

Stadium

Revista Ilustrada



Del match final de campeonato de hockey catalán,
jugado entre el R. P. Hockey Club
y el F. C. Barcelona.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 445

SANROMÁ



MOTO-NAFTA 

La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Prat

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

Bruch, 13, pral.

B A R C E L O N A



Kilómetro Lanzado PEÑA RHIN

28 de diciembre de 1924

Categoría Turismo 1.100 c. c.

1.º

José M. Planás, sobre D. F. P.

equipado con Neumáticos

Bergougnan

ÚLTIMOS PRECIOS

que rigen en América de las siguientes marcas de automóviles, publicados por la revista "Motor World" del 15 enero y que modifican algunos de los que publicamos en nuestro número anterior

MARCAS	TIPOS DE COCHE	PRECIO EN DÓLARES
APPERSON	Torpedo.	7 asientos 2.535
	Sedan.	7 asientos 3.585
BUICK	Torpedo Standard	5 asientos 1.175
	Sedan Standard	5 asientos 1.665
	Torpedo Master	5 asientos 1.395
	Torpedo Master	7 asientos 1.625
	Torpedo Sport.	4 asientos 1.800
	Sedan Limousine.	7 asientos 2.525
CADILLAC	Torpedo V-63.	7 asientos 3.185
	Sedan V-63.	7 asientos 3.585
CHANDLER	Torpedo «SS»	7 asientos 1.735
	Sedan «SS».	7 asientos 2.195
CHEVROLET	Torpedo Superior	5 asientos 525
	Sedan Superior	5 asientos 825
ESSEX	Torpedo.	5 asientos 900
	Sedan Coach	5 asientos 895
FORD	Torpedo.	5 asientos 290
	Sedan.	5 asientos 580
HUDSON	Torpedo Super-Six	7 asientos 1.500
	Sedan Super-Six	7 asientos 1.895
OLDSMOBILE	Torpedo 30	5 asientos 875
	Sedan 30	5 asientos 1.250
OVERLAND	Torpedo 91	5 asientos 495
	Sedan 91	5 asientos 715
STUDEBAKER	Torpedo Standard	5 asientos 1.145
	Sedan Standard	5 asientos 1.595
	Torpedo Special-Six.	5 asientos 1.495
	Sedan Special-Six.	5 asientos 1.985
	Torpedo Big-Six	7 asientos 1.875
	Sedan Big-Six	7 asientos 2.575

La Copa de los Alpes

(agosto de 1924)

es ganada, como en 1923, por los coches



la más dura prueba automovilista del año.
2.800 km. de recorrido por las 15 montañas más altas de Europa, clasificándose:

1.º absoluto: COFFANI, sobre OM

Categoría 1.500 c. c.

1.º Danelli sobre OM

Categoría oficial Militar

1.º Capitán Papa sobre OM

2.º » Torti » OM

3.º Comandante Graffi » OM

coches y chassis 4 y 6 cilindros disponibles para entrega en el acto

F. de A. Puig

Córcega, 302 (entre P. Gracia y Rbla. Cataluña)

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
B A R C E L O N A

**Subscríbase Vd. a
la Revista STADIUM**

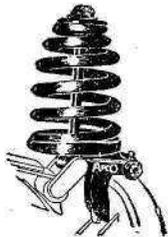
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES

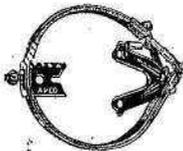
APCO

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS

APCO

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



Lázaro y López

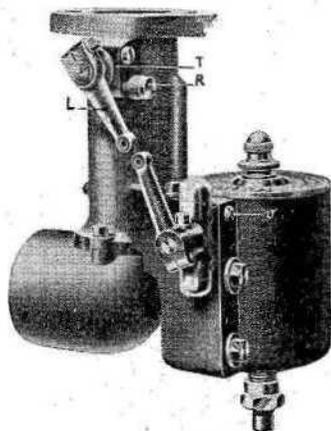
Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B.S.A.



Rambla Cataluña, 141 : Tel. 985-G
B A R C E L O N A



El

Carburador ZÉNITH

proporciona :

Carburación perfecta;
Gasto mínimo;
Rendimiento máximo.

Agentes exclusivos para España

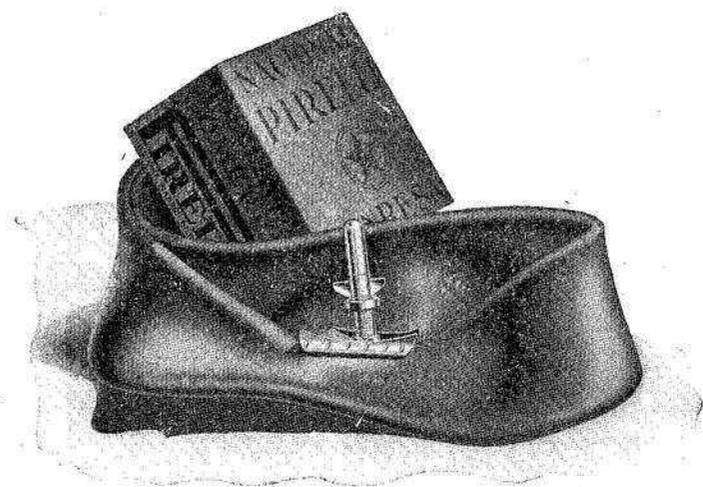
F. Xaudaró y C.^{ia}

Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3

¡Fordistas!

Pedid
en todas partes
la nueva
Cámara para
29 x 4,40 Ballon



STADIUM

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

Carrera de "El Mercantil Valenciano"

Campeonato Regional : Copa "El Mundo Deportivo"

Velódromo de Villarreal

7 de diciembre

1.º

Llorens

Carrera Individual

10 kilómetros

sobre

Neumáticos

DELTA

Bicicleta BENEDID

KLEIN Y C.ª

Princesa, 61

Barcelona



Nita Naldi,
árbitro de la elegancia femenina
se adorna en el marco de su Cabriolet

LINCOLN





Stadium

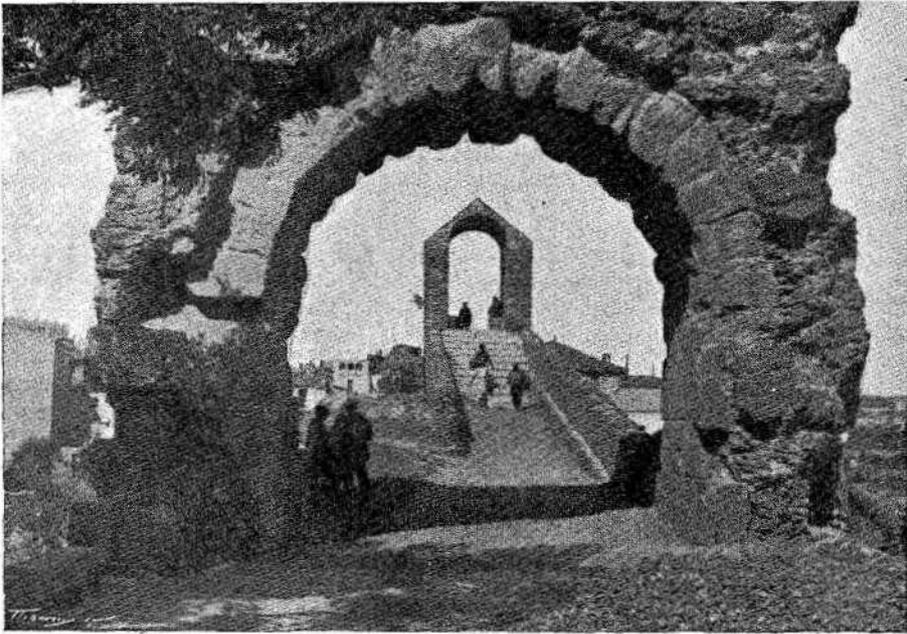
REVISTA ILUSTRADA

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.

PAISAJES ESPAÑOLES



El puente del Diablo, en Martorell

Foto José Dalmau

Real Automóvil Club de Cataluña



Fachada del piso que ocupa el Real Automóvil Club de Cataluña en el ensanche de Barcelona

III

EN las primeras horas del mes de febrero de 1906—acaban de cumplirse diez y nueve años—, andábamos locos los que fundamos *El Mundo Deportivo*, en busca de noticias de gran sensación con que poder *asombrar* a nuestros futuros lectores.

Una dimos, en aquel número de ocho grandes páginas con que inauguramos (ahora lo puedo decir con entera libertad) brillantemente nuestras tareas periodísticas: la de la constitución del Automóvil Club de Barcelona, el mismo de qué ha sido una continuación perfeccionadísima el que ahora tiene su sede en la calle de Lauria, junto al Hotel Ritz.

Unos cuantos entusiastas automovilistas, hombres de energías y de voluntad acrisoladas, se reunían en un modesto local de la calle de Rosellón, próximo al Paseo de Gracia, con el ánimo bien decidido de laborar principalmente, casi exclusivamente, en la empresa de tratar de mejorar en cuanto fué posible las carreteras por donde poder excursionar en automóvil, cosa que por aquel entonces era un tanto difícil por la imperfección de las máquinas y porque no había perfección posible, dado lo pésimo que estaban los caminos.

Sorprendimos a nuestros amigos, los fundadores del nuevo club, *in fraganti*, en plena sesión, en aquel sombrío lugar en donde apenas si había sillas donde poder sentarse. Nos informamos de cuáles eran sus propósitos y en un santiamén nos trasladamos a la redacción del nuevo «Mundo», en el que iba a hacerse la luz por obra milagrosa, y en el primer número de *El Mundo Deportivo*, 2 de febrero de 1906, aparecen los nombres de los fundadores del actual club, la noticia de haberse aprobado los Estatutos y el afán nuestro de que la empresa que iban a acometer corriese

en materia de fortuna idénticos mundos.

Hoy el Real Automóvil Club de Cataluña ocupa un lujosísimo local, junto a una de las avenidas más importantes de la capital, local que fué inaugurado por S. M. el Rey en persona, en mayo de 1922, en ocasión en que vino a clausurar la Exposición del Automóvil.

Otros dos lujosos pisos ha ocupado, además, el R. A. C. C. durante los diez y nueve años que lleva de existencia: desde la calle de Rosellón se trasladó a la calle de Pelayo y de allí al soberbio edificio que construyeron los señores Ferrer en la plaza de Cataluña, esquina a la Ronda de San Pedro.

* * *

El Club ha laborado grande y favorablemente a favor del automovilismo; aquella media docena de devotos del volante, excursionistas empedernidos con ribetes de corredores, se han transformado en varios centenares de socios, a quienes el R. A. C. C. sirve desde que cuida de la matrícula de sus coches, prepara los itinerarios de sus viajes, les facilita el pase franco por fronteras, previene los peligros en la carretera e incluso salva los badenes con la acertada colocación de unos tubos para hacer menos molesto el viaje.

Poco tiempo hace que, respondiendo a una feliz iniciativa de uno de los más asiduos concurrentes al Club, mandó hacer un plano monumental de Cataluña, que ocupa el testero principal del salón de actos y que aparece bien claramente reproducido en una de nuestras fotografías.

En ese plano están trazadas todas las carreteras de Cataluña. Encima del plano hay un cristal en el que se señala en distintos colores el estado de las carreteras: negro si están mal conservadas, rojo si las condiciones son favorables para circular por ellas.

Cuando el Rey, gran amante del turismo, examinó aquel magnífico plano, después de echar sobre sí una rapidísima mirada, lanzó otra sobre su primer ministro, a la sazón el señor Sánchez Guerra, y le dijo: «Fíjate, Rafael, que todos los trazos sobrepuestos sobre el plano son negros, lo que demuestra que por aquí andan muy mal de carreteras.»

El Real Automóvil Club dispensa con este servicio un grande y señalado favor a sus socios, que acuden con frecuencia a examinar el plano por si se puede salir a la carretera, como los que no tenemos automóvil nos asomamos a la ventana de nuestra habitación para ver si llueve... y hemos de salir provistos de paraguas.

* * *

Grandes empresas ha realizado el Automóvil Club desde la fecha de su inauguración hasta nuestros días: grandes carreras, espléndidas caravanas a través de toda Cataluña, incluso franqueando la frontera francesa por Perthus para regresar a nuestro país por Bourg-Madame.

Es un dolor que aquellas caravanas no hayan tenido la solución que demandaban.

Comprendemos que por efecto de lamentabilísimos sucesos ocurridos en el transcurso de esos viajes—algunos para nosotros inolvidables, pero ajenos en absoluto al celo exquisito puesto en la organización y en el trazado por los directores del Club—, se haya querido poner un largo paréntesis a aquellas manifestaciones, pero paréntesis que debe, a nuestro juicio, tener un término, porque uno de los principales fines que debe cuidar de desarrollar el Club es el del fomento del turismo, predicando sus socios con el ejemplo.

La vida de relación dentro del Club es muy escasa. Debió ser grande, y lo será, sin duda, tan pronto como demos un paso decisivo para convertir nuestra ciudad en lo que debe y está llamada a ser: «una gran ciudad», con todos sus esplendores, con todas sus grandezas, con todos sus vicios.

Pero puesto que esa vida de relación no existe, o existe en forma muy deficiente, los socios deben agruparse, unirse como se unieron cuando fuimos a recorrer los balnearios catalanes, los monumentos nacionales, los Pirineos, admirando unos y otros en toda su incomparable grandiosidad y belleza.

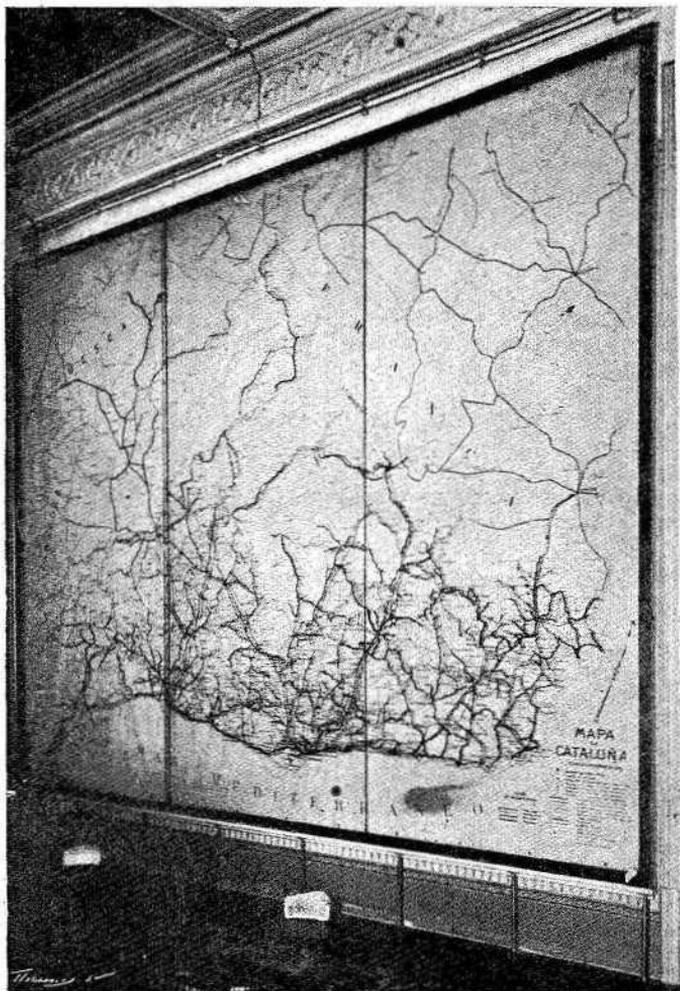
Ciérrese el paréntesis y que en el verano próximo otra vez el sonido «estridente» de las bocinas de nuestros coches interrumpan por brevísimos momentos la santa paz que reina en nuestras aldeas.

* * *

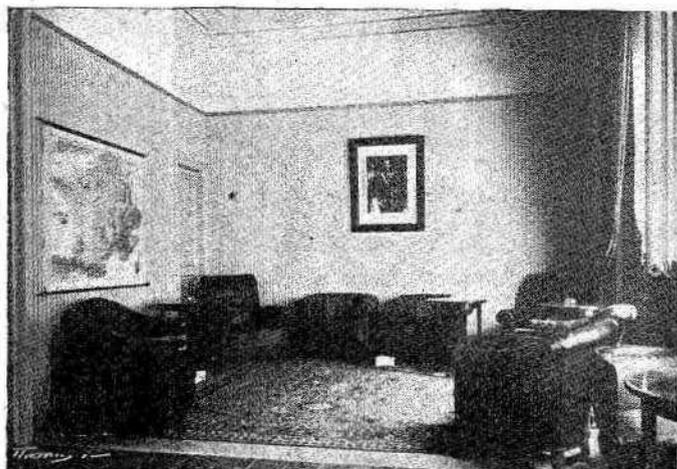
A fuer de sinceros e imparciales, hemos de confesar que al Real Automóvil Club de Cataluña se le achaca su falta de actividad en la organización de grandes carreras de automóviles.

Si a *grandes* nos hemos de referir, confesemos que ello se ha intentado y testigos pueden ser de ello cuantos intervinieron en la creación del Circuito de Reus—que sus buenos dineros empezó a costar—, y que por esas causas complejas que se interponen en el desarrollo de toda magna idea, quedó interrumpido hasta que Dios, dueño y señor de todos los destinos, permita que ello se dilucide en favor del sport automóvil.

Con carreteras estrechas y dificultosas no es posible realizar Grandes Premios a base de



■ El mapa mural automovilístico de Cataluña



Saloncito del Consejo

coches en lucha de gran cilindrada y yo opino que el Automóvil Club ha hecho muy bien absteniéndose. No podía ponerse en competencia con entidades como *Penya Rhin* y *Moto Club* organizando carreras de cochecitos y autociclos y para nadie constituye secreto que el R. A. C. C. ha protegido con largueza, con esplendor, toda manifestación que de esa índole se ha llevado a efecto, que ha cooperado y está dispuesto a cooperar a cuantas conduzcan sus iniciativas y sus entusiasmos por esos derroteros.

Que no abandonan en el Automóvil sus propósitos de organizar grandes manifestaciones automovilistas, lo demuestra que tenga en plan de acción la carrera en cuesta de Montjuich, que puso a Cataluña en candidatura para el Gran Premio de Europa de 1926 en tierras catalanas, cometiendo, empero, el grave delito de pretender asumir la organización —corroborándose con ello nuestro aserto— juntamente con el *Moto Club* y la *Penya Rhin* y, por último, podemos añadir que se ha sumado al bello propósito que de largo tiempo se acaricia, de resucitar algo que nació al parecer muerto, para lo cual ofrece cooperación decidida, moral y material.

Del dicho al hecho, existe mucho trecho. Existe y bien existe el Real Automóvil Club, donde se labora en beneficio particularísimo de sus socios y, en general, del automovilismo, que, gracias al esfuerzo de los beneméritos directores del Club, goza de una preponderancia en Cataluña —podemos proclamarlo con orgullo— como en parte alguna.

Otro de los aspectos simpáticos de nuestro Real Automóvil Club de Cataluña ha sido

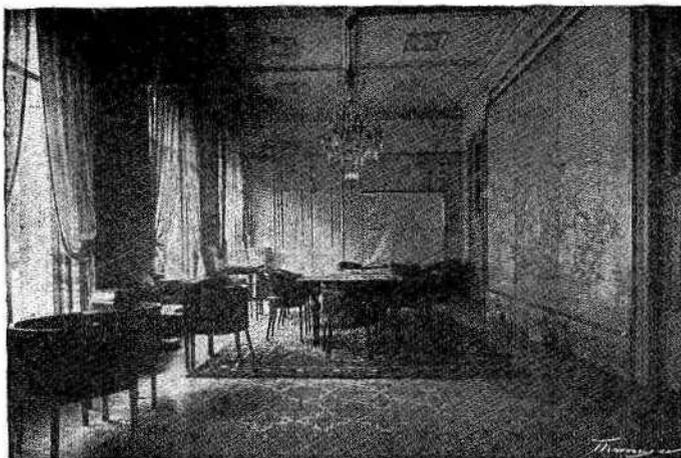
el apoyo prestado a la Federación de Motor Marítimo, ayudándola con todo entusiasmo el pasado año en la organización de las grandes regatas internacionales de canoas automóviles, regatas que, como recordarán nuestros lectores, batió el record de concurrentes de todas sus similares disputadas en el Mediterráneo, tanto en Cannes como en Mónaco, ya que su categoría de 1.500 c. c. pudo considerarse como el verdadero campeonato del mundo latino.

Con motor de 1.500 c. c. concurrieron a nuestro puerto, joya del mar latino, los más afamados racers franceses e italianos, siendo el defensor italiano quien con gran brío consiguió la victoria. La industria nacional produjo, gracias a la pericia y admirable esfuerzo de los organizadores, una meritisima labor presentando modelos magníficos que pudieron sin desmérito de ninguna clase codearse con los extranjeros, batiéndoles incluso en las pruebas de fuerza libre, que si bien no tuvieron la resonancia de la carrera de 1.500 c. c., no por ello el esfuerzo dejó de ser menor, pues los tiempos alcanzados bien claro lo demostraron.

* * *

Para final y habiendo sido nosotros los que primero dimos a la publicidad el nacimiento del hoy esplendoroso club, recordemos los mítines de canoas automóviles que tanto éxito tuvieron el pasado año y que merecieron por parte de la Confederación Deportiva de Cataluña el honor de otorgársele la *Copa Stadium*, creada para premiar la gesta deportiva más brillante de nuestra región en 1924.

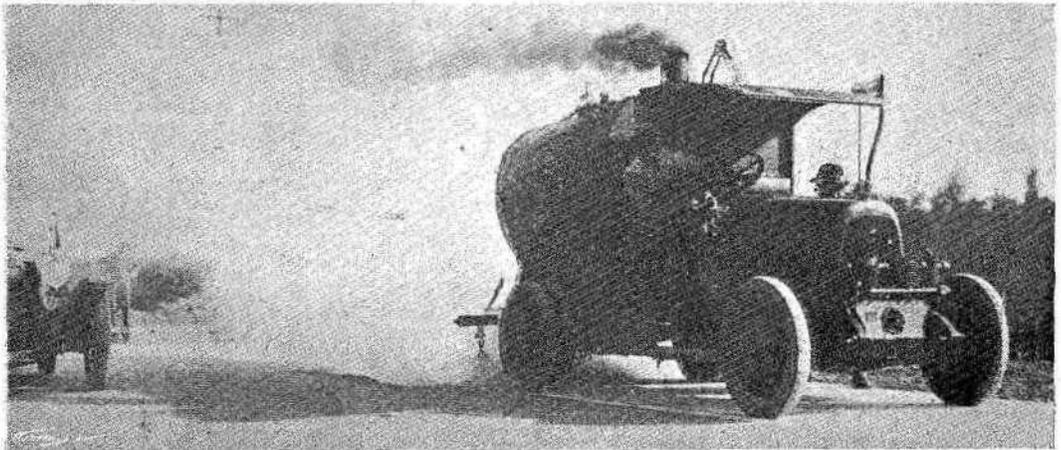
NARCISO MASFERRER



El amplio salon de actos del R. A. C. C. de Cataluña

Fotos Vela

Algo sobre la carretera moderna



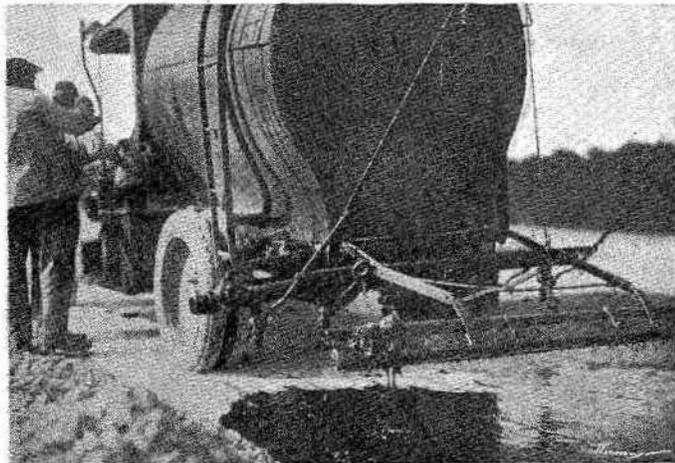
Ultimando las obras para la gran carretera automovilística que va a inaugurarse entre Milán y Varese

HUBO durante algunas décadas del pasado siglo, la casi convicción de que la carretera estaba llamada a desaparecer.

El furor despertado por las vías férreas fué tal, especialmente en determinadas naciones jóvenes de América, que se miraba con desprecio todo camino de comunicación entre dos ciudades importantes que no estuviese dotado de rieles sobre los cuales lanzar la locomotora cuya potencia había de arrastrar toneladas y más toneladas de mercadería.

En cuanto al turismo, ¿quién hubiera sido el osado que allá por los principios del último tercio del siglo XIX se hubiera atrevido a romper una lanza en pro de la construcción de carreteras para fomentar la atracción de millonarios aburridos o de capitalistas desocupados y amantes de la aventura, del placer del viaje?

La carretera estaba pasando a la categoría



El tanque automóvil coloca automáticamente la capa de chapote sobre el pavimento

de cosa anticuada o, a lo sumo, de recurso de país pobre y atrasado, carente de medios de comunicación.

La aparición del automóvil, del ridículo «taf-taf», fué mirada por muchos como cosa minúscula y fué preciso que pasaran los años y con ellos surgiesen los prodigiosos adelantos del motor automóvil para que volviese a ser tomada en serio la pobre, la desprestigiada carretera.

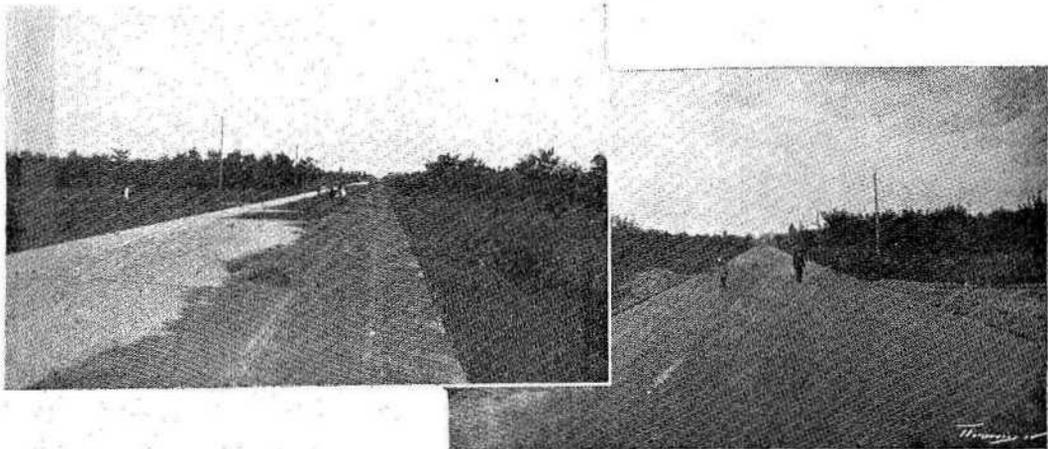
Hoy en día el imperio de la carretera vuelve a existir con tanta intensidad como pudo haberse hecho sentir en los tiempos de la Roma Imperial, de la civilización persa o del esplendor indio.

El automóvil como medio de transporte, el automóvil como medio incomparable de turismo, el automóvil como elemento formidable de movilización guerrera, ha impuesto nuevamente, en pleno siglo XX, el uso de la simpática y poética carretera al hombre ultracivilizado.

Pero de la carretera de hoy a la vía romana, media la misma distancia que separa a la carreta de bueyes del auto gasolinesco.

La amplia vía embalsada que unía grandes ciudades y de la cual, como nervios de una medula, surgían caminejos ruines que llevaban a las poblaciones menores, resulta hoy más que insuficiente, inútil, como inútil resulta el sendero bien cubierto de guijarros que nuestros civilizadores construyeron en las Américas, cruzándolas en toda su imponente amplitud.

El camino de hoy ha de ser de pavimento liso y tan exten-



Dos aspectos magníficos de la carretera Milán-Varese, que va a ser inaugurada por el Rey de Italia el día 20 de este mes

sa y complicada su fantástica red para ser de positiva utilidad, que demandan su construcción y su conservación procedimientos rápidos y económicos, a la par que sólidamente positivos y eficaces.

Este es el más grande de los problemas que el automóvil ha creado a la moderna sociedad: el de la carretera.

Norte América, el país de los prodigios, de los millones, de la superabundante riqueza, lo está resolviendo a base de una especie de asfalto barato, sobre el cual se tiende una recia capa de chapapote, o sea petróleo en bruto, que resulta allá, en la tierra de los grandes pozos petroleros, sumamente económico.

Italia, cuya vida económica y social tan íntimamente ligada está con Norte América, en donde viven y medran colosales colonias de italianos, cuya suerte el Estado italiano sigue muy de cerca para bien de la metrópoli, también ensayando procedimiento semejante para crear una red de carreteras para automóviles que conviertan la península de los Apeninos en un inmenso e inigualable parque de turistas, al tiempo que permitan, con el fomento del transporte automóvil, el engrandecimiento de la fuerte industria motorista, facilitando, de paso y de una manera intensísima, el cultivo del suelo en todas sus manifestaciones.

Otros países hay, Méjico entre ellos, cuyos Gobiernos, preocupados por el problema carretero, con el que tan íntimamente unido está el bien de la agricultura, base de toda prosperidad nacional, buscan el abaratamiento de la construcción carretera mediante el empleo de los ejércitos, en pie de paz, destinando fuertes contingentes de soldados a la realización de obras carreteras.

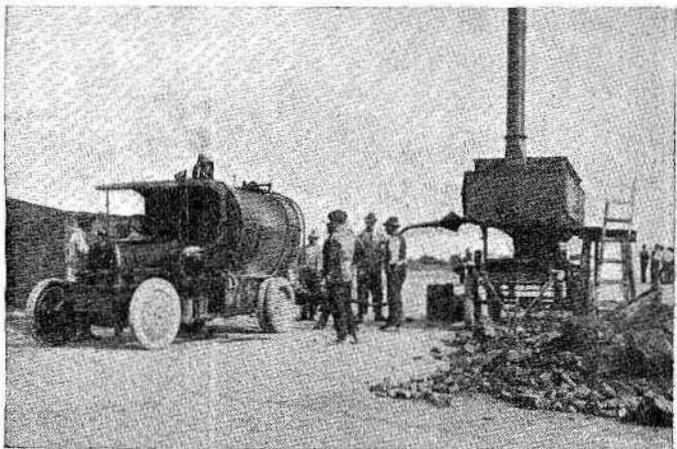
En España, aun cuando algo se ha progresado en materia de carreteras durante los últimos años, queda aún mucho por hacer.

Quedan muchísimas grandes carreteras por construir y quedan todas las actualmente existentes por conservar.

Esperemos que nuestras agrupaciones motoristas no dejen de mano asunto tan trascendental y de cuya solución depende no sólo el fomento del turismo, más también el desenvolvimiento de grandes focos de riqueza nacional latente, hoy improductivos por falta de medios eficaces y rápidos y económicos de comunicación.

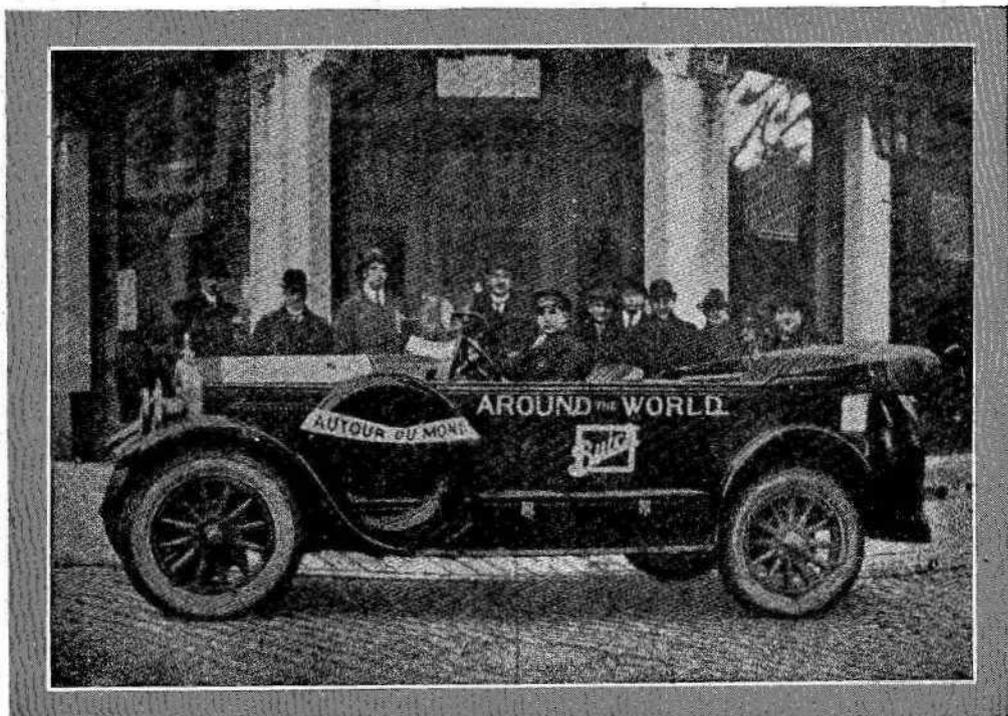
La carretera moderna, ya hoy importantísima y eficaz medio de comunicación, está llamada a tener cada día mayor importancia, a ser cada año un factor de mayor trascendencia en el desenvolvimiento económico de los pueblos; está llamada, tal vez, a convertirse en la única arteria vital, capital, insustituible en el desenvolvimiento de las relaciones comerciales de un continente.

MARTÍN PAZ



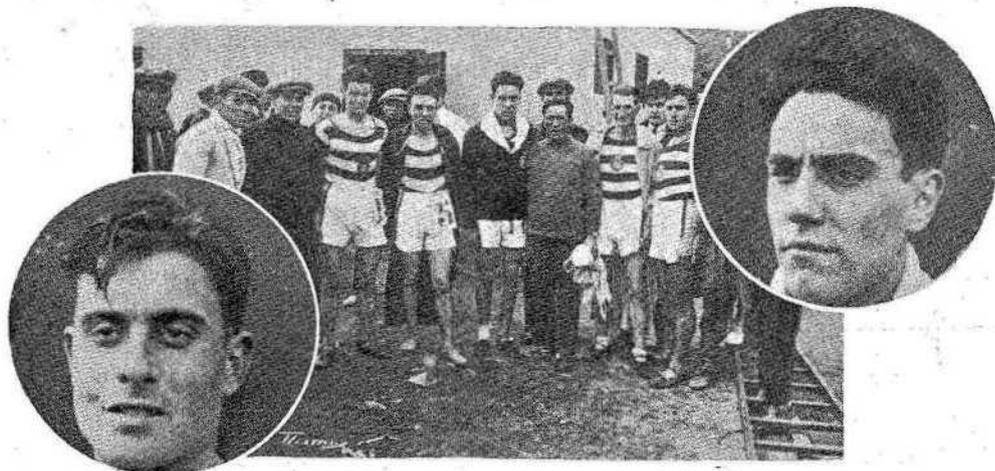
Un tanque chapapotero cargando el unto que liquidó la caldera

La vuelta al mundo en "Buick"



He aquí el coche que la casa Buick ha enviado de los Estados Unidos a Europa con objeto de iniciar la vuelta al mundo. Desembarcada la máquina en Liverpool, se dirigió a Londres, desde donde fué remitida a Rotterdam, viajando por Holanda y llegando a Bruselas, en donde fué hecha la fotografía que ilustra esta página. De allí seguirá por Francia e Italia, hacia Egipto, y atravesando el Asia irá al Japón, para ser embarcada hasta San Francisco de California, regresando a Nueva York a través de los Estados Unidos.

Campeonato de Cross de Cataluña



Arbuli, segundo clasificado. — Equipo de corredores del Español que salió vencedor. — El famoso corredor Miquel, vencedor en la prueba

Fotos Claret



El mecánico Charlot, el coronel Wuillemin, el comandante Dagnaux y el radiotelegrafista Vandelle

EN esta misma plana central anotábamos, poco más de un año ha, la hazaña de aquel puñado de hombres que conquistaban a la civilización nuevas rutas para atravesar el inmenso y misterioso Sahara, empleando el automóvil.

Aquellas conquistas del hombre blanco que reemplazaba el camello de flácidas jorobas por el camello de acero, no constituyeron, no, la última manifestación de audacia humana ni el más potente esfuerzo del ingenio del hombre.

Cosas más serias quedaban aún por ver.

Y así hemos podido presenciar como el hombre se lanzaba a la conquista de las rutas del espacio, tratando de sostener el vuelo durante horas y horas, convirtiéndose en pájaro encantado, en pájaro de las Mil y Una Noches, que, sin reposar, sin fatigarse, atravesaba tierras, y mares, y montes, y desiertos, en pos de un ansia loca de convertir el mundo en una misera y ruín jaula, capaz de ser recorrida en un solo vuelo.

Aquí mismo hemos tenido que mostrar nuestra admiración por la intrepidez norteamericana, que lograba dar la vuelta al mundo en avión.



*Capitán Lemaître
(Raid Dakar)*

Aquí mismo hemos tenido que admirar al genio alemán, que, en un dirigible fantástico, cruzaba el Atlántico y llegaba a América en un solo vuelo.

Hoy es la audacia francesa la que mueve nuestra pluma.

Hoy es la hazaña de Lemaître y de Arrachard y es el temple de los aeronautas de la misión Geys lo que nos causa asombro.

Francia se ha empeñado en colocar el corazón del Africa a las puertas de París, y lo ha conseguido.

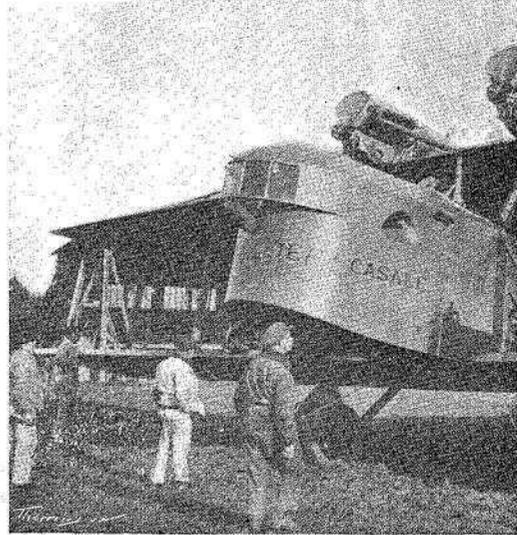
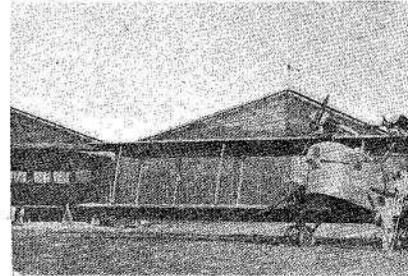
De París a Dakar, es decir, cerca de cinco mil kilómetros, en TREINTA Y UNA HORAS...

Pero si esto, de por sí, es

Hacia la cono

notable, más notable es el caso de que en un raid maravilloso sólo se ha efectuado una escala en Villa Cisneros, a mil doscientos kilómetros de Dakar, es decir, a TRES MIL QUINIENTOS CINCUENTA KILÓMETROS, en línea recta, de París...

Lo cual quiere decir que si los valientes capitanes Lemaître y Arrachard hubiesen salido de Dakar para el Brasil, hubieran holgadamente cruzado el Atlántico en un solo vuelo, de continente a continente, y aun se hubiesen podido permitir el



*El Rolland Garros y el Jean Casale, que valieron para el raid.
En el óvalo, uno de los ocho motores Hispano-Suiza*

de aterrizar muy adentro de la tierra firme americana.

Y si aplicamos la distancia recorrida al mapa de Europa, veremos que el vuelo formidable les hubiese llevado, de un tirón, desde París a doscientos kilómetros al este de Moscou, o sea más allá de Moscou, o desde París al norte de la lejana Islandia, o desde París a Baku, en la orilla oriental del mar negro, o desde París al norte de Noruega...

ista de las rutas aéreas

Todo esto, ya de por sí harto elocuente, se hace más significativo para el porvenir de la aviación si se tiene en cuenta que ese raid de maravilla ha sido ejecutado tripulando un avión de serie, y si se recuerda que, hace diez y siete años, en octubre de 1909, nos admirábamos ante la hazaña de Farman que, en 17 minutos, lograba realizar el primer vuelo de ciudad a ciudad, volando desde Bouy a Reims, o sea ¡veintisiete kilómetros!...

O sea, que en diez y siete años los progresos

avances y abre al mundo industrial y mercantil nuevos horizontes.

La Misión Goya, tripulando dos aparatos pesados, provistos de motores *Hispano Suiza*, ha emprendido un raid atrevidísimo.

De París al lago Tchad, en la frontera del Congo, atravesando el desierto de Sahara y regresando por la costa, por Dakar, Cabo Juby y Casablanca.

La caravana aérea ha realizado un record brillante.

De París a Tolosa, y de Tolosa a Alicante, para lanzarse en otro vuelo a Orán, a través del Mediterráneo.

Colom Bechar, Beni Abbes, Adrar, Ouallen, Tessalit, Gao, Niamey y Fcrt Lamy, forman las estaciones del recorrido.

La ruta del regreso está trazada por Niamey, Ouagadougou, Kayes, Dakar, Fort Etienne, Cabo Juby, Casablanca y España.

La Misión atravesó felizmente el Sahara y llegó al Sudán dirigiéndose hacia el Congo, pero a última hora uno de los aparatos ha sufrido un accidente cuya importancia aun no podemos precisar de manera definitiva.

De todos modos, parece que el otro aparato seguirá la ruta y es de esperar que lleve a cabo con éxito el viaje de regreso.

La utilidad del avión pesado queda demostrada perfectamente.

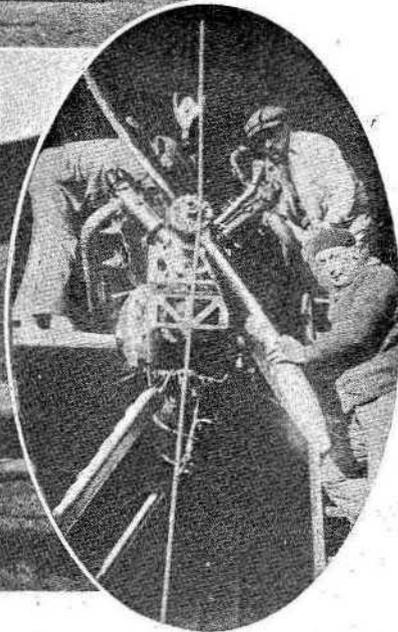
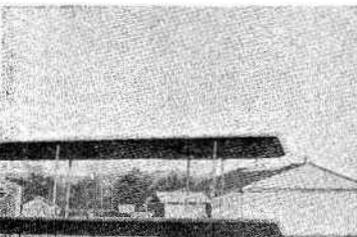
La conquista de las rutas aéreas ha dado un gran paso.

La humanidad va empujando su cárcel.

ENRIQUE GUARDIOLA



Capitán Arrachard
(Raid Dakar)



... han intentado el formidable raid París-lago Tchad.
... Suiza que dan vida a los aparatos de aviación

positivos de la aviación, es decir, el recorrido de distancias en vuelo ininterrumpido, han sido logrados en la estupenda proporción de mil quinientos por uno.

¿Qué será la aviación dentro de veinte años?...

Pero no sólo es la aviación que pudiéramos llamar de exprés, de lujo, la que marcha progresivamente.

También la aviación comercial realiza sus sólidos



El mecánico Besin, el coronel Goyt y el famoso comandante Pelletier d'Oisy

FotosRol

Neófitos contra Veteranos



Salida de los corredores que tomaron parte en la prueba «Neófitos y Veteranos», disputándose el Campeonato de Cross de París

EL sutil humorismo parisino no ha podido resistir a la tentación de poner frente a frente, en esa prueba tan masculina, tan recia, tan deportiva del cross, a los que empiezan y a los que acaban.

Esta prueba es de una honda filosofía deportiva, de una intensa y casi trágica—melodramática por lo menos—filosofía de la vida, de la vida del músculo en relación con la vida del espíritu.

En la vida del atleta, como en la vida de todo hombre, existen tres grandes períodos fisiológicos: el de ascenso, el de plenitud y el de descenso.

Y el humorismo de París ha querido ver

si entre los músculos del hombre que asciende y los del hombre que desciende existe una relación de paridad.

De ahí el cross de los neófitos, los que suben, contra los veteranos, los que llegados a la cima, comienzan a declinar.

Físicamente, muscularmente, las fuerzas son las mismas. Espiritualmente, las fuerzas son muy diversas, pues mientras los neófitos actúan dotados de la fuerza del entusiasmo, de la ilusión, los veteranos cuentan con la fuerza de la experiencia.

La partida está igualada. Y así también, los resultados del cross salieron igualados entre ambas categorías de corredores.



Un pintoresco y difícil paso durante el cross

Fotos Rol

Campeonato de futbol de Cataluña



Dos fases del match Español-Gracia, jugado en el campo del Tarrasa, y en el que los rojos vencieron por sus enormes entusiasmos

NUNCA como en la actual temporada ha llegado el interés deportivo del campeonato de futbol catalán a un tan alto grado de tensión.

La puntuación es desconcertante y rechaza todo pronóstico que pretenda hacerse con visos de verosímil exactitud.

Después de haber visto como el Tarrasa y el Gracia eran los únicos capaces de batir al cabecilla; después de presenciar como el Barcelona subía y como el Español bajaba, y como el Europa se rehacía y como el Martinenc no podía sostener el empuje con que comenzó la liza; después de ver como no se resolvía el pleito Español-Sans, que empatan en los dos encuentros que juegan; después de todo esto, no hay quien se atreva a predecir nada.

Nuestros equipos del grupo A, los ocho que lo integran, sin excepción, han demostrado ser equipos de primera categoría, dignos rivales los unos de los otros.

La próxima temporada será, pues, de mayor emoción aún que la presente, ya que los nuevos ingresados en el grupo de más alto prestigio tendrán adquirido el hábito de jugar en

encuentros de transcendencia, hábito sin el cual el nerviosismo mengua en gran manera la potencia de los más hábiles onces.

Y esta igualdad de fuerzas habrá de redundar en grandísimo beneficio del deporte porque, de una manera automática, irá haciendo desaparecer esas pasioncillas ruines que hasta hoy, por ser sólo dos o tres los grandes equipos rivales, dividían al público en grandes bandos contrapuestos.

A medida que el número de tales bandos aumente, lo que progresa en cantidad decrecerá en intensidad, es decir, que las pasiones serán más suaves, los odios menos intensos, ya que si hasta ahora el blanco odiaba al negro, en lo sucesivo tendrá que odiar también al rojo, al verde, al morado y al amarillo, y cuando el odio se subdivide, amengua, se suaviza y acaba por convertirse en simple puntillito de amor propio deportivo, lo cual es no sólo admisible, más también laudable y beneficioso.

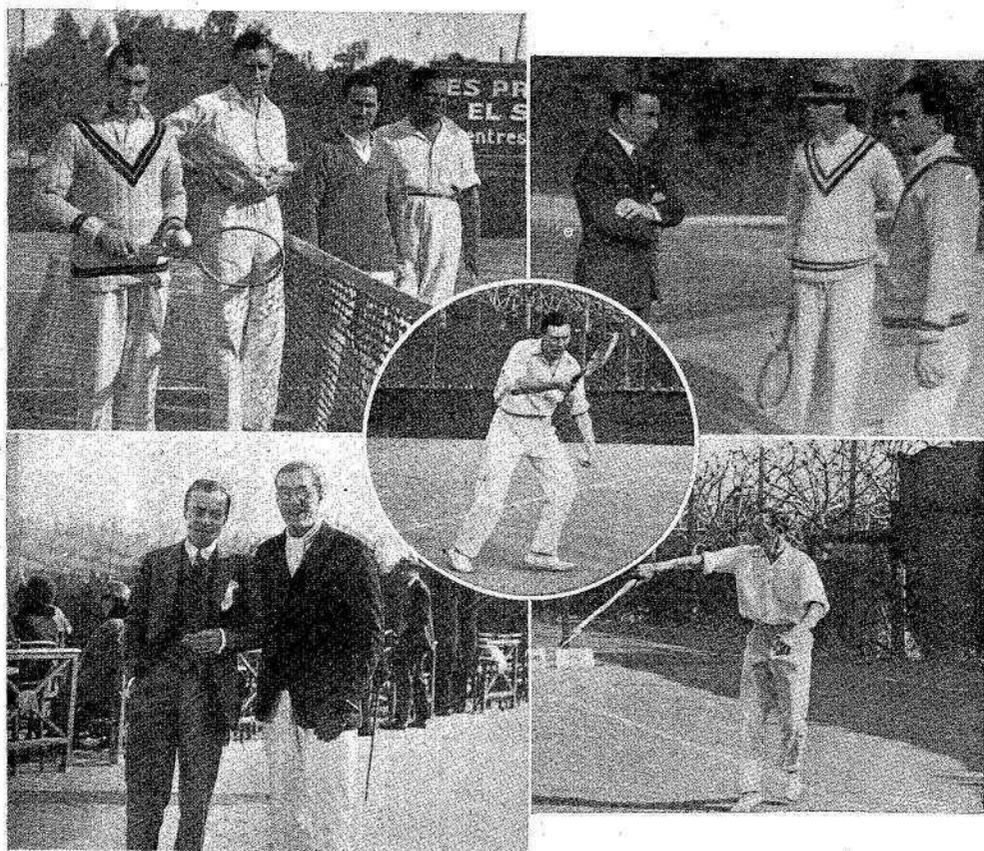
Al período álgido del apasionamiento de hoy va a suceder el de la noble rivalidad deportiva de mañana.



El impetu del Barcelona logró desbaratar la admirable defensa del once de Sabadell

Fotos Charet

El torneo Queen's Club-Real Barcelona L. T. Club



Tormo y Riera, que lucharon bravamente contra los formidables Sharpe y Hadingham.—Ernesto Witty conversando con el gran Jacob y con Sharpe — En el círculo, una jugada de Hadingham.—Sindreu y Olano, que saborearon las mieles de la victoria. — Campbell, en una jugada llena de serenidad

Fotos Vela

UNO de los más interesantes torneos de tennis que se han jugado de mucho tiempo a esta parte en nuestras pistas, ha sido, sin duda, el que a primeros del mes actual celebró el Tennis Club Barcelona contra el Queen's de Londres.

Los visitantes poseen un juego recio y científico, teniendo alguno de sus jugadores el temple de verdadero olímpico.

La lucha fué emocionantísima, demostrando los jugadores catalanes poseer grandes cualidades, merced a las que lograron contrarrestar el empuje de un adversario tan serio y temible.

A medida que el torneo fué avanzando, se hizo más y más interesante, ya que las victorias por una y otra parte, a más de discutidísimas, eran tan alternadas, que igualaban la puntuación final.

Así se llegó a la última etapa del encuentro, a la lucha entre Jacob y Sindreu, estando la puntuación empatada a cinco.

En el primer set de este final, Sindreu fué vencido y todo hacia prever que la victoria definitiva sería para los ingleses.

Pero nuestro campeón apretó de firme, logrando vencer en los otros dos sets, alcanzando así el punto que había de marcar la victoria definitiva de los nuestros sobre el Queen's Club de Londres.

El resultado definitivo del torneo fué, pues, de seis puntos contra cinco en favor del Real Barcelona L. T. Club.

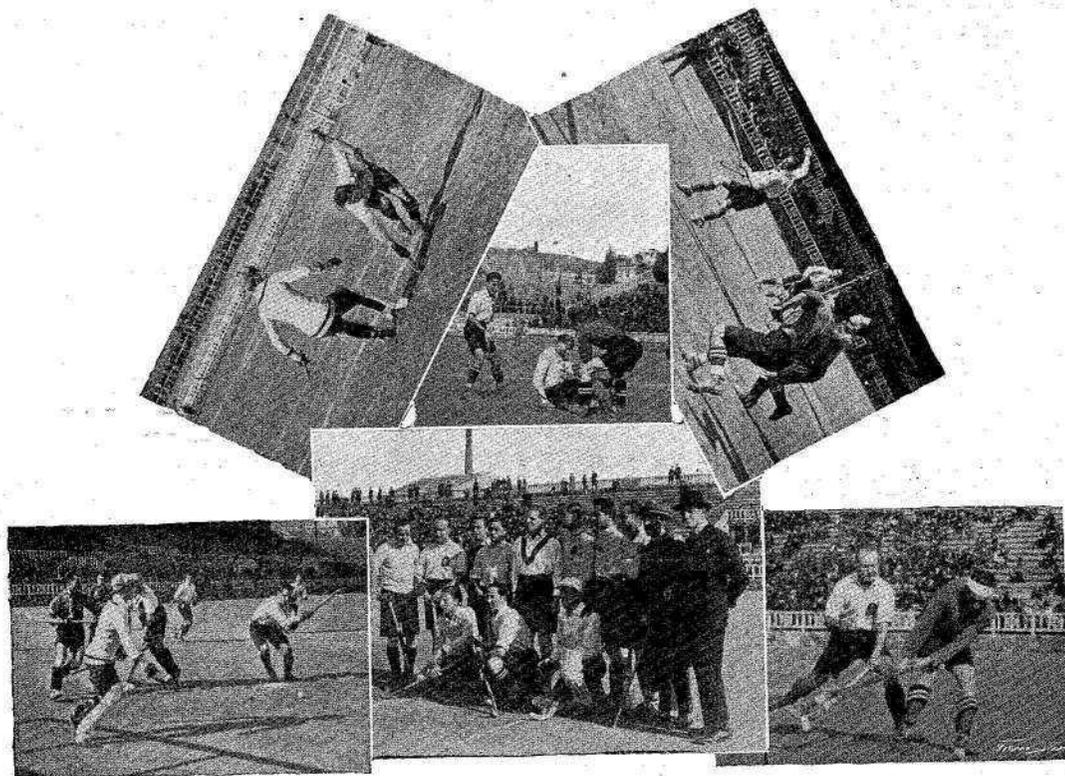
Nuestra enhorabuena a los vencedores y nuestra entusiasta admiración hacia los nobles vencidos.

Digamos, para terminar, que el Real Barcelona L. T. Club ha sabido una vez más mostrarse digno de su bien cimentada fama, no sólo haciendo que sus representantes lograsen un magnífico triunfo que de veras debe enorgullecernos, sino también por haber organizado el match de una manera irreprochable.

El Polo es campeón de hockey de Cataluña



Los campeones de Cataluña



Equipo de hockey del Real Polo Jockey Club que, venciendo al Barcelona, alcanzó el título de campeón de Cataluña.—Varias fases del match final de Campeonato jugado en el terreno de Las Cortes

Fotos Claret y Buyosa

S T A D I U M

Una brillante exhibición de rugby



Una fase del interesante partido de futbol rugby que, en calidad de propaganda exhibicionista, tuvo el acierto de organizar el F. C. Barcelona en el campo de Las Cortes, entre un fuerte team titular y el veterano Samboyà

AL deporte del futbol rugby le pasa en la actualidad lo que le acontecía al futbol asociación hace una veintena de años: hay muchos aficionados a la práctica del juego, pero pocos admiradores que actúen de público.

Dicho en otras palabras, el futbol rugby no es todavía deporte popular.

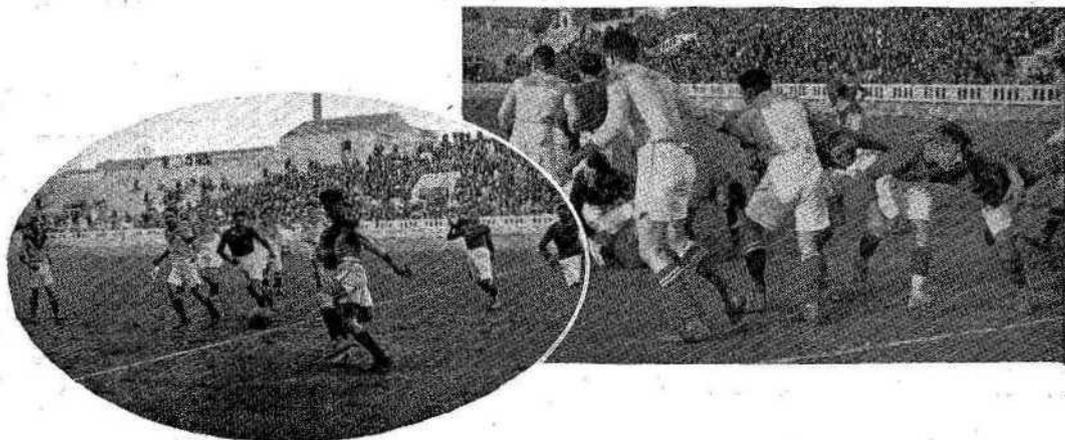
No obstante, de un par de años a esta parte el rugby se ha desarrollado en gran manera y, especialmente en Cataluña, el número de equipos que lo cultivan aumentan de manera asombrosa.

Para bien de los rugbyemen, su hermano menor—menor en edad, pero mayor en popularidad universal—el futbol asociación, goza de un sólido prestigio y cuenta por docenas de millares a los admiradores entre nosotros.

Esta circunstancia ha hecho que el rugby, para desenvolverse, contase desde luego con un ambiente favorable con que el asociación no contó, lo cual va a servirle al deporte del balón ovalado para que adquiera popularidad con suma rapidez.

El encuentro entre el Samboyà y el team de rugby del Barcelona llevó al terreno del campeón de futbol asociación de Cataluña un nutrido público que siguió con gran interés las peripecias del encuentro. Y para remachar el clavo de la popularización, tenemos ahora en perspectiva otro encuentro entre una selección catalana y un team de la escuadra inglesa que ha de visitarnos en la entrante semana.

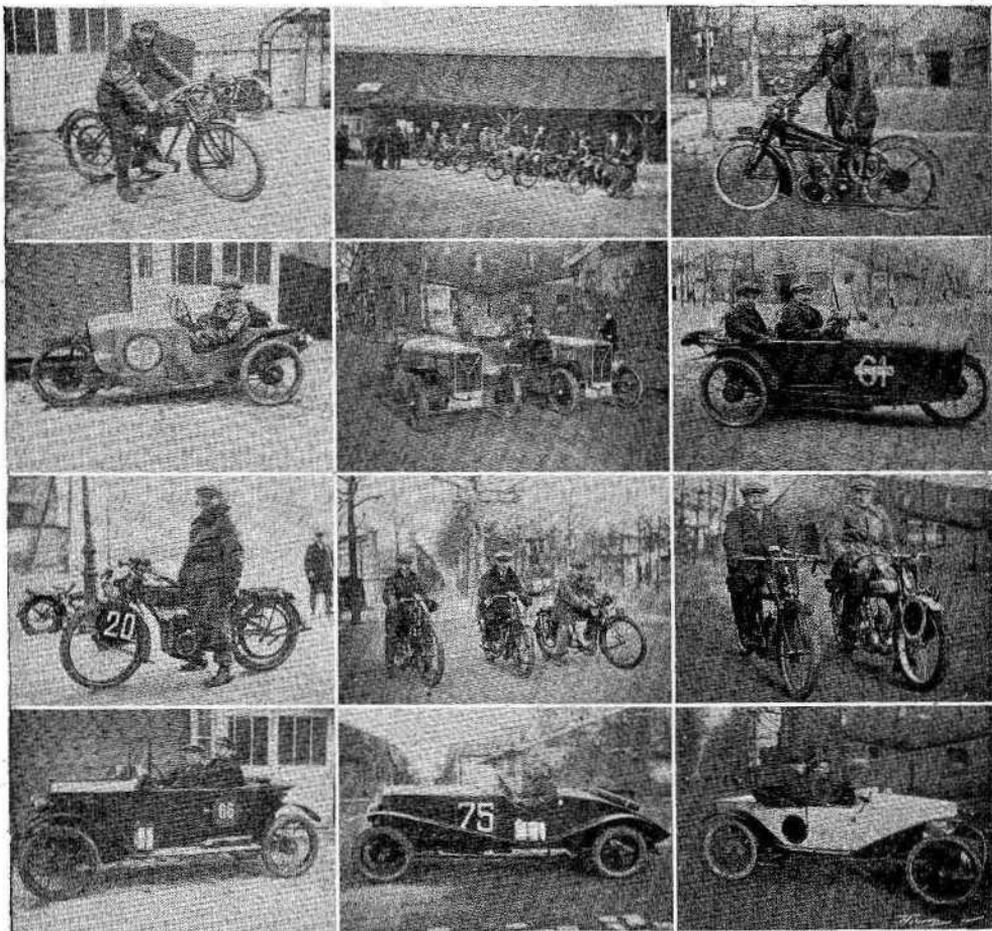
Los deportistas debemos celebrar este brillante surgimiento de nuestro rugby.



Un público bastante numeroso acudió a presenciar el encuentro, interesándose vivamente por el viril deporte

Fotos Claret

Los seis días motociclistas en Francia



Rasser, sobre motor Le Guimpeur. — Grupo de motociclistas que tomaron parte en la dura prueba. — Pascuali, con su Harvill. — Colombe, sobre el cochecito Colombe. — Krebs y Dhomé, tripulando los tres ruedas Irson. — Villard, sobre el tres ruedas Villard. — Boulanger, sobre moto Stella. — El equipo de las Griffon. — Meunier y Goly, que montaban motos Alcyon. Andrés Bachelet, tripulando una cuadrileta Peugeot. — Drancé, sobre un G. M. — Mare, sobre motociclo Alcyon.

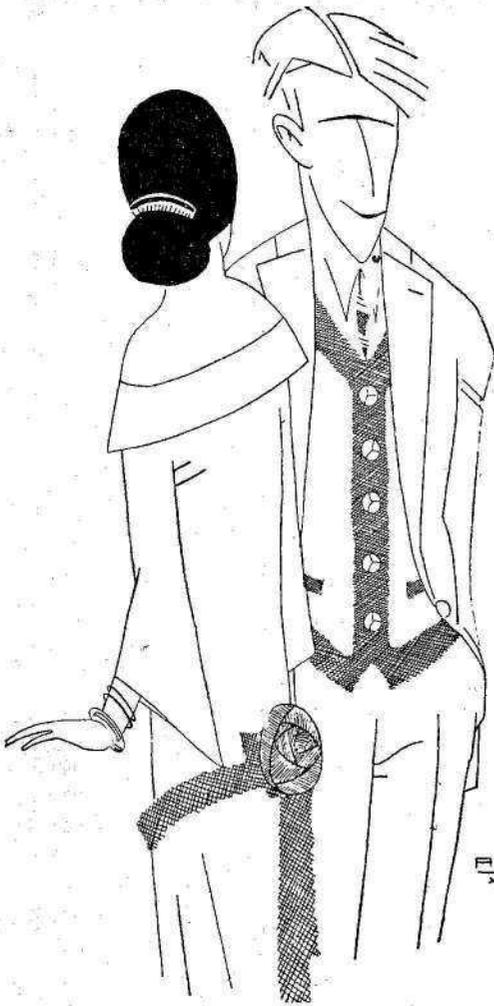
Fotos Kol

LA gran prueba de regularidad para motos y autociclos titulada Seis días de Invierno, se acaba de celebrar con lisonjero éxito en París, organizada por el periódico especialista de este ramo del automovilismo, *Moto Revue*, con el concurso del gran rotativo *Petit Parisiën*. La carrera, o mejor dicho, prueba de regularidad, consistía en efectuar, durante seis días, una etapa diaria saliendo de París y regresando al punto de partida, siendo las etapas distintas y distribuidas al rededor de la capital en forma de estrella. En esta ocasión los concursantes han visto defraudadas sus esperanzas, ya que, teniendo en cuenta los recorridos, presagiaban etapas ligeras y,

debido al frío y lluvia con que han tenido que luchar, se les han convertido en verdaderas demostraciones del máximo valor, tanto en cuanto a calidad de vehículos se refiere como a categoría de pilotos.

Cuarenta y seis, entre vélomotores, motos y autociclos, tomaron la salida, siendo 28 los que, clasificados, pisaron la meta de la última competición y de ellos solamente 16 sin penalización. Estas cifras representan el 40 por 100 de retirados y el 75 por 100 de penalizados, lo que en rutas de los alrededores de París confirma una vez más cuanto decimos en el párrafo anterior, además de demostrar cuán bien enfocado está el reglamento.

EL DEPORTE EN SOLFA



EL POBRE FUTBOLISTA

— Chico, ¡te veo muy triste!
— Es desde que nos hacen jugar a puerta cerrada.

(De Alloza, en *L'Esquella de la Torratxa*)



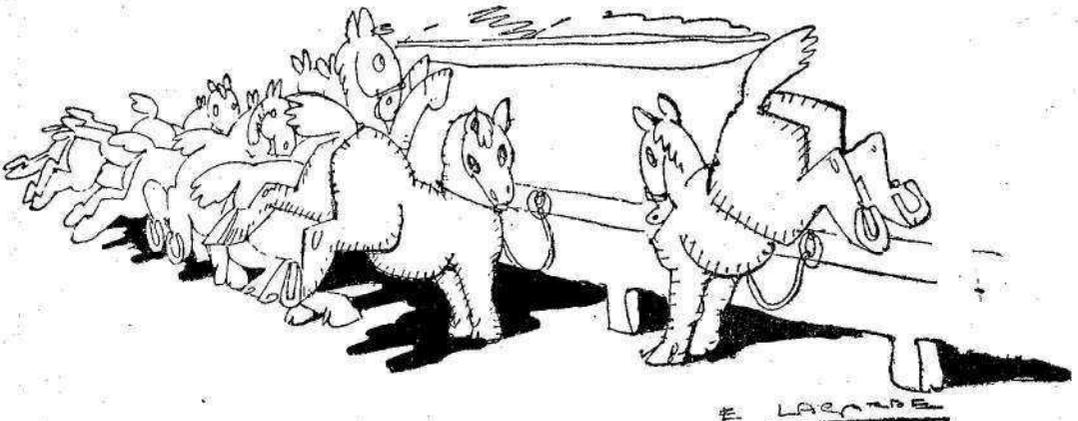
PESADILLA

La mamá.—Pero hijo ¡que susto nos has dado! Nos has hecho levantar a todos y llamar al médico de la casa de socorro... ¿Qué te ha pasado? El de la cama.— ¡Es que soñé que nos habían metido un goal!



—Amigo Dick, es idiota bañarse ahora, precisamente después de comer.
— ¿Qué importa? ¡No he comido más que pescado!...

(De Soupault, en *Le Merte Blanc*)



E. LAGARBE

EL ENTRENAMIENTO EN EL FUTBOL

Una voz.—¿Y la técnica?

El capitán.— ¿Creéis que esto es poco? ¡No se nos va a poner un hombre delante!

(De Lagarbe, en *La Voz de Guipúzcoa*)

**Todas las grandes
carreras de 1924
fueron ganadas por
MAGNETOS
BOSCH**

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^{ia}

Barcelona: Madrid:
Mallorca, 281 Génova, 3

AUTOMÓVILES

OCTO

Agencia general para España

Automóviles OCTO

TARRASA
TELÉFONO 6321

Ernest Witty & Co.

Aragón, 259-261 : Teléf. 1017-A : Barcelona

Artículos para todos los Sports



SPORTS DE INVIERNO : Skis, Luges, Bastones, Jerseys y Guantes lana, etc.

TENNIS : Raquetas y Pelotas "Slazengers"

FOOT-BALL : Balones Derby, Globe, Tunmer. Cámaras "Octo", etc.

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^A MATEOS

PRECIO : TRES PESETAS

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRIJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.^{IA}
Plaza Cataluña, 9 : BARCELONA

Facilidades de pago en

DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

1925 : Año XIX

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars,
Automóviles, Coches turismo,
Vehículos industriales,
Camiones, Aparatos de motocultura,
Accesorios para automóviles,
Maquinaria y Herramientas

Precio: 13 francos (Envío franco certificado)

Editores:

Vv. Victor Lefèvre & M. Baron
1, Avenue Félix-Faure
FRANCE Paris (XVe)

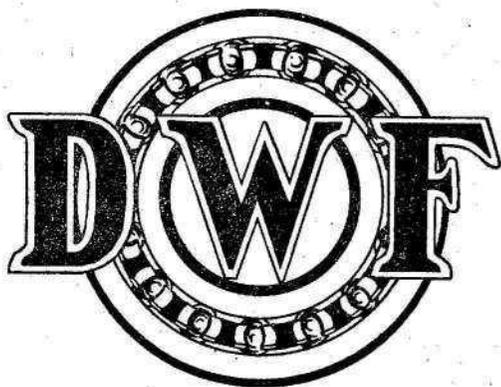
Un nuevo éxito de

AMILCAR

Carrera de Regularidad del Real Moto Club de Cataluña : 19 octubre 1924

Cuatro coches **AMILCAR** se inscriben en la categoría neófitos y obtienen **cuatro medallas de oro** alcanzando la mejor velocidad en el kilómetro lanzado

J. Alvarez y C.^a, S. en C. : Provenza, núm. 185
BARCELONA



COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : **BARCELONA**

Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mi taller una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas; Patentes de invención e introducción

PIDANSE REFERENCIAS

El Catálogo de los Catálogos

ANUARIO AUTOMÓVIL MÁS ANTIGUO Y MÁS ECONÓMICO DEL MUNDO

POR SUS INTERESANTES Y COMPLETAS RESEÑAS NO PUEDE FALTAR A NINGÚN AUTOMOVILISTA

La cuarta edición española correspondiente al año actual, inserta por primera vez los resultados de las principales carreras automovilistas celebradas desde el mes de septiembre de 1923
PROFUSA ILUSTRACIÓN

Precio: 4 pesetas

Pídanse en las librerías y en la casa editora

CASALS

Caspe, 108 : Apartado 776 : Barcelona

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Quince años de publicación

APARECE LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . . 75 céntimos
» atrasado. . . 1 peseta

Precios de subscripción:

España, un año . . . 15 pesetas
Extranjero, un año. . . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA
CALLE DE BALMES, NÚM. 54
BARCELONA
TELÉFONOS 2689-A Y 4737-A

Automóviles
Motocicletas
Bicicletas

Peugeot

Salón de ventas:
Consejo Ciento, 349
Teléfono 3090-A
BARCELONA

Lea Vd. STADIUM

Rustines

Concesionarios exclusivos
de venta para España
E. y J. Pujol Xicoy
Clarís, 103 : Teléf. 371-G
Barcelona

El mejor PARCHE
para la reparación
de cámaras de aire

Anuncie Vd. en STADIUM

STADIUM

Automóviles Chenard & Walcker



**El coche francés de mayor renombre y que
en estos últimos años se ha im-
puesto por sus excelentes cua-
lidades de seguridad, de
confort y de marcha**

Para entrega inmediata

**coches 8-10 y 11 HP., con ca-
rrocerías torpedó y con-
ducción inferior**

**Se admiten agentes para la reventa en las
principales poblaciones de Cataluña, en
condiciones ventajosísimas, para
el desarrollo de nuestro plan
de campaña para los mo-
delos de 1925**



**Agencia general para Cataluña y Baleares
Garage Segarra
Plaza de Tetuán, núm. 20 : Barcelona**

Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie

1925

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: 25 francos

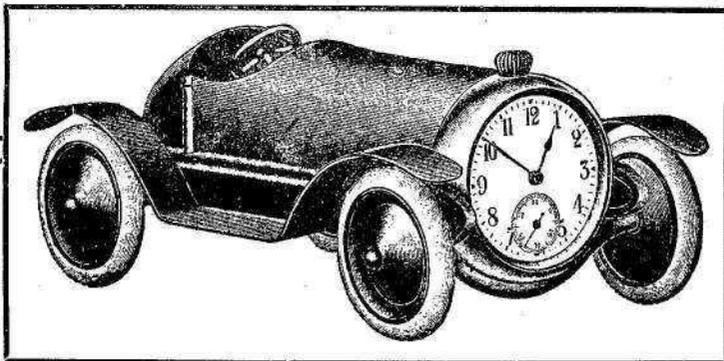
PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE
DIDOT - BOTTIN

1, rue Villaret-de-Joyeuse : 38 bis, avenue de la Grande Armée

Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM : Balmes, 54

AUTOMÓVIL-RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles
Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMÓVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo, es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

ESTUDIE Vd. COSTE por neumático y kilómetro
y encontrará que los

NEUMÁTICOS

DUNLOP

CORD

son los más económicos que
puede montar en su coche

**“Para quedar satisfecho
montad DUNLOP”**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP

(SOCIEDAD ANONIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18



AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID Alcalá, 81 Lagasca, 103	BARCELONA Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18 Diagonal, 429	VALENCIA Paz, 33 Salvador Giner, 23
---	---	--

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS
STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas
Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construido con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

A. ELIZALDE
Paseo San Juan, 149 : Barcelona