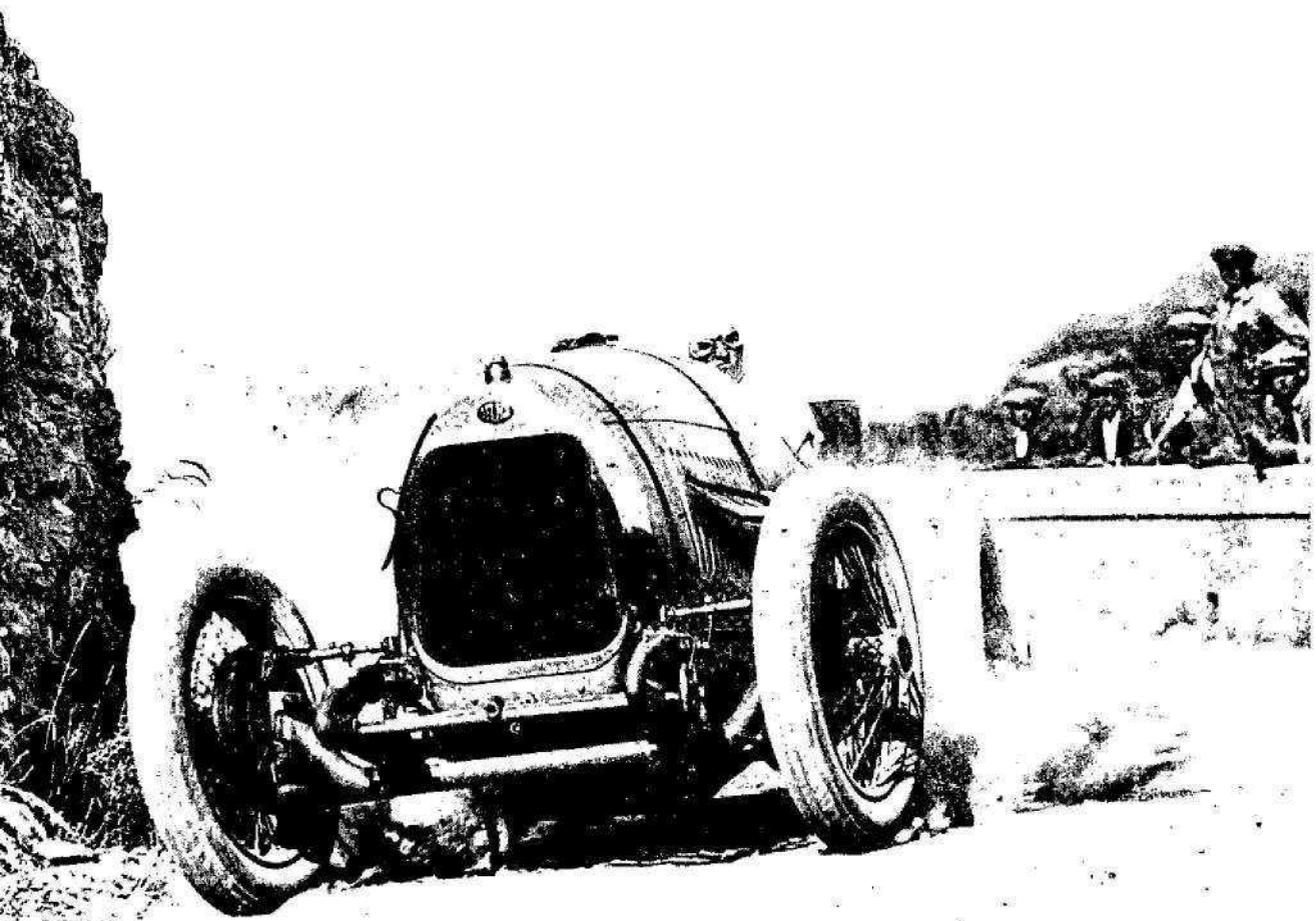


Stadium

Revista Ilustrada



**Divo y Benoit han batido este año el record
de Mont-Ventoux, que detentaba el
malogrado Boillot desde 1913**

Foto Rul

Año XV : Núm. 446
1 septiembre 1925

75 céntimos

CICLOS

ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS

Barcelonés

BARCELONA

Teléfono 4715

SAN ROMÁ

**Cuenta kilómetros
Cuenta revoluciones
Relojes
Elevadores de gasolina**

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España

E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléf. 371-G : 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 mis talleres una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción

PIDANSE REFERENCIAS

AUTOS

Derby

MOTOR 6/8-7/10 CUATRO FRENSOS
PARA 2, 3 Y 4 PLAZAS

OFICINAS *DERBY*-E. GRANADOS, 34

AGENTE DE VENTAS PARA CATALUÑA

J. ROCHA

ARGÜELLES, 456 - BARCELONA

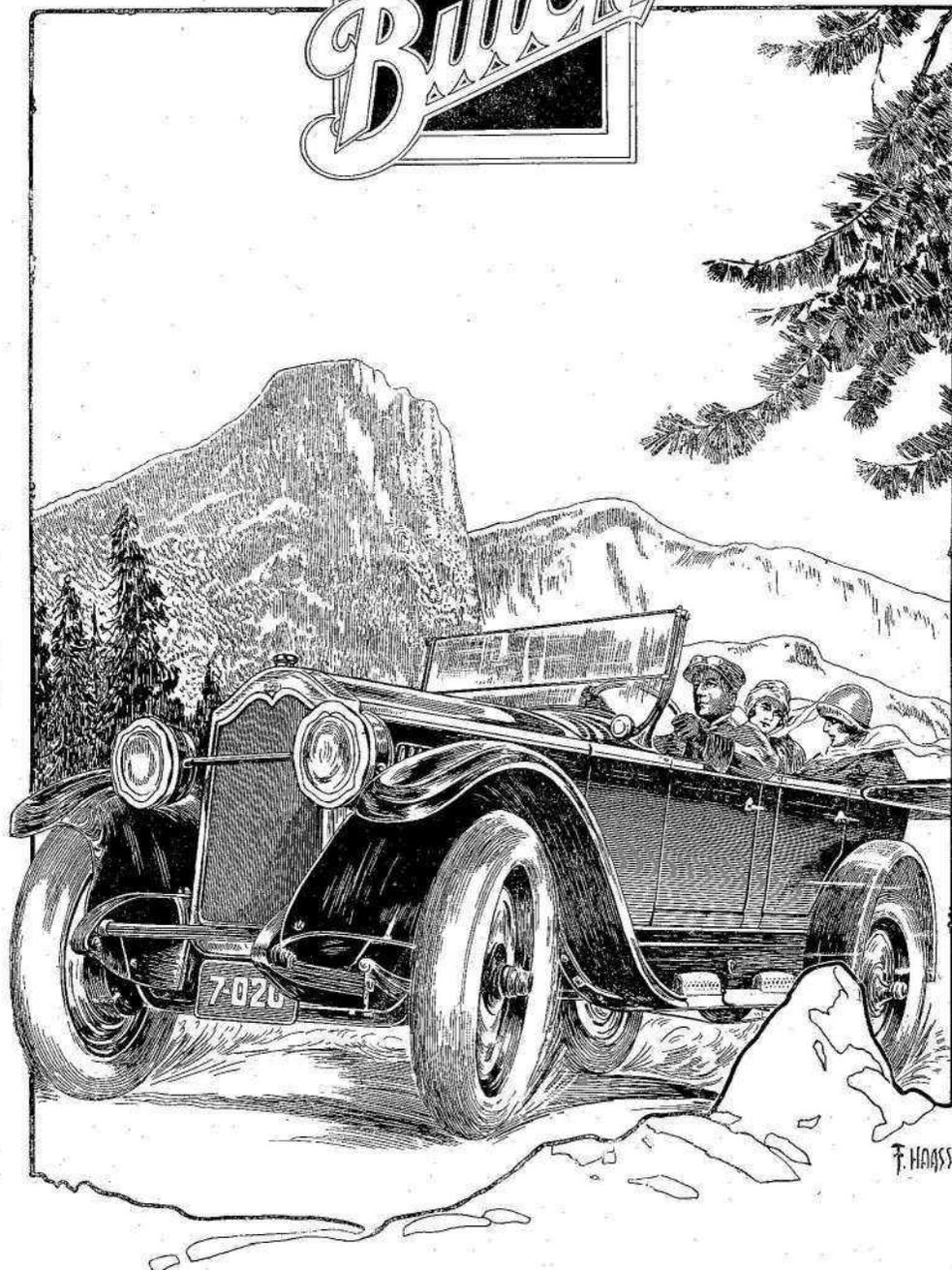
Se solicitan Agentes de venta en provincias

AUTOMOVILES



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

Buick



Vencedor en todas las carreras en que ha tomado parte y detentor de todos los records que ha establecido

BARCELONA
ARAGÓN, 239
P. LETAMENDI, 17

F. ABADAL

MADRID
ALCALÁ, 62
MONTESA, 47

NAG

PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS

AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUSSES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.



PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER

Inalterable á todas las temperaturas

SOCIEDAD MARCA "EL LEÓN"

Paeseo San Juan. Nº2 Pral



M A L L O R C A

HOTEL INGLES

PALMA DE MALLORCA

Recién inaugurado
Todo confort moderno - Servicio de auto a la llegada de los vapores - Organización de excursiones a Mallorca para Clubs, Sociedades, Centros, etc.

Pidanse Presupuestos

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles : Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas : Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas : Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splitdorf y otras marcas : Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S. : Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

J A I M E R O C A

Rambla de Cataluña, 24 - Barcelona
Teléfono número 2182 - A

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 suplementarias, 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

LA HISPANO-SUIZA

FABRICA DE AUTOMOVILES

Coches turismo - Omnibus - Camiones - Motores marinos - Motores para la aviación

Características del insuperable nuevo 6 cilindros 20 HP.

Motor: De seis cilindros de 85 mm. de diámetro por 110 de carrera, fundidos en un solo bloque.

Cigüeñal: Perfectamente equilibrado sobre siete cojinetes.

Válvulas: Al fondo de las culatas y accionadas por el árbol de levas colocado encima de ellas.

Arbol de levas: Accionado por un eje vertical y dos pares de piñones cónicos con dientes en espiral.

Engrase: A presión de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas, asegurado por una bomba colocada en el carter.

Embolos: De aluminio y enfriamiento del cilindro por circulación de agua mediante una bomba centrífuga y ventilador.

Encendido: Por doble dispositivo especial *Delco* y de dos bujías por cilindro alineadas en las caras laterales del bloque.

Embrague: De platillo único, prensado entre dos discos de *Raybestos* y funcionando en seco.

Caja de velocidades: Fija al carter del motor: lleva tres velocidades y una marcha atrás por doble tren desplazable.

Puente posterior: De palastro embutido y el par cónico es de dientes en espiral Gleason.

Frenos: En las cuatro ruedas. El pedal obra sobre los cuatro mediante un servofreno, y la palanca de mano solamente sobre los frenos de las ruedas traseras. Un diferencial sirve para equilibrar el esfuerzo de frenado en las ruedas.

Carretera de Ribas, núm. 279 (Sagrera) : BARCELONA



El coche más rápido del mundo

Vencedor

del **Gran Premio de Europa 1924**

Gran Premio de Italia 1924

Gran Premio de Europa 1925

S. A. Española Ing. Nicola, Romeo y Compañía

Director: R. Andrés G. y Fabiá

Calle de Lauria, núm. 73 : Teléfono 2284-G : Barcelona



Fiat

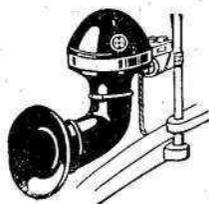
Sociedad General de Automóviles

Mallorca, 277 : Barcelona

S T A D I U M

Bosch

La
Bocina Eléctrica
reglamentaria



Bosch

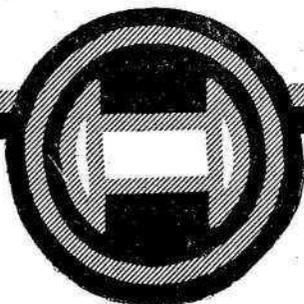
es la más solicitada

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^{ía}

Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3



6903 o

Pirelli

tiene razón

LAS carreras automovilistas abren sin cesar nuevos horizontes y a medida que los acontecimientos o pruebas deportivas contribuyen piedra por piedra a la construcción del edificio, la manufactura automovil, aprovechando sus enseñanzas, avanza hacia la perfección. Así vese progresar sucesivamente en aquella industria los aceros, el alumbrado, los carburantes, las líneas de las carrocerías; múltiples problemas de detalle fueron sometidos a la penetración de ingenio de los técnicos y el vehículo automóvil ha mejorado notablemente bajo ese esfuerzo tenaz y minucioso, al que no ha cesado de estimular la «competencia».

Preocupados en este sentido alternativo de la metalurgia, el rendimiento térmico, la penetración en el aire, etc.; dejóse a un lado el factor neumático; mas de nuevo las enseñanzas de las carreras han hablado imperiosamente; las velocidades superiores a 200 kilómetros por hora, alcanzadas desde dos años a esta parte por los coches de carreras de 2 litros, hicieron que se fijase la atención sobre un nuevo punto débil: el neumático. Era, pues, necesario dirigir y concentrar los estudios hacia este lado.

El más activo en la obra y, digámoslo así, el que mejores resultados ha obtenido en este arte tan especial, ha sido, sin duda, *Pirelli*. No hay que echar en olvido que fué el primero que se decidió a penetrar resueltamente por un nuevo camino lanzando al mercado los bandajes semi-ballon para carrera, esos *Superflex* que no han cesado, desde su creación, de conducir a la victoria coches de todas las marcas.

Pirelli ha conocido y conoce los más lisonjeros éxitos en carreras; mas no es el atractivo de la gloria que le impulsa a tomar parte en ellas. Aunque vencer siempre halaga, para él la carrera es una prueba y la victoria una consagración, y especialmente es en la «carrera» donde tiene puesta toda su atención la gran firma italiana, puesto que la considera como el único «banco de prueba» eficaz para llegar a la perfección de los neumáticos.

Gracias a los estudios sin tregua, renovados por las necesidades de la carrera, es por los que Pirelli ha sabido crear su inimitable *Superflex*, justo medio entre el *Ballon* y el neumático corriente *Cord* o *Cablé*, que reúne las condiciones de ambos, sin tener los inconvenientes tan temidos por los partidarios de los coches rápidos y confortables.

Pirelli toma parte en las carreras porque las considera como su único terreno experimental y, sin embargo, se constata que cada aparición del célebre neumático *Très Sport* se traduce en triunfo.

Tal es su fama, que en el Gran Premio de Europa, las dos casas concursantes, Delage y Alfa Romeo, para su match fenomenal montaron *Pirelli*, seguras de que con ello sus probabilidades quedaban equiparadas. La victoria no podía, pues, ser más rotunda para la célebre firma que en nuestra patria construye el único neumático español.



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



SABED que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil con su cofre ornado de tubos parecidos a serpientes explosivas, un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia... Cantaremos los motores, las multitudes, la vibración nocturna de los arsenales, las fábricas, los puentes, los vapores aventureros, las locomotoras, el vuelo de los aeroplanos... Queremos traducir en literatura la vida del motor, esa nueva bestia cuyos instintos generales nos serán familiares cuando lleguemos a conocer los instintos de las diferentes fuerzas que lo componen...—MARINETTI.

PAISAJES ESPAÑOLES

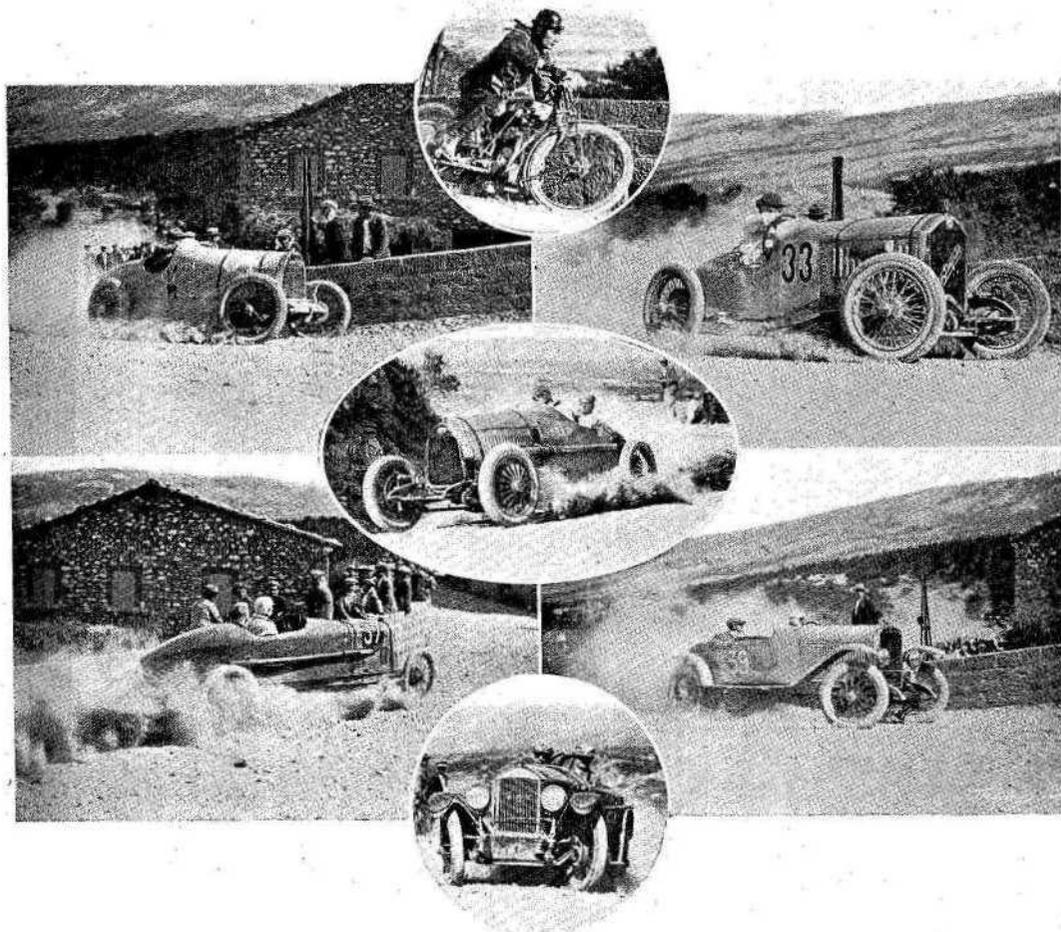


Camprodón

Foto C. Malfatti

LAS PRUEBAS AUTOMOVILISTAS

Mont-Ventoux : Carreras en Monthléry : Copa de los Alpes



En el círculo de arriba: Rolland, sobre Terrot, primero de motos 250 c. c. y el mejor tiempo, en moto, de la jornada. — En el óvalo central: Divo, el recordman. — En el círculo inferior: Grimaud, sobre Peugeot, primero de los coches de 1.100 a 1.500 c. c. — Lamy, sobre Bugatti, primero de coches de sport de 1.500 a 2 litros. — Colas, en coche Cottin Desgouttes, primero de los 2 a 3 litros. — Victor, tripulando Salmson, primero de los 750 a 1.100 c. c. — Rort, con Georges-Irat, primero de los 1.500 a 2 litros

LA carrera del Mont-Ventoux se ha corrido este año por la 28.^a vez, constituyendo para los elementos del Automóvil Club Vouclisien un éxito completo, digno de los mejores conseguidos desde su institución.

El público que asistió a la prueba, repartido en los más interesantes recodos de la carretera teatro de la prueba, fué numerosísimo, demostrando una vez más el gran interés que despierta esta manifestación en cuesta, la más clásica e interesante de cuantas se disputan en Europa y, como en América estas manifestaciones no son comunes, puede decirse en el mundo entero.

Nueve records fueron batidos y entre ellos el absoluto de la cuesta, que pertenecía desde

1913 al «as» Georges Boillot — tantas veces recordado en estas páginas desde su gloriosa muerte en la gran tragedia mundial —, a pesar de los numerosos asaltos de que había sido objeto por parte de la mayoría de los grandes pilotos modernos.

La cuesta del Ventoux consta de 21 kilómetros en subida, con porcentaje medio del 9 por 100, con virajes difficilísimos cual el de Saint Esteve, que pone a prueba chasis, motores y los órganos todos del coche, así como los pilotos; por ello se consideraba la proeza del desaparecido Boillot como algo extraordinario y digno de admirarse, ya que la media de 77 a la hora se decía imposible de batir.

Los dos brillantes pilotos franceses Divo y

Benoit, que tanto vienen distinguiéndose desde hace un par de años en el volante de los más rápidos racers de 2 litros en adelante, les ha cabido la honra de demostrar lo contrario con sus tiempos de 16 m. 45 s. $\frac{1}{2}$ Divo y 17 m. 23 s. $\frac{1}{8}$ Benoit, difíciles también de batir fácilmente y, cual el de Boillot, posibles de resistir los asaltos durante años enteros.

Además de los resultados obtenidos por los racers de potente cilindrada, merecen especial mención las performances realizadas por el Peugeot de litro y medio, el Bugatti de dos litros y el Cottin Desgouttes de Colas.

En motos, el mejor tiempo fué realizado por Rolland con una Terrot de 250 c. c., subiendo a la cima en 20 m. 18 s. $\frac{4}{5}$, distinguiéndose Marc con Alcyon de 350 c. c. y Sauvin con Motosacoche.

* * *

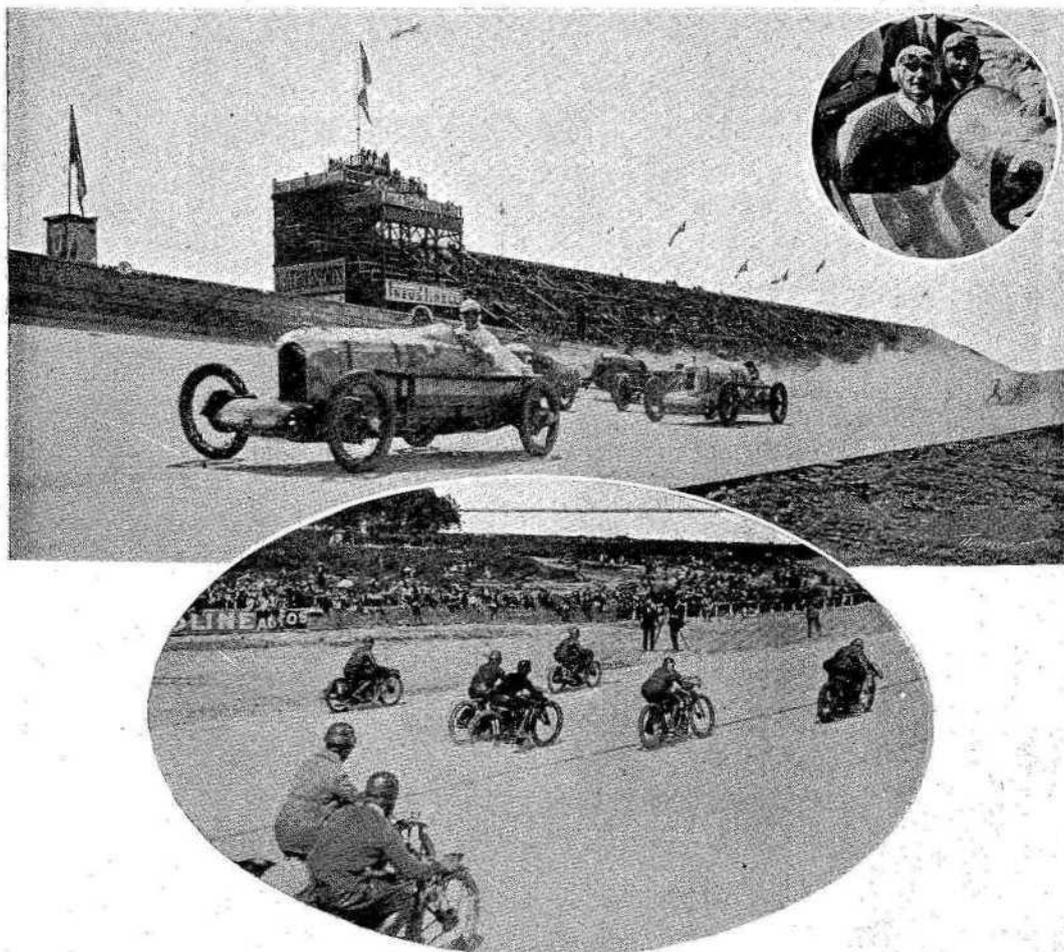
Coincidiendo con una reunión de carreras en Monthlery, tuvo lugar la llegada de la ya clásica carrera turística anual París-los Pirineos-París, que organiza desde su fundación la revista francesa especialista en motorismo *Moto-*

Revue. Tomaron la salida 43 concursantes, de los cuales sólo 18 pisaron la meta y de ellos uno con toda la puntuación. Este era el viejo motorista Naas, con una moto *Gnome-Rhône* provista de un motor de 1.000 c. c. de cilindrada.

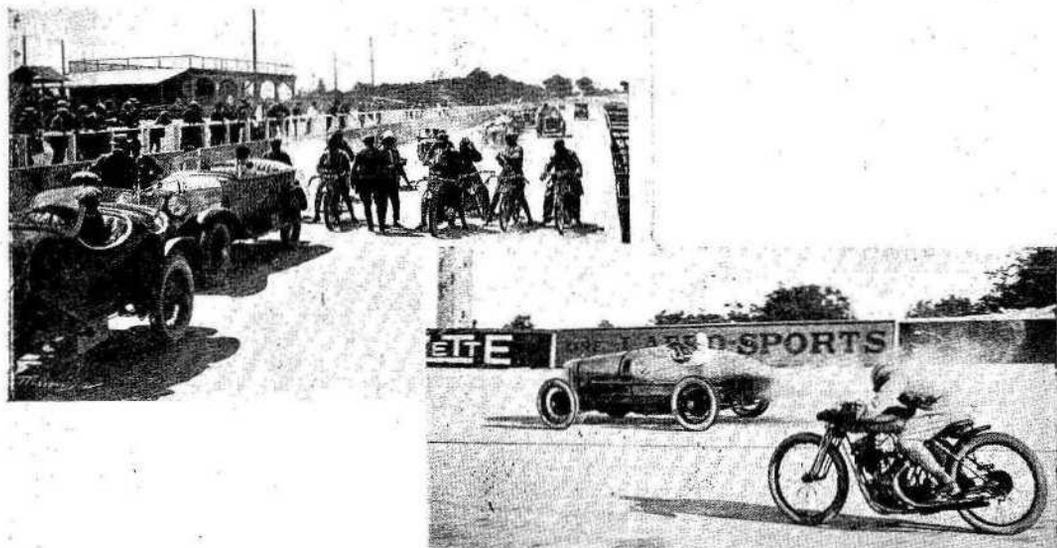
Como en todas las actuales competiciones, el pequeño motor estuvo muy bien representado, clasificándose dos 175 c. c. y tres 250 c. c., a pesar de lo difícil de la lucha. En cyclecars, ésta fué poco reñida, debido a la tendencia de los fabricantes importantes a dirigir todos sus esfuerzos a la voiturette utilitaria, cual son las Citroën, Peugeot, Renault y Opel.

Como decimos antes, la llegada del París-los Pirineos-París tuvo lugar en Monthlery, organizándose para encuadrarla una importante reunión de carreras, cuyos principales números consistían en pruebas de motos, autos y matchs entre motocicletas y automóviles.

Durante esta reunión Benoist batió varios records del mundo a más de 200 a la hora, entre ellos los de 5 y 10 kilómetros y 5 millas, lo propio que el de la vuelta de la pista a la media de 223.150 kilómetros.



La carrera de los 1.500 c. c. en Monthlery : En el círculo, Guerin, sobre Le Perle, vencedor. — Aspecto de la carrera de 25 kilómetros para grandes motos



Los concursantes en la prueba París-Pirineos-París, a su llegada al autódromo de Monthléry. — Benoit, sobre Delage, y Temple, sobre Temple, en su match

De las otras carreras que figuraban en el programa, la de motos fué la más interesante. Disputada en tres pruebas, fué ganada por Guillard sobre *Peugeot*, en una velocidad de 147 kilómetros. En coches sobresalió una prueba de 1.500 c. c., que ganó Guerin. La otra carrera para 2 litros redujóse a una lucha de *Bugatti*, ya que el *Guyot Especial*, que hacía su primera aparición, resultó falto de preparación y, por tanto, sin condiciones de luchar con los valientes pura-sangre.

Los matches coches-moto despertaron buen

interés. El primero, entre Marnier, *Salmson*, y Temple, *Temple*, fué ganada por el motociclista con importante ventaja. En cambio, el del propio Temple con Benoit, pilotando la *Delage* 12 cilindros que acababa de batir los records del mundo, terminó con la victoria del cuatro ruedas con más de 200 metros de ventaja.

El autódromo parisino en esta ocasión se ha visto bastante concurrido, demostrándose una vez más que las reuniones de carreras variadas siempre atraen público.

* * *

La V Copa de los Alpes con sus aplastantes resultados, ha demostrado ser la más dura y penosa carrera turista de resistencia que se corre en el mundo.

La excesiva eliminación de participantes no ha podido ser más demostrativa; de 25 coches, representativos de las mejores marcas, que tomaron la salida, tan sólo cinco han podido terminar el duro recorrido impuesto. Y lo notable del caso es que los tres clasificados en la categoría no reservada a los militares, pilotaban coches de mínima cilindrada. La más dura selección de la carrera tuvo lugar en la cuarta etapa, durante la cual abandonaron 12 coches de los 17 que habían tomado la salida.

La clasificación general de las etapas es la siguiente:

Categoría 1.500 c. c.—1.º, Tassara Filippo, *Bugatti*, los 2.962.032 kilómetros en 61 h. 50 m. 9 s., a 47,780 kilómetros por hora.

Categoría 1.100 c. c.—1.º, Bianchi Anderloni, *Peugeot*, los 2.962.032 kilómetros en 68 h. 23 m. 6 s., a 43,317 kilómetros por hora; 2.º, Letailleur, *Peugeot*; 3.º, Gino Crespi, S. A. M.

Categoría militar.—1.º, Capitán Guerrini, O. M.; 2.º, Mayor Tolotti, O. M.



Salida en una de las etapas de la Copa de los Alpes Fotos Roi y Strazza

El espíritu de aventura norteamericano

CUANDO Norte América se lanzó a la gran guerra, el mundo se asombró.

Y no hallando otra explicación al extraño fenómeno de que un pueblo, considerado como pueblo de mercaderes, se lanzase paladinamente a una seria aventura bélica, se dijo que los Estados Unidos luchaban por defender sus dólares prestados precipitadamente a otras naciones en lucha.

Todo esto puede ser cierto.

Pero lo que no logra explicar el interés metálico es que en aquella aventura los Estados Unidos pusieran el alma con un ardor tal, que en poco tiempo decidieran la guerra.

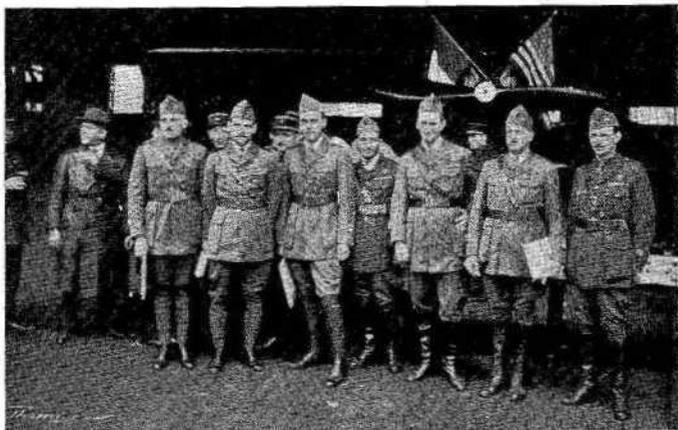
En Europa se conoce muy poco al pueblo norteamericano, y lo poco que de él se sabe no es real, sino caricaturesco.

En Norte América priva, es cierto, el afán de negocios—no de dinero, que ese afán priva en todas partes—, pero este afán es hijo del enérgico espíritu de aventura que sabe la educación yanqui infiltrar en sus jóvenes.

Nuestra juventud desea el dinero, en tanto que la juventud norteamericana desea hallar el modo de ganarlo, y acaso en esto radique la transcendental diferencia que distingue a aquellos hombres de nosotros.

Nuestra juventud busca el dinero hecho, y de ahí esa manía tan formidable de conseguir un empleo del Estado, a sueldo fijo y con retiro.

La juventud norteamericana busca la manera de hacer el dinero, y de ahí que, de vez en cuando, en la brutal lucha por la existencia, surjan esos héroes aventureros que, como los que hace pocos días han cruzado, en un vuelo, el cielo azul de España, se lanzan a jugarse la vida, montados en un avión, para defender lo que ellos creen que es un signo de progreso,



Los aviadores yanquis que han ido a Marruecos a prestar servicio con el ejército francés

un avance de la civilización, una brillante campaña de la Humanidad que nace contra la Humanidad que tiene que morir, por vieja, por caduca, por inútil, por impropresiva.

Ese espíritu de arriesgada aventura que vibra en el alma de millares, de millones de jóvenes norteamericanos, fué lo que determinó el éxito de la entrada de los Estados Unidos en la última gran guerra.

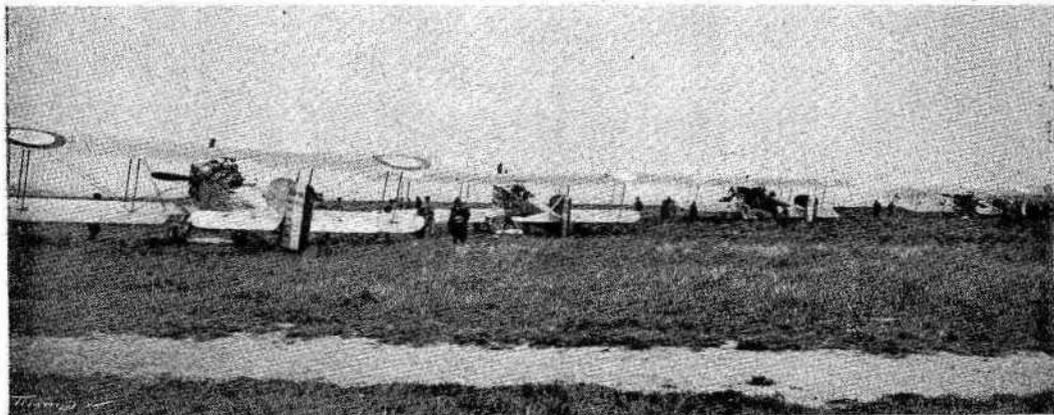
Y hoy un destello de aquel aventurerismo magnifico ha llegado hasta Francia para ayudarla en su empresa marroquí.

La escuadrilla de voluntarios yanquis, después de haber descansado en París unos días, se ha trasladado, en un vuelo, a las tierras del norte africano.

Ojalá su aliento vivificador sea tan eficaz como lo fué hace pocos años, y ojalá dentro de poco cese en tierras marroquíes, como cesó en Europa, la canción de muerte y de ruina, para dejar paso libre a la paz en la tierra a todos los hombres de buena voluntad.

Fotos Rol

MARTÍN PAZ



La escuadrilla de aviadores de Norte América, dispuesta a emprender el vuelo hacia el Africa

La nueva regla del offside en futbol

EN Inglaterra y en Escocia ha sido ya llevada a los terrenos de juego la nueva reglamentación del offside en el futbol asociación.

En los partidos entre grandes equipos los resultados, en número de goals, apenas si han podido señalarse fijamente.

Nadie hubiera sido capaz de decir, mirando al tanteador, que la nueva reglamentación del «fuera de juego» era aplicada puntualmente.

En cambio, en los partidos de menor categoría, el aumento de goals ha sido bastante sensible en las primeras pruebas.

Nosotros todavía no hemos comenzado a aplicar la nueva reglamentación.

Hoy, precisamente hoy, es el día «oficial» en que entra en vigencia.

Veremos lo que pasará entre nosotros.

Yo, que así que se anunció la modificación de la regla del offside en el sentido de reducir a dos el número de jugadores que debían mediar entre la meta y el adversario que esperaba la pelota, fui de los que cre-

yeron que el juego cambiaría radicalmente y que serían marcados muchos más goals que de ordinario, voy cambiando de parecer cuanto más medito sobre el asunto y casi, casi me he autoconvencido de que la nueva reglamentación sólo servirá para lo que quienes la idearon y sostuvieron y llevaron a la práctica pretendían, es decir, para dar más vistosidad al juego, más movilidad, más completo desarrollo en todas sus jugadas al suprimir la práctica legal, pero feísima, del «un defensa», que anulaba, cerca del medio campo, las más brillantes ofensivas.

La nueva reglamentación no hará que aumenten muy sensiblemente los tantos, en número y, en cambio, obligará a las defensas a jugar en su puesto, es decir, a la defensiva, dejando que los ataques contrarios se desenvuelvan normalmente y que la técnica, en el ataque y en la defensa, esté encomendada a las líneas que realmente deben desenvolverla, sin que los medios puedan lanzarse desafortunadamente al acoso ofensivo y sin que los zagueros puedan convertir en inexpugnable su campo, valiéndose de tretas, en vez de emplear sus facultades atléticas.

Aumentará, indudablemente, con el nuevo método de juego, el valor del dribling y del sprint en los delanteros, especialmente en los interiores y en el centro y, consecuentemente, serán más probables los duelos entre metas y conductores de balón de la avanzada atacante.

Las barridas del portero a los pies del delantero para arrebatárle el balón, impidiendo el chut a placer, después que este delantero haya burlado al único defensa, vendrán a dar una recia nota de emoción a los partidos y pondrán a prueba la reputación de más de cuatro ases de la portería.

Pero quienes más sufrirán con la nueva reglamentación habrán de ser los zagueros, en quienes las facultades atléticas serán cosa in-

dispensable y para quienes habrá terminado la era de las tretas, especialmente del juego adelantado y de los pases retrasados que, o tendrán que ser cortos y, por lo tanto, de extremo peligro, o no podrán ser, ya que, como hemos apuntado, la zaga tendrá que jugar en su puesto.

Persistir en el juego de zagueros adelantados será dejar paso libre a los delanteros que tengan sprint recio, y en este caso, sólo con grave riesgo para la portería, podrán hacer tal clase de juego los defensas de grandes facultades, como Vallana o como Alcoriza, pues si se carece de tales facultades, el marcado de goals aumentará notablemente y se perderán hasta los partidos que se debían ganar.

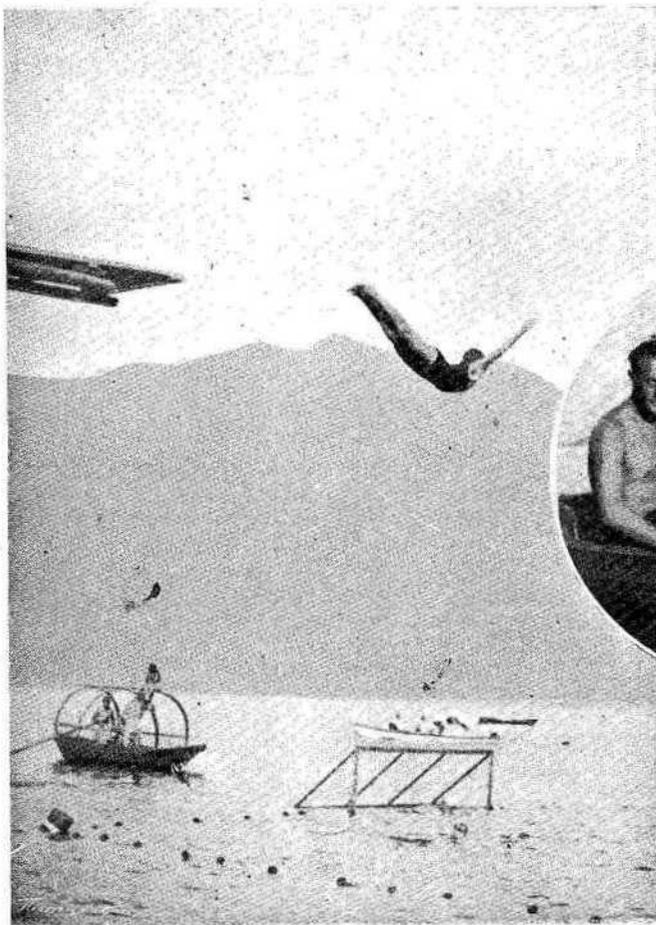
En resumen, creemos que la nueva regla sólo servirá para obligar a cada línea a jugar en su terreno, aumentando con ello la vistosidad del juego y pudiendo más normal y hermosamente desenvolverse la técnica especial de cada equipo.

Creemos — y lanzamos esta opinión sin deseos de actuar de profetas — que en el próximo campeonato de España la nueva regla del offside habrá de favorecer de una manera muy especial a los vascongados, por su juego enérgico y de pases adelantados, y a los catalanes, por su mayor técnica de juego y por la alta calidad de sus dribladores y sprintadores, resultando, de momento, perjudicial para los equipos de regiones nuevas.

ENRIQUE GUARDIOLA



Grandes pruebas de natación lacustre



Un espléndido salto durante las pruebas de la Copa Turkeimer, disputada en Moltrasio, sobre el lago de Como



Los hermanos Baccigalupi, vencedores en las pruebas de Turkeimer

Fotos Strazza

EL mes que acaba de finir, agosto, es, por excelencia, el mes de la natación. Y a la natación le ha pasado lo que a la equitación y a la carrera a pie, esto es, que de ejercicio práctico se ha convertido en magnífico, en espléndido deporte.

Hoy en día al nadador no le basta con saber nadar.

Desea, ansía, busca el perfeccionamiento en el ejercicio natatorio y, al propio tiempo, adorna la natación con cien variantes y floreos, con pruebas de velocidad, de resistencia, con ejercicios y juegos basados en la natación, estimulando, de paso, el amor al acuático deporte con numerosos concursos y premios y trofeos atrayentes e interesantes.

Italia, que tan alto está poniendo su nombre deportivo, no ha olvidado el ejercicio de la natación, y a más de sus playas marítimas espléndidas, ha sabido aprovechar esas grandes piscinas naturales, encantadoras y sugestivas, que al pie de los Alpes forman los lagos pintorescos, entre

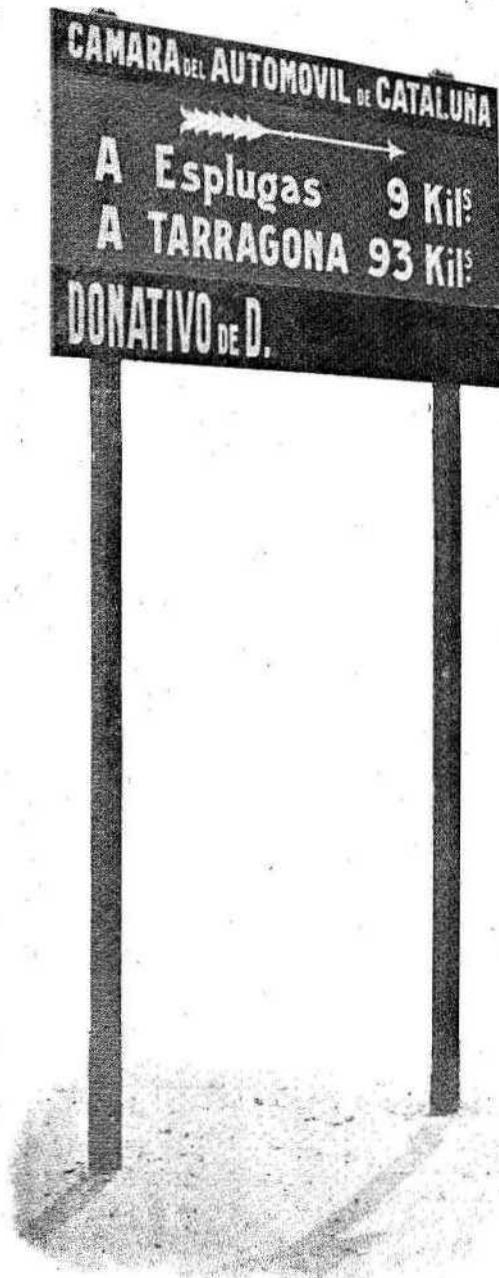
los que destaca por sus encantos el de Como, verdadera maravilla de la naturaleza.

Moltrasio, la encantadora población de Como, ha presenciado recientemente las pruebas para la gran copa Turkeimer, en las que, tras enconadas luchas, han resultado vencedores los hermanos Baccigalupi, formidables nadadores en quienes Italia confía para las futuras competiciones internacionales.

Las pruebas de Moltrasio han demostrado el gran estilo de algunos nadadores italianos, y la fotografía que publicamos en esta página nos muestra, con la irrefutable elocuencia del gráfico, que tal estilo es a ratos perfecto, impecable, digno de los más elegantes ases de la natación, entre los cuales es muy posible que dentro de poco se cuente algún nombre italiano, como se cuentan ya en la mayoría de los deportes, gracias al entusiasmo con que la juventud de la nación hermana está dedicándose a la práctica intensiva de la cultura física.

Fomento del turismo : Postes indicadores

LA enorme preponderancia que entre nosotros ha ido adquiriendo el turismo, debe-se, principalmente, a la fuerza incalculable de buena voluntad que al servicio de causa tan bella han puesto nuestros automovilistas.



No es para olvidada aquella frase célebre de uno de nuestros maestros en periodismo, que dijo que en España no habrían buenas carreteras hasta que las quejas de los automovilistas no se hiciesen oír, a voz en grito; y así va resultando, en efecto.

Y a propósito de esto, vamos a hacer una comparación. Visitábamos hace pocos meses una ciudad del sur de Alemania; nuestro cicerone tuvo a empeño mostrarnos las deliciosas «afueras» de la bella ciudad y cuando traspasamos las últimas casas, como nos llamara la atención ver aplanado el terreno, señaladas las futuras casas por bordillos y aceras, instalados los faroles del alumbrado, que aun no se encienden, y fijados en postes los nombres de las calles, el guía nos dijo que *es lógico* (!) que todo ello preceda a la construcción de las casas...

De buena gana nos hubiéramos traído a nuestro acompañante a Barcelona y le hubiésemos señalado manzanas de casas en el interior de la población, habitadas todas ellas por infinidad de vecinos, que no tienen aceras, ni bordillos, ni faroles, ni a veces números.

Y es que aquí primero hemos hecho al automovilista y luego ya se cuidarán de hacer las carreteras.

Un ilustre político catalán, a su breve paso por el Ministerio de Fomento, dispuso, con notable acierto, que todos los ayuntamientos de España cuidasen de poner a la salida y entrada en poblado los nombres de la localidad, con el sano y noble intento de que el que penetre en una ciudad o pueblo sepa a ciencia cierta donde se halla. Observamos con dolor que lo decretado entonces va cayendo en desuso y que muchas de las indicaciones que antes existían, al morir por robo, deterioro, rotura, etc., etcétera, no vuelven a ser reemplazadas.

Y el turista, no tan sólo se queda a oscuras cuando viaja por tierras hispanas, en lo que afecta a los nombres de los poblados, sino que por lo regular también anda a tientas en lo concerniente a distancias kilométricas.

Traspasado el Perthus, los puentes internacionales de Puigcerdá o Behovia y a los pocos metros, observaréis como existen unos senci-

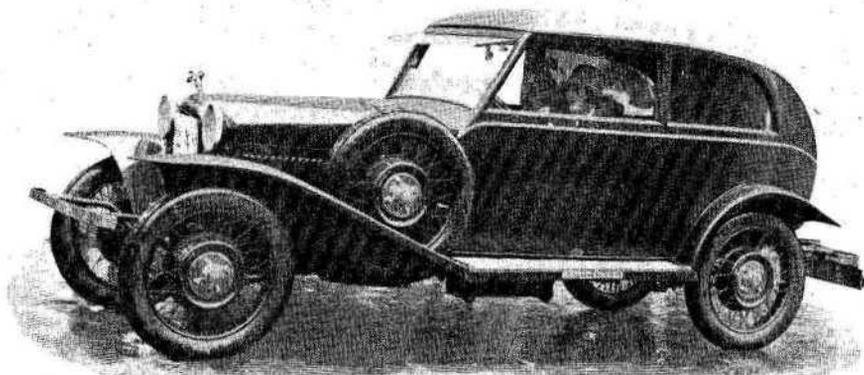
e distancias en las carreteras de Cataluña

Los postes indicadores que os marcan las distancias que hay entre la localidad por que atravesáis y la más próxima y la que media hasta llegar a la capital del departamento.

Nuestros ingenieros de Obras públicas, que realizan verdaderos milagros para mantener a poco coste en el mejor estado el afirmado de nuestras carreteras y que se han convertido en auxiliares del automovilismo, ya cuidan de enmendar esa falta de señalamiento de distancias, valiéndose de los elementos de que disponen y esas señales las hemos visto impresas en mojones kilométricos y en las paredes de las casetas de los peones camineros.

Pero eso no es lo suficiente. Una entidad, laboriosa como pocas, que por lo mucho que le interesa alienta el desarrollo del turismo en nuestro país — nos referimos a la Cámara del Automóvil de Cataluña —, ha recabado del Gobierno y de los Ingenieros Jefes de Obras públicas de las cuatro provincias catalanas, la autorización para colocar a la entrada y salida de cada poblado que se encuentre en nuestras carreteras, unos postes indicadores de distancias kilométricas, empezando por las que van de Barcelona a Puigcerdá, a Perthus, a Alcazar y Ulldecona (la de más intensa circulación), lo propio que en los cruces de todas esas carreteras con otra cualquiera y siempre que nazcan otras en las mismas carreteras, a fin de que el turista que discurra por las mismas no pueda sufrir equivocación alguna en su ruta a seguir.

El tamaño de los tableros será de 0,90 de alto por 1,50 de ancho, de los cuales ocupan 0,15 las palabras Cámara del Automóvil de Cataluña, 0,50 las indicaciones pertinentes a cada lugar y 0,25 destinado a consignar el nombre del donante del poste.



Los tableros serán contruidos de madera de Flandes machihembrada. El grueso del tablero será de 20 milímetros; el de los soportes, de 7,50; largo de los postes, 3,70 metros, los que quedarán enterrados a 0,80, quedando libre por bajo del anuncio 2 metros. El aparato indicador irá en su totalidad pintado al óleo.

Los postes serán colocados en la arista del paseo de la carretera con el tablero en un plano vertical — paralelo al eje de aquélla —, empotrándose fuertemente en el terreno de modo que tengan la necesaria estabilidad y no puedan ser abatidos por la acción del viento.

Esta es la obra que ahora emprende la Cámara del Automóvil de Cataluña, la promotora de nuestras grandes y solemnes Exposiciones del Automóvil, obra que estamos firmemente persuadidos que habrá de tener muchos imitadores en el resto de España, empezando por las Cámaras de Madrid, de Valencia, Sevilla, etc., que quieran contribuir a esta propaganda, de necesidad absoluta, a favor del turismo, tan necesitado de estos factores auxiliares y esencialísimos.

Y de esperar es que este esfuerzo de las Cámaras se vea apoyado y alentado, moral y materialmente, por todos los turistas, por todos los amantes del turismo, por todos aquellos que en el turismo y del turismo reciben beneficio más o menos directo y, en fin, por cuantas personas y entidades sean capaces de comprender que esta obra es obra de cultura y de progreso.

JOAQUÍN H. DE LA GÁNDARA

ACTUALIDAD DEPORTIVA BARCELONESA



Vuelta a Gracia : Miquel Ramón, vencedor. — Salida de los corredores. — El pelotón de cabeza



Marcha atlética en Sans : La prueba. — Llegada del vencedor Eduardo Solé. — Los participantes



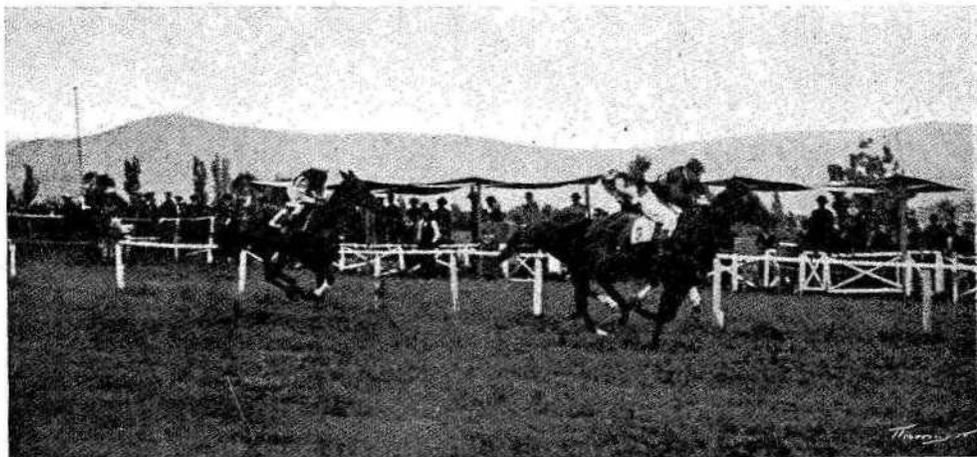
Carrera a pie en Sans : Salida de los corredores. — Llegada del vencedor Ramón Bellmunt. — Un aspecto de la carrera

Los festivales deportivos han entrado ya de lleno dentro de la popularidad, y así no es de extrañar que las fiestas mayores de pueblos y barrios tengan que contar con el concurso de todos los deportes si quieren revestir carácter de alguna brillantez y representar, con fidelidad, los deseos del público que celebra la fiesta. Así hemos visto como, tanto Gracia como Sans, al celebrar este año sus respectivas fiestas mayores, han tenido que apelar, no sólo al fútbol, sino a otros deportes para dar a sus días de asueto y holgorio un tinte verdaderamente popular y que, por ende, fuese exacta representación de los deseos y aficiones de la gente moza de aquellas importantes y simpáticas barriadas. En Gracia, con el fútbol han alternado el basket-ball y el atletismo, y en Sans, con el deporte por excelencia espectacular, han compartido el programa de fiestas el atletismo y el ciclismo, no faltando tampoco las iniciaciones de boxeo.



DURANTE estos últimos días han tenido lugar en nuestro aeródromo unas interesantes manifestaciones llevadas a cabo por los pilotos aviadores de nuestro Ejército sobre acrobacia militar. En las adjuntas fotografías pueden verse dos momentos interesantes de los vuelos acrobáticos que con todo éxito realizaron nuestros aviadores. — En el campo de La Volateria se realizaron, con buen éxito, las pruebas de un extintor de incendios, aplicable a los aviones y del cual es inventor el señor Bechard. Estas pruebas, presenciadas por competentes elementos de nuestra aviación, demostraron la utilidad de los modernos extintores.

Temporada veraniega de carreras de caballos



Un momento interesante de las últimas carreras

CON un gran éxito cerró la temporada veraniega de carreras, tan entusiastamente organizada y con tanto esplendor llevada a efecto.

Quedó demostrado que nuestro público gusta, en verano como en primavera, de las emociones y bellezas del deporte hipico.

Los resultados obtenidos en la última reunión, fueron:

Premio Ter. — 1.º, *Graffy-Boy*, montado por Levis, en 3 m. 5 s. $\frac{3}{16}$; 2.º, *Begga*, montado por Leforestier, a 10 cuerpos; 3.º, *Miss Lang*, montada por Vivó, a tres cuerpos.

Premio Brunor. — 1.º, *Apa, noi*, montado por Levis, en 1 m. 6 s. $\frac{1}{16}$; 2.º, *Joaquina*, montada por Rodríguez, a un cuerpo; 3.º, *El Bruch*, montado por A. Díez, a cuatro cuerpos.

Premio Palatina. — 1.º, *Doña Ignacia*, montada por E. Díez, en 2 m. 10 s. $\frac{3}{16}$; 2.º, *Rocambole*, montado por Rodríguez, a un cuerpo; 3.º, *Maruxa*, montada por Gibert, a un cuerpo; 4.º, *Porto Sauro*, por Leforestier, a un cuello.

Premio Attiol. — 1.º, *Héctor*, montado por Leforestier, en 2 m. 12 s.; 2.º, *Sauveusse*, montado por Levis, a un cuerpo.

Premio A. Botin. — 1.º, *Fleur de Munibe*, montada por el comandante señor Motta, en 2 m. 14 s.; 2.º, *Pinocho*, por el capitán señor Jaquetot, a una cabeza; 3.º, *Witby*, por el comandante señor Aparicio, a ocho cuerpos.

Premio Cherbourg. — 1.º, *Glaneur*, conducido por Recasens, en 4 m. 32 s.; 2.º, *Kodak*, por Farrés, en 4 m. 35 s. $\frac{2}{16}$; 3.º, *Damoixan*, por Gilli, en 4 m. 36 s.; 4.º, *Duschelin*, por Colls.



*Doña Ignacia, montada por Díez, que ha llamado grandemente la atención de los turfman.
El jokey Lewis, montando el popular caballo Apa, noi*

Fotos Vela

La vuelta a Europa en avión



Carol y Arrachard, los grandes y populares aviadores que acaban de dar la vuelta a Europa en avión

Si Julio Verne pudiese levantar la cabeza y contemplar como el hombre se adueña del aire y convierte la atmósfera en una amplia, infinita carretera, y como su teoría—la de Julio Verne—del vehículo volador más pesado que el aire va imponiéndose, y como, finalmente, el genio francés, ese genio francés que el sublime novelista cantó y ensalzó y alentó con sin igual entusiasmo, va triunfando y realizando proezas; si todo esto pudiese ver Julio Verne, ¿qué ideas extraordinarias y atrevidas no acudirían a su mente de vidente? ¿Qué de inventos y viajes extraordinarios no surgirían de su fecundísima y perfectamente equilibrada imaginación?

Su Robur el Conquistador, aquel navegante de los espacios atmosféricos, aquel vibrante capitán de la nave aérea imaginaria, existe ya.

Y es, además, francés.

Y un día salta, en un vuelo inimaginable, de

París a Dakar... Y otro día, audazmente, corre la Europa, vuela por todo el litoral asiático meridional, costea la enorme China y llega, al fin, a la capital japonesa, mensajero audaz de la audacia de su tierra.

Hoy, finalmente, da la vuelta a Europa en unas cuantas horas, convirtiendo un continente en un aeródromo...

En esta última hazaña, el Robur moderno se ha llamado Carol y se ha llamado Arrachard.

Los dos jóvenes aviadores franceses que tantas y tantas hazañas cuentan en su haber, han realizado ésta más, con vistas a demostrar que las comunicaciones aéreas intereuropeas pueden realizarse con una rapidez y una facilidad y una felicidad verdaderamente notables.

Salidos de París, han seguido la ruta del Oriente para dormir en Constantinopla, y de allí se han lanzado hacia Rusia para, cruzándola, ir a dar a los países escandinavos, desde donde han regresado a su punto de partida con entera felicidad, logrando uno de los más grandes éxitos aeroplanísticos que registra la historia de la aviación práctica.

¡Si Julio Verne viviese!...

De esos vuelos fantásticos de sus compatriotas, de ese aeroplano gigante que está construyendo Inglaterra para atravesar, de un salto olímpico, el Atlántico, llevando 50 viajeros cómodamente alojados y llevando también, a más del personal técnico, el de cocina para que los viajeros puedan yantar durante la volada, ¿qué cosas no deduciría Julio Verne?

De ese avión que preparan Amundsen y sus amigos para intentar una vez más el vuelo por sobre del Polo Norte, ¿qué aparatos de maravilla no forjaría Julio Verne?

¡El aeroplano para ir a la Luna!... ¡El torpedo aéreo para ir a bañarse, cada verano, en los canales de Marte! — K. K. O.



El avión de Carol y Arrachard al salir del aeródromo francés

Fotos Rol

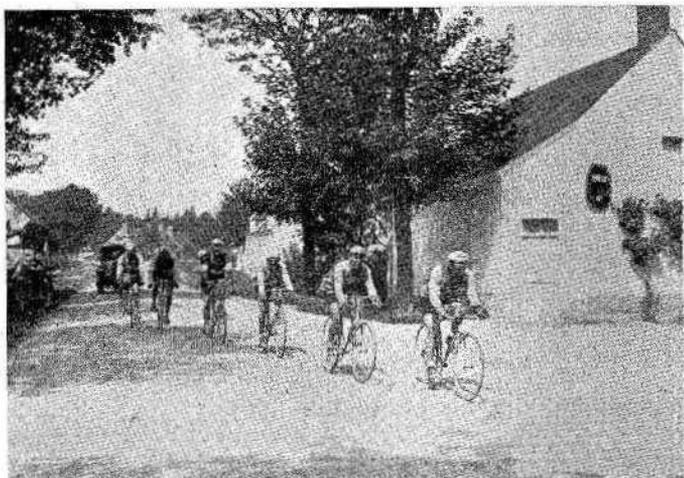
Criterium de los Aguiluchos en Francia

PARA aquellos de nuestros lectores que no acierten a comprender el significado real del Criterium des Aiglons (digamos en español Torneo de los Aguiluchos), consignaremos que se trata de una prueba en dos etapas, por carretera, reservada a aquellos corredores que, hallándose en pleno apogeo, no han tenido, sin embargo, ocasión de manifestarse en las grandes pruebas del calendario ciclista francés; en otras palabras: hombres de calidad que en cuanto a hechos es desconocida por el vulgo.

Pero la carrera tradicional que por sexta vez organiza nuestro querido colega *L'Echo des Sports*, aun cuando ganada brillantemente por Malton, ha pecado precisamente de mixtificación. En efecto, como hemos dicho, «aiglons», en ciclismo, son los «astros» en perspectiva, aun no gloriosamente manifestados, y en cambio, según hemos leído en las relaciones de la prensa extranjera, han participado en la clásica prueba, de «postulantes», entre otras grandes figuras, ases de alta fama, verdaderos «clásicos», como Huet, Beekman, Englebert, Hardy, Gastón Debaets, Ville (el vencedor de una Vuelta a Cataluña), en fin, Benoit, corredores que en activo desde unos años acá, vienen participando en la mayoría de las pruebas tradicionales del ciclismo francés, clasificándose notablemente en carreras de tal magnitud cual París-Roubaix, Bordeaux-París, Tour de France.

Y realmente esa calidad les releva por completo del título de «aguiluchos».

Por fortuna, en el 6.º Criterium des Aiglons la victoria ha correspondido al belga Jules



El grupo conducido por Bidot trata de dar alcance al pelotón de cabeza

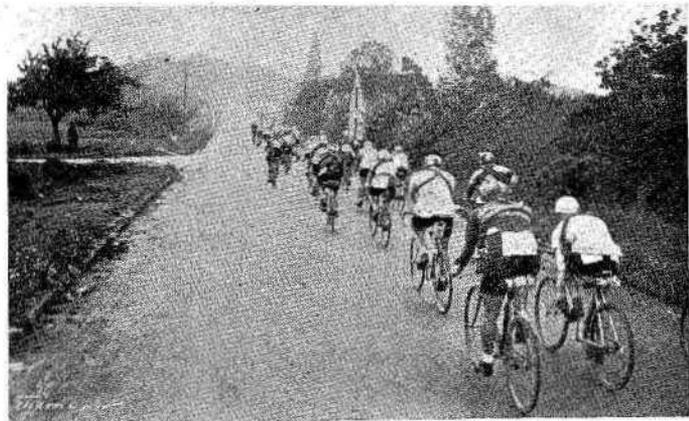
Malton, que en justicia es uno de los que con mayor derecho pueden ostentar el título de «aguilucho», y es también justo reconocer que el gallo Marcelo Bidot ha alcanzado «a pulso» el segundo lugar de la clasificación general, si se tiene en cuenta que en la segunda etapa un cambio de tubular le hizo perder cuatro minutos, los minutos de la victoria, ya que Malton, una vez libre de este enemigo, procuró sostener su puesto en la etapa para ganar, batiendo a Verdyck (el ganador de la reciente Vuelta al País Vasco), que venció en la primera etapa.

Como resumen diremos que el 6.º Criterio de los Aguiluchos ha permitido afirmar una alta calidad, de tonos optimistas, en cuanto a Marcel Didot; una bella esperanza en lo que respecta a Jules Malton, y la plena conclusión de que para triunfar, para terminar ni que sea modestamente una de esas largas pruebas por carretera, es indispensable la «forma» completa, debida aun más que al entrenamiento, a la salud.

Verdyck y Benoit son de ello una prueba, y lo son porque en la carrera des Aiglons la niebla de la noche, la humedad de la madrugada y el bochorno del mediodía, pusieron a prueba la resistencia física de los concursantes, eliminándose todos aquellos que físicamente no pudieron resistir, al par que el torbellinesco pedaleo de una media alrededor de 30 kilómetros por hora, los rigores de la temperatura, más rigurosa con sus rápidas variaciones.

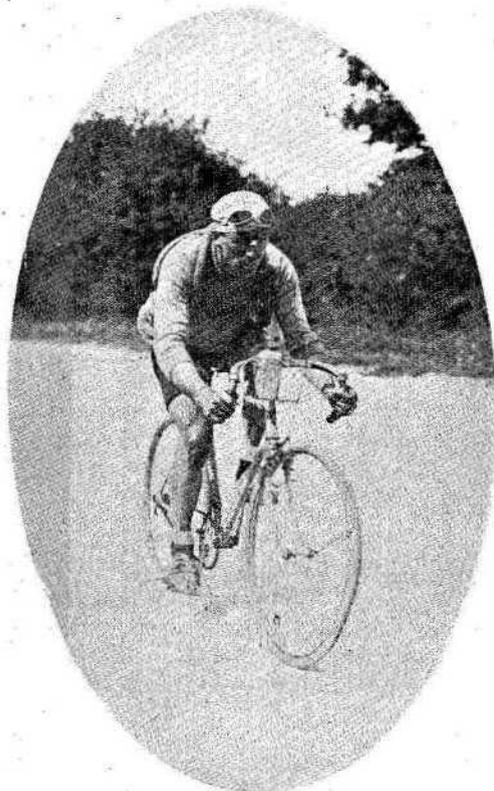
Fotos Rol

KANT



Los aguiluchos, diez kilómetros antes de llegar a Montargis

Nuestra situación en el ciclismo internacional



NUESTRA crónica anterior a raíz de la Vuelta al País Vasco, crónica en la cual, sin ambages ni rodeos, hemos expuesto nuestro criterio relativo a la inferioridad ciclista española, comparándola con Francia, por ejemplo, ha merecido los honores de la crítica y del comentario, con nuestro agradecimiento más sincero; ni que se combata el criterio que sustentamos, causa en nosotros emoción ni desaliento: respetuosos con todos los pareceres, creemos el nuestro digno de igual respeto.

Y tras este prólogo, por cuya extensión hemos de pedir mil perdones al lector, queremos hacer confirmación completa de nuestro criterio por entero. Conste que esa inferioridad española la lamentamos infinito; sin embargo, nuestra lamentación no es muy profunda, porque la inferioridad es una consecuencia lógica; dijimos que en materia de ciclismo deportivo llevábamos, con relación a Francia, un atraso de unos diez a quince años, y lo dijimos porque los hechos nos dan la razón; nos convencimos de ello cuando aquella célebre carrera Vuelta a Tarragona, hará cerca de 20 años, que ganó Mazán; cuando la Copa de la Gran Paz, también por carreteras tarraconenses, en que triunfó Pelletier, con Ali-

Nefatti; cuando las dos Vueltas a Cataluña, que ganaron una Pelletier y otra Ville; en fin, aun en nuestra pista de Sans, cuando hemos triunfado los españoles, dentro de la más íntima satisfacción, la realidad ha continuado manteniendo ante nuestra vista la superioridad ultrapirenaica. Y ahora, aun no extinguidos los clamorosos ecos de la gran Vuelta al País Vasco, felicitándonos del maravilloso espectáculo que la carrera en el terreno popular haya proporcionado, no dejamos de reconocer que nuestra inferioridad internacional es la misma; téngase en cuenta que, aun cuando nosotros progresamos, mientras para nosotros el camino ascensional es el más abrupto, para franceses, belgas e italianos es sólo cuestión de superarse: la calidad la tienen ya consolidada. Pensar otra cosa, olvidar en un momento de exagerada expansión nacional los progresos que nuestros vecinos del otro lado de la frontera han venido haciendo, constituiría el más craso de los errores. Mal que nos pese, hemos de doblegarnos ante la realidad.

* * *

Hemos dicho que nuestra inferioridad es lógica y es consecutiva: mantenemos la opinión; más de un articulito pensamos emplear en este asunto, pero ya desde este momento podemos exponer a grandes rasgos una serie de circunstancias, base de esa inferioridad española. La primera y más esencial es la enorme diferencia en menos que existe en España de ciclistas, de personas que utilizan la bicicleta, sólo desde el punto de vista utilitario; en otras palabras, la «opinión», el «sector» ciclista. Podríamos decir que proporcionalmente nuestro país tiene, ante Francia, un 30 por 100 (o menos de ciclistas; ante Italia, un 25 por 100; ante Suiza, un 25 por 100; ante Holanda, un 15 por 100, y ante Dinamarca, un 10 por 100. Desgraciadamente, tal es nuestra inferioridad popular en el terreno del ciclismo. Si la «base», digámoslo así, del ciclismo es ésta, ¿qué tiene de extraño que en el terreno deportivo estemos casi en mantillas? ¿No es, acaso, el ciclismo deportivo la esencia del ciclismo popular?

* * *

Otra circunstancia, y no despreciable, es la edad de actuación ciclista deportiva. Existe en nuestro país la equivocada idea de que los ciclistas deportivos deben abandonar las luchas en cuanto son llamados a filas, o todo lo más, cuando pasan de los 25 años.

¡Qué solemne equivocación!

Repasad la lista de campeones mundiales de la pista y de la carretera, cotejad sus años con su historial y os convenceréis de que sólo cuando se han cumplido los 25 años puede empezar el ciclista a correr con la suficiente

capacidad física y moral. Evocad las hazañas de Egg, Ellegard, Moeskops, Dupuy, Christophe, Buysse, Mottiat, Saint Peé y otros tantos que en plena edad madura han ceñido los más gloriosos lauros y los hechos han de convencernos que sólo una musculatura endurecida y un cerebro «curtido» pueden llegar a las más grandes proezas, que la única mayoría de edad que exigen es precisamente la de los músculos y la del cerebro.

En España no recordamos que corredor alguno haya pasado en plena actuación de la edad juvenil a la edad madura, y es tanto así, que las grandes proezas ciclistas casi todas las debemos a hombres que pasaron de los 25, cual Martí, el de La Garriga; Amunategui, los Cuesta, Fébrier, Bover, Pujol, de Vilafranca; Juanós, Penalve y Esteve. Los que no llegaron a esa edad, sólo dieron de sí al cabo de unos años de actuación (Janer, Tresserras, Garduy, Mussió, Monteys, Saura, etc., etc.)

* * *

Otra circunstancia consecutiva de la edad, es la ciencia, el «arte» de correr. Nuestros corredores carecen de ciencia: hasta poco ha y aun hoy, todas las carreras en España se han disputado a tren, saliendo los corredores a la buena de Dios, pedaleando con todas las energías desde la salida hasta la llegada y sólo variando el ritmo cuando el agotamiento ha hecho su aparición. Escasas veces hemos visto por la carretera un momento táctico de nuestros ases; sólo las circunstancias casuales han determinado el sesgo de una carrera; hasta poco ha, nuestros corredores jamás cambiaron el desarrollo para ascender un collado; rarísimas veces los corredores de España han salido con un propósito, con un plan, con una idea fija respecto a la forma de ganar o de intentar ganar una carrera. Casos muy excepcionales podríamos citar, uno solo, el de que aquel gran Magdalena, que con tanta ciencia en muchas ocasiones indicó de antemano donde daría el «golpe de teatro»; fuera de Magdalena no recordamos nada análogo.

Nuestros corredores, en la casi totalidad de casos, se han limitado a aventurarse, conformándose con lo que la suerte les proporcionase; y así hemos visto a corredores que se han puesto en línea para 100 o más kilómetros sin llevar un insignificante bote de bebida o de alimento, con un mísero tubular de repuesto o ninguno, con un freno o con una rueda fija; en fin, confiando en el azar, ese mágico influjo que

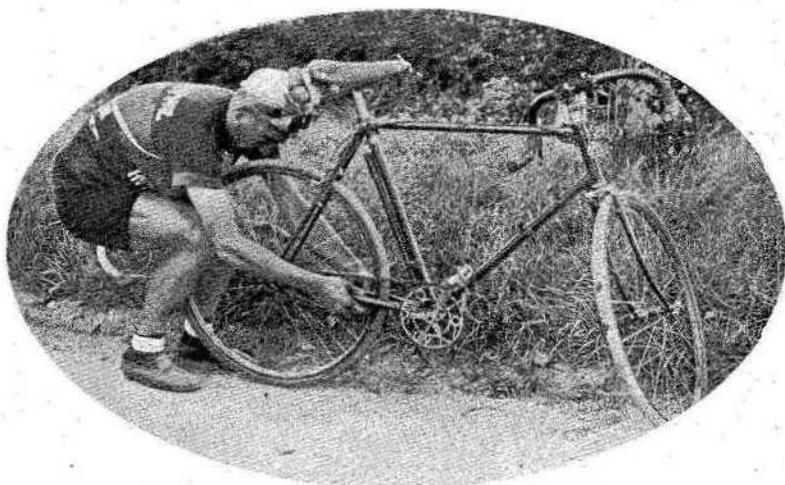
nada explica y que lo justifica todo. Hemos visto a nuestros corredores en plena carretera, desfallecidos en una cuesta, porque en el llano descuidaron de alimentarse; hemos constatado a un corredor alimentándose durante ocho o diez horas de carrera ¡con frutas!; hemos observado como salen muchas veces nuestros corredores a una gran prueba sin saber montar y desmontar rápidamente una rueda o colocar un tubular o cambiar el desarrollo; cualquier corredor del otro lado de los Pirineos cambia un tubular en cuatro minutos; los nuestros precisan más de ocho; un extranjero varía la multiplicación en 50 segundos; un nacional, por lo menos, dos minutos, o sea el tiempo de perder de vista al pelotón y de perder... la carrera; un as internacional llega a una etapa, se recoge, se ducha, es masado, se alimenta, descansa y al otro día parte para la etapa cual si nada hubiese hecho en la jornada anterior, entero, jovial, repuesto del esfuerzo, limpio, presto a otra proeza; nuestros corredores, en su mayoría, hacen todo lo contrario, y ¡ay del director de equipo o del buen consejero que quiera hacerles ver lo contrario! caerá en su enojo.

* * *

Claro está, tales defectos, como hemos dicho, son consecutivos de nuestra falta de contacto con los grandes «artistas» de la bicicleta. Por ello nuestro comentario no envuelve censura alguna para nuestros ciclistas; pero es indispensable puntualicemos estos casos y que no nos desviemos por un exagerado patriotismo; analizaremos los extremos que hemos expuesto aquí en otros artículos, pero vaya por anticipado un programa.

Existe el remedio y también lo expondremos; pero conste, ante todo, que somos inferiores y que hemos de pensar en nivelarnos con los ciclistas extranjeros. Pensar otra cosa sería un absurdo, constituiría un escollo más en nuestro camino de perfección ciclista, nos engañaríamos a nosotros mismos.

F. A. CANTO ARROYO

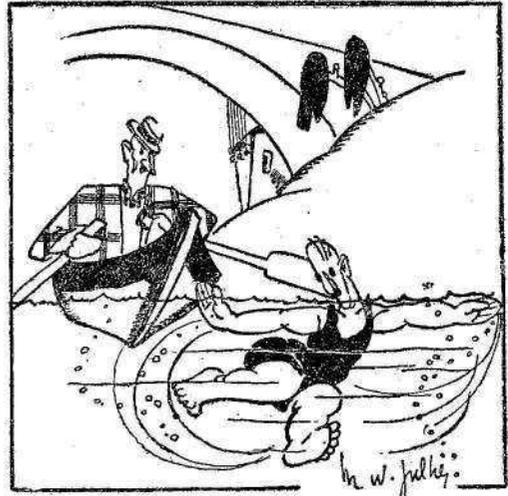


EL DEPORTE EN SOLFA



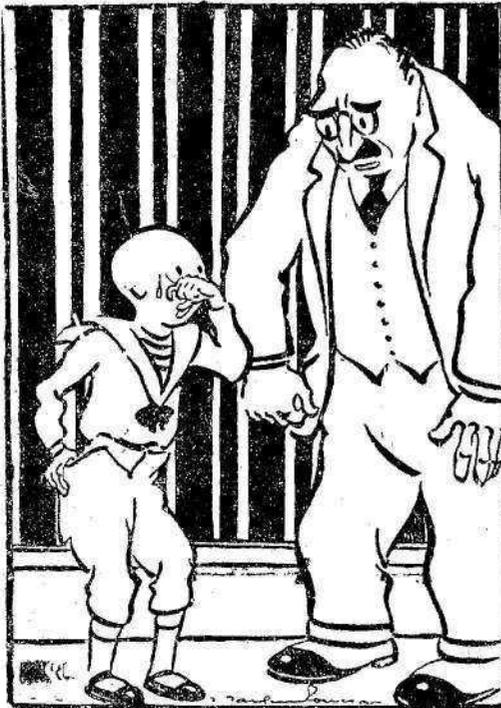
— Lo admito, será tal vez una manía; pero nunca he podido pasar más de tres años sin bañarme.

(De Passing Shaw, Londres)



— ¡Debió usted de abrigarse más, pues el agua está hoy muy fría!

(De Julhes, en Sportinblad, Viena)



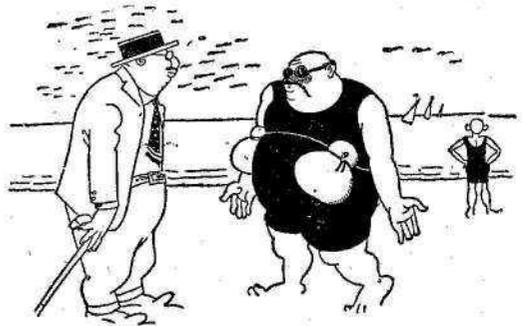
— A ver: ¿qué tienes que replicar a esto?
— ¡Que merecerías ser descalificado!... No somos de la misma categoría.

(De Le Merle Blanc, París)



— ¡Admira qué hermosa pieza!
— Si, juna hermosa pieza de 20 francos que te habrá costado!

(De Le Merle Blanc, París)



— ¡Caramba! ¿Usted tomando baños, señor Manuel? ¡No le creía tan valiente!

— ¡Pse! Yo siempre he sido un poquito sportman.

(De Xut, Barcelona)

Últimos triunfos de los Neumáticos DELTA

Velódromo de Villarreal
9 noviembre 1924

Carrera de velocidad
(cuatro vueltas, 1 km.)
Carrera a la americana
(de una hora)

Vencedor: LLORENS, sobre
Neumáticos Delta

Campeonato Regional de Valencia
9 noviembre 1924 **Copa Mundo Deportivo**
Carrera de fondo, carretera
(150 kilómetros)

Primero: LLORENS, sobre
Neumáticos Delta

Velódromo de Villarreal
7 y 8 diciembre 1924

Carrera individual
Carrera de velocidad
Carrera de 15 km.

Primero: LLORENS, sobre
Neumáticos Delta

Villarreal
1 marzo 1925
Circuito La Plana
(120 kilómetros)

Primero: LLORENS, sobre
Neumáticos Delta

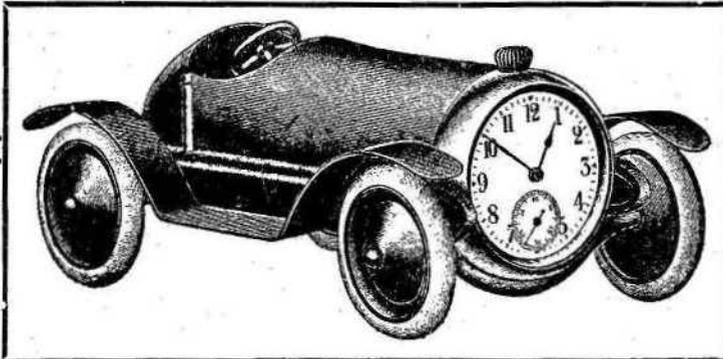
KLEIN Y C.^{ia}

Princesa, 61

Barcelona

AUTOMÓVIL-RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS

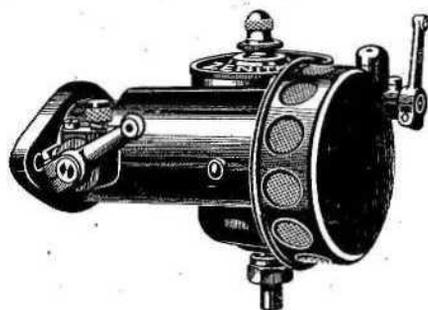


Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

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



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

Los
acreditados automóviles

DIATTO

*siguiendo la ininterrumpida carrera de victorias
y triunfos*

*Carrera Feria de Milán
Circuito de Mugello*

Carrera cuesta de Limonest (Lyon)

Carrera cuesta Rabassada (Barcelona)

*obtuvo el día 4 de julio
el triunfo más sonado en la CARRERA CUESTA
MONCENISIO (Torino), alcanzando el*

PRIMERO ABSOLUTO

*en competencia con las más famosas y renombradas
marcas mundiales. FI*

DIATTO

y siempre el DIATTO

REPRESENTANTES GENERALES PARA ESPAÑA
OLIVERES Y CASACUBERTA

Garage: Aragón, 186

Salón de exposición y venta: Paseo de Gracia, 96 : Teléf. 2589-G

AUTOS, MOTOS Y CICLOS

Peugeot

DOS VECES PRIMEROS

Gran Premio de Turismo de Francia (cat. 5 000 c. c.)

1.º Boillot, sobre PEUGEOT

Carrera de 24 horas de Badalona

1.º Devolf-Stockelyn, sobre bicicleta PEUGEOT
con neumáticos HUTCHINSON

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Garage y Talleres

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090 A Aragón, 184 : Teléfono 649-A

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



ERNEST WITTY & Co.

Aragón, 259-261
BARCELONA

Artículos para
todos los Sports

Lawn-Tennis
Foot-ball
Atletismo, etc.

Tiendas
para playas

Trabajos pulcros y rápidos de

MECANOGRAFIA

hechos por casa especializada

Dirigirse: STADIUM, número 373

TODOS LOS AUTOMOVILES A CREDITO

DIRIJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ÍA
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.

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B.S.A.



Rambla Cataluña, 141 : Tel. 985-6
B A R C E L O N A



LA MARCA FAVORITA DE LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES

BUENOS COJINETES • BUENOS PRECIOS
EL MAYOR STOCK

Agente General y Depósito:
JOSÉ CASANELLAS

Casanova, 50 - Barcelona - Teléfono A. 3118

Fábricas: Delikon (Suiza), Annecy (Hte. Savoie)
Usines de Roulements à Billon J. Schmid Roost

El 11-55 HP.

Georges IRAT

103, Avenue de Villiers : Paris

El coche selecto más rápido

Vencedor de la última Copa

Casablanca - Túnez

2.300 kilómetros

Detentor del record de todas las categorías

Representantes

BARCELONA

152, Calle de Aribau
(Provisional)

MADRID

1, Plaza del Cordón

Otro éxito de

AMILCAR

y van.....

En la IV Cuesta Rabassada, un coche vendido hace un año a un conocido sportsman, bate el record de los 1.100 c. c., dejándolo establecido en 4 minutos 43 segundos, y hace mejor tiempo que los coches 1.100 de carreras

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

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