. — Se efectúa la vuelta a Inglaterra en aeroplano, ganando: 1.º, Beaumont (Bleriot), 1.625 kilómetros en 22 h. 28 m., y 2.º, Vedrines (Morane), 23 h. 24 m.

24 de julio de 1912. — Se celebra la Asamblea general de la Federación Catalana de Clubs de Foot-ball, bajo la presidencia del capitán Peris, suspendiendo éste, arbitrariamente, la sesión, yendo gran número de delegados a protestar de semejante hecho ante el Gobernador civil.

28 de julio de 1912. — Fallece en San Feliu de Guíxols el cronista deportivo de *La Vanguardia* y ex director de *Los Deportes*, don Alberto Serra y Guixá.

26 de julio de 1914. — Thy gana el duodécimo Tour de France (quince etapas).

25 de julio de 1915. — En el campo del Real Club Deportivo Español se verifica un gran festival, organizado por la F. C. C. F. Durante la media parte, el presidente, señor Cabot, cumpliendo las promesas del Comité, hizo solemne entrega de todos los premios que se debían por anteriores Comités al de su presidencia y de los ofrecidos por el que el señor Cabot presidiera.

EXTINTOR DE
INCENDIOS

"PYRENE"

VALLET, FIOL y C.ª, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Tel. 7922
BARCELONA

ÚNICO QUE APAGA TODA CLASE DE MATERIAS INFLAMABLES

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



La Vuelta a Cataluña en automóvil

organizada por el Real Automóvil Club de Cataluña

Días 23, 24 y 25 de julio de 1916

Impresión externa

Tal como mejor podía soñarla mi imaginación cuando hube de hacerlo para escribir las últimas cuartillas del Prefacio puesto en el programa de esta prueba, tan bella, tan agradable, tan seductora ha resultado la Vuelta a Cataluña; y hasta tal punto y en tal grado es exacta esta primera impresión general, que lo que antes se puso en futuro, bien puede ponerse hoy en tiempo pasado:

«Cataluña entera ha sido teatro de ese gran acontecimiento automovilista, y las poblaciones por donde pasaba el circuito, ante ese espectáculo grandioso e inusitado, se han levantado en armas de fiesta y de triunfo para saludar el paso de los concurrentes.»

Yo recuerdo con satisfacción intensa el espectáculo del gentío alineado en las aceras de los pueblos, o apretujada en las puertas o en las travesías donde aquellas eran excesivamente estrechas; yo recuerdo con placer infinito el efecto que nos hacían los balcones llenos de colgaduras y más llenos aún de espectadores, y yo recuerdo como una de las notas más agradables y más simpáticas de esta fiesta que hemos celebrado dando la Vuelta a Cataluña en automóvil, los recibimientos cariñosísimos de que hemos sido objeto en Olot, en Puigcerdá, en Artesa, en Lérida y en Tarragona, sobre todo en Olot, donde los desvelos de los amigos que allí tiene el R. A. C. de Cataluña organizaron una espléndida comida colectiva en la pintoresca fuente de San Roque; en Puigcerdá, donde el Ayuntamiento recibió a los automovilistas con todos los honores; en Artesa, donde un grupo de lindas muchachas destacadas a la entrada de la población, tiraban ramitos de flores a los automóviles que iban entrando; en Lérida, donde el caso de Artesa se repitió, corregido y aumentado, y, en fin, en el Vendrell, cuyos entusiastas habitantes levantaron un arco de triunfo y hasta en plena carretera, cerca de Cunit, unas gentiles señoritas echaron sendos manojos de flores sobre el *Lancia*, de mi buen amigo Freixa.

La acogida ha sido tan cariñosa en todas

partes, el gentío que ha presenciado el paso de los automóviles tan grande, que al observarlo, venía frecuentemente a mi memoria aquella frase con que Masferrer sintetizó una memorable carrera ciclista, celebrada hace años en Tarragona, cuando dijo: Hemos ido a alborotar una provincia.

Nosotros, parodiando ahora aquella frase, y sin duda con mucha más razón — testigo como he sido de aquella carrera y de ésta —, bien podemos decir que hemos ido a alborotar Cataluña entera.

La organización

La organización de una prueba como la Vuelta a Cataluña, exige disponer a la vez de muchas personas aptas a fin de que todos los servicios estén debidamente atendidos en los diversos sitios por donde pasa el trazado del circuito, y en cuanto a esto hemos de quedar satisfechos de que a pesar de ser la primera vez que se celebra una prueba de esta clase, hayan sido muy pocos e insignificantes los inevitables lunares que han podido notarse. La experiencia de esta prueba servirá, sin duda, para que otro año puedan corregirse los defectos que hayan podido notarse, pero, a pesar de todo, nosotros nos creemos en la obligación de felicitar al Real Automóvil Club de Cataluña y al Comité organizador de la prueba, porque, sin duda alguna, se han acercado mucho a la perfección, cosa sumamente difícil siendo como es esta la primera vez que se hace la Vuelta a Cataluña.

También, ante las enseñanzas de la práctica, tiene que ser objeto de algunas reformas el reglamento, sobre todo por lo que se refiere a la fórmula de peso y a la pérdida y ganancia de puntos, de manera que se salven algunos casos de notoria inequidad que ha resultado de la estricta aplicación de las normas reglamentarias, si se persiste en la idea de celebrar anualmente una prueba de esta naturaleza, como nosotros entendemos que es necesario que sea.

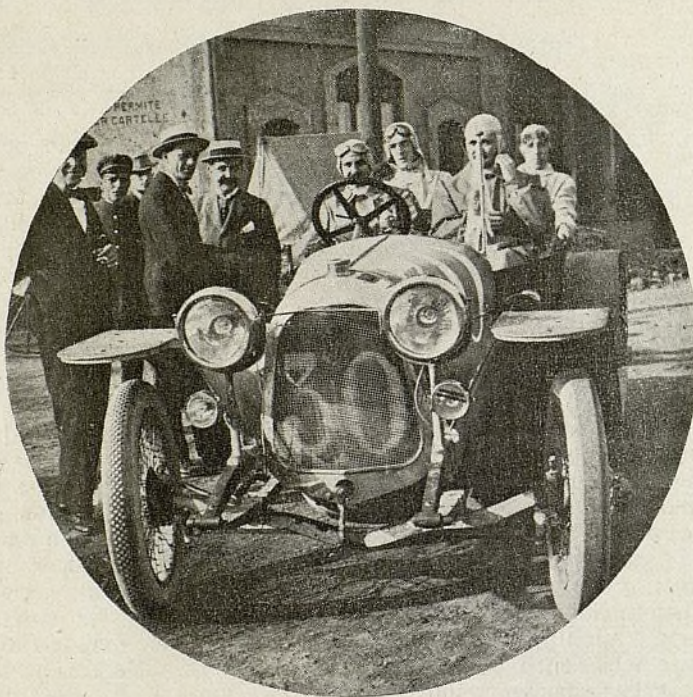
El éxito de la Vuelta ha sido grande e indiscutible como prueba deportiva, y a ello han

VUELTA A CATALUÑA

630 kilómetros - 23, 24 y 25 julio 1916

1^o

ELIZALDE, de Pujadas y Llobet, con



PIREUS PIRELLI

que se adjudican la

COPA DE NEUMÁTICOS

efectuando todo el recorrido con las cuatro gomas **precintadas**
sin la menor avería



Ronda Universidad, 31 - BARCELONA

contribuido no poco los ingenieros jefes de las cuatro provincias catalanas, que han dejado las carreteras de la mayor parte del circuito en muy buen estado, haciendo verdaderos milagros, dada la exigua consignación con que cuentan.

Nos consta que cuantos han dado toda la vuelta están satisfechísimos de esta excursión en prueba de regularidad y de turismo, y no solamente se hallan todos dispuestos a tomar parte en la Vuelta a Cataluña, sino que la impresión general es de que habrá muchísimos más automóviles que este año.

Nosotros participamos de una manera decidida de esa opinión optimista que acabamos de exponer, y nos alegraría mucho que, dejando aparte otra clase de consideraciones, se acordase, cuanto antes mejor, la celebración de la Vuelta a Cataluña en 1917.

El mundo va así, y... a rey muerto, rey puesto.

Un paréntesis

Si no fuera porque me obliga a consignarlo un deber de gratitud, lo considero tan sabido que casi me creería excusado de decir que seguí la carrera ocupando un asiento en el *Lancia* de don José Freixa, acompañado de éste y de su hermano don Narciso, ambos excelentes muchachos y muy buenos amigos.

El *Lancia* de Freixa, es el primero que ha venido a Barcelona. Yo conocía por referencias las excelentes cualidades de esa famosa marca italiana pero no podía dar fe de ellas por no haber tenido ocasión de observarlas; mas ahora que he hecho con él una prueba tan dura, sin haber tenido que parar un solo segundo y sin ni siquiera haber sufrido la más ligera panne, puedo decir que difícilmente se me hubiera hecho encontrar mejor sitio para concurrir a la fiesta automovilista. El *Lancia* es un coche verdaderamente estupendo, y no digo más porque algún malicioso no creyese que aquí se pagan las atenciones con reclamos

interesados, y mayormente cuando la que yo debo a los hermanos Freixa ha nacido de la buena amistad con que me distinguen.

Así, pues, yendo a nuestro asunto, voy a reseñar, a grandes rasgos, la carrera según lo que yo he visto, y, por tanto, en relación, naturalmente, con lo que nosotros hemos hecho.

Concurrentes

Según datos que anoto, de los 30 coches inscriptos salen los siguientes:

PRIMERA CATEGORÍA

1. Antonio García, *Scripps Booth I.*
2. Manuel Fernández Muñiz, *Bugatti.*
3. Joaquín Palazón, *Scripps Booth.*
4. José Almagro, *N. S. U.*
5. X. X., *Scripps Booth III.*

SEGUNDA CATEGORÍA

7. Rafael Bianchi, *Scripps Booth II.*
8. Fed.^{co} O. Rissmann, *Hispano-Suiza II.*
9. Luis Jacoby, *Hispano-Suiza.*
10. José Turell, *Elizalde.*
11. José Andreu, *Gobró.*
12. Alberto Fontana, *Rambler.*
13. José Freixa, *Lancia.*
16. Julio Marial, *Hispano-Suiza.*
17. Joaquín Xicoy, *Overland.*
19. José Alvarez, *Diatto I.*
20. Cayetano Alegre, *Mitchell I.*
21. Antonio Bargués, *Motobloc.*
22. José M. Mata, *Berliet.*
23. Alfonso Macaya, *Mitchell II.*
24. Eduardo Hugo Heusch, *Benz.*
25. José Muntadas, *Chenard Walker.*
27. Manuel Oller, *Pilain.*
28. José Solá Andreu, *Diatto II.*
29. Francisco Bastos, *Minerva.*
30. Pujadas y Llobet, *Elizalde II.*

En el *Scripps Booth*, de don Antonio García, van, además de éste, don Pedro Peris y el chauffeur Emilio Catalá.



Coche número 24, de don Eduardo Hugo Heusch, premiado con medalla de oro. (Lubrificante Crystal Oil Company.) Fotos Juandó



Coche Elizalde, de los señores Pujadas y Llobet, primero de la segunda categoría. (Pneus-Pirelli y lubricante Crystal Oil Company.)

En el *Bugatti*, de don Manuel Fernández Muñiz, van don Manuel Pazos, don Luis Vela y don Pedro Campos.

En el *Scripps*, de don Joaquín Palazón, su señora esposa y don Francisco Marco.

En el *N. S. U.*, del señor Almagro, don Carlos de Heredia, don Lorenzo Grier, don Manuel Zaragoza y el chauffeur José Farriols.

En el *Scripps III*, don Pedro Catasús con su chauffeur José Muntaña.

En el *Scripps IV*, don Rafael Bianchi y don Enrique Font.

En el *Hispano-Suiza I*, don Federico O. Rissmann con su señora esposa y el chauffeur Joaquín Perera; va, además, en el coche, una linda perrita, cuya suerte envidiarán algunos.

Sigue el *Hispano-Suiza II*, de don Luis Jacoby, en el que van, además, don Martín Jacoby, don Martín Díaz y el chauffeur Ramón Ferrer.

En noveno lugar salió el *Elizalde I*, de don José Turell, con las señoras Mercedes Coll, María Sabadell, don Enrique Barne y el chauffeur Enrique Clos.

En el *Gobrón*, de don José Andreu, van la hermana de éste, Madronita Andreu y don José Munné y el chauffeur José Quiroga.

En el *Rambler*, de don Alberto Fontana, don Augusto de Malander, don Francisco Puget y el chauffeur Ricardo Balletbó.

En el *Lancia*, de don José Freixa, don Narciso Freixa, don Vicente Adelantado y el presidente de la Editorial Deportiva, S. A., nuestro querido compañero Ricardo Cabot, que lleva la representación de nuestros periódicos, único periodista que forma parte de la caravana automovilista. Va, además, el chauffeur Juan Sanllehy.

Con don Julio Marial va en el *Hispano-Suiza III*, su esposa, don Román Forns y el chauffeur Jaime Güell.

En el *Overland*, de don Joaquín Xicoy, su señora madre y sus simpáticos hermanos Dolores, Teresa, Mercedes y José y el chauffeur Sebastián Vila.

En el *Diatto I*, de don José Alvarez, su esposa, la señora doña Teresa Orga de Juncosa y don Rafael Cot. Este coche llevaba el capot precintado.

En el *Mitchell I*, de don Cayetano Alegre, don Domingo Donadeu, don Francisco Ubach y el chauffeur José Berdaguer.

En el *Motobloc*, de don Antonio Bargués, el conocido carrociér don Juan Roqueta, el saladísimo primer actor don José Bergés y el chauffeur Andrés Carbonell. Este coche llevaba precintado el capot.

En el *Berliet*, de don José M. Mata, el eminente artista escenógrafo don Olegario Junyent, don Juan Mata y el chauffeur Pedro Suárez.

En el *Mitchell II*, de don Alfonso Macaya, su señora esposa, su sobrino don Ignacio Macaya y el Ingeniero-Jefe de Obras públicas, don Blas Sorribas. De chauffeur lleva el señor Macaya a Luis Verdura.

En el *Benz*, de don Eduardo Hugo Heusch, que, como hombre prevenido, lleva una careta auténtica contra los gases asfixiantes (léase polvo), va su señora esposa, su hijo Jorge y el chauffeur Ramón Buxeda.

En el *Chenard Walker*, de don José Muntadas, su señora esposa, la señorita Joaquina Soler, un perrito y el chauffeur Ramón Camon.

Seguía el coche *Pilain*, de otro de los comisarios de la carrera, que participa en la misma, don Manuel Oller, llevando de chauffeur a Vicente Octavio.

En el *Diatto II*, de don José Solá Andreu, va su señora esposa, la señorita Trinidad Soler y don Pablo Soler.

En el *Minerva*, de don Francisco Bastos, su señora esposa y sus hijos Consuelo, María, Carmen y Francisco y el chauffeur Joaquín Curós.

El último coche que salió fué el *Elizalde II*, señalado con el número 30 y conducido por don Marcos L'Huillier, llevando a bordo a don Salvador Vidal Topete, don Juan Rosinach y don Juan Trias.

Primera jornada

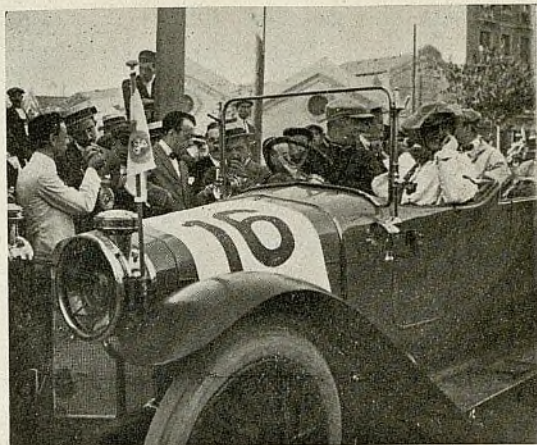
Cuando le toca el turno al *Lancia*, que ostenta el discutido número 13, arranca veloz, conducido por el mecánico Juan Sanllehy, y al llegar a San Adrián del Besés pasamos ya al coche número 12; en Mongat, el 9; en Ocata, el 10; en Llanerías, otro, cuyo número no podemos distinguir; en San Pol, el 4; entre Pineda y Tordera, el 7, el 8, el 5, el 2 y el 1.

Pasamos, pues, por Tordera, no llevando delante a otro coche que el *Gobrón*, de don José Andreu, señalado con el número 11. Ya hemos quedado libres de las molestias del polvo, que tanto nos ha molestado; notando que llevamos un adelanto, sobre el horario, de más de media hora, llegamos a marcha muy moderada hasta pasar Pallarols, y nos detenemos para «hacer regularidad», acampando sobre el verde césped de la montaña, y allí nos pasan tres o cuatro coches. A poco de reanudar la marcha, encontramos al control secreto, instalado arriba del collado de Bas, y llegamos a Olot sin penalización.

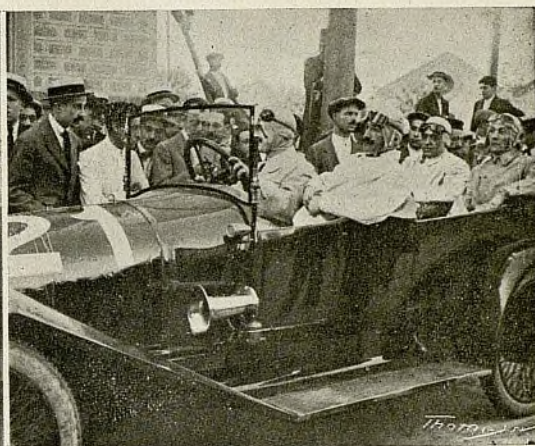
El trayecto de la primera mitad de la etapa Barcelona-Puigcerdá es fácil, y por esta causa la mayoría de los coches han debido comprimirse para no llegar antes de tiempo. Las carreteras desde Barcelona a Gerona, regulares; pero desde Gerona a Olot, inmejorables.

En el control de Olot, vimos al doctor Fábregas, presidente del Real Automóvil Club de Cataluña; al doctor Farnés y a los señores Ribas y Bosch y Catarineu, que cuidaron de todos los servicios, organizándolos a la perfección.

El día era espléndido; pero a la hora de la comida, que se sirvió en la fuente de San Roque, sitio ameno y muy pintoresco, empezó a encapotarse el cielo, y cuando estábamos en el último tercio comenzó a caer agua con tal



El Hispano-Suiza, conducido por su propietario, don Julio Marial, premiado con medalla de oro



Coche Motobloc, de don Antonio Bargués, que hizo toda la carrera con el capot precintado

Fotos Juandó



El coche del señor Heusch, en plena carrera

abundancia y a tronar tan espantablemente, que la dispersión fué general. Sólo un grupo de valientes, formado por los ocupantes de los coches del doctor Turell, del señor Freixa y del Comisario, señor Majó, quedáronse aguantando imperturbables la lluvia, hasta que un fuerte huracán de agua les obligó a abandonar sus posiciones, después de heroica resistencia. La valentía de nuestros amigos fué celebradísima.

Aprovechando un momento en que calmó un poco la tempestad, nos encaminamos en busca de los coches, y de allí a la salida de Olot, que se dió en medio de una lluvia muy abundante, que persistió durante todo el camino, hasta buen rato después de haber doblado el collado de Tossas.

Desde Olot a San Juan la carretera está en general regular salpicada de inal, y lo mismo

desde San Juan a Olot. La lluvia hace, no obstante, llevar una marcha muy prudente dado el estado resbaladizo en que se hallan las carreteras. Pero donde el paso está todo lo mal que puede estar una carretera es desde Ripoll a Ribas, y sobre todo desde Ripoll a Campdevánol. Hacía mucho tiempo que oíamos hablar de lo pésimo que estaba este trozo de carretera, pero a pesar de que siempre que se exajera mucho una cosa por mala, no se la encuentra luego tanto, confieso que en este caso no nos ocurrió así. Es de lo más infame.

En estas condiciones se comprenderá que la marcha en este trayecto se hizo penosísima, tanto por los coches como para las personas, que se retrasasen aquí notablemente todos los coches y que al salir de Ribas cuando se encontrasen con la carretera del collado de Tossas, que, aunque mala, es el cielo comparada con la que se deja atrás, todos los coches arrearan cuesta arriba sin arredrarles los patinazos enormes que sufrían ni a los pasajeros la doble



Coche Elizalde, de don José Turell, premiado con medalla de oro

Fotos Claret

Vuelta a Cataluña

630 kilómetros
23, 24 y 25 julio 1916

El coche

DIATTO

15 HP.

provisto de confortable carrocería torpedo de seis plazas, completamente equipado en turismo, se clasifica ex-œquo (en puntos) para el

PRIMER PREMIO



Este coche ha sido el único que, llevando señoras, ha alcanzado el **mayor número de puntos** obtenidos por los concursantes

Representantes :

J. ÁLVAREZ Y C.^A

Provenza, 260-262 : BARCELONA

ducha de agua de arriba y fanguillo de abajo.

Aquella tarde memorable fueron aquellos 26 kilómetros de empinada cuesta, teatro de emocionantes pependencias, siendo una de las más interesantes la que se entabló entre el *Gobrón*, de Andreu, el *Lancia*, de Freixa, y el *Hispano*, de Marial, que se alternaron los sitios desde Ribas a la Cantina y que llegaron por fin a Puigcerdá por el orden que queda dicho.

Fué una etapa durísima. Ya se esperaba que lo fuese; pero si no llega a llover se hubiera podido hacer, relativamente, en buenas condiciones.

Todos los coches perdieron puntos en esta etapa de la primera jornada, siendo el número 30, el *Elizalde*, de los señores Pujadas y Llobet, pilotado por el experto conductor M. L'Huillier, el que hizo el recorrido con mayor exactitud. Repasando el cuadro de puntos y clasificación que publicamos en otro lugar, se comprenderán las dificultades de esta etapa, que con buen tiempo hubiera sido, acaso, la más agradable, puesto que la hermosura del paisaje podía compensar de sobras todas las molestias sufridas.

El Ayuntamiento de Puigcerdá quiso patentizar sus simpatías por los automovilistas celebrando en su honor una recepción y haciendo entrega solemne de la Copa con que aquella Corporación ha contribuido a los premios de la prueba.

Después de un sentido discurso de salutación pronunciado por el alcalde, señor Martí, único superviviente de los componentes de la célebre Junta de Defensa que se constituyó en Puigcerdá en tiempos de la última guerra civil, y que tantos hechos gloriosos llevó a cabo, explicó interesantes episodios de la historia moderna de Puigcerdá, dando a conocer los motivos de los títulos que ostenta dicha villa.

Por la noche, los automovilistas fueron ob-



El coche de don José Andreu, premiado con medalla de oro. (Lubrificante Crystal Oil Company.)



El Lancia, de don José Freixa, premiado con medalla de oro. (Lubrificante Crystal Oil Company.)

sequiados con un concierto y baile en el Casino, que se vió, con tal motivo, concurridísimo. Hubo nuevos discursos, y don Salvador Andreu, como presidente del Comité organizador, dió las gracias por la entusiasta acogida dispensada a los automovilistas por el pueblo de Puigcerdá.

Segunda jornada

Al día siguiente, actuando de comisario don Salvador Andreu, salieron de Puigcerdá veintidós coches, ya que en la primera jornada abandonaron la carrera los números 1, 2 y 9.

El trayecto de Puigcerdá a la Seo de Urgel es todo él muy pintoresco, y dejando aparte los primeros ocho kilómetros, la carretera se halla en muy buen estado de conservación.

Igual que el día anterior, el *Lancia* sale en persecución del *Gobrón*, de Andreu, y así que lo alcanzamos, poco después de salir, vamos siguiéndole a muy poca distancia, ya que con el buen estado de la carretera y la lluvia del día anterior, no hay polvo. Este empieza a molestarnos en Hostalets, y entonces dejamos que Andreu se aleje, aunque de vez en cuando volvemos a darle caza, pues la obsesión de perseguirle puede más que el deseo de hacer regularidad.

Desde Organyá a Oliana, la carretera, sin ser de lo mejor, está bastante bien, pero de Organyá a Pons está rematadamente mal, presentándose de nuevo en regular estado desde Pons a Artesa.

En Artesa se halla ya, a la llegada del primer coche, el Comisario señor Majó, quien, auxiliado por distinguidos jóvenes de la población, cuida del control, situado en un alto entarimado. La población está adornada con colgaduras, y un grupo de muchachas se dedica a saludar la entrada de los automóviles echándoles ramitos de flores.

Fotos Claret

Poco a poco van llegando todos los coches, y a la una y media se sirve la comida en el local-teatro de una sociedad recreativa, con arreglo a un exquisito pero mal guisado menú, a pesar de lo cual y del intenso calor que se siente, se come con apetito, se habla animadamente y se pasa el rato bien.

La distancia que se ha de cubrir por la tarde es corta y los coches salen a las cuatro y minutos. La carretera, bastante buena en cuanto a su firme y trazado, está llenísima de polvo y esto hace poco menos que imposible el que pueda adelantarse un coche a otro. En poco más de una hora recorre nuestro *Lancia* los 50 kilómetros y, libres de penalización, pasamos el control después de haberlo efectuado ya Palazón, Bianchi, Catasús, Almagro, Andreu, Rissmann y Fontana. Luego llegan por el siguiente orden: Xicoy, Turell, Alegre, Marial, Alvarez, Mata, Macaya, Bargués, Heusch, Oller, Bastos, Muntadas, Elizalde y Solá Andreu.

Don Francisco de Moxó, que ha llegado la noche anterior en su *David*, actúa de Comisario de llegada.

En el aposentamiento de los viajeros se da el caso ridículo de que el dueño del hotel Suizo exija, a los que pedían habitación en dicho establecimiento, veinticinco pesetas por cenar y dormir, celoso de que otros hoteles hubiesen merecido la preferencia de los automovilistas. Es una manera absurda de entender el negocio, pues ese género de propaganda es el único para acabar de enajenarse las simpatías.

Tercera jornada

Hemos llegado ya al principio del fin, y a buena hora de la mañana empieza la movilización de coches que se dirigen a la carretera de Barcelona, junto a los Campos Elíseos, donde el Comisario, que también lo es don Francisco de Moxó, ha de darles la salida.

La toman todos los llegados el día antes, notándose regular animación, y por la carretera de Tarragona descienden los coches hacia los fértiles llanos del campo, pasando los pueblos del trayecto entre dos hileras de gentío, cada vez más numeroso a medida que nos vamos acercando al fin.

Aunque el polvo se alza en espesas nubes al paso de los coches, esta etapa es fácil, dado el buen estado que, en general, tienen las carreteras; tanto, que, por lo que a nosotros se refiere, hemos llegado con el *Lancia*, a cuatro kilómetros de Tarragona, con una hora y quince minutos de anticipación, gracias al afán, rayano ya en monomanía, de ir pisando el polvo al coche de Andreu.

No obstante, tanto éste como nosotros, y tanto nosotros como los demás, pasamos el control dentro del término reglamentario, y después de repartirnos por los cafés de la Rambla, según las compañías que cada uno se ha hecho, para tomar el vermuth, nos reunimos a comer en el Hotel París, donde, por fin, podemos comer con arreglo a los cánones vigentes.

En Tarragona actúa de Comisario de llegada y salida, don José Cabestany.

A las tres de la tarde se dió la salida al primer coche, y con los intervalos fijados fueron saliendo los demás.

De Tarragona al Vendrell la carretera está bastante mal y no permite grandes velocidades. Sin embargo, el *Gobrón*, que, además de los pasajeros que ya llevaba, conduce en este último trayecto a don Salvador Andreu, presidente del Comité organizador, arrea de lo lindo, y el *Lancia*, de Freixa, para no desmentir sus arrestos, le va a la zaga hasta Esplugas, donde, consultado el reloj, nos decidimos a hacer alto cuatro kilómetros antes del control de llegada.

Pasan, mientras tanto, Palazón, Catasús, Almagro, Bianchi y Turell, y luego reemprendemos la marcha, haciendo una llegada triunfal. Aplausos, apretones de manos, y descendemos del coche para gozar unos momentos de aquel espléndido espectáculo de la llegada, que termina tristemente cuando se divulga la noticia del terrible accidente ocurrido al coche de don Manuel Oller. Todos los que fuimos sus compañeros de viaje quedamos profundamente consternados.

Llega luego el coche del señor Bastos, cuyo noble comportamiento con relación al suceso es objeto de generales alabanzas, y por fin todos los otros coches, cerrando, como siempre, la marcha, el *Elizalde* número 30, que llega con matemática exactitud.

La impresión dolorosa del suceso que tan estúpidamente ha venido a empañar la brillantez de la fiesta, se sobrepone, naturalmente, al entusiasmo que produjera la llegada de los presuntos vencedores.

RICARDO CABOT

La clasificación

Las operaciones de la clasificación de los diez y nueve coches que llegaron a terminar la carrera, han sido, naturalmente, algo laboriosas, debido al gran número de circunstancias que se deben tener en cuenta en el reglamento. La clasificación establecida, que no pudo hacerse pública hasta el jueves, es esta:

PRIMERA CATEGORÍA

Copa de Honor

N. S. U., de don José Almagro, conducido por don Carlos de Heredia, provisto de neumáticos *Firestone* y lubricado con *Crystal Oil Company*.

Medallas de oro

Scripps-Booth, de don Joaquín Palazón.
Scripps-Booth, de don Pedro Catasús.

SEGUNDA CATEGORÍA

Copa de Honor

Elizalde, de los señores Pujadas y Llobet, conducido por M. L'Huillier, provisto de *Pneus*



El N. S. U., de don José Almagro, que se ha clasificado primero de la primera categoría, ganando la Copa del Real Automóvil Club y la Copa Puigcerdá. (Pneus Firestone y lubricante Crystal Oil Company.) Foto Claret

Pirelli y lubricado con Crystal Oil Company.

Medallas de oro

Diatto, de don José Alvarez, provisto de neumáticos *Firestone*.

Minerva, de don Francisco Bastos.

Hispano-Suiza, de don Federico O. Rissmann, provisto de neumáticos *Firestone*.

Scripps-Booth, de don Rafael Bianchi.

Elizalde, de don José Turell.

Gobrón, de don José Andreu, lubricado con *Crystal Oil Company*.

Rambler, de don Alberto Fontana.

Lancia, de don José Freixa, lubricado con *Crystal Oil Company*.

Hispano-Suiza, de don Julio Marial.

Overland, de don Joaquín Xicoy, con *Pneus Klein* y lubricado con *Crystal Oil Company*.

Motobloc, de don Antonio Bargués.

Berliet, de don José M.^a Mata, lubricado con *Crystal Oil Company*.

Benz, de don Eduardo Hugo Heusch, lubricado con *Crystal Oil Company*.

Medallas de plata

Mitchell, de don Alfonso Macaya.

Chenard Walker, de don José Muntadas.

Premios especiales

Copa Andreu, para el mejor clasificado de la segunda categoría en la etapa Barcelona-Puigcerdá, al coche *Elizalde*, de los señores Pujadas y Llobet, *Pneus Pirelli*, lubricante *Crystal Oil Company*.

Copa Puigcerdá, para el mejor clasificado de la primera categoría en la etapa Barcelona-Puigcerdá al coche N. S. U., de don José Almagro, neumáticos *Firestone*, lubricante *Crystal Oil Company*.

Copa de la Sociedad de Atracción de Forasteros, para el coche mejor clasificado, habiendo hecho el recorrido con capot precintado, al *Motobloc*, de don Antonio Bargués.

Copa Barcelona-Auto, para el coche de fabricación nacional mejor clasificado, conducido por su propietario, al *Hispano-Suiza*, de don Federico O. Rissmann.

Copa del Real Automóvil Club de Cataluña, al coche mejor clasificado, habiendo efectuado el recorrido con los neumáticos precintados, al coche *Elizalde*, de los señores Pujadas y Llobet, provisto de *Pneus Pirelli*.

Copa Mataró, para el coche que, habiendo salido con menos de 95 puntos, quedase mejor clasificado, al coche *Berliet*, de don José M.^a Mata.

LOS VENCEDORES

Elizalde

Para cuantos sabemos el cuidado y la pulcritud con que desde antiguo construye la casa Elizalde, para cuantos sabemos el detenimiento y la perfección con que se llegó a establecer el modelo del chasis *Elizalde*, no puede extrañarnos la aceptación grandísima que ha tenido este coche nacional así que fué lanzado al mercado, cuando la casa Elizalde empezó la fabricación de sus coches después de haberse querido persuadir por sí misma de la bondad del mecanismo por medio de durísimas pruebas a que fueron sujetos los coches de ensayo, ni puede extrañarnos tampoco que, al presentarse por primera vez un coche de esta joven y ya famosa marca nacional en competencia pública en la Vuelta a Cataluña, se haya clasificado en primer lugar, alcanzando el mayor número de puntos y haciendo todo el recorrido con una regularidad absoluta, ganando la Copa de Honor, concedida por el Real Automóvil Club de Cataluña, después de una carrera brillantísima.

Para hacerse idea de esa admirable regularidad que ha valido al coche *Elizalde* la más alta distinción, no es preciso sino repasar el cuadro que publicamos en este número y se

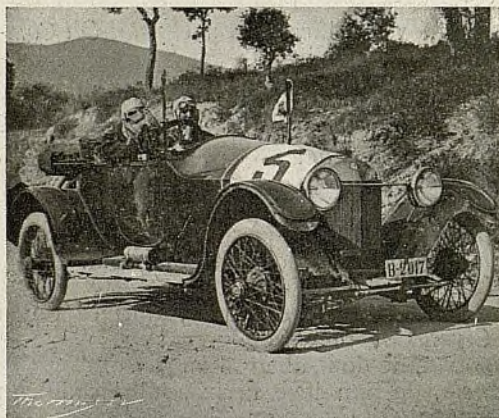


El Lancia, de don José Freixa, «haciendo regularidad» cerca de Olot. (Lubrificante Crystal Oil Company.)
Foto Cabot

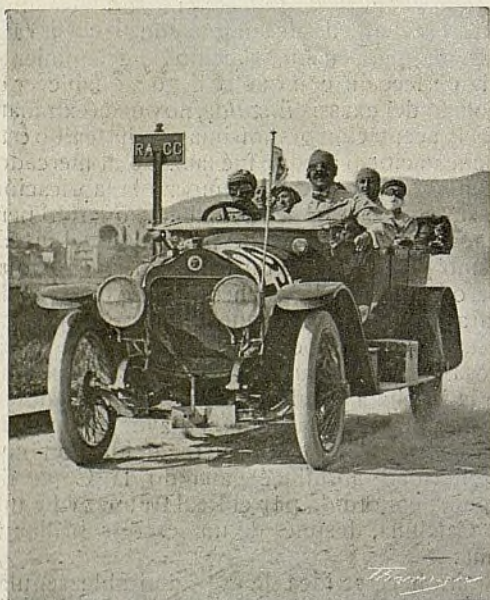
verá que ha pasado por todos los controls secretos con gran exactitud, y en alguno de ellos tan exagerada, que la diferencia es solamente de pocos segundos.

En la misma etapa Olot-Puigcerdá, la más dura de todas, el coche *Elizalde* es el único que pierde solamente un punto, y aun éste por un retraso de tres minutos, ganando la Copa Andreu por ser el coche mejor clasificado en la etapa Barcelona-Puigcerdá.

M. L'Huillier, que conducía el coche vencedor, sólo pudo hacer este verdadero alarde de regularidad teniendo plena confianza en las condiciones del *Elizalde*, puesto que, de no ser por esta confianza, la prudencia más elemental debía haberle aconsejado llevar siempre un pequeño adelanto sobre su hora, a fin de prevenir la pérdida de tiempo por cualquiera panne.



El Scripps-Booth, de don Pedro Catasús, premiado con medalla de oro
Foto Claret



El Minerva, de don Francisco Bastos, premiado con medalla de oro
Foto Claret

Y no sólo no se adelantó a su horario en momento alguno, sino que aun prestó auxilios a otros coches que se hallaban detenidos por el camino, incluso dejándoles en su poder herramientas indispensables en caso de averías. Tan seguro estaba L'Huillier de no tenerlas.

Como datos que completan el cuadro cabe añadir que en toda la Vuelta a Cataluña no fué preciso poner ni una gota de agua en el radiador; que todo el mecanismo del coche llegó intacto, y que en Puigcerdá, después de cubrir admirablemente la etapa más pesada, salió al día siguiente tal como llegó, sin tocarse el coche para nada.

Estos detalles avaloran el triunfo del *Elizalde* en tal forma, que demuestra con cuánta razón blasona la casa A. Elizalde de construir un coche especial para nuestras carreteras.

En efecto: dos coches marca *Elizalde* que tomaron la salida, uno el número 30, de los señores Pujadas y Llobet, y el otro el número 10, del Dr. Turell, llegan los dos, clasificándose aquél en el primer puesto y ganando el otro medalla de oro.

El N. S. U.

Brillante es el papel que en esta dura prueba ha representado el pequeño *N. S. U.* de don José Almagro, pilotado por don Carlos de Heredia, el cual, llevando ocupadas sus cuatro plazas, ha realizado toda la carrera sin el menor contratiempo.

El magnífico recorrido efectuado por el *N. S. U.* del señor Almagro, le ha valido el primer puesto de la clasificación de los coches de su categoría, con 101 puntos, ganando la Copa donada por el Real Automóvil Club de Cataluña para primer premio de los coches de primera categoría. Además, este coche se adjudica la Copa Puigcerdá, ofrecida por el



El Scripps-Booth, de don Rafael Bianchi, premiado con medalla de oro Foto Claret

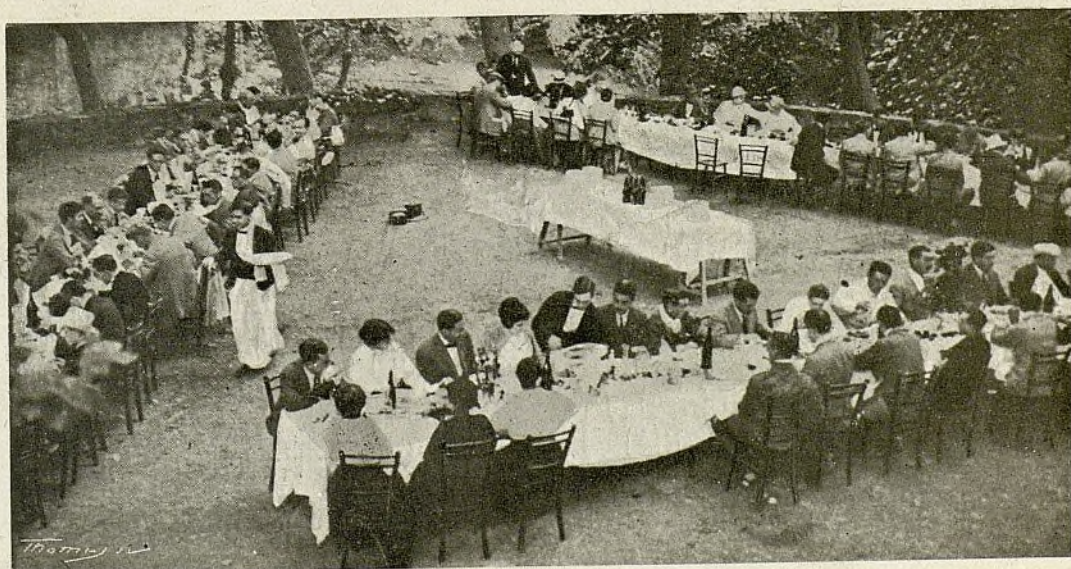


Coche del señor Xicoy, premiado con medalla de oro. (Lubrificante Crystal Oil Company.) Foto Cabot

Ayuntamiento de dicha población para el coche de la primera categoría que quedara mejor clasificado en la etapa Barcelona-Puigcerdá, lo cual, teniendo en cuenta la tempestad que dejó intransitables la mayor parte de las carreteras, es patente demostración de la valía de estos coches.

Está, pues, de enhorabuena el propietario del coche, señor Almagro, y su conductor señor Heredia, así como el agente de tan acreditada marca, don Manuel Comerma.

Por cierto que fué una lástima que dicho señor Comerma no pudiera conducir el *Isotta Fraschini* que había inscripto en la prueba, pero el deseo de activar el envío de los coches de dicha marca que tiene adquiridos, le detuvo en Italia, y le impidió, sin duda, alcanzar una nueva victoria.



La comida de los automovilistas en la fuente de San Roque, de Olot

Foto Cabot

VUELTA A CATALUÑA

: 630 kilómetros :
23, 24 y 25 julio 1916

La **COPA MATARÓ**, destinada a los coches que, saliendo con menor número de puntos, quedaran mejor clasificados, ha sido ganada por don José M. Mata conduciendo un

BERLIET

MODELO 1909

Agente
general

AUTOMÓVIL SALÓN

== Plaza de Cataluña, 18 - BARCELONA ==

Carrera motorista de Palafrugell

23 de julio de 1916

Barnola, sobre

INDIAN

3 1/2 HP.

gana

1^{ER}

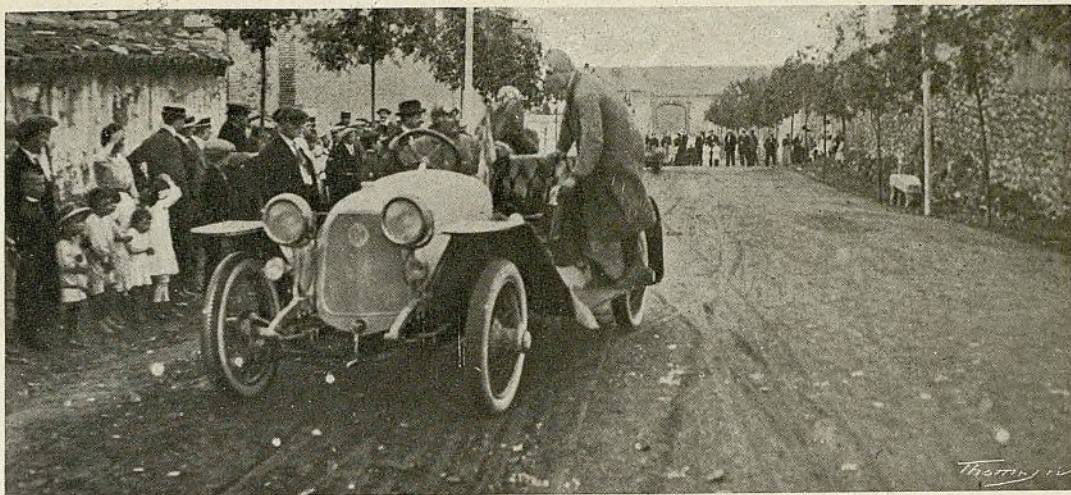
premio de
regularidad

2^O

premio de
velocidad

El **AUTOMÓVIL SALÓN** acaba de recibir una importante remesa de los nuevos modelos de esta acreditada marca

Exposición y venta : **Plaza de Cataluña, 18 - BARCELONA**



Llegada al control de Puigcerdá del coche Elizalde, de los señores Pujadas y Llobet, clasificado en primer lugar de la segunda categoría en la etapa Barcelona-Puigcerdá y en la clasificación general, habiendo ganado la Copa del Real Automóvil Club de Cataluña, la Copa Andreu y la Copa de los Neumáticos precintados. (Pneus-Pirelli y lubricante Crystal Oil Company.)

Diatto

Con decir que el *Diatto* que salió pilotado por don José Alvarez con el número 19, ha obtenido un número de puntos igual al del coche ganador de la Copa de Honor ofrecida por el Real Automóvil Club para la segunda categoría, produciéndose un empate que ha debido resolverse por los controles secretos, queda hecho el mejor elogio que puede escribirse en honor de esta famosa marca italiana.

Añádase a esto que el *Diatto* del señor Alvarez llevaba una carrocería de riguroso turismo, de seis asientos, dos de ellos ocupados por señoras, confortablemente equipado, y el brillante papel desempeñado por este coche se revela con los caracteres de un triunfo espléndido.

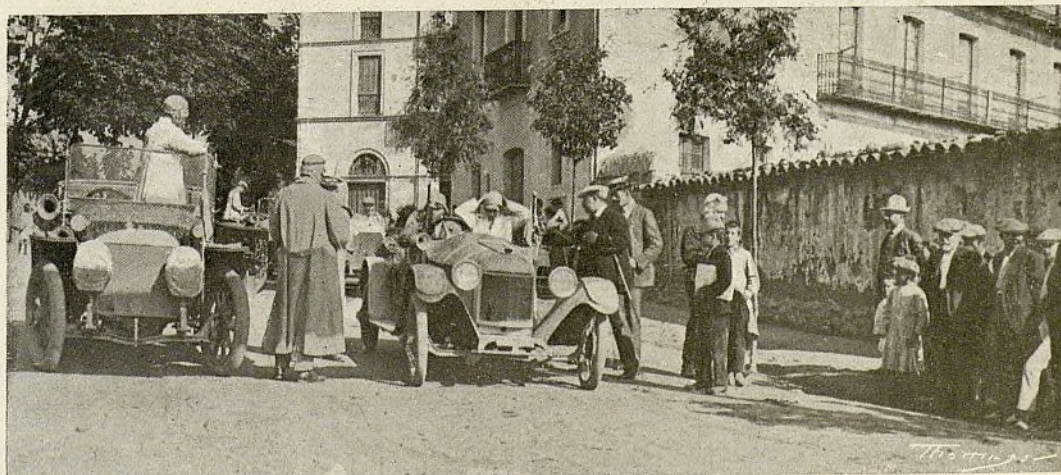
Ante estos hechos, más elocuentes que todo cuanto nosotros pudiéramos decir glosando

las excelentes cualidades que ha demostrado poseer el *Diatto* como coche de turismo, huelgan las palabras, pues con ellas no acertaríamos, tal vez, a dar mejor idea del resultado brillantísimo alcanzado en la prueba de regularidad que acaba de celebrarse.

La Vuelta a Cataluña ha constituido una gloriosa revelación para los automóviles *Diatto*, y su agente para España, don José Alvarez, puede mostrarse bien satisfecho de ese resultado y bien orgulloso de las felicitaciones que con tan justo motivo está recibiendo.

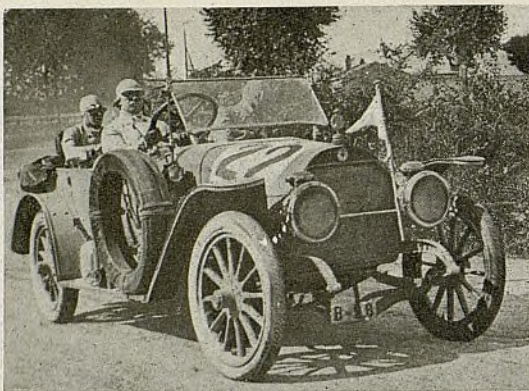
Pirelli

Todo el mundo reconoce que el coche *Elizalde* que ha obtenido la Copa del Real Automóvil Club para los coches de la categoría grande, ha tenido un decidido y loable empeño en alcanzar el primer lugar, y lo ha conse-

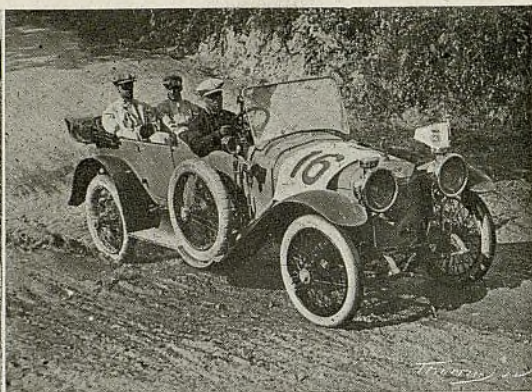


El Hispano-Suiza, del señor Rissmann, ganador de la Copa Barcelona-Auto (neumáticos Firestone), y el Scripps-Booth, del señor Bianchi, a la salida de Puigcerdá

Fotos Cabot



El Berliet, del señor Mata, que ha ganado medalla de oro y la Copa Mataró. (Lubrificante Crystal Oil Company.)



El Hispano-Suiza, de don Julio Marial, premiado con medalla de oro, al pasar un vado en las inmediaciones de Tordera Fotos Claret

guido de una manera brillantísima gracias a la admirable regularidad con que ha hecho toda la carrera, según se desprende de las elocuentes notas de los controles secretos.

Asimismo, sabe todo el mundo que esta regularidad admirable sólo es posible mediante una gran confianza del conductor en el mecanismo del coche y en la resistencia de los neumáticos, pues una panne de éstos o de aquél tiene una influencia decisiva en una prueba de regularidad.

Si M. L'Huillier aspiraba al lugar preeminente que conquistó con su *Elizalde* tenía que poner un especial cuidado en seleccionar la marca de neumáticos que a su juicio ofreciese mayores garantías, y cuando un conductor inteligente como aquél optó por los *Pneus Pirelli*, es la mejor prueba de que éstos atesoraban las mejores cualidades.

El resultado de la Vuelta a Cataluña ha venido a demostrar que estuvo acertado en la elección, ya que el *Elizalde* clasificado en primer lugar ha llegado sin conocer panne de ninguna clase y con los neumáticos precinta-

dos, alcanzando una nueva victoria para los *Pneus Pirelli*, que han probado una vez más sus excepcionales ventajas.

Klein

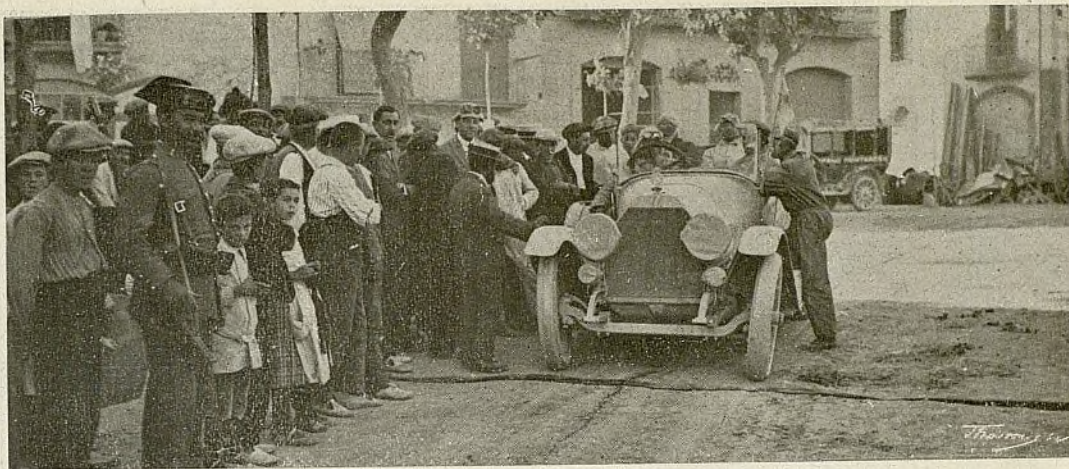
Estamos ya acostumbrados a que los neumáticos *Klein*, honra de la industria nacional, acompañen siempre a los triunfadores de las carreras de bicicletas, de motos, de autociclos y de automóviles.

Reciente aún la victoria alcanzada por los *Pneu-Klein* en Sitges con el *David* de Moré, que ganó la Copa Rhin; más reciente aún el brillantísimo comportamiento de estos neumáticos en la mayoría de los autociclos mejor clasificados en la gran carrera Barcelona-Madrid-Barcelona para los que sabemos los cochecitos que salieron equipados con estos neumáticos, viene la Vuelta a Cataluña, y los *Pneu-Klein* hacen lo que han hecho los mejores, terminando la prueba en el coche de Xicoy, premiado con medalla de oro, los mismos neumáticos precintados que llevaba dicho coche a la salida.

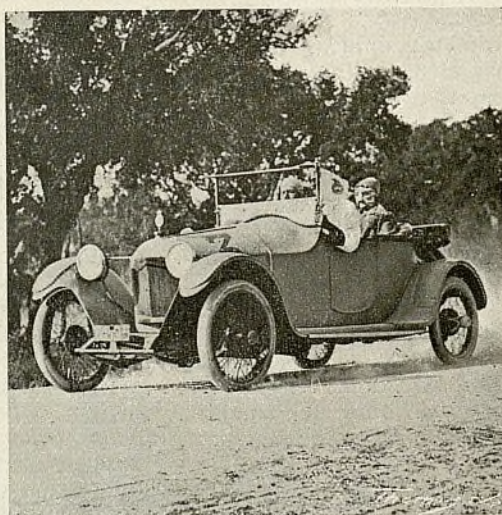


El Diatto, de don José Alvarez, clasificado primero de la segunda categoría ex æquo en puntos y premiado con medalla de oro, al entrar en el control de Artesa de Segre. (Neumáticos Firestone.)

Foto Cabot



El Lancia, del señor Freixa, a la salida de Artesa de Segre. (Lubrificante Crystal Oil Company.)
Foto Cabot



El Scripps-Booth, de don Joaquín Palazón, premiado con medalla de oro Foto Clare

Firestone

A pesar del poco tiempo que relativamente hace que son conocidas estas gomas americanas en el mercado español, han adquirido, gracias a su bondad intrínseca, una fama realmente envidiable.

Así se comprende que tres coches que salieron con estos neumáticos regresaran sin haber sufrido el más mínimo desperfecto, destacándose entre dichos coches el *N. S. U.*, del señor Almagro, que ganó la Copa de Honor destinada a la primera categoría, compartiendo esta victoria con los neumáticos *Firestone*, que se portaron admirablemente en éste como en los demás coches que los llevaban, entre ellos el *Hispano-Suiza* del señor Rissmann, que ganó la Copa Barcelona-Auto.

Crystal Oil

Las excelencias de este magnífico lubricante de motores, presentadas ya desde el momen-

to que el Real Automóvil Club de Cataluña tomó el acuerdo de adoptarlo especialmente para una prueba como la Vuelta a Cataluña, han venido confirmadas, no sólo porque la inmensa mayoría de los concurrentes no han usado de otro, sino porque las dos Copas de Honor de ambas categorías, la Copa Andreu, la Copa Puigcerdá y la Copa Mataró han sido adjudicados a coches lubricados con *Crystal Oil Company*.

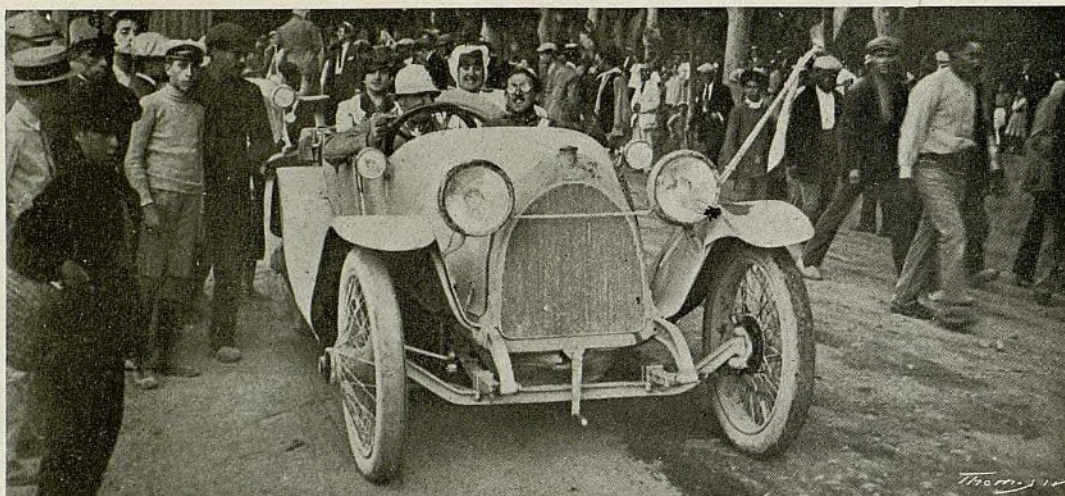
La Vuelta a Cataluña ha proporcionado, pues, a la casa *Crystal Oil Company*, elementos, para con ella sola, formar un verdadero cuadro de honor.

Notas sueltas

Por iniciativa de nuestro estimado amigo don Julio Marial, parece que todos los socios del Real Automóvil Club que tomaron parte

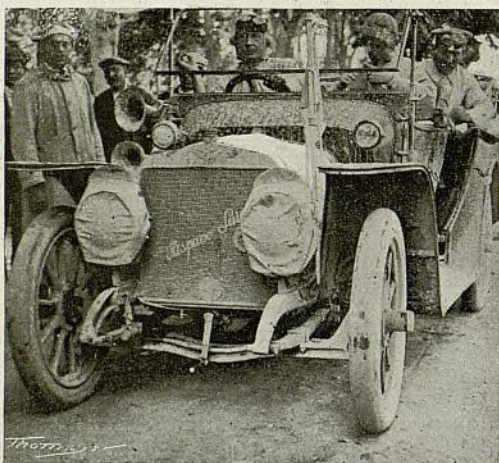


El Mitchell, de don Cayetano Alegre, a su llegada al control de Lérida Foto Cabot



El Diatto, de don José Solá, después de pasar el control de Lérida

Foto Cabot



El Hispano-Suiza, de don Federico O. Rissmann, ganador de la Copa Auto-Palace y premiado con medalla de oro, a su salida de Lérida. (Neumáticos Firestone.)

Foto Cabot

en la Vuelta a Cataluña y que con arreglo al reglamento tienen derecho a la devolución del importe de las inscripciones, cederán la cantidad que por tal concepto les corresponda al Club, para que éste distribuya la suma que así se recaude entre los peones camineros.

— Nos consta que el Real Automóvil Club de Cataluña, lo mismo que el Comité organizador de la Vuelta a Cataluña, ha quedado sumamente agradecido de la cooperación del Real Moto Club de Cataluña, con motivo de los servicios prestados por los socios de esta última entidad señores Llorens, Carles, Antonietti y Bresca, desempeñando el cargo de controles secretos con gran pericia y lealtad.

— Del cuadro que publicamos como remate de la información de la Vuelta a Cataluña resulta que, ordenando los coches por puntos que tenían al salir, por puntos que perdieron durante el recorrido y por puntos que suma-

ron en definitiva, según el reglamento, da una clasificación diferente en cada caso, muy digna de ser detenidamente estudiada.

Así, clasificando a los coches por los puntos que tenían al salir, resultan por este orden:

<i>Elizalde</i> , de Turell	108 puntos.
<i>Minerva</i> , de Bastos	107 »
<i>N. S. U.</i> , de Almagro	106 »
<i>Scripps Booth</i> , de Palazón	106 »
<i>Diatto</i> , de Alvarez	106 »
<i>Elizalde</i> , de Pujadas y Llobet	105 »
<i>Scripps-Booth</i> , de X. X.	104 »
<i>Hispano-Suiza</i> , de Rissmann	103 »
<i>Motobloc</i> , de A. Bargañés	103 »
<i>Scripps-Booth</i> , de Bianchi	102 »
<i>Hispano-Suiza</i> , de Marial	99 »

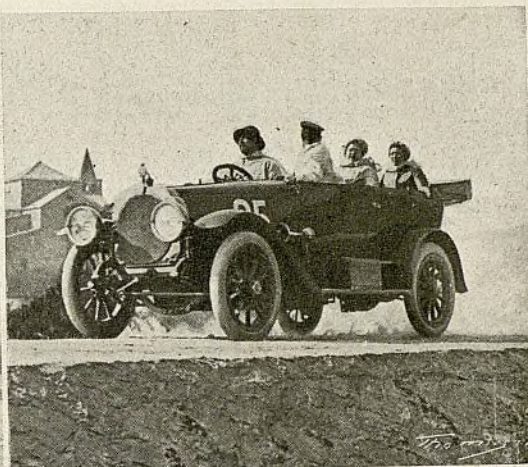


El coche Elizalde, vencedor de la segunda categoría, llegando al control de Tarragona. (Pneus-Pirelli y lubricante Crystal Oil Company.)

Foto Vela



El Mitchell, de don Alfonso Macaya, premiado con medalla de plata



El Chenard-Walker, de don José Muntadas, premiado con medalla de plata

<i>Lancia</i> , de Freixa	98	»
<i>Rambler</i> , de Fontana	98	»
<i>Chenard-Walker</i> , de Muntadas	98	»
<i>Benz</i> , de Heusch	96	»
<i>Overland</i> , de Xicoy	96	»
<i>Berliet</i> , de Mata	94	»
<i>Mitchell</i> , de Macaya	93	»
<i>Gobrón</i> , de Andreu	87	»

Por orden de puntos perdidos durante la carrera, quedan así:

<i>Elizalde</i> , de Pujadas y Llobet	1	puntos.
<i>Diatto</i> , de Alvarez	2	»
<i>Lancia</i> , de Freixa	2	»
<i>Gobrón</i> , de Andreu	2	»
<i>Benz</i> , de Heusch	2	»
<i>Hispano-Suiza</i> , de Marial	3	»
<i>N. S. U.</i> , de Almagro	4	»
<i>Scripps-Booth</i> , de X. X.	5	»
<i>Minerva</i> , de Bastos	5	»
<i>Scripps-Booth</i> , de Palazón	6	»
<i>Hispano-Suiza</i> , de Rissmann	6	»
<i>Berliet</i> , de Mata	6	»
<i>Scripps-Booth</i> , de Bianchi	8	»
<i>Rambler</i> , de Fontana	9	»

<i>Overland</i> , de Xicoy	10	»
<i>Motobloc</i> , de Bargañés	11	»
<i>Elizalde</i> , de Turell	14	»

Por la posesión de puntos definitivos, el orden en que quedan clasificados los coches es el siguiente:

<i>Elizalde</i> , de Pujadas y Llobet	104	puntos.
<i>Diatto</i> , de Alvarez	104	»
<i>Minerva</i> , de Bastos	102	»
<i>N. S. U.</i> , de Almagro	101	»
<i>Scripps-Booth</i> , de Palazón	100	»
<i>Scripps-Booth</i> , de X. X.	98	»
<i>Hispano-Suiza</i> , de Rissmann	97	»
<i>Lancia</i> , de Freixa	96	»
<i>Hispano-Suiza</i> , de Marial	96	»
<i>Benz</i> , de Heusch	94	»
<i>Scripps-Booth</i> , de Bianchi	94	»
<i>Elizalde</i> , de Turell	94	»
<i>Motobloc</i> , de Bargañés	92	»
<i>Overland</i> , de Xicoy	89	»
<i>Rambler</i> , de Fontana	89	»
<i>Berliet</i> , de Mata	88	»
<i>Gobrón</i> , de Andreu	85	»
<i>Chenard-Walker</i> , de Muntadas	65	»



Aspecto del control de Barcelona a la llegada del Lancia, del Sr. Freixa, y del Elizalde, del Sr. Turell
Fotos Claret

Vuelta a Cataluña

630 kms. - 23, 24 y 25 julio 1916

Usando el **Crystal Oil**

es segura la victoria

**Premios obtenidos por los coches lubricados exclusivamente
con CRYSTAL OIL:**

Primera categoría Coche núm. 4, marca **N. S. U.**, propiedad de don José Almagro, ganador de la **Copa de Honor del Real Automóvil Club de Cataluña** y de la **Copa del Ayuntamiento de Puigcerdá**.

Segunda categoría Coche núm. 30, marca **Elizalde**, propiedad de los señores Pujadas y Llobet, ganador de la **Copa de Honor del Real Automóvil Club de Cataluña** y de la **Copa Andreu**, por ser el que mejor se clasificó en la etapa Barcelona-Puigcerdá, la más dura de la carrera.

Segunda categoría Coche núm. 22, marca **Berliet**, propiedad de don José Mata, ganador de la **Copa Mataró**.

Gobrón, de don J. Andreu, **medalla de oro**

Benz, de don E. H. Heusch, **medalla de oro**

Lancia, de don J. Freixa, **medalla de oro**

Overland, de don J. Xicoy, **medalla de oro**

Mitchell, de don A. Macaya, **medalla de plata**

VIDAL Y GRIERA Agentes generales y exclusivos
para el Nordeste de España

de la **Crystal Oil Company, S. A.**

13, Ronda de la Universidad - BARCELONA

Estado formado con datos oficiales, que demuestra los puntos con que salieron los automóviles que han verificado la Vuelta a Cataluña, los puntos que perdieron durante la carrera y los puntos definitivos que les han quedado una vez terminada la prueba

Núms.	CONCURSANTES	Puntos con que salieron	PUNTOS PERDIDOS EN:						Puntos definitivos
			Olot	Puigcerdá	Artesa	Lérida	Tarragona	Barcelona	
PRIMERA CATEGORÍA									
1	A. García, <i>Scripps Booth</i>	105							
2	M. Fernández Muñoz, <i>Bugatti</i>	100							
3	J. Palazón, <i>Scripps Booth</i>	106		5	1				100
4	J. Almagro, <i>N. S. U.</i>	106	1	3	1				101
5	X. X., <i>Scripps Booth</i>	104	1	3	2				98
SEGUNDA CATEGORÍA									
7	R. Bianchi, <i>Scripps Booth</i>	102		7			1		94
8	F. O. Rissmann, <i>Hispano-Suiza</i>	103		5	1				97
9	L. Jacoby, <i>Hispano-Suiza</i>	103							
10	J. Turell, <i>Elizalde</i>	108		9	5				94
11	J. Andreu, <i>Gobró</i> n	87		2					85
12	A. Fontana, <i>Rambler</i>	98		9					89
13	J. Freixa, <i>Lancia</i>	98		2					96
16	J. Marial, <i>Hispano-Suiza</i>	99		3					96
17	J. Xicoy, <i>Overland</i>	96		7	3				89 ⁽¹⁾
19	J. Alvarez, <i>Diatto</i>	106		2					104
20	C. Alegre, <i>Michell</i>	102	36	20	1				92
21	A. Bargués, <i>Motobloc</i>	103		11					88
22	J. Mata, <i>Berliet</i>	94		6					0
23	A. Macaya, <i>Mitchell</i>	93	23	100					94
24	E. Heusch, <i>Benz</i>	96		2					65
25	J. Muntadas, <i>Chenard Walker</i>	98		25	1			7	
27	M. Oller, <i>Pilain</i>	96		8					
28	J. Solá Andreu, <i>Diatto</i>	105	8	16					102
29	F. Bastos, <i>Minerva</i>	107		5					104
30	Pujadas y Llobet, <i>Elizalde</i>	105		1					

Notas de los controls secretos referentes a los coches *Elizalde* y *Diatto*, empatados en puntos para el primer puesto de la segunda categoría, y relativas a los coches *N. S. U.* y *Scripps Booth*, empatados para la adjudicación de la Copa Puigcerdá, en la primera etapa

	Control 1	Control 2	Control 3	Control 4	Control 5	Total error
N.º 28. <i>Diatto</i>	13 m. 9 s.	1 m. 16 s.	6 m. 34 s.	5 m. 20 s.	20 m. 10 s.	46 m. 29 s.
N.º 30. <i>Elizalde</i>	3 m.	3 s.	1 m. 20 s.	3 m. 10 s.	7 m. 10 s.	14 m. 43 s.
	Control 1	Control 2	Total error			
N.º 4. Almagro.			1 m. 6 s.	2 m. 20 s.	3 m. 26 s.	
N.º 5. X. X.			11 m. 15 s.	2 m. 2 s.	13 m. 17 s.	

(1) Se le abonan 3 puntos por no poder darle suficiente esencia en Puigcerdá.

Motocicletas
modelos 2 $\frac{3}{4}$ y 4 HP.

STOCK PIEZAS DE RECAMBIO

DOUGLAS

Concesionario para Cataluña: **CARLOS PLAJA : Rambla de Cataluña, 61 - BARCELONA**

ACCESORIOS

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

HARRY WALKER
BALMES, 84
(chafán Valencia)
TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS
SPHINX

Automóviles

FIAT

Torpedos Zero, modelo 1916 - Torpedos 15-20 HP., completos
Chassis 15-20 HP. - Chassis 25-35 HP.

Chassis para ómnibus

Camiones completos de 4 toneladas

Sociedad General de Automóviles : Caspe, 24

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carret. de Ribas, 279
Teléfono 8250

La Hispano-Suiza

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Réaumur :

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

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

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.^a, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

Fábrica nacional de

cochecitos
automóviles

IDEAL

motor con patente española, construido en nuestros talleres

PRIMERO y SEGUNDO premios - Prueba de Regularidad 1915

PRIMERO y TERCER premios - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A.

BARCELONA: Rosellón, 189-191; Moyá, 6; Diagonal, 548
MADRID: Alfonso XI, 5

A. ALIMUNDO Y C.^a

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017
• **BARCELONA** •

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente

Ecos y noticias

El jueves, por la tarde, fué conducido a su última morada el cadáver de don Manuel Oller, miembro que fué del Comité organizador de la Vuelta a Cataluña y víctima del accidente ocurrido al coche de su propiedad en las proximidades de Castelldefels.

Al acto del entierro, que fué una gran manifestación de duelo, asistió un numerosísimo cortejo, que puso de relieve las simpatías que con sus bondades y con su carácter afable se había conquistado el infortunado don Manuel Oller en este mundo.

Vimos allí una nutrida representación de socios del Real Automóvil Club de Cataluña, de la Junta directiva del mismo y del Comité organizador de la Vuelta a Cataluña, así como también a casi todos los concurrentes a la prueba automovilista últimamente celebrada.

Presidía el duelo el hermano del finado, don José Oller.

El Real Automóvil Club de Cataluña envió una artística corona como último tributo de cariño a quien tan traídoramente halló la muerte en el transcurso de una manifestación automovilista, y en el local de la sociedad se puso la bandera del Club a media asta en señal de duelo.

No hay que decir cuán sentida ha sido la inesperada muerte de un hombre tan entusiasta en cosas automovilistas como don Manuel Oller, y cuánta parte tomamos en el dolor que en estos momentos aflige a su distinguida familia.

* * *

Con objeto de tomar parte en todos los concursos y carreras que se celebren en España, acaba de adquirir el notable sportsman, don José Ciudad, campeón de España, el magnífico coursier *Nazzaro*, que tomó parte en el Grand Prix de Lyon, habiendo contribuido a la selección de dicha marca el conocido comerciante de nuestra plaza, don F. S. Abadal.

Conocida la pericia del señor Ciudad y los antecedentes que reúne el chasis, no dudamos que no habrá otro que le aventaje en rapidez.

* * *

Ha estado breves días entre nosotros el distinguido periodista madrileño y querido amigo nuestro, don Ricardo Ruiz Ferry, director de *Heraldo Deportivo*.

* * *

Se encuentran en Barcelona nuestros estimados amigos, los señores don Manuel Rufin, agente comercial de la casa *Dunlop*, y don Eduardo Fernández Benavente, agente de la marca *Packard*, a los que enviamos nuestro cariñoso saludo de bienvenida.

* * *

Por exceso de original nos vemos precisados a reservar para otro número importantes

trabajos de distinguidos colaboradores, entre ellos uno muy interesante de S. B. Merlín, relativo a la transición del down car al cycle-car.

* * *

Hemos tenido ocasión de admirar en el Auto-garage Central el soberbio *S. P. A.*, 14-16 HP., con carrocería «torpedo» y capota «Milord», construida en los acreditados talleres de don F. S. Abadal, para el opulento aristócrata don Antonio Rocamora, Marqués de Villamizar.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo.—*Barcelona:* Campeonato de la Real Federación Atlética Catalana. (Entrenos oficiales.) Día 23. Saltos de longitud sin impulso. 1.º, Uettwiller, 3,03 metros; 2.º, P. Kuchenbecker, 2,88 metros; 3.º, A. Blasco Cirera, 2,85 metros.—Carrera de 100 metros. 1.º, Vidal, 11 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Grañó, 3.º, P. Kuchenbecker.—Lanzamiento de peso. 1.º, Uettwiller, 12,08 metros; 2.º, Barnola, 8,97 metros; 3.º, Kuchenbecker, 8,48 metros.—Carrera de 400 metros. 1.º, Cortés, 57 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Trabal; 3.º, Kuchenbecker.—Saltos de longitud con impulso. 1.º, Vidal, 5,50 metros; 2.º, Cortés, 5,40 metros; 3.º, Grañó, 5,10 metros.—Lanzamiento del disco. 1.º, Uettwiller, 38,65 metros; 2.º, Barnola, 26,50 metros; 3.º, Kuchenbecker, 20,76 metros.—Carrera de 800 metros. 1.º, Calvet, 2 m. 11 s.; 2.º, Salvador, 2 m. 18 s.—Carrera 1.500 metros. 1.º, Deix, 5 m. 19 s. Saltos de altura con impulso. 1.º, Uettwiller y A. Blasco, 1,40 metros «exequo».—Lanzamiento de la jabalina. 1.º, Uettwiller, 45,80 metros; 2.º, Barnola, 36,15 metros; 3.º, Kuchenbecker, 33,90 metros.

Automovilismo.—Vuelta a Cataluña. Prueba de regularidad y turismo. (Véase la clasificación oficial en la páginas 498 y 499.)

Ciclismo.—*Barcelona:* Carrera de tercera categoría. Día 23. Distancia 20 kilómetros. 1.º, T. Pons, de Mahón, 40 m., sobre ciclo *Sanromá*; 2.º, J. Cardoner, 40 m. 25 s.; 3.º, J. Roig, 40 m. 32 s.

Vendrell: Copa Marqués de Villanueva y Geltrú. Día 25. Distancia 140 kilómetros. 1.º, B. Rsig, 4 h. 44 m. 45 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, José Magdalena, *Pneu-Klein*, 4 h. 44 m. 46 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, Aureliano Gargalló.—Primera categoría: Roig, Magdalena y Gargalló.—Segunda categoría: Nolla (ciclo *Guitart*), F. Martínez y Janer.—Tercera categoría: Pons (ciclo *Sanromá*), Sammarini y Pena.

Caldetas: Copa Hispania. Día 25. Distancia 27 kilómetros. 1.º, B. Solá, 1 h.; 2.º, P. Noguera, 1 h. 10 m.; 3.º, A. Cantenys, 1 h. 1 m. 10 s.

Fútbol.—*Barcelona:* Campeonato de segunda liga. Día 23. Colonia Sedó-Samboiano, 1 a 0.

Reus: Día 23. Barcelona-Club Deportivo de Reus, 4 a 1.—Día 25. Real Club Deportivo Español-Deportivo de Reus, 3 a 1.

Mataró: Día 23. Illuro-Tarrasa, 3 a 2.

Palafrugell: Día 23. Reserva del Barcelona-Palafrugellense, 4 a 2.

Coruña: Coruña-Deportivo, 4 a 9.

Vitoria: Día 25. New-Club Vitoria-Récreation Club Logroño, 0 a 0.

Motociclismo.—**Palafrugell:** Carrera Regional. Distancia 108 kilómetros. 1.º, J. A. Orús, 1 h. 21 m. 6 s.; 2.º, J. Barnola, moto *Indian*, 1 h. 26 m. 54 s.; 3.º, J. Vidal, moto *Zenith, Pneus Pirelli*, 1 h. 27 m. 50 s.

Natación.—**Barcelona:** *Copa Athletic*. Primera prueba. Día 23. Distancia 66 metros. 1.º, Grañó y Terradella, 57 s.; 3.º, Gili.—Travesía del puerto. Distancia 3.350 metros. Cuadrada, 1 h. 10 m. 15 s. 1/5.

Pedestrismo.—**Barcelona:** Challenge del Athletic S. C. (Casa de Familia). Día 23. Distancia 1.000 metros. 1.º, P. Prat, 2 m. 35 s. 1/5 (record); 2.º, Blanc, 2 m. 36 s. 2/5; 3.º, Sibila, 2 m. 37 s.

Tiro.—**Barcelona:** Tiradas de concurso y entrenamiento de la Representación del Tiro Nacional. Día 23. Medalla de bronce. J. Conde, 200 metros, 15 disparos, posición libre.—Día 25. Medalla de oro, J. Carreras, a 50 metros, diez disparos con revólver; medalla de plata, J. Masriera, a 200 metros, 15 disparos con fusil máuser; medalla de bronce, B. Tuset, a 200 metros, 15 disparos con fusil máuser.

Water-polo.—**Barcelona:** Matches de entrenamiento. Día 23. Verde-Blanquiazul del Barcelona, 0 a 0; Blanco-Rojo del Barcelona, 4 a 1; Amarillo-Blanco y negro del Athletic, 3 a 2.—Día 25. Blanco del Barcelona-Rojo alemán, 6 a 2; Azul y amarillo del Barcelona-Athletic (selección), gana el Barcelona los puntos por no jugar su adversario.

Yachting.—**Barcelona:** Tercera prueba de la *Copa Evinrude* para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Día 23. Distancia 2 millas. 1.º, *Fitora*, trip. F. González y Elías Juncosa, 1 h. 1 m.; 2.º, *Ratxa*, 1 h. 9 m.; 3.º, *You-You*, 1 h. 10 m.—Primera prueba de la *Copa Real Club Náutico*, para yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. Día 23. 1.º, *Pepito*; 2.º, *Sageta*; 3.º, *Horitzó*.

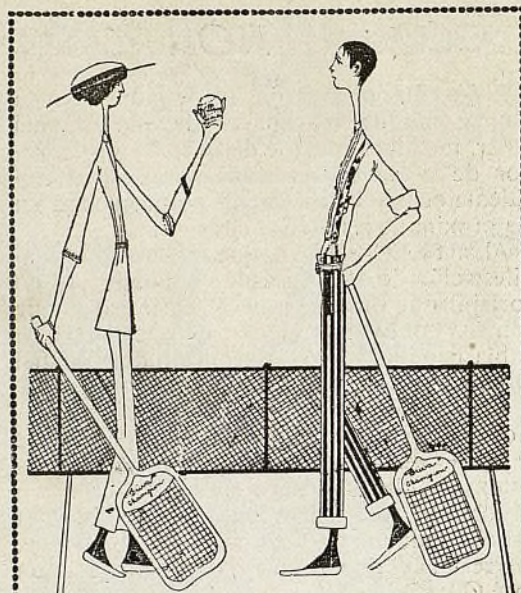
LE CHAUFFEUR

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

Programa para mañana

Excursionismo.—Excursión ciclista a Mataró, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 6.

Yachting.—Cuarta prueba de la *Copa Evinrude*, para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Distancia siete millas. A las 10,30.

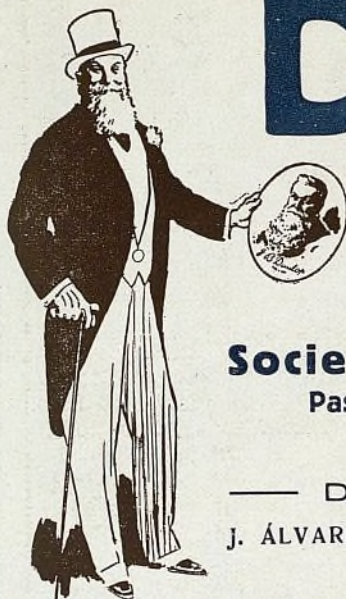
Copa Real Club Náutico. Segunda prueba de la regata de yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. A las 11.

Natación.—**Copa Athletic.** Primera prueba. Carrera de 60 metros, para todas las categorías de nadadores, organizada por el Club Natación Athletic. A las 11.

Water-polo.—Campeonato de España, organizado por el Club Natación Barcelona. Blanco contra Azul y amarillo, ambos del Barcelona; Blanco y negro del Athletic contra Rojo del Club Alemán. A las 11.

EL MUNDO DEPORTIVO

publica todos los lunes extensa información de los festivales que se celebran el domingo



DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS INGLESSES

AUTO - MOTO - VELO

□ □

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: NEUDUN

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

F. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)



El neumático ideal no existe

El

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA
TARIFA A

G. KLEIN

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.) - Barcelona

Vuelta a Cataluña

630 kilómetros - 23, 24 y 25 julio 1916

Copa del R. A. C. de Cataluña

Copa Andreu

Copa de los neumáticos

han sido ganadas por el coche

Elizalde

Núm. 30

(Pneus Pirelli)

de los señores Pujadas y Llobet

Medalla de oro

Elizalde

Núm. 10

del Dr. D. José Turell

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

ELIZALDE

Paseo de San Juan, 149 - BARCELONA