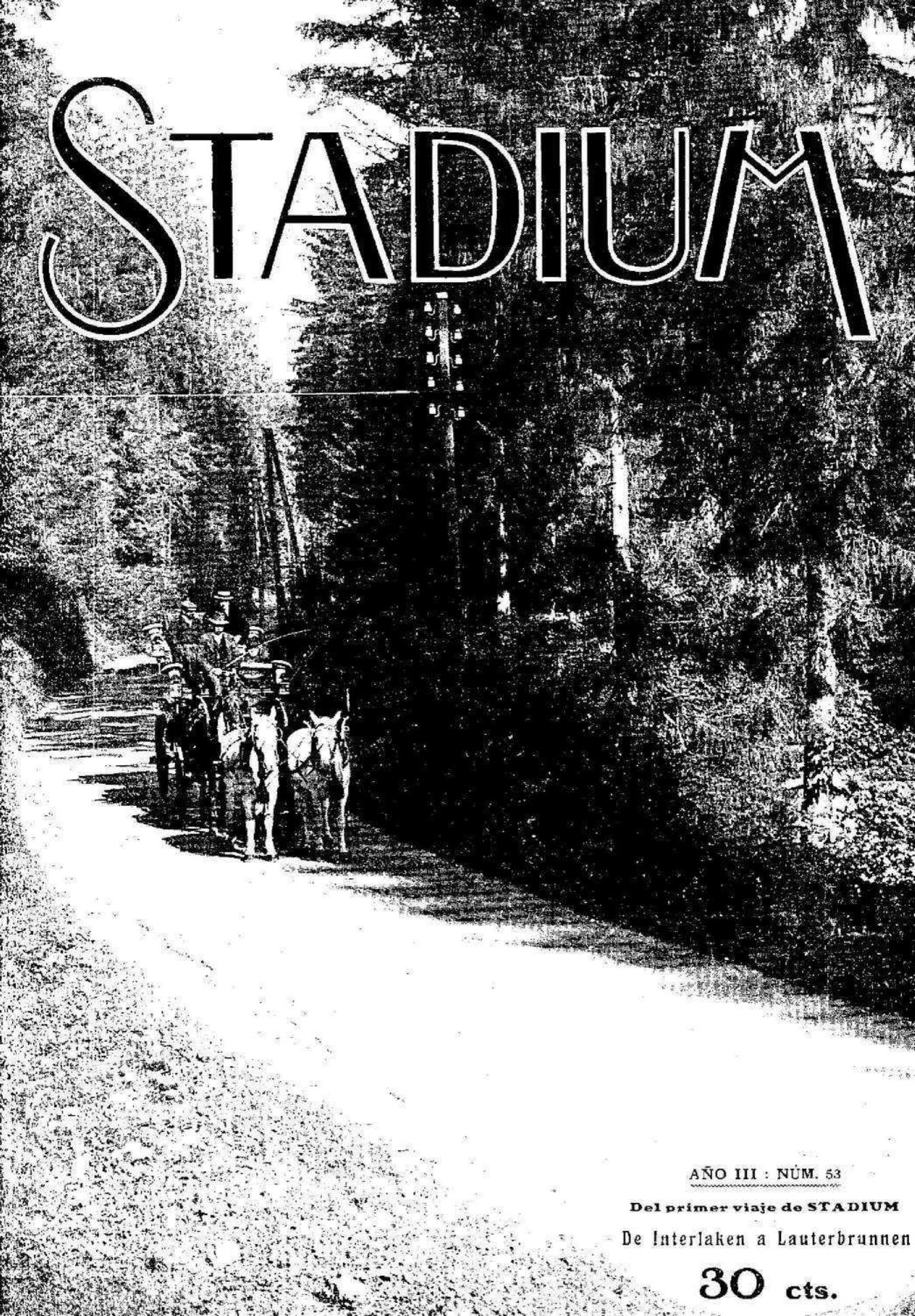


STADIUM

A black and white photograph of a forest path. In the foreground, a horse-drawn carriage is visible, with several people seated inside. The path is flanked by dense trees and foliage. A utility pole with several cross-arms is visible in the middle ground. The overall scene is a rural, wooded landscape.

AÑO III : NÚM. 53

Del primer viaje de STADIUM
De Interlaken a Lauterbrunnen

30 cts.

Carrera de Motocicletas
MADRID - SEGOVIA - MADRID

175 kilómetros : 12 Octubre de 1913

1^o LLIVIRIA
con moto "EXCELSIOR"

2^o SULZBERGER
con moto "N. S. U."

Ambos sobre neumáticos

Continental

BARCELONA: Paseo de Gracia, 61

MADRID: Calle Sagasta, 6

Comité Editorial:

Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamon

Director:

Ricardo Cabot

Gerente:

Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:

20 céntimos

Número atrasado:

30 céntimos

Suscripción:

España:

Un año... 5 ptas.

Extranjero:

Un año... 8 frs.

MADRID

Del.: J. F. Zabala

Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES

BARCELONA, 15 OCTUBRE 1913

OFICINAS CENTRALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARÍS

Del.: Domingo Solé

254, Boulevard

Raspail, XIV

AÑO III

N.º 53

Ecos de la quincena

Ni son todos los que están, ni están todos los que son, podremos decir nosotros hoy también al referirnos a la campaña que vienen haciendo pro velódromo determinados elementos.

En el ánimo de todos está que Barcelona necesita un velódromo. Si hemos tenido que acompañar a algún extranjero a visitar los velódromos insignificantes que existen en Barcelona, le hemos oído ponderar las bellezas de las grandes pistas europeas. Hemos sentido entonces cómo se coloreaban de vergüenza nuestras mejillas; pero nada hemos hecho luego para que desapareciera la causa de aquel sonrojo nuestro.

Por fin han salido unas buenas almas que están dispuestas a llegar hasta los sacrificios mayores, con el objeto de que Barcelona tenga su velódromo. Más de diez reuniones llevan celebradas, y, según parece, por lo que se desprende de lo que hemos oído, quizá antes de lo que muchos suponen empezará a edificarse el velódromo barcelonés.

Entre los industriales ha causado general contento la nueva que hoy damos al público. Muchos han prometido cooperar con cantidades importantes; otros tienen en estudio esta cuestión, habiendo asegurado que ellos llegarán adonde puedan.

Incalculable es el número de obstáculos que deberán vencer los organizadores. Pero como se sienten poseídos de los entusiasmos mayores, confiamos en que saldrán con éxito de la empresa en que se han metido.

No queremos prejuzgar esta cuestión. Conocedores concienzudos de todo cuanto se ha de llevar a cabo, preferimos dejar para mejor ocasión ciertos detalles.

* *

HAN puesto en movimiento los franceses el bombo y los platillos, con motivo del éxito sin precedentes alcanzado por el nuevo dirigible *Astra-Torres XIV*. ¡Gran triunfo nacional! ¡Clamoroso éxito de la industria francesa! Estos y otros titulitos por el estilo vienen empleando los rotativos de la *Galia*, mientras nosotros, a quien nos corresponde por completo el éxito, permanecemos con los brazos cruzados.

El señor Torres Quevedo, español, es el inventor del dirigible que ahora ensalzan los franceses. En una ocasión la *Prensa española* le dedicó unas columnas. Luego, los toros y el crimen del día robaron el espacio a los inventos de nuestro compatriota.

Torres Quevedo, como tantos otros, triunfa lejos de su patria. Vence en países extraños el indiferentismo e impone su talento y su obra. Nadie, aquí, se ocupa del hombre de ciencia ni de sus inventos. Vivimos en el país de los *fenómenos*. Y, por rara paradoja, mientras elevamos a esa categoría a los astros coletudos, dejamos relegados en el olvido más completo a los hombres de cerebro potentísimo que, como Torres Quevedo, ponen en lugar preeminente el nombre del país donde nacieron.

¿Cuándo nos caerá esa venda que desde tiempo inmemorial cubre nuestros ojos?

UNA OPINIÓN

OCUPADA mi atención, en la casa comercial que dirijo, por otro orden de asuntos que requerían toda mi actividad, nunca había caído en la cuenta (lo digo francamente) de la preferencia que merecen las manifestaciones deportivas de todos caracteres que en nuestra ciudad se verifican.

No hay duda que quizás las más importantes son las de carácter ciclista. La afición a la bicicleta, que tan intensa fué en otro tiempo, que pasó por una especie de letargo durante algunos años, es innegable que vuelve a renacer, y con mayor fuerza que antes.

Los periódicos deportivos dedican a ella una especial atención; la Carrera Stadium lo demostraría, si no tuviéramos las columnas que a diario dedican a dicha afición. Hay un buen número de sociedades ciclistas en bastante próspero estado y con abundantes socios; son numerosos los talleres dedicados a este artículo que ocupan a muchos obreros, y hasta una fábrica se ha montado hace poco para construir las completamente.

Muchas carreras han tenido lugar en Cataluña, y, con motivo de ellas, el menos observador habrá podido notar la preferente atención a las carreras en carretera para premios importantes. Ahora bien; ¿qué es la carrera en carretera? Es un esfuerzo sobrehumano hecho por los valientes muchachos que en ella toman parte, sacando los hígados por esas fortísimas pendientes, y pedregosas, fangosas o polvorientos caminos, sin esperanza muchas veces de verse atendidos en el momento temido de la *défaillance*, llegando a la meta sucios, ojerosos, mugrientos y llenos de polvo, barro, aceite y sudor todos ellos. ¿Es ello estético? ¿Es quizá culto? ¿Produce una impresión agradable al público?

Por otra parte, si se ha de verificar una carrera en pista, en la cual se evita este espectáculo antes citado, no se sabe a qué pista acudir, pues aquellas de que disponemos son mejor para el alquiler que para carreras, y ningunas condiciones reúnen ni para el público ni para los corredores. Cualquier pueblo algo importante dispone de algo más, y si no ved la pista de Manacor, en Mallorca. Las buenas pistas que aquí se han construido han tenido que derruirse por razones que mejor son para calladas. El Estado, que recauda los derechos de Aduana por las bicicletas en proporciones importantísimas, no dispone de cien pesetas para fomentar la afición concediendo un premio para alguna carrera. La Diputación contribuye al fomento citado teniendo sus mal trazadas carreteras en estado lamentable; el Ayuntamiento sólo se preocupa del cobro de las pesetas 6'35 de la placa anual, y cualquier organismo oficial es algo mitológico en lo que al ciclismo se refiere. ¿Adónde se ha de ir?

La Casa Gritzner hace cosa de un mes que ha corrido por primera vez en España, contratando a corredores de la talla de Rubio, campeón de España; Túnica, Marqués, Tresserras, etc. Está dispuesta, como yo, a repartir premios, a fomentar por todos los medios la afición; pero ¿por qué camino y en qué lugar? ¿En una desastrosa carretera? ¿En una pista ridícula?

No vamos a perseguir una propaganda que de nada nos sirve, ya que sin ella nos hemos colocado en poquísimo tiempo a una altura muy digna de consideración. Hablo sólo deportivamente; y, deportivamente, tanto la Casa Gritzner como yo estamos dispuestos a lo que haga falta; pero ¿es que la afición, los demás comerciantes, las entidades deportivas estarán de nuestro lado? ¿Tendremos que ser nosotros solos quienes acometamos la empresa?

J. PUIG DE ABARIA

Copa Challenge STADIUM (2.º año) - Campeonato de Barcelona

12 Octubre 1913

Clasificación general: 1.º, JOSÉ MAGDALENA, sobre ciclo "Montpeó" y pneus "Klein"

Año 1912: inscritos, 21; salidos, 19; llegados, 11. — Año 1913: inscritos, 33; salidos, 31; llegados, 24

Clasificación general

	H	M	S	Q
1. MAGDALENA, <i>Montpeó-Klein</i> . . .	5	5	34	2
2. Martí, <i>Sanromá-Continental</i> . . .	5	5	35	1
3. Crespo, <i>Sanromá-Hutchinson</i> . . .	5	9	23	2
4. Fuentes, <i>Montpeó-Continental</i> . . .	5	9	23	3
5. Ansón, <i>Fontanals-Bergougnan</i> . . .	5	13	24	2
6. Túnica, <i>Gritzner-Hutchinson</i> . . .	5	18	1	
7. Terceño, <i>Montpeó-Bergougnan</i> . . .	5	33	11	
8. Tresserras, <i>Sanromá-Continental</i> . . .	5	34	20	
9. Cubells, <i>Montpeó-Klein</i> . . .	5	41	53	
10. Amigó, <i>Sanromá-Continental</i> . . .	5	43	5	
11. Ferrés, <i>Montpeó-Klein</i> . . .	5	57	44	
12. Martorell, <i>Tarraco-Hutchinson</i> . . .	6	2	36	
13. Luna, <i>Montpeó-Bergougnan</i> . . .	6	7	46	
14. Vidal, <i>Martí-Soly</i> . . .	6	18	1	
15. Ballonga, <i>Cantarell-Dunlop</i> . . .	6	22	18	
16. Recasens, <i>N. S. U.-Continental</i> . . .	6	25	58	
17. Falset, <i>Martí-Bergougnan</i> . . .	6	30	16	
18. Martínez, <i>Gritzner-Hutchinson</i> . . .	6	31	17	
19. Villanueva, <i>Martí-Klein</i> . . .	6	34	43	
20. Miró, <i>Sanromá-Hutchinson</i> . . .	6	36		
21. Llácer, <i>Sanromá-Continental</i> . . .	6	48	30	
22. Sabadell, <i>Montpeó-Klein</i> . . .	7	9		
23. Gras, <i>Santín-Hutchinson</i> . . .	7	11	30	
24. Fuster, <i>Porqueras-Hutchinson</i> . . .	7	55		

SEGUNDA CATEGORÍA

- 1.º Ansón, *Fontanals-Bergougnan*.
- 2.º Túnica, *Gritzner-Hutchinson*.
- 3.º Tresserras, *Sanromá-Continental*.

TERCERA CATEGORÍA

- 1.º Terceño, *Montpeó-Bergougnan*.
- 2.º Cubells, *Montpeó-Klein*.
- 3.º Amigó, *Sanromá-Continental*.

Premios

José Magdalena, detentor de la Copa STADIUM, título de Campeón de Barcelona y ciento cincuenta pesetas; Juan Martí, 75; A. Crespo, 25; Ansón, 75; Túnica, 50; Tresserras, 25; Terceño, 50; Cubells, 25; Amigó, 15.

Prima de 5 pesetas a: Fuentes, Ferrés, Martorell, Luna, Vidal, Ballonga, Recasens, Falset, Martínez, Villanueva, Miró, Llácer, Sabadell, Gras y Fuster.

El premio ofrecido por la Agrupació Ciclista Barcelonina fué ganado por Tresserras.

Antepropósito

Desde todos los puntos de vista, nuestra carrera ha constituido el éxito del año, la manifestación ciclista de mayor importancia. Y este éxito lisonjero nos anima a nosotros a perseverar en la obra que hemos emprendido. La Copa Challenge STADIUM marca la segunda etapa activa de nuestra labor pro deporte, que seguramente todos sabrán apreciar cumplidamente.

El balance que publicamos al empezar esta apreciación de nuestra carrera da una idea exacta de la importancia realmente grande que alcanzó. A los números, que no mienten nunca, encargamos esta vez el comentario principal de nuestra carrera, y de este modo demostramos por completo el interés despertado por nuestra iniciativa en las huestes ciclistas, que acudieron en masa a testimoniar sus entusiasmos y su valía, dándonos a nosotros la satisfacción íntima de ver recompensados nuestros afanes y nuestros sacrificios.

Contando con nuestros propios medios, sin solicitar ayuda de ningún género, hemos demostrado cumplidamente lo que se puede hacer en Cataluña cuando sobran entusiasmos y energías. Dando un mentís rotundo a los pesimistas, hemos paseado triunfalmente nuestra bandera por parte de esta provincia, habiendo hallado en todas partes grandes ánimos y afición extraordinaria.

Contamos con fuerzas sobradas, con hombres de enorme talla, capaces de competir dignamente con los de fuera de casa. Lo que falta es que se les estimule, que día tras día se les ayude en forma positiva, que a sus esfuerzos correspondamos con nuestros sacrificios. Que lleguemos a darles carreras, con el objeto de que los entrenamientos a que se entregan no resulten estériles.

Trabajando en esta forma es como daremos realce verdad al ciclismo nuestro. Laborando todos con entusiasmos ilimitados, ayudándonos mutuamente organizadores y corredores será como conseguiremos dar una nueva era de esplendor al ciclismo nacional.

La carrera

La carrera fué interesantísima desde los primeros momentos. A pesar de que escogimos un circuito durísimo, los corredores dieron prueba, desde los primeros momentos, de su gran entereza. Ofrecía la subida de la Rabassada un aspecto hermosísimo. Los corredores, formando dos pelotones, escalaron aquella cuesta a una velocidad grande.

El afirmado de la carretera, en excelente estado, permitió que los corredores, al llegar al declive, alcanzaran velocidades vertiginosas.

Y fué allí también donde empezaron a disgregarse los pelotones de corredores. Pronto se formaron pequeños grupos, al frente de los cuales iba el constituido por la *élite* de nuestros routiers.

A partir de entonces fué cuando realmente empezó a hacerse interesante en alto grado la carrera. La lucha que entablaron los routiers más afamados fué espléndida, llegando a su apogeo cuando tuvieron que escalar las cuestas empinadísimas de Caldas.

En nuestro deseo de facilitar grandemente el paso a los corredores, procuramos escoger carreteras buenas, con el fin de que pudieran ir esta vez a batir todos los records establecidos hasta la fecha. La realidad ha venido a confirmar nuestra idea. Luchando homéricamente los corredores, casi siempre por carreteras perfectamente afirmadas, han conseguido cumplidamente dar cima a la obra que nosotros les ofrecimos. Denodadamente laboraron durante todo el recorrido, con fe enorme y con extrema maestría. Y sorprendiendo a todo el mundo, arribaron a la meta cuando muchos les suponían lejos aún de Barcelona.

Los corredores

Sin que esto signifique por nuestra parte parcialidad, sin que suponga ni remotamente que nos inclinamos por parte alguna, confesaremos hoy que, con satisfacción grande, hemos visto la victoria de Magdalena. Victoria legítimamente conquistada y compartida también por el valeroso Martí, que le precedía a cortísima distancia. Y hemos visto con agrado la victoria de Magdalena porque este muchacho, que en todo lo que llevamos de año ha venido perseguido por la mayor desgracia, merecía ver recompensados sus esfuerzos. Después de haber acudido con entusiasmos grandes a todas cuantas pruebas importantes se han organizado, después de no haber retrocedido nunca, a pesar de la *guigue* que le ha venido acompañando, merecía una recompensa cumplida. Nuestro hermoso trofeo, en el que, gracias a su perseverancia, ha logrado grabar su nombre, será a buen seguro el espléndido premio soñado por ese enérgico muchacho en los días de desgracia.

Magdalena ha demostrado esta vez que corre mucho y bien; que es metódico y concienzudo; y, en una palabra, que sabe a conciencia su obligación.

Las mismas palabras que estampamos antes al hablar de Magdalena, aunque suprimiendo todo lo que guarda relación con las desgracias, podrían ser aplicadas a Martí, al vencido honrosamente, después de haber disputado palmo a palmo el terreno al llegado primeramente. Es realmente lamentable que un corredor de tanta valía no cuente con un embalaje final, con ese algo que hace triunfar siempre a los hombres de su temple. Martí, y nadie más rebotará nuestra opinión, es un sorprendente corredor de fondo. Cuenta con una dosis enorme de energías, con un caudal inagotable de fuerzas. Le falta, en cambio, el último esfuerzo grande, el demarrage que sorprende y hace vencer a los corredores de su talla.

Crespo y Fuentes, sin desmerecer en nada de

los anteriores, han estado esta vez de desgracia. Las caídas que sufrieron al mediar la carrera les restaron fuerzas. A pesar de esto, Fuentes, haciendo un soberano esfuerzo, después de haber sufrido una caída peligrosísima y haber salido mal parado de ella, luchó puntilludamente hasta el final de la carrera, con el fin de que ninguno de los corredores de categoría inferior a la suya llegara antes que él a la meta.

Las esperanzas que nos hizo concebir cuando la Vuelta a Cataluña, el corredor de Villanueva, Ansón, no han sido defraudadas esta vez. Ha luchado este muchacho magníficamente, sin despegarse apenas del pelotón de los ya consagrados. Con energías grandes, haciendo alarde de sus poderosas facultades, ha escalado siempre, sin desfallecer, las cuestas empinadísimas. Y de este modo ha conseguido robustecer el prestigio de que empieza a rodearse. Túnica, ese muchachito aún, que de tan extraordinarias facultades dispone, es ciertamente un notable corredor, aunque falto de táctica. Su esfuerzo grande al empezar la carrera le restó fuerzas para el final. De todos modos, convengamos en que su labor fué feliz en alto grado. Tresserras, convaliente aún de una enfermedad, luchó con grandes ímpetus y logró, gracias a su esfuerzo, verse clasificado en buena forma.

La revelación de nuestra carrera ha sido el joven vencedor de la tercera categoría. Terceño nos ha hecho concebir grandes esperanzas para el porvenir. Empieza su carrera ciclista en espléndida forma, y si sabe aprovechar sus fuerzas y no desmaya, creemos que sumará su nombre al de esos notables carreristas que en tan buen lugar vienen colocando el pabellón del ciclismo catalán. Su actuación en nuestra carrera fué digna de los mayores elogios. Corrió bien, con grandes entusiasmos. Y éstos fueron quienes lo llevaron a ocupar el primer puesto entre los de su categoría. Cubells y Amigó, que con Terceño comparten los honores de figurar clasificados entre los de su clase, dieron pruebas de que cuentan con fuerzas suficientes para dedicarse al ciclismo por carretera.

Y todas cuantas alabanzas tengamos para los no clasificados honoríficamente serán pocas. Para formarse una idea cabal del esfuerzo que tuvieron que llevar a cabo, es necesario conocer el circuito, que sin desfallecimiento de ninguna clase recorrieron.

Todos, en general, dieron pruebas sobradas de que contamos con pasta buenísima para formar corredores extraordinarios. Y el tiempo que emplearon en cubrir el recorrido es la mayor garantía de nuestro aserto.

Nuestros colaboradores

Colocaremos en primer término al hablar de los que han colaborado en nuestra obra al Excmo. Alcalde de Barcelona, señor Collaso, quien nos dió toda clase de facilidades y nos concedió el concurso de la Guardia urbana y municipal, para que estuviera completamente despejado el lugar designado para la llegada. Dedicamos también unas líneas a todas las autoridades de las poblaciones comprendidas en el circuito, quienes nos concedieron un considerable número de atenciones y facilidades. A la Unión Velocipédica Española que

honró nuestra carrera concediéndole el título de Campeonato oficial de Barcelona. A los simpáticos Antoniotti, Rodríguez y Canto Arroyo; a Antonio Morera y asociados a la « Unió Deportiva de Tarrasa »; al señor Comerma, que galantemente puso su automóvil a nuestra disposición; a los entusiastas elementos de La Garriga, que se encargaron del controlaje en aquella población; al incansable Ricart, que tan maravillosamente cumplió su cometido; al Comité Provincial de los Exploradores Barceloneses; a los constructores, a los corredores, al público, que con sus aplausos premió nuestro trabajo; a la Prensa barcelonesa.

Sea para todos la expresión sincerísima de nuestra gratitud. Nuestras gracias más expresivas. Nuestro mayor reconocimiento.

Las marcas vencedoras

Montpeó y Klein han sido los vencedores de la carrera. Sanromá, Continental, Hutchinson, Bergougnan, Fontanals y Gritzner ocupan también los puestos de honor. Esta vez los excelentes productos de estas casas han patentizado su bondad grande, su extraordinaria resistencia.

La industria nacional ha demostrado que nuestros productos compiten en bondad con los mejores del extranjero. Buena prueba de ello acaban de dar con motivo de nuestra carrera.

Aunque vimos varias cosas muy dignas de ser tomadas en consideración, de las que nos ocuparemos en nuestro próximo número, no dejaremos pasar hoy la ocasión que se nos presenta para hablar de los nuevos Raccords Altisent.

Son éstos unos tubitos (sparklets) de una potencia suficiente para hinchar un neumático, sin necesidad de efectuar ningún trabajo enojoso. Basta para conseguir el efecto deseado aplicar el tubito a la válvula y por este medio se consigue sin molestia de ninguna clase hinchar el neumático en un espacio de tiempo infinitamente menor al que se venía empleando hasta ahora.

Comprendiéndolo así los más afamados *rou-tiers* que han participado en la carrera Copa Challenge STADIUM, Magdalena, Martí, Crespo, Fuentes, Tresseras entre otros, adoptaron este procedimiento, con lo que han facilitado de un modo notabilísimo la adopción de este nuevo invento, llamado a obtener un inmenso *succès*.

Tienen aún otra ventaja los Raccords Altisent, y es que sus dimensiones son ínfimas y por consiguiente pueden llevarse sin molestia de ninguna clase.

Anuncia la casa Altisent la próxima aparición en el mercado de los tubos para motocicletas y automóviles, con los que, al igual que con las bicicletas, ha de obtener un éxito franco.

Lo que ha dicho la Prensa

La Vanguardia

La carrera efectuada ayer con sujeción en un todo al programa trazado por sus organizadores, resultó un éxito bajo todos cuantos aspectos

se observa en esta nueva y grande manifestación que tanto enaltece la pujanza que de día en día vuelve a adquirir el ciclismo regional.

La Publicidad

La carrera de la Revista STADIUM obtiene el mejor éxito de la temporada. — No recordamos éxito semejante en pruebas ciclistas de mucho tiempo a esta parte. Las simpatías de la primera de nuestras revistas deportivas habrán influido indudablemente en ello. De todos es conocida su labor pura y netamente deportiva, sus sacrificios por el bien del sport. Ahora ha completado con una prueba popular lo que desde sus atildadas páginas viene predicando y un éxito completísimo ha dado cima a sus desvelos.

El Día Gráfico

Un éxito completo, que superó a los cálculos más optimistas, resultó la carrera ciclista organizada por la Revista deportiva STADIUM, celebrada ayer, mañana, conforme anunciamos.

El Mundo Deportivo

De nuevo se ha disputado el hermoso challenge creado por la Revista STADIUM, y de nuevo el éxito ha sonreído al querido colega, compensando así sus esfuerzos y desvelos.

Eco de Sports

No podemos regatear nuestro aplauso, a ese puñado de buenos compañeros que dan vida a STADIUM.

Después de sostener una revista gráfica — en materia de deportes la mejor de España — han creado una *challenge* que forma digno contraste con la Copa Santín, que también es ya algo popular. La organización de esta carrera ha sido perfecta y todos los detalles estudiados con cariño.

La repartición de premios

En nuestro deseo de que corresponda este acto al éxito obtenido por nuestra carrera, hemos acordado celebrar la repartición de premios cuando regrese de París nuestro Director, que ha ido a visitar la exposición de autos que actualmente tiene lugar allí.

Tendrá lugar la repartición de premios en Argenton, y con el fin de que este acto resulte todo lo solemne que nosotros deseamos, organizaremos para aquel día unas carreras de bicicletas para neófitos y corredores de las tres categorías, dotándolas con premios importantes.

Creemos que habrá de merecer nuestra idea el beneplácito de todos, y esperamos que nadie faltará el día ese a acto de tanta trascendencia.

Esperamos también que todos los que aun no hayan participado en carreras, vendrán a tomar parte en el festival ciclista que organizaremos para ese día. Deben imponerse todos los amantes del ciclismo la obligación de festejar a los valientes muchachos que tanto laboran prácticamente pro ciclismo.

Copa STADIUM

Clasificación general

1^o J. Magdalena,
sobre ciclo "Montpeó"

y pneus

KLEIN



≡ G. KLEIN ≡

BARCELONA: Calle Princesa, 61

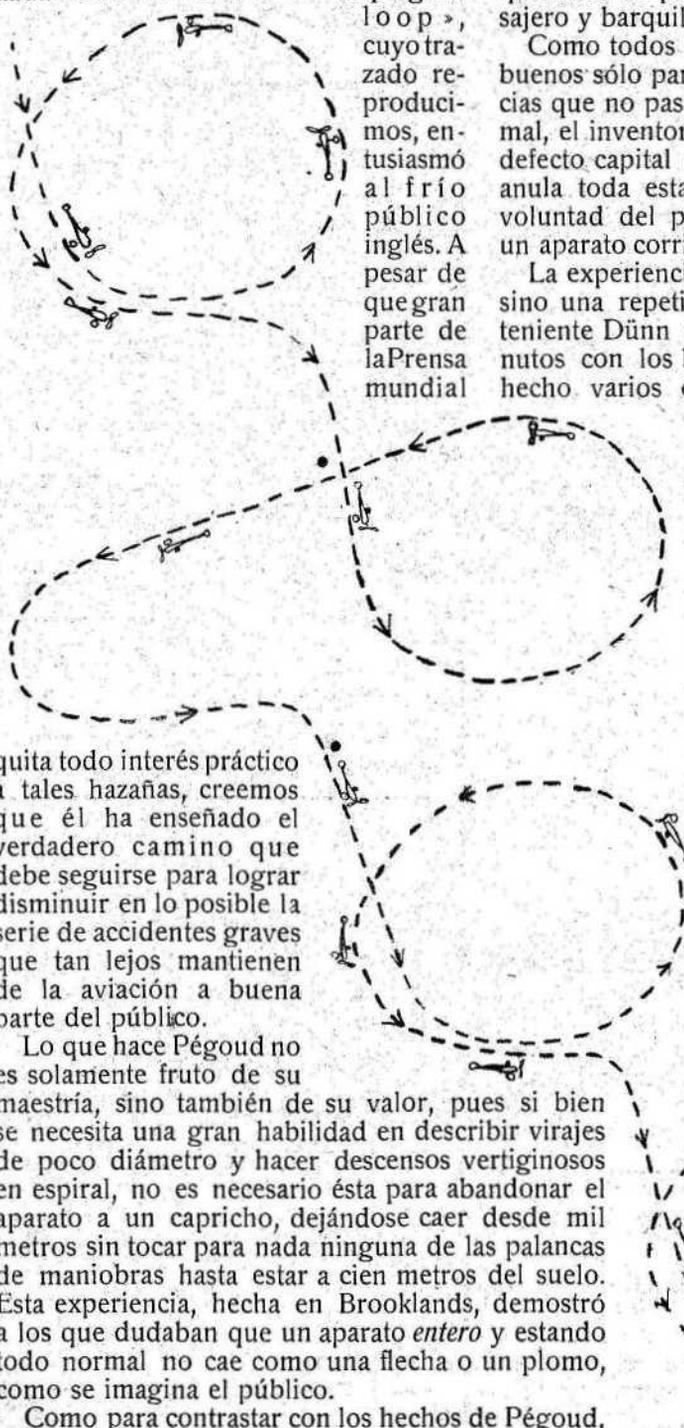
MADRID: Calle Sagasta, 7

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

Las experiencias de Pégoud

PÉGOUUD ha continuado sus interesantes experiencias, habiéndolas efectuado durante tres días en el autoaeródromo de Brooklands, en donde, por la caída con cuatro volteretas o «looping the

loop», cuyo trazado reproducimos, entusiasmo al frío público inglés. A pesar de que gran parte de la Prensa mundial



quita todo interés práctico a tales hazañas, creemos que él ha enseñado el verdadero camino que debe seguirse para lograr disminuir en lo posible la serie de accidentes graves que tan lejos mantienen de la aviación a buena parte del público.

Lo que hace Pégoud no es solamente fruto de su maestría, sino también de su valor, pues si bien se necesita una gran habilidad en describir virajes de poco diámetro y hacer descensos vertiginosos en espiral, no es necesario ésta para abandonar el aparato a un capricho, dejándose caer desde mil metros sin tocar para nada ninguna de las palancas de maniobras hasta estar a cien metros del suelo. Esta experiencia, hecha en Brooklands, demostró a los que dudaban que un aparato *entero* y estando todo normal no cae como una flecha o un plomo, como se imagina el público.

Como para contrastar con los hechos de Pégoud,

Moreau, el inventor del aerostable, logró volar 27 minutos con un pasajero, con los brazos cruzados. Este aparato está estabilizado automáticamente por el sistema bien conocido del péndulo, pero con la particularidad de que lo que hace de péndulo son el piloto, pasajero y barquilla.

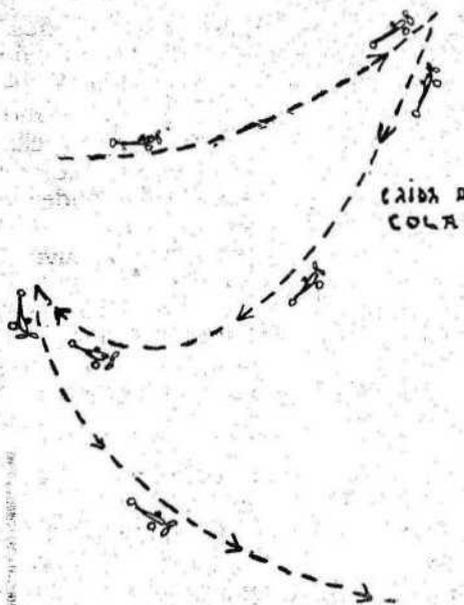
Como todos los aparatos de su clase, buenos sólo para tiempos y circunstancias que no pasen en mucho de lo normal, el inventor ha creído subsanar este defecto capital con un dispositivo que anula toda estabilización automática, a voluntad del piloto, convirtiéndolo en un aparato corriente.

La experiencia de Moreau, que no es sino una repetición de lo que hizo el teniente Dünn cuando voló quince minutos con los brazos cruzados, y han hecho varios otros aviadores, como

Poumet (en Barcelona), Brindejone, Santos, etc., con aparatos corrientes, no es muy categórica, pues Moreau, durante el vuelo, tuvo que corregir las inclinaciones laterales del aparato con el timón de dirección, de igual manera que el ciclista corrige las inclinaciones con la maniobra del manillar.

La diferencia entre el aparato de Moreau y los otros es su trayectoria, pues si bien en los últimos es recta, en el primero es sinuosa, resultado de los golpes de timón de dirección necesari-

rios para mantener el equilibrio. Como estabilización no hay la diferencia que se supone en general, pues tanto o mejor aviador debe ser el que corrige las inclinaciones del aparato sólo con el timón de dirección, que el que lo hace con el ladeamiento o «gauchissement» de las alas y el timón de dirección juntos. Además, en caso de una circunstancia que exija del piloto una resolución algo atrevida para sortear el peligro, el aparato ha de perder la automaticidad de la estabilización para dar libertad a las maniobras del piloto, perdiendo, por lo tanto, las ventajas que se suponen a tal estabilización automática, por no poder confiarse la dirección de



dicho aparato a manos que no sean expertas y por lo tanto capaces de dirigir cualquier clase de aeroplano.

Una de las ventajas que tiene dicho aparato es que al dar libertad a las manos, pues el timón de dirección es accionado por los pies, permite emplearlas en levantar planos, redactar notas, transmitir telegramas y en cuantas operaciones sean necesarias en tiempo de guerra o en largos viajes.

Lo más notable del aerostable Moreau es el velamen; siendo animal de forma, mejora en gran manera la estabilidad, sin hacerla automática. Este es uno de los puntos que creemos le serán más copiados en lo sucesivo.

De las experiencias de Pégoud y de Moreau creemos poder sacar razonablemente la conclusión de que el aeroplano del porvenir será irrompible y con estabilidad muy perfecta, pero automática.

JEP ARMAN

La circulación

EN París hay actualmente un prefecto de Policía que se ha propuesto solucionar el problema de la circulación.

He aquí algunas de las medidas dictadas por M. Henion, prefecto del Sena:

«A partir del 15 de Octubre, todos los vehículos, sin excepción de ningún género, deberán llevar en la parte trasera una luz roja.

» Los atalajes de bueyes y vacas quedan prohibidos en el tránsito de la capital.

» Se prohíbe el uso de bocinas a los ciclistas, tandems y triciclos de transporte...»

Esas reformas son cosas de París...

Hablar inglés

es un **SINE QUÀ NON** del **SPORTSMAN** completo

El MÉTODO de enseñanza
empleado en las

ACADEMIAS BERLITZ

es reconocido como el más
RACIONAL y PRÁCTICO

No pierda usted el tiempo ni el dinero
ensayando **MÉTODOS INFERIORES**

• •

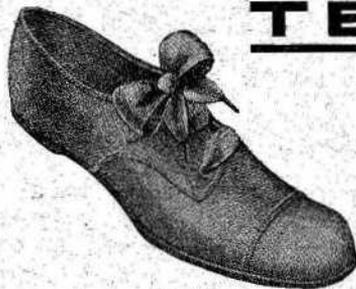
Clases generales desde **CINCO PESETAS** al mes
LECCIÓN DE PRUEBA GRATUITA

• •

Calle Delayo, 58 : BARCELONA

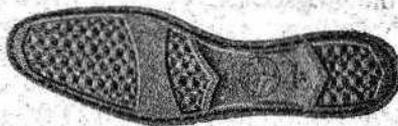
— **Teléfono 3303** —

TENNISMEN!!!



HUTCHINSON lanza al mercado sus nuevos productos para tennis
Calzado, Pelotas, Impermeables

HUTCHINSON
(S. A.)



Balmes, 84; BARCELONA

Atletas famosos

Jorge Hackenschmidt

ALGUNOS empresarios poco escrupulosos vienen comerciando con la credulidad del buen pueblo español. Los *chiqués* escandalosos están a la orden del día. La glorificación del músculo francés ha llegado a su apogeo.

Desdeñamos la grácil figura de los atletas eslavos y nos entusiasmos exageradamente ante esas inmensas moles humanas, pirámides adiposas, que ruedan pesadamente sobre el tapiz donde luchan. A los estetas ha de repugnarles forzosamente la exhibición de esas grandes masas humanas, divorciadas completamente con la gracia.

No hemos de aplicar el mismo patrón a todos. Atletas completísimos han brillado esplendorosamente en los concursos de lucha. No obstante, esta fracción de perfectos musculados, verdaderas excepciones de la regla general, han podido ser objeto de censuras por los que hacemos del sport un puritanismo.

La lucha, como espectáculo, es odiosa. Y todo el desprecio que nos inspiran los empresarios poco escrupulosos ha de caer en grado mayor aún sobre esos hombres perfectos o grotescos que inclinan la cerviz cuando el *speaker* les lleva hasta las candilejas.

Sentado este principio, que pone a cubierto nuestras ideas sobre lo que deben ser los deportistas, vamos ahora a trazar un ligero bosquejo de uno de los atletas más famosos, del célebre león ruso: de Jorge Hackenschmidt.

He de recoger algunos datos interesantísimos de la vida de esta colosal

estatua humana, ya que habrán de servirme a las mil maravillas para redondear este artículo.

Tiene Hackenschmidt cuarenta años. Nació en Yenrief, en las provincias bálticas. Ahora, el que fué luchador celebradísimo, es un modesto provinciano que pasea indiferentemente por Francia, el país ideal para él, ya que fué allí donde ganó más dinero y donde le aplaudieron más.

Asistía periódicamente en su juventud el león ruso a un gimnasio de San Petersburgo. Era a la sazón Hackenschmidt un aspirante de la Escuela Politécnica. Gracias a sus brillantes estudios, fué obsequiado por su padre con

Los grabados de STADIUM son
ejecutados en los talleres de



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3094

Frente al Palau de la Música Catalana

una flamante bicicleta, y habiendo llegado a su conocimiento que se preparaba una carrera de doscientas millas, decidió participar en ella.

Debe tenerse en cuenta, antes de seguir más adelante, lo que eran entonces aquellos artefactos, provistos de gomas macizas.

Llegó el día de la carrera, y nuestro aspirante a campeón fué uno de los primeros en acudir al punto de partida. Salieron los corredores, y Hackenschmidt logró colocarse al frente del primer pelotón; pero como quiera que el estado de las carreteras dejaba mucho que desear, nuestro comentariado vió pronto que se le había hecho pedazos una goma. No se desanimó por esto. Como Dios le dió a entender, llegó hasta el primer pueblecillo que halló al paso y allí colocó a su prehistórico ciclo una correa a guisa de bandaje, y nuevamente se lanzó en pos de los demás corredores. La Fortuna le dispensó toda su benevolencia en aquella ocasión. El novel ciclista llegó antes que nadie a la meta; pero fué tan grande el caudal de energías que derrochó para ello, que se vió obligado a permanecer una larga temporada en el lecho, aquejado por agudos dolores. Cuando restablecido volvió al gimnasio, manifestó que nunca más montaría en bicicleta.

Y a partir de entonces es cuando se inició la nombradía de Hackenschmidt como luchador. El doctor Krajewski, maravillado por la corpulencia extraordinaria de su compatriota, decidió edu-

carlo físicamente, con el objeto de hacerle un perfecto luchador. Lo consiguió completamente.

Por aquella época tenía que celebrarse en París un gran campeonato de lucha. Y entre el precitado doctor y el conde de Ribeaupierre decidieron al atleta famoso a que concurriera. Nuestro coloso partió para la *Ville Lumière* con el decidido propósito de medir sus fuerzas con los más afamados luchadores.

Se impuso Hackenschmidt desde que pisó el tapiz. Uno tras otro fueron claudicando sus competidores, y Paul Pons, el también famoso campeón, conoció la derrota. Tres minutos le bastaron al ruso para vencer al francés. La *Ceinture d'or* fué para el novel luchador.

Viajó luego por América, donde alcanzó éxitos grandísimos. Empezó a ganar sumas fabulosas. Llegó a embolsarse hasta 275,000 francos por año.

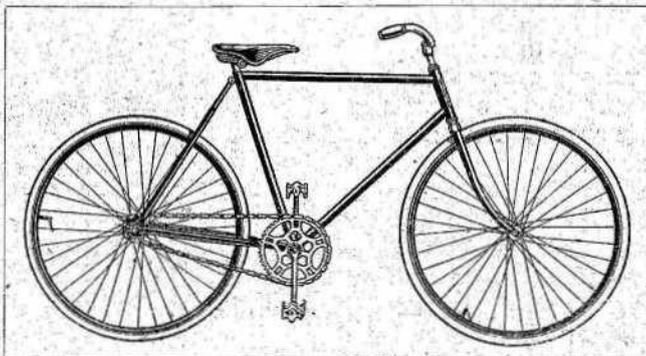
Su combate más famoso fué contra el americano Frank Gotch. Fué vencido en aquella ocasión. Bien es verdad que luchó con desventaja manifiesta, sufriendo una luxación de rodilla.

Hackenschmidt es ahora accionista de una de las principales manufacturas de acero inglesas. De vez en cuando, para recordar las glorias pretéritas, lucha amigablemente en un gimnasio con su amigo Maurice Deriaz, otro hombre hercúleo, que es actualmente el vencedor de muchos atletas famosos y detentor de varios records de levantamiento de pesos.

WINTER

TERROT

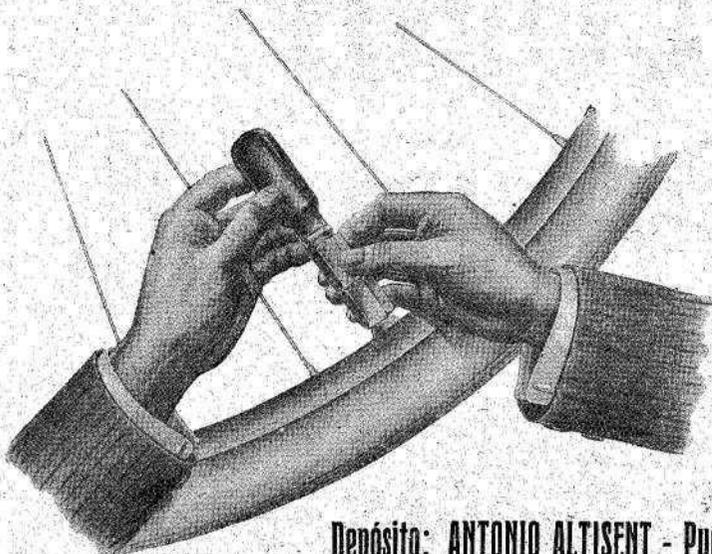
PTAS.



250

F. S. ABADAL Y C.^A • ARAGÓN, 239 A 245

NUEVO INVENTO RACCORD ALTISENT



Aparato para cargar instantáneamente las cámaras de las bicicletas y motocicletas

Con este procedimiento dura la cámara un 50 por 100 más

PRÓXIMAMENTE se pondrán a la venta para adaptarlos a las cámaras de automóvil

Depósito: ANTONIO ALTISENT - Puertaferrisa, 22, principal

Copa Challenge STADIUM

1 J. Anson, sobre ciclo **FONTANALS**
(SEGUNDA CATEGORÍA)

F. Terceño, sobre ciclo **MONTPEÓ**
(ASPIRANTE)

AMBOS CON **PNEUS**

Le Gaulois : Bergougnan

BARCELONA: Rambla de Catalunya, 96 □ MADRID: Calle Sagasta, 15

COLUMB

Prowodnik

vencedor del

Gran Premio del R. A. C. E.

con sus neumáticos **AUTO**

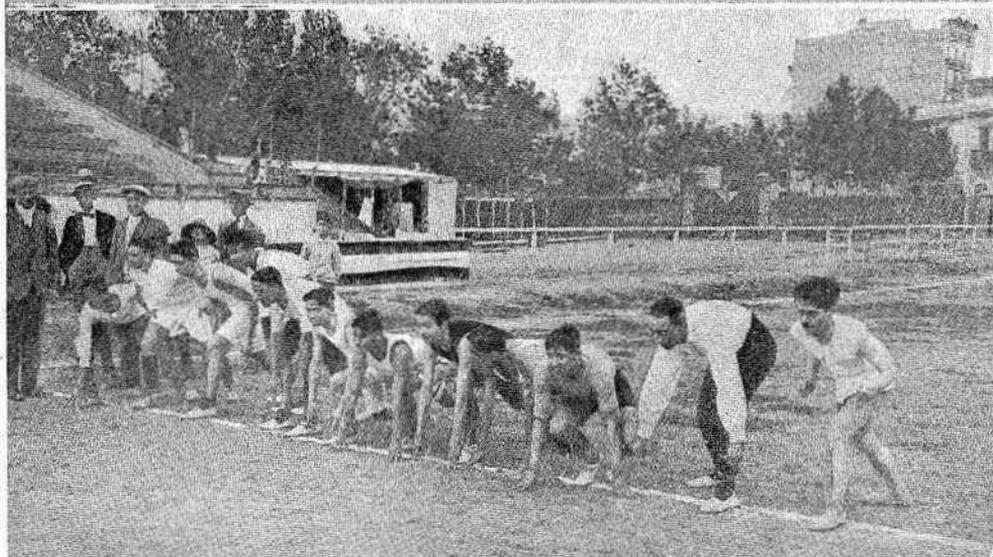
lanzará próximamente los de

Moto y Velo

BARCELONA: Córcega, 301-303 : MADRID: Fernando VI, 27

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

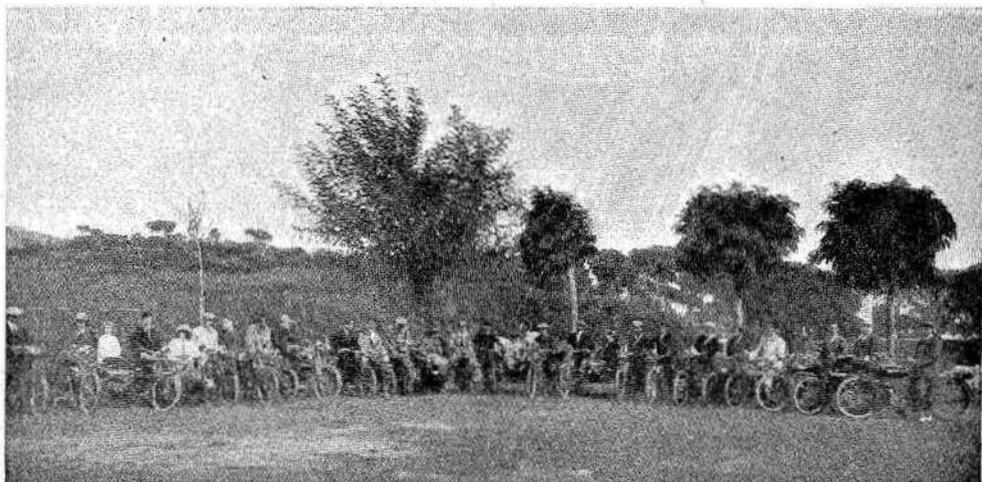
El festival de los periodistas deportivos



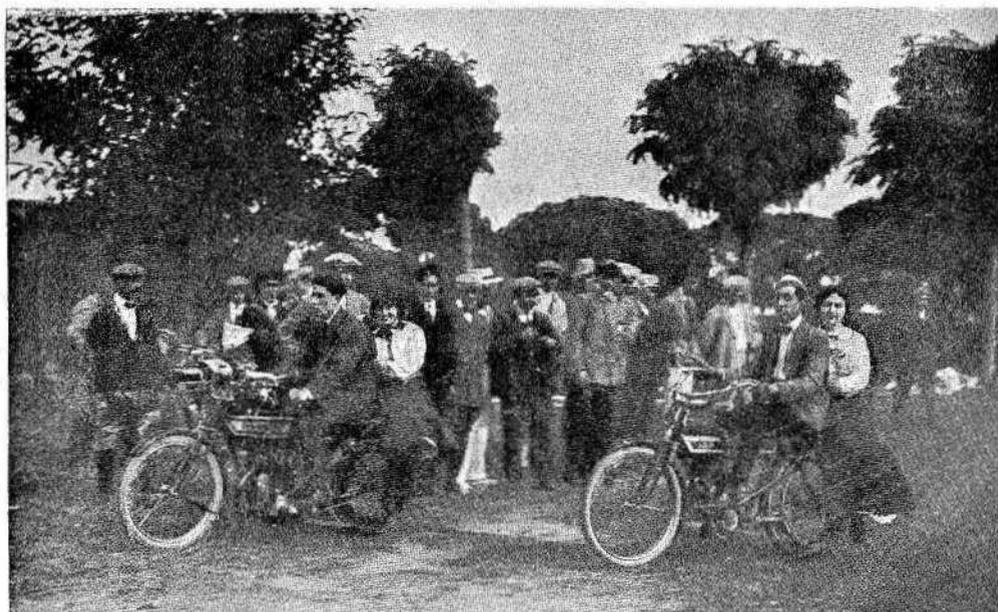
Los periodistas deportivos celebraron, a últimos del mes pasado, un interesante festival atlético, cuyo éxito festejaron luego con un fraternal banquete, al que asistieron también los distinguidos periodistas señores Zozaya y Polli, de Madrid y Milán, respectivamente. De dichos actos ofrecemos hoy al lector estas interesantes notas gráficas.

Fots. Rozas y Clare

Excursión del M. C. D. B. a la Conrería

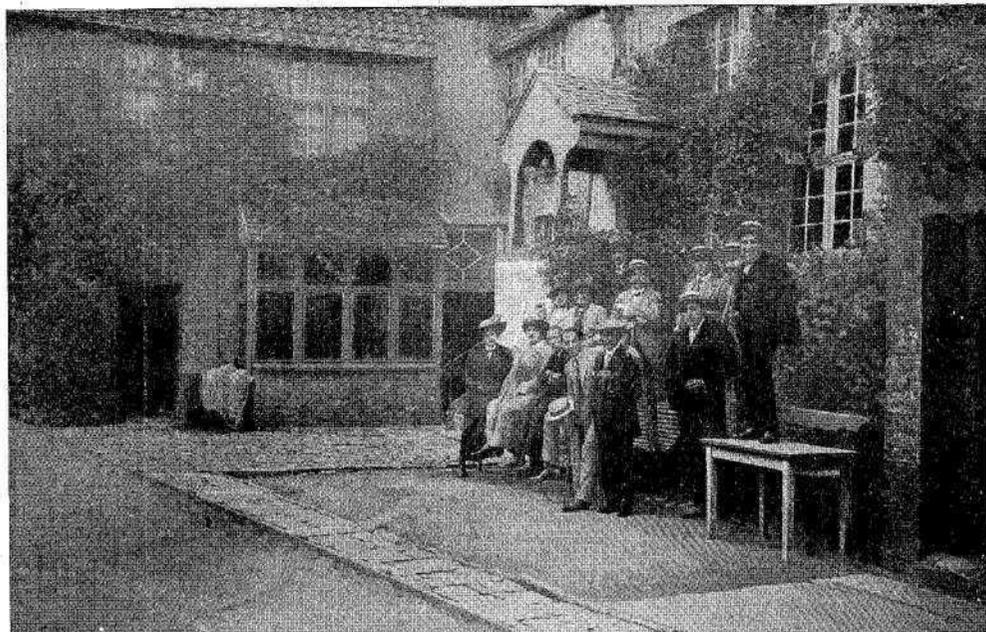


EN extremo interesante resultó el *meeting* motorista que organizado por el Moto Club Deportivo de Barcelona tuvo efecto en el pintoresco lugar de la Conrería. En gran número fueron las motocicletas y *sidecars* que a la reunión concurrieron, siendo espléndidamente agasajados por la colonia que allí ha veraneado, y en cuyo obsequio se improvisó una lucida *gimkama*, siendo varias las pruebas efectuadas, en las que pudieron lucir sus habilidades la mayoría de los asistentes a la excursión. Son nuestros grabados reproducción de algunos interesantes momentos de la reunión.

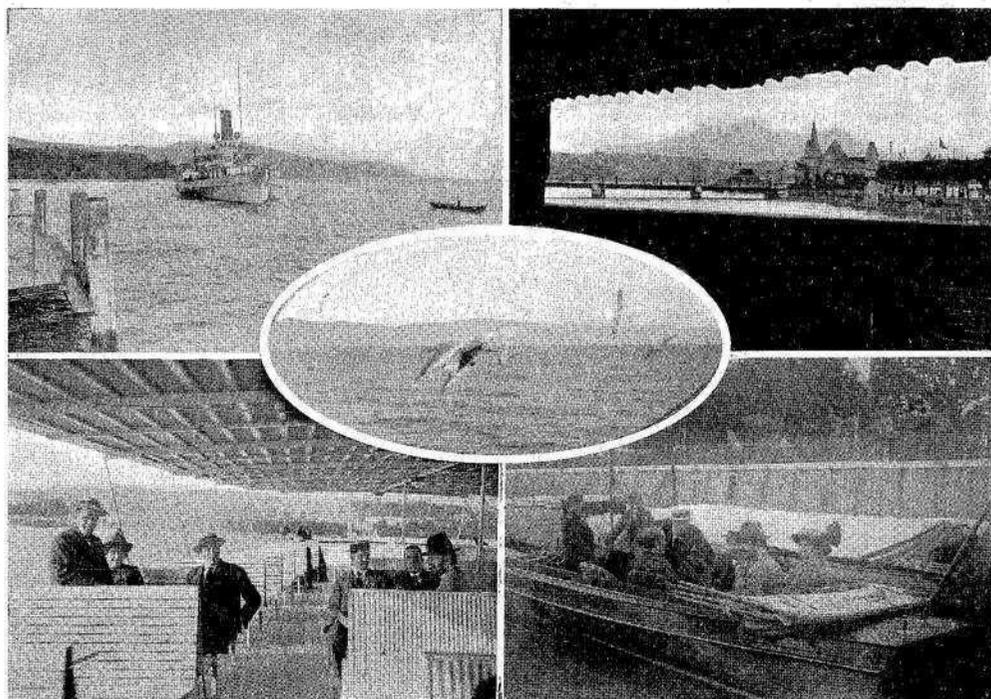


Fots. STADIUM, por Co

Miscelánea del viaje de STADIUM



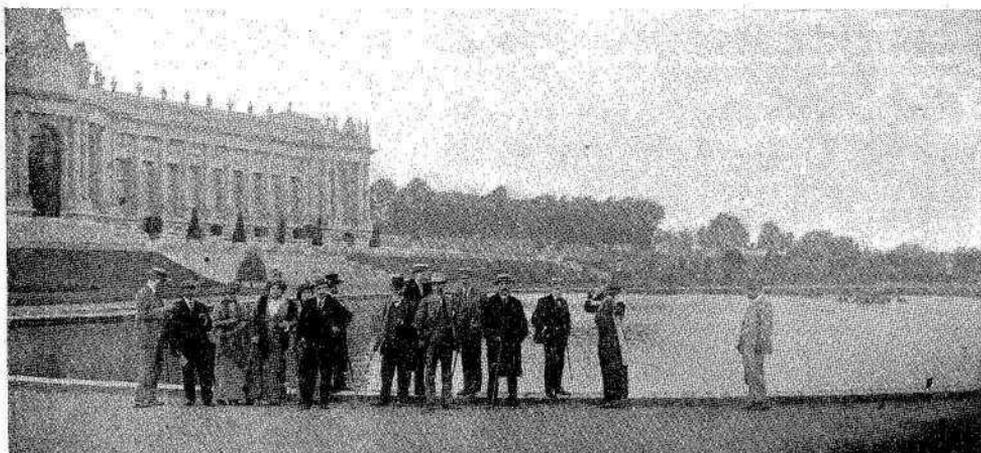
Grupo de nuestros turistas en el antiguo taller de Rubens, en Brujas



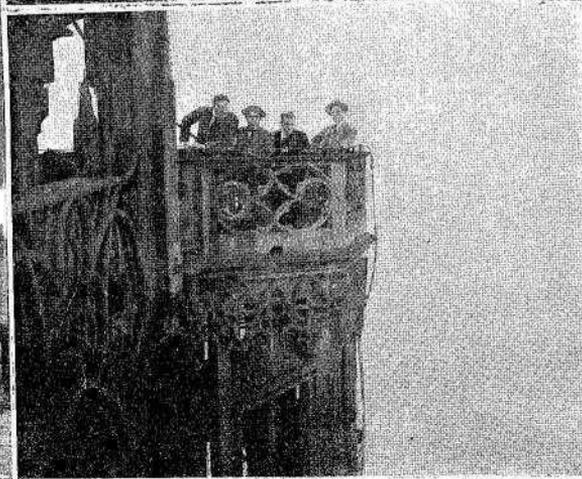
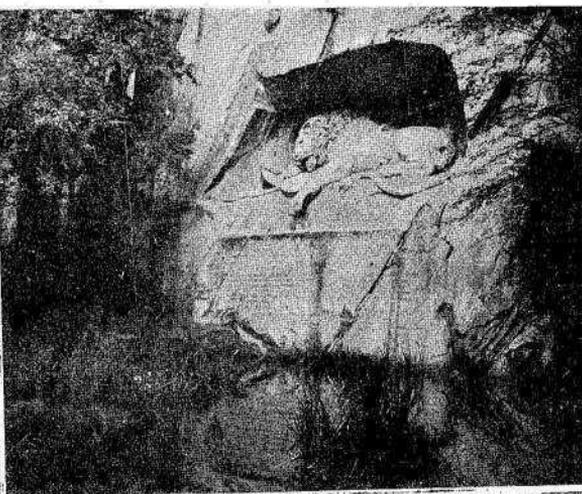
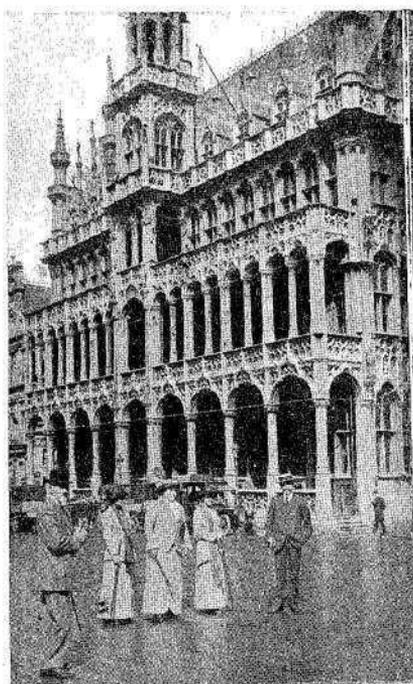
Del primer viaje organizado por STADIUM ha obtenido nuestro compañero señor Co, entre otras, las interesantísimas notas gráficas que ofrecemos hoy a nuestros lectores. De izquierda a derecha : Llegada a Ouchy del barco para Ginebra. — Vista de Lucerna desde uno de sus típicos puentes cubiertos. — Durante la travesía. — Algunos de los excursionistas dispuestos para un paseo por el lago Lemán. — En el óvalo : Compañeras de viaje.

Fots. STADIUM, por Co

Alrededor de nuestro viaje



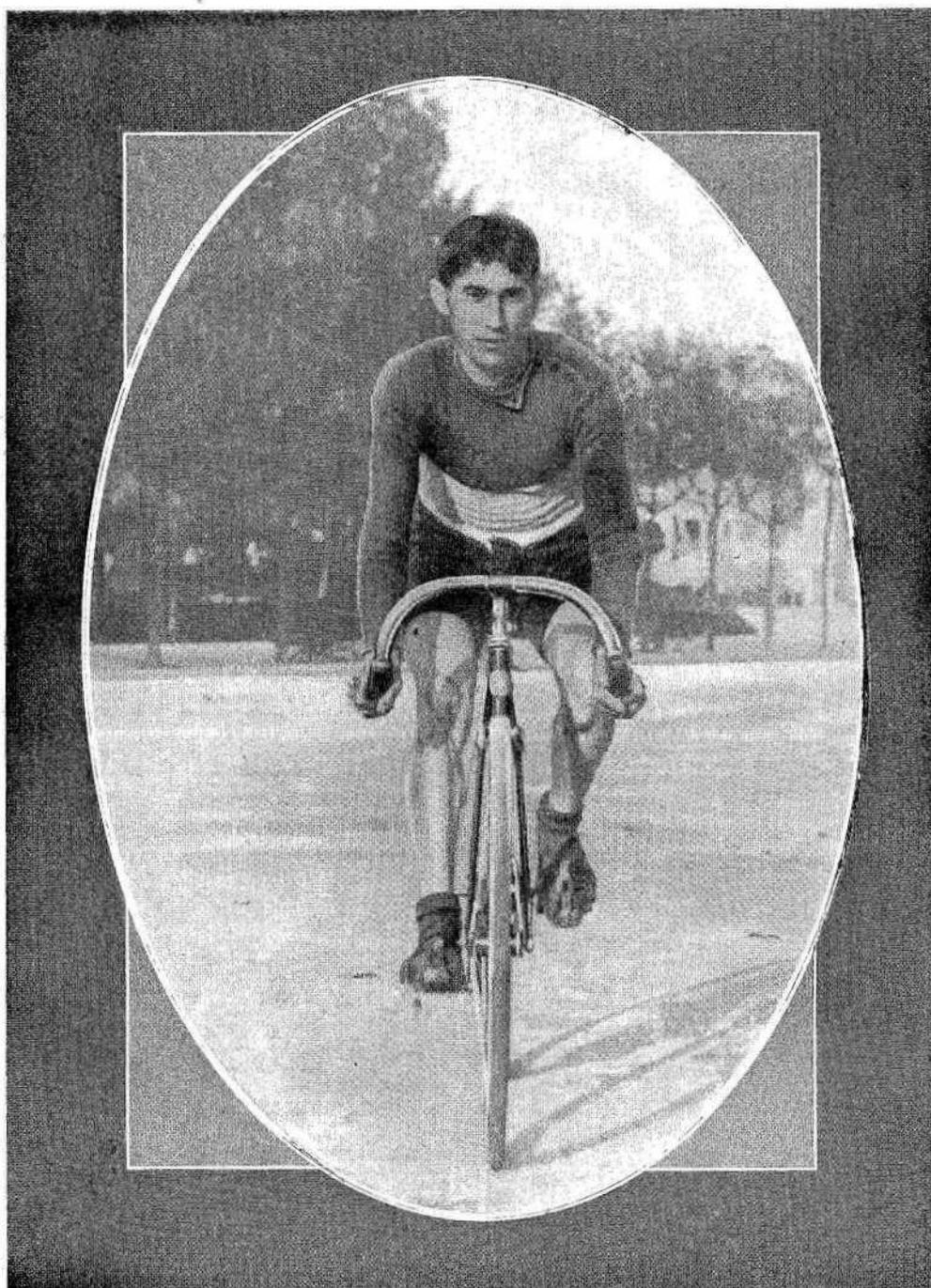
Excursionistas en el espléndido parque de Tervueeren (Bruselas)



1. En la Gran Plaza de Bruselas: «La maison du Roi». — 2. El León de Lucerna, interesante monumento conmemorativo. — 3. Un detalle de Ostende. — 4. En la terraza de la Catedral de Strasburgo.

Fots. STADIUM, por Co

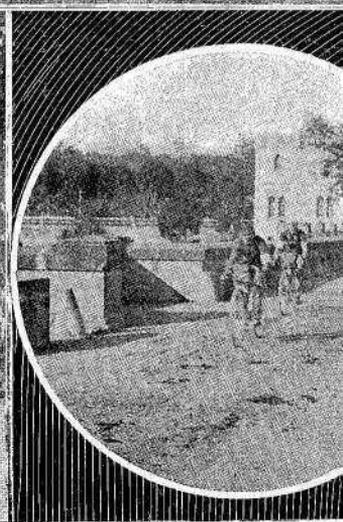
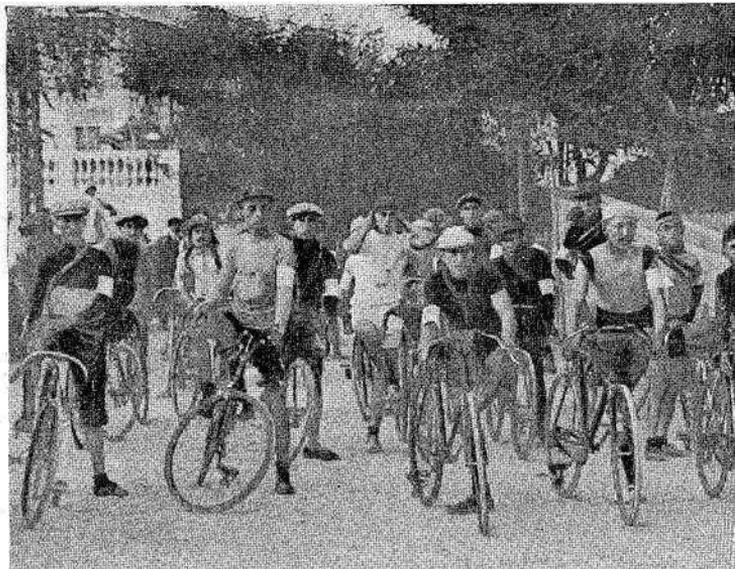
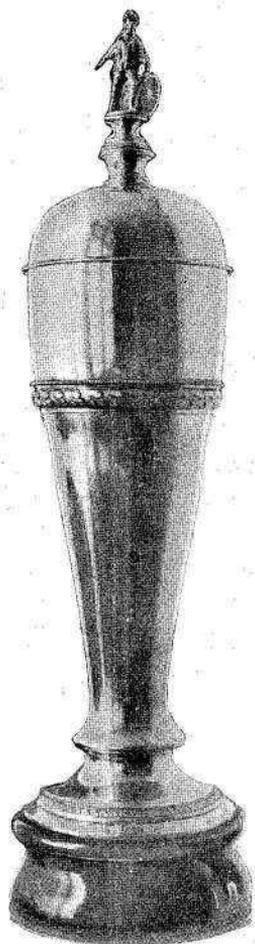
Copa Challenge STADIUM (2.º año) - Campeonato de Barcelona
Victoria de J. Magdalena (ciclo Montpeó y pneus Klein)



Después de haber luchado durante algún tiempo con la adversidad, que venía persiguiéndole, José Magdalena, el *crack* de las industrias nacionales, ha ganado, después de un interesante recorrido, nuestra carrera. El actual detentor de la Copa Challenge STADIUM ha demostrado una vez más su valía grandísima.

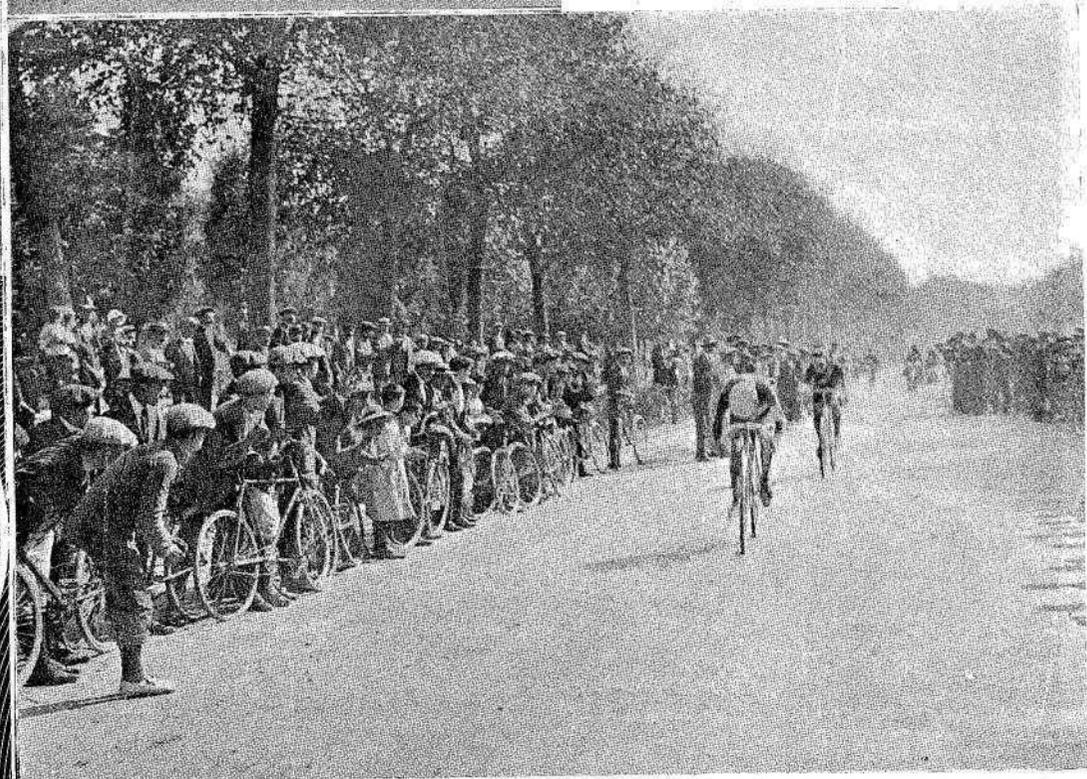
Fot. STADIUM, por Co

INTERESANTES NOTAS GRÁFICAS DE LA CARRERA COPA



De izquierda a derecha : 1. La Copa Challenge STADIUM, que ha sido ganada por Magdalena.—2. Los corredores alineados para la carrera Challenge STADIUM 1912, clasificado este año en segundo lugar (ciclo *Sanromá*, pneus *Continental*).—5. Marti al llegar al cruce de Caldas.—8. Emocionante llegada de Magdalena y Marti a la meta, s

CHALLENGE "STADIUM" - CAMPEONATO DE BARCELONA



Para la salida en Casa Gomls.—3. Varios corredores al pasar por el control de Tarrasa.—4. Marti, vencedor de la Carrera Copa
rol de Tarrasa.—6. Paso de Service por el control de La Garriga.—7. Paso de los corredores de primera categoria por el puente
ada en el Parque (ciclos Montpeó y Sanromá, pneus Klein y Continental).

Fots. STADIUM, por Co, Kaiser y Claret

Copa Challenge STADIUM

Clasificación general

1^o J. MAGDALENA,
con pneus "KLEIN"

Tercera categoría

1^o F. TERCEÑO, con pneus
"BERGOUGNAN"

AMBOS SOBRE

≡ CICLOS ≡

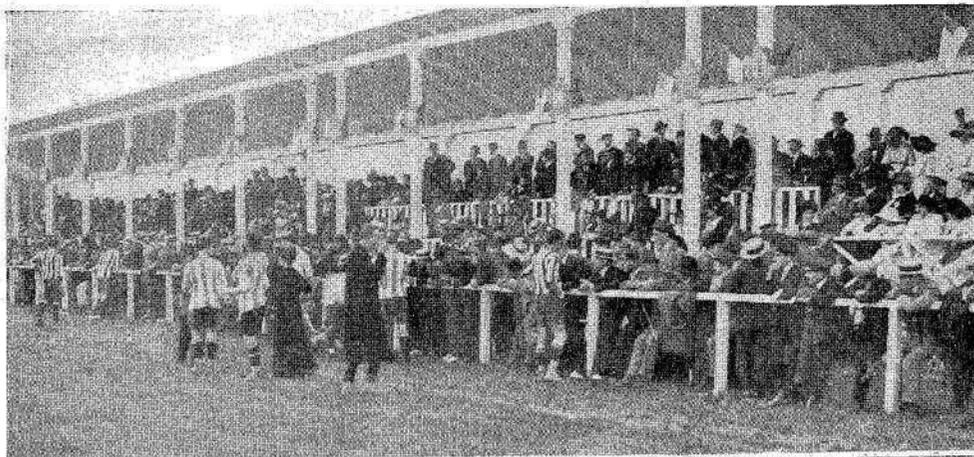
Montpeó

JOSÉ MONTPEÓ

Talleres y despacho: Paseo de la Industria, 32 (frente al Parque)

≡≡≡ BARCELONA ≡≡≡

Inauguración del campo de Atocha en San Sebastián



Diferentes aspectos ofrecidos por el nuevo campo de la Real Sociedad durante la fiesta inaugural. 1. Los jugadores durante el descanso.—2. El campo a vista de pájaro.—3. Una bonita escena del partido que se disputaron los jugadores donostiarros y bilbaínos.

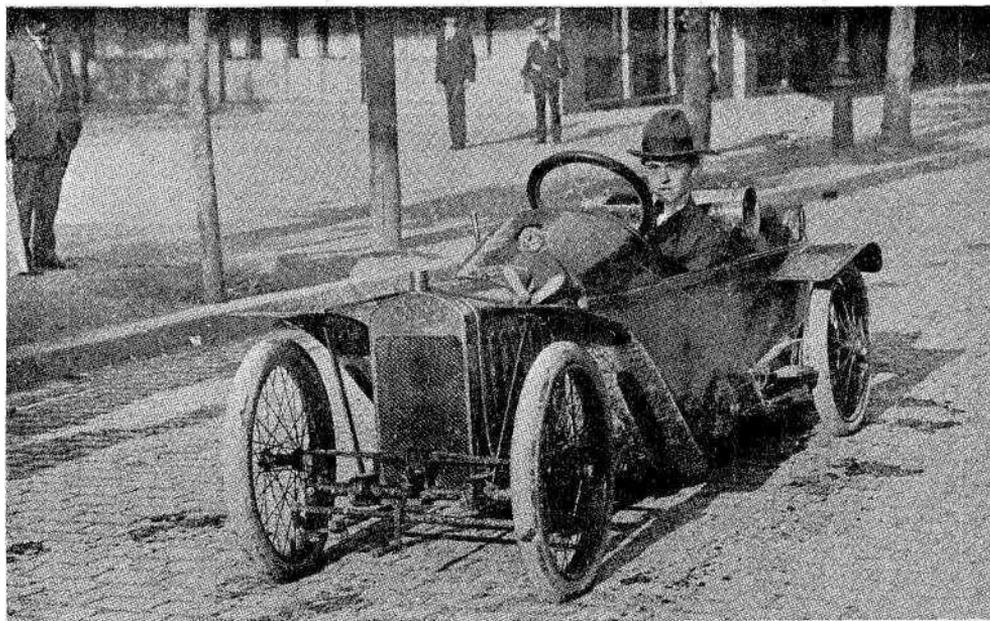
Fots. Ordicia

Los éxitos de la "Motosacoche"



En la excursión organizada por el A. T. S. a Interlaken, se han distinguido extraordinariamente los dos *sidecars Motosacoche* que aparecen en esta fotografía

Un autociclo en Barcelona



Ha llamado poderosamente la atención de los aficionados al motorismo, un pequeño automóvil, un autociclo, que circula por nuestras calles. Nuestro amigo Jacinto Luch ha tenido la fineza de reservar para STADIUM las primicias de su cohechito, que al decir de nuestros compañeros Armán y Co es una maravilla mecánica.

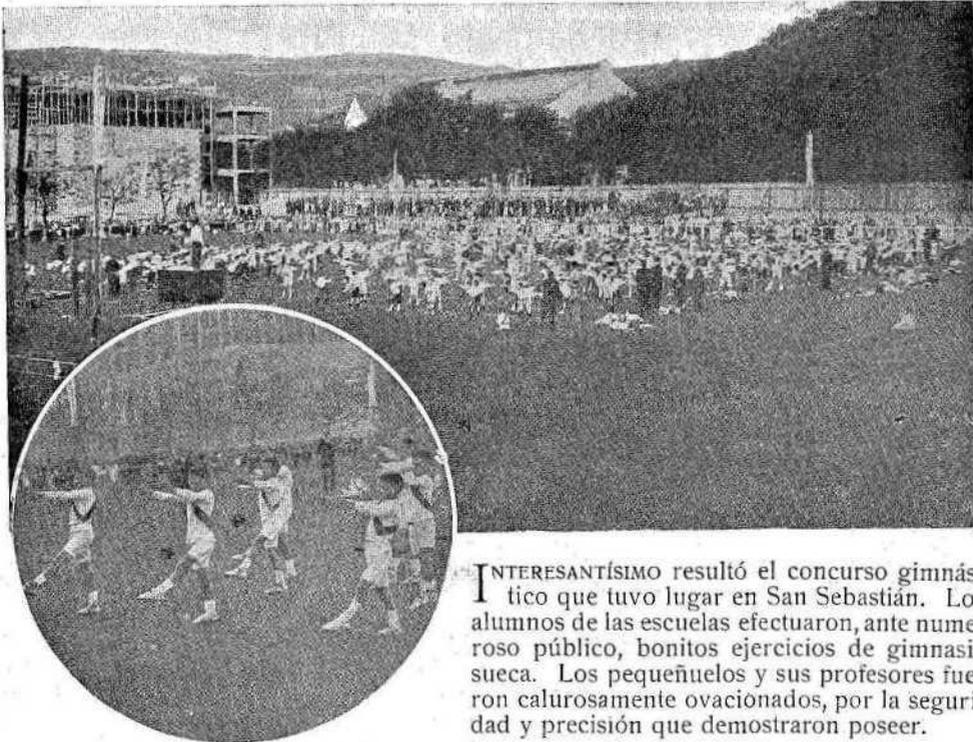
Fots. *Suisse Sportive*, y STADIUM, por Co

Partido final de la Copa Valentí



En el campo del New-Catalonia disputáronse el Internacional (1.º) y el España (2.º) el partido final de la Copa Valentí, correspondiendo la victoria a los primeros, que hicieron gala de sus grandes conocimientos footballísticos

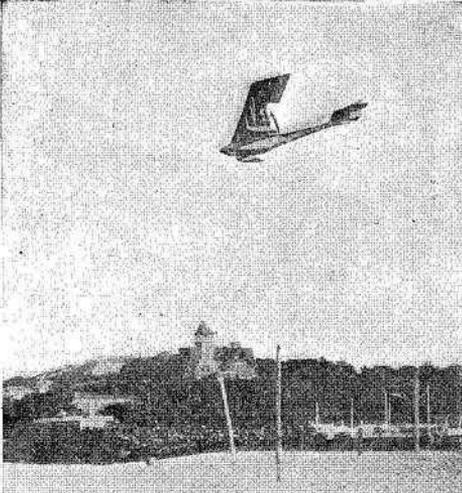
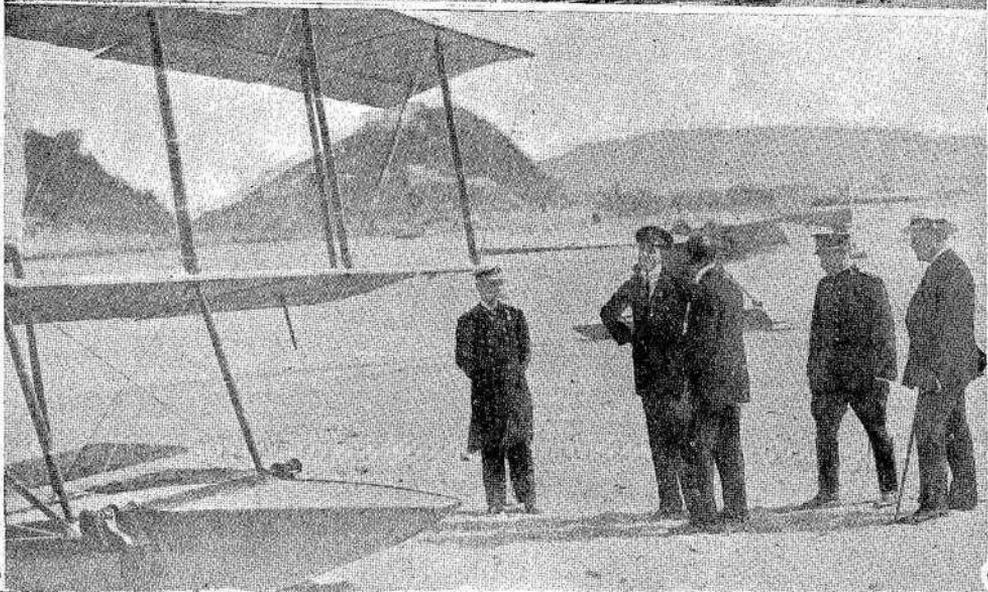
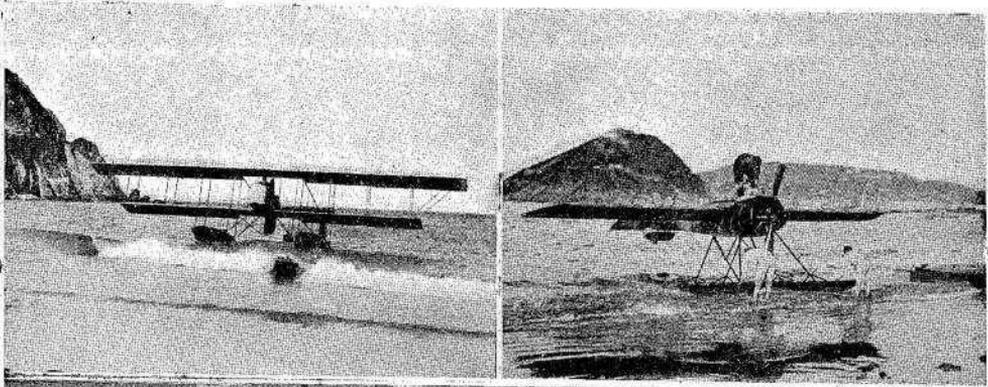
Concurso escolar de gimnasia en San Sebastián



Interessantísimo resultó el concurso gimnástico que tuvo lugar en San Sebastián. Los alumnos de las escuelas efectuaron, ante numeroso público, bonitos ejercicios de gimnasia sueca. Los pequeñuelos y sus profesores fueron calurosamente ovacionados, por la seguridad y precisión que demostraron poseer.

Fots. Inandó y Ordicia

Gran meeting de hidroaeroplanos en San Sebastián



1. El hidroaeroplano Farman, de Renaux, al terminar uno de los vuelos. — 2. Aparato Morane, que tomó parte en el concurso. 3. Su Majestad el Rey acompañado por los señores Quiñones de León, coronel Vives y Comandante de Marina de San Sebastián, oyendo las explicaciones del aviador Renaux, vencedor en el Concurso Internacional. — 4. El monoplano Borel, número 6, en el momento de ir a posarse en el agua.

Con éxito extraordinario tuvo lugar en San Sebastián el concurso internacional de hidroaeroplanos organizado por el Real Aero Club de España. Los diversos pilotos que participaron en este *meeting* efectuaron hermosísimos vuelos, habiéndose distinguido de un modo principalísimo el conocido aviador Renaux, quien obtuvo premios por valor de 21,500 francos. S. M. el Rey presenció di-

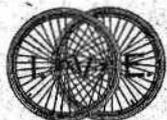
versas pruebas de este concurso y felicitó efusivamente a los vencedores. Sería de desear que Barcelona imitase a San Sebastián, celebrando un *meeting* aviatorio de verdad, que, debidamente organizado, constituiría, sin ninguna especie de duda, un éxito completo.

Fots. Ordicia

Fábrica de Bicicletas y Accesorios

ÚNICA EN ESPAÑA

MARCA



REGISTRADA

BICICLETAS I. V. E. GARANTIZADAS
Desde PTAS. 140

Sólidas, Económicas, Elegantes, Ligeras
Especiales para las carreteras españolas

Surtido completo en toda clase de accesorios y piezas de recambio de fabricación nacional exclusiva de la casa y al igual que la extranjera

Se ofrecen 1,000 ptas. al que demuestre lo contrario

MOTO RÊVE

Indiscutiblemente la más perfecta de cuantas se fabrican hoy : Es la marca que mayores éxitos alcanza en pruebas de velocidad, fondo, economía y seguridad

1^o en Campeonato de Madrid, Eliminatorias Campeonato de España
y COPA REGULARIDAD en la Carrera Internacional Bajo Ampurdán

Magneto Lucifer

El mejor farol eléctrico para Motos y Bicicletas

Sin pilas ni acumuladores - Consumo anual: CINCO CÉNTIMOS.

Gran taller de reparaciones para Ciclos y Motos

EL MEJOR DE ESPAÑA

GARANTIZANDO todos sus trabajos perfectísimos y a precios limitados

Industria Velocipédica Española S. A.

Despacho: Diputación, 193 ■ Talleres: Muntaner, 40

BARCELONA

Copa STADIUM

Segunda categoría

1.º J. ANSÓN

SOBRE

CICLOS

Fontanals

y pneus

Bergougnan

J. FONTANALS

VILLANUEVA Y GELTRÚ

Los «Etablissements Hutchinson»

GALANTEMENTE invitado por el señor Director de la Sucursal que tienen montada en Barcelona los *Etablissements Hutchinson*, visité ha poco su hermoso local de la calle de Valencia, con el deseo vehementísimo de formarme una idea exacta de los productos que elabora la gran marca. Confieso desde estos momentos que aunque creía hallar mucho bueno y sacar grandes enseñanzas de esta visita, la realidad superó en mucho al concepto que yo me había formado anticipadamente.

Hutchinson fabrica mucho y bueno. Eso es innegable. Ha sabido esta marca estudiar nuestras necesidades, y por eso forman legión sus incondicionales.

Sus modernos tipos de motocicleta, en especial el *Tourist Trophy* y el *Pas-senger*, son verdaderas *trouvailles*. No puede llegarse a un más allá. Todas cuantas mejoras se han introducido en la fabricación del neumático se las ha asimilado *Hutchinson*, y llevando aún a un límite superior los perfeccionamientos ha conseguido crear unos neumáticos fuertes y duraderos. Que con estos neumáticos se llega a obtener resultados sorprendentes, es innegable. Y por si aun queda por el mundo alguien que ponga en duda aquella aseveración, le recomendamos lea en nuestra sección de *Records, triunfos y notas varias* las últimas performances llevadas a cabo por los neumáticos de que nos ocupamos hoy.

Quien triunfa con los tipos de moto forzosamente tiene que vencer también con los tipos de velo. La Vuelta a Cataluña sirvió a las mil maravillas para demostrar la duración y resistencia de los tubulares *Hutchinson*. Crespo, el simpático empleado de la Sucursal barcelonesa de *Hutchinson*, hizo una carrera felicísima gracias, como es lógico, a sus fuerzas extraordinarias y al concurso de sus neumáticos irrompibles. Y fuera de los tipos de carrera, *L'Aigle Hutchinson* es sobradamente conocido y apreciado. Compíte en precio y duración con todos, y vence siempre.

Aparte de los tipos de motocicleta y bicicleta, que son los que ha trabajado

más en España la casa *Hutchinson*, son notables por mil conceptos los tipos para auto y los vendajes macizos para camiones.

Los productos de *Hutchinson* son apreciadísimos por todos los industriales españoles, quienes, después de comparaciones detenidas, han podido percatarse de su bondad grande y de su duración considerable. En particular, el producto que ha dado justísimo renombre a la casa de que nos ocupamos, es las telas para dirigibles y aeroplanos, cuya fortaleza ha sido elogiada en repetidas ocasiones.

Hutchinson lanza ahora al mercado dos productos que habrán de darle seguramente honra y provecho. Nos referimos a las pelotas para tennis y el calzado con suela de goma para tennis, esgrima, pelota vasca, yachting, etc. La fabricación de la pelota de tennis ha de ser siempre esmeradísima, pues de lo contrario no da resultados buenos. *Hutchinson* lanza un tipo *hard court* que se adueñará pronto de todas las pistas. Es lo mejor que se ha fabricado en este artículo, superando en mucho a los productos conocidos hasta la fecha. El calzado con suela de goma, sólido y perfectamente acabado, es recomendableísimo.

Fabrica *Hutchinson* también un sinfín de artículos. Los impermeables, telas impermeabilizadas para dirigibles, gomas para usos industriales, correas y mil artículos más, son géneros que *Hutchinson* fabrica cuidadosamente y vende en condiciones ventajosísimas. No es de extrañar, por consiguiente, que cuente en España con una extensa clientela.

Hutchinson cuenta, por otra parte, con agentes activísimos y competentes. Mr. Marcel Sauton, el distinguido Director que la casa tiene en Barcelona, es la personificación de la *politesse*. Los señores Rico, Diégo y demás personal empleado son todos ellos afables, deferentes y, sobre todo, trabajadores incansables que saben a conciencia la labor que han de llevar a cabo y que sin descanso se desviven por la casa.

Para todos ellos sea la expresión sincera de mi gratitud, y de un modo especialísimo para Mr. Sauton, que tantas atenciones me guardó durante mi visita.

M. N.



ALUMBRADO ELÉCTRICO PARA AUTOMÓVILES

DINAMOS Y FAROS

C. A. V.

de la Casa C. A. V. VANDERVELL & Co., de Londres

AGENTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: CARLOS E. MONTAÑÉS

ARAGÓN, 290 : BARCELONA

BOCINAS Y SIRENAS **AFMA**

Autovox, The Long Horn, The Magic

Silbatos escape

Avisadores mecánicos y eléctricos

GRAN STOCK :: GRAN SURTIDO

NOVEDADES

PIEZAS SUELTAS Y DE RECAMBIO

Condiciones sin competencia a comerciantes del ramo

A. & F. MIR ALBANELL, S. EN C.

Calle del Bruch, 30, pral. : BARCELONA : Teléfono 1922

LA MOTOSACOCHÉ

es la reina de las motocicletas ligeras, de las
bicicletas a motor y una maravilla de mecánica

MODELOS 1^{1/2}, 2, 2^{1/4}, 3, 4 Y 6 HP.

Neumáticos, faros, faroles, bocinas, cuentakilómetros y toda clase de
accesorios para bicicletas, motocicletas y automóviles

Pedir Catálogo ilustrado y precios a la AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA MOTOSACOCHÉ

Paseo de San Juan, 70 * BARCELONA

El primer viaje de STADIUM

NUESTRO primer viaje ha sido un éxito. Nunca creímos, al poner en práctica la idea que habíasenos ocurrido, que fuese tan bien recibida por nuestros lectores, que uno tras otro fueron inscribiéndose hasta treinta y cinco. Ni el más pequeño incidente ha venido a entorpecer el itinerario de la excursión organizada por la Agrupación de Turismo del Fomento del Trabajo Nacional y por STADIUM.

Y a fe que es un dato digno de tenerse en cuenta, pues, por lo rápido y movido del itinerario, no hubiese sido raro se presentase alguna dificultad; y, a decir verdad, algunas hubo, pero fueron solucionadas rápida y acertadamente por nuestro compañero delegado José M. Co de Triola, que tenía a su cargo la dirección de la excursión.

Infinidad han sido los trenes en que nuestros turistas han viajado; varios han sido los transbordos que han debido efectuar, así como las aduanas a visitar; numerosísimos los coches y autos de que se han servido los excursionistas. Siempre se salió en el tren designado; a la hora indicada para las salidas todos estaban dispuestos. Y era pintoresco ver a nuestros turistas formando abigarrado grupo, a la salida de hoteles y estaciones. Al paso de la caravana, los transeúntes, curiosos, se detenían y miraban. Los propietarios de los hoteles esperaban solícitos y sonrientes en la puerta; los *maitres d'hôtel* esmerábanse al confeccionar sus suculentos *menus*, que ponían el visto bueno del *Courier*, nuestro amigo.

En París se aprovechó el tiempo. Campos Elíseos y de Marte, Torre Eiffel, music-halls y teatros; Montmartre, Nôtre Dame, los grandes almacenes, los museos, Versailles, Sacré-Cœur, Parque de Vincennes, Magic City, nada se dejó por visitar.

Los excursionistas tuvieron un desengaño. Tanto se han ponderado las bellezas de París, su lujo, el movimiento y perspectivas de sus calles y la grandiosidad de sus plazas, iluminadas espléndidamente, que, sin darse cuenta, se espera ver la capital de una nueva

Jauja. París no es ni tiene nada que la ponga por encima de otras capitales europeas. Sí, tiene algo que otras poblaciones mejores que ella no poseen: la fama.

Y este renombre se lo damos todos indebidamente. Si no pensáramos que muchos nos tildarían de ilusos, diríamos que nuestra Barcelona es superior a París. Pero sería de mal gusto para muchos hacer esta confesión; necesitamos algo que nos halague, y lo traducimos por un mal entendido convencionalismo, que hemos dado en llamarle *snobismo*.

En París quedaron trece de los excursionistas, continuando el resto a Bélgica. Llegóse a Gante, y sus calles, de ordinario quietas y tristes, bullían de movimiento; era aquello un hormiguero humano. Y no es de extrañar, si decimos que se llegó a media tarde de un domingo y que el tiempo era espléndido. Afluyen a Gante en un día festivo, en estos tiempos de su bella Exposición, más de trescientas mil personas, y esta cifra os dirá el movimiento que debe de haber por las anchas y múltiples avenidas y paseos de la Exposición.

Fué Gante el cuartel general de los excursionistas. Debemos hacer constar aquí el agradecimiento hacia el Comisario y Subcomisario de España, señores Agustí y Comas, por las atenciones de que fuimos objeto.

Desde Gante fueron los turistas a Brujas y Ostende, y, aun sintiéndolo, abandonóse la capital de Flandes, dirigiéndose el grupo a Bruselas, instalándose en uno de sus mejores hoteles, en lo más céntrico de la población.

Y Bruselas, que la trompeta de la Fama no ha anunciado pomposamente, causó un efecto magnífico a los excursionistas, y todos están contestes en afirmar que Bruselas es superior a París. También en esta población los turistas quieren vivir su vida, y concurren a paseos y teatros, y no dejan nada por visitar. Y a propuesta de nuestro compañero Co, visitan Tervueeren; y sus bosques seculares, que reflejan el verde intenso de sus masas en las tranquilas y límpidas aguas de sus poéticos lagos, subyugan y abstraen a los visitantes, y de todas las bocas escápanse frases de admiración ante cuadro de tanta

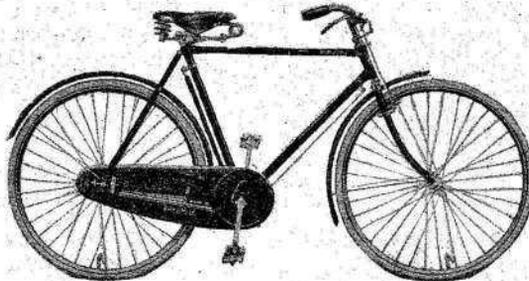


N. S. U.

AUTOS

MOTOS

CICLOS



M. COMERMA

Diputación, 297; Barcelona

grandiosidad. Tervueeren no puede describirse, necesita ser visto.

Un día dedicaron los excursionistas a visitar Amberes, y la grandiosidad de sus muelles sobre las riberas del Escalda llamó poderosamente su atención. Digna de ser visitada, por el justo renombre universal que tiene, es la gran colección zoológica de Amberes, y toda una tarde estuvieron los turistas contemplando las bien dispuestas instalaciones, que encierran ejemplares rarísimos de las más variadas especies de la fauna universal.

Y nuevamente los excursionistas se dividieron; quince emprendieron el viaje de regreso, a cuyo frente fué el Secretario de la Agrupación de Turismo del F. del T. N. Nuestro compañero Co de Triola continuó hacia Luxemburgo y Estrasburgo, de donde, después de visitar tan interesante población, siguió su camino, acompañando a seis excursionistas por Suiza, visitando Lucerna, Berna, Interlaken, Lausana y Ginebra. Varios fueron los paseos que se organizaron, haciendo alguna ascensión a aquellas bellas montañas, y también visitáronse algunos de sus poéticos valles.

Suiza ha sobrepasado a las ideas que los turistas se habían formado de ella, pues sus bellezas naturales subyugan al visitante. Uno de los paseos de que mejores recuerdos conservamos, es el de Interlaken a Lauterbrunnen y Trummelbach, cascadas imponentes, que causan en nuestro ánimo una sensación inexplicable. Los paisajes que el *break* atraviesa son sencillamente encantadores, y bien podrán hacerse cargo de ello los lectores contemplando nuestra portada.

De Ginebra dirigióse el grupo a Lyon, y después de un descanso en la segunda capital de Francia, continuóse hasta Barcelona, donde se llegó sin que durante el transcurso del viaje hubiese que lamentar ningún incidente.

Nuestro amigo viene encantado del compañerismo entre los excursionistas, que en más de una ocasión se ha puesto de manifiesto, reinando la más leal y franca amistad, imperando siempre el buen humor y la alegría, factores indispensables para el buen éxito de toda excursión colectiva.

Nuestro primer viaje ha sido un éxito. ¡Hasta otro, queridos lectores!

Records, triunfos y notas varias

En las carreras ciclistas celebradas en San Sebastián últimamente, se clasificaron en primero y segundo lugar Aranzadi y Gorostiza, con pneus *Continental*.

De paso para Gibraltar, ha pasado varios días en Barcelona el socio del Automobil Club Elsass Lothringem Her. Shwartz.

Se muestra encantado del resultado excelente que le han dado los pneus *Prowodnick*, con los que lleva recorridos cerca de 9,000 kilómetros sin haber sufrido ninguna *panne*.

En el kilómetro lanzado celebrado últimamente en Amberes, Dehaybe sobre *Sarolea* y Janssens sobre *Indian* se clasificaron primeros en las categorías tercera y quinta.

Los automóviles *Benz* han obtenido un señalado triunfo, clasificándose en primer lugar en las categorías segunda y tercera en la carrera en cuesta de Neuchâtel.

Friol y Georget se adjudicaron, respectivamente, el Gran Premio de Neuilly y la carrera de la hora detrás de tándems, corridas en aquella población francesa.

Jacques Keyser, el excelente corredor francés, se adjudicó últimamente, de un modo brillantísimo, el premio Decauville, batiendo a otros pedestristas de nombradía.

En el Circuito de Anjou ha obtenido el primer premio de la prueba reservada a las motocicletas, Violet, con pneus *Continental*.

Ricardo Weise, que había ganado ha poco el record de la hora sin entrenadores, acaba de adjudicarse el record mundial de las 24, habiendo cubierto 704 kilómetros 690 metros.

Un coche *Sunbeam* de doce cilindros, pilotado alternativamente por Chassagne, Resta y Le Guinness, ha batido todos los records del mundo establecidos hasta la fecha.

Al finalizar la segunda hora empezó a obtener ventaja, siguiendo después su obra en esta forma:

3 horas: 287 millas, 856 yardas; 4 horas: 380 millas, 628 yardas; 5 horas: 473 millas, 464 yardas; 6 horas: 566 millas, 589 yardas; 7 horas:



Jacques Keyser

653 millas, 147 yardas; 8 horas: 748 millas, 247 yardas; 9 horas: 840 millas, 153 yardas; 10 horas: 910 millas, 969 yardas; 11 horas: 983 millas, 820 yardas; 12 horas: 1,078 millas, 460 yardas. Velocidad media a la hora: 144 km. 600 m.

Los tiempos por fracciones de 100 millas se descomponen en esta forma, empezando por las 200 millas:

200 millas: 2 h. 5 m. 6 s.; 300 millas: 3 h. 7 m. 45 s.; 400 millas: 4 h. 12 m. 15 s.; 500 millas: 5 h. 16 m. 40 s.; 600 millas: 6 h. 22 m. 54 s.; 700 millas: 7 h. 27 m. 36 s.; 800 millas: 8 h. 34 m. 25 s.; 900 millas: 9 h. 53 m. 22 s.; 1,000 millas: 11 h. 6 m. 28 s.

Llevaba este coche pneus *Dunlop*.

El nadador amateur Hatsfield ha batido, en Middlesborough, el record de las 500 yardas, estableciéndolo en 6 m. 2 s. 4 q.

En Stanford Bridge, el corredor del Polytechnic Harriers, C. N. Seedhouse, ha igualado el tiempo que empleó el atleta norteamericano Melvin Sheppard en cubrir las 500 yardas, o sea 57 s. 3 q.

Se ha hecho pública ya la lista oficial de recompensas otorgadas a los constructores que concurren a la Exposición de Gante.

En la sección 30.^a, correspondiente a carrocerías e industrias anexas, se han otorgado estas recompensas:

	Alemania	Bélgica	Francia
Fuera de concurso.	0	3	5
Grandes Premios	0	6	9
Diplomas de honor	0	1	4
Medallas de oro	1	3	4
Medallas de plata	1	6	1
Medallas de bronce	1	6	0
Menciones honoríficas	0	0	0
Totales.	3	25	23

En la sección 31.^a, correspondiente a bicicletas, automóviles, piezas sueltas y turismo, han sido otorgados los premios en esta forma:

	Alem.	Ingl.	Belg.	E. U.	Fran.	Italia
Fuera concurso.	0	0	3	0	10	0
Grandes Premios.	1	2	10	0	15	1
Diplomas honor	1	0	4	0	6	0
Medallas oro	2	0	2	1	12	0
Medallas plata	1	0	3	0	4	0
Medallas bronce	0	0	0	0	0	0
Menc. honoríficas.	0	0	0	0	1	0
Totales.	5	2	22	1	48	1

El intimidable Goux ha batido, con su *Peugeot* de 3 litros, todos los records establecidos. Cubrió en una hora 170 km. 860 m.

La *Hispano-Suiza* acaba de obtener uno de esos éxitos que hacen época. No habiendo llegado a tiempo la inscripción del coche que había de participar en la carrera de la cuesta de Guillón, tomó parte fuera de concurso y escaló aquellas montañas a la enorme velocidad de

107 km. por hora, batiendo todos los tiempos de los demás coches que habían tomado parte en la carrera.

El coche que efectuó tal proeza es un 80×130. Obtuvo también el primer puesto de la séptima categoría de los coches de turismo, con pneus *Continental*.

Carpentier, el *fenómeno* de los franceses, ha batido a Deff Smith, después de una lucha emocionante.



Georges Carpentier

Los neumáticos *Continental* salieron victoriosos por completo en la carrera de Gaillon.

En la categoría de turismo quedaron en primer lugar en las categorías 1.^a, 7.^a, 9.^a y 12.^a, y en la categoría de velocidad vencieron en las 3.^a, 6.^a, 9.^a y 12.^a

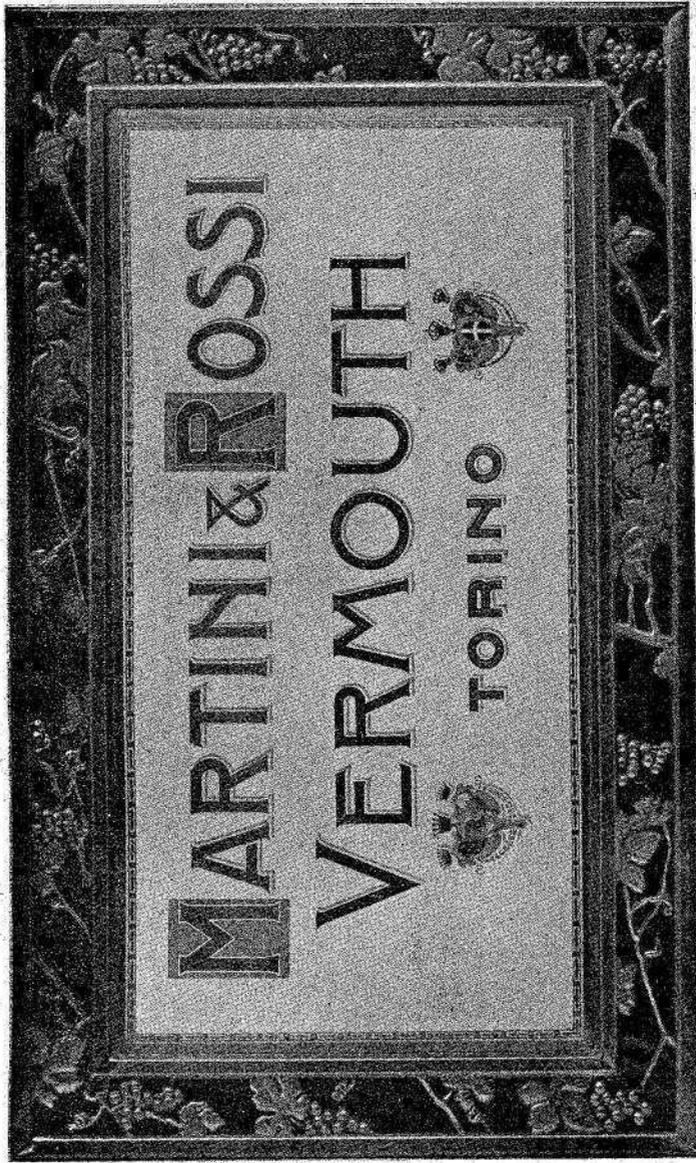
Terminó felizmente el Circuito Marroquí. El corredor Rivière, con *Metallurgique* y pneus *Continental*, obtuvo el primer puesto de la clasificación general.

Las diversas categorías fueron ganadas por *Ford* la 1.^a, *Metallurgique* la 2.^a y *Delahaye* la 3.^a, todos con pneus *Continental*.

Por treceava vez ha ganado el formidable *poulain* Kramer el campeonato de América.

Esta vez se han quedado los franceses sin su *Prix Gondrand*. El equipo del Racing Club de Bruselas ha vencido a los franceses en esta célebre prueba pedestre.

En la magnífica excursión organizada por el A. T. S. a Brigne a Interlaken, por el valle de Couches (Haut Valais), la Furka, a la cima de Grimsel, sólo los dos *sidecars Motosacoche* con pneus *Hutchinson* llegaron a atravesar las grandes cimas heladas. Esta *performance* extraordinaria ha sido alabada debidamente por todos los periódicos suizos.



Crónica nacional



Eduardo Flaquer

LA GARRIGA

Lawn-tennis. — En La Garriga se ha celebrado, con éxito extraordinario, un concurso de tennis, al que han concurrido las principales firmas barcelonesas.

La colonia veraniega en masa acudió a los partidos que fueron jugados, aplaudiendo justamente a los tennismen y de un modo especialísimo a Eduardo Flaquer, quien en la prueba

singles, en magnífica forma, batió a J. M. Sagnier. La notable pareja Flaquer-Ducasse se clasificaron primeros en la prueba *doubles*, habiendo vencido a Ortiz-Radisson.

Fueron espléndidamente obsequiados los jugadores barceloneses, quienes aseguraron participarían en el concurso que tendrá efecto el año próximo.

PALMA DE MALLORCA

Ciclismo. — Con gran animación y entusiasmo se verificaron el día 5 las últimas carreras de la temporada, en las que se disputaron los campeonatos de velocidad y resistencia de las Baleares.

El programa fué el siguiente:

1.º, desfile obligatorio para todos los corredores inscritos;

2.º, series eliminatorias del campeonato velocidad; distancia, 1,000 metros (3 vueltas); se corrieron varias series, quedando clasificados para la serie final Roig, Oliver, Llompart y Serra;

3.º, carrera para todos los corredores de las Baleares, menos los de Palma y su término; distancia, 2,000 metros (6 vueltas); toman parte en esta carrera Sureda, Pou, Balaguer y Miralles, quienes llegaron a la meta por el orden indicado;

4.º, carrera final del campeonato de velocidad por los corredores clasificados: esta carrera había despertado gran interés por la igualdad de fuerza que se había notado en las series eliminatorias; los corredores lucharon tenazmente, llegando a la meta con poquísimas ventajas el uno sobre los otros; entra primeramente Roig, que fué ovacionado con delirio;

5.º, carrera palmesana, exclusiva para los corredores de Palma y su término: distancia, dos mil metros (6 vueltas); llegan a la meta por este orden: Martí, Mas, Arbona y Salom;

6.º, carrera handicap de Baleares: distancia, dos mil metros (6 vueltas); toman parte en esta carrera, con una distancia de unos seis metros el uno de los otros, ganando dicho handicap el novel corredor Reyner, seguido por Llompart y Balaguer;

7.º, campeonato de resistencia de Baleares:



J. M. Sagnier

distancia, 33 km. (99 vueltas): en esta carrera la victoria fué de Oliver, que hizo el recorrido en 1 h. 1 m. 10 s. 3 q., siéndole, por lo tanto, otorgado el título de campeón, mientras el público le ovacionaba.

El Veloz Sport Balear puede mostrarse satisféchísimo del resultado de las carreras y del entusiasmo que éstas lograron despertar.

BILBAO

Football. — El 12 de Octubre se ha jugado en Bilbao, en el campo del Club Deportivo, un partido entre los Clubs Arenas y Deportivo, ambos de Bilbao. Este partido fué comienzo de las eliminatorias de la Federación del Norte.

Venció el Arenas por 2 goals a 0.

Sobresalieron Pagaza, del Arenas, y del Deportivo Cabieces, Salaberry y el improvisado goalkeeper Isusi. — EL CORRESPONSAL.

13 Octubre 1913

LA AMETLLA DEL VALLÉS

Lawn-tennis. — Durante la última quincena de Septiembre se celebró con gran éxito, en La Ametlla del Vallés, el primer concurso infantil de lawn-tennis. Los premios que se disputaron fueron: una copa de honor, ofrecida por don Antonio Puigcarbó, y tres medallas, donativo del Juez árbitro del concurso don José María Casades.

La clasificación general fué la siguiente:

1.º Carlos Sindreu.

— Copa de honor.

2.º Antonio Casades. — Medalla de plata.

3.º Alfonso Guitart. — Medalla de bronce.

4.º Ernesto Guitart. — Medalla de bronce.

Obtuvieron brazales como jugadores distinguidos: J. Sindreu, María Luisa Guitart, Emilia Puigcarbó, P. Sindreu y J. Escuder.



Carlos Sindreu

En pocas ocasiones como la presente se ha podido evidenciar la influencia bienhechora que ejercen los deportes sobre la salud y gallardía de los jóvenes adolescentes.

El señor Casades fué obsequiado por la familia Sindreu con un champagne de honor, al que asistieron los concursantes y sus familias, quedando todos muy complacidos de la fiesta.



Antonio Casades

Vuelta a Cataluña

6, 7 y 8 Septiembre de 1913

450 kilómetros



1.º Segunda etapa . . . Antonio Crespo
(sobre ciclo SANROMÁ)

1.º Tercera etapa. . . Antonio Crespo
(sobre ciclo SANROMÁ)

1.º Segunda categoría . Guillermo Antón
(sobre ciclo THOMAN)

CLASIFICACIÓN GENERAL

2.º, Crespo; 3.º, Antón; 4.º, Túnica; 8.º, Marqués; 9.º, Mezquita, y 11, Falset

Todos sobre neumáticos

Hutchinson

¿POR QUÉ?

LA HISPANO-SUIZA

== FABRICA DE AUTOMÓVILES : BARCELONA ==

PREMIOS ALCANZADOS EN 1912

Campeonato de Amateurs Barcelona	Copa España Barcelona	
Cote du Saleve Suiza	Cuesta del Guadarrama Madrid	Copa del Emperador 3,000 Kms.-Rusia
Challenge de L. A. C. Picardie Francia	Cote du Mont Ventoux (5.ª y 6.ª cat.) Francia	
Cote de Gilly Suiza	Cote du Val-Zuzon Francia	Meeting de Mans Francia

OFICINAS Y TALLERES. — En España: Barcelona; Carretera de Ribas, 279 (Teléfono 8250). — En Francia: Levallois-Perret; 27, Rue Cavé (Teléfono 555-93)



Fábrica de Géneros de Punto

Exclusivamente para toda clase de Sports

Balones TUNMER SPÉCIAL

Ronda San Antonio, 59 : BARCELONA

Biada, Elizalde y C.^a

TALLERES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Fabricación de piezas para todas las marcas, con aceros especiales • Hornos de cimentación

AMORTIGUADORES "EL TELESCO" • COJINETES DE BOLAS D. W. F.

Tornillos, tuercas y demás piezas de descolletaje, de fabricación nacional, en acero, acero-níquel, latón, etc.

Automóviles DELAHAYE

Turismo : Omnibus : Camiones : Reparto : Sanidad : Etc.

PÍDANSE CATÁLOGOS PARCIALES Y TARIFAS DE TODOS LOS ARTÍCULOS

Paseo de San Juan, 149 BARCELONA

Tel. 7921 : Apartado Correos 424 : Direc. tel.: AUTOVAL-BARNA.

CICLOS SANROMÁ

BALMES, 62

A. ALIMUNDO & C.º Aragón, 259 y 261
BARCELONA

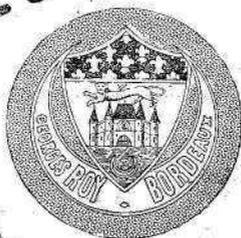
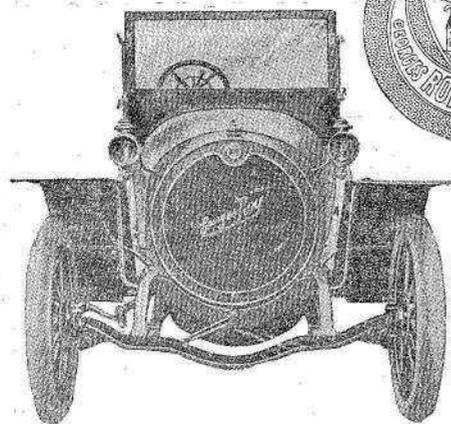
Extenso surtido de raquetas de las principales marcas, así como toda clase de géneros para tennis, football, polo, hockey, etc., etc.

Representante exclusivo de las **MOTOCICLETAS NEW-HUDSON**

La más renombrada del mundo, de 2 ³/₄, 3 ¹/₂ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA

Automóviles GEORGES ROY



Rallye Automóvil
de San Sebastián

Etapa Boulogne : San Sebastián (1,332 km.)

PRIMERO

entre 43 coches de las más famosas marcas

Un 8 HP 4 cilindros
70 por 100

GEORGES ROY

Agentes generales para España:

AUTO-TALLER TETUÁN : Plaza Tetuán, 20; BARCELONA

ACADEMIA ANTIGNAC

IDIOMAS

Lección de prueba gratis

Caspe, 15, 2.º, 1.ª (junto a Paseo de Gracia) : Teléfono 3023