

Stadium

Revista Ilustrada



Cellens, primer premio de saltos del Concurso Internacional de Barcelona, organizado por el C. N. B.

Año XII - Núm. 374
9 Septiembre 1922

75 céntimos

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Oficinas: Balmes, 54, imprenta : Teléf. 2689-A
: BARCELONA :

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos

Número suelto corriente . . . 75 céntimos

» » atrasado . . . 1 peseta

Precios de suscripción

España, un año. 15 pesetas

Extranjero, un año 20 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)

Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPER Y MIR : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

Gran Premio de Boulogne

Nuevo Triunfo del
Pneu MOTO

HUTCHINSON



Cycle-cars 750 c. c.

1.º Senechal (SENECHAL) a más de 80 k. media a la hora

Cycle-cars 1.100 c. c.

1.º Devaux (SALMSON) a más de 91 k. media a la hora

2.º Casse (SALMSON) » » 85 » » » »

Copa PICKETT
equipo SALMSON

Record vuelta más rápida: Bueno (SALMSON), 101,100 k. por hora

Stadium

Revista Ilustrada
MOTOCICLISTISMO

Redacción y Oficinas: Balmes, 54 : Teléf. 2689-A
Barcelona

Subscripción anual:
España. . . . 15 pesetas
Extranjero . . 20 id.

SE ADMITEN SUBSCRIPCIONES

En Barcelona: Librería Ribó; Pelayo, 46. Librería Síntes; Ronda Universidad, 4. — En Madrid: A. Maluquer; Camponanes, 10
En París: Coberly Frères; Sainte Cecile, 16

ECOS

SE han extinguido ya los ecos de la última Vuelta a Francia y nadie se acuerda de la formidable prueba que ganó Lambot; mas nosotros creemos que es ahora cuando debemos pensar—si nos interesa—en la participación de un equipo español para 1923. Nos parece que una cuestión de tanta transcendencia debe ser estudiada y tratada con el tiempo debido, no apelando al ridículo recurso de remitir fondos a un corredor que haya tomado la salida sólo a merced de sus entusiasmos.

Creemos que es ahora cuando debe abordarse esta cuestión, no a mediados de junio, o sea unos cuantos días antes de la carrera.

Vaya, pues, una advertencia para que después no pueda atribuirse nuestra deserción a falta de consejos periodísticos.

¡Ojalá en todos los sectores deportivos existiera el entusiasmo y espíritu emprendedor que bulle en el sector periodístico!

Otro gallo nos cantara...



EL Sport Ciclista Catalá acaba de dar una prueba de su espíritu abiertamente progresivo, fraternizando con los ciclistas valencianos que han venido a devolverle una visita, y a estas horas las huestes del amigo Fondevila se hallarán en Zaragoza fraternizando con los prosélitos del pedal, estrechando así más los lazos que nos unen a los nobles hijos de la tierra tantas veces noble y tantas veces heroica.

El Sport Ciclista Catalá, que se ha significado tantas veces como emprendedor dentro de la vida ciclista, contribuirá notablemente a que la suspirada unión de los ciclistas españoles sea un hecho, y su visita a

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan, N.º 2 Pral



**Ernest
Witty & C.º**

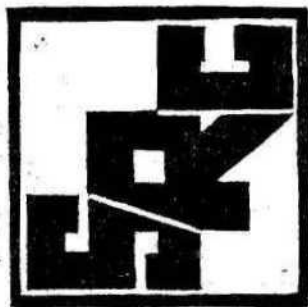
Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
BARCELONA

Enseres para todos
los sports

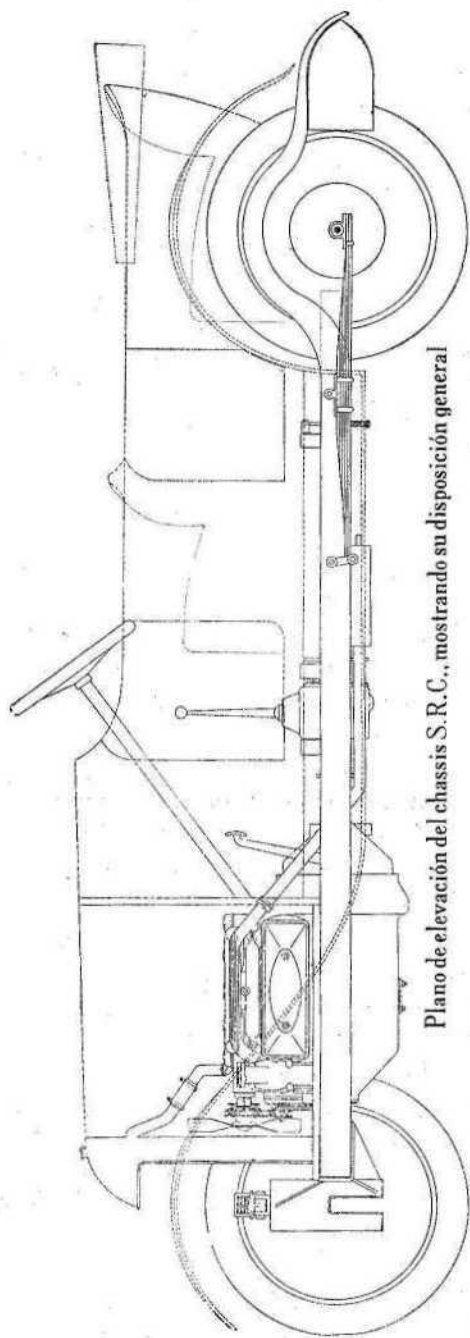
Recibida remesa raquetas
tennis marca PATTERSON,
último modelo de la casa
SLAZENGERS

Juegos completos para
el juego de Ping-Pong

Suspensión especial
patentada, única para malas
carreteras



Construcción esmerada
con materiales ingleses de alta
calidad



Plano de elevación del chasis S.R.C., mostrando su disposición general

STEVENSON, ROMAGOSA Y C^A

Oficinas y garage: Valencia, 295, y Bruch, 103 al 113 - Tels. 1161-G y 1830-G
Exposición: Paseo de Gracia, 54 - Teléfono 1379-G

Zaragoza tiene un carácter especialísimo y seguramente consecuencias muy favorables para los zaragozanos, dentro del orden ciclista.

Y al hablar de Zaragoza queremos aquí recoger la idea lanzada por una significativa personalidad motorista, que cree habría de ser celebrada y de favorables consecuencias para el motorismo, una prueba de regularidad entre Barcelona y la Pilarica, pasando por Tarragona, Mora, Calanda y La Puebla de Híjar, trayecto que nos dicen está bastante viable.

Nosotros recogemos la idea y quien quiera que la lleve a la práctica.

La entidad nos es indiferente; el hecho nos satisfaría notablemente.

EL Sindicat de Periodistes Esportius anuncia para los días 7 y 8 de octubre próximo, un festival a beneficio de la Caja de Previsión y Socorro, cuyo programa lo integra el Campeonato de Barcelona.

Los que recordamos aquellas célebres 24 horas, tan bien organizadas por el Sindicato, y los demás actos que ha llevado a cabo con verdadero éxito, no podemos menos que esperar un nuevo suceso.

SE aproxima la fecha de la apertura del Salón de París, que habrá de ser visitado por muchos aficionados y negociantes en automóviles de nuestro país.

Dos marcas españolas de fama mundial estarán representadas en el Salón parisino: la Hispano-Suiza y Elizalde.

Ambas ocuparán dos grandes stands, situados en la nave central.

A tout seigneur...

NUESTRO querido compañero, el reporter fotográfico de STADIUM don José Domínguez, está mucho más aliviado del percance que sufrió en el ejercicio de su cargo y que le ha costado permanecer en cama una porción de días.

El señor Domínguez agradece por nuestro conducto la serie de atenciones de que ha sido objeto por parte de numerosos amigos y compañeros.

Celebramos la mejoría y anhelamos que sea pronto completa.

EL Campeonato ciclista sobre pista, de América, ha sido adjudicado a Willie Spencer, que en las doce pruebas de que se compone el ciclo en que deben luchar

Carrera Mont-Ventoux

1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª cuadriletas

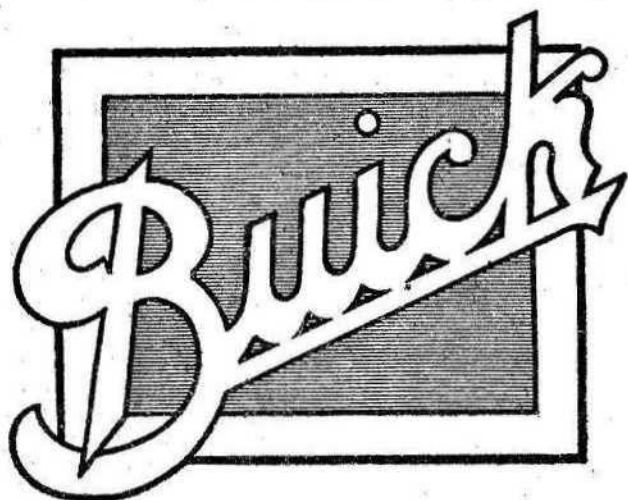
Peugeot

Record de Boillot no vencido

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

AUTOMOVIL



FAMOSO POR SU CALIDAD Y PRECIO

Motor seis cilindros
Válvulas en la culata
Suspensión Cantilever

Ignición DELCO
Embrague a discos Feroro
Corona y piñón helizoidal

Materiales acero cromo-níquel

Estas características las van adaptando todos los constructores que quieren modernizar sus marcas

Cuatro cilindros, 15-20 HP. **13.000 Ptas.**

Seis cilindros, 27-30 HP. **18.000 Ptas.**

Torpedos completamente equipados

Chassis seis cilindros **15.500 Ptas.**

F. S. ABADAL

BARCELONA
Aragón, 239-245

MADRID
Alcalá, 62

La casa ABADAL tiene interés en facilitar pruebas para demostrar la superioridad del BUICK sobre los demás coches

RECONSTRUCCIÓN POR
PROCEDIMIENTO PA-
TENTADO DE

COJINETES DE BOLAS

DE TODOS SISTEMAS.
GARANTIZANDO SU
BUEN FUNCIONAMIENTO

Taller mecánico: **Soler y Aparicio** (Sucesores de Reynés y Soler)

Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : BARCELONA : Teléf. 1950-A

los aspirantes al título de campeón, ha ejercido la mayor regularidad.

Willie Spencer inscribe por primera vez su nombre en la lista de los campeones americanos establecida desde el año 1895 y en la que consta 18 veces el nombre de Kramer (16 seguidas, de 1901 a 1916), tres el de Bold, dos el de A. Spencer y una vez los de Butler, Cooper, Taylor (el famoso negro) y Eaton, este año clasificado en segundo término.

Villie Spencer va a cumplir próximamente los 27 años.



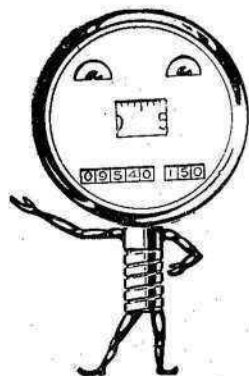
No siempre hemos de decir pestes de nuestras carreteras. Cierto que casi todas las salidas de Barcelona dejan bastante

que desear y alguna está intransitable. En cambio, por La Bordeta y Hospitalet, gracias a los entusiasmos del personal facultativo y al buen deseo del contratista, señor Molins, tenemos lisa y llana la carretera desde Hospitalet hasta Cornellá inclusive, de suerte que para ir a Tarragona no precisa ascender Coll-Blanch y hundirse por el famoso «revolt negre». El amigo Molins ha esparcido toneladas y toneladas de Sanson por la carretera, que ha quedado convertida en un ideal y cuya mejora notable continuará hasta Gavá, en cuyas cercanías ya existen terminados casi otros dos kilómetros.

No todo ha de ser hablar de malas carreteras.

Ya lo saben, pues, nuestros automovilistas.

Neumático General



Adquiéralo

y su cuentakilómetros le pondrá de manifiesto las excelencias y máximo de recorrido sin pannes ni molestias.

Grandes stocks

Pich Águilera Hermanos

Sucursales

Bruch, 3, pral. - Barcelona
Teléfono 37-S P

Madrid
Valencia
Bilbao
Sevilla



Venta en todos los Garages y Establecimientos del ramo de España

Gran Premio de Italia, voiturettes

(Autódromo-circuito de Monza)

1.º Bordinò

2.º Giaccone

3.º Lampiano

4.º Salamone

con sólo segundos de diferencia, a una velocidad media de
134 kilómetros por hora

Todos con voiturettes

FIAT

Pneus «Pirelli»

Agencia exclusiva:

Sociedad General de Automóviles

Mallorca, 277 ♦ Teléfono 285-G
BARCELONA

LOS QUE MUEREN

JAIME GRAU CASTELLÁ

En el Instituto Frenopático de Las Corts de Sarriá, en donde no hace mucho fué recluido por si la ciencia médica volvía la razón, ha exhalado su último suspiro el que fué nuestro querido amigo don Jaime Grau.

Nosotros, que el más grande culto lo hemos rendido siempre a la amistad, a la amistad principalísimamente de los que han trabajado a nuestro lado en pro de los ideales que nos son comunes, sentimos dolor intenso al ver arrebatado a nuestro afecto a aquel que compartió con nosotros, lo mismo horas muy felices de nuestra existencia, que horas amargas que esa misma existencia trae consigo.

Con alguno de nosotros trabajó Grau en el Sportsmen's Club, donde ejerciera acertadamente el cargo de administrador. En ese cargo acreditó sus dotes de gran actividad y de inteligencia, que hubo de desplegar durante el período de mayor apogeo del Sportsmen's, como en la hora aciaga de su disolución y liquidación.

Muerto aquel club, un ínfimo grupo de sportsmen, socios del mismo, fundaron de la nada *El Mundo Deportivo*, que vive y alienta, y Grau fué su administrador, su gerente y, poco a poco, reportero y viajante, convir-

tiéndose en entusiasta periodista, en fiero polemista, en adalid de las grandes causas, defensor siempre de la razón y de la verdad.

Grau desempeñó, desde febrero de 1906 a agosto de 1920, durante quince años consecutivos, la gerencia de aquel periódico, y la de STADIUM desde noviembre de 1914 a junio de 1920.

Más tarde entró al servicio de una importante casa del ramo automóvil, la que le otorgó un elevado cargo en su sucursal de Madrid, a donde hubo de trasladar su residencia.

Grau fué ya a Madrid herido del mal que le ha conducido al sepulcro. Con tenacidad heroica resistió los embates de una penosa enfermedad. Por salvar su existencia se ha hecho cuanto ha sido humano y dable, y a la edad de cincuenta y tres años ha rendido su alma a Dios...

A su afligida esposa doña Francisca Bach, a su hijo, nuestro querido compañero Ricardo, actual gerente de *El Mundo Deportivo*, y a cuantos le lloran, renovamos el testimonio del sentimiento que en nosotros todos ha producido la muerte del que fué nuestro amigo y compañero y con nosotros compartió esta vida del periódico, esta tan íntima vida nuestra.

En el meeting de BOULOGNE-SUR-MER, un

HISPANO-SUIZA

pilotado por Bablot renueva para la gran marca nacional los triunfos del año pasado en la prueba de velocidad y regularidad, ganando el primer lugar y la

COPA GEORGES BOILLOT

en un recorrido de 373,500 km., cubriéndolos en 3 h. 36 m. 10 s., a razón de 103,840 km. por hora

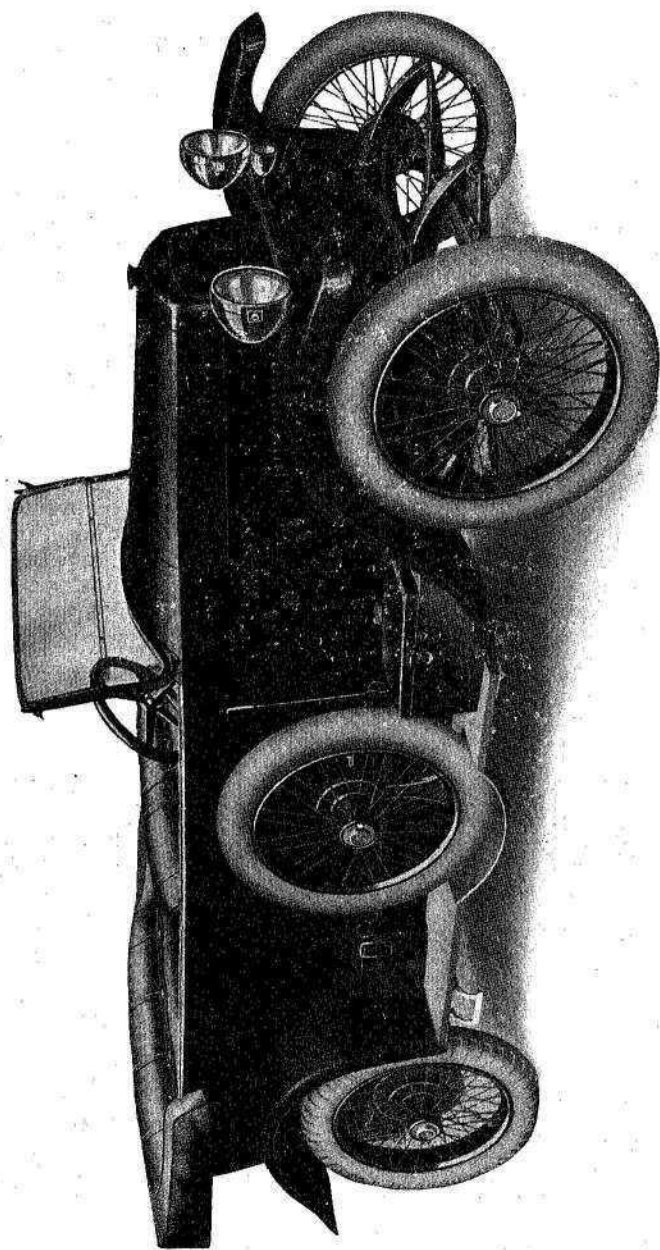
LA HISPANO-SUIZA

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

Agencia en Barcelona

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo de Gracia, 20

AUTOMOVILES SCAT



Concesionario exclusivo para España:

LUIS MORA

Salón Exposición: Rambla Cataluña, 129

Garage y Talleres: Muntaner, 78

BARCELONA



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituídas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y por las de grandes y pequeños vehículos automóviles; que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

REMO



*Robineau
Campeón de París, de skiff*

Foto Rol

LOS CAMPEONATOS DE EUROPA

RESPONDIENDO al glorioso dictado que alcanzan los marinos catalanes de «audaces», los beneméritos individuos que velan por el esplendor del remo en nuestras aguas mediterráneas cometieron la audacia, por siempre alabada, de acudir al Congreso de Amsterdam y solicitar para España, para Cataluña, para Barcelona, la fortuna de que aquí se celebrasen los Campeonatos de remo de Europa.

Fué audacia la suya porque, al fin latinos, no midieron la responsabilidad de su atrevimiento más que por la dosis incommensurable de sus entusiasmos.

Estamos seguros que al ver la fiera actitud de nuestros delegados en aquel Congreso internacional, los delegados recordaron lo que la historia cuenta de nuestras grandezas pasadas, que en el mar y a los navegantes eran debidas, y pensando en el *beau pays de l'Espagne*, en nuestro sol, en nuestro clima, en nuestra hidalguía, aceptaron con júbilo el que las tripulaciones remeras de las más deportivas naciones de Europa vinieran a saborear el dulce son que producen los aplausos de un país que siente las más grandes ansias por alcanzar en sport un poderío—en su clase—parecido al que sobre otros pueblos y otras razas conquistaran nuestros navegantes...

Y cumplida la fecha previamente fijada, hállese ya entre nosotros, son ya nuestros huéspedes, conviven fraternalmente con nuestros remeros, las tripulaciones extranjeras que mañana van a disputarse con energía, entereza, valor, entusiasmo, los Campeonatos de remo de Europa.

Bienvenidos sean a nuestros lares, a nuestra Barcelona, la gran Barcino Sportiva, que siente ansias de verles luchar por el supremo afán de ser los mejores entre los mejores.

STADIUM, colmena donde se amasan entusiasmos locos por todo lo que significa progreso y arraigo del sport, rinde tributo el más ferviente de su simpatía a las tripulaciones extranjeras y a los delegados que les acompañan, deseando que el recuerdo que se lleven de su estancia entre nosotros quede bien grabado en sus corazones.

* * *

Esa visita era merecida. Es el premio a la constancia, a la firmeza de los ideales sustentados por quienes han seguido las huellas trazadas por los fundadores de nuestro antiguo e inolvidable Club de Regatas, huellas que han sido seguidas con idénticos entusiasmos por los socios del Club Marítimo, del Club Náutico, del Club de Mar, donde ha existido siempre plantel de fervientes adoradores del rowing.

Aun antes que los ciclistas y los gimnásticos, que constan registrados en nuestra historia como fenicios, los remeros, llamémosles iberos, fueron los que primero establecieron sus reales en nuestros dominios. Ellos fueron los primeros que se constituyeron en agrupación y los primeros que reglamentariamente organizaron magníficos festivales, entre los que recordamos aquellas famosas regatas de la Exposición Universal de 1888, las grandes fiestas del Centenario de Colón y en tantas cuantas ocasiones nuestra ciudad ha querido mostrarse todo lo espléndidamente hermosa que es, a los ojos de los forasteros como de sus hijos propios.

Con una perseverancia no siempre premiada con la recluta de elementos que imitaran la conducta de los grandes propagandistas del remo, han seguido todos estos su calvario haciendo atmósfera para que nuestro pueblo se aficionara—se volviera a aficionar—a las cosas del mar.

Frecuentemente se han verificado grandes regatas. Han venido a luchar con nuestros bogadores hombres del Norte, fornidos, avezados a estas luchas, y en la derrota como en el triunfo, nos aleccionamos para nuevas contiendas.

Establecimos los Campeonatos de España y Cataluña, y de algún tiempo a esta parte, cuantas veces se celebran, otras tantas brota el entusiasmo en la arena y en las graderías—valga el símil—y Barcelona sabe rendir hoy a sus remeros, los honores que tienen bien merecidos.

Digno teatro es, pues, nuestro puerto para los Campeonatos de Europa; dignas nuestras aguas de ver merecerse en ellas las embarcaciones extranjeras, impulsadas por brazos poderosos.

Ojalá se hagan dignos de luchar con ellos nuestros remeros; les sobra corazón, reúnen condiciones suficientes; tal vez carezcan de método, de táctica...; para eso precisamente la Federación Española de Remo se ha interesado por que esos grandes Campeonatos se celebrasen aquí.

Aunque recibamos una lección, por severa que sea, que merced a ella aprendamos a rendir el homenaje que se merece el sport del remo, porque esas aguas que acarician nuestra tierra, que tantas riquezas nos aportan, son acreedoras a que correspondamos a sus caricias con nuestro infinito amor. Y ese amor se demuestra, lectores y amigos, contribuyendo todos sin excepción, al más grande esplendor de esos Campeonatos, haciendo que los húngaros, holandeses, franceses, suizos, italianos y belgas que nos visitan, se vayan convencidos, sobre todas las cosas, de nuestro arraigado y firmísimo amor al Sport.

Cycle-cars y voiturettes en Brooklands

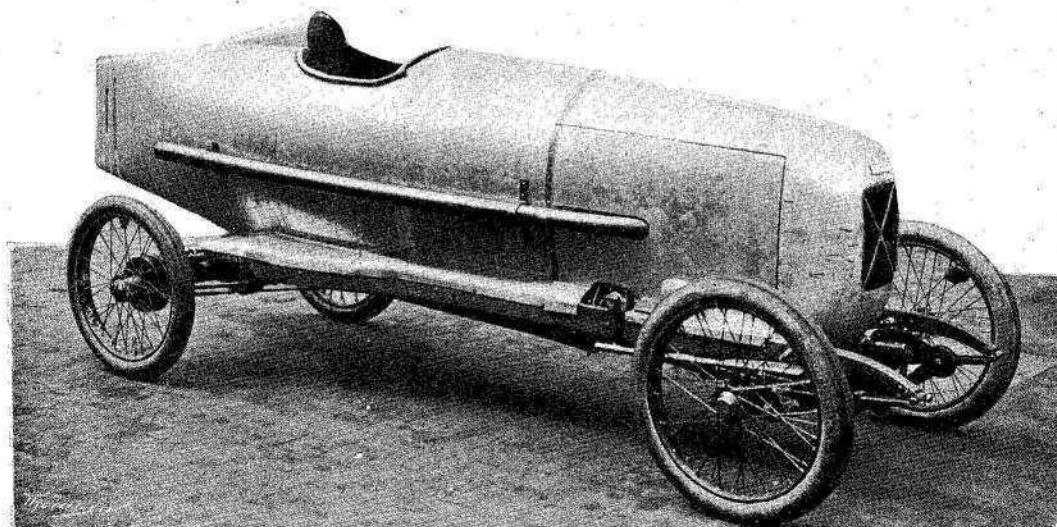
La carrera anual de las 200 millas



Lombard, sobre Salmson, recordman en la prueba de autociclos



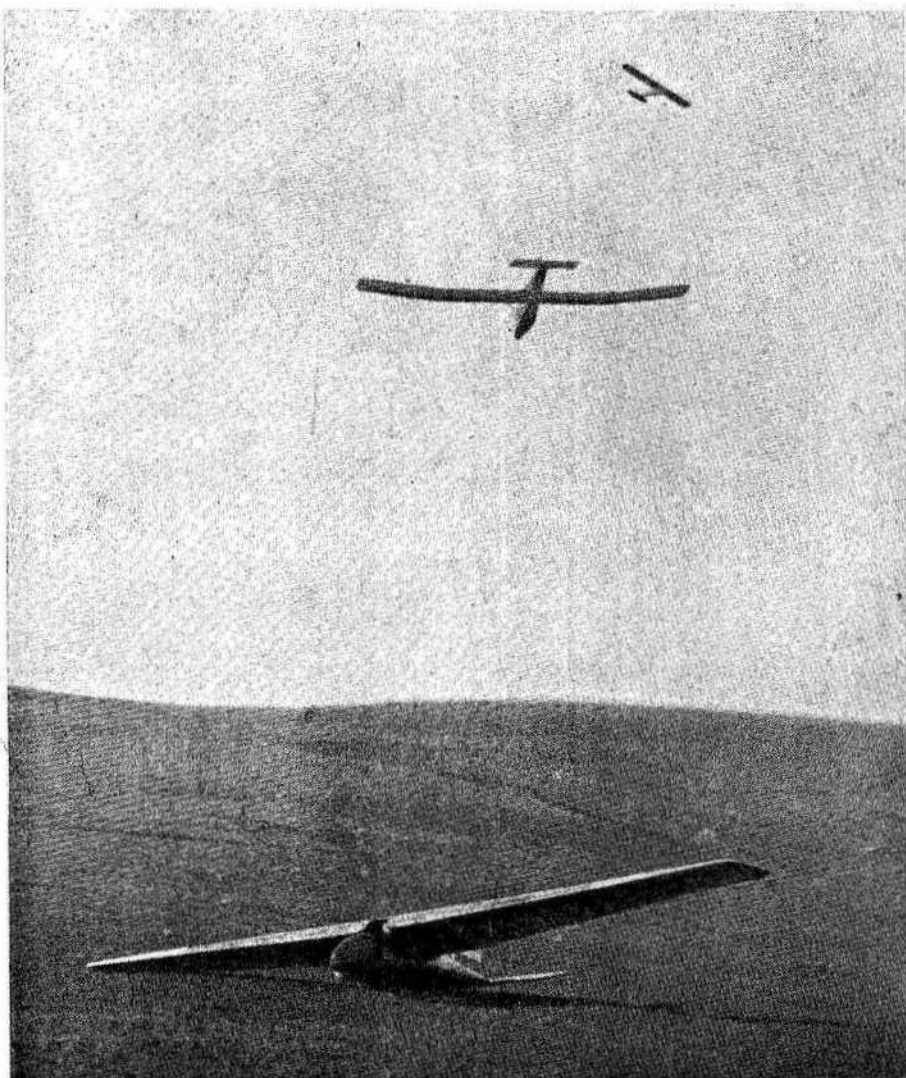
Lee Guinness, piloto de Talbot-Darracq, vencedor en las 200 millas



El Salmson con el que Lombard alcanzó 146 kilómetros a la hora

Fotos Rol.

Los vuelos sin motor en Alemania



El monoplano Vampyr que ha batido todos los records en el concurso de Rhon (Alemania).—Descansando en el suelo el aparato Greif, que ha conseguido excelentes resultados.

Foto Støcker

DESDE 1920, se celebran anualmente en Alemania, en la región del Rhon, concursos de vuelo con aparatos sin motor, en un terreno muy a propósito para ello, cerca de Gersfeld, compuesto por una serie de colinas cuya cima más importante es la de Wasserkuppe, que es donde toman la salida los aparatos. El primer año los resultados fueron poco satisfactorios, consiguiendo los mejores Klemperer, que estableció los records de 2 m. 22 s. de duración, 1.830 metros de recorrido y 330 metros de altura. El año pasado, o sea en 1921, la cosa cambió y entablándose encarnizada competencia entre Klemperer, Maertens y Harth, consiguió este último, al finalizar los concursos, un vuelo de 21 m., que fué suspendido por una caída.

Pero la verdadera revolución de la aviación sin motor la han constituido las pruebas del concurso recientemente terminado, pruebas en las que se han distinguido Hentzen y Maertens, haciendo vuelos de 1 h. 6 m., 2 h. 10 s. y 3 h. 15 m.

Los vuelos sin motor en Francia : Prueba Puy de Dôme



Barbot con su aparato Derwoitine

TERMINADO el concurso de vuelo a vela o sin motor, de Combegrasse, la ciudad de Clermont-Ferrand quiso despedir a los que al Congreso acudieron, con una prueba a ellos reservada y que sirviera de estímulo a los campeones que la nueva aviación cuenta en Francia. Cuatro fueron los aparatos que desde la cima del Puy du Dôme tomaron la salida: Douchy, con un *Potez*, consiguió 5,050 kilómetros en 9 m. 30 s. de vuelo. Coupet, con un monoplano, sólo hizo 3 kilómetros y una duración de 4 m. 45 s. Bossoutrot, con el *Farman*, después de siete minutos de vuelo, aterrizó a los 5 kilómetros, y Barbot, si bien no realizó el mejor resultado, hizo el vuelo más interesante, ya que su aparato *Derwoitine*, de alas ligeras, no se contentó con un vuelo planeado, sino que siguiendo los principios de la escuela alemana, consiguió con facilidad extraordinaria elevarse más de 50 metros de la cumbre de salida.

Estos nuevos ensayos franceses indican, si bien lentamente, los progresos que nuestros vecinos van alcanzando en la aviación sin motor, progresos que serán, a no tardar, mayores, si se tiene en cuenta que se han publicado, en menos de quince días, ocho reglamentos

de otras tantas pruebas, establecidas con el fin de lograr en el menor tiempo posible, anular la diferencia que les separa de los alemanes.

* * *

Estos experimentos intrigan a la gente, hasta el punto de que todo el mundo se pregunta: «¿A dónde vamos con los vuelos sin motor?» Y hay quien contesta categórica y afirmativamente: «A un más allá.»

Realmente avanzamos poco, pero avanzamos con resultados positivos de llegar a algo práctico.

Maertens, en el vuelo que sobrepasó la hora de duración, cruzó trece veces el espacio por el mismo punto de partida; pero ¿por qué no siguió un camino diferente? ¿Por qué no se lanzó a la ventura sin tener muy en cuenta, previamente estudiadas, las corrientes aéreas?

Este problema está en embrión; hase avanzado enormemente, pero será preciso que se realicen viajes, determinando punto de salida y llegada, para que nos empecemos a convencer que en este problema hay una solución que ansiamos se establezca todo lo rápidamente posible.



El aparato Potez, vencedor de la prueba del Puy de Dôme, pilotado por Douchy, en el momento de la salida

Fotos Rol

CONCURSOS ATLETICOS

por don Manuel Orbea (Biblioteca "Los Sports")

No ha podido llegar a nuestras manos con oportunidad más feliz este libro, simpático en la presentación y simpático en el texto, que ha escrito una verdadera autoridad, nuestro amigo Orbea, el fundador de la Federación Atlética Guipuzcoana, verdadero primate en esta campaña deportiva que para el bien espiritual y físico de nuestro país vienen realizando beneméritos y convencidos propagandistas del deporte.

Nos ha cautivado el libro desde sus primeras líneas, un prólogo lleno de crudeza real y de consideraciones felicisimas, debido a la pluma de don Gabriel María de Laffite, que desde el Municipio y desde la F. A. G. tanto bien ha hecho para el deporte de Guipúzcoa y de España; indirectamente cautiva al lector y a modo de invitación amable, le obliga a continuar hojeando *Concursos Atléticos*.

Y entonces ¡qué consideraciones éticas sobre deportes, más acertadas y justas, las del amigo Orbea! ¡qué idea más exacta y más precisa del momento deportivo en nuestro país! Y a pesar de que entre la redacción del libro y su aparición ha transcurrido un plazo largo, Orbea triunfa como vidente.

Escribe el autor en 1919, el peligro deportivo que encierra la propagación del fútbol entre las clases sencillas, por la imperiosa necesidad de una cultura popular adecuada para las prácticas deportivas; y no andaba errado el autor: basta mirar en nuestra propia región las sabrosas consecuencias, no del exceso de deporte, sino de la falta de cultura para practicarlo.

Orbea nos describe todas las tonalidades del color deportivo español, de manera singular; tanto, que las páginas del preámbulo que encabeza la materia del libro son todo un enunciado de filosofía deportiva. Lo hemos



leído con verdadera devoción y en nada, absolutamente en nada discrepamos.

Y si meritoria es la tarea doctrinal de *Concursos Atléticos*, encierra un alto valor técnico también todo cuanto en él se enumera detalladamente, con el comentario ajustado y, sobre todo, con un amplio sentido de lógica que no por ello hace decaer el entusiasmo del autor. Los saltos de altura, de longitud, los con pértiga, los lanzamientos de disco, peso, jabalina y martillo; la tabla de records mundiales; los treinta y tantos dibujos obra del señor Orbea, que dan exacta idea de la materia; los consejos y consideraciones que en cada especialidad se exponen, son de una exactitud maravillosa y tienen el precioso don de convencer.

La Biblioteca «Los Sports», continuando la patriótica tarea emprendida de divulgación deportiva, acaba de enriquecerse notablemente con *Concursos At-*





léticos y nosotros hemos de recomendar eficazísimamente a los clubs atléticos de la nación, procuren divulgar el libro del señor Orbea entre sus afiliados, porque con ello favorecerán no poco la propaganda del atletismo y contribuirán a destruir muchos errores populares que en materia de deporte aun existen.

Concursos Atléticos debiera— si una alta autoridad deportiva tuviese poder para ello— declararse obra de texto en nuestros centros deportivos y obligar a los aspirantes (?) a atletas de nuestro país, a conocerlo perfectamente.

La cosa no es para menos; hoy, pomposamente se califica de entrenadores a una serie de inteligentes (?) cuyo primer pecado profesional estriba en no haber descollado nunca en el deporte a que dedican su especialidad y, en ocasiones, a no haberlo practicado; sucede con esto de los entrenadores, lo que con la mayoría de críticos taurinos, que critican, juzgan y elogian sólo «desde la barrera», pero que jamás han sentido la terrible emoción del cornúpeto arrancándose veloz, cortando el terreno y pasando con su bufido feroz. Muchos de esos entrenadores a que nos referimos, incluso cronómetro en mano, los veréis por nuestro Paseo de Isabel II o por la Avenida Icaria, en plena noche, tomando el tiempo de un muchacho que llega jadeante, cansado de correr unos kilómetros, tras la ruda labor del taller, y después marchar con él también, silbando el *Facundo*, al bar más próximo.

Y como esos entrenadores de ocasión hacen más daño dentro del atletismo que un pedrisco en viñedo florido, por eso creemos que *Concursos Atléticos* debiera ser a modo de libro textual entre nuestros aspirantes a atletas; y aquí cuaja de lleno la máxima

agustina: «Hace más bien un buen escrito que cien predicadores.»

Se nos dirá, tal vez, aviesamente, que una buena parte de la clase popular apenas si sabe leer, y si es así, entonces lo más práctico será, en lugar de enseñarles deportes, adiestrarles en el abecedario; deporte sin cultura es algo que discrepa por completo; los pueblos que practican el deporte con mayor refinamiento son los que alcanzaron mayor grado de prosperidad en la cultura popular; el grado eminentemente deportivo de Bélgica concuerda con su condición de ser el pueblo que cuenta con mayor número de escuelas por cantidad de habitantes y menor

número de analfabetos; en Noruega pasa otro tanto.

¿Os explicáis por qué Bélgica y Noruega, deportivamente, tienen historia propia y brillante?

Es cuanto creemos útil escribir al margen del libro *Concursos Atléticos*, que tan acertadamente ha escrito don Manuel Orbea y que hemos saboreado con verdadera satisfacción, con la satisfacción de quien da con una cosa útil y progresiva, hoy que tanto se habla de progreso...

Acompañan a este escrito cuatro fotografías, escogidas de nuestra colección, para que se percaten nuestros incipientes atletas de lo que son lanzamientos y saltos en suelo extranjero, donde tanto se ha adelantado en esta materia, adelanto que nos puede servir de poderoso ejemplo. Contribuyamos unos y otros a que esos ejemplos se repitan y obtendremos un bello resultado.—KANT



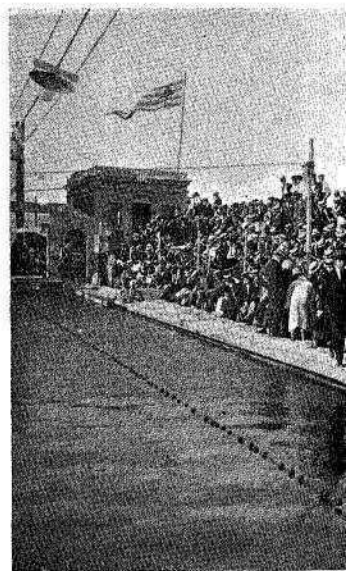
Concurso internacional de natación org con la cooperación d



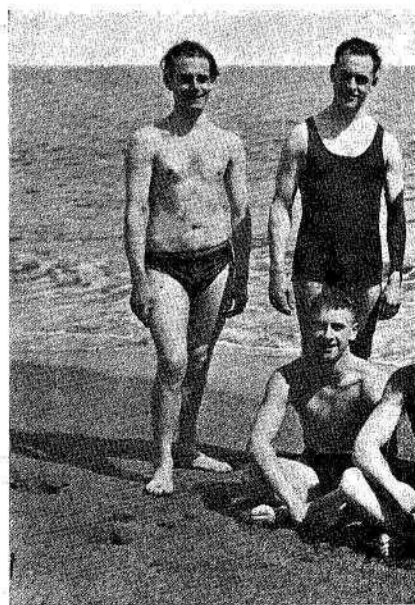
Camino, excelente saltador del C. N. B., en uno de sus mejores y atrevidos saltos desde la palanca



Costa, del C. N. Pop, de Badalona, que en la prueba de 200 metros, braza de pecho, venció al nadador belga

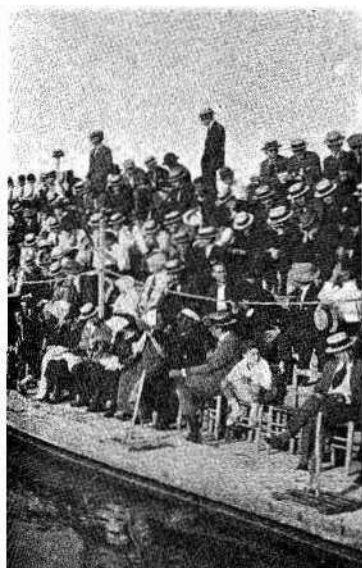


El público presenciando las pruebas establecidas en el n

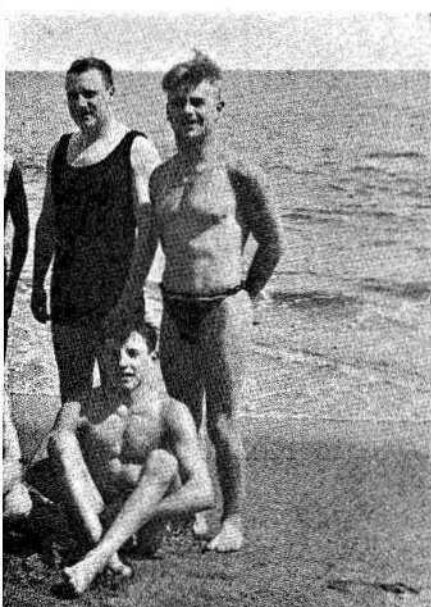


El equipo del Brussels Swimming Club, los oficiales

ado por el Club de Natación Barcelona russels Swimming Club



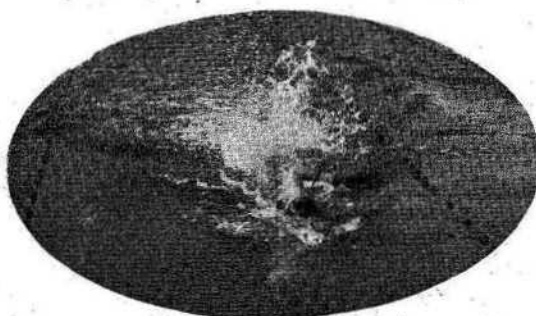
el domingo desde las gradas
rio-piscina del C. N. B.



un excelente impresión ha dejado entre
la natación



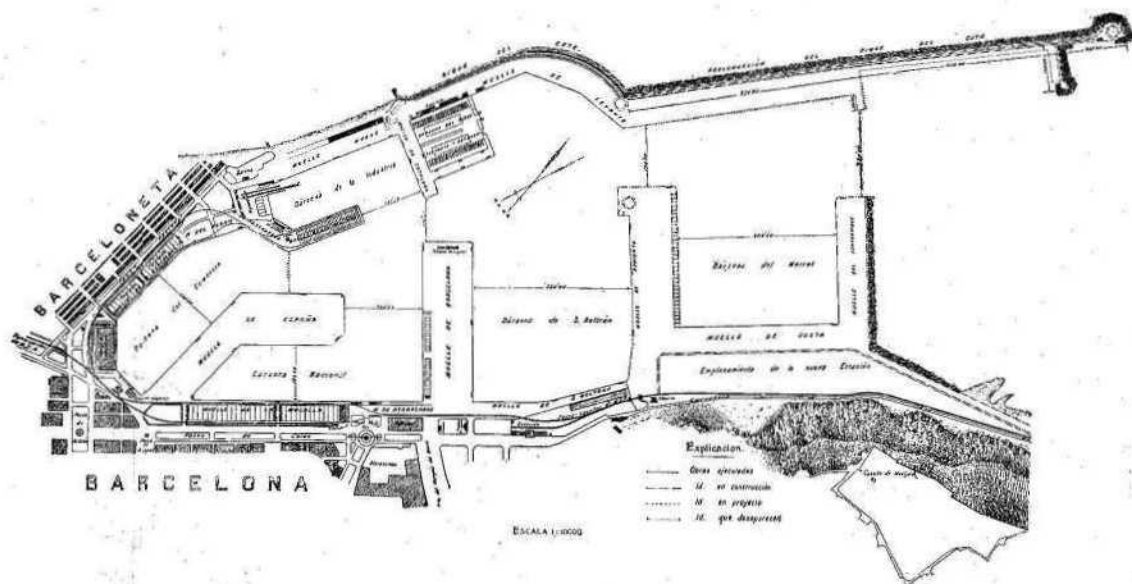
Boniquet, en el salto del ángel, que se clasificó
primero de los españoles en las dos pruebas de saltos



El notabilísimo nadador belga Van Schelle,
primero dos veces en los 100 metros, efectua-
dos en las dos fiestas natatorias

Fotos Claret

CAMPEONATOS DE EUROPA, DE REMO



Plano del puerto de Barcelona, en el que se celebrarán, en la tarde de hoy y mañana, las grandes regatas internacionales de remo

POR primera vez van a celebrarse en nuestro país, habiéndose escogido para ello el puerto de Barcelona, los Campeonatos de Europa de remo, a los que concurren las naciones que mayor culto consagran a este deporte.

La Federación Española de Sociedades de remo ha dedicado a este magno acontecimiento sus mayores entusiasmos.

He aquí las tripulaciones inscriptas en este grandioso certamen internacional:

Bélgica.—Dos en punta, Royal Sport Nautique de Gand; cuatro en punta, Union Nautique de Bruselas; ocho, Royal Sport Nautique de Bruselas; skiff, Cercle des regates de Bruselas; doble scull, Union Nautique de Lieja.

Francia.—Dos en punta, Union Nautique de Lyon; cuatro en punta, Cercle Nautique du Rhin, de Estrasburgo; ocho, Club Nautique de Lyon y Club Nautique de Villefranche (mixto); skiff, Club Nautique d'Aix-Les-Bains; doble scull, Société d'Encouragement au Sport Nautique de Nogent sur Marne (Sena).

Italia.—Dos en punta, Real Società Canottieri Bucintoro de Venecia; ocho, Circolo Canottieri Diadora de Zara; doble scull, Società Canottieri Milano de Milán.

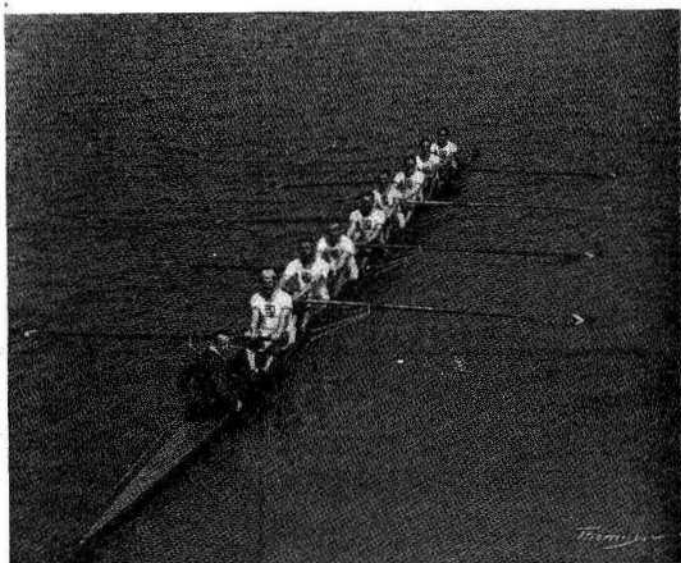
Suiza.—Dos en punta, Société Nautique de Ginebra; cuatro en punta, Ruder Club Reuss de Lucerna; skiff, Grasshoper Club de

Zurich; doble scull, Lee Club de Biel.

Holanda.—Dos en punta, Royal Club d'Aviron et de Voile De Maas, de Rotterdam; cuatro en punta, Société des Etudiants de Delft Laga.

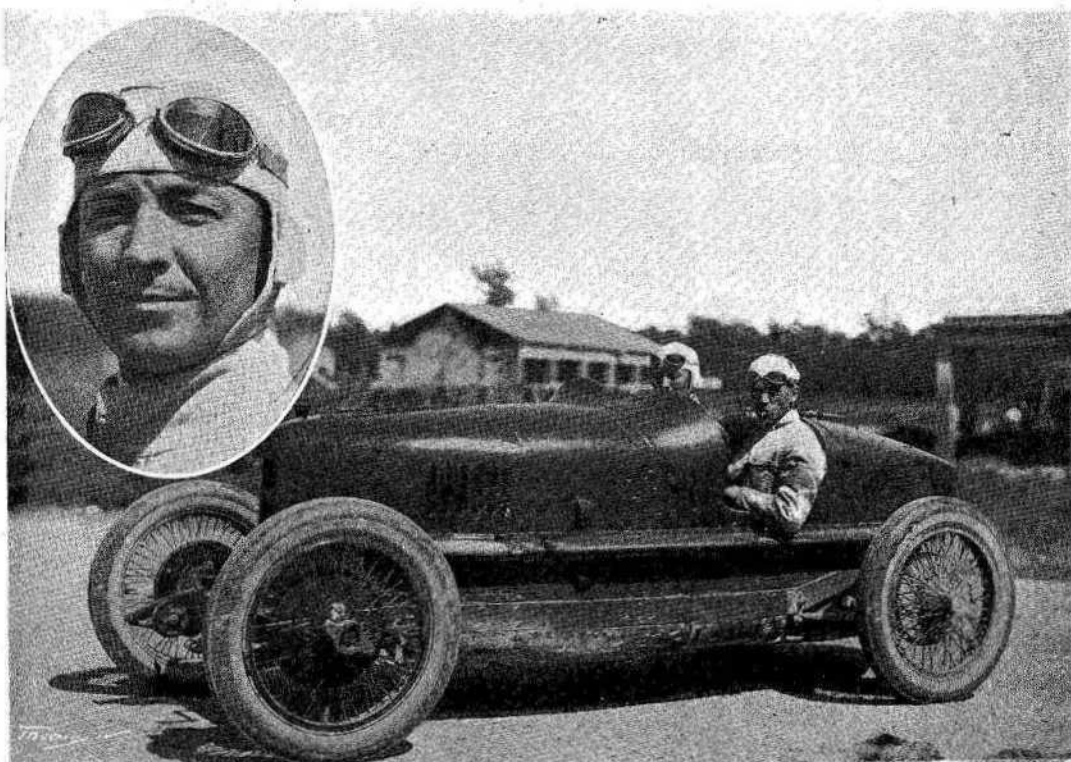
Hungria.—Cuatro en punta, Pannonia Evens Club de Budapest; ocho, el mismo club.

España.—Cuatro en punta, ocho y skiff, Club de Mar de Barcelona. En total, veintidós clubs con veinticinco tripulaciones, compuestas de 113 fornidos atletas, dispuestos a disputarse muy cara la victoria.



El equipo a ocho remeros húngaro

Gran Premio de Italia, cochecitos



Bordino, vencedor del Gran Premio de voiturettes, sobre coche Fiat, magneto Scintilla, Pneus Pirelli y ruedas Rudge-Whitworth, alcanzó una velocidad de 134 kilómetros a la hora Fotos Strazza

AUNQUE con lluvia, se ha inaugurado el grandioso autódromo construido en el bellissimo parque de Monza, por iniciativa y merced a la energía y voluntad de un hombre de la incommensurable talla de Mercanti.

Voilà l'homme!

El mejor prólogo de los grandes Premios de Italia ha sido la inauguración del autódromo, mitad pista perpetua, mitad carretera, convertidas en soberbia e incomparable pista.

Brooklands, Scheepshead, Bay, Chicago, Indianópolis, Berlín, se quedan sus autódromos tamañitos con el construido en las inmediaciones de Milán.

Y lo más notable es que apenas expuesta su idea por el gran Mercanti, de la nada a la realidad soberbia que hemos podido apreciar, no median más que un centenar de días, en que cuatro millares de obreros han trabajado con ardor infinito. La cantidad de pesetas invertidas se remonta a cinco o seis millones.

La pista de cemento mide catorce metros de anchura; está construida en medio de bosques ideales, en los que se han establecido diferentes lugares, desde los cuales más de veinte mil espectadores pueden presenciar cómodamente la carrera.

Las tribunas de honor y de preferencia miden unos ochocientos metros de largo por

ocho de ancho. Los servicios de cronometraje son todos perfectos, y de ellos os dará una perfecta idea las fotografías que remito por correo aparte¹.

Diferentes carreteras conducen al Parque de Monza. En él se han instalado perfectamente todos los servicios: restaurantes, telégrafo, correo y garage capaz para un número considerable de coches.

La decoración que rodea el autódromo es admirable. En el fondo, los Alpes. Una cantidad considerabilísima de espectadores. Trenes y tranvías llegan atestados. A las nueve y media llegan ministros y autoridades. El arzobispo de Milán bendice el autódromo. De los inscriptos, nueve coches se ponen en línea: 4 Fiat, 2 Austro Daimler y 3 Chiribiri.

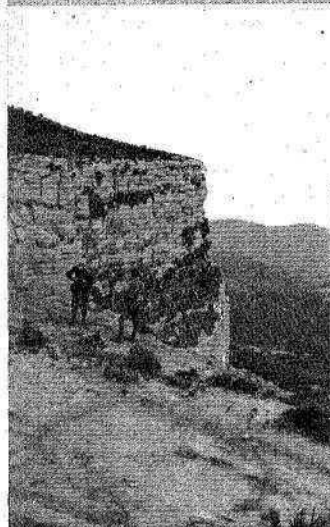
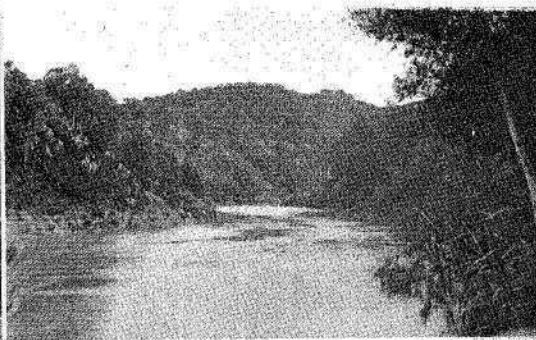
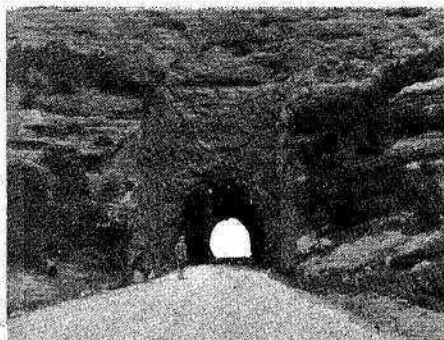
Los Fiat, conducidos por Bordino, Giaccone, Lampiano y Salamone, triunfaron en toda la línea, y Bordino ganó espléndidamente la carrera, cubriendo los 600 kilómetros en 4 h. 28 m. 38 s., o sea a una velocidad media a la hora de 133 kilómetros 990.

Los coches iban provistos de Pneus Pirelli, que contribuyeron al triunfo que nuevamente se apuntan los Fiat.

R. S.

¹ Aun no recibidas en el momento de entrar STADIUM en prensa.

La sierra de Collsacabra



El túnel de la carretera de Folgarolas. — El río Ter. — El macizo del Taveret. — Campanario de Sau. — El pueblo de Rupit.

Fotos L. Creus y Bartrina

LIMITADA esta región al norte por las imponentes sierras de Puig-sa-calm, Magdalena y Bellmunt, y al sur por las selváticas Guillerías, sirve de división natural a los llanos de Vich y Gerona, presentando los mismos aspectos de las vecinas comarcas.

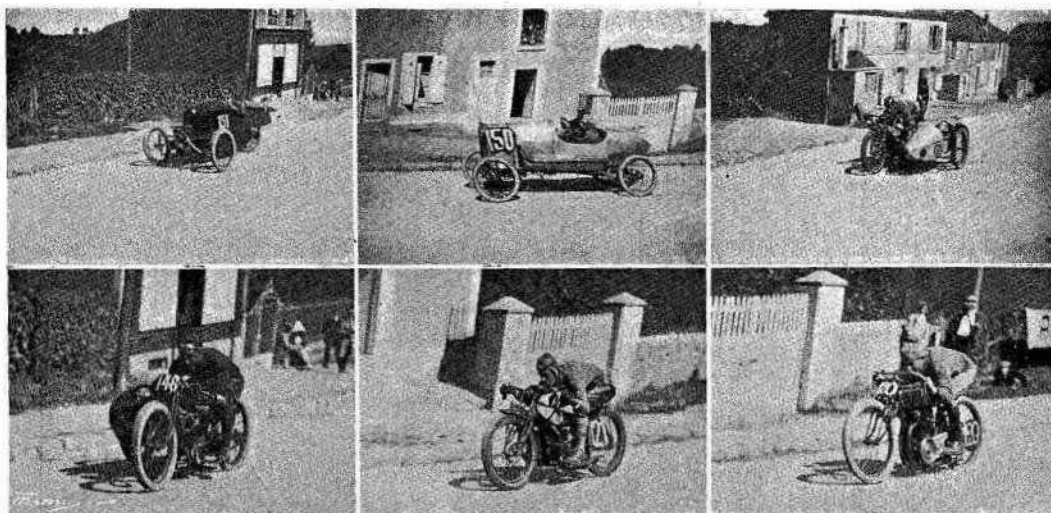
El itinerario a seguir para visitar dicha región es el siguiente: salida de Gerona en el tren de Olot a las 9, para llegar a las 11 a Sant Feliu de Pallarols; de allí, en 2 horas, a la ermita de la Salud, donde se pasa muy bien la noche en grato ambiente de costumbres antiguas. Desde este punto, en 2 horas y media, se puede visitar la empinada ermita del Far, sitio el más extraordinariamente bello de toda la sierra, siendo espléndido el panorama que se descubre durante el camino.

Al día siguiente, después de un rodeo para admirar Comajuana, en 3 horas se va a Rupit, típico pueblo desde donde, en 2 horas, bordeando horribles precipicios y abismos durante todo el recorrido y pasando por el hospitalario Mas Avenc, se llega al apartado pueblo de Taveret (900 m.), siendo de recomendar la ascensión al punto culminante de la región por el panorama que ofrece.

De aquí, en rápida pendiente por una canal, se llega en 1 hora y media al antiguo Sant Romà de Sau, al lado del Ter, en uno de los valles más pintorescos de la provincia, ofreciendo el molino que allí existe, un inesperado y cómodo refugio.

Al siguiente día puede emprenderse el regreso siguiendo el Ter, que lleva a Caseres y Manlleu, 3 horas tras hermoso recorrido, o bien por el típico Vilanova de Sau, por un sendero que conduce a una excelente carretera de la Mancomunidad, que, atravesando el monte por un túnel (único en Cataluña), conduce a Folgarolas, patria del inmortal M. J. Verdager, cuya casa puede ser visitada, y de allí a Vich, tras la travesía de esta parte de las Guillerías, sumamente pintoresca, que puede verificarse en unas 4 horas.

Carrera en cuesta de Gometz-le-Châtel



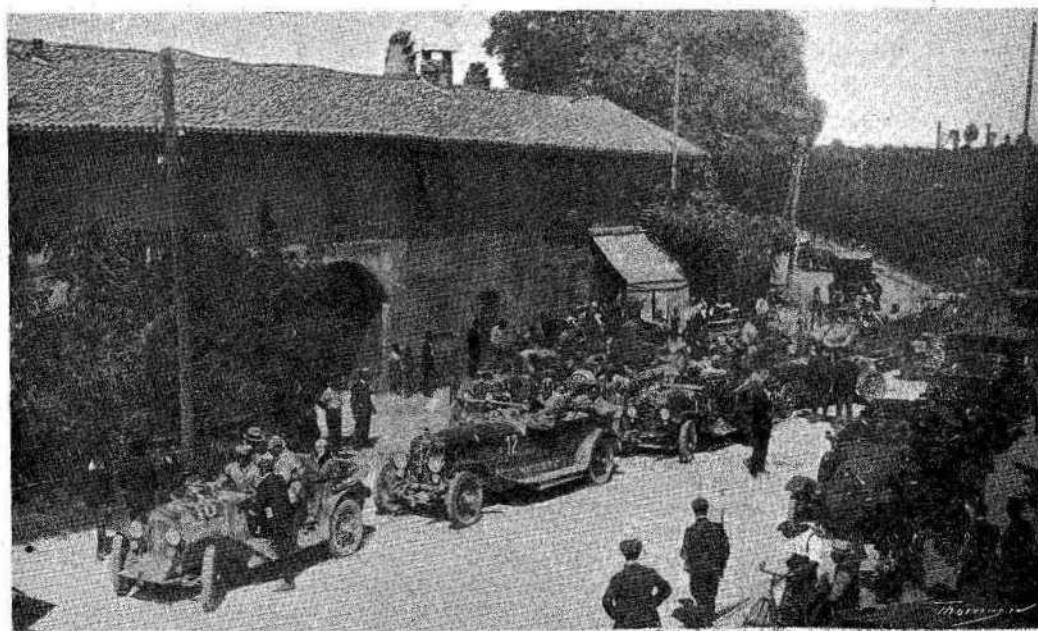
Autociço Morgan, de Poirret, vencedor de los 750 c. c. — Senechal, sobre Senechal, vencedor de los 750 c. c. dos plazas. — Bartlett, sobre A B C, primero de side-cars 600 c. c. — Bernard, con Indian, ganador de la serie sides 1.000 c. c. — Bartlett, con A B C, vencedor de la categoría motos 1.000 c. c. Péan, sobre Peugeot, 1.º de la clasificación general, a una velocidad de 120 kms. hora Fotos Rol

COMO en años anteriores, se ha celebrado recientemente, organizada por la Asociación de antiguos motociclistas militares franceses, la carrera en cuesta de Gometz-le-Châtel, reservada a motociclistas, side-cars y cycle-cars, dividida en categorías y clases (amateurs y profesionales.

Los aficionados hicieron bonitos recorridos,

pero ninguno de ellos consiguió igualar a los de los profesionales; entre los que se distinguieron Chabreiron, *E H P*, y Senechal, *Senechal*, en cycle-cars; Bernard, *Indian*, y Bartlett, *A B C*, en sides; y el mismo Bartlett, *A B C*, y Péan, *Peugeot*, en motocicletas. El mejor tiempo fué el de Péan, que llegó a los 120 a la hora, velocidad muy digna de tenerse en cuenta.

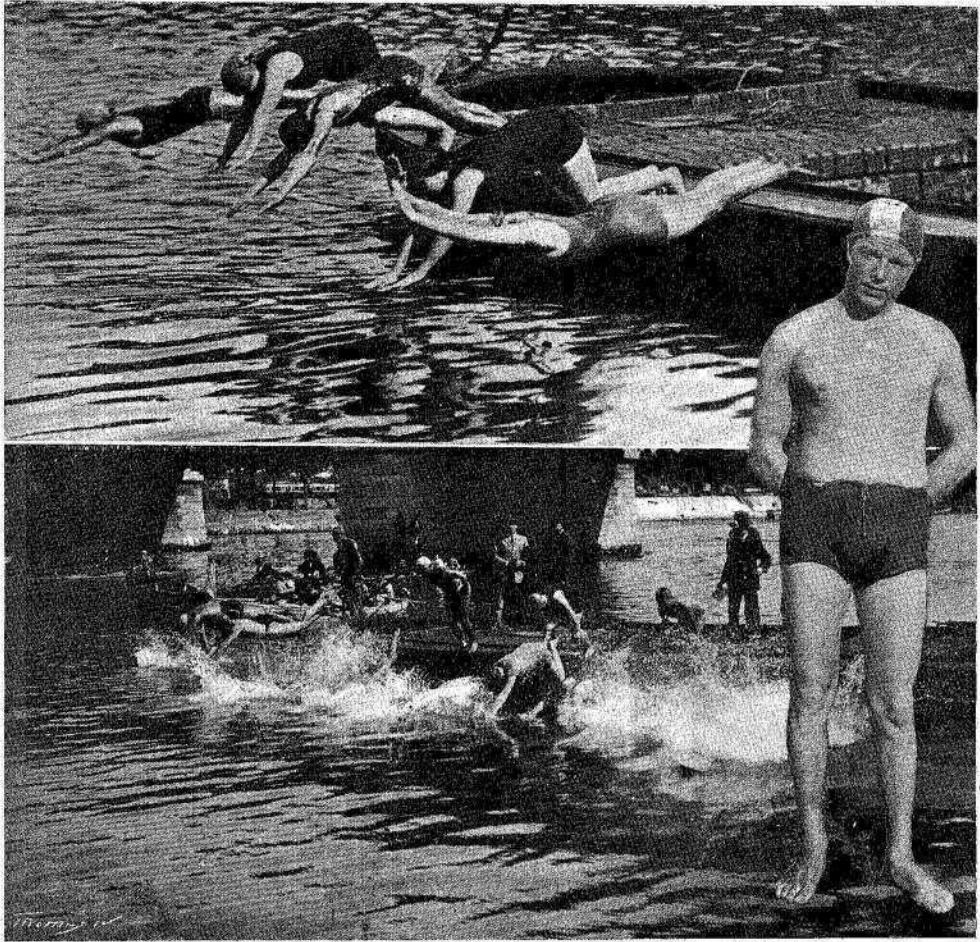
Prueba turista anual Copa de los Alpes



Salida de una de las etapas de esta importantísima prueba turista

Foto Strazza

Travesía de París a nado



Salida de la categoría femenina. — Los nadadores lanzándose al agua. — El italiano Sachner, vencedor de la prueba.

Fotos Rol

COMO en años anteriores, el periódico parisino *L'Auto* organizó su clásica prueba de natación a través de París.

El italiano Sachner ganó espléndidamente, a pesar de la calidad de sus adversarios. Bellington, el gran campeón inglés, salido el último por ser la prueba en handicap, no pudo alcanzar a los primeros, teniéndose que contentar con el quinto lugar. La gran nadadora Susana Wurtz, que el año pasado no concurrió a ninguna manifestación deportiva, consiguió el primer lugar de la categoría de señoras y el cuarto de la clasificación general, demostrando una vez más lo mucho que vale y que el tiempo pasado sin tomar parte en las manifestaciones deportivas en nada le ha perjudicado.

En la clasificación general constan seguidos los nombres de Sachner, que cubrió los 11,700 kilómetros en 2 h. 42 m. 30 s.; Costa Malito, otro italiano de los buenos, a

pesar del apellido; René, parisino; la Susana Wurtz; Billington, inglés, que partió scracht, concediendo 10 minutos a todos los demás, equivocándose en el cálculo; Basto, portugués, hasta 17.

En la categoría femenina las dos Wurtz no obtienen rival, ya que se clasifican primera y segunda, llegando a continuación France Peguilhan y Elvira Pouliquer.

En la prueba denominada Petite Travesée, que se reduce a 4.900 metros, otro italiano, Tamani, llega primero, seguido de Lagamassino, Maffei, Roberti, Quintarelli, Romeo, Barbeis, Poppi, Valle, todos ellos italianos, y a continuación los franceses, hasta completar el número de 24 nadadores.

La challenge Dubonnet ha sido ganada esta vez por el equipo representativo de la marina italiana: Nueve de sus defenders llegaron primero, contando únicamente los cinco primeros. Les sobraron méritos.

El Campeonato ciclista de Sans

TEODORO MONTEYS, que es un bravo muchacho, entusiasta del ciclismo, observador y cuidadoso de su entrenamiento, obtuvo en el Campeonato ciclista de Sans el triunfo que tenía bien merecido.

Es ese Campeonato una carrera clásica en la que han inscripto sus nombres hombres de categoría. A ella acuden los ases y los aspirantes a campeones. El lote de los primeros estaba compuesto este año por Monteys, por Bover, que pecó en esta ocasión por falta de táctica, por Tresserras, Solanas y Alegre.

Monteys, más ducho que los demás, usando de los recursos más lícitos, pescó a Bover cuando éste había dado su máximo esfuerzo, y cuando le tuvo al lado al llegar a San Feliu de Llobregat, apretó pedales, demostrando energía y ganó brillantemente la carrera, entrando en la meta entre atronadores aplausos.

La U. S. S. cuidó con exquisito celo la organización de la interesante prueba, distinguiéndose en esta labor Ramón Torres. Le secundaron en su noble empeño nuestros amigos Campos, Soler, Serrat y



Monteys, vencedor de la carrera

Foto Claret

Solanas. El martes por la tarde se repartieron los premios, siendo este acto digna coronación de la carrera.

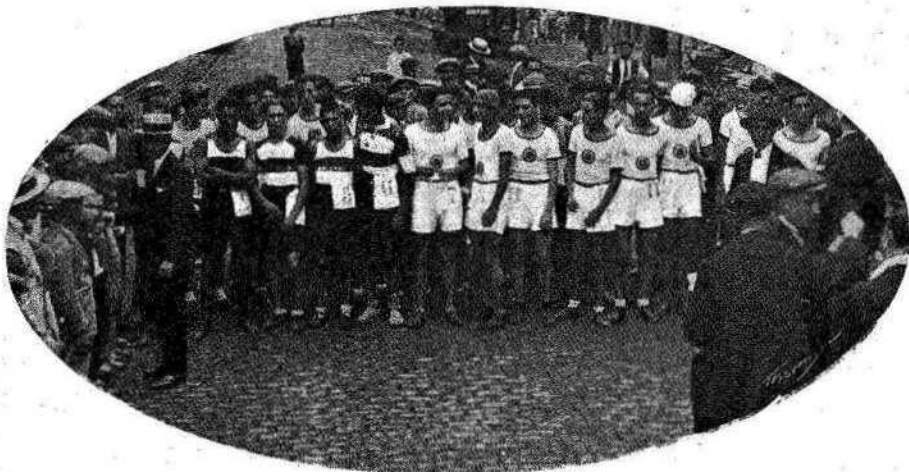
Carrera motociclista Zaragoza-Huesca



Zucarias Mateos, sobre Harley-Davidson, clasificado primero, habiendo establecido una velocidad media de 83 kilómetros a la hora

Foto Ragel

Interesantes fiestas deportivas en Sans



La salida de la prueba Marcha Atlética

ADemás de la carrera Campeonato de Sans, en carretera, con la que año tras año el Club Ciclista, refundido hoy en la U. S. S., cooperaba al mayor esplendor de la fiesta mayor de Sans—la deportiva barriada barcelonesa—, se han celebrado partidos de fútbol—¡con un calor insoportable!—, carreras a pie y marcha atlética.

El partido de fútbol dió nueva ocasión a que midieran sus *fuerzas* el Europa y el Sans ante un contingente de espectadores que, según algún periódico, pasaba de la cifra de 8.000.

Empatados los equipos cuando faltaban pocos minutos para terminar, el Europa entró el goal de la victoria, pero fué protestado por sus adversarios y... el partido no se pudo terminar.

El Campeonato de Sans, marcha, resultó una prueba interesante, deslucida, en parte, por el abandono de Meléndez, por sentirse indispuesto a media carrera.

El primero clasificado fué Albesa, del F. C. Barcelona, seguido de Cardona, del Español; Vinaixa, del Barcelona; Valle, de la U. S. S.; Gilbert, del F. C. B.; Moya, Badía y Vey, los tres

del Español. El Campeonato correspondió a Enrique Serra, de la U. S. S., vecino de la barriada.

En cuanto a la clasificación por equipos, el Barcelona ganó al Español por dos puntos de ventaja.

Por su parte, los deportivos del Orfeó de Sans también quisieron contribuir a los festejos populares, a cuyo fin y efecto organizaron una carrera pedestre titulada Campeonato.

Sin penas ni fatigas ganaron como quisieron Pons y Arbulí, del Barcelona, entrando tranquilamente de bracet en la meta.

El Campeonato fué adjudicado a Amadeo Entillas, de la U. S. S. y, en lo tocante a equipos, el del Barcelona se clasificó primero y en segundo lugar el España.

Tenemos entendido que, por causas a justificar, la F. C. de A. ha anulado esta carrera y descalificado a varios corredores.

Es admirable el ejemplo que nos dan nuestras barriadas y la competencia que se ha entablado entre Gracia, San Martín, San Andrés y Sans.



Los participantes de la prueba Marcha Atlética al aproximarse a la meta. — El partido Copa Batllori: Capitanes de los equipos Europa y Unión Sportiva de Sans. — La carrera pedestre: Llegada de los corredores.

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

Exposición de Automóviles

El Comité organizador de nuestro último Salón del Automóvil ha dado por terminadas sus tareas, habiendo merecido su labor los más entusiastas elogios de cuantos han podido apreciar lo que aquélla ha significado en beneficio positivo de nuestra ciudad y del automovilismo.

El balance general presentado por el tesorero, señor Elizalde, fué aprobado por unanimidad.

Del superávit que ha resultado se hará un próximo reparto, consistente en un 30 por 100 a prorrata de las cantidades satisfechas por cada uno de los expositores, más un 40 por 100 a los expositores socios de Cámaras Sindicales con una anterioridad de seis meses a la fecha de la celebración de la Exposición, y el 30 por 100 restante se repartirá entre las Cámaras Sindicales en proporción a las cantidades aportadas por los socios de las mismas.

El Comité puede estar altamente satisfecho de su obra, que ha alcanzado caracteres de grandísima brillantez.

STADIUM se felicita del éxito obtenido y felicita con el mayor entusiasmo a los amigos Rosés, Elizalde, Creus, Roca, Walker, Klein, Llusá, Llorens, Gausachs, Ciudad y Masferrer, que pusieron toda su alma a favor de una empresa llamada a arraigar profundamente en nuestras costumbres ciudadanas para que Barcelona continúe siendo en nuestra nación el emporio del automovilismo.

El Trofeo Armangué

En el seno del Comité organizador de Barcelona, como en el del Subcomité constituido en Tarragona, se trabaja con decidido empeño a fin de que la próxima carrera de autociclos, interrumpida en mala hora cuando en la primavera

pasada intentó llevarse a efecto, sobrealcance el éxito clamoroso que el Trofeo Armangué conquistó la primera vez que se puso en juego.

Un trabajo intenso de acertada propaganda se viene haciendo por el Comité, que se le ve repercutir por las columnas de la Prensa nacional y extranjera.

Elementos muy importantes de la Directiva del Real Moto Club se han trasladado a Francia e Italia con objeto de asegurar el concurso de las mejores marcas de autociclos, siendo de esperar que el resultado de sus gestiones sea altamente satisfactorio.

Por otra parte, se activa de un modo extraordinario el arreglo de las carreteras que, según se nos asegura, quedarán mejor que una pista, estableciéndose amplios peraltes a fin de que los coches puedan alcanzar su máxima velocidad.

El circuito tiene un desarrollo de 30,300 kilómetros.

En Tarragona prosiguen los trabajos de construcción del nuevo trazado que se da al circuito, que tienen por objeto evitar el paso de los corredores por el interior de la ciudad, como se efectuaba en carreras anteriores.

Este nuevo trazado, que enlazará la carretera de Castellón con la de Pont d'Armentera, además de la enorme ventaja que supone para los conductores de los vehículos participantes, puesto que se suprimen tres virajes en el interior de la población, permite que las instalaciones de las tribunas, restaurant, etc., puedan hacerse con la holgura necesaria para satisfacer las comodidades de la avalancha de público que acude a presenciar esta grandiosa manifestación deportiva.

El emplazamiento de tribunas será completamente distinto al del año anterior y más espaciosas, reservándose delante de éstas, y en toda su extensión, una faja de 6 metros de ancho por donde podrá transitar el público

AUTOMÓVILES

DODGE BROTHERS

ENTREGAS INMEDIATAS MODELOS 1922

PIEZAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS

CONCESIONARIO PARA LA VENTA EN CATALUÑA

F. DE A. PUIG

RAMBLA DE CATALUÑA, 52 : TELÉF. 4226-A : BARCELONA

STADIUM

Gran Premio de Italia

Cochecitos de 1.500 c. c.

Autódromo-Circuito de Monza

1.º

Bordino, sobre Fiat

2.º

Giaccone, sobre Fiat

3.º

Lampiano, sobre Fiat

todos con

PIRELLI

**sin cambiar un solo
neumático, a pesar de
hacer un promedio de**

134 km. a la hora

durante la carrera, sin llegar al límite de la carretera.

Asimismo las casetas de ravituallamiento que estarán frente a las tribunas, tendrán su emplazamiento separado cuatro metros de la carretera, con objeto que ésta, que en dicho punto tendrá una anchura de 12 metros, esté en todo momento completamente despejada.

Por lo que a inscripciones se refiere, la han formalizado casi todos los vehículos que tomaron la salida en la carrera pasada.

El primero de la lista es el *Hércules* de Paco Coma, que pilotará Juan Antonio Orús; en segundo lugar ha quedado apuntado el *M. A.*, que tratará de conducir a la victoria Jesús Batlló, el experto conductor.

Gran Premio Penya Rhin

La labor ímproba a que están entregados los elementos directores de la Penya Rhin y el Comité organizador de la gran carrera que se anuncia para el domingo 5 de noviembre próximo, va dando los más óptimos frutos.

En las carreteras del circuito se trabaja para que la pista quede, si es posible, en mejores condiciones que el año pasado, y creemos firmemente en el milagro.

Por otra parte, el reclutamiento de inscriptos va en considerable aumento.

Hasta ahora figuran en la lista grande:

Elizalde I.

Elizalde II.

Elizalde III.

Austro-Daimler I.

Austro-Daimler II.

Talbot-Darracq I.

Talbot-Darracq II.

Talbot-Darracq III.

Las inscripciones se admiten hasta el 15 del actual a derechos sencillos y hasta el día 30 a derechos dobles.

Representantes del Comité organizador se encuentran desde hace días en Italia, para intentar que vengan a luchar en carreteras de Villafranca marcas de reconocida fama y, además, para estudiar la organización y detalles de ejecución de los Grandes Premios que se disputan en Monza, con objeto de que el Gran Premio Penya Rhin constituya, en cuanto sea humano y posible, un dechado de absoluta perfección.

Carrera en cuesta de Montjuich

Las obras de recomposición de la gran avenida del parque de Montjuich no llevan trazas

Ultimos triunfos del autociclo SENECHAL

Gran Premio de Francia - Mitin de Boulogne

Categoría 750 c. c.

En ambas carreras **1.º** Senechal, sobre

SENECHAL

Agencia general para España :

José A. Clavé, 3

BARCELONA

LA BOCINA BOSCH

es una novedad en avisadores eléctricos, que responde a todos los reglamentos oficiales

La bocina BOSCH produce un sonido uniforme, puro y melodioso, de gran alcance, dominando todos los sonidos del exterior, sin producir sobresalto en los transeúntes. La intensidad sonora máxima se obtiene desde el momento en que se hace la más ligera presión sobre el botón.

La bocina BOSCH produce, a voluntad, un sonido fuerte para carretera y otro menos intenso para ciudad.

La bocina BOSCH no exige cuidados especiales para su instalación ni conservación.

La bocina BOSCH a pesar de su gran potencia sonora, consume una cantidad insignificante de corriente.

La bocina BOSCH se distingue por su aspecto elegante, su construcción práctica y fabricación esmerada, cualidades inherentes a todos los artículos que ostentan el nombre ROBERT BOSCH.

La bocina BOSCH se fabrica para tensiones de 6 y 12 voltios en dos modelos (grande y pequeño) y se aplica a cualquier automóvil o motocicleta.

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA

Aragón, 254 : Tel. 3002-A

MADRID

Villanueva, 32 dup.

de terminar en la fecha escogida para poder celebrar la carrera en cuesta que tenía proyectada nuestro Real Automóvil Club. Sería gran lástima que por ese motivo no pudiera llevarse a efecto la carrera; pero, de no ser posible, creemos que a las esperanzas puestas en la feliz realización del Gran Premio de España, merece que la Junta del R. A. C. consagre toda la atención necesaria, porque esa manifestación puede ser la demostración de que queremos ser, y pronto, una nación automovilista, y que aspiramos a conseguirlo poniendo los más poderosos medios y fuerzas de energía, voluntad y constancia.

Campeonato del Real Moto Club de Cataluña

La carrera reservada a motos y sids que se celebrará el día 1.º de noviembre próximo y en la que los socios del R. M. C. C. se disputarán los títulos de campeones del Club, se anuncia bajo los mejores auspicios.

El hecho de efectuarse la carrera en el circuito de Tarragona, cuya pista quedará en inmejorables condiciones, ha de influir poderosamente para que la carrera de este año revista mayor brillantez que en años anteriores.

El R. M. C. C. prepara con el mayor celo esta carrera, cuyos reglamentos se han publicado en hojas sueltas por la Prensa periódica.

NOTAS BREVES

BARCELONA. Nuestro distinguido amigo don Luis Mora, representante de los acreditados automóviles marca *Diatto*, pilotando uno de estos coches tipo 20 —el mismo que tomó parte en la carrera en cuesta de La Rabassada—, ha efectuado el viaje en una sola etapa Barcelona, Puigcerdá, Foix, Tarbes, Pau, Biarritz, San Sebastián, o sea un recorrido de 700 kilómetros, con las operaciones consiguientes en las aduanas francesas y españolas, a razón de una velocidad aproximada de 60 kilómetros a la hora.

El señor Mora ha sido muy felicitado a su llegada a San Sebastián, por esta gran performance.

C O P A Esta carrera está señalada para el **FLORIO** 12 de noviembre próximo y en ella se da como segura la participación de un *Peugeot*, que será probablemente pilotado por Boillot.

CARRERA EN CUES- En esta prueba, **VERITA DE KLAUSEN** ficada en las cercanías de Altdorf, en la famosa cuesta que conduce de Linthal al collado de Klausen, sobre una distancia de 20 kilómetros 50 metros, abierta a las categorías de 1.500, 2.500, 3.500,

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

Pneu - Klein

Tipo R S VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Félix Pizcueta, 15

ZARAGOZA

S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

Pl. S. Fernando, 16



Automóvil Salón

MADRID

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA

Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

Cleveland



Rueda motriz Smith, bicicletas Automoto e Indian, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

TARRIDA

Despachos

BARCELONA: San Pablo, 116
MÁDRID: Claudio Coello, 50

5.000 y superiores a 5.000 c. c., participaron las más reputadas marcas.

Los coches *Talbot*, *Ballot*, *Benz*, *Lancia* y *Cadillac* alcanzaron los primeros premios en turismo.

Los de velocidad para categorías de 1.500, 2.500 y superiores a 5.000 c. c., fueron conquistados, respectivamente, por *Bugatti*, *Ansaldo* e *Hispano-Suiza*, este último pilotado por Nieth, quien se adjudicó el Gran Premio Klausen, reservado al que estableciese el mejor tiempo de la jornada.

UN SALON DEL AUTOMOVIL EN SUECIA Durante el año próximo se celebrará en Gothemburgo una exposición de automóviles, que habrá de coincidir con la Universal, que se efectuará en 1923 en la citada ciudad.

El A. C. de Suecia ha nombrado una comisión de su seno para que visite el Salón de París y el de Londres y se ponga en contacto con las principales casas constructoras de automóviles.

EL CONGRESO INTERNACIONAL DE LA CARRETERA Por la Prensa circula la noticia de que en los primeros días del año próximo se celebrará en Sevilla el Congreso Internacional de la Carretera. Un nuevo recordatorio a nuestros ministros de lo

conveniente que es el arreglo de las carreteras; pero ellos sin avenirse a arreglos de ningún género.

Veremos si los congresistas de Sevilla son más felices que los de Barcelona, aunque nosotros creemos que no.

UN RAID AUTO-MOVIL PARA 1923 El presidente del Casino Palace Eldorado, de Niza, propone que con motivo del Salón del Automóvil de París, se celebre la Vuelta Internacional del Automóvil, esto es, un viaje escogiendo un circuito que comprenda las siguientes naciones: Francia, Bélgica, España, Italia, Austria, Alemania y Suiza.

La idea, si se acepta, se llevará a la práctica el año próximo.

CARRERA DE VELOCIDAD Una importante manifestación motorista se ha verificado en Italia, en los Montes de Pistoya. La carrera de velocidad para automóviles ha dado un notable resultado, en un recorrido de 113 kilómetros, despertando el más vivo interés.

Las tres vueltas del circuito, por la difícil carretera que se extiende por la ladera de los montes pistoyeses, las han dado velozmente los coches a través de fases emocionantes y persecuciones, que han demostrado, en tan dura lucha, el excelente estilo de los conductores.

**Ruedas Metálicas
Intercambiables**

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

**CONTADORES
Y RELOJES**

"O. S."

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

E. y J. PUJOL XICOY : Valencia, 267 : Teléfono 371-G : BARCELONA

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

Rambla de Cataluña, III : BARCELONA : Teléfono 985-G

La copa de la carrera la ha ganado Papi, que con una Fiat 1.500 cm., ha recorrido los 113 kilómetros en 2 h. 9 m. 14 s. $\frac{1}{5}$, clasificándose a continuación:

2. Sbraci, 2 h. 11 m. 2 s. $\frac{2}{5}$.
3. Giovannini, 2 h. 14 m. 13 s.
4. Graziani, 2 h. 20 m. 5 s. $\frac{1}{5}$.
5. Novi, 2 h. 37 m. 45 s.

El record de la vuelta lo ha fijado Papi, sobre Fiat, en 39 h. 27 m. $\frac{2}{5}$.

AUTOMOVILES He aquí el número de MATRICULADOS autos matriculados en los 49 Gobiernos civiles de España en 1 de julio de 1922:

Madrid	M 8.798
Barcelona	B-8.611
Sevilla	SE-2.450
Bilbao	Bi 2.430
San Sebastián	SS 2.277
Oviedo	O-1.553
Valencia	V-1.505
Santa Cruz de Tenerife	TE 1.286
Santander	S-1.204
Pontevedra	PO- 843
Cádiz	CA- 831
Murcia	MU- 777
Málaga	MA- 776
La Coruña	C- 769
Palma de Mallorca	BAL- 682
Jaén	J- 640
Zaragoza	Z- 610
Alicante	A- 580
Gerona	GE- 565
Granada	GR- 563
Córdoba	CO- 540
Pamplona	PA- 534

Están agotados los números de STADIUM: 137, 153, 188, 199, 292, 320 y 353. En nuestra Administración abonaremos de una a diez pesetas por ejemplar, según corresponda a la petición que de ellos nos ha sido hecha por abonados que carecen de dichos números

Badajoz	BA- 480
Valladolid	VA- 453
Tarragona	T- 395
Salamanca	SA- 394
Lérida	L- 378
Toledo	TO- 307
Albacete	ALB- 305
Huesca	HU- 264
Orense	OR- 256
Lugo	LU- 238
Cáceres	CAC- 223
León	LE- 223
Vitoria	VI- 218
Logroño	LO- 216
Huelva	H- 208
Almería	AL- 206
Burgos	BU- 201
Guadalajara	GU- 198
Castellón de la Plana	CAS- 198
Cuenca	CU- 179
Palencia	P- 149
Ávila	AV- 141
Ciudad-Real	CR- 124
Segovia	SEG- 103
Teruel	TER- 98
Zamora	ZA- 96
Soria	SO- 90

Total de automóviles: 45.165.

"L'ANNUAL"

Anuario-Diccionario Universal de la Industria Automóvil
FUNDADO EN 1905

Obra de reputación mundial que interesa igualmente y a un tiempo a los Industriales y a los Comerciantes y al gran público

Constructores de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, cycle-cars, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motociclos, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, voiturettes, etc., etc., DEL MUNDO ENTERO.

"L'ANNUAL"

222, Boulevard Péreire - PARIS
Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte)



BANDAJES GIGANTES

SENCILLOS
PARA RUEDAS TRASERAS

DUNLOP

DE MAYOR
RENDIMIENTO
Y MÁS
ECONÓMICOS

MADRID

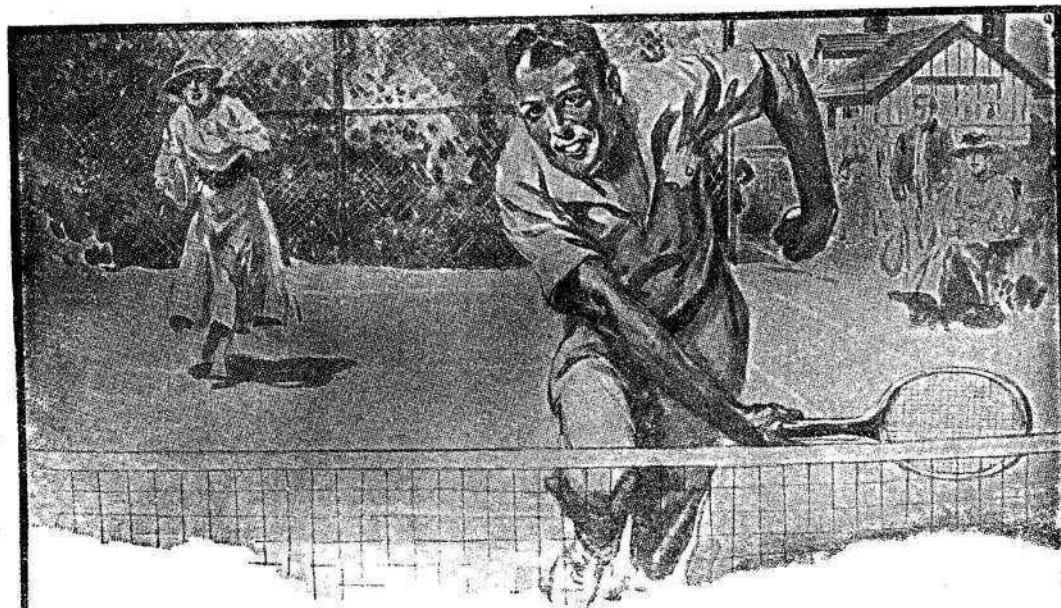
SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

BARCELONA

Claudio Coello, 106

Telegramas y telefonemas: **DUNLOP**

Buenos Aires, 18



La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling y C.^a, S. en C.**

BARCELONA: Fernando, 23 - MADRID: Avenida Conde Peñalver, 8, v Caballero de Gracia, 7 - VALENCIA: Calle de la Paz, 13



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACION ESPAÑOLA

Chassis de Tu-
rismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía



A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA
Apartado de Correos 424 - Teléf. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"