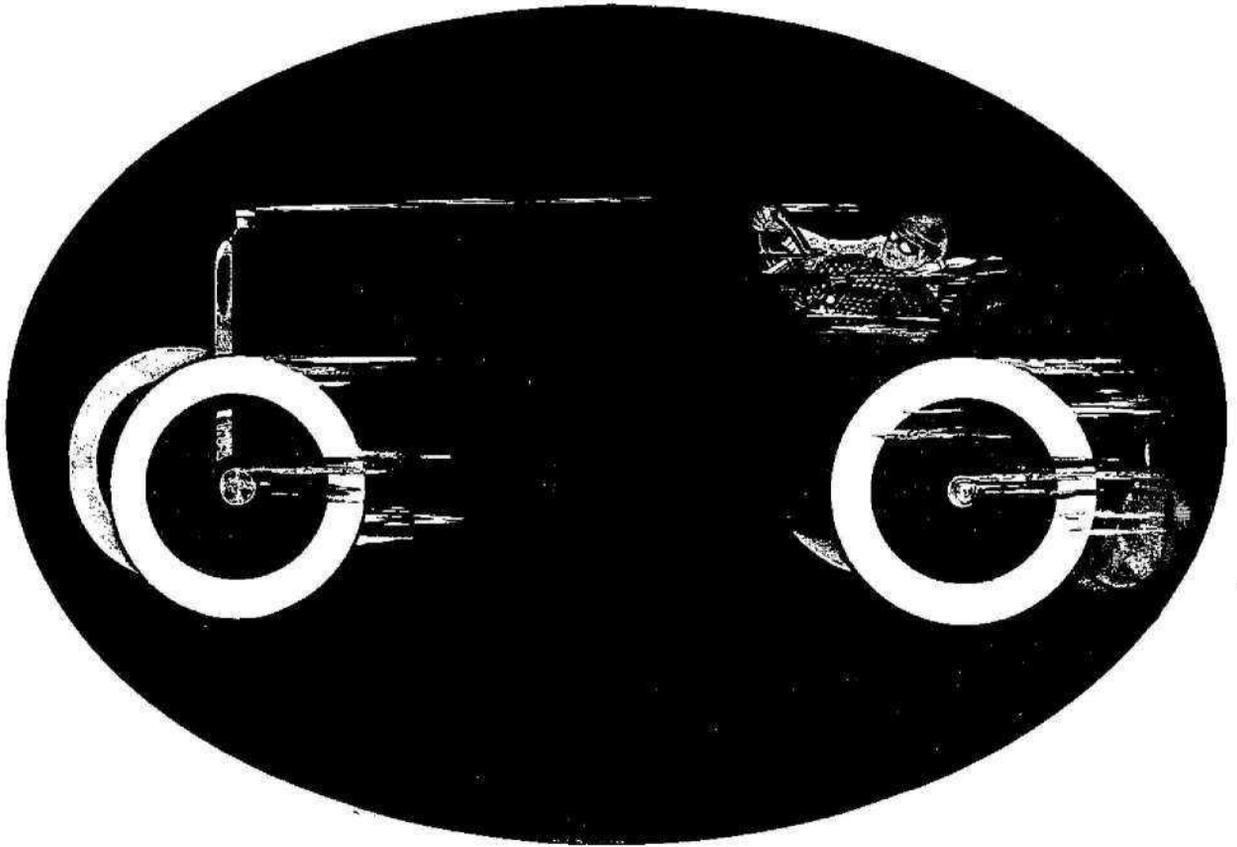


# STADIUM



Carrera en cuesta de los Bruchs

1.º, León Conte, sobre cycle-car *Buckingham*, pneus *Pirelli*

**20** cts.

**CICLOS**

Balmes, 62

**SANROMÁ**

Automóviles: **CHARRON Ltd.**

**SIZAIRE-BERWICK**

**D. F. P.**

Concesionarios **MAGRE, TRILLA Y CA**  
Cataluña, núms. 107 y 111 (Auto-Librería)  
— TELEFONO 6140 - PLAZA DEL COMERCIO —

**CICLOS FONTANALS**

FABRICA EN  
VILLANUEVA  
Y GELTRÚ  
(BARCELONA)

**Carrera en cuesta de los Bruchs**

28 marzo 1915

11 kilómetros - Motocicletas 1.000 c. c.

**1<sup>o</sup>** J. M. Moré, en 9 m. 50 s.; **3<sup>o</sup>** Remy  
AMBOS SOBRE

**Moto INDIAN**

AUTOMÓVIL SALÓN  
Plaza de Cataluña, 20 - BARCELONA

# STADIUM

REVISTA SELECTA ILUSTRADA, TÉCNICA Y DOCTRINAL

DEPORTES : TURISMO  
GRAN MUNDO

PUBLICACIÓN DE LA "EDITORIAL DEPORTIVA, S. A."

APARECE TODOS LOS  
SÁBADOS

Oficinas: Consejo de Ciento, 383, entr.º - Teléf. 733

SUSCRIPCIÓN: España, un año, 10 ptas. Extranjero, un año, 15 fr. - Número suelto: 20 CÉNTIMOS

## STADIUM, órgano oficial

del

## Real Automóvil Club de Cataluña

*En la última Junta celebrada por la directiva del REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, se tomó un acuerdo que nos honra y favorece en extremo.*

*El REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, la entidad que con tantos entusiasmos como desvelos labora con fe, constancia y celo extraordinarios en pro del fomento del automovilismo en la región catalana, la corporación que trabaja con los mayores y más grandes empeños por favorecer el turismo en todos sus diversos aspectos, concediendo un premio a nuestra labor, paralela a la suya, asocia su nombre, el título glorioso de REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, al humilde y modesto de STADIUM, propagador entusiasta, firme y decidido de los mismos fines para los que fué creada nuestra importante entidad automovilista.*

*Siguiendo sus pasos, haciéndonos eco de cuanto realizaba, comentando con el elogio consiguiente sus acertadas gestiones, nos hemos ido acercando tanto y tanto al REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, que éste, haciéndonos merecedores de su confianza ilimitadísima, nos otorga el honor de representarle en la prensa periódica con carácter de su órgano único y oficial, a cuyo honor y a cuya confianza habremos de corresponder redoblando nuestros esfuerzos para que el automovilismo y la entidad que de tan digno modo lo representa en Cataluña, alcancen los más altos grados de prosperidad y engrandecimiento.*

*Nuestro profundo agradecimiento habráse de ver traducido por nuestra adhesión incondicional a entidad para nosotros tan querida y por nosotros tan respetada como lo ha sido siempre el REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA.*

## ECOS DE LA SEMANA

Si echamos la mirada hacia atrás y nos paramos un momento a comparar la intensidad de la vida deportiva de hoy con la que existía algunos años ha, no podemos por menos de apreciar el enorme progreso que han hecho en nuestro país las costumbres deportivas.

No hace tres años, poco después de la fundación del Moto Club Deportivo, se organizó la primera prueba en cuesta de los Bruchs, que acaba de celebrarse ahora

por tercera vez. El éxito ha sido cada año mayor; y hoy ya constituye una fiesta que se impone por su propia virtualidad y no sólo por los progresos que se han realizado en los resultados técnicos, sino por la numerosa masa de aficionados y de devotos con que cuentan los pequeños vehículos automóviles, cuyo perfeccionamiento y enorme desarrollo entre nosotros hay que atribuir sin vacilación a la brillante labor de divulgación y de propaganda llevada a cabo por el Moto Club Deportivo con sus fecundísimas iniciativas.

**P**RUEBA indiscutible del arraigo definitivo del hockey entre nosotros, es el entusiasmo y el interés que han despertado los partidos celebrados estos días entre el equipo de distinguidos jóvenes madrileños que militan bajo la bandera del Athletic Club de la Villa y Corte y el equipo formado por no menos distinguidos socios de nuestro aristocrático Polo Club.

La ciencia y el grado de entrenamiento de unos y otros han dado manifiesto interés a los encuentros y ha inclinado su resultado a favor de los madrileños, que indudablemente eran los que sabían más.

Pero por encima de este resultado material, que a nuestros jugadores compete borrar, tiene un valor muy superior el triunfo alcanzado por el sport, dejando implantada para siempre, entre nosotros, una de sus más bellas ramas, el hockey, y a este triunfo han contribuido por igual unos y otros con su respectivo esfuerzo, presidido en toda ocasión por la confraternidad y por la corrección más hermosas.

Nuestro saludo y nuestra felicitación a los jugadores del Athletic de Madrid, por su visita y por su victoria; nuestra felicitación al Polo, por sus entusiasmos y por la parte que le corresponde en la organización de esta primera gran fiesta del hockey.

\* \* \*

**H**EMOS recibido el programa de los concursos organizados para la presente temporada por la Sociedad Gimnástica Española, cuya vitalidad es cada día mayor.

Forman el programa: el campeonato de levantamiento de peso, carreras pedestres y ciclistas de neófitos, un campeonato de deportes atléticos, un torneo de fútbol, regatas, campeonatos de carreras a pie y lucha greco-romana, y, finalmente, un gran festival atlético que será digno remate a todas estas interesantes pruebas.

\* \* \*

**E**L Sabadell F. C. ha concertado con el Racing Club de Madrid dos partidos, que se celebrarán en el espacioso terreno del Centre de Sports de Sabadell mañana y pasado, días de Pascua.

Con este motivo reina un entusiasmo indescriptible entre los deportistas sabadellenses, disponiéndose todos a agasajar cumplidamente a los simpáticos equipiers madrileños para hacer lo más agradable posible su estancia entre ellos.

Los directores del Centre de Sports han recibido vivas muestras de simpatía por el esfuerzo que supone el realizar esos partidos y es de creer que el público sabrá responder debidamente.

\* \* \*

**B**ELLO presagio de la actuación de la futura Federación Atlética fué la reunión que se celebró el día 30 en el local del Tiro Nacional.

Eminentes doctores en medicina, amantes de la regeneración física de la raza y entusiastas de los ejercicios atléticos, caracterizados representantes de las sociedades deportivas, escritores y periodistas, campeones; todos cuantos valen y significan algo en nuestro mundo, en el campo de la ciencia, de la higiene y del sport, unidos por las mismas ansias redentoras y por los mismos entusiasmos, se congregaron o se adhirieron a la reunión, sancionando, por medio de solemne plebiscito, el acto afirmativo de la necesidad de llevar a cabo la constitución definitiva de la Federación Atlética y el nombramiento de la comisión encargada de sentar las bases de su organización.

La Federación Atlética está ya en marcha; tenemos fe en la Comisión nombrada; esperamos de ella que sabrá cimentarla sobre bases adecuadas a sus peculiares fines, y estamos, finalmente, convencidos de que, siendo así, los elementos atléticos se agruparán decididos bajo la bandera protectora de una superior entidad reguladora.

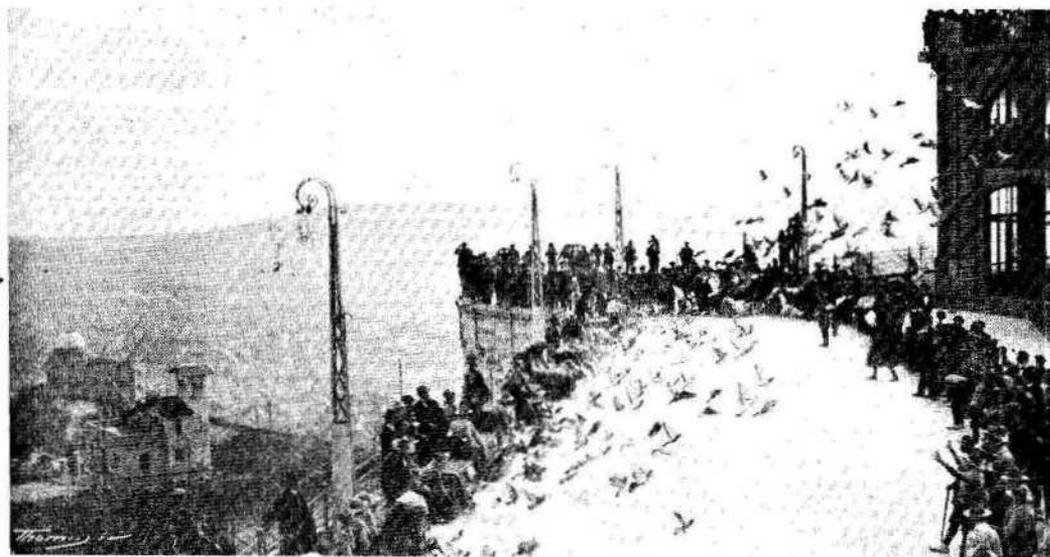
\* \* \*

**L**UJOSAMENTE presentada y con el simpático título de *Arte y Sport*, ha salido una nueva Revista semanal, digna de la mejor fortuna, que viene a laborar por el enaltecimiento de la cultura artística y por la divulgación y propagación de los deportes.

Dirige la nueva publicación nuestro particular amigo don Ubaldo Carrera, eficazmente secundado por Salvador Sampere Oliveras, fundador y director que fué de *Gaceta Sportiva*, aquel entusiasta periódico azul que tan imborrable recuerdo dejó en todas partes, a pesar de las cortas intermitencias de su vida.

Estos dos nombres y los de distinguidos escritores que colaboran en la nueva publicación, avaloran de un modo muy especial sus ilustradas páginas y constituyen la mejor garantía del buen éxito que le deseamos.

## Fiesta de la Colombófila y Cross-Country en el Tibidabo



*Suelta de palomas mensajeras, verificada por los Exploradores en el Tibidabo, durante la fiesta deportiva organizada por la Real Sociedad Colombófila de Cataluña*



*Un aspecto del Cross-Country, organizado por el Sindicato de Periodistas Deportivos, en la fiesta de la Colombófila. — Los corredores Mestres y Erra, primero y segundo por orden de llegada. — En el momento de impresionar el clisé, Erra llevaba momentáneamente la delantera a Mestres, que resultó vencedor de la prueba.*

Fotos Juandó

## Automovilismo práctico

### III

PARA estudiar debidamente los diversos elementos que integran el mecanismo de un automóvil, es necesario tener una idea general de como se produce el funcionamiento de un automóvil, para lo cual podemos prescindir por el momento de todo accesorio que no sea indispensable para su buena marcha.

Procedamos con orden, adaptado a la realidad de los hechos, que será el sistema más in-

teligible a los que no son técnicos, que son quienes pueden aprovechar, sin duda, algo de esas pláticas.

Tenemos un chasis ante nosotros, sea cualquiera la marca, y vamos a ponerlo en marcha. ¿Qué hacer?

Hay que poner bencina en el depósito y hay que rodar la manivela delantera para hacer que funcione por un momento el motor, artificialmente, para que emprenda la marcha natural. ¿Qué ha pasado en el interior del motor cuando éste se ha puesto en movimiento por medio de una vuelta dada a la mani-

vela o por medio de la puesta en marcha automática, si el chasis dispone de ese moderno sistema?

La bencina, la esencia, llamándola por el nombre que se conoce a la materia carburante de los motores a explosión, pasa del depósito al filtrador para limpiarse de toda impureza; del filtrador pasa al carburador, aparato cuya función es preparar la mezcla de esencia vaporizada con el aire y darle todas las condiciones necesarias para su inflamación; del carburador pasa a los cilindros del motor y en el momento en que el movimiento de los émbolos al subir comprime la mezcla inflamable, aspirada por el movimiento de los émbolos al bajar, se produce una chispa eléctrica en la bujía, mediante la energía proporcionada por el magneto, chispa que inflama el gas, produciéndose la explosión de la mezcla y con ella una dilatación de gas cuya enorme fuerza hace mover el émbolo, creándose así la potencia motriz que se transmite por medio de las bielas al cigüeñal y de éste al embrague; de éste al diferencial y por medio de éste a las ruedas traseras, que son las que ponen en movimiento al coche.

He aquí explicado en pocas palabras como funciona un automóvil. Muchos quedarán asombrados de la sencillez del procedimiento; muchos se quedarán tan a oscuras como antes. No puede ser de otra manera, ni aspiramos a tener el don sobrenatural que nos hubiese permitido explicar en una docena de líneas el funcionamiento de un automóvil a satisfacción nuestra y a satisfacción del lector. Vana empresa sería para cualquiera, porque en pocas líneas hemos nombrado muchas cosas y hemos dicho muchas palabras que merecen muchas páginas para quedar explicadas por el procedimiento más breve y elemental que pueda tener a mano el sabio más sabio y, sobre todo, teniendo en cuenta que no quedaremos cortos si decimos que apenas hemos nombrado una ínfima minoría de términos nominativos pertenecientes a la terminología automóvil.

En efecto, si hubiésemos querido entrar en detalles, podíamos hablar de otros organismos auxiliares del motor, de la transmisión y de la suspensión, pero es esta una de aquellas cosas semejante a las cerezas, que si se tira de una salen todas enzarzadas, y no nos conviene, por el momento, profundizar más en detalles para que el plan que nos hemos trazado no sufra variación alguna.

Se ha dicho lo más esencial para dar una ligera idea; pero para todos será útil aquella explicación sencilla, a base de la cual hemos de estudiar los elementos constitutivos del automóvil, y que, cuando menos, nos permite tener una idea para ver los tres grupos en que pueden dividirse los elementos constitutivos de un chasis automóvil.

El motor, con todos sus órganos accesorios y aparatos auxiliares, constituye el grupo que podríamos llamar de elementos productores de potencia.

El embrague, con el cambio de marchas, el diferencial y demás accesorios intermedios entre el motor y las ruedas, los elementos de transmisión.

El armazón larguero del chasis, los muelles y las ruedas con la dirección, los elementos de sostenimiento de movimiento y de dirección.

Son tres grupos tan relacionados por sí y entre sí, que lógicamente casi no pueden desglosarse, si bien para el ordenado estudio y fácil comprensión del complicado conjunto mecánico del automóvil es necesario hacerlo así.

Entiéndase bien que hablamos del chasis de un coche automóvil, o sea todo lo que tiene relación con su composición mecánica, todo aquello cuya perfección, combinación y sistema, caracteriza la construcción en general y distingue las diversas marcas y casas constructoras entre sí. Queda, pues, bien aclarado que, por ahora, no tocamos ni pensamos tocar la parte de carrocería — de la cual nos ocuparemos más adelante — que afecta a las condiciones de comodidad, aprovechamiento y fastuosidad que cada particular quiere para su coche.

Con esto dejamos terminados estos tres artículos preliminares, y en el próximo empezaremos el estudio del motor, de sus aparatos auxiliares y accesorios, acompañándolo de los gráficos correspondientes para su necesaria y mayor claridad.

S. B. MERLÍN

## Notas automovilistas

### La industria de los cycle-cars

La campaña emprendida por nuestro compañero Jep Arman desde las páginas de STADIUM, en fecha no muy remota, ha logrado despertar de tal suerte las iniciativas industriales en nuestro país, que podemos asegurar que, en breve plazo, el ejemplo de las dos o tres empresas que hoy han montado grandes talleres para la construcción de esos cochecitos automóviles que nuestro compañero apellidó muy acertadamente *autociclos*, se verá imitado por más de cuatro que se hallan ya en constitución y que pronto aumentarán con sus nombres la lista de fábricas nacionales de cycle-cars.

### El turismo por Francia

Se ha recibido en el Automóvil Club una carta circular del Touring Club de Francia, en la que, se manifiesta que, a pesar de las actuales y aflictivas circunstancias, la mayor parte de los hoteles y balnearios de Francia mantendrán abiertas sus puertas. Que las carreteras están accesibles para el tránsito automóvil, lo propio que regularizado el servicio ferroviario, y que únicamente deben tenerse en cuenta, al penetrar en Francia, las condiciones requeridas por el Gobierno para la introducción de automóviles.

## Acontecimiento motorista

# La prueba en cuesta de los Bruchs

(organizada por el Moto Club Deportivo)

Bonet, con "Motosacoche", neumáticos "Continental"

Orús, con "Motosacoche" y pneus Continental"; Moré, con "Indian" y pneus "Good Year"

Clarassó, con side-car "Matchless", y León Conte, con cycle-car "Buckingham" y pneus "Pirelli"  
baten todos los records, realizando espléndidas performances

### Clasificación general

MOTOCICLETAS 350 C. C.		M.		S.		SIDE-CARS 500 C. C.		M.		S.			
1.	J. Bonet, <i>Motosacoche-Continental</i>	10	42	1.	E. Antonietti, <i>Triumph</i>	22	4	2.	P. Llorens, <i>Ariel</i>	28	53		
(fuera concurso)													
1.	J. Oliveras, <i>Motosacoche-Continental</i>	11	43	3.	J. Raig, <i>New-Hudson</i>	37	12	SIDE-CARS 750 C. C.					
2.	E. Armangué, <i>Connaught</i>	15	8	1. S. Ribot, <i>Clyno</i>								20	18
3.	J. Clavería, <i>Douglas</i>	15	53	SIDE-CARS 1.000 C. C.									
4.	E. Rusch, <i>Vindée</i>	16	54	1. R. Clarassó, <i>Matchless</i>								14	9
5.	L. C., <i>Clyno</i>	20	14	2. J. Lluch, <i>New-Hudson</i>								15	9
MOTOCICLETAS 500 C. C.													
1. J. Orús, <i>Motosacoche-Continental</i>												9	20
2. J. Martínez, <i>Zenith</i>												10	22
3. P. Tapias, <i>Zenith</i>												11	11
4. Ayllon, <i>Lea Francis</i>												11	50
MOTOCICLETAS 1.000 C. C.													
1. J. M. Moré, <i>Indian-Good-Year</i>												9	50
2. J. Soler, <i>Harley-Davidson</i>												12	16
3. Remy, <i>Indian</i>												12	57
4. L. Conte, <i>Buckingham-Pirelli</i>												12	55
5. J. C., <i>Ideal</i>												14	37
6. B. Clavería, <i>Morgan</i>												14	43
7. Amat, <i>Buckingham</i>												15	50
8. J. Barnola, <i>Ideal</i>												17	4
9. Filiberto, <i>Ideal</i>												19	17
10. M. Cortés, <i>Buckingham</i>												29	00



PRUEBA EN CUESTA DE LOS BRUCHS

Aspecto del punto de salida, durante los preparativos de los corredores, momentos antes de empezar la carrera

Foto Juanó



PRUEBA DE LOS BRUCHS: CARRERA DE MOTOCICLETAS  
*Oliveras, 1.º de la categoría de 350 c. c. (Motosacoche-Continental)*

### Impresión

Como animación y entusiasmo, la tercera prueba de los Bruchs ha sido un nuevo éxito de aquellos a que ya nos tiene acostumbrados desde hace mucho tiempo el Moto Club Deportivo Barcelona. Comparaciones con otras pruebas organizadas por los valiosos elementos de aquella casa, no las hagamos. Baste decir que en el recorrido hubo un público numerosísimo; vimos a todos los aficionados al motor, repartidos por los diferentes y difíciles virajes; y cuando nos reunimos en el restaurant de Montserrat, la animación era grandísima, sobre todo después del almuerzo y en el momento de proclamarse los resultados de la tercera prueba.

Ya que de los resultados hablamos, éstos no pudieron ser más halagüeños con respecto a los perfeccionamientos que de año en año vienen observándose en las motos, sides y cycles; el año pasado el mejor tiempo fué hecho por Orús en 11 m. 9 s.  $\frac{4}{5}$ , con *Motosacoche* de 500 c. c., y este año, con la misma cilindra-



*Orús, 1.º de la categoría de 500 c. c., recordman de los Bruchs, sobre Motosacoche, pneus Continental*



*Moré, 1.º de la categoría 1.000 c. c. (moto Indian, pneus Good-Year)*

da, el propio corredor escala las cuestas, también con *Motosacoche*, en 9 m. 20 s., lo que resulta un promedio de 70 km. 714 m. por hora, que teniendo en cuenta la difícil carburación producida por los cambios bruscos de temperatura que el domingo se notaban, resulta sorprendente.

En side-cars la diferencia fué menor, pues Clarassó, sobre su *Matchless* de 1.000 c. c., escala la cuesta en 14 m. 9 s. (promedio de 46 km. 643 m. por hora), habiendo mejorado el tiempo del año anterior (14 m. 53 s.) por la misma categoría.

La verdadera revolución del actual año han resultado ser los cycle-cars. El año pasado apenas existían en Barcelona esta clase de coches y se comprende que sólo

se presentara el G. N., de Teixidor, que empleó 24 m. 38 s.  $\frac{1}{5}$ ; este año son numerosos y la lucha ha sido interesantísima; siete pusieron en línea y todos escalaron espléndidamente las cuestas, batiendo todos el record del año anterior, menos el de Cortés, por ser su cilindrada menor. El gran vencedor de estas pruebas fue León Conte, quien

con su *Buckingham* de 1.100 c. c. hizo el recorrido en 12 minutos 55 segundos, o sea con un promedio de 51 km. 97 m. por hora, que indudablemente hubiera sido mayor si no hubiesen reinado los cambios de temperatura a que nos referimos anteriormente. En esta prueba han debutado los cycle-cars *Ideal*, de construcción nacional; los tres llegaron a la meta con meritosísimas performances, en especial el pilotado por J. C., que tan sólo fué batido por 2 m. 18 s. ¿Han dado estos coches todo lo que podían en esta carrera? Mi opinión es que no; y si sus tiempos no han sido mejores, es pura y exclusivamente por falta de preparación. La casa constructora de los *Ideal*, ocupadísima en el montaje de sus series, no ha estudiado como debía el trayecto de la carrera, y éste, nada más que éste, es el motivo de no haber

hecho mejores tiempos, pues los motores de que van provistos los nuevos cochecitos españoles pueden hacer mucho más.

Una sola cosa encontré a faltar en la carrera: el *David*, de Armangué. Retrasos causados por la guerra en la llegada de materiales, nos imposibilitaron poderlo admirar. — M. F. CREUS.

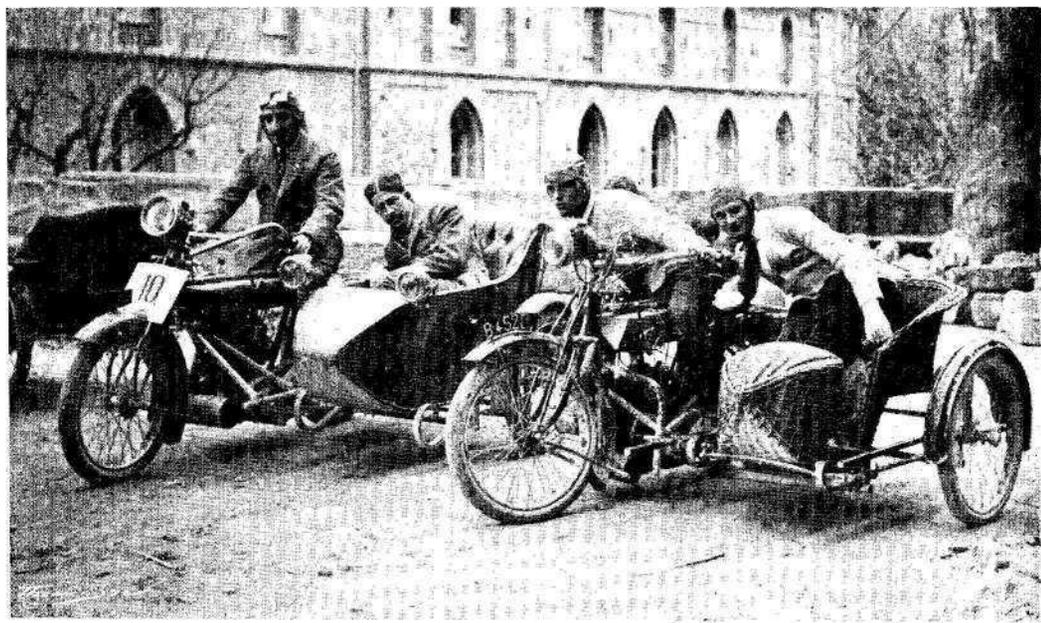


PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA SIDE-CARS  
*Antonietti, clasificado 1.º en la categoría de 500 c. c.*

### Aspecto

El tiempo mostróse indeciso. El viernes llovió con tal abundancia, que creímos que se imponía la necesidad de aplazar la prueba. El sábado hizo un día hermoso, pero el domingo, los elementos se confabularon en contra nuestra y al empezar la carrera, Eolo se desató violentamente contra nosotros, soplando de cara, con furia e impidiendo realizar más bellas performances, a pesar de que se batieron muchos records.

Pudo ser pasable



PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA DE SIDE-CARS

*Clarassó, clasificado primero en la categoría de 1.000 c. c. (Matchless-Continental) y Lluich, segundo de la misma, sobre moto New-Hudson*

Fotos Juandó

# **GRAN VICTORIA** de los **cycle-cars** **Buckingham**

En la **Carrera en cuesta**  
**de los Bruchs** llega

**1.º**

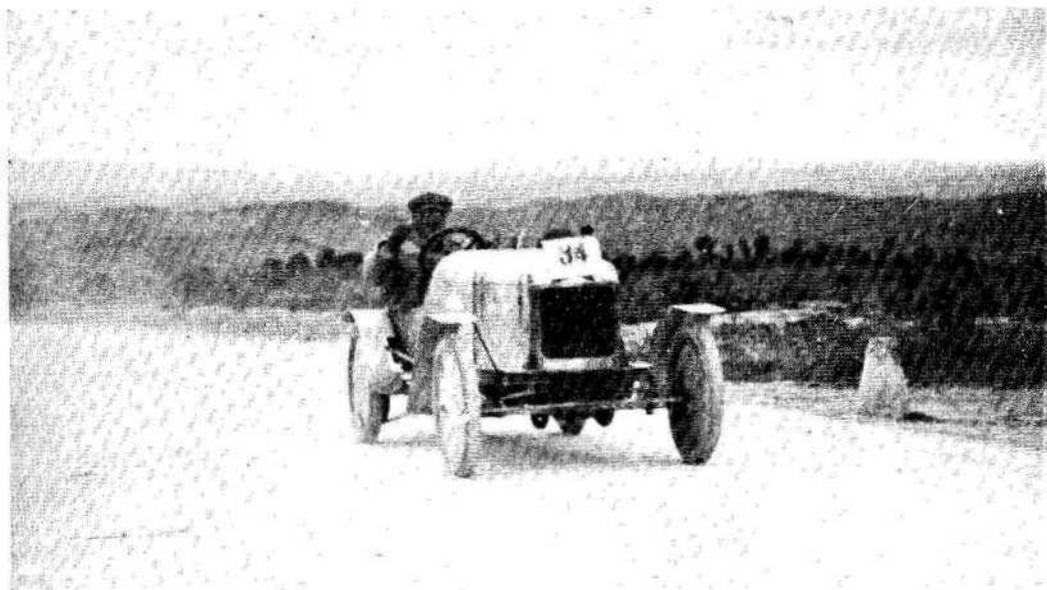
**León Conte**, sobre

# **Buckingham** pneus **Pirelli**

apropiándose el record de la cuesta de los Bruchs,  
en cycle-car, cubriendo los 11 kms. en 12 m. 55 s.

---

**REPRESENTANTE: LEÓN CONTE**  
**Aragón, 256 - BARCELONA - Teléf. 3197**



#### PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA DE CYCLE-CARS

*León Conte, clasificado 1.º, recordman de los Bruchs, sobre cycle-car Buckingham y neumáticos Pirelli*

el tiempo, pero la jornada del domingo pasado constituye una página gloriosa para nuestro Moto Club Deportivo, que camina a la velocidad de Orús, en moto, y a la de León Conte en cycle-car, de éxito en éxito en pos.

#### **La salida**

Antes de las diez de la mañana empieza a notarse el movimiento precursor de las grandes manifestaciones. En nuestra marcha rápida hacia el lugar destinado a la salida, nos en-

contramos con un número regular de automóviles, de cycle-cars y side-cars, motos, bicicletas, etc., etc., amén de la peregrinación que emprenden a pie los vecinos de Esparraguera que marchan con idéntica dirección.

Digamos, entre paréntesis, que entre los viandantes figuran buen número de chicas guapas de las que alegran la existencia.

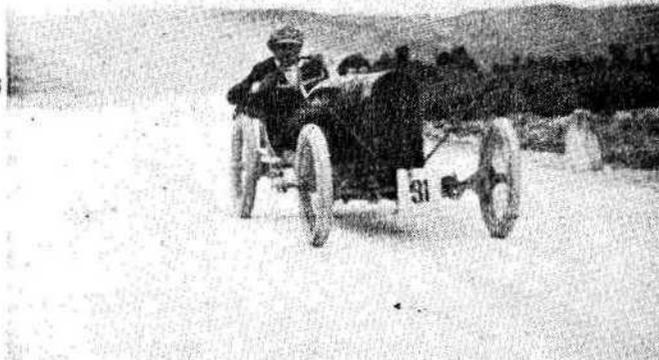
Faltan pocos minutos para la salida. Nos apresuramos a saludar a los Comisarios de la Carrera señores Coma, presidente del Club y



#### PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA DE CYCLE-CARS

*Aspecto del final de la carrera, en lo alto del trayecto. A la derecha, el Buckingham, de Conte, visto por la parte posterior.*

Fotos Juandó



PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA DE CYCLE-CARS  
*Costals, segundo de la clasificación, sobre Ideal*

Macaya, que han acudido en sus soberbios *Rigal* y *Berliet*.

También estrechamos la mano de los señores Bernardini Harton y Creus, los agentes de los *Pirelli*, a Paco Abadal y su linda esposa, a los que acompaña en su auto nuestro compañero Trullás, a los señores Vinardell, Teixidó, Blanch, Oller, Catasús, todos los cuales han acudido en auto de las marcas *Hispano-Suiza*, *Berliet*, *Diatto*, *Rigal*, *N. S. U.*, *SCAT*, etc., etc.

Todos se alegran (!) de haber pasado el *mar negro* sin consecuencias desagradables. El mar negro, viene a significar el medio metro de barro inmundado que a ciencia y paciencia de las autoridades de Martorell, si es que existen allá y aquí, consienten que *adorne* sus calles, con enorme perjuicio para aquella villa, una de las más sucias y una de las menos higiénicas de Cataluña, lo cual bien se nos alcanza a cuantos nos cupo en suerte tan dura prueba.

#### Por el trayecto

STADIUM, que hallábase representado por nuestros compañeros Masferrer, Creus, Grau (J.), Juandó, Trullás y Antonietti, movilizó sus fuerzas por el trayecto, a fin de conocer en todos sus detalles las peripecias de la carrera.

Afortunadamente, en sus carnets, salvo alguna caída sin importancia, algún desperfecto fácilmente remediable, alguna panne tonta, no se registra nada que no sea en elogio de los corredores.

El viento de fronda impidió la fácil carburación de los motores y ello fué obstáculo de que se efectuasen mayores velocidades, a pesar de que son bien notables las realizadas por

Orús, Conte, Bonet y Clarassó. Pasemos esto por alto y hablemos de

#### La carrera

**Motos 350 c. c.:** Foster, el año pasado, efectuó el recorrido en moto de 350 c. c., en 12 minutos, 21 s. Bonet (fuera de concurso) y Oliveras con *Motosacoche-Continental*, cubren los 11 km. en 10 m. 42 s. y 11 m. 43 s.

Armangué, sobre *Connaugt*, que resulta ser el mejor clasificado en motos pequeñas, obtiene la medalla de plata, premio especial. A Oliveras le corresponde la de oro, donativo de don León Conte.

**Motos 500 c. c.:** Orús, con *Motosacoche* y pneus *Continental*, vuelve a ser el héroe de esta categoría. El año pasado, con una moto de la misma marca, empleó

11 m. 9 s.; este año, a pesar del viento, 9 m. 20 s., ganando la medalla ofrecida por la *Motosacoche*, con la que soñaba, vale decirlo. Martínez y Tapias con *Zenith*, hacen un lucido papel, recibiendo por ello plácemes y felicitaciones.

**Motos 1.000 c. c.:** Moré, el enamorado de esa *Indian* roja que quita los sentidos, luchando con el viento que apretaba de firme, emplea 9 m. 50 s., efectuando una carrera magnífica, comportándose como un valiente. Ganó la medalla de oro ofrecida por don Félix Gaos.

A Soler, en quien teníamos mucha confianza, no le acompañó la suerte, pero es de los que no se desaniman y en breve le veremos ocupar el lugar que le corresponde. *Madrugó* demasiado. Remy, con *Indian*, se comportó muy bien. Tampoco la suerte le fué propicia.

**Side-cars 500 c. c.:** Nuestro compañero Antonietti, con moto *Triumph*, llegó primero, a pesar del carburador y de los neumáticos, y



PRUEBA DE LOS BRUCHS : CARRERA DE CYCLE-CARS  
*Claveria, clasificado en tercer lugar, sobre Morgan*

**Caídas, Contusiones,  
Heridas...**

**Agua  
oxigenada Volcán**

No esperéis que se infecten

PRINCIPALES FARMACIAS — DEPOSITARIOS —  
J. URIACH Y C.<sup>a</sup> - Moncada, 20

como era lógico, Llorens, con *Ariel*, segundo. Son los inseparables. Si Llorens hubiese sido primero, Antonietti se hubiera clasificado segundo. Vaya nuestro aplauso a nuestro campeón.

*Side-cars 750 c. c.*: Después de la reunión verificada el jueves por la noche en el Moto Club, eliminados los corredores que llegaron primero en esta categoría, a Ribot, sobre *Clyno*, le corresponde el primer lugar en la clasificación y medalla de plata.

*Side-cars 1.000 c. c.*: Clarassó, sobre *Matchless*, bate el record que detentaba Seven-Lives en 14 m. 53 s., estableciéndolo en 14 m. 9 s. Ganó la medalla de oro, donativo del Automóvil Salón y la de vermeil de *El Mundo Deportivo*. Lluch, sobre *New-Hudson*, clasifícase en segundo lugar, y el simpático Allyn, tercero.

*Cycle-cars 1.000 c. c.*: El amigo Conte nos hizo recordar por breves momentos los más grandes acontecimientos. Presentó su *Buckingham*, provisto de neumáticos *Pirelli*, admirablemente equipado, para cortar el viento que tanto nos molestaba. Empezó con alma la carrera, tomó los virajes con gran maestría, y al llegar a la meta conseguía batir el record establecido el año pasado por la friolera de 11 m. 43 s. de ventaja, es decir, en la mitad del tiempo del año pasado, aproximadamente. ¿Se puede decir más en honor del excelente leader de las *Buckingham*? ¿Nada más halagador para los neumáticos *Pirelli*, que de este modo admirable efectúan su debut en Cataluña?

Otro debut remarcable es el de los *Ideal*, cycles de construcción nacional, que, compitiendo con aquel coloso, llegan segundos, batiendo de mucho el record del año pasado.

El *Morgan*, de Clavería, se clasificó tercero y a continuación, otro *Buckingham*.

Al amigo Conte le fué adjudicada la medalla de oro, guarnecida de rubíes, y que constituye un delicadísimo obsequio del Presidente del Club, nuestro buen amigo señor Coma, esculpida con arte exquisito en los acreditados talleres de Vallmitjana.

Esta es la fase deportiva de la espléndida manifestación a que nos convidara el Moto Club Deportivo.

Un éxito señaladísimo para todos los parti-

cipantes, un éxito de los más solemnes y de los más resonantes para la entidad organizadora.

**En Montserrat**

En cuanto hubo llegado el último cycle-car, nos encaminamos todos hacia el monasterio de Montserrat.

Una visita a la *Verge moreneta* de nuestros amores; la adquisición de unos cuantos recuerdos y a almorzar.

Llenóse el restorán; cada uno comió como pudo, pues los dueños del restorán, a pesar de estar prevenidos, nos trataron como *peregrinos*, sin consideración alguna.

A las tres y media inicióse el regreso, satisfechos todos del resultado de la prueba, altamente satisfactorio para el club organizador.

Por la serie magnífica de fotografías que obtuvo nuestro querido compañero el redactor artístico Federico Juandó, puede apreciarse en multitud de fases la carrera del domingo, que ha dejado en todos los asistentes la más bella impresión.

Y con esto y con dar las gracias más expresivas a los señores Coma, presidente del Club, y Macaya (don Alfonso), uno de los comisarios, por las atenciones dispensadas a todos nuestros compañeros, queda cumplida nuestra misión, por demás grata cuando se realiza en compañía de sportsmen tan entusiastas y tan distinguidos.

X. DE LA Z.



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

AGENTES EXCLUSIVOS:

**EDUARDO SCHILLING, S. en C.**

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

## Ciclismo

### Las carreras de tres horas y la de neófitos

UN error de compaginación fué causa de que se quedara sobre la platina el artículo que, suscrito por uno de nuestros compañeros más competentes en la materia, dedicáramos a las manifestaciones ciclistas verificadas con éxito notable el domingo 21 de marzo.

Perdonen nuestros lectores y perdone nuestro compañero omisión tan importante, y, aunque tarde, recojamos algunas de sus manifestaciones.

\* \* \*

En ciclismo, como en toda manifestación deportista, cuanto más dura, más fiera es la competencia, mayor éxito hay que atribuir a sus resultados.

Un partido de polo, de hockey, de fútbol, que termina con un empate a cero goals, demuestra la superioridad de los equipos, la intensa lucha sostenida en el ataque y en la defensa. Carreras de tres horas, pruebas de 100 kilómetros que terminan con un empate, demuestran bien a las claras, aplicándolo a la ocasión presente, de que modo tan admirable se comportaron el domingo Crespo-Rubio, Soum-Tresserras, Gargalló-Martínez, que al finalizar la prueba llevaban cubiertas 821 vueltas, exactamente 96 km. 57 metros, acreditando de una manera indiscutible la valía de los ciclos y de los neumáticos que equipaban.

Únicamente en el match final de diez vueltas, en el que participaron Rubio, Soum y Gargalló, el primero, que montaba ciclo de la I. V. E. — que camina de triunfo en triunfo — y neumáticos *Peter-Unión*, se adjudica definitivamente la victoria al embalaje, haciéndole el público objeto de una merecida ovación, que la prodiga igualmente a los demás corredores.

Y si aplausos hubo para los corredores y para las marcas vencedoras — que en esta prueba no hubo vencidos —, también los merece grandemente el Club Ciclista Barcelona, organizador de la carrera, que sabe y puede hacer cosas mejores aun y más frecuentes.

\* \* \*

El Sport Ciclista Català, en sus constantes manifestaciones, va descubriéndonos — y Dios se lo pague — nuevos y valiosos elementos.

Baldomero Gras, de la nueva cepa, con arrestos y entusiasmos los bastantes y empleando excelente táctica, persigue a los que marchan delante, sin despegarse, reserva sus fuerzas para la vuelta final y llega primero en excelente forma, triunfante él, su ciclo *Sanromá* y los pneus *Continental*.

M.

**"STADIUM" prohíbe la reproducción de sus artículos sin indicar su procedencia.**

## LE CHAUFFEUR

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

### AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182  
BARCELONA

## Estafeta de STADIUM

AMIGO Cabot: El famoso empacho de lógica, crónico en los españoles, se ha cambiado por otra dolencia similar: ahora padecemos empacho de ideas. Cultura física, sí — dijo usted recientemente —; pero también cultura intelectual. Se le olvidó un pequeño detalle: de como adquirir esta última.

Hace ya tiempo que el maestro Masferrer, Elías y Juncosa y Manolo Nogareda, nos hicieron pasar un agradabilísimo rato con sus conferencias. ¿Por qué no repetir las con los mismos u otros conferenciantes?

No estaría mal, a mi ver, un programa cuyo último número dijese, pongo por caso: don Ricardo Cabot, «Psicología del Fútbol. — El referé, los jugadores y el público.» A no dudar, recuerda usted que, recientemente, el señor García Alsina nos contó una serie de cosas interesantes acerca de la educación física femenina; seguramente no agotó el tema y su erudición nos podría aún proporcionar otras sesiones sobre lo mismo.

Lo de la Federación Atlética marcha viento en popa; como es consiguiente, habrá en breve nombramiento de Presidente, Vicepresidente, etcétera, etc. Nadie más indicado que ellos para emprender una campaña educativa sobre la base de los deportes.

Tenemos en Barcelona un Athletic S. C., un Ateneo Enciclopédico y otros mil centros deportivos, en los que seguramente se reuniría auditorio bastante para el que se prestara a disertar un rato sobre cualquier asunto de interés para los oyentes.

Nuestros aficionados a la fotografía no iban a negar unos pocos clisés para proyectar, completando así el programa de una sesión, que, por otra parte, no habría inconveniente en hacer más atractiva con asaltos de armas, boxeo, lucha, etc., etc.

Estas conferencias, no pedantescas o altisonantes, sino llanas, meramente de «tú a tú», es de creer tomaran arraigo. A ellas debería el bello sexo poder concurrir e incitarle a que lo hiciera por medio de programas adecuados en los cuales figuraran los nombres de profesoras de arte, normalistas, etc., etc.

Cuando nos habituásemos a oír periódicamente a nuestros compañeros, oyentes un día, conferenciantes otro, indudablemente que las

reuniones se convertirían en una necesidad, en un intercambio intelectual fecundo en resultados que hermanaría aun más a los deportistas prácticos o teorizantes y haría llegar a las clases menos instruidas de los primeros, una cultura general, difícil de inculcar por otros medios pedagógicos de menor amabilidad.

Hasta que se lleva adquirido un cierto grado de cultura, es difícil aficionarse a los medios de adquirirla; resulta el estudio algo así como una medicina amarga de tomar. Disimulemos el mal sabor de una lección con la dorada envoltura de una fiesta, e insensiblemente lograremos el efecto deseado.

La primera prueba tuvo grandísimo éxito. ¿Por qué no seguir? Hagamos algo práctico, pues que teorizando acertamos el camino. Ya que entre el fárrago de ideas inútiles brotó una buena, no la dejemos en el montón de las inservibles. Me consta que algún querido amigo no está desprevenido, por si se presenta el caso; hagamos que se presente, y por una vez el crónico empacho de ideas se habrá resuelto de un modo beneficioso, haciendo que las concepciones de los intelectuales no se queden en tales o mueran en los primeros ensayos sin producir beneficio alguno.

Perdone la *indirecta* de su afectísimo

A. BLASCO CIRERA

## EL MUNDO DEPORTIVO

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



LOS PARTIDOS DE HOCKEY MADRID-BARCELONA  
*Socios del Athletic Club de Madrid y del Real Polo Jockey Club de Barcelona, que han jugado tres interesantes partidos de hockey*

### Atletismo

## A propósito de un record

Nos ha sorprendido leer en un periódico catalán que se ponga en duda el record del disco de Peñalosa, cosa que por aquí ha extrañado bastante, pues nunca hemos dudado de las performances de los atletas de la capital del Principado, pero el que lo dude, pronto tendrá ocasión de convencerse, pues con el equipo que irá a esa a jugar las semi-finales del Campeonato de España de foot-ball, va Peñalosa, y no se hará rogar para demostrar que pasa los 35,69 metros, de cada diez tiros, en ocho...

Los records que establece la S. G. E. pueden creerse exactos, pues nunca se hacen ante un grupo de amigos, sino anunciándolo con anticipación y ante un Jurado competente nombrado con dicho objeto por la junta directiva, el cual levanta acta de los ejercicios efectuados en su presencia.

Dentro de pocos días se verificarán varias pruebas de records pedestres que seguramente llamarán la atención de los aficionados. Sé de alguno que ha hecho 5 kilómetros en 16,5 minutos, pero que, por tratarse de un modesto muchacho, no estoy autorizado a decir quien es.

Si el notabilísimo atleta Prat tiene ocasión de darse una vueltecita por estas tierras y correr con algunos pedestres de por aquí, tenga por seguro que varios de los que corran rebajarán



LOS PARTIDOS DE HOCKEY MADRID-BARCELONA  
*Jugada de ataque del equipo madrileño durante uno de los tres partidos jugados en el campo del Real Polo Jockey Club* Fotos Juandó

algo del record de España de 5 kilómetros. Próximamente enviaré a ustedes la relación completa de los records de la S. G. E., y verán cosas regulares y buenas, pues nosotros no tratamos de ser más que nadie, sino demostrar que es cierto todo cuanto hacemos.

ANGEL MARTÍNEZ  
Secretario de la S. G. E.

Madrid, Marzo, 1915

## El estilo de los jugadores de tennis

Es casi seguro que el juego del tennis sería para el espectador que tiene la cualidad de observador perspicaz, el más monótono de los sports atléticos, si sólo tuviese el interés del resultado del encuentro, parte que podríamos llamar la positiva o material de este sport y que es la que interesa generalmente al público. Mas existe para el espectador - observador la parte relativa al método o sistema peculiar de cada jugador, que constituye un verdadero deleite para el que presencia un encuentro, sobre todo si éste tiene lugar entre excelentes tennismen.

No vamos a analizar el juego peculiar de cada jugador, cosa casi imposible, mas sí que procuraremos dar reglas para poderlos clasificar, el que tenga en ello interés.

En dos grandes grupos puede dividirse la manera de jugar: raquetistas, con juego de hombro y jugadores que dan preferencia al de muñeca.

Los que usan el primer método son, generalmente, jugadores de constitución física superior a la de los practicantes del segundo de los indicados, si bien eso no quiere decir que ocurra lo contrario, así como también que en el transcurso de un partido un raquetista use exclusivamente un método determinado; puede exigirle una jugada la variación de sistema.

Los jugadores de hombro, a fin de dar a la pelota mayor fuerza y rapidez posible, llevan el peso de todo el cuerpo hacia adelante; la pelota, jugada en el momento más alto de su bote y rudamente, adquiere una velocidad que deja muy poco tiempo para contestarla. Algunos jugadores de *drive*, están continuamente en el fondo del *court* sin atreverse nunca, o raras veces, a ir a la red, y cuando el adversario va a ella, tratan de pasarle la pelota colocándola al fondo de la pista y paralela a la línea lateral.

Otros, también amantes de este sistema, se valen de la fuerza de su *drive*, colocando además la pelota en un punto vulnerable del campo contrario para poder acercarse a la red y rematar en ella los tantos. Estos últimos jugadores de la categoría perteneciente al juego de hombro, son más completos que los anteriores, siendo, asimismo, esta manera de jugar, menos cansada y más vistosa que la de los que permanecen en el fondo de la pista.

Los jugadores pertenecientes a la segunda categoría de las indicadas al principio de este artículo, los que dan su preferencia al juego

de muñeca, su estilo es más ágil que potente, siendo sus engaños más disimulados, ganando más los partidos, generalmente, por su ciencia que por la rapidez de la pelota; por aprovecharse asimismo de los defectos del contrario colocándole muy precisamente para hacerle cansar. Estos jugadores pegan a la pelota en el momento que casi va a tocar por segunda vez al suelo.

Generalmente, a esta última clase pueden incluirse los jugadores de bolea. Los norteamericanos son los que practican más el juego de bolea, que requiere, además de una gran vista, rapidez en el obrar para devolver las pelotas en cualquier posición, un dominio grande de la raqueta para no tirar al *out*, por lo que muchos de ellos cortan la pelota, es decir, le dan efectos particulares que varían el bote, lo que crea una dificultad para el contrario.

Esto es, a grandes rasgos y muy sintetizado, algo de lo que en este respecto se podría escribir. La extensión que a ello podría darse es grande; tanto, que ocuparía largos artículos, que cuando no es una firma acreditada el que los suscribe, producen más pronto el cansancio en su lectura que interés y dejan un recuerdo poco halagüeño para el firmante.

WINGFIELD

## Pensamientos

En nuestra época vemos por todas partes las perpetuas indisposiciones que acompañan a la debilidad. No nos fijemos en los sufrimientos, el cansancio, la melancolía, las pérdidas de tiempo y de dinero que por estos motivos pesan sobre nosotros; atendamos únicamente a que la falta de salud impide el cumplimiento de nuestros deberes, imposibilita o dificulta la gestión de los propios negocios, produce una irritabilidad funesta para la dirección de los hijos, hace imposible el ejercicio de las funciones de ciudadano y convierte el placer en una fatiga. — SPENCER.

\* \* \*

La dignidad del rostro se conserva con el buen color y éste con el ejercicio. — CICERÓN.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD  
**ACEITE JUPITER**  
Inalterable a todas las temperaturas

## BLOCK-NOTAS de STADIUM



*Las señoritas M.ª Teresa y Mercedes de Churruca, jugando al golf*

### En el Golf Club de Barcelona

El aristocrático juego del golf permite tener y tiene, entre sus devotos, a personas de todas edades y sexos, sin que las diferencias que tales condiciones puedan establecer entre los jugadores presupongan diferencia de aptitudes ni escasez de ellas para brillar en este hermoso deporte.

Entre el elemento joven del Barcelona Golf Club sobresalen, precisamente por sus grandes conocimientos del juego y por la perfección de estilo, las distinguidas señoritas María Teresa y Mercedes de Churruca, las gentiles hijas del presidente del Golf Club señor Conde de Churruca, que han tomado parte en numerosos parti-



*Sesión preparatoria de la Federación Atlética*

dos con gran lucimiento y brillantísimos resultados.

**Reunión solemne** Convocada por los iniciadores de la Federación Atlética, se celebró el martes último una reunión preparatoria de la constitución de dicha entidad, en el local del Tiro Nacional. Asistieron al acto nutridas y valiosas representaciones, acordándose, por aclamación, el nombramiento de una comisión encargada de redactar los estatutos y sentar las bases para la organización de la Federación.

**La Copa Noguera** Han empezado a correrse las regatas de la Copa Noguera, hermoso trofeo que ha donado al Club de Mar del Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de l'Industria, el entusiasta presidente de su Sección de Sports don José Noguera.

La Copa Noguera, cuya fotografía publicaremos en nuestro número próximo, se disputa en regatas de yates interclubs.



*Una regata de la Copa Noguera, organizada por el Club de Mar del C. A. D. C. I.*

Fotos Vela y Claret

# ≡ CARNET DEL SPORTSMAN ≡

## RESULTADOS TÉCNICOS

### Fútbol

#### Barcelona

*Copa A. Valenti 1914.* — Día 28: Barcelona (reserva)-Sabadell F. C.-Centre de Sports, 2 a 0.

#### Madrid

*Partidos inter-regionales.* — Día 28: Barcelona-Athletic S. C. de Madrid, 1 a 2.

Día 30: 3 a 2.

#### San Sebastián

*Partido inter-provincial.* — Día 28: Athletic de Bilbao-Real Sociedad de San Sebastián, 1 a 1:

#### Bilbao

*Partido inter-regional.* — Día 28: Arenas de Bilbao-Racing de Madrid, 5 a 0.

### Golf

*Copa Conde de Churruca.* — Barcelona Golf Club. Día 28. Final: G. M. Loly gana a G. Anderson por 1 agujero.

*Copa Parsons.* — Semi-final. R. Nosworthy y señora ganan a K. Park y K. Leavern.

### Hockey

*Partidos inter-regionales.* — Athletic de Madrid-Polo de Barcelona, organizados por el Real Polo Jockey Club. Día 27: 2 a 0. Día 28: 2 a 3. Día 30: 4 a 0.

### Hípica

*Concurso hípico.* — Real Polo Jockey Club. Día 28: Debutantes. 1.º, *Talísmán*, montado por don Manuel Bofill, tiempo 53 s.  $\frac{1}{5}$ .

Ensayo: 1.º, *Infernal*, montado por el señor Belando, tiempo 1 m. 4 s.  $\frac{3}{5}$ .

Handicap: 1.º, *Vagido*, montado por don Eugenio R. Solano, tiempo 1 m. 31 s.  $\frac{2}{5}$ .

### Motociclismo

*Carrera en cuesta de los Bruchs*, organizada por el Moto Club Deportivo. — Día 28: Veáanse resultados técnicos y amplia reseña en la página 213 y siguientes.

### Pelota vasca

*Copas Palmada, Sunyer, Llopart y Marial.* — Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. Día 28: Sunyer-Canals ganan a J. y M. Marial, por 40 a 36; Gamboa-Mas ganan a Bó-Barguñó, por 40 a 32.

### Polo

*Copa de la Sociedad.* — Real Polo Jockey Club. Día 28: Petit, Vallejo y Barón de Güell ganan a Villegas, Marqués de Monsolís, Cinnamon (B.) y Ferrer-Vidal y Güell, por 3 a 0.

### Remo

*Regata de debutantes.* — Real Club Marítimo. Día 28: Yolas de mar a cuatro remeros y timonel. Distancia 2.000 metros línea recta. 1.º, *Barcino I*, tripulación Eitel, Weber, Clarós, Coll, timonel Margarit, 8 m. 22 s.; 2.º, *Alfonso XIII*, tripulación Campiani, Adillón, Lara, Millá, timonel Santamaría (J.), 8 m. 30 s.

### Tiro

Real Asociación de Cazadores. — Día 28: Stand de Miramar. Puelles: 1.º, Cuspinera; 2.º, Feliu; 3.º, Munné; 4.º, Copa de la Sociedad a 7 pichones: Feliu; 5.º, 7 pichones (27 metros), Feliu.

Tiro Nacional. — Día 28: Medallas de plata. Ramírez Rentería, a 200 metros, 30 disparos con fusil Maüser, 221 puntos; Martín Rodríguez, a 25 metros, 10 disparos con pistola, 82 puntos. Medalla de bronce: Brown (F.), a 100 metros, 10 disparos, 52 puntos.

### Yachting

*Copa Wertheim.* — Real Club Marítimo. Día 28: Distancia 7  $\frac{1}{2}$  millas (tiempos compensados). Yates de fórmula internacional. 1.º, *Ilse II*, de Wertheim, patrón Milleri, 1 h. 32 m. 20 s.; 2.º, *Ena*, de Morató Senesteva, patrón J. Camps, 1 h. 39 m. 12 s.

El *Ilse II* queda en posesión de la Copa por haberla ganado tres veces.

Club de Mar. — Día 25: Regata de entrenamiento. Distancia 6  $\frac{1}{2}$  millas. Yates de serie Hispania. 1.º, *Ratxa*, patrón Comella, 2 h. 10 s.; 2.º, *Horitzó*, patrón Vila, 2 h. 3 m.; 3.º, *Gamba*, patrón Gasóliba (C.), 2 h. 4 m. 40 s.; 4.º, *Xaloc*, patrón Gusils, 2 h. 43 m.

## PROGRAMA PARA MAÑANA

**Tiro.** — Concurso de tiro con opción a medallas de oro, plata y bronce. Polígono de la Representación del Tiro Nacional. Carretera Montjuich. A las nueve.

Tiro de pichón. Concurso de primavera, organizado por la Real Asociación de Cazadores. Stand de Miramar. Carretera de Montjuich. A las tres.

**Lawn-tennis.** — Continuación del Concurso Internacional de Lawn-Tennis. Pista del Real Barcelona Lawn-Tennis Club. A partir de las nueve.

**Golf.** — Campeonato de Cataluña. Amateurs. Copa del Conde de Güell. Organizado por el Barcelona Golf Club. Links de Pedralbes. A partir de las diez.

**Polo.** — Partido de polo entre socios del Real Polo Jockey Club. Parque de Sports de la Carretera de Sarriá. A las once.

**Sport Vasco.** — Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. Copas Palmada, Llopart, Marial y Sunyer. A las once.

**Fútbol.** — Partido de entrenamiento Real Club Deportivo Español - F. C. Barcelona. Campo del Barcelona. A las cuatro.

Partido inter-regional. — Racing de Madrid-Sabadell F. C. Campo del Centre de Sports de Sabadell. A las cuatro.

**Remo.** — Segunda prueba de las regatas de yolas a cuatro remeros y timonel, organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las cuatro y media.

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

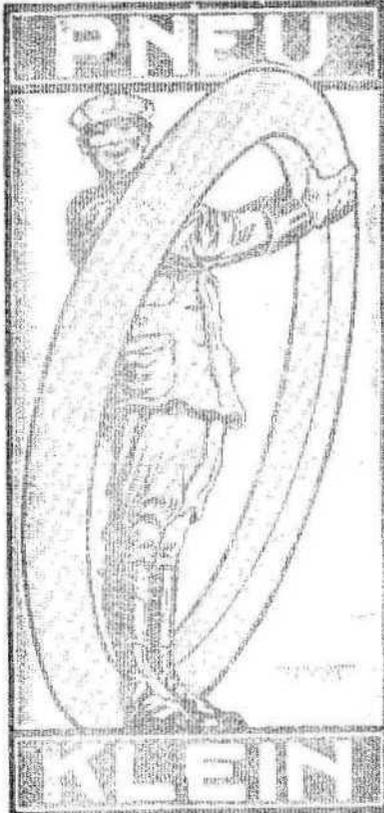
# ACCESORIOS

de las mejores marcas inglesas  
para AUTOS y MOTOS

HARRY WALKER  
BALMES, 84  
Sobrells Valencin  
TELÉFONO: 3442  
BARCELONA  
Telegramas: AUTOCESORIOS

# MOTOCICLETAS

# "ARIEL"



## El neumático ideal no existe

EL

# Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA  
TARIFA A **G. KLEIN**

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

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

## A. ALIMUNDO y C<sup>o</sup>

CALLE ARAGÓN, 259 Y 261: BARCELONA

CYCLE-CARS: Aviette, Swift, Boby

MEJOR MONTADO EN CADA CLASE DE

ACCESORIOS, TRAJES, ETC., ETC.

## MOTOS

Campion: 2, 3, 4 y 5-6 HP

Chater Lea: 8 HP

Levis: 2 HP 2 tiempos

New Hudson: 2, 3, 5, 6 HP

Swift: 3 y 5-6 HP

## BICICLETAS

Marca Ubique: Plus, 125 y otras marcas

ESPAÑA  
BARCELONA  
Calle: 188 - 19  
Teléfono: 2711

# La Hispano-Suiza

FRANCIA  
PARIS  
BOULEVARD  
des Capucines

## FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

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

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

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

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

**BE**  
CIA

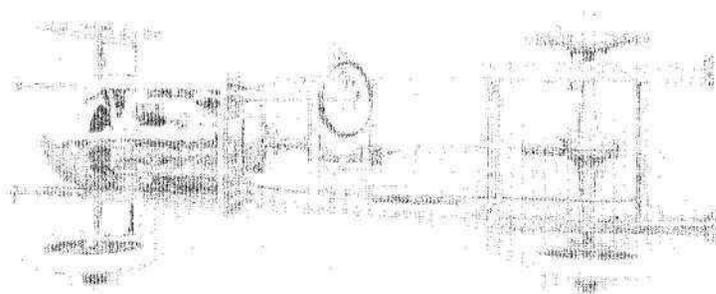
INDUSTRIAL REGISTERED

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

## DIADA, ELIZALDE Y C<sup>IA</sup>

**PASEO DE SAN JUAN, 149**

Dirección telegráfica: **AUTOVAL** - Teléfono 7921



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

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales