

10

CENTIMOS

ESPAÑA SPORTIVA

10

CENTIMOS

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA
SE PUBLICA LOS MIÉRCOLES
FUNDADA EN 1912

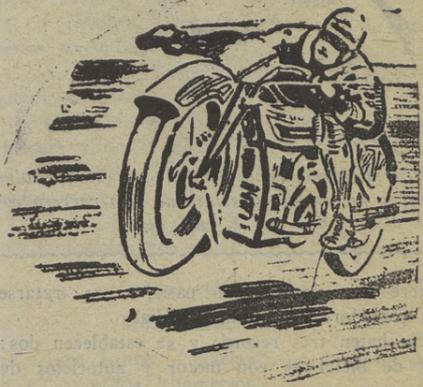
Redacción:
CÉSAR REGULEZ
Francisco Silvela, 71-Tel. 52.593-Horas de oficina, de 6 a 8

Administración
A. MEDINA GÓMEZ

PRECIO DE SUSCRIPCIÓN....

{ España, un año... 10 pesetas
> un semestre. 5 >
{ Extranjero, un año. 15 >

Las grandes competiciones motociclistas



El domingo, por VIII vez, se disputará la gran prueba de velocidad de XII Horas, sobre el Circuito de Guadalajara

Admirable organización del Moto Club de España. Historial completo de esta prueba. Lista de participantes por orden de salida

Cuadro de participantes con sus números de dorsal

CATEGORIA FUERZA LIBRE (C.)

1. D. Braulio Pastur, A. J. S., 500 c. c.
2. D. Joaquín Santiago, Royal, 500.
3. D. Emilio Fernández, Scott, 600.
4. D. Javier de Ortueta, Harley, 1.200.
5. D. Miguel Feu Serraima, Harley, 1.200.
6. D. J. A. M., X. X., 500.
7. D. X. X. 2, Scott, 600.
8. D. Santos Mateos, Guzzi, 500.
9. D. Julio Oca, Matchless, 500.
10. D. Juan Gili, Rudge, 500.
11. D. Francisco Lozano, Triumph, 500.
12. D. Manuel Ruiz, Ariel, 500.
14. D. Alfonso Coppel, Scott, 600.

CATEGORIA 350 C. C. (B.)

15. D. Valentín Gonzal, Velocette, 350 c. c.
16. D. Zacarías Mateos, Velocette, 350.
17. D. X. X. 1, Velocette, 350.
18. D. Ramón Testa, Triumph, 350.
19. D. Ignacio Faura, Rudge, 350.
20. D. Luis Gómez, Velocette, 350.
21. D. Gómez II, Velocette, 350.

CATEGORIA 250 C. C. (A)

22. D. Paulino Martín, B. S. A., 250 c. c.
23. D. Florentino Plaza, F. Barnett, 172.
24. D. Aurelio Cañadas, Velocette, 250.
25. D. Antonio Moxo, Rudge, 250.
26. D. Turnes, Excelsior, 250.
27. D. Alejandro Arteché, O. K. Supreme.



Luis Coppel, recordman absoluto de sidecars (en 1925), sobre "Harley", con 744 k. 218 m.

LA HEROICIDAD DE LOS DIRECTIVOS DEL MOTO CLUB DE ESPAÑA

De heroico puede calificarse, sin temor a exagerar, el esfuerzo realizado por los entusiastas elementos que dirigen los destinos del Moto Club de España, al llevar a cabo la prueba del domingo, en momentos tan difíciles. La labor "deportiva" de ese admirable puñado de hombres para dar vida a esta clásica prueba de velocidad, postergada desde 1926, nunca estará bien recompensada por la afición motociclista. Todos los elogios y todas las ponderaciones serán pequeños para premiar, con justeza, el ímprobo trabajo y los desvelos puestos a tributo por los dirigentes del Moto Club de España, entidad que se ha colocado, por sus constantes organizaciones, a la cabeza de las entidades motociclistas es-



Zacarías Mateos, vencedor (Harley) en 1922 y actual recordman absoluto de motos con 885 k. 450 m.

pañolas. Los que, como nosotros, sentimos la afición sincera por este maravilloso deporte, estamos orgullosos, altamente orgullosos, de contar en nuestra región con hombres tan laboriosos y desinteresados y que tan noblemente engrandecen el deporte motociclista español, sin escatimar esfuerzo alguno. Sirvan, pues, estas modestas líneas del cronista para testimoniar, dentro de sus medios, y de corazón, la más sincera felicitación y más caluroso aplauso. Al hacerlo así, creemos interpretar el buen sentir general de la sana afición motociclista española, de esa afición que sabe interpretar, como se merece, el magnífico esfuerzo llevado a cabo por los directivos del Moto Club de España al hacer revivir la clásica prueba de las Doce Horas de velocidad, excelentemente dotada de premios y con una organización escrupulosa.

Encomiemos también la entusiasta colaboración de los elementos oficiales de Guadalajara y Madrid y a las personalidades que en un



Florencio Fuentes, vencedor de las primeras XII horas (Harley), en memoria del cual se disputa un trofeo.

bello gesto deportivo han contribuido a la labor de los organizadores.

Hagamos votos por que el éxito deportivo de la prueba corone la labor previa realizada.

CESAR REGULEZ

Orden de la carrera

Todos los concursantes deberán hallarse en el lugar de la salida media hora antes de la oficial fijada para la salida de su categoría. Las salidas se darán en la siguiente forma:

Fuerza libre.—A las seis en punto de la mañana.

Categoría 350 cc.—A las seis horas y diez minutos.

Categoría 250 cc.—A las seis horas y veinte minutos.

DESCRIPCION DEL RECORRIDO

La carrera se celebrará en el Circuito de Guadalajara, dándose la salida en el kilómetro 138.425 de la carretera de Cuenca, situado a la salida de Guadalajara y con el recorrido siguiente: Chiloeches. El Pozo, Aranzueque, empalme de Tendilla, Horche al punto de salida, que comprende una distancia total de 57.142 kilómetros, consistiendo la carrera en recorrer dicha distancia y circuito durante doce horas. La carretera comprendida en el mismo estará absolutamente neutralizada durante una hora antes y hasta una hora después de la celebración de la prueba.

INSTRUCCIONES PARA EL PUBLICO

El circuito de Guadalajara, escenario de esta carrera, se cerrará a las cinco en punto de

la mañana y los vehículos que antes de esa hora se hallan acomodado en cualquier sitio dentro del circuito deberán permanecer en este sitio hasta la finalización de la prueba, por estar el circuito neutralizado oficialmente.

A la entrada en Guadalajara habrá indicación especial con la dirección al circuito, para cuya circulación se desplazarán de Madrid cincuenta guardias de circulación.

Cerca de las tribunas y restaurante hay acotado un terreno para garaje de vehículos.

UN TREN ESPECIAL A GUADALAJARA

Los espectadores que deseen dirigirse por ferrocarril al circuito podrán hacerlo en diversos trenes ordinarios, y, además, en un tren especial que saldrá de la estación de Atocha a las 4.45 de la madrugada del domingo, para llegar a Guadalajara a las 5.36. Este tren regresará a Madrid, saliendo de Guadalajara a las 19.25 para llegar a Atocha a las 20.19.

AFFICHAGE Y TELEFONO

En el cuadro de "affichage" se irán anotando los pasos de los corredores para mayor comodidad del público, que de esta forma y con los datos que se den por el teléfono ex-



Luis Iriarte, vencedor absoluto en 1923 (Harley)

tendido a lo largo del recorrido podrá estar al corriente constantemente del desarrollo de la prueba.

DISTANCIAS A RECORRER COMO MÍNIMO EN CADA CATEGORIA

Las distancias mínimas que deberán cubrir

las participantes en las 12 horas de carrera serán:

Categoría 250 cc.—514 k. 278 m. (9 vueltas).

Categoría 350 cc.—628 k. 562 m. (11 vueltas).

Categoría fuerza libre.—685 k. 704 m. (12 vueltas.)

PREMIOS

Al primero de la clasificación general o primer clasificado entre todas las categorías: *Copa del Excmo. Sr. Presidente de la República y 750 pesetas.*

Al segundo de la clasificación general o segundo clasificado entre todas las categorías: *Copa del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y 500 pesetas.*

Al tercero de la clasificación general o segundo clasificado entre todas las categorías: *Copa del Excmo. Sr. Gobernador Civil de Guadalajara y 250 pesetas.*

Además se establecen los siguientes premios por categorías:

Categoría 250 cc.

1. Copa "Velox" y 1.000 pesetas.
2. 500 pesetas.
3. 250 pesetas.

Categoría 350 cc.

1. Trofeo "Naure" y 1.000 pesetas.
2. 500 pesetas.
3. 250 pesetas.

Fuerza libre, sin limitación de cilindrada

1. Trofeo "Fuentes" y 1.000 pesetas.
2. 500 pesetas.
3. 250 pesetas.

LA PRIMA PARA LA VUELTA MAS RAPIDA

La prima que para el vencedor de la vuelta más rápida se anunció en 150 pesetas, se ha aumentado a 250 pesetas, y la copa de la casa Castrol.

LOS PREMIOS EN METALICO DE LOS ACEITES "VELOX"

La casa "Velox" ha ofrecido, por mediación del Moto Club, los siguientes premios en metálico para los vencedores con aceite español "Velox":

- 350 pesetas al primero de fuerza libre.
- 200 pesetas al primero de 350 c. c. y
- 150 pesetas al primero de 250 c. c.



Manuel Cantó, recordman de 250 (en 1926), sobre "Velocette".

NUESTRO PERIODICO EN LA CARRERA

Como de costumbre, "España Sportiva" estará en la Carrera, y merced a la tirada especial que se ha hecho de este número, será repartido profusamente en el circuito stants y metas.

El próximo día 8 se editará un extraordinario dedicado a esta gran carrera, en el que

se publicará una detalladísima y amplia información de esta prueba con cuadro, tiempos, vuelta por vuelta, cuadros de marcas vencedoras, etc. A pesar del aumento de páginas, su precio será el de 0,10 pesetas.

Historial completo de la prueba de XII horas

EN 1919:

Las primeras "Doce Horas" que se han celebrado en España fueron organizadas por el extinguido "Moto Sport Español", en septiembre de 1919.

El circuito elegido primeramente pasaba por Segovia para ir a La Granja; pero una corrida de toros, coincidente con la carrera, hizo que el gobernador de aquella ciudad se negase a acatar el permiso que, en debida regla y con gran antelación, tenía en su poder la Sociedad organizadora, otorgado por la Jefatura Superior de Seguridad.

Esta circunstancia obligó al "Moto Sport" a variar su itinerario, haciendo que los corredores, al llegar al kilómetro 88,580 (a kilómetro y medio de Revenga), tomasen la carretera que va directamente a San Ildefonso.

Y este circuito fué el que quedó como definitivo posteriormente, sin duda para evitar la repetición del conflicto que estuvo a punto de producirse.

Treinta fueron los corredores inscritos, 28 los que tomaron la salida y 20 se clasificaron. He aquí los vencedores:

Motos hasta 300 c. c.

1. F. López Mateos, sobre "Triumph", a 31,292 kilómetros por hora (373 kilómetros 520 metros).

Motos de 301 a 500 c. c.

1. A. Beller, sobre "Indian", a 31,292 kilómetros por hora (375 kilómetros 520 metros).

Motos de 501 en adelante

1. Florencio Fuentes, sobre "Harley", a 61,899 por hora (742 kilómetros 800 metros).

Motos con sidecar (fuerza libre)

1. Luis Coppel, sobre "Harley", a 56,601 por hora (679 kilómetros 218 metros).

Vuelta más rápida de motos

1. M. Fuentes, sobre "Harley", a 61,608 por hora.

Vuelta más rápida de sidecars

1. José Alvarez, sobre "Harley", a 59,653 por hora.

Premio de regularidad

1. Luis Coppel, sobre "Harley" (coeficiente: 0,00,05, 1-5).

En 1920 no hubo "Doce Horas", y en 1921, existiendo ya el "Real Moto Club de España", como Sociedad única, y como afiliada a la "Unión Internacional", la carrera se organizó con este carácter, celebrándose el 10 de julio.

Vino un solo corredor extranjero Emile Ragonnet, que d'ó interés a la prueba.

Esta se dividió con arreglo al cuadro internacional de categorías; pero sólo tuvieron inscripción algunas de ellas, siendo los vencedores de la prueba los siguientes corredores:

EN 1921 (10 DE JULIO):

Motos hasta 250 c. c.

1. F. H., sobre "Triumph", 356,370 kilómetros.

Motos hasta 500 c. c.

1. E. Ragonnet, "A. B. C.", 596,347 kilómetros.

Motos hasta 750 c. c.

1. Baltasar Santos, "Indian", 833,983 kilómetros.

Motos hasta 1.000 c. c.

1. Eduardo Landa, "Harley", 833,983 kilómetros.

Sidecars hasta 1.000 c. c.

RECORD:

1. Luis Coppel, "Harley", 744,218 kilómetros.

Vuelta más rápida motos

1. Zacarías Mateos, a 71,618 kilómetros por hora.

Vuelta más rápida sidecars

1. Vicente Naure, a 65,363 kilómetros por hora.

Premio de regularidad

1. Eduardo Landa.

Premios de equipos (motos)

1. E. Landa, M. Fuentes y F. Fuentes (2.274,621 kilómetros).

Premios de equipos (sidecars)

1. A. Antón, I. Mateos y L. Villada (kilómetros 1.848,496).

EN 1922:

Motos hasta 250 c. c.

1. Marcelo Beltrán, "James", 455,258 kilómetros (a 41,871 por hora).

Motos hasta 500 c. c.

1. Joaquín Vidal, "Norton", 737,384 kilómetros (a 61,448 por hora).

Motos hasta 750 c. c.

1. Baltasar Santos, "Indian", 754,057 kilómetros (a 62,838 por hora).

Motos hasta 1.000 c. c.

RECORD:

1. Z. Mateos, "Harley", 885,450 kilómetros (a 73,787 por hora).

Sidecars hasta 600 c. c.

1. Pablo Fernández, "Triumph", kilómetros 457,480 (a 38,120 por hora).

Sidecars hasta 1.000 c. c.

1. Vicente Naure, "Harley", 739,489 kilómetros (a 61,624 por hora).

Vuelta más rápida motos

1. Z. Mateos, "Harley", a 75,658 kilómetros por hora.

Vuelta más rápida sidecars

1. V. Naure, "Harley", a 65,579 kilómetros por hora.

Premio de regularidad

1. Z. Mateos, "Harley".

Autociclos hasta 1.100 c. c.

1. X. X. Maciá, "David", 549,692 kilómetros (a 45,807 kilómetros por hora).

EN 1923 (8 DE JULIO):

Participan en esta prueba los profesionales ingleses J. Whalley y A. Bennet con motos de 500 c. c. y N. Dixon con sidecar de 600 c. c., teniendo con ello la carrera aún más



Oscar

Oscar Leblanc, vencedor en 1926 (coche Salmson) y recordman absoluto de esta carrera con 903 k. 201 m.

interés que la del año pasado, por tratarse de corredores de fama mundial.

Se batieron tres records y se establecen dos: los de bicicletas con motor y autociclos de 750 c. c., que toman parte por primera vez en las XII Horas.

Los vencedores fueron los siguientes:

Bicicletas con motor

1. Guillermo Antón, "La Cyclette", kilómetros 281,400.

Motos 250 c. c.

1. Manuel Cantó, "Velocette", 629,630 kilómetros.

Motos hasta 500 c. c.

1. J. Walley, "Douglas", 750 kilómetros.

Motos hasta 1.000 c. c.

1. Luis Iriarte, "Harley", 834,390 kilómetros.

Sidecars hasta 1.000 c. c.

1. R. Uribealago, "Indian", 713,404 kilómetros.

Autociclos 750 c. c.

1. José Sierra, "B. N. C.", 538,900 kilómetros.

Autociclos 1.100 c. c.

1. Oscar Leblanc, "Amilcar", 784,220 kilómetros.

Clasificación VI horas

Bicicletas con motor:

1. G. Antón, "La Cyclette", 157,572 kilómetros.

Motocicletas hasta 250 c. c.:

1. Manuel Cantó, "Velocette", 328,680 kilómetros.

Motocicletas hasta 500 c. c.:

1. J. Walley, "Douglas", 427,320 kilómetros.

Motocicletas hasta 1.000 c. c.:

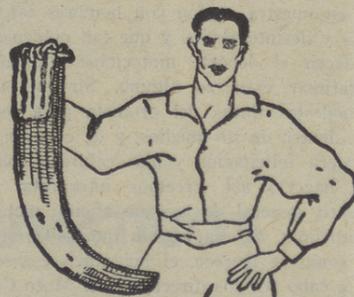
1. Luis Iriarte, "Harley", 439,560 kilómetros.

Golf DEPORTISTAS Tennis

La pelota DUNLOP para tennis, adoptada oficialmente por la asociación de Lawn Tennis de España durante cuatro años consecutivos incluyendo 1932, revela sus cualidades inimitables.

LA PELOTA DUNLOP PARA GOLF ES LA EXIGIDA POR LOS CAMPEONES

DUNLOP
SINONIMO DE SUPREMACIA
SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.
Barcelona-Madrid-Sevilla



Frontón Jai-Alai
Calle de Alfonso XI

Todos los días
grandes partidos
a remonte y pala

Sidecars hasta 1.000 c. c.:

1. M. Ramírez, "Indian", 360,000 kilómetros.

Autociclos hasta 750 c. c.:

1. José Sierra, "B. N. C.", 218,170 kilómetros.

Autociclos hasta 1.100 c. c.:

1. Oscar Leblanc, "Amilcar", 397,620 kilómetros.

Premio de regularidad

1. Alejandro Arceche, "Harley".

Subida al Puerto de Guadarrama (por categoría)

1. Luis Iriarte, "Harely", 6 m. 32 s. 4-10 (motos 1.000 c. c.).

1. J. Walley, "Douglas", 6 m. 46 s. 4-10 (motos 500 c. c.).

1. A. Díaz, "Senechal", 7 m. 25 s. 4-10 (autociclos 1.100 c. c.).

1. M. Ramírez, "Indian", 8 m. 42 s. 1-10 (sidecars 1.100 c. c.).

1. M. Cantó, "Velocette", 8 m. 42 s. 6-10 (motos 250 c. c.).

1. José Sierra, "B. N. C.", 8 m. 52 s. 4-10 (autociclos 750 c. c.).

Vueltas más rápidas

Motos 1.000 c. c.:

1. Luis Iriarte, "Harley", en 1 h. 15 m. 18 s.; a 74,804 kilómetros.

Motos 500 c. c.:

1. J. Walley, "Douglas", en 1 h. 16 m. 38 s. 2-10; a 73,533 kilómetros.

Autociclos 1.100 c. c.:

1. Oscar Leblanc, "Amilcar", en 1 h. 18 m. 54 s. 4-10; a 71,385 kilómetros.

Sidecars 1.000 c. c.:

RECORD:

1. Román Uribealzo, "Indian", en 1 h. 25 m. 20 s. 6-10; a 66,000 kilómetros.

Motos 250 c. c.:

1. Manuel Cantó, "Velocette", en 1 h. 38 m. 34 s. 6-10; a 57,141 kilómetros.

Autociclos 750 c. c.:

1. José Sierra, "B. N. C.", en 1 h. 49 m. 21 s. 6-10; a 51,506 kilómetros.

Bicicletas con motor:

1. Guillermo Antón, "La Cyclette", en 3 h. 27 m. 50 s. 2-10; a 27,097 kilómetros.

EN 1924 (5 DE JULIO):

Participaron en esta prueba los profesionales ingleses Spences y Austice, clasificándose en segundo lugar el primero y retirándose el segundo, ambos en la categoría de motos 500 c. c., y el corredor francés Marguerite, con autociclo 1.100 c. c., que se clasificó en noveno lugar.

Por primera vez se hizo una categoría militar de sidecars 1.100 c. c., en la que venció Francisco Otero, realizando un recorrido de 657,160 kilómetros.

La clasificación de los vencedores fué como sigue:

Bicicletas con motor 125 c. c.

1. Emiliano Sanz, "Rovin", 358,348 kilómetros.

Bicicletas con motor 175 c. c.

1. Alfredo Hortelano, "Rovin", 375,520 kilómetros.

Motos 250 c. c.

1. F. Sáinz de la Maza, "James", kilómetros 619,710.

Motos 350 c. c.

RECORD:
1. Federico Sagrario, "B. S. A.", kilómetros 721,790.

Motos 500 c. c.

1. Joaquín Vidal, "Norton", 775,737 kilómetros.

Autociclos 750 c. c.

RECORD:
1. Román Uribealzo, "B. N. C.", kilómetros 657,160.

Autociclos 1.100 c. c.

RECORD:
1. Antonio Díaz, "Amilcar", 831,826 kilómetros.

Militar sidecars 1.000 c. c.

4. Francisco Otero, "Harley", 657,160 kilómetros.

Vueltas más rápidas

Motos 500 c. c.:

1. J. Vidal, "Norton", 1 h. 17 m. 9 s.; a 73,011 kilómetros por hora.

Sidecars:

1. Ramón Boyerizo, "Harley", 1 h. 27 m. 54 s.; a 64 kilómetros por hora.

Autociclos 1.100 c. c.:

1. Oscar Leblanc, "Salmson", 1 h. 9 m. 28 s. 2-10; a 81,082 kilómetros por hora. Record absoluto de todas las categorías de las XII Horas corridas hasta la fecha.

Motos 250 c. c.:

1. F. Sáinz de la Maza, "James", 1 h. 37 m. 35 s. 4-10; 57,717 kilómetros por hora.

Autociclos 750 c. c.:

RECORD:
1. Román Uribealzo, "B. N. C.", 1 h. 25 m. 14 s.; a 66,086 kilómetros por hora.

Bicicletas con motor 125 c. c.:

1. Emiliano Sanz, "Rovin", 2 h. 39 m. 41 s.; a 35,274 kilómetros por hora.

Bicicletas con motor 175 c. c.:

1. Alfredo Hortelano, "Rovin", 2 h. 22 m. 10 s. 2-10; a 39,613 kilómetros por hora.

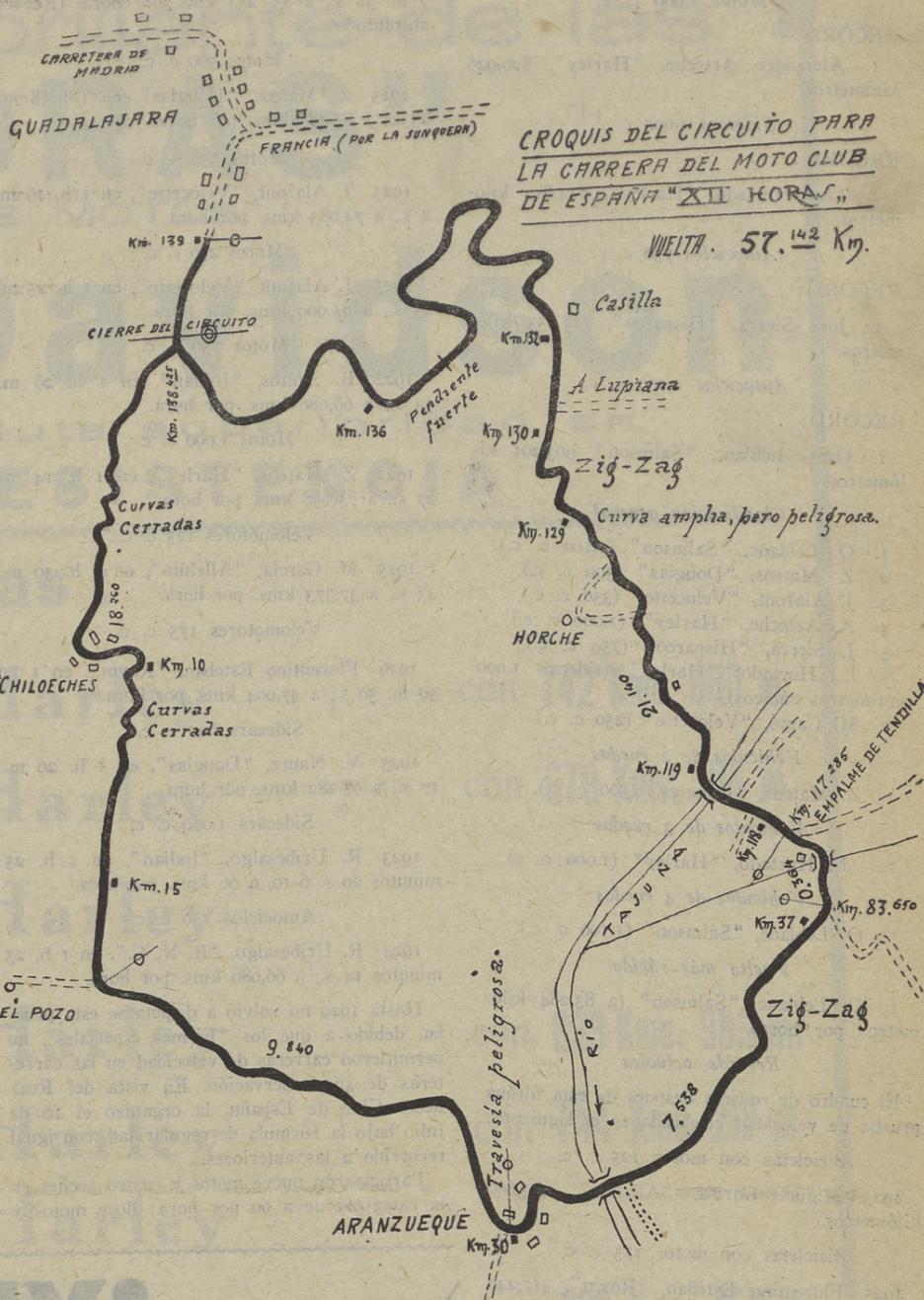
EN 1925 (4 DE JULIO):

Participan en esta prueba los profesionales ingleses Whalley y Austice, con "Douglas" de 500 c. c., clasificándose ambos primero y segundo, respectivamente, en su categoría, ganando, además, Whalley el primero entre los vehículos de dos ruedas. Los vencedores fueron los siguientes:

Velomotores 125 c. c.

RECORD:

1. Miguel García, "Alleluia", 414,600 kilómetros.



Plano del circuito

Velomotores 175 c. c.

RECORD:

1. Florentino Esteban, "Rovin", 417,240 kilómetros.

Motos 250 c. c.

1. José Alafont, "Velocette", 600,851 kilómetros.

Motos 350 c. c.

1. Manuel Ulloa, "X X", 649,940 kilómetros.

Motos 500 c. c.

1. J. Whalley, "Douglas", 614,640 kilómetros.

Sidecars 600 c. c.

RECORD:

1. Vicente Naure, "Douglas", 616,640 kilómetros.

Autociclos 1.100 c. c.

1. Antonio Díaz, "Amilcar", 814,543 kilómetros.

Clasificación general

1. Antonio Díaz, "Amilcar", 1.100 c. c.
2. J. Whalley "Douglas", 500 c. c.
3. V. Austice, "Douglas", 500 c. c.

Clasificación de las VI Horas

RECORD:

1. Oscar Leblanc, "Salmson", 1.100 c. c., 474,690 kilómetros.

Vehículos de dos ruedas

1. J. Whalley, "Douglas", 500 c. c.

Vehículos de tres ruedas

1. Vicente Naure, "Douglas", 600 c. c.

Vehículos de cuatro ruedas

1. Antonio Díaz, "Amilcar", 1.100 c. c.

Vueltas más rápidas

Motos:

RECORD:

1. Zacarías Mateos, "Douglas", en 1 h. 8 m. 26 s.; a 82,388 kilómetros por hora.

Sidecars:

RECORD:

1. Vicente Naure, "Douglas", en 1 h. 26 m. 17 s., a 65,282 kilómetros por hora.

Autociclos:

1. Oscar Leblanc, "Salmson", en 1 h. 9 m. 11 s., a 81,418 kilómetros por hora.

Regularidad

1. Antonio Díaz, "Amilcar".

EN 1926 (27 DE JUNIO):

En esta prueba sólo participaron corredores españoles y la señorita Patrocinio Benito, que realizó una admirable carrera en trayecto tan penoso y en prueba de tanta duración:

Los vencedores fueron los siguientes:

Motos 250 c. c.

RECORD:

1. Manuel Cantó, "Velocette", 702,545 kilómetros.

Motos 350 c. c.

RECORD:

1. José Alafont, "Velocette", 827,301 kilómetros.

Motos 500 c. c.

RECORD:

1. Zacarías Mateos, "Douglas", 879,669 kilómetros.

MOTOCICLETA
— SUIZAS —
MOTOSACOCHÉ
CAMPEON DE ESPAÑA DE 1930
BICICLETAS
DE DION BOUTON
REPRESENTACION
Patricio Cuesta
Jorge Juan, 78 MADRID


Bicicletas AETERNA
Modelos, turismo y
carreras garantizadas
PESETAS 250,00
FOMINAYA
Carlos III, 3 (frente al Teatro Real)

Motos 1.000 c. c.
RECORD:
 1. Alejandro Arteché, "Harley", 826,926 kilómetros.
Sidecars 1.000 c. c.
RECORD:
 1. Luis Hurtado, "Harley", 714,812 kilómetros.
Autociclos 750 c. c.
RECORD:
 1. José Sierra, "Hisparco", 718,253 kilómetros.
Autociclos 1.100 c. c.
RECORD:
 1. Oscar Leblanc, "Salmson", 903,201 kilómetros.
Clasificación general
 1. O. Leblanc, "Salmson" (1.100 c. c.).
 2. Z. Mateos, "Douglas" (500 c. c.).
 3. J. Alafont, "Velocette" (350 c. c.).
 4. A. Arteché, "Harley", (1.000 c. c.).
 5. J. Sierra, "Hisparco" (750 c. c.).
 6. L. Hurtado, "Harley" (sidecar 1.000 centímetros cúbicos).
 7. M. Cantó, "Velocette" (250 c. c.).
Vehículos de 2 ruedas
 1. Z. Mateos, "Douglas" (500 c. c.).
Vehículos de 3 ruedas
 1. L. Hurtado, "Harley" (1.000 c. c.).
Vehículos de 4 ruedas
 1. O. Leblanc, "Salmson" (1.100 c. c.).
Vuelta más rápida
 1. O. Leblanc, "Salmson" (a 83,284 kilómetros por hora).
Records actuales
 El cuadro de records después de esta última prueba de velocidad celebrada es el siguiente:
Bicicletas con motor 125 c. c.
 1925 Miguel García, "Alleluia", 414,600 kilómetros.
Bicicletas con motor 175 c. c.
 1925 Florentino Esteban, "Rovin", 417,240 kilómetros.
Motos 250 c. c.
 1926 Manuel Cantó, "Velocette", 702,545 kilómetros.
Motos 350 c. c.
 1926 José Alafont, "Velocette", 827,301 kilómetros.
Motos 500 c. c.
 1926 Zacarías Mateos, "Douglas", 879,669 kilómetros.
Motos 750 c. c.
 1922 Baltasar Santos, "Indian", 754,057 kilómetros.
Motos 1.000 c. c.
 1922 Zacarías Mateos, "Harley", 885,450 kilómetros.
Sidecar 600 c. c.
 1925 Vicente Naure, "Douglas", 614,640 kilómetros.
Sidecars 1.000 c. c.
 1921 Luis Coppel, "Harley", 744,218 kms.
Autociclos 750 c. c.
 1926 José Sierra, "Hisparco", 718,253 kilómetros.
Autociclos 1.100 c. c.
 1926 Oscar Leblanc, "Salmson", 903,201 kilómetros.
Record absoluto
 1926 Oscar Leblanc, "Salmson", 903,201 kilómetros.
Record de las VI Horas
 1925 Oscar Leblanc, "Salmson", 474,690 kilómetros.
Vueltas más rápidas
Autociclos 1.100 c. c.
 1926 Oscar Leblanc, "Salmson", en 1 h.

7 m. 38 s., a 83,284 kms. por hora. (Record absoluto.)
Motos 500 c. c.
 1925 Z. Mateos, "Douglas", en 1 h. 8 m. 25 s., a 82,388 kms. por hora.
Motos 350 c. c.
 1925 J. Alafont, "Velocette", en 1 h. 16 m. 2 s., a 74,083 kms. por hora.
Motos 250 c. c.
 1925 J. Alafont, "Velocette", en 1 h. 25 m. 25 s., a 65,906 kms. por hora.
Motos 750 c. c.
 1922 B. Santos, "Indian", en 1 h. 26 m. 54 s., a 66,086 kms. por hora.
Motos 1.000 c. c.
 1922 Z. Mateos, "Harley", en 1 h. 14 m. 27 s., a 75,658 kms. por hora.
Velomotores 125 c. c.
 1925 M. García, "Alleluia", en 2 h. 30 m. 43 s., a 37,373 kms. por hora.
Velomotores 175 c. c.
 1926 Florentino Esteban, "Rovin", en 1 h. 59 m. 50 s., a 47,004 kms. por hora.
Sidecars 600 c. c.
 1925 V. Naure, "Douglas", en 1 h. 26 m. 17 s., a 65,282 kms. por hora.
Sidecars 1.000 c. c.
 1923 R. Uribealago, "Indian", en 1 h. 25 minutos 20 s. 6-10, a 66 kms. por hora.
Autociclos 750 c. c.
 1924 R. Uribealago, "B. N. C.", en 1 h. 25 minutos 14 s., a 66,086 kms. por hora.
 Hasta 1929 no volvió a disputarse esta prueba, debido a que los "Firmes especiales" no permitieron carreras de velocidad en las carreteras de su conservación. En vista del Real Moto Club de España, la organizó el 16 de julio bajo la fórmula de regularidad, con igual recorrido a las anteriores.
 Participaron nueve motos y cuatro coches en la categoría de a 60 por hora; doce motos y

dos coches, en la de 50; y siete motos y tres coches en la de 40 por hora.
 Los vencedores en cada categoría fueron los que siguen:
 A 60 por hora: Motos, 1, M. Feu, "Harley" un punto; Coches, 1, Oscar Leblanc, "Essex", cero puntos.
 A 50 por hora: Motos, 1, C. Sastre, "A. J. S.", cero puntos; Coches, 1, Jesús Zulueta, "Hotchkiss", 3 puntos.
 A 40 por hora: Motos, 1, F. Plaza, "Matchless", cero puntos; Coches, 1, R. Lafora, "Rosengart", cero puntos.
 Premio de honor para motos: 1, F. Plaza, "Matchless", coeficiente 13,76; Premio de honor para autos, 1, Oscar Leblanc, "Essex", coeficiente 14,62.
 Clasificación general total: 1, F. Plaza; 2, O. Leblanc; 3, R. Lafora; 4, A. Palomero; 5, C. Sastre, y 6, P. Martín.
EN 1930:
 El 16 de julio tuvo lugar la novena edición de esta clásica prueba, también sobre igual circuito y como en el año anterior, bajo la fórmula de regularidad y abierta a motos y coches.
 La clasificaciones fueron:

Clasificación general total
 1. R. Fora (Harley), 0 puntos; coeficiente, 5 m. 40 s. 2-10. (Primero absoluto: Copa de plata).
 2. M. Feu (Harley), 0 puntos; coeficiente, 5 m. 41 s. 6-10.
 3. Paulino Martín (B. S. A.), 0 puntos; coeficiente, 6 m. 23 s.
 4. Julio Blitz (Bugatti), cero puntos; coeficiente, 6 m. 24 s. 4-10.
 5. Eduardo Talavera (Ford), cero puntos; coeficiente, 8 m. 51 s. 2-10.
Coches a 60 por hora:
 1. Julio Blitz (Bugatti 1.500 c. c.), 0 puntos; coeficiente, 6 m. 24 s. 4-10: 1.000 pesetas.
 2. Eduardo Talavera (Ford), 0 puntos; 8 minutos 51 s. 2-10. Copa de plata.
 3. Santiago Avial (Dodge), 2 puntos; 7 minutos 13 s. 8-10. Medalla de oro.



Vicente Naure, recordman (en 1925) de sidecar 600, en cuya memoria se disputa un trofeo.

4. Fabio Turnés (Ford), 2 puntos; 12 minutos 27 s. 4-10.
 5. Gonzalo Tourón (De Soto), 3 puntos; 12 minutos 27 s. 4-10.
 6. Enrique Blasco (Willys), 7 puntos; 13 minutos 33 s. 8-10.
 7. Pedro Ceballos (Ford), 8 puntos; 18 minutos 9 s. 9-10.
 8. Antonio M. Delgado (Willys), 27 puntos; 38 m. 38 s. 8-10.
 Ramón Puigcarbó (Fiat). Retirado.
Motos a 60 por hora:
 1. Ricardo Rora (Harley 1.200 c. c.), 0 puntos; 5 m. 40 s. 2-10. 600 pesetas.
 2. Miguel Feu (Harley 1.200 c. c.), 0 puntos; 5 m. 51 s. 6-10. Copa de plata.
 3. Antonio Moxó (Indian 1.200 c. c.), 6 puntos; 13 m. 45 s. 1-10. Medalla de oro.
 4. Carlos Scherrer (N. S. U., 500 c. c.) 7 puntos; 16 m. 29 s. 1-10.
 Emilio Pérez (Indian 750 c. c.). Retirado.

Motos a 50 por hora:
 1. Paulino Martín (B. S. A.), 350 c. c., 0 puntos; 6 m. 23 s. 0. 500 pesetas.
 2. José Mullor (sidecar B. S. A. 500 centímetros cúbicos), 7 puntos; 13 m. 45 s. 8-10. Copa de plata.
 Antonio Baigorri (Matchless 500 c. c.). Retirado.

Motos a 40 por hora:
 1. Mariano Alvarez (N. S. U. 300 c. c.), 1 punto; 4 m. 48 s. 6-10. 400 pesetas.
 2. Paulino Pastor (A. J. S. 350 c. c.), 3 puntos; 6 m. 36 s. 6-10. Copa de plata.
 3. Vicente Saldaña (Matchless 350 c. c.), 5 puntos; 8 m. 25 s. 0-10. Medalla de oro.
 4. Carlos Rivera (Matchless 400 c. c.), 5 puntos; 9 m. 31 s. 3.
 5. Antonio Pérez (Gillet 350 c. c.), 5 puntos; 12 m. 16 s. 0.

RESUMEN:
 El cuadro de vencedores absoluto de esta prueba son:
 1919 (velocidad) Florencio Fuentes (Harley), con 742 kms. 800 m.
 1921 Idem. Eduardo Landa (Harley), con 833 kms. 983 m.
 1922 Idem. Zacarías Mateos (Harley), con 885 kms. 450 m.
 1923 Idem. Luis Iriarte (Harley), con 834 kilómetros 390 m.
 1924 Idem. Antonio Díaz (Amílcar), con 831 kms. 826 m.
 1925 Idem. Antonio Díaz Amílcar, con 814 kms. 543 m.
 1926 Idem. Oscar Leblanc (Salmson), con 903 kms. 201 m.
 1929 (Regularidad) 1, Florentino Plaza (Matchless).
 1930 Idem. 1. Ricardo Fora (Harley)



¡VICTORIA!

Gran Premio de Nimes

- 1.º Benoit (Bugatti)
- 2.º Dreyfus (Maseratti)
- 3.º Czaykowski (Bugatti)
- 4.º Etancelín (Alfa Romeo)

Trofeo de Provenza

- 1.º Chambost (Salmson)
(Categoría 1.100)
- 1.º Czaykowski (Bugatti)
(Categoría hasta 1.500)

Todos con bujías

CHAMPION

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:
FRANCISCO FLORES
 ESPINARDO-MURCIA

Ultima palabra en encendido rápido y potente

"PIDALAS EN SU GARAGE"

El historial más brillante de las

"XII HORAS"

ES EL DE LAS MOTOS

Harley - Davidson

que demuestra su absoluta superioridad en

VELOCIDAD y RESISTENCIA

Hechos y no palabras :

- 1919: 1.º *ABSOLUTO.*
Florencio Fuentes, sobre **Harley** con 742 Kms. 800 m.
- 1.º *Sidecars.*
Luis Coppel, sobre **Harley** con 679 Kms. 218 m.
Premio de regularidad
- 1.º Luis Coppel, sobre **Harley**
- 1921: 1.º *ABSOLUTO.*
Eduardo Landa, sobre **Harley** con 833 Kms. 983 m.
- 1.º *Sidecars.*
Luis Coppel, sobre **Harley** con 744 Kms. 218 m.
Premio de regularidad
- 1.º Eduardo Landa, sobre **Harley**
- 1922: 1.º *ABSOLUTO.*
Zacarías Mateos, sobre **Harley** con 885 Kms. 450 m.
- 1.º *Sidecars.*
Vicente Naure, sobre **Harley** con 739 Kms. 489 m.
Premio de regularidad
- 1.º Zacarías Mateos, sobre **Harley**
- 1923: 1.º *ABSOLUTO.*
Luis Iriarte, sobre **Harley** con 834 Kms. 390 m.
- 1.º *Premio de regularidad.*
Alejandro Arteche, sobre **Harley**
Sidecars.
- 1926: 1.º Luis Hurtado, sobre **Harley** con 742 Kms. 812 m.
Regularidad a 60 Kms. p. h.
- 1929: 1.º M. Feu, sobre **Harley**
Regularidad
- 1930: 1.º *ABSOLUTO.*
Ricardo Fora, sobre **Harley**
- Records de "Harley" en esta dura prueba:**
- 1.º *ABSOLUTO DE MOTOS.*
Zacarías Mateos, sobre **Harley** con 885 K. 450 m. (1922)
- 1.º *ABSOLUTO DE SIDECARS.*
Luis Coppel, sobre **Harley** con 744 k. 218 m. (1921)

Siete veces se han celebrado las "XII horas"

En las siete triunfó "Harley"

Representante general: LUIS IRIARTE. Núñez de Balboa, 18. Madrid

LA SUPREMACIA DE

DUNLOP

RALLY DE MONTECARLO (20 de enero de 1932)

El 57 por 100 de los participantes montaron **DUNLOP**, así como los ganadores de las dos únicas categorías.

SUBIDA A LA CUESTA DE MON DES MULES (Francia, 23 enero)

Los ganadores de seis categorías montaron **DUNLOP**, realizando el mejor tiempo de la jornada y batiendo el record general de la prueba.

PLAYA DE PENDINE (Inglaterra, 8 febrero)

G. Eyston, con coche «M. G.», bate el record mundial de la categoría de 750 c. c., a 190 klms. por hora, montando **DUNLOP**

DAYTONA (Florida, 24 febrero)

Sir Malcolm Campbell bate su propio record mundial absoluto a 408 kilómetros 700 metros por hora, con su coche «Pájaro Azul» y neumáticos **DUNLOP**. También bate los records mundiales de:

5 millas a 390 klms. 586 por hora
5 klms. a 398 klms. 937 por hora
10 klms. a 395 klms. 015 por hora

Para conquistar estos records mundiales, Campbell corrió ida y vuelta de 12 millas (19 klms. 308 m.) cada una, llegando a alcanzar la fantástica velocidad de 430 klms. 341 m. por hora!!

AUTODROMO DE MONTLHERY (Francia, 28 febrero)

Los corredores Kaye, Don, Denly y Eyston, sobre coche «Delage» y neumáticos **DUNLOP**, establecen los siguientes records mundiales:

500 kms. a 189 kms. 577 p. h.
3 horas a 189 » 630 p. h.
1.000 kms. a 188 » 309 p. h.
6 horas a 188 » 484 p. h.
1.000 millas a 187 » 264 p. h.
2.000 kms. a 186 » 816 p. h.

AUTODROMO DE MONTLHERY (Francia, 10 marzo)

El corredor Divo, con coche «Bugatti» de 2.300 c. c. y neumáticos **DUNLOP**, establece, además de 9 records internacionales, el record mundial de 200 kms., a 200 kms. 262 m. por hora.

PARIS-NIZA (18 al 24 de marzo)

El ganador y el 47 por 100 de los participantes, montaron **DUNLOP**.

CARRERA CUESTA DE LA TURLEIC (Francia, 24 marzo)

Todos los ganadores en las categorías de 1.100 a 5.000 c. c., montaron **DUNLOP**, realizando el mejor tiempo de la carrera y batiendo el record de la categoría de 5.000 c. c.

CARRERA CUESTA DE SAINT LO (28 marzo)

El ganador de cada una de las cuatro categorías de 1.100 a 5.000 c. c., montaron **DUNLOP**, realizando el mejor tiempo de la carrera.

En las cinco categorías de carreras (de 750 a 8.000 c. c.) los ganadores montaron también **DUNLOP**, batiéndose el record anterior.

GRAN PREMIO DE TUNEZ (3 abril)

En la categoría hasta 1.500 c. c., los cuatro primeros montaron **Dunlop**. En la de más de 1.500 c. c., los tres primeros montaron **Dunlop**.

AUTODROMO DE MONTLHERY (Francia, 4 abril)

El corredor Divo, con coche «Bugatti» y montando **Dunlop**, bate los records mundiales de cinco millas y 100 kilómetros.

AUTODROMO DE MONTLHERY (Francia, 5 y 6 abril)

El corredor Eyston, sobre coche «Panhard» y montando **Dunlop**, bate seis records internacionales y cinco mundiales.

EN LA PRUEBA DE LAS 1.000 MILLAS (1.639 kms. - Italia, 10 abril)

Los corredores Borzachini y Bignami (Alfa Romeo) y neumáticos **Dunlop** obtienen el primero absoluto de la carrera, batiendo el record precedente al promedio de 109 kms. 884 m. por hora.

GRAN PREMIO DE MONACO (17 abril)

El corredor Nuvolari fué el vencedor de la prueba montando **Dunlop**, batiendo el record a 89 kms. 822 por hora.

Los nueve primeros clasificados llevaban neumáticos **Dunlop**.

GRAN PREMIO DE ORANIE (24 abril)

En la categoría de 1.100 c. c., los dos primeros montaron **Dunlop**
» » » 1.500 c. c., los tres » » **Dunlop**
» » » más de 1.500 c. c., los cinco » » **Dunlop**

TROFEO BRITANICO (Brooklands - 30 abril)

En esta prueba, la más rápida de larga distancia en pista, los tres primeros clasificados montaron **Dunlop**.

GRAN PREMIO DE ROMA (24 abril)

Los ocho primeros clasificados montaron **Dunlop**, realizando el vencedor un promedio de 158 kms. 671 por hora

GRAN PREMIO DE CASABLANCA (22 mayo)

Los diez primeros clasificados montaron **Dunlop**, realizando el mejor tiempo a 131 kms. 816 por hora.

En la categoría de 1.500, los tres primeros montaron **Dunlop**.

SIEMPRE EL SUPREMO

DUNLOP

SEGUIRA SUS TRIUNFOS

Sociedad española **DUNLOP (S. A.)**

Barcelona - Madrid - Sevilla

BALOMPÍE

El Deportivo Coruñés, héroe del campeonato, sufre una tuerca de derrota que le elimina

Mala suerte ha tenido el Deportivo de La Coruña después de tan buena vida; puede consolarse pensando en que casi todos los héroes tuvieron mal fin; la derrota que le ha infringido el Español es demasiado violenta, si se considera su papel anterior; pero sería lógica al sufrirla antes de sus hazañas; el conjunto que logró reunir es bueno, pero no lo suficiente para pensar en una ininterrumpida serie de triunfos frente a cualquier adversario; bien está donde ha llegado, y resignese con su suerte, que bastante le favoreció.

El Español ha visto su camino libre con tan gran facilidad, por tener la dicha de no ser equipo fenómeno; al haberlo sido, seguro es que no hubiera llegado a las semifinales; sabía que era necesario vencer en el campo jugando mejor; y así hizo desde el primer momento y día; su premio es justo.

El Barcelona también se dió cuenta de su actuación a tiempo, y el máximo rendimiento de sus facultades, imprescindible para salir del aprieto, le ha deparado un éxito que de otro modo no hubiera saboreado.

La regularidad de los bilbaínos, dentro de la irregularidad que acusa su once, si se compara con tiempos pasados, le permite seguir adelante, sus triunfos ahora no son como entonces: tan decisivos y resonantes; pero sí en cambio lo necesariamente holgados para convertirse en eliminador y llegar adonde pretende.

Lo más sorprendente de estas eliminatorias, es decir, lo único, ha sido el fuera de combate del Sporting, indiscutiblemente mejor que el Celta, que si triunfó lo debió sólo a la enorme desdicha que aquél tuvo en el encuentro celebrado en su casa; si en aquel partido hace presencia la lógica, no el azar, lo normal no lo absurdo, el Celta no hubiera catado la situación que posee; pero... En su segundo match los gallegos en su casa, supieron hacer un buen juego, que les libró de lo que ya de antes lo había hecho: su buena voluntad, su entusiasmo, son dignos de conseguir sus sueños.

JOSE L. ABAD

Resultados

CELTA, 3; SPORTING, 0
ALAVES, 2; ATHLETIC, 3
DONOSTIA, 1; BARCELONA, 1
ESPAÑOL, 6; DEPORTIVO DE LA CORUÑA, 0

Vitoria.—Asistió muchísimo público a la revancha Alavés-Athletic. La lluvia constante desde ayer pone el terreno en tan pésimas condiciones, que el juego no puede tampoco pasar de pésimo.

A poco de empezar el segundo tiempo, en el que el juego sigue soso y malo, los athlé-

ticos se apuntan otro goal, que Gorostiza también hace de soberbio chut; los del Alavés se encorajan y avanzan dominando ya hasta el final, en cuyo tiempo logran dos tantos, hechos por Trillo y Sañudo.

Ante el inminente empate, los rojiblancos se repliegan a la defensiva, terminando el partido sin más variación.

El arbitraje de Vilalta fué bueno, siendo los equipos estos:

Athletic: Blasco; Castellanos, Urquizu; Ptreñas, Muguerza, Roberto; Lafuente, Iraragorri, Bata, Chirri y Gorostiza.

Alavés: Urreta; Arana, Deva; Urquidi, Antero, Fede; Olano, Trillo, Sañudo, Lecué y Juanito.

San Sebastián.—Reñida por demás fué la lucha Donostia-Barcelona, a la que asistió una enorme muchedumbre, que atiborró el campo.

Los catalanes se han salvado por su gran serenidad y mejor suerte, ya que a esto fué debdo el empate, logrado en la prórroga de minutos que la lesión sufrida por Ayestarán impuso; a pesar de ello, su juego superó al de los contrarios en técnica.

Por su parte los donostiarras, pusieron en la brega toda su ciencia y entusiasmo, para conseguir vencer, y lo hubieran logrado de no tener el incidente de su medio centro, que les ocasionó la eliminación; ellos fueron los primeros en marcar a poco de empezar, de un buen tiro de Garmendia; desde entonces hasta el final, la lucha fué de dominio alterno, algo más acentuado contra el Barcelona, cuya pareja de defensa jugó enorme.

Cuando faltaban segundos para acabar, Ramón, de un gran chut, hizo el empate.

Arbitró Escartín, algo parcial para los catalanes.

Equipos:

Barcelona: Nogués; Zabalo, Alcoriza; Arnáu, Guzmán, Castillo; Diego, Goiburu, Arocha, Ramón y Samitier.

Donostia: Beristain; Mundáin, Arana; Amadeo, Ayestarán, Marculeta; Insausti, Civero, Cholí, Bienzobas y Garmendia.

Barcelona.—En el terreno del Español éste se deshizo fácilmente del Deportivo de La Coruña, cuyo once después del tercer goal se desinfló por completo, no existiendo enemigo para los españolistas, que jugaron ya a placer.

Los seis goals fueron conseguidos: uno por Bosch y los demás por Edelmiro, que hizo un gran partido; de ellos dos en la primera parte.

Los gallegos descepcionaron, salvándose sólo entre los demás la pareja de defensa, el medio derecha y León.

Insausti acertadamente los alineó así: Español: Aznar; Arater, Moliné; Trabal, Loyola, Pausas; Prat, Solé, Edelmiro, Bosch y Juvé.

Coruña: Rodrigo; Solla, Sarasqueta; Froix, Esparza, Fariñas; Torres, Triana, León, Chacho y Diz.

Otros partidos

MADRID, 1; BETIS, 1

Sevilla.—Amistosamente jugaron los campeonos de las divisiones primera y segunda de la Liga. El encuentro entretuvo, jugando me-

La absoluta seguridad del corredor depende de su lubricante.

CLIMAX

proporciona esta seguridad

Los mejores Lubrificantes Americanos

CLIMAX

Paseo del Prado, 28. Tel. 11340

jor el Betis, por la excelente actuación de sus medios, no marcando más en gracia a la buena labor de Zamora. Los primeros en marcar fueron los madrileños, por un buen remate de Bestit, haciéndolo después los sevillanos, por mediación de Romero.

Se destacaron en el Madrid, Zamora, Quincoces, Bestit y Regueiro, y en el Betis los medios y Romero.

Arbitró bien Medina, formándoles así:

Betis: Jesús; Valentín, Jesús; Peral, Soladrero, Adolfo I; Luque, Adolfo II, Romero, García, Enrique.

Madrid: Zamora; Quesada, Quincoces; León, Prats, Gurruchaga; Bestit, Regueiro, Rubio, Hilario, Olaso.

DEPORTIVA ARANJUEZ, 3; ATHLETIC DE MADRID, 2

OVIEDO, 4; RACING SANTANDER, 1

ZARAGOZA, 3; ARENAS, 2

MALAGUEÑO, 2; SEVILLA, 1

MURCIA, 10; IMPERIAL, 0

LA PROMOCION MADRILEÑA

Ferrovial, 2; Castilla, 2

Madrid.—En Chamartín y después del encuentro Imperio-Cieza, lucharon en partido de promoción la Ferrovial y el Castilla. Fué un encuentro movido y competidísimo, terminando empatados a dos, resultado que no refleja el verdadero valer de los onces, ya que la Ferrovial demostró tener mejor conjunto dominando mucho más. Los goals fueron hechos por Mendizábal y Moraleda, para el Castilla y para sus contrarios Peña y Quesada.

Espinosa imparcial les formó así:

Castilla: Bilbao; Vaso, Mendoza; Jaño, Valle, Campeón; Mendizábal, Moraleda, Efrain, Alvaro, Vozmediano.

Ferrovial: Polo; Lacruz, Velasco; Secades, Arranz, Mendía; Asenjo, Cabañas, Quesada, Peña, Casas.

LA PROMOCION VALENCIANA

Los resultados acusados en la jornada del domingo para el campeonato de promoción, fueron éstos:

Sporting, 1; Saguntino, 1.
Gimnástico, 3; Europa, 2.

SORTEO PARA LAS SEMIFINALES

En la Federación se celebró ante delegados, periodistas y federativos el sorteo para designar los rivales en las semifinales, dando el siguiente resultado:

Athletic de Bilbao-Español.
Barcelona-Celta.

Jugarán el primer partido en los campos de los citados en primer lugar.

Fútbol-Modesto

CAMPEONATO AMATEUR DE ESPAÑA

Imperio, 2; Cieza, 0

Poco público acudió el domingo al campo de Chamartín a presenciar la semifinal del campeonato amateur, a pesar de no celebrarse ningún otro partido de fútbol en competencia; no bastó a los aficionados el darles dos encuentros oficiales de balompí y uno de rugby; en cada uno de ellos jugaban mucha-

chos animosos, que no conocerán todos los secretos del "arte" balompédico, pero, sin embargo, dan todo lo que tienen por conseguir un triunfo para su equipo, por lo que la lucha resulta siempre interesante.

El primer tiempo fué de dominio alterno, no marcándose ningún goal por la poca eficacia de la delantera madrileña, que no supo aprovechar los magníficos servicios que les hacían sus medios y por la acertada labor del trío defensivo de los de casa que se bastaron para deshacer todos los intentos de la delantera contraria; por lo que acabamos de anotar se trasluce que en el Imperio jugaron bien, en la primera parte, todas las líneas, excepto la delantera.

Al comenzar la segunda parte parece va a ser lo mismo que la anterior, hasta que Suárez, que ha permutado su puesto con Fonz, marca el primer goal al rematar con la cabeza un magnífico centro de Moisés.

Con este tanto se animan los madrileños y empiezan a dominar a sus contrarios, no moviéndose de nuevo el marcador hasta mediado el segundo tiempo, con un excelente chut de Garrido, que entra rozando un poste; continúa dominando el Imperio, que embotella a los murcianos, no saliendo el balón del área defensiva; éstos dan sensación de agotamiento, debido sin duda a las dimensiones del campo, demasiado grande para un equipo modesto.

Con buenas paradas de Iñiguez y cuando el Cieza iniciaba algunos avances, el señor Duce pita el final del encuentro con la victoria del Imperio por dos a cero, clasificándose para jugar la final con el Erandio.

A las órdenes del señor Duce se alinearon así los equipos:

C. D. Cieza: Iñiguez; Torres, Peñalba, Vicente, Arillas, Selva; Juanillo, Hoyos, Zamora, Martínez y Ramos.

Imperio: Martínez; Villa, Villalba, Latre, Villanueva, Santo; Moisés, Garrido, Suárez, Fonz y Emilio.

¡¡SENSACIONAL!!

La nueva vejiga DUNLOP para balones de foot-ball, construida bajo principios enteramente nuevos, representa la máxima garantía de resistencia y duración

VEJIGAS
DUNLOP

SINONIMO DE SUPREMACIA

Sociedad Española DUNLOP, S. A.
Barcelona - Madrid - Sevilla

Otra nueva y gran victoria de las populares bicicletas

"STYL"

En el Gran Premio Thoman de la U. V. E. (100 Km. - 22 mayo)

1.º Absoluto **STYL**
Antonio Fernández, sobre

Primera categoría;
1.º Antonio Fernández, sobre **STYL**

¡¡Con buenas bicicletas se ganan siempre las carreras!!

Representación: **LUIS PEREZ Vergara, 1 MADRID**

Erandio, 3; Ciosvín, 1

Bilbao.—En el campo de San Mamés se disputó la semifinal del campeonato amateur entre el Ciosvín de Vigo, actual campeón amateur de España, y el Erandio.

Los primeros en marcar fueron los gallegos, por mediación de Peri, igualando al poco tiempo los locales que marcan dos tantos más, todos ellos en la primera parte, hechos por Blanco, Elsunaga y Berrondo.

El arbitraje del señor Posada, acertado.

PARTIDO DE PROMOCION A PRIMERA CATEGORIA

Castilla, 2; Ferroviaria, 2

En Chamartín y a continuación del partido amateur jugaron para la promoción a primera categoría el Castilla, colista de ésta, y la Ferroviaria, campeón de segunda categoría preferente.

El encuentro fué movido y mantuvo el interés de los espectadores hasta el final.

Al comienzo parece que la Ferroviaria va a sufrir un serio descalabro, tal es la ineficacia de sus jugadores, y a los tres minutos escasos de juego Mendizábal escapa veloz y marca el primer tanto para su equipo; el Castilla sigue presionando; no obstante, en una arrancada Ferroviaria Quesada pasa a Peña, que pone el balón lejos del alcance de Bilbao.

La segunda parte es de las mismas características que la anterior, sólo que ahora los que dominan son los ferroviarios, que hacen emplearse mucho y bien al trío defensivo castellano.

Un pase largo de Moreno lo recoge Moraleda, que desde lejos lanza un potente chut que vale al Castilla el segundo tanto.

La Ferroviaria sigue dominando, y faltando poco para terminar, Quesada consigue el empate al rematar a la red con la cabeza un córner de la izquierda.

En la Ferroviaria jugaron bien todos sus jugadores, pero en la delantera hubo exceso de prudencia.

Del Castilla destacaron Mendoza, Valle, Mendizábal y Efraín.

El señor Espinosa arbitró sin dificultades y los equipos se alinearon así:

Castilla: Bilbao; García Vaso, Mendoza; Jaso, Valle, Moreno; Mendizábal, Moraleda, Efraín, Alvaro y Vozmediano.

Ferroviaria: Polo; La Cruz, Velasco; Sécares, Arranz, Mendía; Asenjo, Cabañas, Quesada, Peña y Casas.

TERCERA CATEGORIA

Mercantil, 3; Júpiter, 0

En el campeonato de tercera categoría el Mercantil ganó al Júpiter por tres a cero.

El primer tiempo terminó uno a cero favorable al Mercantil.

En la segunda parte este mismo equipo consiguió dos goals más, terminando el encuentro con tres a cero a favor del Mercantil.

CAMPEONATO DE LA FEDERACION DEPORTIVA OBRERA

C. D. Cuesta, 3; Danak Bat, 1

En el campo del Cafeto jugaron para la promoción a primera categoría el Club Deportivo Cuesta y el Danak Bat un partido que ganó el primero, merecidamente, por su mejor clase.

En el equipo vencedor se distinguieron Campa, Carrero y Anguita, alineándose así:

Martín; Delestal, Rubio; Arcas, Iraberri, Garrido; Campa, Anguita, Carrero, Jesús y Cintero.

Los tantos los hicieron Carrero, dos, y uno Anguita.

Con este resultado, el C. Cuesta se proclama campeón del grupo de promoción, pasando a primera categoría.

Por la brillante campaña realizada y por su ascenso damos al C. D. Cuesta nuestra más cordial enhorabuena.

AMISTOSOS

C. D. Ronda, 3; Calasancio, 2

Este partido había despertado mucho interés, por ser revancha de otro que también ganó el Ronda. Asistió mucho público, que cen-

suró la retirada del Calasancio minutos antes de terminar el encuentro por estimar este equipo ilegal el tercer tanto concedido con muy buen criterio por el árbitro, señor Lluva.

En el Calasancio sólo jugaban dos equipos del equipo titular, formando el resto del once jugadores del amateur del Madrid y de la Tranviaria.

Por los vencedores destacaron Contel, que jugó magníficamente, salvando dos tantos seguros; Rojo y los hermanos Calamarte.

En el Calasancio, Escrivá, Pozo, Besco y Sánchez Fuentes fueron los mejores.

El portero del Ronda, Bilbao, tuvo que retirarse fuertemente conmocionado en el primer tiempo, siendo sustituido por Vicente.

En el equipo vencedor jugaron: Bilbao; Contel, Calamarte I; Toñecas, Charles, Jiménez; Luis, Rojo, Calamarte II, X y Laca.

Librero, 4; C. Recreativa, 1

En el campo del Librero jugó la C. Recreativa y el propietario del terreno un partido sin "color", debido a la superioridad demostrada por el Librero desde el principio.

El vencedor se alineó así: Pajares; Marquet, Lobo; Cabeza II, Sarría, Salinero; Lorenzo, Bello, Gallo, Cabeza I y Romeral.

Requena, 7; Vallecás, 4

En el campo del Vallecás, éstos perdieron con el Requena por siete a cuatro. Marcaron los tantos del vencedor, Blanco, tres; Alfonso, dos; Huelves II, uno, y Bravo, uno, alineándose así:

Carolo; Siqui, Maxi; Folgueras, Bravo, Morales; Huelves II, Alfonso, Blanco, Huelves I y Espinosa.

Requena, 5; Vallecás, 1 (Reservas)

En el terreno del vencido jugaron los reservas del Requena y el Vallecás un partido que terminó con la victoria del primero, por cinco a uno.

Marcaron los tantos Amor, dos; Sanz, dos,

y Luis. El vencedor se alineó así: Carolo; Peña, Cruces; García, Luis, Carbonell; Espinosa, Amor, Sanz, Más y García.

Motonáutica

KAYE DON RENUNCIA A INTENTAR DE NUEVO EL RECORD DE WOOD

Gardone (Riviera).—El famoso automovilista Kaye Don, en vista de sus infructuosas tentativas realizadas para batir el record mundial de Gar Wood, ha renunciado a hacer nuevos intentos.

Kaye Don ha recibido orden de Londres de salir inmediatamente para dicha capital, por lo cual su famosa canoa "Miss England III", ha sido embarcada para Inglaterra.

Lea usted

ESPAÑA SPORTIVA

La pelota de tennis

DUNLOP

Es la pelota

de los

Campeones

Con hechos se demuestra la superioridad de una marca - Los lubricantes nacionales

VELOX

tomaron parte en tres pruebas y en las tres triunfaron

Subida a Galapagar (13 marzo)

1.º Absoluto, Poto II (Scott) y **Velox**

Sidecars 1.º Adolfo Fernández (Scott) y **Velox**

Madrid - Zaragoza - Madrid (646 klms. - 27 marzo)

MOTOS:

- 1.º Miguel Feu (Harley)
- 2.º Alfonso García (Indian)
- 4.º Manuel Queipo (Harley)
- 5.º Iveas (Norton)
- 6.º Villar (B. S. A.)
- 7.º A. Fernández (Scott)

Todos con

VELOX

COCHES:

- 1.º Blitz (Minerva)
- 2.º Acosta (Amílcar)
- 3.º E. Fernández (Bugatti)

Madrid - Burgos - Madrid (484 klms. - 14 y 15 abril)

COCHES (70 promedio)

- 1.º Touron (Ford)
- 3.º A. Peña (Buick)

Todos con

VELOX

MOTOS (60 promedio)

- 1.º Ortueta (Harley)
- 2.º Méndez (Harley)

Circuito de Alejandría (Italia)

El corredor Balzano, sobre «Guzzi» y aceite **velox**, se clasifica en tercer lugar a 105 k. de promedio, único corredor que llevaba el aceite español **Velox**



VELOX

Lubrificantes nacionales - Avenida de Pi y Margall, 5 - MADRID

CAMBIO DE MONTURA

El famoso corredor automovilista que hasta ahora venía corriendo con la marca "Maserati", ha pasado a la "cuadra" "Bugatti", marca con la que participará en las próximas competiciones.

La carrera en Cuesta de Fontainebleau

Con mal tiempo se celebró la carrera en cuesta de Fontainebleau. Los vencedores por categorías fueron:

- Coches turismo 750 cmc.—1. Jacob (Rosengart), a 69 kilómetros 767, (record).
- Coches turismo 1.500 cmc.—1. Roy (Amilcar), a 61 kilómetros 962.
- Coches turismo 2 litros.—1. G. Ham (Talbot), 98 kilómetros 092, (record).
- Coches turismo 3 litros.—1. Rucheton (Citroen), a 81 kilómetros 264.
- Coches turismo 5 litros.—1. Stalter (Lorraine), a 99 kilómetros 447, (record).
- Coches turismo 8 litros.—1. R. Ferrant (Marmon), a 101 kilómetros 408.
- Coches sport 750 cmc.—1. Lang (Rosengart), a 70 kilómetros 312, (record).
- Coches sport 1.100 cmc.—1. Jahan (Toril-Salmson), a 106 km. 194, (record).
- Coches sport 1.500 cmc.—1. Gondouin (B. N. C.), a 84 kilómetros 507.
- Coches sport 5 litros.—1. Sabbag (Delage), a 91 km. 363 (record).
- Coches course 350 cmc.—1. Dugué (Duguesclin), a 79 km. 470, (record).
- Coches carreras 750 cmc. — 1. Lagrolière (Toril-Salmson), a 86 km. 143 (record).
- Coches carreras 1.100 cmc.—1. Boillot (Peugeot), a 109 kilómetros 422, (record).
- Coches carreras 1.500 cmc.—1. Georgevitch (Bugatti), a 90 km. 909.
- Coches carreras 2 litros.—1. Jamin (Bugatti), a 91 kilómetros 836.
- Coches carreras 3 litros.—1. Bernasconi (Bugatti), a 114 km. 285.

AUTOMOVILISMO

Canín, con "Bugatti," vencedor en la Subida de Val de Cuesch

Marsella.—Se ha celebrado con gran éxito esta clásica prueba organizada por el Auto Moto Club Salas.

Los resultados fueron:

Prueba reservada a damas:

- 1. Mme Bassouls (Mathis), 4 m. 23 s. 1-5; 2. Mlle Guilbert (Mathis).
- Coches 1.500 cc.—1. Bonelli (Salmson), 3 minutos 25 s. (a 75 k. 634), (record batido).
- Coches 2 litros: 1. Rey (Bugatti), en 3 m. 25 s. 2-5.
- Coches 2 litros 500: 1. Brandi (Ford), en 4 m. 3 s. 1-5.
- Coches 750: 1. Calms (Rosengart), a 71 k. 629.
- Coches 3 litros: 1. Canín (Bugatti), a 89 k. 473 p. h., batiendo el record y realizando el mejor tiempo.

El raid de los cien mil kilómetros del "Rosengart" de Lecot

HA CUBIERTO EN 77 DIAS, 73.690 KILOMETROS

El corredor automovilista Lecot sigue efectuando su raid de los cien mil kilómetros con su coche "Rosengart", realizando diariamente el recorrido Lyon-París-Lyon.

En 77 días ha cubierto el citado itinerario 77 veces, lo que equivale a un total de 73.690 kilómetros.

ÚLTIMO TRIUNFO DE LAS SIN PAR BICICLETAS
"D'AGUSTIN"
Carrera "Handicap del Velo Club Portillo"
(130 Kms. - 15 mayo)

1.º ABSOLUTO.
1.º Vicente Carretero, sobre "D'AGUSTIN"

Primera categoría.
1.º Vicente Carretero, sobre "D'AGUSTIN"

Representante general y propietario:
DOMINGO AGUSTIN
Núñez de Arce, 4. MADRID



CICLISMO

Luciano Montero, sobre "Orbea", triunfa destacado en la prueba de Valladolid

La entusiasta entidad vallisoletana "Ciclo Excursionista", que vió frustrados sus trabajos de organización del Gran Premio de la República, nacional, organizó, a cambio de ésta, una prueba libre para el pasado domingo, a la que concurren excelentes figuras del Norte y Castilla la Nueva. Los premios no fueron un aliciente grande; pero el no celebrarse otras pruebas hizo desplazarse a corredores norteños y madrileños, que dieron a la carrera el máximo interés.

Luciano Montero, el fino lebrer de la ruta,

favorecido por la veterana táctica de su hermano Ricardo, y... de un cambio de velocidades acoplado a la máquina consiguió la victoria con una ventaja de 8 minutos. Ello no ha constituido, sin embargo, una derrota para los corredores madrileños, que se emplearon a fondo en distintas fases de la carrera, aunque con menos conocimiento del "metrer" que los Montero, quienes perfectamente compenetrados realizaron una admirable carrera de táctica y cálculo.

Cuando Luciano escapó—después que los madrileños Carretero, López, Telmo y Padilla, se habían excedido en prodigar sus energías—su hermano Ricardo, viejo ya en las luchas ciclistas se encargó de contener al segundo grupo, capitaneándolo a marcha prudencial y beneficiando así la "evasión" de su hermano. De las cuatro primas concedidas, aparte de las locales, dos fueron capturadas por Carretero, una por Fernández y otra por Luciano, cuando marchaba destacado. El corredor local, Luis Parro, realizó también una buena carrera.

La clasificación fué:

- 1. Luciano Montero, sobre "Orbea", (los

Chrysler - Plymouth

Económico como un «cuatro». Suave como un «ocho»

Motor flotante

(Creación y patente CHRYSLER)

Embrague automático



Rueda libre



Frenos hidráulicos

S. E. I. D. A. (S. A.)

(Distribuidores)

Talleres:

Espronceda, 38

Exposición:

Pi y Margall, 14 y Génova, 11

Recambios:

Espronceda, 38

Otra nueva victoria de las bicicletas nacionales

“ORBEA”

CARRERA EN VALLADOLID - (115 km. - 29 mayo)

1.º Absoluto **“ORBEA”**
Luciano Montero, sobre

La marca que más y mejores triunfos ha obtenido este año es la Campeón de España

“ORBEA”

FABRICA: ORBEA Y COMPAÑIA (S. en C.), EIBAR (Gulpúzcoa)

115 kilómetros en 3 h. 57 m., a 29 kms. 113 por hora).

2. Vicente Carretero, en 4 h. 5 m. 1 s.
3. Manuel López, en igual tiempo.
4. Ricardo Montero, ídem.
5. Angel Mateos, ídem.
6. Santiago Mostajo, ídem.
7. José Urdangarín, en 4 h. 12 m. 2 s.
8. Telmo García, en 4 h. 13 m.
9. Luis Parro, primer local.
10. Fernández.
11. Padilla.
12. Cabestrero.

Al final de la carrera Ricardo Montero presentó una protesta contra Vicente Carretero, por cambiar éste de rueda de pinchar. También Carretero, en vista de ello presentó otra protesta contra Luciano, por llevar cambios de multiplicación.

Francisco Aguilar, ha muerto

Víctima de un accidente con un automóvil, el 16 de este mes, ha fallecido el que en vida fué un notable routier, Francisco Aguilar, hermano del también corredor ciclista Sebastián. El entierro, que se celebró el sábado pasado, constituyó una sentida manifestación de duelo, asistiendo hasta la última morada del finado más de cien ciclistas y aficionados.

Con este triste motivo se hizo una recolecta para ofrendarle una corona, a la que contribuyeron:

Casa Candela, C. R. Telmo, Carretero, N. García, Benito, Rodríguez, De la Fuente, Reliegos, Luengo, Carro, Tazón, C. García, Fernández, Beinát, González, Guiseris, Sánchez hermanos Trillo, Burgos, Serranos, C. C. Vallhermoso, Martínez, Finch, López, Mula, Pérez, Suárez, Caz, Mateos, Alvarez, Sanz, Cielo Madrid, Caño, Marañón, Bueno, Arredondo, directiva del Velo C. Portillo, E. Vicente, Hernández, Torres, Rey, Alfo-rel, Baeza, Fuertes, Arjonilla, Padilla, Morilla, Moratalla, Córdoba, Soria, Mollat, Ibáñez, Romero, Sampedro, Nieto, Galino, Ochoa y directiva U. V. E.

¡Descanse en paz el infortunado ciclista!

MOTORISMO

El domingo se reanudaron en el Stadium las pruebas de Dir-track

Con extraordinaria animación y ávida la afición a esta modalidad del deporte del pequeño motor, se reanudaron el domingo, en el Stadium Metropolitano, las reuniones dir-trackistas. El programa, fuerte, hizo que se registrara casi un lleno en tribunas y general. El tiempo, magnífico, contribuyó al esplendor del espectáculo. La pista ha sido ampliada en 60 metros más. Se advierte en los subalternos orden y organización.

La preciosa niña de Otero, con su diminuta máquina, inaugura la nueva pista, dando dos vueltas y recibiendo una ovación. A continuación, desfile de corredores: Poto I, Santos, Sagarrio, Almech, Alvarez, Cobo, Marín, Ote-

ro, Uribesalgo, Poto II, Arche, Galindo, Balderrábano, Casas, Gómez II, Membrives, Guila y Parkinson.

Una carrera handicap a tres vueltas, salida, parada y con ventaja, con cuatro eliminatorias, dos semifinales y una final. En la prueba eliminatoria vence fácilmente Poto I, por avería de la máquina de Arche. En la segunda Cobo, que se muestra muy valiente. En la tercera Balderrábano sabe aprovechar el handicap, y no puede ser alcanzado por Parkinson, venciendo, realizando el mejor tiempo hasta ahora. El vencedor de la cuarta es Galindo, que rebaja el tiempo anterior. A “Gabardina” se le paró la moto.

Poto I es admirable vencedor de la primera semifinal, y en la segunda es Galindo, quien llevando la batuta desde el principio pisa primero la meta.

La final es disputadísima entre Casas, Galindo y Poto I, consiguiendo éste el triunfo, y oyendo sendos aplausos.

Después del descanso, Parkinson realizó un intento afortunado, de rebajar el record internacional empleando 23 s. 1-5, que por las nuevas dimensiones de la pista es el nuevo record.

La carrera Scratch se compone de cuatro eliminatorias y una final. La primera lagana el popular “Gabardina” en buena lucha; la segunda

El próximo sábado, 4, a las 10,45 noche 2.ª Reunión de DIRT-TRACK

en el

Stadium Metropolitano

Gran match de desafío

PARKINSON-ALVAREZ

16 emocionantes carreras

Se disputará un gran Trofeo en la prueba HANDICAP

Preferencia, 4 ptas.-Tribuna, 3 ptas.-General, 1,50

Cobo, sin gran lucha; en la tercera queda eliminado Cobo por avería, y se registra un bonito codo a codo en Uribesalgo y Casas; aquél cae, y Poto I para a éste, pisando primero la meta. La cuarta es para Parkinson, colocado en cabeza desde salida. En la final se alínean Parkinson, Alvarez, Cobo y Poto I. Parkinson sufre una caída cuando marchaba en cabeza, quedando la lucha entre Alvarez, que está hecho un jabato, Copo y Poto I, triunfando aquél en forma brillante, lo que le obliga a dar la vuelta al hemiciclo para recoger abundantes palmas. El match anunciado entre Arche y Parkinson no puede ventilarse por avería de la máquina de aquél, y en su sustitución se celebra otro a dos rounds entre Alvarez y Cobo, venciendo en los dos “Gabardina”, que ha tenido una actuación espléndida, consiguiendo hacer el mejor tiempo de la tarde.

RESULTADOS TECNICOS:

Carrera handicap.—(Con ventaja.—Tres vueltas).—Primera eliminatoria: 1, Poto I, 1 m. y 15 s.; 2, Casas.

Segunda eliminatoria: 1, Cobo, 1 m., 17 s. y 3-5; 2, Uribesalgo.

Tercera eliminatoria: 1, Balderrábano, 1 m., 14 s. y 1-5; 2, Gómez II.

Cuarta eliminatoria: 1, Galindo, 1 m., 13 s. y 1-5; 2, Poto II.

Primera semifinal: 1, Poto I, 1 m. y 15 s.; 2, Casas.

Segunda semifinal: 1, Galindo, 1 m. y 15 s.; 2, Gómez II.

Final handicap: 1, Poto I, 1 m. 18 s. y 1-5. Intento de record: por Parkinson (una vuelta), 23 s. y 1-5, quedando establecida esta marca.

Carrera Scratch.—(Sin ventaja. Tres vueltas).—Primera eliminatoria: 1, “Gabardina”, 1 m. y 8 s.

Segunda eliminatoria: 1, Cobo, 1 m. 12 s. y 4-5.

Tercera eliminatoria: 1, Poto I, 1 m., 19 s. y 2-5.

Cuarta eliminatoria: 1, Parkinson, 1 m., 10 segundos y 1-5.

Final: 1, “Gabardina”, 1 m., 10 s. y 3-5.

Match Cobo-“Gabardina”.—Primer round: 1, “Gabardina”, 1 m., 8 s. y 4-5.

Segundo round: 1, “Gabardina”, 1 m., 0 s. y 1-5.

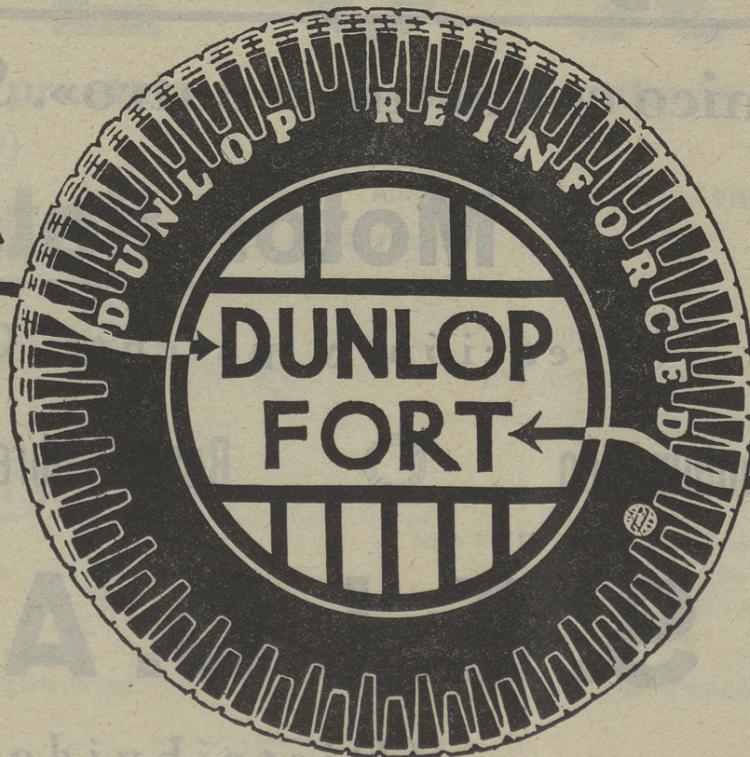
Parkinson reó a Alvarez, ganador del desafío.

La reunión satisfizo a la numerosa concurrencia.

CESAR REGULEZ

Imp. “El Financiero”. Ibiza, 13.

LA PRIMERA



Y LA ULTIMA



PALABRA

EN LA FABRICACION DE NEUMATICOS

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.

BARCELONA

MADRID

SEVILLA