

Año III · Núm. 55
15 de Noviembre de 1913

Número extraordinario

30 cents.

STADIUM



El precioso coche **ABADAL Y C.^A**
que tanto llama la atención de los inteligentes,
pilotado por don F. S. Abadal



A row of 26 small square icons, each containing a letter from A to Z.

1⁰ J. MAGDALENA,
con pneus "KLEIN"

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

== CICLOS ==

Montpeó

JOSÉ MONTPEÓ

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

===== BARCELONA =====

Comité Editorial:
Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinna-
mond

Director:
Ricardo Cabot

Gerente:
Federico Bonet

MADRID
Del.: J. F. Zabala
Valverde, 33

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES
BARCELONA, 15 NOVIEMBRE 1913
OFICINAS CENTRALES
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR. 1.º

Número suelto:
20 céntimos
Número atrasado:
30 céntimos
Suscripción:
España:
Un año... 5 ptas
Extranjero:
Un año... 8 frs.

PARÍS
Del.: Domgo. Solé
254, Boulevard
Raspail, XIV

AÑO III

N.º 55

De actualidad

España y la Olimpiada

RECOGIENDO lo dicho por Elías Junco en el Instituto Kinesiterápico, voy yo ahora a hablar de España y las olimpiadas. Mi trabajo va encaminado a un fin esencialmente práctico: a que empecemos a prepararnos, si es que existe el propósito de ir a Berlín en el año 1916.

Mucho puede hacerse en nuestro país, sobre todo si nos atenemos a la realidad. Hemos pecado hasta ahora por exceso de fantasía. Con irritante insistencia hemos levantado castillos en el aire. Y de esos *chateaux d'Espagne*, como denominan nuestros vecinos los franceses a los productos de la imaginación, no hemos sacado más que desengaños.

Nuestras fuerzas, los elementos atléticos con que contamos para asistir a las olimpiadas, son pocos. Pero no ha de ser este el valladar en que habrán de estrellarse nuestros afanes. Obstáculos mayores hemos hecho desaparecer en otras ocasiones, cuando defendíamos baluartes de menos eficacia. ¿Por qué nos hemos de amilanar hoy? ¿Porque nos falta dinero?

Poderoso caballero es aquél. Si contáramos con elemento tan principal podríamos buscar un hombre habituado a crear atletas. Le exigiríamos, pagándole para ello sumas considerables, que hiciera hombres completos a los atletas embrionarios con que contamos. Pero, por desgracia, no es así. Nos falta ese factor, pero aun nos queda otro, que bien podríamos utilizarlo como tabla

salvadora. Me refiero a la confianza en nosotros mismos.

¿Somos o no somos capaces de crear atletas? Muchos creerán que sí, que podemos perfeccionar la forma de nuestros hombres si nos lo proponemos formalmente. Falta únicamente esta decisión, ese arranque. Y ése, si queremos hacer honor a nuestra bandera, si tenemos el prurito de quedar bien, podemos llevarlo a cabo. Para ello nos sobran a muchos energías y entusiasmos.

* * *

Preparar hombres para una olimpiada es tarea difícilísima si lo que se pretende es arrebatar todos los triunfos a los atletas de las demás naciones. Si lo que se busca es efectuar una demostración somera, un acto de presencia, entonces la labor es menos espinosa.

Para lo primero necesitaríamos un entrenador bueno, cuyos servicios deberían pagarse a peso de oro. Para lo segundo nosotros mismos nos bastamos. Con nuestros solos medios podríamos entrenar un equipo para que luego fuera a Berlín subvencionado por nuestro Gobierno, o, si esto no pudiera ser, por los cresos que en España abundan y que seguramente corresponderían al llamamiento que en tal caso podía hacerles el señor Marqués de Villamejor.

He dicho antes que pretendía, dentro siempre de mi modestia, señalar algunas orientaciones. Y lo que antes he prometido voy ahora a hacerlo del dominio público. Luego, ustedes, queridos compañeros en la prensa, los de aquí, los de la meseta central, los norteos,

todos en general, diréis si el pensamiento es bueno o malo. Es mío, y por eso mismo dejo yo de definirlo.

Hace dos o tres años creó la Unión Velocipédica Española la Copa de las Regiones, con el objeto de fomentar el ciclismo. Se estimulaba de aquel modo a los corredores, quienes por regionalismo, por poner en buen lugar el pabellón de la patria chica, debían siempre acudir a disputarse aquel trofeo. El ensayo dió regulares resultados.

El Comité Olímpico Español podría apuntar nuevamente aquella orientación. ¿Por qué no crea las Copas atléticas de las regiones? Aunque al Comité Español no le sobrarán los fondos, tampoco creo que su situación llegue a ser precaria hasta el extremo de no poder hacer frente a este gasto. Son catorce o quince copas anuales; no se trata de malgastar ningún gran tesoro. Y si, por ventura, tan mal anduviera de fondos el Comité Español, tendremos en nuestro Rey, en Don Alfonso XIII, un apoyo decidido y una eficaz protección si le exponemos lo que pensamos llevar a cabo. Nuestro soberano, cuyos entusiasmos por la causa deportiva se han patentizado en tantas ocasiones, seguramente cedería aquellos trofeos si alguien se encargara de pedirlos.

Podrían celebrarse mensualmente pruebas de las diversas manifestaciones atléticas, estableciéndose los resultados por puntos, correspondiendo la posesión del trofeo al equipo regional que en las doce pruebas anuales hubiera obtenido mejor puntuación.

Los Comités regionales, que deberían formarse pronto, podrían conceder medallas o diplomas a los vencedores de las pruebas mensuales, con el objeto de estimular a los atletas.

De este modo conseguiríamos, casi sin darnos cuenta, formar una notable colección de atletas. De entre ellos podrían luego salir los que deberían llevar nuestro pabellón a Alemania.

No debemos asustarnos porque nos peguen la primera vez. Confiemos en nuestras fuerzas y luchemos con entusiasmos grandes. ¿No han empezado como nosotros los demás?

Elías dijo en el Instituto Kinesiterápico que debemos exigir que España esté representada en la próxima olim-

piada. Pidió el concurso de todos, y yo, el más modesto de todos los periodistas barceloneses, decididamente me coloqué a su lado para laborar pro-preparación de atletas.

Hoy lanzo al viento la semilla de mis entusiasmos. ¿Germinará la idea? ¿Podré ver realizada mi aspiración? Si cae en terreno abonado, y nos da frutos lozanos, si el éxito corona la obra que emprendemos, nos daremos por satisfechos. Nuestra misión de hacer Patria se habrá cumplido y ese es nuestro único deseo.

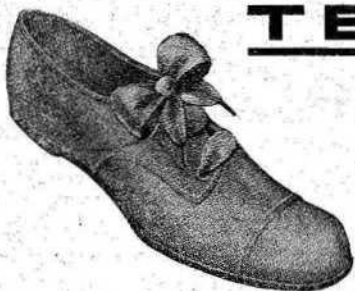
MANUEL NOGAREDA

La definición del amateur

PARA conocer parte de los acuerdos tomados por la recientemente constituida Federación Atlética Internacional, nos hemos visto obligados a recurrir al Boletín oficial de la U. S. F. S. A. De él hemos entresacado, para ofrecerla a nuestros lectores, la definición hecha del amateur, uno de los puntos más escabrosos y que a buen seguro habrá de dar más trabajo al Comité internacional. No es ésta una cosa que pueda hacerse a gusto de todos. Los que han de ser excluidos no verán con agrado la tal definición, que nosotros, sobre considerarla aceptable, la esperábamos con impaciencia grande. Se han dictado algunas providencias, que a primera vista parecen exageradas; pero que pueden luego ser conceptuadas como justas si se tiene en cuenta que tienden a evitar esos abusos que se han venido cometiendo desde fecha inmemorial.

Los franceses y los suecos son los que saldrán menos beneficiados cuando se adopte en definitiva la definición hecha por el Comité Internacional, ya que un considerable número de monitores de gimnasia, considerados hasta aquí como amateurs, pasarán a figurar en las filas de los profesionales. Con esto quienes saldrán ganando en gran manera serán los atletas que concurran a las olimpiadas.

Acertadísimas nos parecen las providencias aquellas que tienden a fijar la clase de premios que podrán recibir los amateurs. Es esta una cuestión trascen-

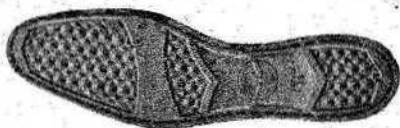


TENNISMEN!!!

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

HUTCHINSON

(S. A.)



Balmes, 84; BARCELONA

dentalísima que al ser reglamentada evitará los equívocos que ahora se sucedían, muchas veces a ciencia y paciencia de los encargados de evitarlo.

Aunque para que estas providencias tengan validez legal es preciso que las refrende el Congreso Olímpico que ha de celebrarse en París en 1914, desde luego pueden servir de normas para los que antes de que aquél se celebre tengan dudas a propósito de aquellos puntos que en principio y con carácter provisional ha acordado el Comité Directivo de la I. A. A. F.

Y dejando ya los comentarios, pasaremos ahora a dar a conocer la definición del amateur:

«El amateur sólo practica el sport por sport y amor al sport.

Cesa de ser amateur y queda clasificado como profesional en todos los sports:

El que practique un sport cualquiera por dinero o cualquier otra ventaja pecuniaria.

El amateur que, en los sports atléticos, concorra con un profesional, es clasificado como profesional.

Si un amateur contienda o concurre con un profesional en cualquiera de los otros sports, pero sin opción a premios en metálico o cualquiera otra ventaja pecuniaria, será clasificado por la Unión a que pertenezca, la que ateniéndose a lo que tenga establecido en sus reglamentos, decidirá si cesa o no de ser amateur.

La decisión de la Unión interesada será aceptada luego por todas las entidades afiliadas a la I. A. A. F.

Todo aquel que entrene, enseñe o mase en cualquier sport por dinero, será profesional. Cada Unión tendrá,

sin embargo, el derecho de clasificar en su país, como amateurs los instructores, profesores de gimnasia y sports y los que exclusivamente se dediquen a la gimnasia.

Para la aplicación de las reglas antedichas, deben tenerse en cuenta también las indicaciones que preceden:

Nunca podrá un amateur apostar ni aceptar el producto de una apuesta que guarde relación con los concursos en que participe.

Únicamente podrán participar los amateurs por premios en que pueda ser grabada una inscripción recordatoria del concurso. Los premios serán siempre objetos que puedan durar, cuando menos, mientras viva el ganador.

Nunca podrán ser los premios de un valor superior a 250 francos, salvo autorización especial de la Federación Nacional.

Un amateur no podrá nunca vender, empeñar o regalar los premios que obtenga. Vendrá obligado en cualquier ocasión a presentarlos a los delegados de la Federación a que pertenezca, previa requisitoria especial.

Sólo podrán tomar parte en los concursos los amateurs, haciendo mención de su nombre.

De todos modos, podrán, si así lo estiman conveniente, usar un pseudónimo autorizado por la Unión a que pertenezca el atleta. No podrá nunca cambiar de pseudónimo.

Un amateur no podrá desafiar en ninguna ocasión a un profesional, para disputarse premios en metálico, especies, ni por el honor.

Un amateur no podrá aceptar jamás dinero, ni otra clase de ventajas pecu-

niarias para participar en meetings, o para regresar a su residencia habitual, además de los que efectivamente cuesten los viajes en vapor o ferrocarril y la pensión. En ningún caso podrán sobrepasar las subvenciones a lo que realmente cueste el viaje en primera clase o wagon-lit, más 25 francos por día en concepto de dieta.

Estas subvenciones no serán en ningún caso entregadas directamente al atleta, estando encargado de percibirlas la Unión Nacional a que aquél pertenezca.

Un amateur no puede recibir dinero con destino a su amigo, pariente, entrenador, ni *masseur*. Los gastos de entrenador o *masseur* serán pagados por la Federación Nacional.

Un amateur no podrá percibir directa ni indirectamente cantidad alguna en concepto de subvención por el tiempo empleado, o las horas de trabajo perdidas para entrenarse o participar en una reunión.

Un amateur no puede ser remunerado directa ni indirectamente para que pertenezca a una Sociedad deportiva.

Un amateur no podrá en ningún caso tomar parte con el equipo de la Sociedad en que esté empleado o de la que recibe una compensación por los servicios prestados, en los festivales deportivos que se celebren.

En el caso de litigio sobre la calificación de amateur en los casos especiales, la Unión es juez. Las comunicaciones de esta Unión deberán siempre ser comunicadas a la I. A. A. F.

Copa Challenge STADIUM

Fiesta de repartición de premios

7 Diciembre 1913

HALLÁNDOSE ya de regreso de su viaje a París y a Bruselas nuestro querido Director, no podemos dilatar más el reparto de premios a los valientes ciclistas que los alcanzaron en la gloriosa jornada a que dió lugar la celebración de nuestra carrera, ni el cumplimiento de la promesa que hicimos, en uno de nuestros últimos números, de organizar con tal motivo una fiesta magna que constituya una nueva manifestación del entusiasmo ciclista, en estos momentos, llamados por muchos con indudable acierto, del renacimiento ciclista catalán.

Como ya dijimos, hemos escogido como marco de esta fiesta el bellísimo circuito de Levante, y como centro de operaciones el pintoresco pueblo de Argenton.

No queremos hacer más largos preámbulos, ni insistir, recalcándolo varias veces, en hacer un llamamiento a todos los hombres de buena voluntad que aman el hermoso deporte del pedal, puesto que nosotros, que hemos confiado siempre nuestros éxitos a la virtualidad intrínseca de lo que ofrecemos, prescindiendo de bombazos y propagandas más o menos artificiosas puestas por otros a la práctica en ocasiones semejantes; nosotros, que hemos recibido honrosas pruebas de lo que se estiman por parte de los ciclistas nuestros leales esfuerzos en pro del fomento del sport velocipédico, no estamos en el caso de dudar ni un solo momento de que nuestra iniciativa será bien acogida, y ni siquiera tenemos el derecho de ofender, con una expresión de duda, a nuestros buenos ciclistas cuando acaban de darnos, con ocasión de la Copa Challenge STADIUM, la adhesión más absoluta y entusiasta a nuestra obra, y cuando les vamos a ofrecer una nueva iniciativa que no deje decaer los entusiasmos levantados en aquella brillante jornada, cuyos ecos aun resuenan triunfalmente en los corazones de todos.

Consecuentes con lo que llevamos dicho, tenemos en estudio para esta fiesta un interesante programa, en cuya confección nos proponemos incluir todo

CHIC-CHÚ

(Chewing gum)

GOMA DIGESTIVA AMERICANA

Sin rival para los atletas, jockeys, fumadores, dispépticos, &

The Herald Gum. M^{FG} Co.

Chicago : Montréal : New-York : Paris

De venta en las principales Perfumerías, Estancos, Farmacias y Casas de Sport

— AL POR MAYOR —

JACINTO DUARRY SERRA

Mallorca, 241 :: BARCELONA

aquello que pueda hacerla simpática a todos, y provechosa a la mayor parte, y todo aquello que pueda contribuir a sancionar con una gran manifestación el renacimiento del ciclismo activo, y a empujarnos a todos hacia una venturosa época de florecimiento, que se halla muy próxima, si podemos contar con el auxilio y con la cooperación de todos los que tienen y deben tener sus más caros amores puestos constantemente en esta aspiración.

Nosotros tenemos la firme esperanza de que la fiesta que organizamos será un gran paso hacia esta era gloriosa que todos deseamos. Y la parte de cooperación que en ella os pedimos, corredores, ciclistas, industriales, hombres que ansiáis ver entre nosotros al ciclismo a una altura semejante a la que ha llegado en los países ejemplares en estas cosas, ha de costaros bien poca cosa. Es la asistencia solamente lo que pedimos de vosotros.

Todos nos conocemos y todos debemos encontrarnos reunidos aquel día, pues ninguno puede hallarse disconforme con esa aspiración suprema del ciclismo. Y el que falte lo estará.

Programa de la Fiesta

Para decirlo en pocas palabras, la fiesta que organizamos con el nombre de Mañana Ciclista de STADIUM, aunque tendrá como objeto especial honrar a los valientes corredores que escalaron los primeros puestos de la Clasificación en la Copa Challenge STADIUM, tendrá su algo

de excursión, su algo de carreras, su algo de ágape y su algo de mitin. No se tome esta última palabra como delatora de que abrigamos la esperanza de hacer una gran manifestación ciclista como el Mitin de Mataró o la Fiesta del Pedal; nada de esto, nos proponemos hacer una especie de fiesta íntima y de confraternidad entre STADIUM y sus campeones, y entre STADIUM y los ciclistas que simpatizan con nosotros, lo cual no quiere tampoco decir que tratemos de atentar contra la libre concurrencia que, como es lógico, ha de imperar en una fiesta como ésta.

Oportunamente daremos a conocer el programa de la fiesta por medio de la prensa diaria, publicándolo nosotros también en nuestro número próximo.

Fragmentos de la conferencia dada por nuestro compañero Manuel Nogareda en el Instituto Kinesiterápico

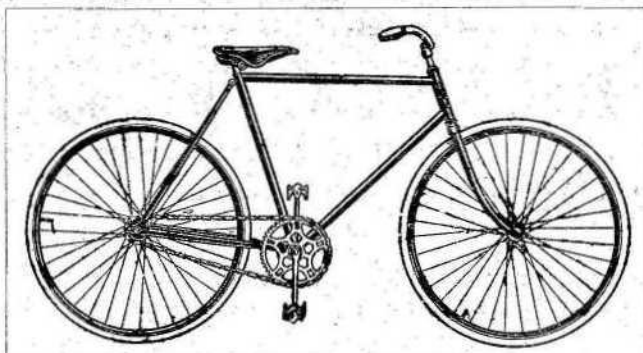
Lo que sucede, y ello habremos de lamentarlo muy sinceramente, es que las mujeres se sientan aún sobradamente temerosas del «qué dirán». No quieren variar en nada las tablas de valores de sus antepasadas y se recluyen en el hogar en vez de acudir a las aulas deportivas.

Por eso precisa que meditemos serenamente. Necesitamos una hora de calma. Friamente, serenamente, debemos ir a bucear en lo desconocido y sacar a la superficie todas las enseñanzas y todas las mejoras que creamos compatibles con nuestro modo de ser.

Para conseguir un resultado positivo, precisa que formemos esa orden de predicadores laicos

TERROT

PTAS.



250

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

COPA CHALLENGE STADIUM

Segunda categoría **1.º J. Ansón** sobre

Ciclo **FONTANALS**

Y PNEUS BERGOUGNAN

J. FONTANALS VILLANUEVA
Y GELTRÚ



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

LA NACIONAL

En breve se recibirán las últimas creaciones para tennis

Raquetas, Pelotas, Calzado, etc.

Pelotas para football Tunmer spécial, etc.

Jerseys, Calzado, Medias, Rodilleras, Defensas, etc.

AGUSTÍN PERIS

SANTA ANA, 21; BARCELONA

LA MOTOSACOCHE

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 MOTOSACOCHE**

Paseo de San Juan, 70 ✻ BARCELONA

N. S. U.

AUTOS * MOTOS * CICLOS

M. Comerma



**Diputación, 297
Barcelona**

de que tantas veces nos ha hablado Ramiro de Maeztu. Sin esto, es de todo punto imposible que alcancemos nada; nuestras campañas caerán pronto en el olvido y a nosotros nos envolverá el ridículo y nos afrentará la derrota.

Creo yo que no ha de ser esto un rato de charla inútil. Las ideas que voy exponiendo, por lo que representan, merecen que les dediquemos una atención adecuada. Los que nos hallamos reunidos aquí comulgamos todos en un mismo ideal. Nos animan los mismos entusiasmos y los mismos deseos. Vayamos, pues, a dar cima a esa empresa noble que hoy podemos acometer. Desechemos los pesimismo y laboremos serenamente esperanzados en el éxito, que habrá de venir más o menos tarde.

Muchos, infinitos son los que al saber que íbamos a iniciar este ciclo de conferencias, se han acercado a nosotros para decirnos: «Dejaos de sermones y sed activos.» Pero les hemos hecho comprender que así como nunca se empiezan a construir las casas por los tejados, del mismo modo nosotros, que sembramos ideas nuevas en España, hemos de abrir primero el surco donde luego echaremos la semilla esa que al germinar habrá de darnos tan buenos frutos. Empezamos, pues, por constituirnos en predicadores laicos, predicadores de una doctrina santa y hermosa en la que tantas esperanzas tenemos puestas.

Infinitos son los que consideran que los sports son recreos insignificantes, desprovistos de toda trascendencia social. Quienes esto afirman son los eternos inadaptados que juzgan nuestras doctrinas sin conocerlas. Y, claro está, luchando en esta forma nos viene a suceder a nosotros como al héroe de la novela de Wells, que fué a parar a un país donde todo eran ciegos.

Las gentes aquellas, como no habían conocido nunca el preciado don de la vista, se interesaban poco por lo que día tras día les indicaba el viajero. Bien que mal, los ciegos andaban a tientas y desempeñaban sus obligaciones. Consideraban al hombre que había llegado desde

países desconocidos como un embaucador más, como uno de los tantos charlatanes, como un fabulador de gran vena.

Duro fué el apostolado del hombre aquel. Pero triunfaron por fin sus predicciones, ya que plenamente se convencieron los ciegos de que el forastero disponía de un don maravilloso que ellos nunca habían presentado.

Nosotros, como el héroe de la novela, también conoceremos la victoria; pero antes tendremos que dar a conocer las ventajas que ofrecen nuestros métodos, nuestras doctrinas.

En la actualidad, quienes mayor resistencia oponen a las corrientes regeneradoras modernas son las mujeres españolas, que encasilladas en los moldes antiguos se niegan a reconocer los beneficios que dimanar de la cultura física en cualquiera de sus diversas manifestaciones.

Las nuevas teorías filosóficas, defensoras de la alegría de vivir y santificadoras del culto al cuerpo, no rezan con nuestras mujeres. Se niegan a admitirlas, a pesar de que en el ánimo de muchas pesan en gran manera las ventajas inquestionables que proporcionan. Y siempre son ellas, las mujeres, las que, abroquelándose en las pretéritas costumbres, se niegan a aceptar las nuevas doctrinas, y con ello quien en mayor grado sale perjudicada es la raza nuestra, que va degenerando pausadamente.

Sólo en la cultura física hallaremos savias vivificadoras. Y son las mujeres las que mayormente vienen obligadas a difundir nuestras doctrinas si quieren ver crecer luego lozanamente sus hijos.

«El apogeo de todos los pueblos — ha dicho el doctor Tissé — coincide siempre con el momento preciso de su completo desarrollo intelectual, moral y físico.» Estas palabras del eminente doctor francés creo que merecen ser meditadas y tenidas en cuenta por las mujeres, fuentes y origen de todas las felicidades y todas las desgracias.

Nuestros mayores enemigos, los mayores enemigos que tiene la Nación, son la clorosis, el histerismo y esa anemia extrema que consume a las mujeres. Hemos de extirpar ese cáncer,

¡La razón de la fuerza!

LIBRES DE TODA COMPETENCIA

NEUMÁTICOS

CON GARANTÍA } 8,046'50 KILÓMETROS
MÍNIMA DE } 12,874'40 "
 } 16,093'00 "

Expendeduría Técnica de Neumáticos **ESTEBANELL** BOQUERÍA, 32 : Teléfono 2139 :

FOOTBALL : GOLF : TENNIS : CICLISMO

(SIN COMPETENCIA)

PÍDANSE LAS TARIFAS DE PRECIOS VIGENTES

GIMNASIO GARCÍA

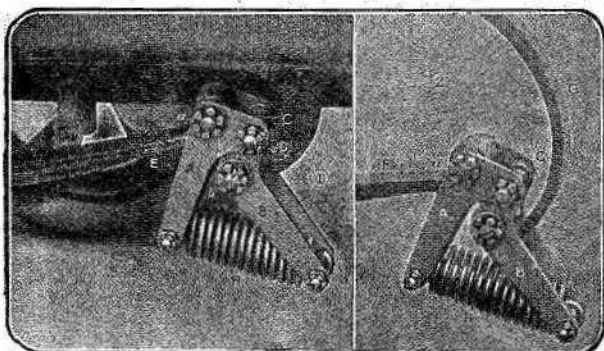
RAMBLA DEL PRAT, 2, 16 Y 18

GRANDIOSA SALA : CUBICACIÓN 2,000 METROS

Cultura física y medicación por el ejercicio, por el profesor García Alsina, con título de la Facultad de Medicina de Madrid. Profesor pensionado de los PP. Jesuitas y HH. de las Escuelas Cristianas.

Gimnasia Sueca, Médica, Higiénica y Deportiva. Kinesiterapia de las enfermedades nerviosas, desviaciones y de la obesidad. Masaje manual y eléctrico-vibratorio. Clases para señoritas por profesoras. Tratamiento crecimiento activo.

Jardín deportivo para ejercicios al aire libre, Tennis, etc., con sesiones exclusivas para señoritas.



EL AMORTIGUADOR MAMET

obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

debemos destruirlo antes de que ponga en peligro la vida de las generaciones futuras. Tengan en cuenta las mujeres que el influjo de la herencia es muy notable; que nunca una madre débil y enfermiza podrá dar a la Patria hombres robustos y sanos.

.....

Acepten las mujeres las prácticas beneficiosas de la cultura física. Dedíquense a practicar determinados sports, en la seguridad de que estéticamente ganarán mucho. La educación física, entendiéndolo bien, es una invocación a lo bello.

Antes de especializarse en cualquiera de los sports, los que deseen tener un cuerpo perfectamente armónico deberán someterse a un método racional de cultura física, cuyo resultado inmediato será el desarrollo equilibrado de todos los órganos.

Debemos colocar en primer término entre los sports esencialmente femeninos, la natación, por ser el ejercicio que con mayor intensidad y armonía desarrolla los órganos del cuerpo.

Contamos afortunadamente en Barcelona con un Club de ondinas; pero por causas que yo ignoro, aquella agrupación no ha alcanzado un desarrollo grande. Y ello es muy probable que sea debido al arcaísmo de nuestras costumbres, a nuestra inadaptación a los métodos regeneradores.

El tennis, la bicicleta, el *basketball*, el golf y el mismo hockey podrían dar a las mujeres españolas salud y resistencia. Practicando tan higiénicos ejercicios, acabarían por obtener una fuerte musculatura abdominal que las preservaría contra muchos peligros y les haría resistir las mayores fatigas.

Pocas, poquísimas serán, de todos modos, las que se atreverán a desafiar el ridículo ese que siempre creemos que nos persigue y que es fruto únicamente de nuestra imaginación meridional.

Crónica nacional

SANTANDER

Aviación. — Procedente de Gijón, donde ha realizado importantes vuelos, ha regresado hace unos días el nuevo aviador montañés señor Hedilla.

El próximo pasado domingo, a pesar del fuerte viento sur que reinaba, no vaciló un instante nuestro arriesgado aviador, y a las doce próximamente de la mañana se dirigió en automóvil, acompañado de varios amigos, al hangar de la Albericia, y sacando a la pista su hermoso monoplane montó en el sillín y realizó varios vuelos sobre el campo de aviación, aterrizando en magníficos vuelos planeados y elevándose nuevamente con toda felicidad.

Cerca ya de la una, pretende el señor Hedilla realizar el último vuelo, observando de pronto que el motor no funcionaba con la regularidad

debida, cosa que para dicho señor Hedilla no había de tener importancia de consideración, y con gran riesgo de su vida se eleva por fin, a 1,000 metros, pasando por encima de la población.

Al pretender evolucionar sobre la bahía, ve con gran sorpresa que el motor se ha parado; y en un magnífico aterrizaje planeado cae en la Sierra de Correcaballos, sita al otro extremo de la bahía.

Al poco rato y cuando ya todos creían haber acaecido algún accidente desgraciado a nuestro aviador, se le avista en un bote que se dirigía a la población, en busca de los utensilios necesarios para reparar la avería. Esta consistía en unas gotitas de estaño que cayeron dentro del tubo de la gasolina al hacer la soldadura y, como es natural, quedaba obstruido tal conducto.

A eso de las cinco de la tarde quedó reparado el aparato, y vuelve a emprender nuevamente el vuelo, llegando hasta Mortera y regresando felizmente al hangar a los veinte minutos.

Los numerosos amigos que le esperaban con impaciencia le felicitaron entusiásticamente por su destreza y valentía. — EL CORRESPONSAL.

Hablar inglés

es un **SINE QUÁ 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 Pelayo, 58 : BARCELONA

— **Teléfono 3303** —

¡¡Motoristas!!

Hutchinson

**vence siempre porque
fabrica mejor que nadie**

PRUEBAS GANADAS EN 1913

Manifestación Motorista

Copa Selvatana

Gran Carrera Internacional, Bil-
bao - San Sebastián y regreso

Kilómetro lanzado, en Mataró

Carrera del Moto Club Deportivo

Carrera "Subida a los Bruchs"

Copa García

Carreras en Plencia (Bilbao)

Copa Monte Igueldo

Copa Anís del Lince

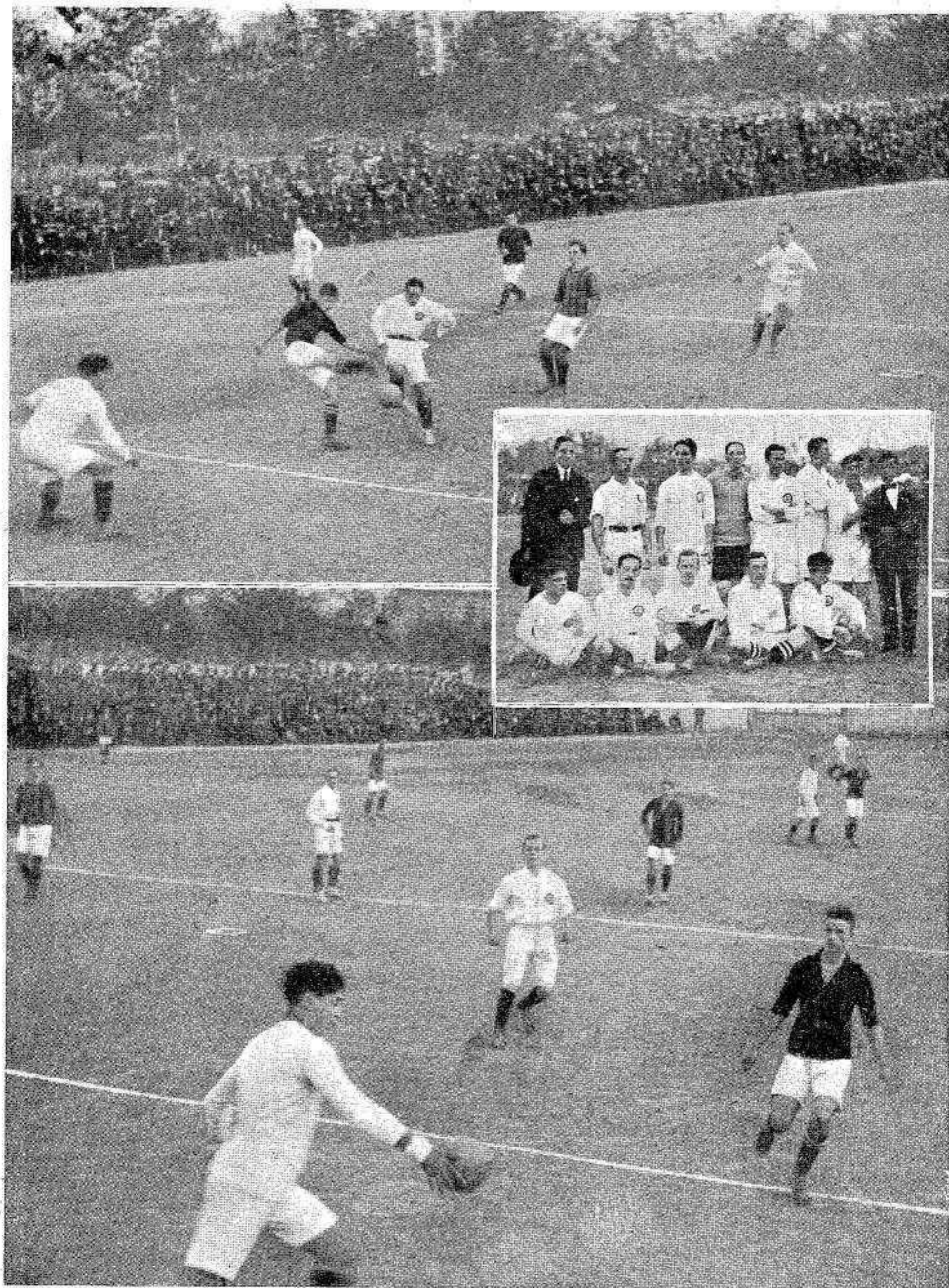
Carrera en Gerona

Hutchinson S. A.

Balmes, 84 - Barcelona

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

Football : El F. C. Barcelona contra el Madrid F. C.



Con dos brillantísimas victorias ha inaugurado este año la serie de partidos inter-regionales el F. C. Barcelona. El F. C. Madrid fué el equipo que vino a contender con el equipo azul-grana, y, a decir verdad, su actuación fué poco afortunada. Los footballistas madrileños desplegaron un juego poco preciso, reduciéndose a actuar libremente, sin combinar bien ni shootar con acierto. En cambio, el F. C. Barcelona luchó con singular táctica, siendo ésta la causa fundamental de las victorias que obtuvo sobre el equipo de Madrid.

Fots. STADIUM, por Claret y Rozas

Los éxitos del Club de Natación Barcelona



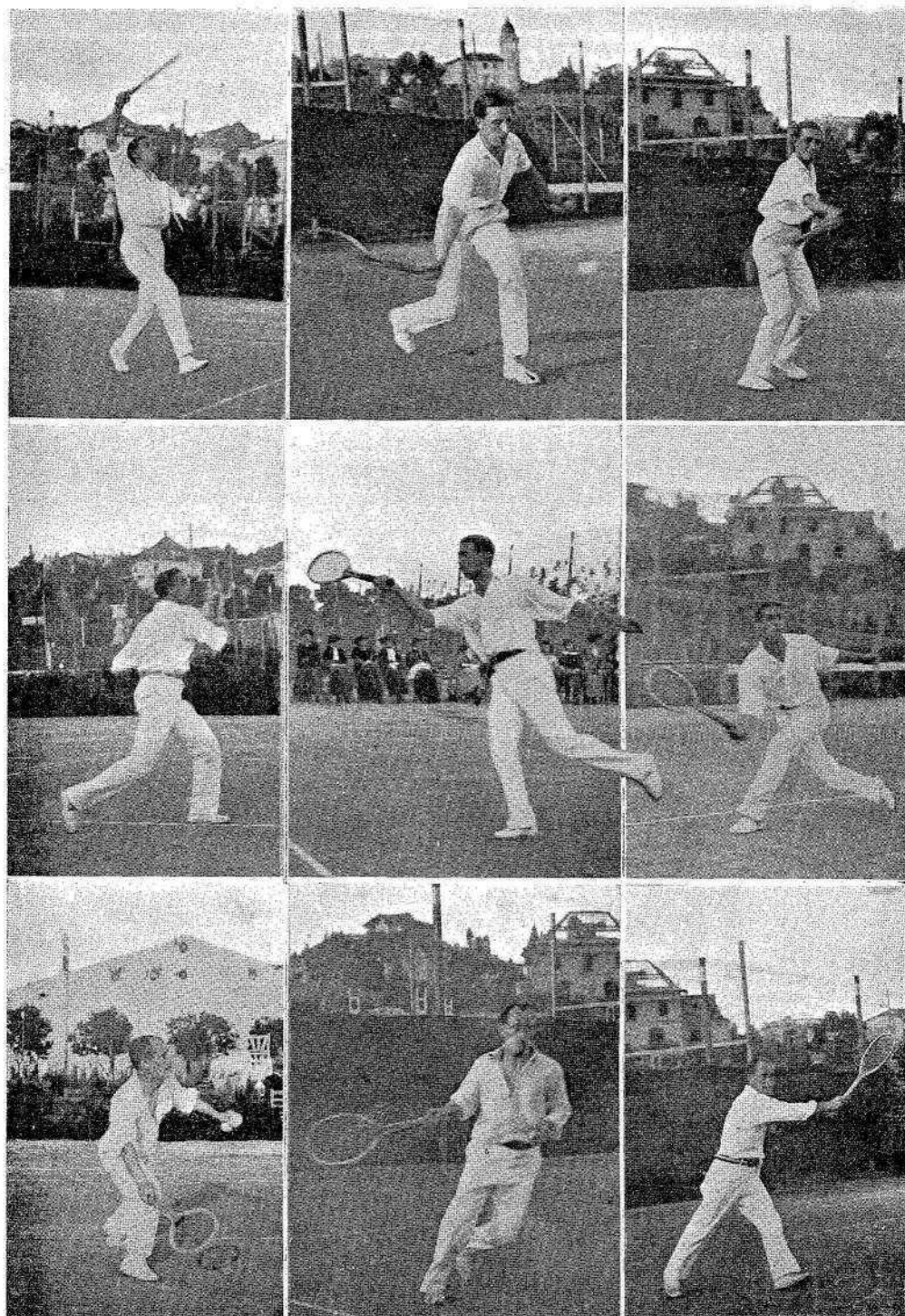
Grupo de nadadores que participaron en la prueba por parejas



Con motivo de la celebración de la prueba por equipos de dos nadadores, ha obtenido el Club de Natación Barcelona un triunfo grande. Nuestra información gráfica da una idea acabada de la importancia real de aquella prueba deportiva, sin duda alguna la más importante que se ha celebrado en Barcelona. Fiestas como ésta realzan al deportismo barcelonés y dan honra y fama a los organizadores.

Fots. STADIUM, por Claret

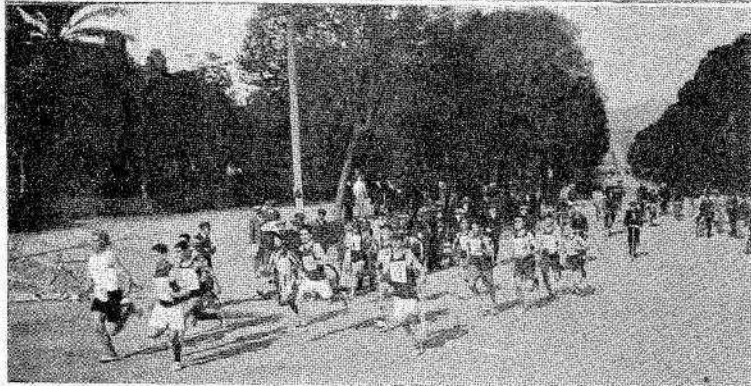
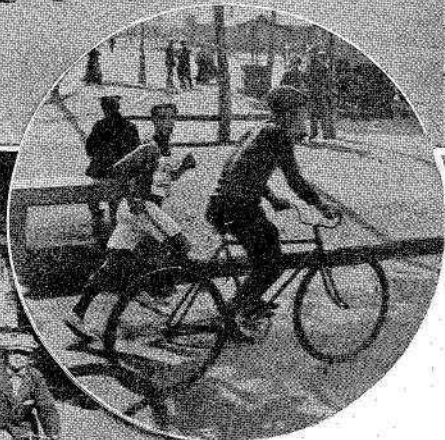
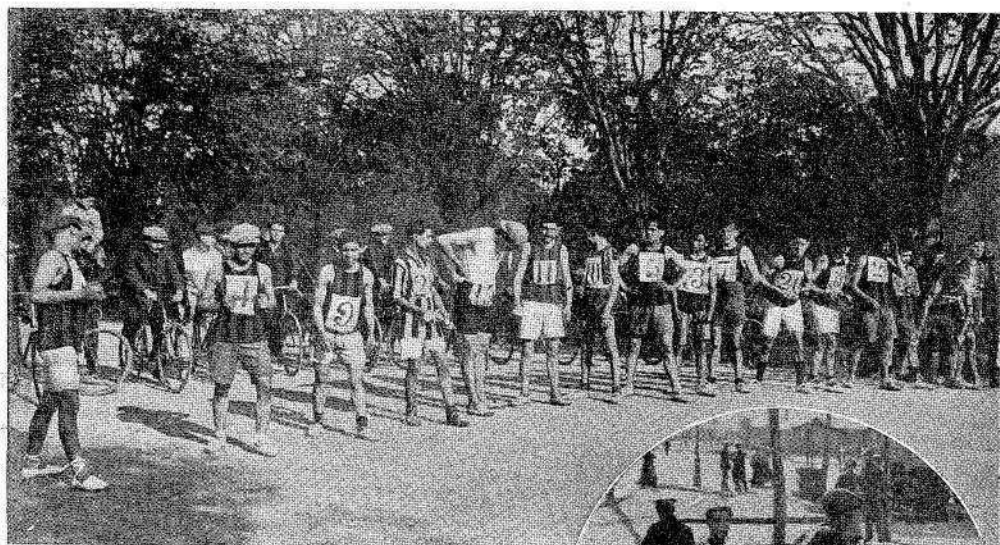
Los Campeonatos de Lawn-Tennis



Interesantes fotografías obtenidas mientras se disputaban en las pistas del Real Cataluña Lawn-tennis Club el Campeonato de Barcelona, organizado por la Asociación Lawn-tennis Club de Cataluña, los notables jugadores Flaquer, Sagnier y Ducasse

Fots. STADIUM, por Co

Carrera pedestre Vuelta a Barcelona

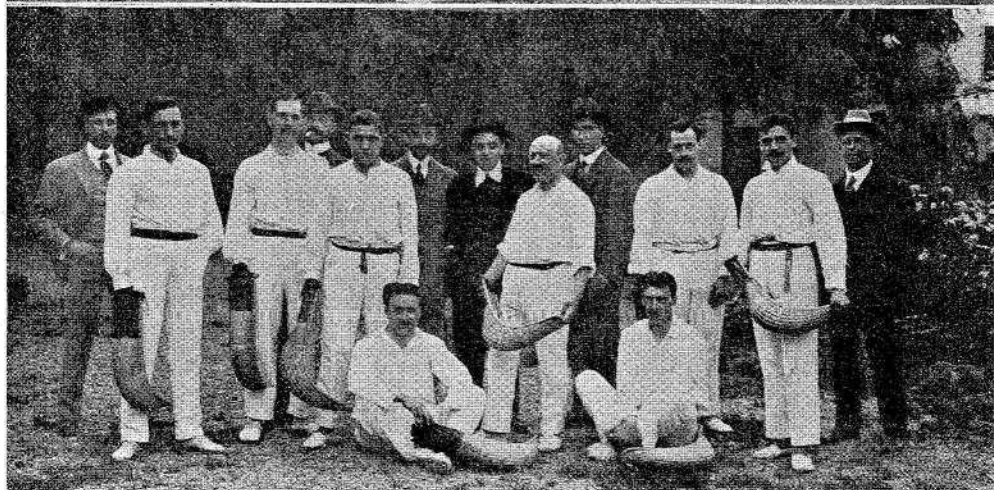
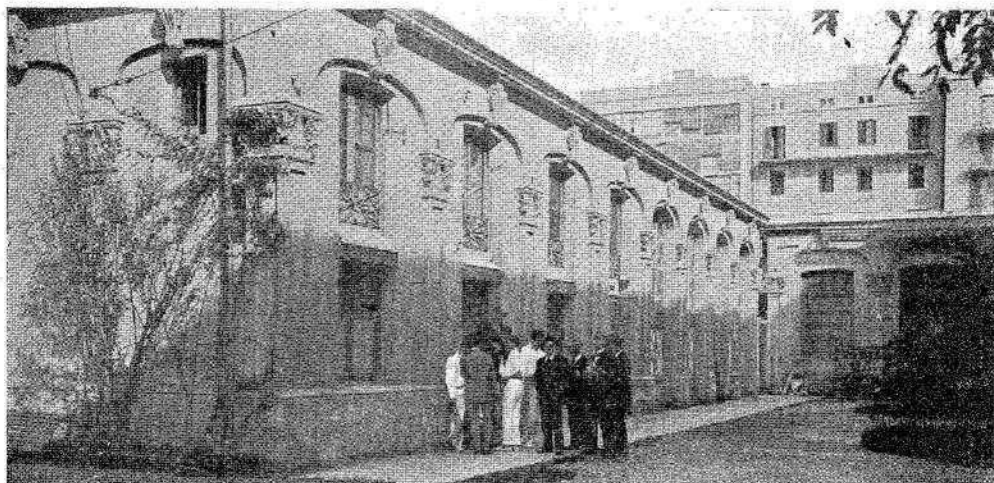


CON éxito singular, celebróse esta carrera, que había sido organizada por la sección pedestre de la Casa de Familia. Sin incidentes de ninguna especie, cruzaron los corredores todo Barcelona, siendo acogido su paso con aplausos por parte del público que presenció la carrera. Pedro Prat cruzó primero la meta, seguido por Ferrer, de la segunda categoría. Los tiempos empleados por

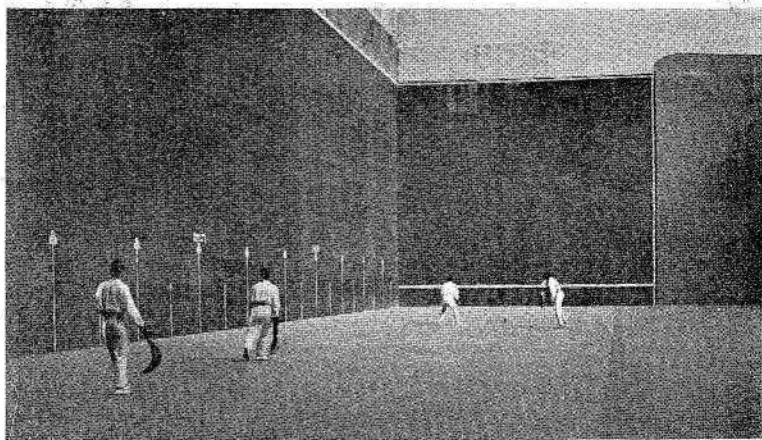
los corredores que participaron en esta prueba son altamente interesantes y ponen de manifiesto los adelantos grandes de nuestros valientes corredores. Prat, como siempre, estuvo hecho un coloso, habiéndolo reconocido todo el mundo como uno de los defensores de España en Berlín, si nos decidimos a participar en la olimpiada del año 1916.

Fots. STADIUM, por Co

De la Real Sociedad de Sport Vasco



CON motivo del séptimo año de su fundación, la Real Sociedad de Sport Vasco organizó un interesante festival, en el que participó el brillante aficionado madrileño señor Toda. Numerosa concurrencia llenó el Frón-tón Condal, y con aplausos clamorosos premió la labor que con tan singular acierto



vienen llevando a cabo los elementos directores de la aristocrática Sociedad. STADIUM une su entusiasta felicitación a las muchas que recibió la Real Sociedad de Sport Vasco.

Fots. STADIUM, por Co

Fiestas deportivas en Valls



Grupos de tiradores que participaron en los concursos de tiro de pichón, en el que se distinguió de un modo notabilísimo el afamado tirador don Luis Martinell, a quien correspondieron los principales trofeos



Las carreras de bicicletas que tan singular éxito obtuvieron fueron ganadas por el notable *crack* Ansón sobre ciclo *Fontanals* y pneus *Bergougnan*, quien efectuó el recorrido en una hora y tres minutos, siendo ovacionadísimo.

En la fotografía superior, paso de los corredores que se disputaban la carrera, por el Paseo de la Estación. En la inferior, ciclistas que participaron en la carrera. + Ansón, el vencedor.

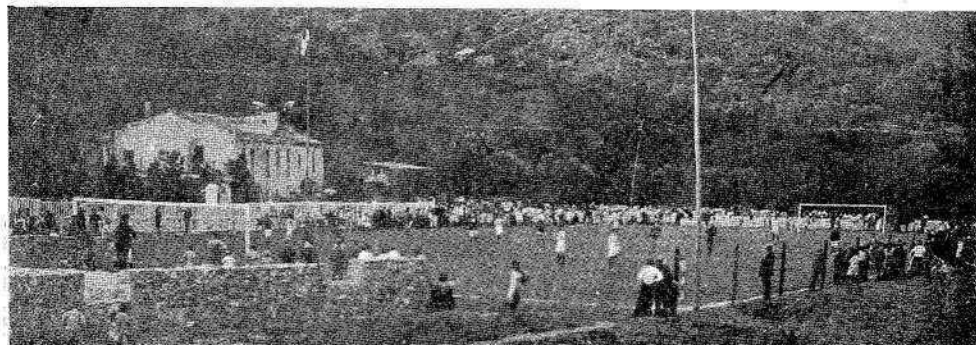
Fots. Vallvé

Los Exploradores Barceloneses



Exploradores del grupo Hispania practicando gimnasia sueca

Inauguración de un campo de sports en Port-Bou



Los elementos deportivos de Port-Bou acaban de inaugurar un hermoso campo de football en el que una pléyade de entusiastas jugadores practican asiduamente aquel sport. Refiérense nuestras fotografías al partido de inauguración y al equipo del Athletic Club de Port-Bou.



El XIV Salón del Automóvil de París

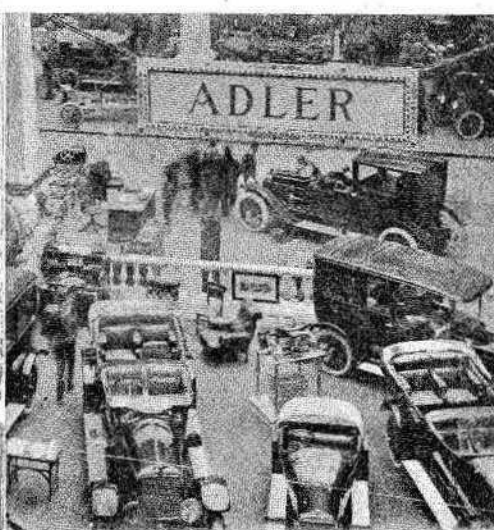
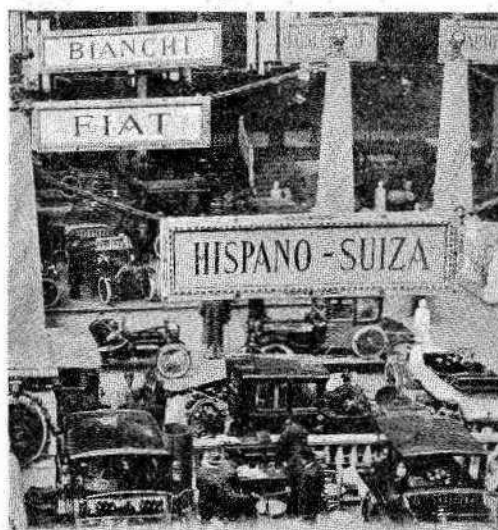
Novedades para 1914



Vista general del *hall* central del Salón Automóvil de París celebrado últimamente

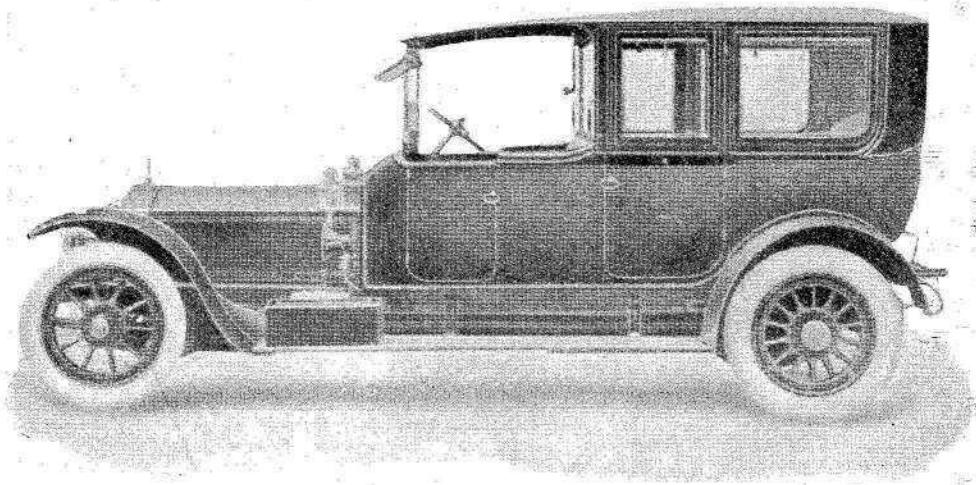
EN nuestras secciones especiales publicamos una información extensísima del Salón de París. Todos los que han visitado este año las instalaciones del Grand Palais están contestes en afirmar que el éxito obtenido ahora por esta manifestación del Automovilismo ha superado en mucho al de los

años anteriores. España ha estado brillantemente representada, habiendo correspondido a nuestros compatriotas gran parte de los elogios que se han tributado a los expositores. Han figurado en el Salón de París las más renombradas marcas de autos, motos, bicicletas y accesorios.



Instalaciones de *Fiat*, *Hispano-Suiza* y *Adler*

Los modelos 1914 "Rolls Royce"



Modelo seis cilindros, carrocería *Limousine*

ROLLS ROYCE continúa siendo el coche preferido por los verdaderos conocedores. En el Salón de París, primero, y ahora en el Olympia, de Londres, llama poderosamente la atención por la esbeltez impecable de sus líneas y por su solidísima construcción.

Entre los modelos fabricados por la célebre marca inglesa, los más apreciados son el seis cilindros *Limousine* y el tipo *London-Edimbourg*, que reproducimos hoy.

Reúnen, como todo el mundo sabe, los coches *Rolls Royce*, todas cuantas comodidades pueden interesar al automovilista. Son los vehículos ideales para las personas aristocráticas de refinado gusto, ya que tales coches reúnen las cualidades inapreciables de realce y funcionamiento perfectísimo.

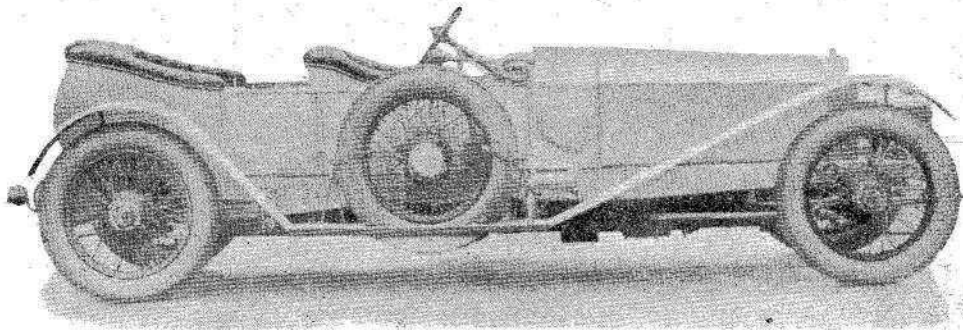
Como vehículos de turismo no tienen rival. En ocasiones diversas han puesto de realce los coches *Rolls Royce* su magnificencia, dejando verdaderamente encanta-

dos a los que han tenido oportunidad de efectuar en ellos grandes excursiones por países accidentados. El perfectísimo motor de los *Rolls Royce*, verdadera maravilla mecánica, no destallece nunca. Escala con facilidad suma las más empinadas cuestas, y en el llano llegan a alcanzar velocidades vertiginosas.

No es de extrañar, pues, que los *Rolls Royce* se hayan impuesto ahora en los Salones de París y Londres.

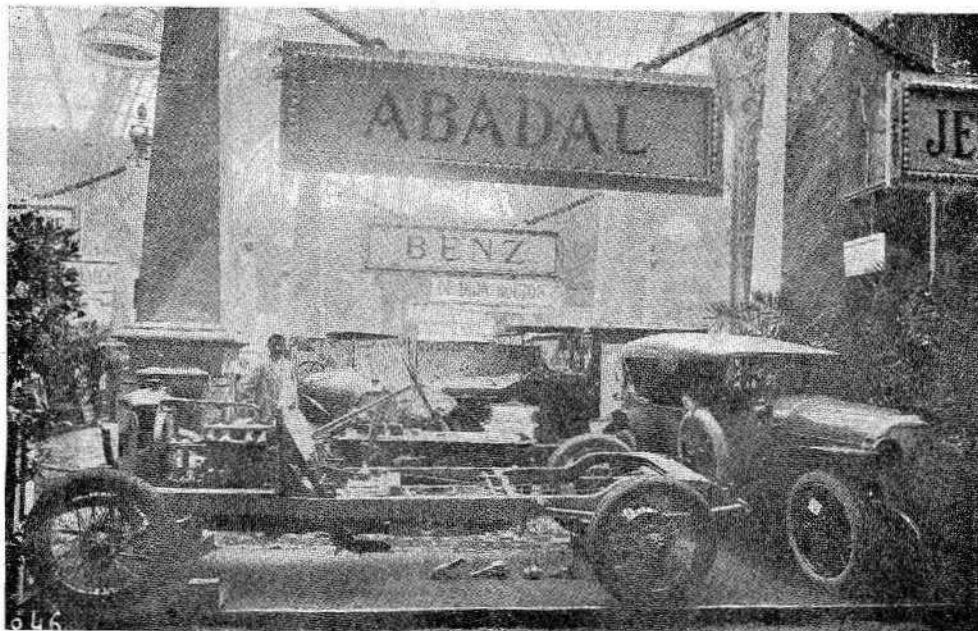
Cuentan los *Rolls Royce* en España con un crecido número de incondicionales, algunos de los cuales, a pesar de que hace ya tiempo que utilizan el coche, no han tenido necesidad de cambiar pieza alguna ni reparar nada.

La victoria señaladísima que obtuvieron estos automóviles cuando el Gran Premio del R. A. C. de España constituye uno de los mejores blasones de esta marca, a la que justicieramente se aplica la frase de *the best cars in the world*.



Modelo *London-Edimbourg*, seis cilindros

Notas gráficas del Salón de París



El stand de la marca *Abadal y C.ª*, en el Salón de París

LA Prensa mundial se ha hecho eco del éxito que en el Salón de París ha obtenido la nueva marca española. Los coches *Abadal y C.ª* se impusieron desde los primeros momentos, y fueron objeto de universal admiración.

Este triunfo de la nueva marca nacional nos llena a nosotros de júbilo, porque habrá de servir para ensanchar considerablemente nuestro radio de operaciones, dando por consiguiente mayor realce al automo-

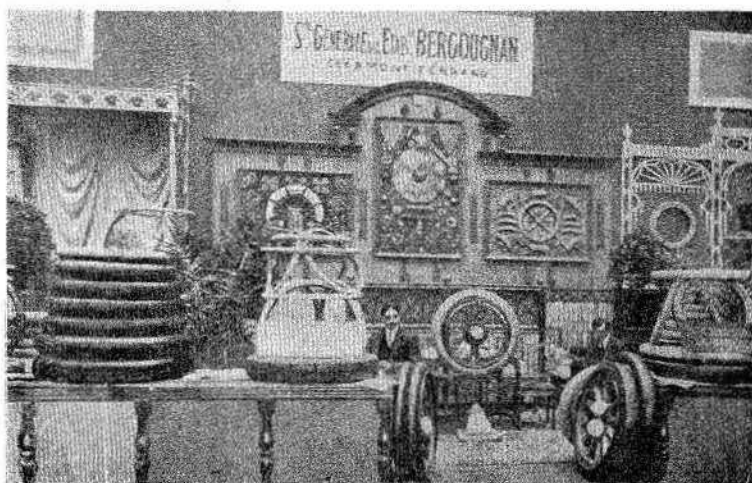
vilismo español y nombradía extraordinaria a los industriales catalanes.

Merecen los constructores de la nueva marca los elogios mayores, que *STADIUM* les ofrenda hoy con entusiasmo grande.

Entre los stands de neumáticos, uno de los que más ha llamado la atención y en el que se han verificado considerables ventas ha sido el de la importante sociedad francesa *Le Gaulois-Bergougnan*.

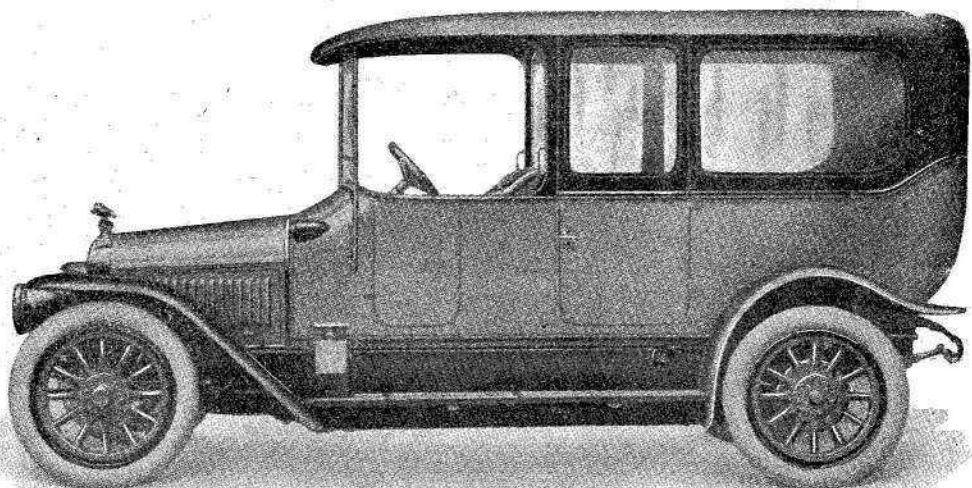
La importantísima casa de Clermont-

Ferrand ha expuesto sus excelentes neumáticos para ciclos y automóviles, bandajes llenos para autobuses, etc. Allí tuvimos el gusto de saludar a los señores Aspet y Espina, agentes en España de aquella casa manufacturera, quienes, con su perfecto *savoir faire*, atendían a los innumerables clientes españoles que acudieron a visitar la instalación de *Le Gaulois-Bergougnan*.



Stand de los neumáticos *Le Gaulois-Bergougnan*

La nueva sucursal de la casa "Adler"



Limousine alargada, desmontable por la parte superior

LA importantísima casa alemana *Adler* abrirá en breve al público el local de venta y exposición que ha montado en la calle de Aragón, 262, y Rambla de Cataluña, 61, que el genial Llongueras ha decorado con gusto depuradísimo.

El público barcelonés podrá de esta manera formarse una cabal idea de las ventajas incuestionables con que cuentan los coches de la gran casa de Franckfurt. Muchos son los que aguardan impacientemente la apertura de aquel local con el objeto de poder contrastar las bondades de los coches *Adler*, que llegan hasta nosotros precedidos de gran fama.

Cuenta aquella importantísima casa con un verdadero ejército de operarios competentísimos. Ocho mil obreros atienden a la construcción de los coches y carrocerías *Adler*, tan apreciados por todos los que han tenido ocasión de verlos.

Fabrica *Adler* los modelos 13, 16, 22, 24, 28, 34, 40, 50, 60, 70 y 80 HP, con la ventaja grande para el comprador de que puede recibir en seguida cualquiera de los modelos señalados en catálogo.

Las especialidades que han dado mayor renombre a la casa *Adler* han sido los coches industriales y para reparto, los camiones para carga con trenes de arrastre, los ómnibus para pasajeros, los coches especiales para sanidad y ambulancia y las bombas automóviles.

Las características principales de los coches *Adler* son: Motor de cuatro cilindros gemelos formando un solo bloque con la caja del cambio de marchas. Doble «allu-

mage» por magneto Bosc y acumuladores. Carburador *Adler* con válvula automática de aire adicional.

Cuatro marchas y marcha atrás, siendo directa la cuarta, con la ventaja de que puede pasarse directamente de una marcha a otra sin necesidad de pasar por las intermedias.

Embrague a conos de cuero, fácilmente desmontable, haciendo resorte entre el cuero y el cono con el objeto de hacer suave el demarrage.

Transmisión por cardam patentado por la casa *Adler*, estando recubiertas todas las piezas de la transmisión.

Eje de atrás con diferencial, reforzado por medio de soportes. Eje anterior forjado en sección en doble T.

Dirección a vis irreversible.

Lubricación central automática por presión igual, sin necesidad de cuidados especiales. El vidrio de contraste va alimentado por una bomba especial.

Refrigeramiento por agua; radiador sistema *Adler*, suficientemente dimensionado.

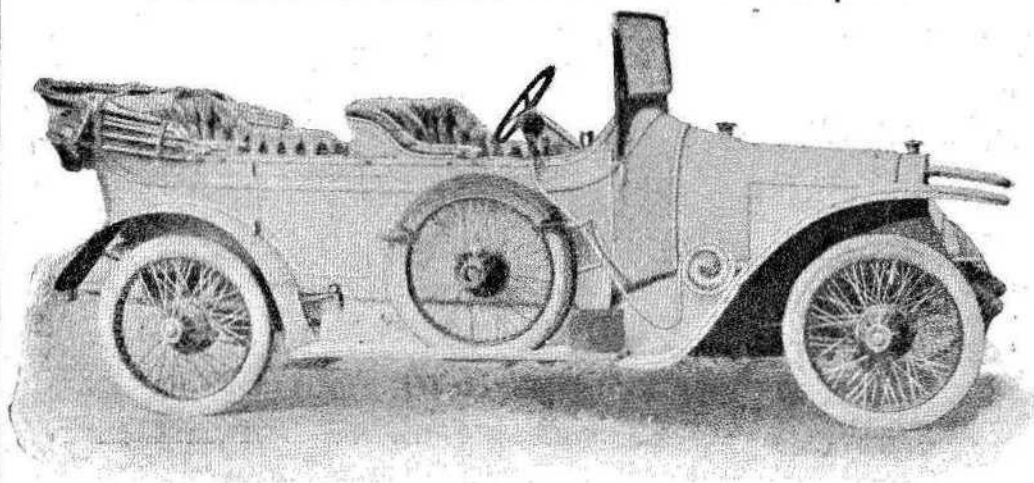
Ventilador de último sistema, de gran eficacia. Bomba centrífuga de agua, accionada por piñones.

Un freno de pie, accionando sobre el árbol primario del cambio de velocidades, y un freno de mano, que acciona sobre las ruedas motrices.

Empattemen: dos largos por cada tipo.

Es de esperar, por consiguiente, que la casa *Adler* hallará en este mercado un amplio campo de operaciones, cosa que sinceramente le deseamos.

Marcas nuevas en Barcelona : "Radium Imperio"



Modelo 12 HP., con carrocería torpeda

EN el hermoso garage que tiene establecido en la calle de Córcega, 233, don Isidro Forn Juní, se hallan expuestos los nuevos automóviles *Radium Imperio*, cuya acabada presentación y bonita perspectiva los hacen atractivos en alto grado.

No se trata de coches de gran lujo. Los automóviles *Radium Imperio* vienen a llenar una necesidad que se dejaba sentir imperiosamente en este mercado. Son coches accesibles a todo el mundo, de una fabricación irreprochable, de precio reducido y de entretenimiento baratísimo, gracias a su extraordinaria ligereza.

Están fabricados los coches *Radium Imperio* con metales de primera calidad, siendo todos los rozamientos a bolas, incluso los piñones del cambio de marchas. Son los motores del tipo *monobloc*, simplificados. La caja del cambio de velocidades, a doble tren balador, con la ventaja preciadísima de que la marcha grande corresponde a la toma directa, con lo que se alivia en gran manera el trabajo del motor.

Los chasis son de acero embutido muy resistente, estando montados sobre un segundo chasis el motor y la caja de velocidades, con lo que se da rigidez extrema a estos vehículos.

Llevan embrague a cono interior, guardados de cuero, con sistema de progresividad y cerrado por medio de un dispositivo que los pone a cubierto del polvo y les evita las proyecciones de aceite.

La transmisión de los coches *Radium Imperio* es a cardán, extraordinariamente reforzada en los satélites y en el piñón de ataque.

Se trata, como ya hemos dicho antes, de

coches utilísimos para las personas que, obligadas por sus ocupaciones, se vean precisadas diariamente a recorrer grandes distancias. Los médicos, los ingenieros, los contratistas de obras y, en una palabra, todos cuantos tengan que hacer ahorro de tiempo, hallarán en los coches *Radium Imperio* los vehículos ideales por excelencia, que les facilitarán de un modo extraordinario el poder atender, sin demora alguna, al cumplimiento de las obligaciones inherentes a los cargos que desempeñen.

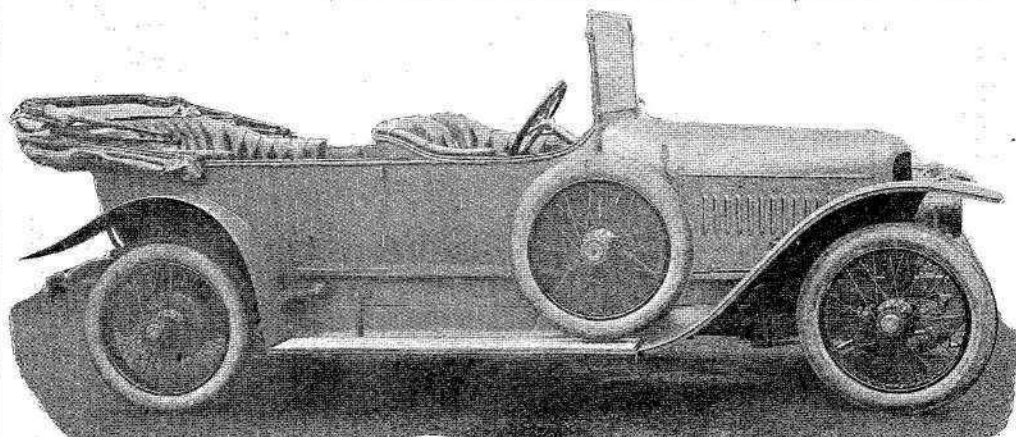
Los fabricantes tendrán también un auxiliar utilísimo en los coches *Radium Imperio*, ya que sin necesidad de efectuar ningún dispendio considerable, podrán contar con vehículos veloces y apropiados para transportar las mercaderías desde las fábricas a los despachos y desde éstos a las estaciones ferroviarias.

Son los automóviles *Radium Imperio* coches excelentes para este mercado. Reúnen un sinfín de condiciones que les hacen ideales para este país, particularmente ahora que se tiende a dar determinada preferencia, en la cuestión de los impuestos, a los automóviles de escaso peso.

Creemos que pronto podremos ver por nuestras vías un desfile grande de los cochecitos de que nos ocupamos, ya que los compradores barceloneses sabrán apreciar las grandes ventajas que reúnen los bonitos automóviles que con acierto grande ha importado el señor Forn Juní.

Cuenta el señor Forn, representante de esta marca, con un garage completísimo, siendo digno de especial mención el hermoso taller de reparaciones, modelo en su clase.

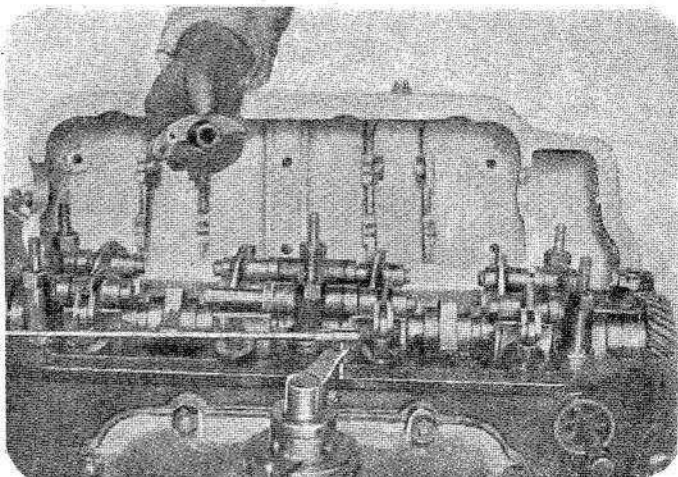
Los nuevos modelos "Hispano-Suiza"



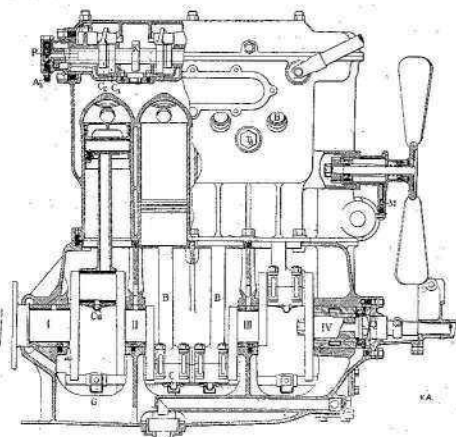
Coche tipo *España*, nuevo modelo, que ha figurado en el Salón de París, y que ha sido muy admirado por sus perfecciones técnicas

La aparición en el mercado del nuevo modelo lanzado por la *Hispano-Suiza*, del que hablamos extensamente en nuestro último número, ha sido acogido con entusiasmo grande por los innumerables partidarios que ha sabido atraerse por medio de grandes éxitos y gracias a su esmeradísima construcción nuestra gran fábrica nacional.

Hemos creído conveniente, para completar la información a que antes hemos hecho mención, dar hoy unas notas grá-



Carter de distribución, abierto



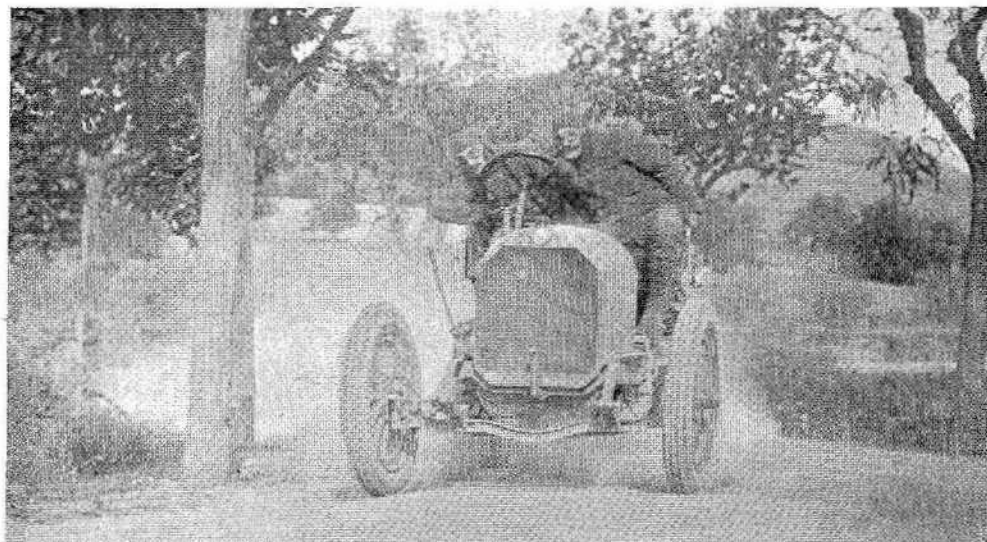
Corte del nuevo motor

ficas del nuevo coche *Hispano-Suiza*, llamado a ocupar un lugar preferente en el mercado mundial.

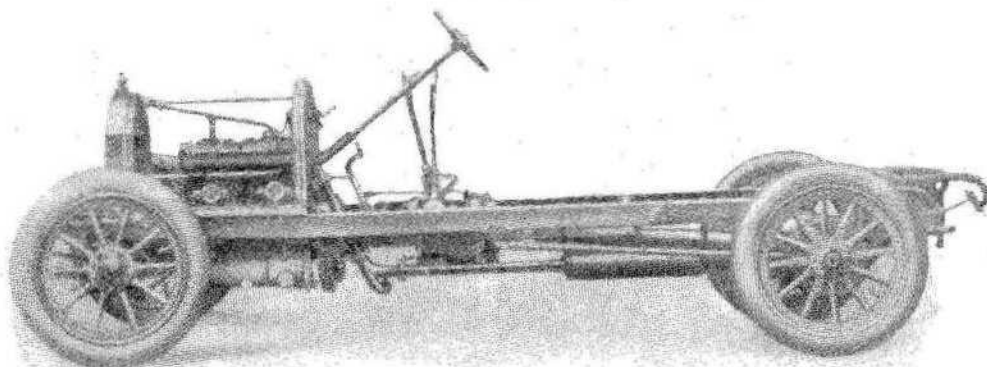
Reúne el novel coche un sinfín de características acertadas, que le hacen altamente interesante.

La *Hispano-Suiza*, con excelente acierto, no se duerme sobre los laureles conquistados. Va aplicando a sus coches todos los perfeccionamientos conocidos e introduciendo en ellos notables mejoras. Por otra parte, M. Birking, el célebre ingeniero, no se da punto de reposo y, ayudado por el personal subalterno, estudia todos los problemas de interés y establece nuevos tipos, como el ahora lanzado, que habrán de dar nombradía y provecho material a la casa constructora.

Las novedades de la marca "Benz"



Un automóvil *Benz* 95 x 140, conducido por el director de la sucursal en Cataluña don Paul Anderssen, en un viraje cerrado



Una de las más sensacionales novedades para 1914 es el nuevo coche *Benz*, en el que se han solucionado satisfactoriamente un sinfín de detalles interesantes al automovilista

Fots. STADIUM, por Cn

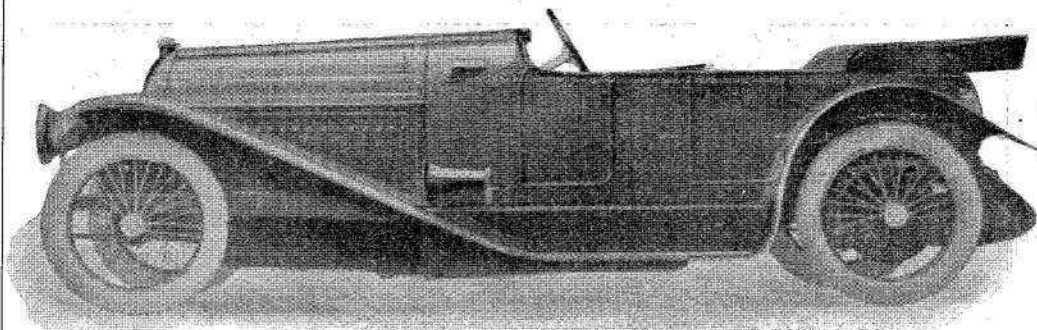
El neumático **OLYMPIQUE**

es el mejor, aun siendo el más barato

Garantía para largo kilometraje

Para detalles: Cazador, 1, pral. - BARCELONA

Las manufacturas "Peugeot" en el Salón de París

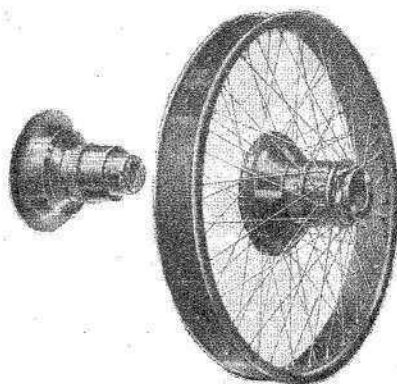


El nuevo modelo *Peugeot* 40 HP. que tanto ha llamado la atención en el Salón de París

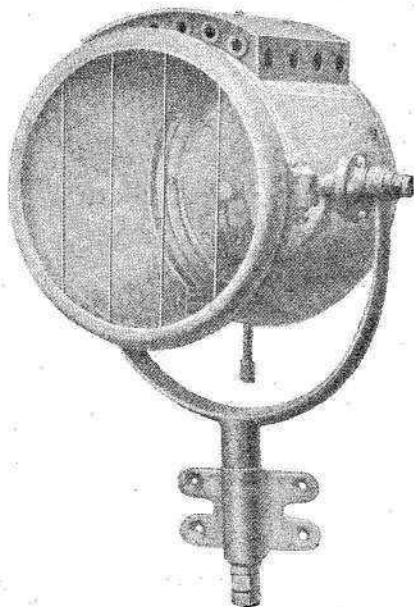
ALABADÍSIMOS por todos cuantos han visitado el Salón de París han sido los modelos de turismo que ha expuesto la renombrada manufactura *Peugeot*, y de un modo particularísimo el moderno tipo 40 HP. lanzado por aquella marca. Este nuevo coche, cuya preciosa silueta cautiva la atención desde los primeros momentos, ha sido estudiado con singular cuidado, estando dotado de todos los perfeccionamientos y detalles accesorios aparecidos últimamente en el mercado, además de las innovaciones importantísimas aportadas por los competentes ingenieros de la casa *Peugeot*.

Los tipos de motocicletas y bicicletas han sido objeto también de la curiosidad general, habiendo cosechado innumerables plácemes la casa constructora por el feliz

acierto con que ha estudiado todos los detalles. En particular, se han impuesto los modelos de bicicletas, vencedoras, como todo el mundo sabe, de las pruebas mundiales más importantes.



Rueda metálica *R. A. F.*



Faro *Astra*

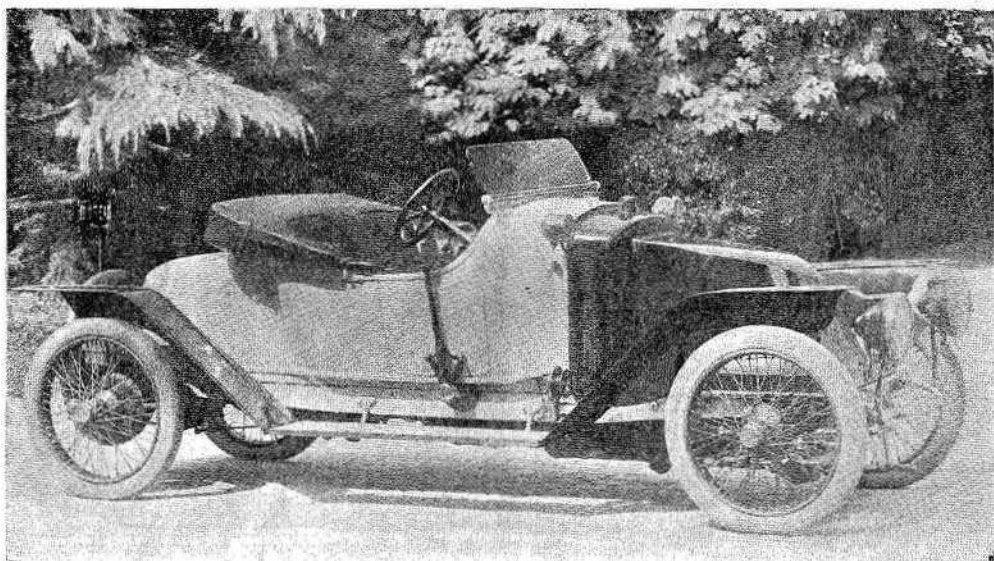
También han sido visitadísimas las instalaciones hechas por *Astra* y *R. A. F.*

El faro *Astra*, funcionando con una combinación de acetileno disuelto y bencina, resulta extremadamente práctico, pues, dado un dispositivo especial, permite transformar el faro en farol de ciudad.

Su potencia lumínica llega a 150,000 bujías, con lo cual se obtiene un caudal de luz suficiente para iluminar perfectamente a una distancia de tres kilómetros, circunstancia esta muy digna de tenerse en cuenta, ya que mediante faros tan potentes como los *Astra* puede marcharse de noche a una velocidad de 100 kilómetros por hora.

También es digna de mención la rueda metálica *R. A. F.* provista de un sistema dentado que hace imposible la separación de la rueda del eje, si antes no se destornilla un mecanismo especial con una llave a propósito.

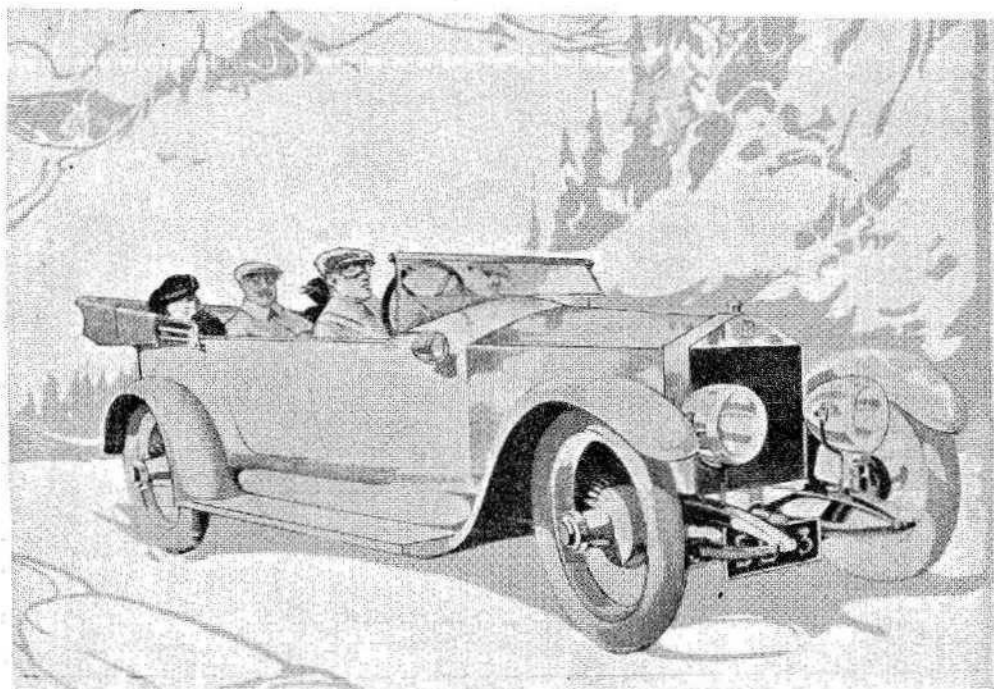
Los automóviles "Alda" 1914



LAMABAN poderosamente la atención, en el Salón de París, los magníficos coches *Alda*, fabricados por *Charron*. La ele-

gancia insuperable de las líneas y la bondad reconocida de los motores *Alda* han colocado a estos coches en preeminente lugar.

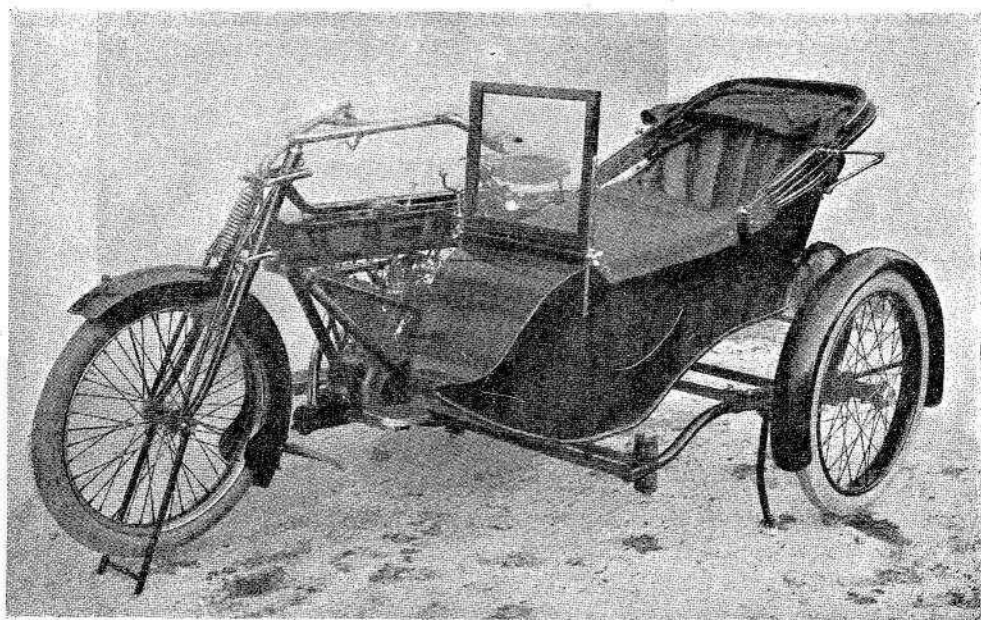
Marcas nuevas : "Sizaire-Berwich"



SIZAIRE BERWICH ha triunfado en toda la línea en el Salón de París. Los coches de la novel marca han sido solicitadísimos. Esta preferencia que concede el público a

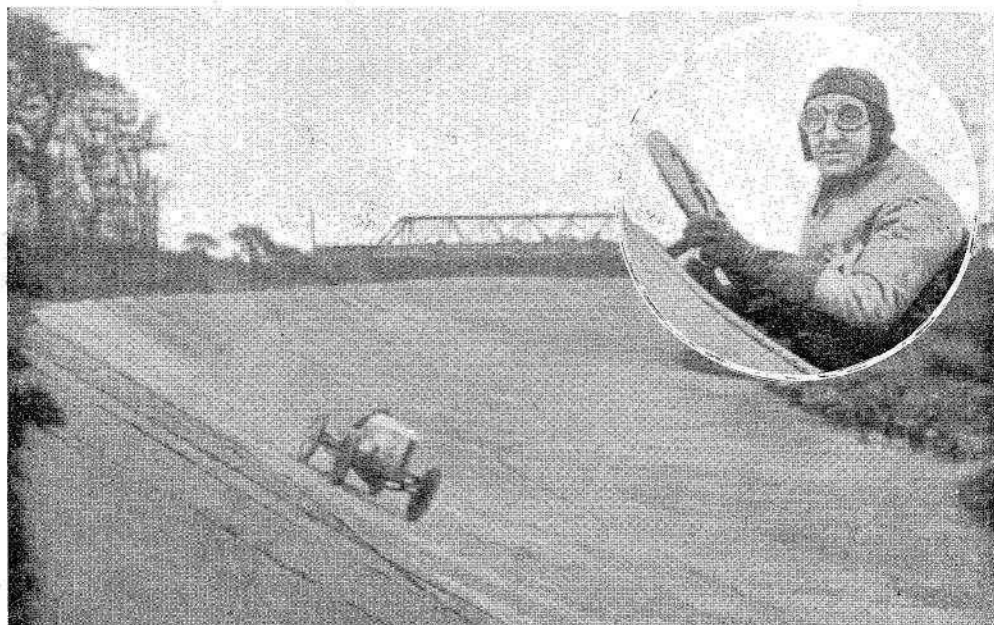
los coches *Sizaire-Berwich* se explica fácilmente si se tiene en cuenta su bondad y belleza, y que sus constructores los garantizan para un tiempo indefinido.

El sidecar "Autosacoche" 1914



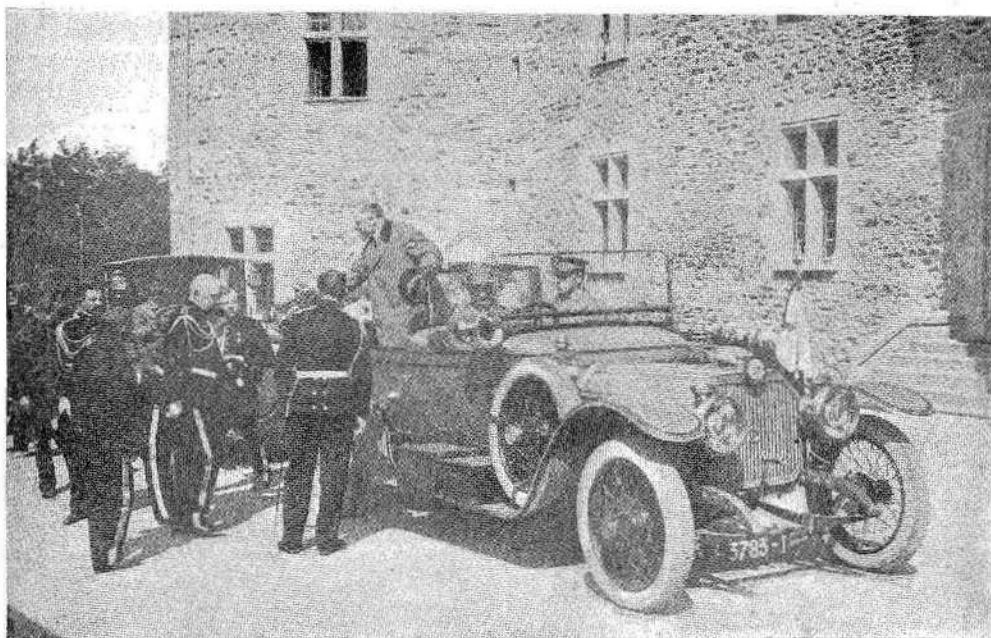
Los modelos que para el año 1914 lanza la gran fábrica suiza *Motosacoche* continuarán disfrutando del favor que el público español viene concediéndoles. Han sido estudiados todos los detalles, habiéndose introducido grandes mejoras. Entre ellas, la más significada es la puesta en marcha, que podrá efectuarse sin necesidad de aupar la máquina en el caballete, por medio de una manivela colocada en la parte posterior del cuadro.

Accidente desgraciado en el autódromo de Broocklands



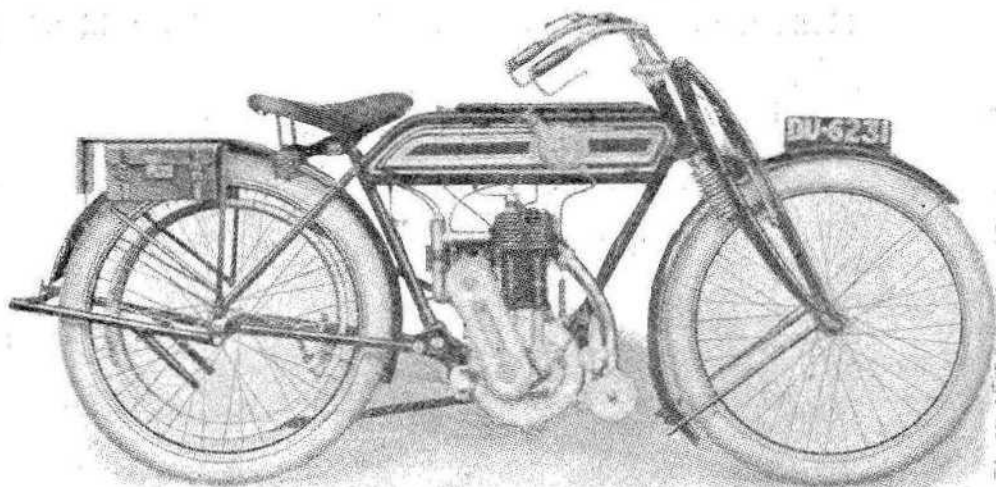
Mientras tentaba batir los records mundiales de automovilismo, ha hallado la muerte, en el autódromo de Broocklands, el célebre conductor Percy Lambert

Los viajes del Presidente de la República Francesa



M. Poincaré sobre un 28-50 HP., 6 cilindros, *Rochet Schneider*, representados en Barcelona por don E. Mas Llusa, Cortes, 629

Los nuevos modelos de motocicletas "Rower"



Los hermosos modelos que para el 1914 presenta la casa *Rower* se distinguen por su acabado perfectísimo y por las variaciones de detalle que han sido aplicadas con tan singular acierto.

El modelo con embrague, cuyas enormes ventajas para arrastrar *sidecars* todos reconocen, ha sido equipado con la polea y

cambio de marchas *Philipson*, que tan excelentes resultados ha venido dando.

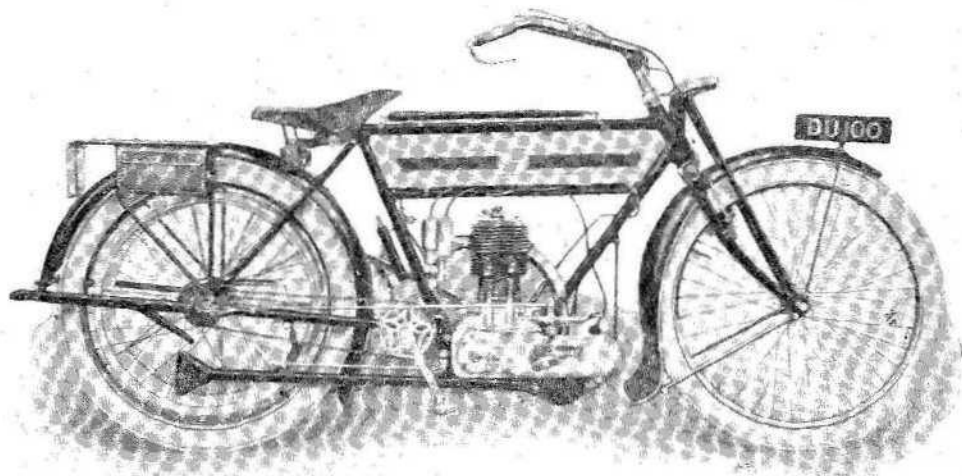
Una variación importantísima ha sido introducida con extraordinario acierto en el freno posterior, que ahora actuará eficazmente sobre la polea por la parte exterior, con lo que se facilita en gran manera el desmontaje de la rueda motriz.

Los vencedores de las carreras de motos celebradas en Gerona



Las carreras de motocicletas que tuvieron lugar en Gerona resultaron interesantes en alto grado. Gómez y Montag se clasificaron en primero y segundo lugar, aquél sobre moto *Matchless* y el segundo con *Motosacoche*. *Hutchinson* ocupó los tres primeros puestos.

Las motocicletas "Triumph" 1914



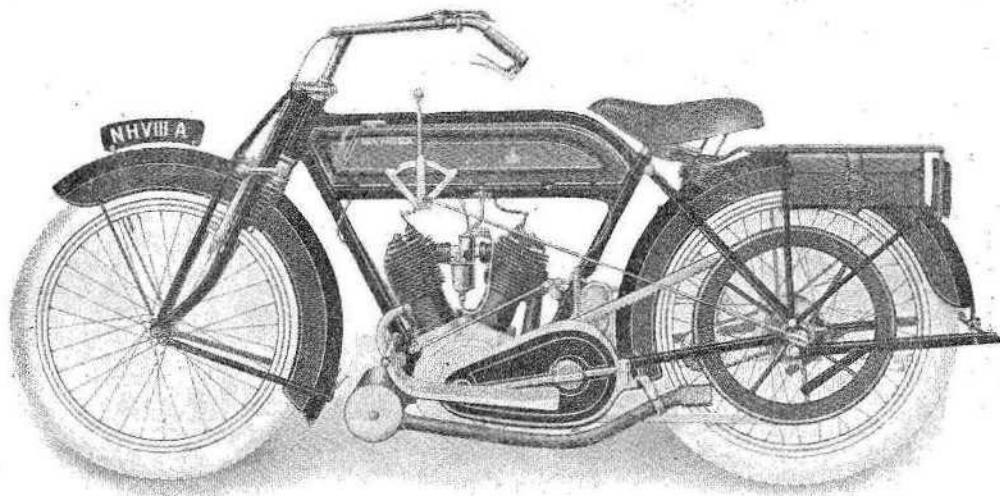
EN 1914, la importantísima casa *Triumph* lanzará al mercado nuevos modelos, que seguramente vendrán a acrecentar la fama que en infinidad de pruebas de turismo y velocidad ha alcanzado la fábrica de Coventry.

Para *sidecars* presentará aquella marca un nuevo modelo de 4 HP., que será cier-

tamente la que mayor aceptación tendrá en España.

Lanzará también la *Triumph* un tipo de motocicleta a dos tiempos, en la que se cifran grandes esperanzas, asegurándose que con tal modelo podrán efectuarse proezas extraordinarias.

Las motocicletas "New-Hudson", dos cilindros



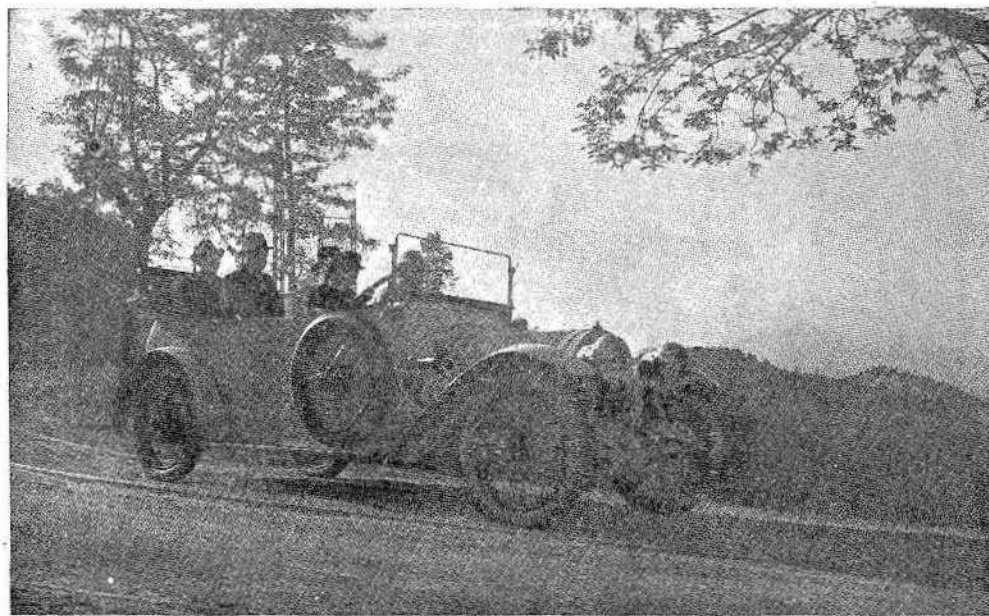
LA importantísima casa inglesa ha lanzado ya al mercado sus nuevos modelos, verdaderos dechados de perfección y esbeltez.

Ha llamado poderosamente la atención el hecho de que la *New-Hudson* lance los modelos bicilíndricos. Los dos tipos de dos cilindros, el de $2\frac{3}{4}$ y 6 HP., serán segura-

mente los que obtendrán mayor éxito entre los motoristas españoles. En particular, el tipo grande, especialmente estudiado y construido para arrastrar *sidecars*.

El modelo III A, policilíndrico, continuará también en 1914 su no interrumpida serie de éxitos.

Los modelos "Georges Roy" 1914



ENTRE los modelos que la casa *Georges Roy* lanza al mercado, merece especial mención el tipo 8/10 HP., cuyas singulares dotes de solidez, velocidad y escasez en el consumo son extraordinarias.

Estos coches, cuyo precio limitado les pone al alcance de todas las fortunas, habrán de obtener aquí una franca acogida, cosa nada dudosa, particularmente si se tienen en cuenta sus brillantes cualidades.

REVISTA

DEL AUTOMÓVIL

El XIV Salón del Automóvil de París

Si por delante de todo pongo la confesión sincera y espontánea de que este año ha sido el primero que he visitado el gran certamen automovilista que por catorceava vez se ha celebrado en París, no extrañará el lector que mi admiración ante su grandiosidad sea verdaderamente extraordinaria. Es este un caso en que está propiamente indicada aquella conocida frase periodística de que toda ponderación resultaría pobre ante su real esplendidez.

En efecto, el Salón de París ofrece a la vista del que lo ve por vez primera, un cuadro de grandiosidad tal, que da la sensación de las cosas fabulosas. Las amplias naves del Grand Palais y las espaciosas galerías, llenas de chasis y coches carrozados, presentados con todo el esmero que ponen las casas constructoras para que resalten sus coches; la ornamentación, aun este año que al decir de los veteranos ha sido considerablemente reducida, aunque ha ganado en seriedad todo lo que perdiera de deslumbrante; la muchedumbre enorme que acudió diariamente a examinar los stands, forma un cuadro tal, que naturalmente cuando se quiere pintar con palabras para trasladarlo a la mente del lector, se encuentra el diccionario pobre, y el arte de componer en prosa no da recursos bastantes para hacer una descripción que satisfaga al que ha sentido la sensación que da vivir la impresión que se intenta expresar.

* * *

Casi es ocioso hablar de la importancia del Salón Automóvil de París. Con decir que es la exposición principal que se celebra en el mundo dentro de esta especialidad, no hay que añadir nada más. Sólo teniendo en cuenta esta importancia, puede comprenderse que se

sienta cada año la necesidad de hacer una exhibición de nuevos modelos que reporta un gasto extraordinario a los constructores. Por lo demás, si a alguien no se le alcanza la importancia excepcional que tiene el Salón de París, podrá hacerse en seguida cargo de ella cuando sepa que las casas expositoras, sin contar con las que figuraban en el anexo de Vehículos Industriales, ascendieron a más de 900; que aparte de muchos miles que entraban gratis, un término medio de 25,000 personas han visitado diariamente la exposición pagando un franco el día que menos, ya que los días de moda costaba cinco, y que lo recaudado solamente por concepto de entradas ha ascendido durante los diez días de Salón a 291,586 francos.

* * *

La supremacía del Salón de París estuvo a punto de sucumbir en los últimos años, gracias a que el Salón de Londres había logrado anticiparse al de París y a que, como consecuencia de esto, cada vez era mayor la importancia que aquél adquiría, hasta el punto de que las mayores novedades se reservaban para el Salón inglés. Esta ha sido la causa principal de haberse avanzado de un modo tan considerable la celebración del Salón de París, que, como es sabido, tenía lugar los otros años en Diciembre. La decisión tomada el año pasado por la comisión organizadora fué, por lo atrevida, objeto de apasionados comentarios, y hasta de ruda oposición por parte de algunos constructores que creían completamente extemporáneo el Salón en Octubre. Pero era el único remedio de que podía echarse mano para conjurar el peligro de que el Salón parisino perdiera la supremacía mundial que tuvo siempre, y el tiempo, que es el gran

maestro de la vida, se ha encargado de fallar el pleito a favor de la innovación efectuada, ya que en general pocas veces había tenido el Salón de París un éxito tan grande como este año, hasta tal punto que en vista del excelente resultado obtenido, el año próximo se celebrará en la misma época.

* * *

De lo dicho se desprende que en el Salón se han hecho grandes negocios en general, y a fe que han sido bien contadas las novedades que se han revelado en este año, sobre todo en lo que se refiere a nuevas concepciones de aquellas que otras veces han determinado un cambio de orientación y hasta verdaderas revoluciones en la construcción automóvil.

Hoy ya se va a visitar el Salón Automóvil con un espíritu muy distinto de años atrás, que aun se discutía mucho en el terreno de los principios. La construcción automóvil de hoy tiene un cierto aire de familia; se basa en las mismas soluciones, y el comprador tan sólo ha de tener en cuenta la calidad del material, la perfección de la mano de obra y el precio, puesto que todas las demás diferencias, aparte, naturalmente, la que ofrece la distinta potencia de los coches, estriban únicamente en cuestiones de estética de líneas, o en disposiciones de detalle.

* * *

Esta comunidad de principios en que se inspiran la generalidad de los constructores, facilita en gran manera un estudio de las tendencias que se observan en la construcción de 1914.

Desde luego, fijándonos en el organismo motor, ha triunfado en toda la línea el 4 cilindros, hasta el punto de que puede afirmarse que lo ostentan el 90 por 100 de los chassis expuestos, y aun dentro del 4 cilindros tiene una mayoría absoluta el tipo monobloc, sobre todo en los modelos de fuerza más corriente. Los motores de seis y más cilindros son más escasos que el año pasado, pero en cambio ha hecho su aparición un 12 cilindros Sumblam, que batió varios records en Brooklands pocos días antes de la apertura del Salón; pero esto

no pasa de ser, como comprenderá el lector, una excepción por ahora única. La disminución del número de motores de seis y más cilindros no tiene precisamente su razón de ser en que aquéllos diesen mal resultado. Se debe solamente a que el motor de cuatro cilindros satisface ya todas las exigencias, y a que la mayor comodidad y regularidad que pueda ofrecer el motor de seis cilindros es tan poca que no compensa, ni siquiera de lejos, el exceso que se paga en el precio ni los mayores cuidados que exige su conservación, ni el gasto suplementario que su alimentación y entretenimiento trae consigo.

También es digno de notarse el progreso efectuado por el block motor, solución mecánica iniciada ya el año anterior, pero puesta en práctica con remarcable perfección ahora en algunas primeras marcas.

En el mecanismo de transmisión ha podido notarse una tendencia que en apariencia, sólo en apariencia, se ofrece como un retroceso: es la reivindicación del embrague a cono de cuero. Al aparecer el embrague metálico a discos, años atrás, fueron muchos los que seducidos por la novedad optaron por aquel sistema, aunque no pocos quedaron fieles al cono de cuero. Pero la práctica, que enseña muchas cosas, demostró los inconvenientes incorregibles, a pesar de los eminentes trabajos que los ingenieros hicieron para evitarlos, y por fin, no sin resistencia por parte de sus partidarios, el embrague metálico a discos ha ido cayendo en desgracia entre los constructores, y hoy se nota ya una gran tendencia a la instauración del embrague de cuero por parte de todos aquellos que no lo poseían.

En otros órdenes, es digna de notarse la tendencia de aplicar el freno sobre las ruedas de atrás, tanto por medio de la palanca a mano como por medio del pedal, suprimiéndose así la fatiga que se producía en el árbol de transmisión con el antiguo sistema, y consiguiéndose al mismo tiempo mayor eficacia en la maniobra, y finalmente el cambio de marchas a cuatro velocidades y por tanto a varios *baladeurs*, ha quedado definitivamente consagrado en este Salón, puesto que su aplicación ha sido general.

Los distinguidos

Si las anteriores consideraciones constituyen una impresión general acerca de las tendencias de la construcción moderna, deducidas de un examen de todas las marcas en conjunto, esto es, juzgándolas por aquello que tienen de común, justo es que ahora nos atengamos en los stands de las que por sus detalles de construcción, o por otras circunstancias han merecido los honores de la atención pública. Y ya nos permitirá el lector, que al hacer esta revista de las marcas de coches que más llamaron la atención, nos detengamos también en algún otro stand de accesorios que encontraremos al paso, tan digno como los otros, ciertamente, de figurar en la lista de honor.

ABADAL Y C.^a

Es de justicia reconocer que la presentación de la nueva marca española en el Salón de París ha sido sensacional. En los contados meses que lleva de existencia, se han visto cruzar las carreteras españolas y extranjeras, numerosos coches *Abadal*, dejando tras de sí una estela tal de velocidad y de robustez, así como una impresión estética imborrable por la belleza de sus líneas atrevidas y seductoras, capaz de encender en muchos el deseo de apreciar de cerca y detenidamente las condiciones excepcionales que en estos coches adivina la fantasía del que los ve cruzar ante sus ojos. Un nombre comercial de reputación extensa y merecida, un perfil acertadísimo para coche de turismo moderno, una mecánica de precisión que encierra las soluciones más adelantadas de la construcción automovil, aplicada bajo la sabia tutela del prestigioso nombre de Dorny, y, finalmente, el éxito insuperable en sus primeras demostraciones, confirmado cada vez más con las nuevas, es todo lo que se encuentra reunido en los coches *Abadal y C.^a* y es todo lo que ha hecho que su fama se cimentara con una rapidez tan increíble, que constituye un ejemplo único dentro de la industria automovil.

Nadie extrañará, pues, que los cuatro coches que figuraban en el stand de *Abadal y C.^a* y preferentemente el precioso chasis y la elegante canoa-torpedo, carrocería *Labourdette*, hayan sido blanco de las miradas del público inteligente y *chic* en el Salón de París y que los contratos de venta hayan correspondido por su crecido número a la expectación causada por esta joven marca, consagrada ya entre las primeras.

ADLER

La casa *Adler* ha presentado en su stand del Salón de París una variedad de tipos y de carrocerías realmente espléndida. Entre ellos merecieron justas alabanzas por el buen gusto que presidía en su instalación, un coche tipo sport, 9-24 HP., cuatro asientos con doble parabrisas, cuya carrocería, pintada en gris, ostentaba

todas sus partes metálicas niqueladas, formando un conjunto de efecto maravilloso.

Otro coche, doble faetón 12-30 HP., chasis alargado, ofrecía un golpe de vista por demás elegante y sugestivo, tanto por la forma de la carrocería como por lo acertado de su pintura en azul oscuro, que hacía una bella combinación con el color gris claro de la guarnición.

Los restantes modelos exhibidos en el stand de *Adler*, ya de sí llamativos como los anteriormente descritos, hicieron de la instalación que nos ocupa una de las más completas y una de las más visitadas, cosa natural si se observa que, aparte de figurar en ella una colección de coches a cual más hermoso y bien acabado, es tradicional el buen aprecio en que se tienen en el mercado mundial los productos de esta importante fábrica alemana.

ALDA

Todo está estudiado en la construcción de los automóviles *Alda*, y todo está en ellos dispuesto de manera que se ofrezcan, al comprador todas las condiciones de *chic* y de confort que pueda exigir el gusto más atildado y escrupuloso. *Alda* es un coche para gente selecta, y por esta razón no es de extrañar que por el stand que ocupaban estos automóviles desfilaran los escogidos.

Su aspecto armonioso, sus líneas finamente dibujadas, el gusto acicalado que se observa en todos sus detalles, hacen del *Alda* el coche de lujo por excelencia y comfortable como pocos, siendo de notar, en cuanto a esta última cualidad, de una parte la ingeniosa suspensión que reduce al grado más insignificante — y quizás expresaríamos mejor la idea diciendo que lo anula — todo movimiento brusco de oscilación y de sacudida, y de otra parte la caja del cambio de marcha a báscula, sistema que permite una extraordinaria dulzura en la maniobra y la hace absolutamente silenciosa.

BENZ

El prestigio de que goza esta marca alemana en el mercado mundial hace ocioso en nosotros un elogio que la extensa clientela con que cuenta *Benz* en España no cesa de pregonar.

El Salón de París ha sido un triunfo más para esta marca. Como prueba de nuestro aserto y como dato curioso que corrobora lo que ya hemos dicho antes a propósito del aprecio en que se tiene a *Benz* en España, bastará recordar que la primera venta en firme que se hizo en el Salón Automóvil de este año fué la de un *Benz* 100 HP., comprado precisamente por el distinguido sportsman español señor Beruete.

BERGOUNGAN

La celebrada marca de neumáticos *Le Gaulois*, tan apreciada entre nuestros automovilistas, ha representado un brillantísimo papel en el último Salón del Automóvil, dando a conocer su nuevo tipo de cubiertas en estrias triangulares de relieve, que está llamado a tener una enorme aceptación. Por de pronto, los chasis *Hispano-Suiza* que se exhibían en el stand de esta marca, adquiridos por S. M. el Rey, iban provistos de los nuevos neumáticos *Bergougnan*.

Este dato, por lo alto que es el ejemplo, no puede ser más significativo.

CONTINENTAL

Numerosas fotografías relativas a las principales victorias obtenidas este año por los neumáticos *Continental*, no dejaron pasar a nadie desapercibido el stand de la casa cuyos neumáticos tanto se han distinguido siempre en las pruebas más importantes del calendario automovilista.

Las innumerables victorias obtenidas por *Continental* en el terreno deportivo, le han dado, como es lógico, una supremacía indiscutible en el terreno industrial, hasta tal punto que, concretándonos al último Salón, formaban una verdadera legión los constructores que presentaron sus coches provistos de *Continental*. He aquí algunos nombres:

Abadal, Adler, Alda, Aquila Aries, Barré, Bazelaire, Benz, Casse, Charron Ltd., Chénard Walcker, Cornilleau, Corre-La Licorne, Cottin Desgouttes, Crespelle, Daimler, Delage, F. I. A. T., Flirt, Gobron, Godefroy Lévêque, Hispano-Suiza, H. L., La Gazelle, Luxior, Majola, Mathis, Mercedes, Métallurgique, Métropolitaine, Panhard-Levassor, Phenix, Pierron, Renault, Rolland-Pilain, Rolls-Royce, Ronteix, Th. Schneider, Sidea, Simplicité, Sizaire-Berwick, S. P. A., Stoeber, Vinot-Deguingand, Violet-Bogey... y muchas más.

HISPANO-SUIZA

Indiscutiblemente — puesto que todos lo han reconocido, incluso muchos constructores competidores comerciales de la gran marca española — los nuevos modelos presentados por la *Hispano-Suiza* en el Salón de París han constituido la mayor y quizás la única revelación mecánica que signifique un progreso en la perfección de la construcción automovil. Las innovaciones introducidas por la *Hispano-Suiza* en sus modelos 1914, son ya conocidas de nuestros lectores, que seguramente habrán leído el interesante artículo de nuestro compañero Arman, que se publicó en el número anterior tratando de este mismo asunto. El lujo de detalles con que allí se describen los nuevos modelos de la *Hispano-Suiza* nos mueve a no insistir en ello; pero de todas maneras no queremos desperdiciar esta ocasión para proclamar bien alto el éxito alcanzado por la *Hispano-Suiza* en el Salón de París.

Los dos chasis del nuevo modelo 1914, tipo «España», contruidos para S. M. el Rey don Alfonso XIII y que han figurado en el stand de la *Hispano-Suiza* durante todo el tiempo que ha permanecido abierto el Salón, se han visto constantemente rodeados de una compacta barrera humana, a pesar de renovarse frecuentemente las personas que acudían a examinarlos, y era de ver cómo llovían las alabanzas a la gran marca española, distinguiéndose sobre todo en los elogios las personas de reconocida capacidad técnica, de cuyos labios tuvimos el gusto de escuchar las mayores alabanzas para los nuevos modelos *Hispano-Suiza*.

PEUGEOT

En sitio preferente del stand *Peugeot* figuraba el coche que, pilotado por Boillot, ganó el gran premio del Automóvil Club de Francia, el mismo con el cual también Boillot batió hace poco casi todos los records en Brooklands. En

el stand *Peugeot* figuraban, además, otros modelos, entre los cuales merece ser notado el nuevo tipo 10 HP., que, reuniendo todos los perfeccionamientos mecánicos que son exclusivos de la casa *Peugeot* y que ponen a esta marca en preeminente lugar entre la excelente construcción francesa, está especialmente estudiado para presentar un coche esencialmente práctico, puesto que, a pesar de las reducidas medidas del motor, cosa que presupone una economía de esencia muy digna de tenerse en cuenta, permite lograr una gran velocidad media, gracias a las condiciones especiales de su motor.

PROWODNICK

La rapidez con que ha conquistado el mercado español la célebre marca de Riga, gracias a la duración extraordinaria de sus neumáticos y a las condiciones especiales que reúnen y que los colocan fuera de toda competencia, nos movió a hacer algunas visitas al stand de esta marca, donde estaban expuestos los distintos productos de la casa *Prowodnick*, dispuestos artísticamente.

Allí pudimos examinar, aparte de las famosas cubiertas *Columb* para automóviles, los magníficos ejemplares de antiderrapantes, las cubiertas para moto y bicicleta que en breve lanzará a nuestro mercado la Sociedad española de los neumáticos *Prowodnick* y de cuya aceptación no cabe dudar, ya que las perfecciones de fabricación que caracterizan los neumáticos para auto las poseen también en el grado correspondiente los de moto y velo.

No fué tan breve nuestro paso por el stand de *Prowodnick* que no pudiéramos enterarnos, sin querer, de que en el stand se vendieron infinidad de cubiertas, destinadas casi todas a los numerosos amateurs que fueron en automóvil a París con motivo del Salón y que no querían emprender el camino de regreso sin la garantía de seguridad y de comodidad que para un largo viaje ofrecen los *Prowodnick*. Y por cierto que entre estos compradores de aluvión figuraban muchos españoles.

ROCHET SCHNEIDER

Ha sido un indiscutible éxito para *Rochet Schneider* el tour que ha hecho últimamente el Presidente de la República M. Poincaré por varias comarcas francesas, ocupando un precioso coche de esta marca, sin sufrir el menor contratiempo y permitiendo al Presidente seguir con exactitud matemática todo el itinerario fijado.

Este coche, como trofeo valioso, figuraba en el stand de *Rochet Schneider* cubierto de flores y envuelto con la bandera tricolor.

Esto dará idea de los visitantes y miradores que debió tener el stand de *Rochet Schneider*, pues si los coches expuestos merecen por sí toda la atención de los inteligentes, más fueron los que se fijaron en la belleza de los modelos expuestos, atraídos por la exposición del coche presidencial.

ROLLS ROYCE

Estos coches serán siempre y en todas partes objeto de la atención de los más selectos. Por su mecanismo perfeccionadísimo aunque complicado, por la distinción de sus líneas, por

todo su conjunto majestuoso, son los automóviles *Rolls Royce* coches para tener por dueños a príncipes y potentados y para ser conducidos por mecánicos de verdad. A tal señor, tal honor.

No quiere decir esto que estos coches sean delicados; antes, al contrario, su solidez resiste todas las pruebas; pero lo que sí queremos decir es que a un mayor grado de perfeccionamiento en la construcción, a un mayor refinamiento técnico como poseen los coches *Rolls Royce*, corresponden unas manos aptas y una inteligencia mayormente conocedora de la mecánica automóvil, cosa que no se encuentra hoy en un chauffeur vulgar.

Fué este stand, como no podía menos de ser, uno de los que llamó la atención del Presidente en su visita inaugural, siéndole mostrado, con tal motivo, el modelo adquirido por el gran duque Alexandrowich.

GEORGES ROY

Dentro de las marcas de su categoría fué ésta una de las más distinguidas por el favor del público, cosa que se explica dada la popularidad alcanzada por los tipos 12 y 8 HP., que superan, por muchos conceptos, a todos sus similares en precio y fuerza.

El tipo 8-10 HP., sobre todo, es por su construcción reforzada y por las dimensiones del chasis, que permiten adaptarle con holgura una carrocería de cuatro asientos, el coche ideal para el hombre de negocios y el coche esencialmente práctico, dado su consumo realmente insignificante, ya que no pasa de 8 a 10 litros por 100 kilómetros.

SIZAIRE BERWICH

Un gran éxito ha tenido la presentación de esta nueva marca que ha expuesto en el Salón Automóvil algunos preciosos modelos.

De líneas y disposición mecánica muy parecidas al *Rolls Royce*, cuyo capot imita ventajosamente, ofrece una perspectiva singularmente agradable a la vista. Por lo que se refiere a la marcha de estos coches, pueden resumirse sus características en estas condiciones: robustez, silencio y gran potencia, que son todas las que pueden exigirse en un coche que, como éste, es el prototipo del coche lujoso y moderno.

En cartera

Con esto terminamos, por hoy, nuestras impresiones del Salón de París. A pesar de la extensión de este trabajo, queda aún mucho por decir si fuéramos desarrollando todo lo que se ha ofrecido a nuestra consideración en el Salón de París. Hemos procurado en este número dar idea de lo más importante; y como ni limitando así esta información hemos podido abarcar todo lo que ha quedado en nuestra memoria de un modo preferente, nos proponemos completar este artículo con otro en el número próximo, terminando en él, si es posible, la tarea comenzada aquí.

París, 1.º Noviembre 1913 R. CABOT MONTALT

Obstáculos que se oponen al desarrollo del automovilismo en España

Los impuestos y arbitrios

LA importancia adquirida en estos últimos años por el automovilismo en España y en especial en nuestra ciudad, dan carácter de actualidad a todo estudio referente a la manera de corregir y suprimir los obstáculos que imposibilitan su crecimiento en la medida que debía esperarse en atención a la riqueza de nuestra capital.

Si examinamos detenidamente el número y cuantía de los impuestos y arbitrios que gravan actualmente a los automóviles, no podemos menos de admirarnos de la prodigiosa vitalidad que supone el que, a pesar de los mismos, haya ido aumentando su número en proporción realmente considerable, y tenemos que considerar con tristeza lo que hubiera sido si tales impuestos y arbitrios hubieran estado establecidos de una manera lógica y racional, y si su cuantía hubiera sido proporcionada.

La primera base para procurar una reforma que haga que los impuestos sean más equitativos, consiste en que tanto el Estado como la Provincia y el Municipio prescindan en absoluto del prejuicio en virtud del cual toda persona o entidad, por el mero hecho de poseer automóvil, ha de considerarse rica, y el automóvil ha de constituir un objeto de lujo.

Hace unos años aun podía considerarse como medianamente cierto dicho aserto, pero de ninguna manera lo es en la actualidad, en que el automóvil constituye un insustituible medio de locomoción de reconocida utilidad. No sólo el fabricante que lo utiliza para trasladarse a su fábrica, sino el ingeniero que puede estar encargado de dos fábricas situadas en diferentes barrios de nuestra ciudad, el contratista que tiene que atender a dos o más edificios en construcción muy distantes entre sí, el médico que gana una enorme cantidad de tiempo, y otros muchos emplearían con ventaja el automóvil como medio de transporte si no lo hiciera inaccesible el crecido número de impuestos que ha de satisfacer.

La ley que regula el impuesto de carruajes de lujo, al fijar como base de exacción del mismo el número de asientos y establecer así una aparente igualdad entre todos los coches y automóviles, sean las que sean su potencia, su gasto y su precio de coste, comete la mayor de las injusticias, pues nivela y hace tributar por igual a un automóvil de 8 HP. de fuerza cuyo precio de compra no excede de 5,000 pesetas, con otro de 60 HP. que ha costado 35,000, dándose el absurdo, además, de que un automóvil de mucha potencia que sólo tenga 2 asientos pague menos que otro mucho menor que tenga 4.

Lo mismo puede decirse por lo que respecta a los arbitrios municipal y provincial, y dando por supuesto que los automóviles desgasten las calles y las carreteras es indudable que más ha de verificarlo el de mayor peso y, por consiguiente, de mayor potencia que el automóvil ligero y de poca potencia.

Tomando nota de las anteriores consideraciones y queriendo emprender una acción encaminada a hacer desaparecer las injusticias y anomalías apuntadas, el R. A. C. de Cataluña convocó en su local social una reunión de representantes de marcas de automóviles, a la que, dando una palpable prueba más del poco espíritu de asociación que poseemos, sólo concurrió una exigua minoría, pero en la que la calidad suplía ventajosamente a la cantidad, y, habiéndose nombrado una Comisión compuesta por los señores Solá, Andreu, Fiol y Casajuana, éstos, con una actividad y competencia digna de las mayores alabanzas, han celebrado diferentes reuniones en el local del R. A. C. de Cataluña, y tienen tan adelantados sus trabajos que pronto quedará redactado un proyecto que será sometido a la aprobación de la Comisión de Hacienda del Ayuntamiento y en el cual se parte como base principal para establecer las necesarias categorías y fijar la tributación, la del cilindraje del motor.

En virtud del citado proyecto los automóviles pagarán en proporción a su potencia real (no a la indicada en los catálogos), y resultarán favorecidos de un modo extraordinario los automóviles pequeños, cuyo número es indudable que aumentará considerablemente, por-

que entonces su posesión estará al alcance de una porción de personas cuya posición les impide sufragar los crecidos impuestos actuales.

El beneficio que todo ello reportará a la industria de los automóviles es evidente, y por eso los desinteresados y notables trabajos de la citada Comisión han de merecer el aplauso unánime de cuantos se interesan por el desarrollo del automovilismo.

Las malas carreteras

Indudablemente el mal estado de nuestras carreteras constituye un notable obstáculo al desarrollo del automovilismo.

Basta un solo momento de reflexión para hacerse cargo de la inmensa riqueza que se pierde por la imposibilidad material en que se hallan los turistas extranjeros de visitar nuestro país. Los beneficios que a toda la nación reportaría una buena red de carreteras son incalculables. Una gran parte de la colonia cosmopolita que pasa la temporada de invierno en Niza, realizaría una excursión por España si fueran transitables sus carreteras, y a su paso irían repartiendo su dinero, del que beneficiarían un gran número de españoles.

Cuántas instancias y solicitudes se dirigen a la Jefatura de Obras Públicas y al Ministerio de Fomento reciben todas la misma desconsoladora respuesta: *se ha agotado la consignación*. Y sin embargo, en el plan de reparaciones a ejecutar publicado en la *Gaceta* a principios de este año, se comprendían algunas de las reparaciones más urgentes a ejecutar en las carreteras generales que atraviesan nuestra región y que de haberse realizado hubieran facilitado en gran manera nuestra comunicación con la frontera francesa. Carreteras existen en nuestra región, tales como la de esta ciudad a Santa Cruz de Calafell, la de Moncada a Tarrasa, la de Sabadell y otras que constituyen una verdadera vergüenza nacional. Su arreglo es urgente, por más que no se vea la posibilidad de conseguirlo en breve plazo.

La excelentísima Diputación provincial debe también preocuparse seriamente de mejorar sus vías, justificando la exacción del arbitrio provincial impuesto a los automóviles. Mucho debe

esperarse de la reconocida actividad y buen criterio del señor presidente de la Comisión de Fomento, don Luis Durán y Ventosa y del inteligente personal de Obras públicas provinciales.

Los señores senadores y diputados a Cortes por Cataluña deberían agruparse para emprender una acción común cerca del Gobierno para conseguir el mejoramiento de nuestras carreteras.

Si lo lograran, y por su parte el Ayuntamiento no pone inconvenientes a adoptar una equitativa reforma en los impuestos, una nueva era se abrirá para el automovilismo en Cataluña, que será fuente importante de riqueza y a la que contribuiría en gran manera la unión de cuantos del automovilismo viven y cuantos por su progreso se interesan.

JOSÉ ORTIZ

Secretario del R. A. C. de Cataluña

Los coches «Abadal y C.^a»

EL *clou du Salon*, como dicen nuestros vecinos de allende los Pirineos, lo ha constituido, sin ningún género de duda, la firma española *F. S. Abadal y C.^a* con el chasis cuya insignia es un escudo con la bandera gualda y encarnada y el nombre *Abadal y C.^a*, que tan alto se ha colocado, enalteciendo el atributo de la patria.

Y sin embargo, el chasis *Abadal y C.^a* se aparta de todo aquello que por ser llamativo han empleado ciertos fabricantes, para *frapper* al cliente, y que luego en la práctica ha dado pésimos resultados.

Por el contrario, en el coche *Abadal y C.^a*, en razón de ser de los últimos que han salido, se han recopilado cuantas innovaciones de resultados prácticos se conocían, seleccionando cuidadosamente de lo bueno lo mejor, y dedicando una particularísima atención a los materiales empleados cu-

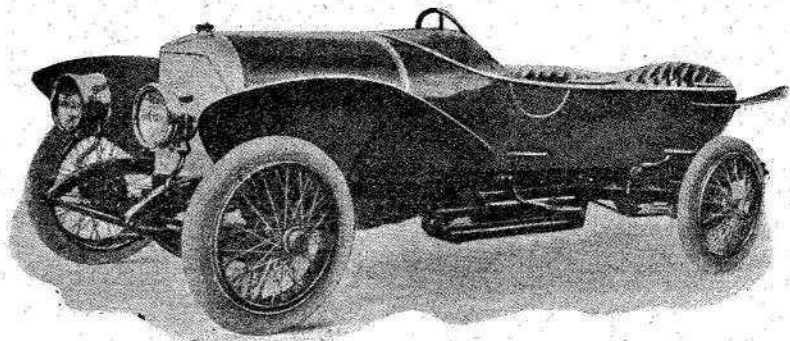
yas calidades no son superadas por marca alguna, y no hay que decir el acierto que ha presidido todas las disposiciones, tratándose de la casa *F. S. Abadal y C.^a*, la firma más antigua del automovilismo español que ha seguido paso a paso el desenvolvimiento de esta industria.

Escribimos con tal convicción porque ante las pruebas que hemos presenciado, los datos que nos han proporcionado, hay que rendirse y acabar por proceder igual que los *connaisseurs* que llenaban el stand de esta marca y que tenían nuestro mismo entusiasmo, alzando hasta las nubes el *Abadal y C.^a* y dejando en completo olvido algunas otras marcas.

Entremos ahora en materia para que nuestros lectores vean que nuestras alabanzas son bien justificadas, y aun para ello prescindiremos de publicar los planos en que se hacen resaltar sus muchas ventajas sobre los demás, por cuanto son ya muy conocidos:

Seduce en primer término el aspecto de líneas, por la disposición del chasis, gracias a lo cual se han podido adoptar las carrocerías forma moderna «Canoa» y «Limousine-Bombée» que privan actualmente, cautivando por su elegancia y comodidad el gusto más exquisito.

Llama la atención seguidamente su perfecta estabilidad, debida a que además de ser el chasis más largo y más ancho tiene dos muelles traseros de 1'30 metros que suprimen los muelles crosses con los cuales al reaccionar se produce el movimiento que tan molesto es en otros coches. Por otra parte, el peso del mecanismo está combinado más hacia atrás y en consecuencia aguanta más en carretera, aun a grandes velocidades,



Chassis «Abadal y C.^a», con carrocería *Canoa*, que tanto éxito ha obtenido en el Salón



Chassis «Abadal y C.^a», con carrocería Landaulet-Torpedo

asegurando de paso el coche en las frenadas por bruscas que sean. Además, los frenos están accionados directamente sobre las ruedas traseras, suprimiéndose con esta innovación el esfuerzo sobre el mecanismo.

He aquí, ahora, algunos datos técnicos que permitirán al lector formarse idea de la superioridad del chassis *Abadal y C.^a*

El motor, como es sabido, es de válvulas inclinadas, lo que evidentemente le da más velocidad y más solidez, y de ello es buena prueba el que las principales casas hayan adoptado este sistema.

Su suavidad llega al extremo de permitir marchar en 4.^a velocidad, o sea en directa desde 10 km. hasta 120 por hora.

El embrague es de la acreditada marca Hele-Schwa, siendo de alabar que se haya prescindido de «amor propio de fabricantes», para adoptar este sistema en forma de discos ondulados, superior a todos, como lo prueba el que, a pesar de ser inglés, lo emplean muchas marcas francesas, italianas, etc., etc.

Además de funcionar, bañado en aceite, es completamente desmontable, detalle tan solicitado por todos los connaisseurs técnicos, y ello se ha podido obtener separando más hacia atrás el cambio de marchas, con lo que se aumenta la perfecta estabili-

dad del coche.

El cambio de marchas es a doble tren balador con eje sumamente corto y el balador estriado, cuya ventaja sobre los demás prueba el haber sido copiado ya por otras marcas.

Los dos juegos de cardán, que lleva, van completamente tapa-

dos ambos con juntas metálicas, y son de tamaño y construcción iguales a los que emplean otras casas para los tipos hasta de 200 caballos, obteniendo con ello suprimir el desgaste de cojinetes pequeños, lo que ocurre en la mayoría de chassis montados con cardán.

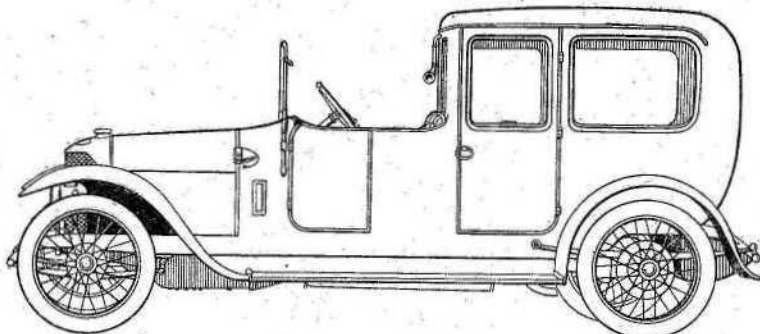
El empuje se produce por medio de los resortes, dando una gran suavidad a las arrancadas y frenadas.

Es además una ventaja para casos de avería o choque con las ruedas traseras, en la que la reparación tiene poca importancia, al contrario de lo que ocurre con los demás chassis a puente oscilante.

La transmisión de cardán a cardán es sumamente corta, gracias a estar el cambio de marchas más hacia atrás, y esto le da gran solidez a la par que perfecta rigidez, impidiendo que se curve con la fuerza centrífuga.

El eje delantero es sumamente sólido, ofreciéndose a simple vista, siendo uno de los detalles más importantes para las carreteras españolas.

La dirección, colocada por encima del chassis para no tener que agujerearle y



Chassis «Abadal y C.^a», con carrocería Limousine-Bombée

restarle resistencia, está en roce con todo a vis, suprimiéndose el punto duro que hace el sistema de cremallera.

Y sobre todos estos detalles, tan importantes de por sí, lo que más avalora el coche *Abadal y C.^a*, demostrando la feliz idea con que está hecho con los materiales con que está construido, como consta en el catálogo, son para las piezas de mayor esfuerzo de la insuperable marca B. N. D., que, como es sabido, no se emplean más que para los coches de carreras donde han de hacer grandes esfuerzos.

Los demás accesorios que entran en el chasis son los que la experiencia ha demostrado ser los más modernos y mejores; magneto Bosch blindado, ruedas Rugge Whitworth, rozamientos a bolas F. & S., etc., etc.

Los resultados prácticos de estos chasis se han visto ya, con los que ha habido de demostración: uno de ellos un 45 HP. después de haber recorrido más de 20,000 km. controlados se desmontó totalmente en presencia de muchos inteligentes, previamente invitados, y se comprobó que estaban *absolutamente intactos* tanto el chasis como el motor, volviéndolo a montar sin cambiar un solo tornillo.

**Los grabados de STADIUM son
ejecutados en los talleres de**



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Prente al Palau de la Música Catalana

Otro de los coches, un 15-20 HP., recorrió todos los Pirineos franceses y españoles; yendo cargadísimo, hizo pruebas, aceptó y ganó matchs, aguantó la fuerte campaña del Salón, adonde fué desde aquí por carretera, y como si nada, a pesar de que para probar su resistencia y demostrar la buena construcción y superioridad del motor se hizo sin ventilador, haciendo con ello resaltar la ventaja de su radiador coupe-vent, cuya denominación se dan ya otras marcas, no consiguiendo más que dar mayor realce, si es que cabe, a la famosa marca *Abadal y C.^a*

Al público nos remitimos; juzgue él y diga si nuestro entusiasmo es justificado.

Records, triunfos y notas varias

Los ingleses son, ante todo, hombres prácticos. Habiéndose percatado de las ventajas que dimanaban del uso de los *sidecars*, los han convertido en *taxis*. Por las calles de Londres circulan estos días innumerables vehículos de aquella naturaleza, que utilizan con singular éxito los hombres de negocios.

El equipo olímpico de Norte América acaba de perder uno de sus más valiosos elementos. Ralph Rosse, que tanto se distinguió en las olimpiadas de San Luis, Londres y Stockolmo, ha muerto, muy joven, en San Francisco, a consecuencia de una fiebre tifoidea.

Rosse detentaba el record mundial de lanzamiento de peso con 15 m. 54.

Del 5 al 25 de Diciembre próximo se celebrará en París la V Exposición de Locomoción Aérea.

La primera prueba de los Reliability Trials para autociclos, organizada por l'Autocycle Union, tuvo lugar, el 29 del pasado mes, en Surrey. De los 31 coches que se pusieron en línea, sólo 28 terminaron el recorrido, que era de 173 kilómetros.

El Campeonato de Lawn-Tennis de Cataluña ha sido ganado por don E. Flaquer, con raqueta *Driva-Champion*, de las cuales son depositarios exclusivos los señores Eduardo Schilling, S. en C., Fernando VII, 23, Barcelona.

Brindejunc des Moulinais, el célebre aviador que pasó inadvertidamente en Barcelona, a pesar del excelente espíritu sportivo que a todos nos

anima, se ha adjudicado en definitiva la Copa Pommery.

Para ganar ese hermoso trofeo, Brindejonc recorrió 1,389 kilómetros.

* *

La carrera en cuesta de Gometz-le-Chatel se celebrará el día 7 del próximo Diciembre.

* *

El campeón ciclista amateur Bailey se ha decidido por fin a pasar el Rubicón. Se ha instalado en París, y participará como profesional en algunas de las reuniones que allí se celebran.

* *

Percy Lambert, el excelente defender de los *Talbot*, ha muerto, en Brooklands, a consecuencia de una caída. Por vez postrera, se disponía el motorman aquel a batir los records mundiales.

El día 15 de Febrero había batido Lambert el record de la hora, elevándolo a 165 kilómetros y 700 metros.

* *

Los sportsmen franceses empiezan a perder el seso. Primero les dió por andar a *cuatro patas*; ahora se entretienen en imitar a los reptiles, y culebrean a las mil maravillas.

Entretanto, la gente de *L'Auto* encantada de haber nacido.

De lo sublime a lo ridículo...

* *

Los footballistas belgas han vencido al equipo de Londres por 5 goals a 4.

La London League entró 5 goals por 3 al equipo parisino de la L. F. A.

Los English Wanderers derrotaron por 7 a 1 al bando de la U. S. F. S. A.

* *

La prueba ciclista Vuelta a Lombardía, que anualmente organiza *La Gazzetta dello Sport*, ha sido ganada esta vez por Pelissier, sobre bicicleta *Peugeot*.

* *

El equipo de football de Bélgica ha vencido al de Suiza por 2 goals a 0.

* *

En Amberes se celebrará el día 23 de este mes el match de football Alemania-Bélgica.

* *

Los footballistas suecos han vencido a los noruegos por 4 goals a 3.

* *

Rüt, el célebre corredor teutón, se ha adjudicado brillantemente el gran premio de apertura del Vel d'Hiv.

Refiriéndose a este corredor ha hecho el veterano Ellegaard las siguientes declaraciones:

«Walter Rüt es, sin ningún género de duda, el mejor corredor del mundo. Podría batir fácil-

mente en los velódromos del Parc des Princes o en el Olímpico de Berlín, a todos cuantos corredores se le opusieran, incluso a Kramer.

»Sería hermosísimo ver disputarse a Kramer y Rüt un match, ya que son éstos dos verdaderos virtuosos del ciclo.»

* *

La International Boxing Union ha despojado a Jack Johnson del título de campeón del mundo «en atención a que aquel boxeador se ha hecho indigno de usarlo».

Un negro y un mulato quedan ahora como probables campeones: Sam Langford y Joe Jeannette.

* *

El australiano Hédemann ha arrebatado el título de recordman del mundo de la milla a Hans Holmer. Empleó aquél 4 m. 34 s.

* *

Los hockeymen ingleses han derrotado por 11 goals a 0 a los belgas.

También han batido con facilidad grande a los alemanes.

* *

Kramer, el maravilloso poulain americano, vuelve esta temporada a París para participar en las reuniones invernales.

Este corredor ha firmado contrato con la casa *Peugeot*.

* *

Pattberg, el conocido deportista barcelonés, está construyendo una motocicleta.

* *

Se anuncia la organización de la carrera de motocicletas Vuelta a Cataluña.

* *

Soun vuelve otra vez a las lides deportivas. Ha firmado un contrato con la casa *Gritzner*.

* *

El atleta berlinés C. Brockmann, del Sport Club de Charlottenburg, ha batido el record de los 100 kilómetros de marcha, estableciéndolo en 10 h. 21 m. 46 $\frac{1}{2}$ s.

* *

Boillot se ha clasificado en primer término con su coche *Peugeot*, en la carrera de Achères.

* *

La carrera Niza-La Turbie se ha celebrado con éxito. Se han clasificado en primer lugar en sus categorías: Andreis, sobre motocicleta *Terrot*; Franquebalme, sobre *Terrot*; Muraire, sobre *Peugeot*; Carippe, sobre sidecar *Moto-Rève*; Noury, sobre autociclo *Bebé-Peugeot*.

* *

El australiano Wilding acaba de adjudicarse el título de campeón mundial de tennis en los concursos que se han celebrado en Stockolmo.

DOCUMENTO INTERESANTE

SOBRE UNO DE LOS NUEVOS MODELOS HISPANO-SUIZA

Los abajo firmados: A. Bazin y L. Carpe, cronometradores oficiales del Automóvil Club de Francia, certifican que hoy, 20 de Octubre de 1913, han cronometrado un coche **HISPANO-SUIZA 85 X 130** conducido por M. Massuger en la distancia de un kilómetro en cuesta del hito 96 k. 600 al 97 k. 600 de la carretera nacional número 182, en Gaillon (terreno y distancia de la prueba de cuesta organizada por el diario *L'Auto*), y que este coche ha cubierto el kilómetro en 29" 3/5; velocidad media por hora: 121 k. 621 m.

En fe de lo cual libramos el presente certificado para servir y valer en lo que haya derecho.

Gaillon, 20 Octubre 1913

L. Carpe

A. Bazin

LA HISPANO-SUIZA

OFICINAS Y TALLERES

ESPAÑA - Barcelona: Carretera Ribas, 279 : FRANCIA - Levallois-Perret: 27, Rue Cave

Teléfono 8250

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

BALMES, 62

SANROMÁ

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 $\frac{3}{4}$, 3 $\frac{1}{2}$ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA



UNDERWOOD

El prototipo de
las máquinas
de escribir mo-
dernas

700,000 máquinas en uso

Cinco años de garantía : Se deja a prueba

Pídase el Catálogo a

GUILLERMO TRÚNIGER & Co.

Calle Balmes, 7

BARCELONA

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN
BARCELONA :

DAMIÁN MARTÍ

Casanova, 48, 1.^o
Teléfono 2623