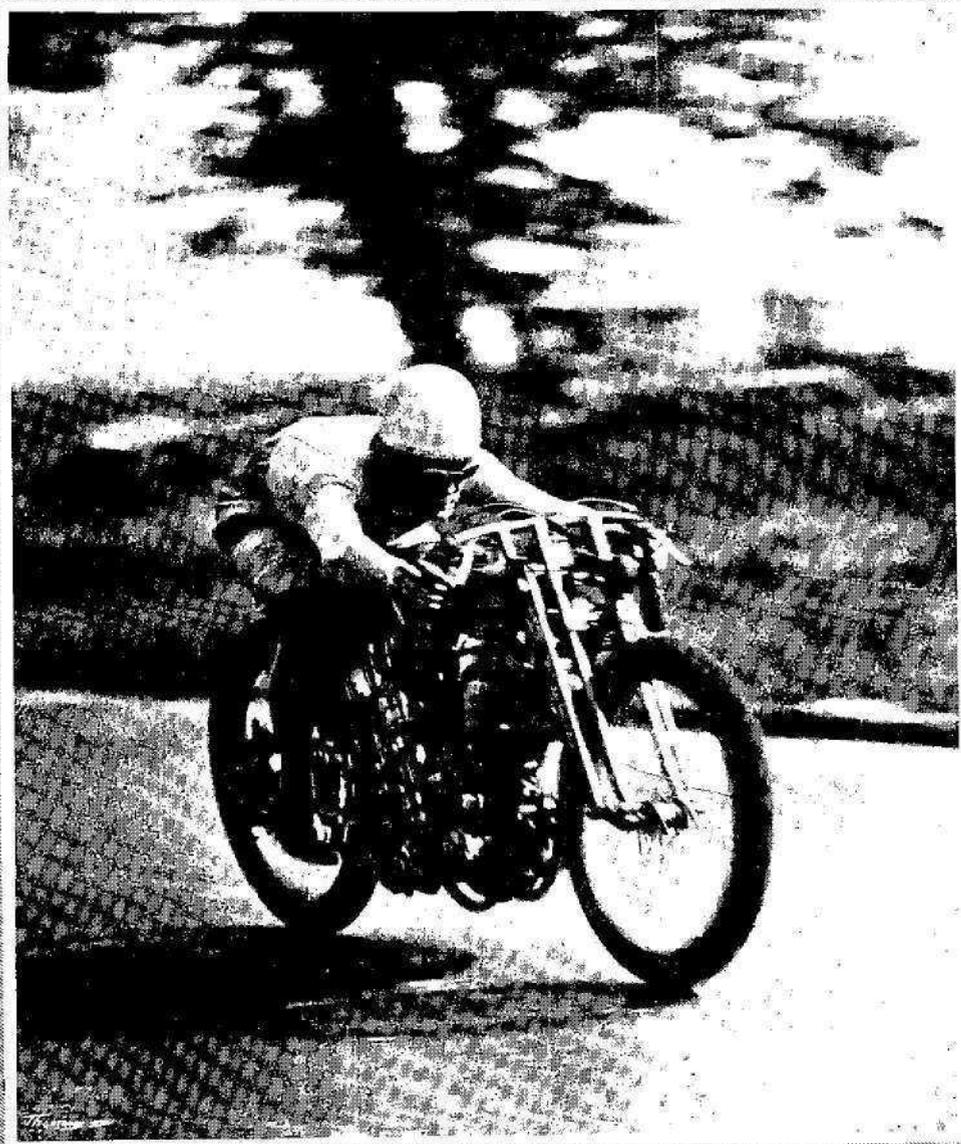
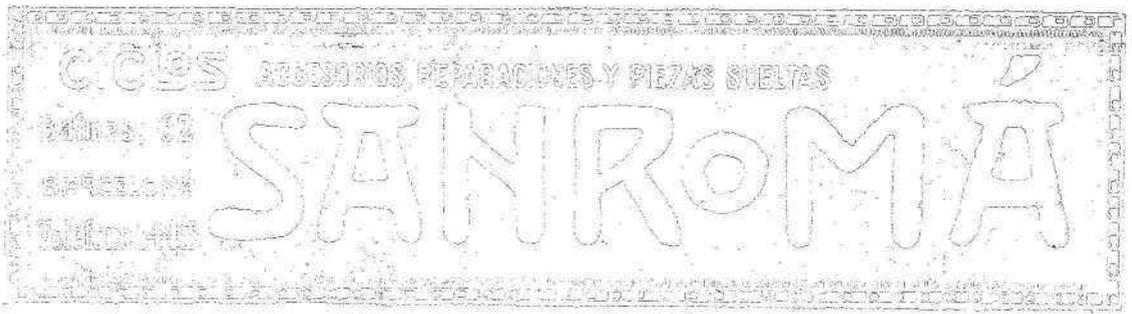


Stadium

Revista Ilustrada



Temple, que con una máquina de su construcción acaba de batir el record mundial de velocidad en Arpagon



Ruedas metálicas intercambiables **Rudge-Whitworth**

Concesionarios exclusivos de venta para España

E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléfono 371-G : Barcelona

Pruebe Vd. el

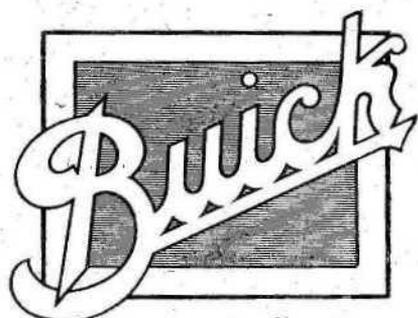
Bergougnan- **Unicorde**

Neumático de inmejorable
fabricación

AUTOMOVILES



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



EL MEJOR BUICK

CONSTRUIDO HASTA HOY

Vean hoy este maravilloso coche

IMPORTANTES MEJORAS

El Motor montado sobre caucho y el Equilibrador torsional: Una combinación científica que elimina completamente toda vibración.

El Cigüeñal limpiado al vacío, que evita la diluición del aceite y lo hace durar más tiempo.

Las Ruedas equilibradas, que hacen que el BUICK se adhiera al camino de una forma desconocida hasta ahora.

El Regulador termostático de circulación, que aumenta la eficacia del arranque, especialmente en tiempo frío.

El Regulador a pedal del Calorifero, cuyo uso se ha convertido en placer en vez de una molestia.

La Transmisión silenciosa se ha obtenido por medio de engranajes de gran tamaño — mejoras en el eje trasero — y otros cambios que amortiguan el ruido que hace el neumático contra el piso.

Neumáticos y Llantas de un negro intenso: Una innovación que da al automóvil nuevo sello de distinción.

PRECIOS

Del nuevo BUICK con el ya famoso motor de triple blindaje y con las nuevas características, tales como el Equilibrador torsional, Cigüeñal contrapesado, Regulador termostático y Motor montado sobre caucho:

20.—COACH, 5 asientos.	Ptas. 13.975
24.—ROADSTER, 4 asientos.	» 12.700
25.—TURISMO, 5 asientos.	» 12.950
27.—SEDAN, 5 asientos	» 14.575
50.—SEDAN, 7 asientos	» 20.650
51.—BROUGHAM, 5 asientos	» 19.900
55.—TURISMO, 5 asientos.	» 16.000

Estos precios incluyen el quinto neumático.

Todos los coches van equipados con ruedas de madera.

Entregado en ^{wagón}vapor BARCELONA, MÁLAGA, BILBAO.

Todos estos modelos pueden ser adquiridos, con facilidades de pago, por medio de la General Motors Peninsular, S. A., Acceptance Division.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.
PLAZA DE CÁNOVAS, 4 - MADRID

CONCESIONARIO:
F. ABADAL

Aragón, 239 y Plaza Letamendi, 17
B A R C E L O N A

Cuando se construyan mejores automóviles, BUICK los superará



AUTOMOVILES

"MERCEDES-BENZ"

GRAN PREMIO DE ALEMANIA 1.^o MERCEDES

GRAN PREMIO TURISMO DE SAN SEBASTIÁN 1.^o categoría B Mercedes

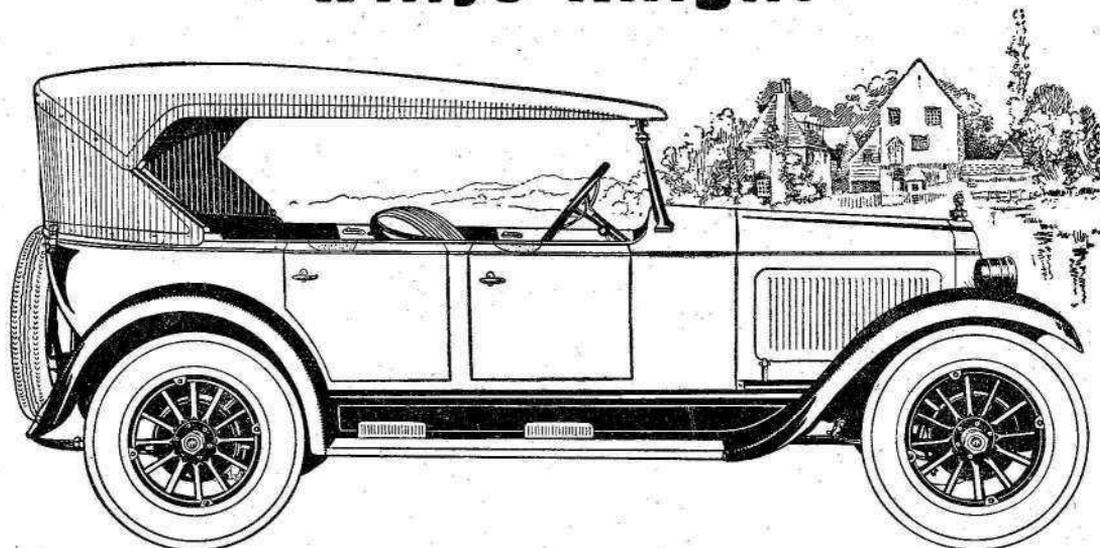
TRES COCHES A LA SALIDA, TRES A LA LLEGADA

Estas dos grandes victorias demuestran
Ela gran calidad de la fabricación **MERCEDES**

Casa central en
M A D R I D
Avenida del Conde
de Peñalver, n.º 25

Mercedes Española, S. A. SUCURSAL DE BARCELONA
Rambla de Cataluña, núm. 135 : Teléfono 2415-G

El famoso sin válvulas americano
Willys-Knight



Modelo 70, de 2,600 litros de cilindrada

Automóviles, S. A. - Talleres y Garage: Claris, 98 y 100 - Barcelona



Bosch

Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

6918

VIRAJES CERRADOS



En muchas ocasiones unos buenos frenos es lo único que se interpone entre el presente y la eternidad. Coloque usted forros "Ferodo" y estará a salvo.

Tenga presente que "Ferodo" es una palabra registrada, y que los forros para freno que no lleven la marca "Ferodo", no son "Ferodo". Los forros "Ferodo" no contienen algodón ni están embreadados.

Los fabricantes de forros "Ferodo" están decididos a perseguir legalmente a los que hagan uso indebido de su marca, y ofrecen 1,000 pesetas a las personas que faciliten ciertos datos sobre el empleo fraudulento de su marca.

FERODO
FRICTION LININGS

Escriba pidiendo detalles
VENTA AL POR MAYOR

ROSELLÓN 192 BARCELONA
HARRY WALKER
TELEGRAMAS AUTOCESORIOS

MADRID
Fernandez
de la Hoz, 17

BARCELONA
Rosellón, 192

Colecciones de STADIUM

Año 1911, 60 ptas.; años 1912 a 1919, 100 ptas.; años 1920 a 1925, 30 ptas. : Volúmenes encuadernados
Pidanse a nuestra Administración : Calle Balmes, 54

STADIUM



DELCO · REMY

Alumbrado
Encendido
Arranque
perfectos



Servicio, Taller y Ventas

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

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

JAIME ROCA

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

Un Studebaker

Bate el

Record Trans-Americano



Un Studebaker Big Six modelo de serie, cruzó recientemente el continente americano, desde Nueva York a San Francisco, en 86 horas y 20 minutos — una distancia de 5.785 kilómetros (3.471 millas), a un promedio de velocidad de 67 kilómetros (40.2 millas) por hora.

A pesar de las fuertes tormentas y pésimas condiciones de los caminos que fué necesario afrontar, el tiempo empleado fué 16 horas, 25 minutos menos que el mejor record anterior de automóvil, y 6 horas 25 minutos menos que el tren expreso en cubrir la misma distancia.

ESTE triunfo del Studebaker es de gran importancia para los poseedores de coches Studebaker en todas partes. Aunque Vd. probablemente nunca someterá su coche a una prueba tan dura como ésta, esta hazaña prueba las cualidades inherentes de resistencia que hacen al

Studebaker tan seguro en el uso diario.

La super-resistencia es una de las razones por las cuales el Studebaker Big Six es el coche de gran fuerza que goza de mayor venta en el mundo. El pagar menos de lo que cuesta un Studebaker es falsa economía; el pagar más es una extravagancia inútil.

AGENCIA ESPAÑOLA

Stevenson, Romagosa y C.^{ía} - VALENCIA, 295

SALÓN STUDEBAKER - PASEO DE GRACIA, 54

Usted, si es un entusiasta y ferviente admirador del futbol mundial, no debe regatear su adhesión al máximo homenaje que se tributará a nuestros famosos equipiers, dignos representantes del futbol catalán y balear.

SUSCRÍBASE

y honre con su nombre las páginas del

**LLIBRE D'OR DEL
FÚTBOL CATALÀ**

TEXTO CATALÁN, CASTELLANO Y FRANCÉS

*

Pida detalles, solamente por correspondencia, a la Secretaría de la F. C. F. A., Via Layetana, 43, o a la casa organizadora, Paja, 6 - BARCELONA

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

Bru'h, 13, pral.

B A R C E L O N A

LA VENTA EXCLUSIVA DE
STADIUM
EN PORTUGAL

CORRE A CARGO DE LA
SOCIEDAD COMERCIAL PORTUGUESA
DE PUBLICAÇÕES E TELEGRAFIA, LD.

SEDE SOCIAL:

LISBOA : 11, LARGO DE SAN DOMINGOS

SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

IV Gran Premio de Turismo

XII HORAS

Categoría de 3.000 a 5.000 c. c.

Peugeot

se clasifica con coches de serie

PRIMERO con el coche conducido por Boillot, recorriendo 1.083 kms., o sea a la velocidad media de 100,987 kms. por hora

SEGUNDO con el coche conducido por Rigal, recorriendo 1.078 kms., o sea a una velocidad media de 100,295 kms. por hora

Alcanzando mejor clasificación que coches de categorías superiores

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

STADIUM

¡Abajo las



bombas!



Automovilistas barceloneses:

en la

Ronda Universidad, 18

se os facilitará

Aire gratis

para vuestros neumáticos

Cualquiera que sea la marca de su coche, usted puede fácilmente hacerle adaptar un Carburador

SOLEX

Entonces estará usted libre de las preocupaciones de la carburación



El nuevo modelo SOLEX tipo M, ofrece a usted las mayores garantías de *máximo rendimiento*, de *energía en las reprises* y de *consumo mínimo*

PRUEBA GRATIS

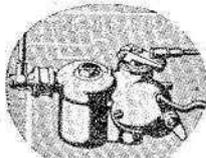
Por mediación de su garagista facilitaré, a título de prueba y por un mes, el carburador que requiera para su coche. Escriba a la Sección 5 pidiendo detalles

VENTA AL POR MAYOR

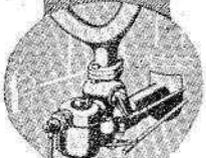


MADRID
Fernández de la Hoz, 17

BARCELONA
Rosellón, 192



Renault
6 CV



Renault
10 CV



Chenard
15 CV



Saurer
30 CV



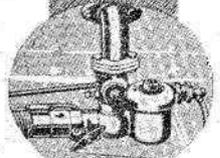
Berliet
15 CV



Peugeot
10 CV



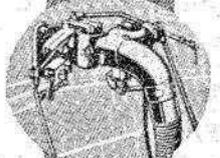
Panhard
10 CV



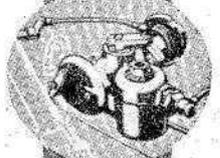
Panhard
12 CV



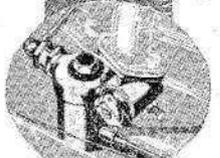
Delage
11 CV



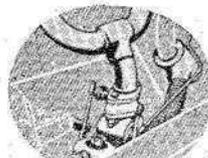
Packard
4 ton.



Fiat
M 2



Unic
12 CV



Berliet
25 CV



Fiat
15 ter

T. Romé

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54

MADRID: Preciados, 46

PARIS:
Jean Beausire, 3

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.

Número atrasado . . 1 pla.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

España, un año . . 15 ptas.

Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE SEPTIEMBRE DE 1926

NÚM. 471

Del Gran Premio Italiano



Interesante fotografía del momento en que se incendió el coche Chiribiri. Por ella puede apreciarse lo bien montado que está el servicio de incendios en el autódromo milanés de Monza.

Foto Strazza



RECIENTE aún la expedición realizada a aquellas de las naciones de Europa que cuentan con mejores ESTADIOS, por nuestros amigos los señores Mesalles Estivill, Secretario general del Comité Olímpico Español, y Doménech Roma, Ingeniero-Jefe de las obras de la futura Exposición de Barcelona, y por consiguiente autor de las del Estadio que se va a construir en el Parque de Montjuich, hemos querido recoger en estas columnas una impresión de ese viaje, escrita por Mesalles Estivill, conocido de nuestros lectores.

STADIUM me pide unas impresiones sobre el reciente viaje de estudios que con el Jefe Director de Obras de la Exposición de Barcelona acabamos de realizar por varias capitales de Europa. Sólo por razones de imposibilidad material o en ciertos casos que la obligada discreción lo haya impedido, habré yo dejado de atender una demanda de la prensa; ahora no existen tales impedimentos, porque incluso tengo ya redactado y depositado el informe oficial correspondiente a la parte deportiva del referido viaje.

Pero la realidad y la honradez me obligan a anticipar una aclaración: Que las modestas observaciones recogidas durante el referido viaje, han de pecar forzosamente en la parte expositiva de este artículo, de inconsistencia y de limitación. Lo primero, porque el motivo del viaje y la forzosa rapidez con que hubo de realizarse (ocho naciones en 21 días), no han

permitido estudiar a fondo los problemas y organizaciones deportivas que precisamente podrían interesar a los lectores de STADIUM. Y en cuanto a la limitación, resulta absolutamente forzosa en lo referente al tema esencial del viaje, mientras el Comité de la Exposición no juzgue oportuno dar a conocer públicamente nuestros informes.

Si a pesar de estas reservas queda algún lector con deseo de seguir adelante, algo diré para justificar el título que encabeza estos renglones.

En primer lugar, debo declarar que he quedado tan admirado como agradecido ante la organización olímpica internacional, así como también por las atenciones y deferencias que nos fueron dedicadas en general, por los Comités Nacionales de todos los países visitados. Bastó un simple aviso al Secretario del C. O. I. para que todas las puertas nos fueran franqueadas, los archivos puestos a nuestra disposición y el personal competente a nuestro servicio de indagación, con una absoluta unanimidad, como obedeciendo por todas partes a la misma consigna. Y esto es mucho más importante si se tiene en cuenta que durante esta época del año, casi en todas partes se estaban aprovechando las vacaciones de verano, y así hemos visto sin poderlo siquiera suponer, como el competente Secretario del Comité Olímpico Internacional se desplazó con su familia algunos centenares de kilómetros para atendernos personalmente; como el ilustre arquitecto del gran Estadio de Stockholmo se impuso la obligación de acompañarnos durante una mañana en la capital de Suecia, corriendo con las molestias de un viaje de ida y vuelta desde Copenhague para este solo objeto; como el Conde de Baillet-Latour, Presidente del C. O. I. quiso ocuparse personalmente de facilitar nuestro cometido en Bélgica; como lo hizo igualmente el general Kentish en Inglaterra y el Secretario y demás miembros del Comité Olímpico Francés en la vecina nación y los

alemanes con el apóstol doctor Diem a la cabeza y los holandeses con el activo Hirschmann y el diplomático Conde de Bijlandt. Todos, todos merecen nuestra admiración por sus organizaciones y nuestra gratitud por sus desvelos.

Después de esto, lo que más y mejor impresión me ha producido, es la autoridad y la disciplina que se aprecia en todo y por todas partes. No quiero indicar con esto que la vida deportiva sea disciplinaria sino disciplinada, no rigorista, sino ordenada; en una palabra, los profesores y directivos camaradean con todos, pero merecen y tienen también el respeto de todos. Esto es lógico, naturalmente, pero esta lógica no se sigue de igual manera por doquier. Aquí hemos visto y podemos verlo todavía, como a profesores y directivos se les niega, antes que nada, lo que es más esencial para cumplir debidamente con su misión: la autoridad y el respeto. Aquí basta con una humorada o con una frase de mal gusto para envenenar o para echar por tierra todos los afanes y toda la buena voluntad puesta al servicio de una empresa noble. Los partidismos y las distintas escuelas y procedimientos existen en todas partes, pero no creo que en ningún otro país se deban emplear a la vez cantidades tan grandes de entusiasmo y de desprecio, como entre nosotros son necesarias para realizar algo de provecho, por encima de las insidias y de los enconos que provoca la ruindad.

Y así vemos como en las grandes organizaciones y entidades deportivas extranjeras actúan con el mayor entusiasmo y decisión personalidades eminentes y del mayor relieve social de cada país. Esto produce un efecto reconfortante, porque se aprecia que es hijo de la cultura y del sentimiento deportivos, verdaderamente deportivos, de todos. A juzgar por algunos detalles, hemos de creer que nuestro pueblo avanza también por este camino, pero, desgraciadamente, es largo el trecho a recorrer todavía y se verán muchas deserciones y re-



Los señores Mesalles y Doménech en una visita a Drottningholm

nunciamentos, antes que la buena fe haya podido dejarlo limpio de todas las bajas pasiones que se encuentran al paso.

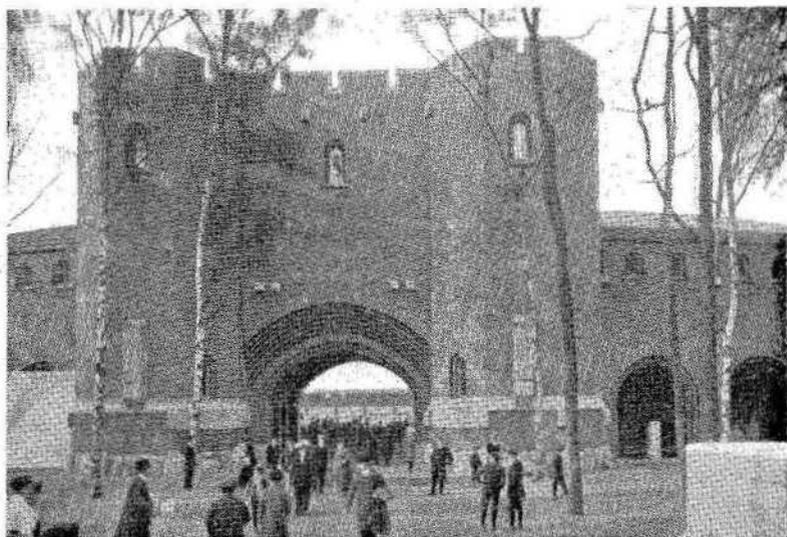
Otro aspecto digno de retener la curiosidad es el desinterés que me fué dable apreciar con respecto a la personalidad particular, cuando se trata del beneficio de la obra común. Sería muy raro ver entre nosotros a un hombre de valía excepcional y perteneciente a la más rancia nobleza, sometido a las órdenes y siguiendo las indicaciones de otras personas cuya superior categoría fuera sólo de carácter deportivo. Y parecido a esto que se puede comprobar en Amsterdam, existen casos semejantes en Berlín, en Stockholmo y en el mismo París. Hemos de convenir y reconocer que el deporte no lo sentimos por acá, ni con tanta abnegación ni con tan pura y deportiva voluntad.

Estos antecedentes justifican y explican lo ocurrido a raíz del debate que se originó en el Parlamento holandés cuando fué desechada la demanda al Estado de una subvención para celebrar los Juegos de la IXª Olimpiada. El Comité Olímpico de aquel país sabía todas las dificultades que su demanda encontraría, pero no dudó un solo momento en dar la batalla con tiempo suficiente para no comprometer su buen nombre ni correr un peligro que podía afectar al prestigio de su nación ante el mundo. Acabo de indicar que la demanda fué desechada, como a juzgar por los entusiasmos

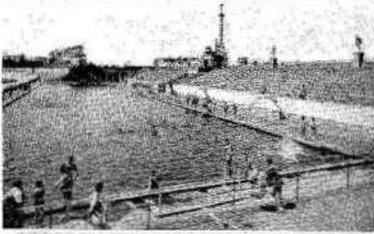
deportivos de nuestros antiguos legisladores se habría desechado en España o, por lo menos, habría «quedado sobre la mesa». Pero ocurrió un hecho que vale la pena de reseñar. La oposición a la demanda del Comité había reunido una mayoría nutrida y firme; con seguridad, esto fué la causa de que uno de los oradores opositoristas, creyéndose sobre terreno sólido, cargara la mano contra los Juegos y los Deportes, llegando hasta considerar éstos—si no recuerdo mal—como factores determinando la degeneración y la incultura de los individuos y de los pueblos. Así que los periódicos dieron a conocer el famoso discurs-

so, el Comité Olímpico lanzó un vibrante llamamiento a los deportistas, apelando a sus sentimientos y a su dignidad y desinterés, para saber si podían reunir ellos solos la fuerza suficiente con que salvar la empresa y salir con decoro del compromiso adquirido, en nombre y a beneficio de Amsterdam y de la nación. Las palabras del famoso discurso se reprodujeron constantemente y obraron desde el primer momento como el más detonante revulsivo. Se abrió una suscripción que crecía diariamente de un modo avasallador y el estado de opinión, manifestado de un modo tan positivo como entusiasta, acabó por ganar la cooperación del Municipio primero, del Estado después y, por fin, de todos los ciudadanos que se esfuerzan ya trabajando día y noche en la preparación del gran certamen que se celebrará a orillas del Escalda en 1928.

Claro está que no todo lo visto con carácter particular o de orden general puede alabarse en absoluto; en algo hemos podido apreciar incontinencia y abuso. Por ejemplo, la prohibición de servir cerveza y vinos en ciertas horas del día y de la noche, demuestra hasta qué punto debía abusarse de ellos anteriormente en los dos países que se aplica con rigor esta medida restrictiva. Afortunadamente, persiste en nuestras costumbres y juicio la aversión contra el abuso alcohólico y quizá sea una de las más brillantes ejecuto-



Puerta Marathon del Estadio de Stockholmo



Estadio de Berlín

rias de nuestra civilización el hecho de que la embriaguez constituya una anomalía completamente excepcional en la vida de todos nuestros elementos y clases sociales.

* * *

Prescindiendo de esta pequeña digresión, que asimismo constituye, a mi juicio, una valiosa nota de viaje, puse atención y lamento no haber podido dedicarla en mayor grado, al desarrollo de la educación física en algunos países. No hay ningún descubrimiento en afirmar que estas enseñanzas están prácticamente resueltas, y por procedimientos diversos, en Alemania, Suecia y Dinamarca. No hablo de Noruega, porque no nos fué posible visitar esta nación, ni señalo a las demás que fueron objeto de nuestro estudio, porque en este aspecto particular no pude apreciar directamente detalles concretos de sus organizaciones; sólo en Bélgica me fué comunicada una reciente disposición ministerial, por la cual se exigía que todos los campos deportivos de la nación deben ofrecerse gratuitamente para los ejercicios de educación física de los escolares y se nombraba una comisión para ordenar debidamente el uso de dichos campos a base del menor perjuicio y estorsión posibles para sus legítimos propietarios. De Francia no hay que

hablar, porque es conocida de todos la actuación del Estado en estos problemas y hasta el funcionamiento de grupos deportivos en las corporaciones públicas y en el mismo Parlamento.

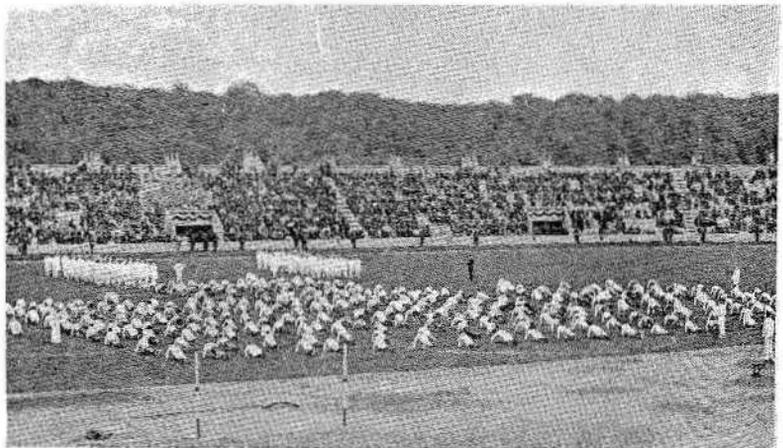
En Berlín vimos en acción, mejor diríamos en clase, diversos aspectos de educación física, atlética y deportiva. Mientras en una parte del gran estadio se entrenaban unos equipos en el «Hand-Ball» (deporte que reúne 2.000 equipos en Alemania, mientras que el fútbol alcanza la cifra de 30.000), en la pista de ceniza se daban «salidas» a un grupo de atletas. En uno de los extremos—centro del campo—, un corro de señoritas y con ellas un muchacho, practicaban la gimnasia rítmica al cuidado de una profesora y al compás de un gongu. La mayor parte del césped era ocupada por equipos de fútbol que se disponían a entrenar «sueca». En otros ángulos, al rededor y fuera del Estadio, el entrenador Holz suspendía sus lecciones de lanzamiento para estrecharnos la mano y para recomendararnos la preparación de España con más tiempo que para la Olimpiada de París. En la piscina del gran Estadio una profesora instruía en saltos desde los tres metros a un grupo de señoritas y en el otro extremo un profesor daba su lección teórico-práctica de natación a un buen grupo de crecidos discípulos. Entramos en las dependencias, garages, cuartos de máquinas y laboratorios; en todas partes actividad, funcionamiento, interés. En el restaurant, quizá excesivamente frío, como

nuestros comedores de cuartel, los profesores forasteros toman el frugal desayuno luego de su primera lección diaria del curso de verano en que emplean sus vacaciones.

Después de esta visita detenidísima, otra igual a la pista recién construída para entrenamientos atléticos, magnífica en su trazado y ejecución, situada entre unas pistas de tenis, campo de fútbol y terrenos para gimnasia y danzas femeninas, todo al sur, y al norte los pabellones que van a ser edificadas en piedra y cemento, para substituir a las importantes pero insuficientes instalaciones de madera que sirven en la actualidad para alojamiento de estudiantes y pensionistas.

Unas últimas acotaciones: Está prohibido fumar en el Estadio vestido con equipo de sport. En la cantina del Estadio no se expenden alcoholes.

Me doy cuenta de haberme excedido en detalles que me impiden tratar ahora de la organización de la educación física, que tiene en Alemania un carácter preferente en la vida escolar y otro esencial en el orden militar de la nación. Supongo que las circunstancias actuales no me habrían permitido profundizar mucho, sobre todo en la segunda parte de esta organización, aunque el tiempo me hubiera bastado para ello en contra de lo ocurrido. Igualmente debo prescindir de señalar la organización del Comité Olímpico alemán, aunque he recogido datos completísimos de su formidable potencialidad y actividad, debidas, princi-



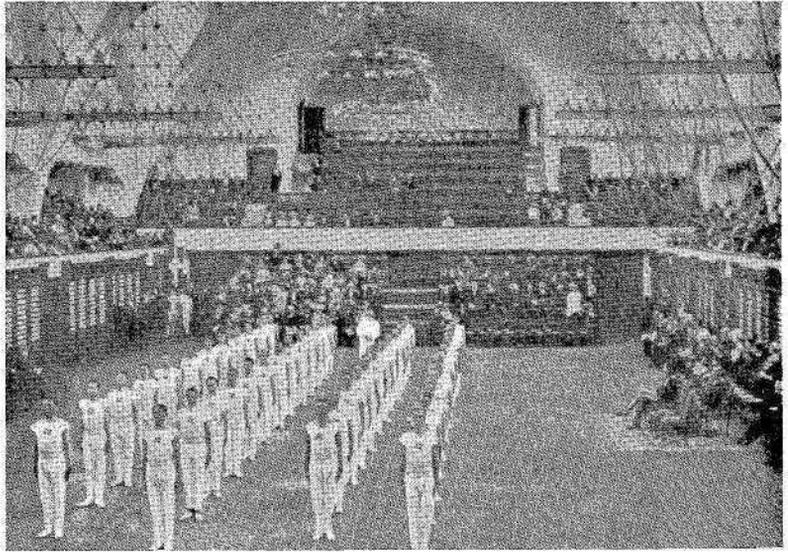
Estadio Pershing de París

palmente, a la cooperación del Estado.

En Suecia nos fué dable presenciar algunas pruebas de equipos militares, dirigidas por los mismos coroneles de los regimientos, y con unos resultados tan buenos y mejores a los que logran conseguir nuestros ases del atletismo. Lo más agradable de esta lucha militar era el entusiasmo de los jefes para animar a sus hombres y el orgullo y satisfacción que les producía cada victoria. Tuvimos ocasión de hablar con dos de dichos jefes y de oírles como atribuyen al deporte el mantenimiento de una sana moral entre los soldados, un espíritu de decisión y de emulación indispensable en las funciones del ejército, y una voluntad de trabajo y franca alegría que son el mejor baluarte del patriotismo y de la fortaleza de sus hombres. Con este mismo criterio hizo el ilustre general Pershing que se construyera en París, durante la gran guerra, el Estadio que lleva su nombre.

Aunque sea, quizá, una perogrullada para los iniciados en natación, por si alguno desconoce la curiosidad que yo ignoraba respecto al entrenamiento en las piscinas, la voy a detallar: Durante los ejercicios, los nadadores de velocidad no siempre tienen un compañero fuerte para sostener el tren que necesitan llevar durante un periodo de tiempo determinado y, sobre todo, les ha de ser difícil graduar el esfuerzo en una forma metódica y proporcional a su capacidad de resistencia y a la importancia del recorrido. Esto lo han resuelto en Suecia, gracias a una polea fija que, mediante una manivela, fuerza una bola flotante a trasladarse, siguiendo un alambre aéreo instalado en la ruta que debe seguir el nadador; la velocidad que se imprime a la manivela y por consecuencia a la bola, desde el borde de la piscina, se aprecia por un sencillo indicador aplicado a la polea y por lo tanto dicha velocidad es alterable a voluntad y con una precisión absoluta, sin cansancio, molestia ni el más pequeño error y, además, sin que el mismo atleta se entere, cuando así convenga al entrenador, del alcance de su esfuerzo.

Otros detalles parecidos se pueden apreciar en las instalaciones



Sala de gimnasio del Estadio de Copenhague

suecas, pero el espacio y el tiempo me fuerzan a dejarlos en carterera para mejor ocasión.

En Copenhague vimos por primera vez el Estadio exclusivamente atlético y precisamente en ocasión de celebrarse las finales de unos campeonatos en que se destacó un corredor de los 100 metros lisos alcanzando los $10 \frac{2}{5}$ y un saltador a la pértiga que pasó los cuatro metros. Público de unas 10.000 almas. Instalación y organización estupendas. Atenciones máximas, teniendo en cuenta que nuestra visita no estaba anunciada. Lo más importante que apreciamos fué la instalación de un soberbio campo de futbol contiguo al citado Estadio y de 14 (!) campos más, formando un solo conjunto, destinados a ejercicios de escolares y juniors. Era un domingo por la tarde, lloviznaba después de haber llovido de firme, pero en todas partes la animación y la actividad dominaban con un entusiasmo febril.

Dejo por reseñar Holanda, Bélgica, Inglaterra y Francia, para no tener que entrar en el fondo del informe oficial. Tiempo habrá para aprovechar las enseñanzas y datos recogidos y las excelentes relaciones establecidas, considerando por mi parte inútil ofrecer a nuestras organizaciones y a nuestros deportistas la utilidad de unos y otras, ya que tanto por propia voluntad como por razón

de mis cargos los tengo a su completa disposición.

* * *

No quiero cerrar estas impresiones sin añadir una, que con seguridad reclamarían de mí precisamente, todos los deportistas. ¿Por qué no he hablado de los dos aspectos que fundamentalmente interesan al deporte nacional y regional? Quedan por tratar la participación de la pelota vasca en los Juegos de Amsterdam y la posibilidad de organizar una Olimpiada en España.

Voy a decir pocas palabras sobre ambos asuntos y sin entrar en detalles que corresponden estudiar y ser tratados por el Comité Olímpico Español.

El Comité holandés no ha decidido todavía cuál será el deporte extranjero que se dará en los Juegos como demostración. Está por decidirse en favor de la pelota vasca o de un deporte canadiense. Me reclamaron el envío urgente de unos datos sobre la construcción de frontones y así que llegué lo solicité de la Federación Española, irformando de ello a la Catalana para ganar tiempo y aprovecharlo si posible, ejerciendo la máxima influencia en favor de nuestro valiente deporte. He leído el último reportaje de nuestra prensa sobre este asunto; puede que no sea necesario el subsidio de que se trata para lograr la

inclusión de la pelota vasca en los IX Juegos. Por lo menos, éstas son mis impresiones, variables, naturalmente, según resulte la cuantía del presupuesto de dicha construcción. No hay, pues, decisión tomada ni oposición de clase alguna por ahora, pero tampoco hay tiempo que perder.

En cuanto a la organización de unos Juegos en España, mis impresiones son más halagüeñas que las que tenía antes de empezar este viaje. Se descartan candidaturas que antes tenía por muy fir-

mes y adquiere consistencia otra, que sólo puede contrarrestarse con un argumento de valor definitivo y absoluto, en mi juicio estrictamente particular: que no le son necesarios los Juegos para estimular su atletismo ni sus deportes, ni para difundir el ideal olímpico, por la sencilla razón de que la situación de ambos la tienen establecida en el punto álgido, mientras que en España ocurre de modo muy distinto.

Y en cuanto a la parte económica, sólo puedo decir que, a mi

entender, no hay problema, o que si lo hay, los deportes pueden resolverlo fácilmente con cierta ayuda y aun sin ella, si están dispuestos a poner de su parte el apoyo y entusiasmo que no faltó en parte alguna para una empresa semejante.

Basta por hoy, en espera de que llegará la hora oportuna para mayores y más convincentes explicaciones.

J. Miralles, Estudiante

Sobre la fórmula del Campeonato Francés

SOUCHARD, el completísimo ciclista galo, acaba de ganar netamente el Campeonato de Francia por carretera, sobre los clásicos 100 kilómetros, cronometrados individualmente para cada corredor, pues la fórmula era la de salida aislada.

Y ha sucedido que, no obstante las garantías de exactitud y legalidad del procedimiento, los hechos han demostrado que las leyes técnicas, en muchos casos, han de inclinarse ante las leyes fatales de la práctica.

Ahí va un ejemplo:

Para disputar el Campeonato, los corredores seleccionados tomaron la salida en intervalos y se dió el caso de que Pelissier, uno de los favoritos, hombre de cuya calidad no tenemos motivos para

dudar, y mucho menos sobre 100 kilómetros, fué el que rompió marcha, como si dijéramos el punto inicial de la batalla; y sucedió asimismo que Souchard, partiendo tras él, se lanzó a un tren fantástico de persecución y cuando en un «bucle», el ascenso a las «sept tounants» adivinó a Pelissier, tomándolo como punto de mira, logró ganarle terreno. Pelissier, que comprendió lo inútil de su esfuerzo entonces, pues sabido es que en persecución por carretera la ventaja es del que persigue, abdicó de su pretensión al Campeonato y echó pie a tierra...

Claro está, en Francia, donde con sobrado motivo se reconoce como una eminencia a Pelissier, aun considerando a Blanchonet, el formidabile campeón olímpico, y a

Souchard, el nuevo campeón, como estrellas de gran magnitud, los críticos han analizado nuevamente la fórmula actual del Campeonato nacional, por si ella puede resultar injusta o inapropiada. Los críticos franceses parecen discrepar del procedimiento actual y estiman poco equitativa la fórmula.

Y aquí, después del último Congreso de la U. V. E., nos creíamos ignorantes y atrasados porque ninguna de las fórmulas llenaba nuestras aspiraciones.

Realmente, el caso es digno de estudio. Más bien parece que haya llegado el momento demostrativo del fracaso de los Campeonatos. Sí, porque mirando la cuestión desde cualquier prisma, no sabemos hallar completamente equitativa ninguna. La adición de puntos obtenidos tras la participación en las grandes pruebas, tiene el inconveniente de perjudicar a los corredores modestos que a ellas—por razones de cualquier índole—no pueden concurrir. La prueba de los 100 kilómetros cara al viento, «contra el reloj», puede ser asequible a un Pelissier, a un Blanchonet o a un Souchard; en cambio, no es favorita para un Bottechia o para un Van-Kempen. Y en este caso vale la pena meditar: Bottechia—francés que fuese—¿no puede ser un digno campeón nacional después de recorrer triunfalmente, espléndidamente dos veces toda la tierra francesa?

Verdaderamente, los hechos vienen demostrando que la fórmula últimamente adoptada por el Congreso de la U. V. E. para el Campeonato de España, es de las que más se aproximan a la equidad.

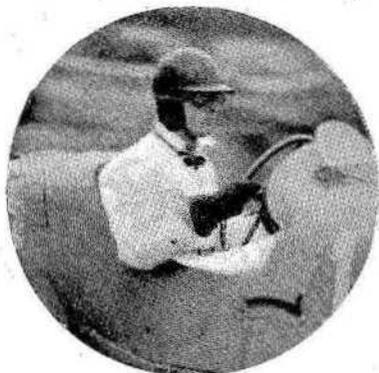


Souchard gana, en 1926, el Campeonato de Francia contra el cronómetro, demostrando su gran calidad

Foto Rol

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Las pruebas de velocidad en Boulogne / La Copa Boillot / Las carreras de coches ligeros y voiturettes / Un raid de «Fiat» / Los Grandes Premios de Italia / Records mundiales batidos en Arpagon



Seegrave, con *Sunbeam*, se adjudica, en Boulogne, el record mundial de la carretera a 225 kms. de media

venido a un coche en la segunda prueba, accidente que tuvo fatales consecuencias, fué motivo para que aquéllas se suspendieran. De todos los resultados obtenidos hasta aquel momento fué el más notable la performance realizada por Seegrave, quien pilotando un coche de carreras de la clase de 4 litros, efectuó la prueba de los 6 kilómetros lanzados a una velocidad media de 225 km. 900 metros a la hora, adjudicándose el record mundial de la carretera. El coche era un *Sunbeam* de tipo parecidísimo al que el propio conductor había disputado el Gran Premio de España en San Sebastián.

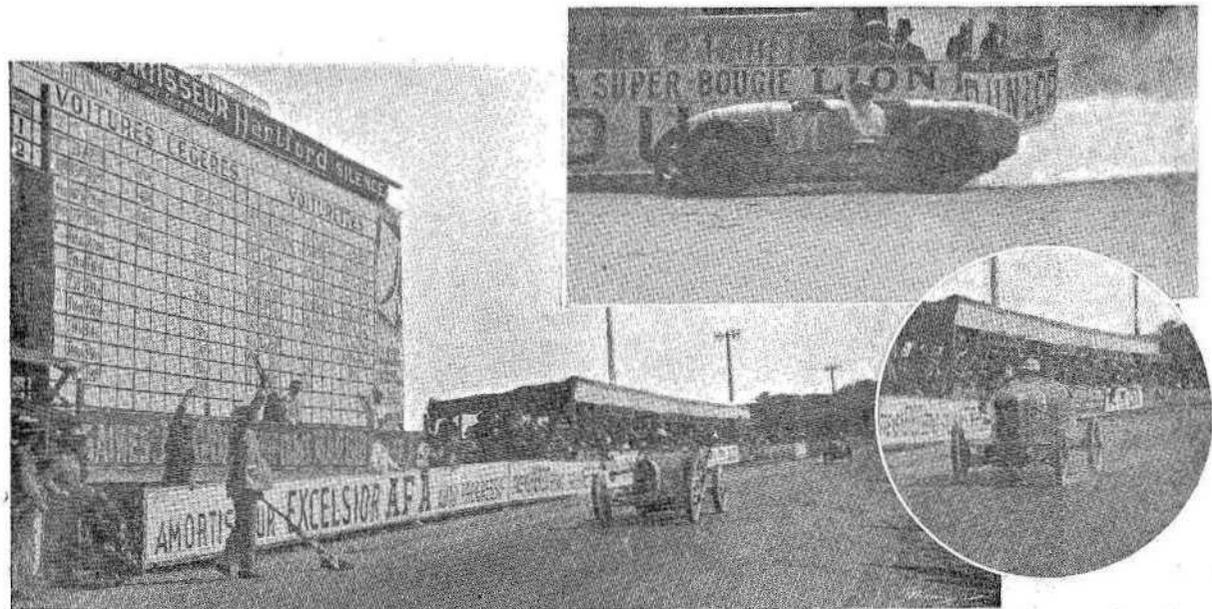


Morel, con *Amilcar*, ganó en el Autódromo de Monza la carrera de cochecitos de 1.100 de cilindrada

CON éxito de inscripciones comenzó el mitin de velocidad en Boulogne. La mayoría de marcas europeas habían presentado coches en las diversas categorías, augurándose resultados verdaderamente interesantes para las cuatro pruebas que anualmente componen tal manifestación. Desgraciadamente, un accidente sobre-

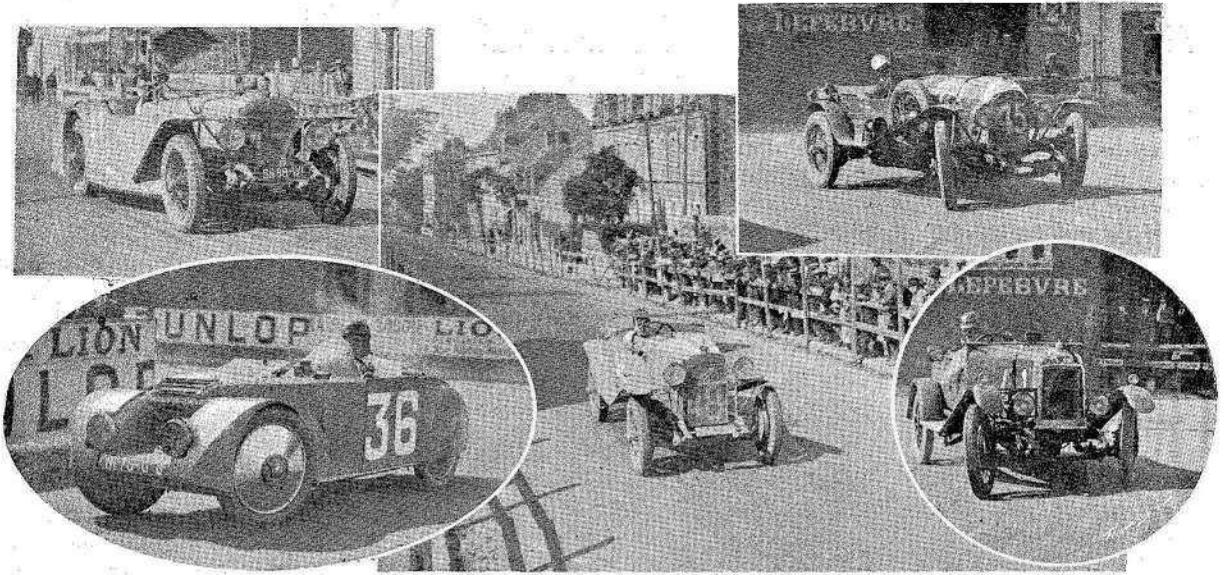
La Copa Boillot, prueba máxima del mitin boloñés, se ha corrido este año, siendo ganada por cuarta vez por la célebre marca *Chenard-Walcker*, con los mismos coches que la conquistaron en 1924 y 1925, los conocidos 1.100 centímetros cúbicos, vencedores también del último Gran Premio

Turismo de Lasarte. La carrera, cuya base es el handicap, ha sido disputada este año por varias marcas, con las siguientes ventajas de tiempo en las salidas: los *Aries* y el *Bentley*, que eran de 3 litros, salían los últimos, dando 18 minutos de ventaja al *Alvis* de 2 litros, 30 minutos a los *Chenard-Walcker* de 1.100 c. c. y 45 al *Ratier*



Carrera de cochecitos en Boulogne: Llegada de Eyston, *Bugatti*, primero de los 1.500 c. c. fórmula internacional.—Violet, con *Sima-Violet*, debutó con el coche estudiado para el Gran Premio de Europa.—Bourbon, primero cycle-cars 1.100 c. c.

Fotos Rol



Copa Boillot : Laly, *Aries* 3 litros. — Benjafiel, *Bentley* 3 litros. — *Chenard Walcker* clasificó sus clásicos 1.100 c. c., primero, segundo y tercero.—Flohót, *Aries*, cuarto de la clasificación.—El dos litros *Alois* de Harvey

de 750 c. c. Desde el comienzo la lucha se entabló entre *Chenard* y *Aries*, pudiéndose casi asegurar que, de no haberse presentado avería al *Aries*, de Laly, éste se hubiera clasificado entre los tres primeros y únicos que terminaron por completo el recorrido, los tan acreditados 1.100 a que hacemos referencia. Desaparecido el enemigo, *Chenard* quedó amo y señor, ya que tanto *Alois*, como *Ratier*, como *Bentley*, poco in-

quietaron a los leaders, que se clasificaron: 1.º, Lagache, *Chenard-Walcker*, que efectuó los 598 km. de recorrido (16 vueltas al circuito) en 5 h. 54 m. 52 s., o sea a una media de 101 km. 100 metros. Deduciendo el handicap que debía dar al coche de 750 c. c., la media real fué de 105 km. 400 metros; 2.º, Leonard, *Chenard Walcker*; 3.º, Zúñiga, *Chenard Walcker*; fué declarado 4.º el *Aries*, de Flohot, que sólo había

recorrido 523 km. al darse por terminada la carrera.

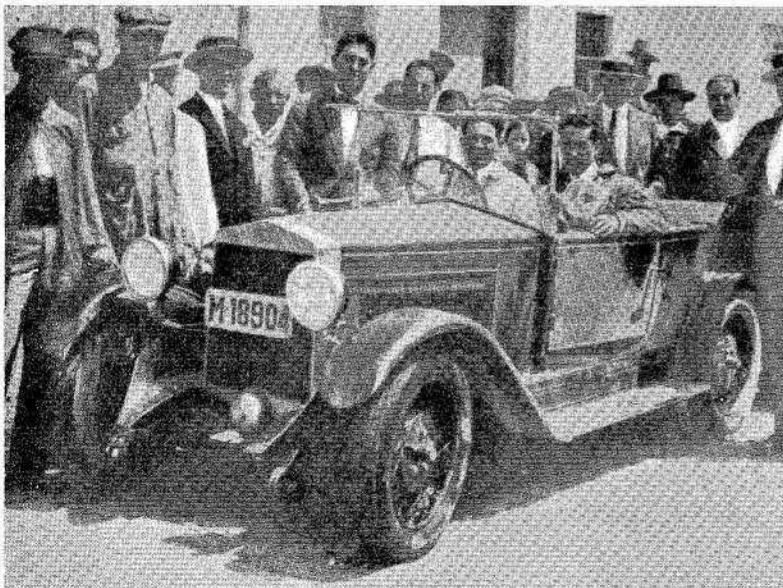
El palmarés de esta interesante carrera handicap, única en su clase, queda establecido en el momento actual, o sea al terminarse el sexto año de su celebración, con dos victorias para *Hispano Suiza* y cuatro para *Chenard-Walcker*.

* * *

Como todos los años, en el propio circuito se disputa una prueba de velocidad para vehículos de cilindrada pequeña, divididos en coches ligeros (1.500 c. c.) y voiturettes (hasta 1.100), tomando la salida en el presente los siguientes:

Coches ligeros 1.500 c. c. 2, Miss Cummings, *Bugatti*; 3, capitán Douglas, *Bugatti*; 4, G. E. T. Eyston, *Bugatti*; 7, Emmerich, *Talbot*; 11, Violet, *Sima-Violet*; 18, B. Eyston, *Aston-Martin*.

Voiturettes. — 19, Bourbon, *Salmson*, 1.100 c. c.; 20, Duller, *Salmson*, 1.100 c. c.; 22, Newmann, *Salmson*, 1.100 c. c.; 23, Rogers, *Frazer Nash*, 1.100 c. c.; 24, Lemaitre, *E. H. P.*, 1.100 centímetros cúbicos; 26, Choteau, *Sima-Violet*, 750 c. c.; 27, Iwanowski, *Ratier*, 750 c. c.; 16, Samuelson, *Austin*, 750 c. c., 12, Mauricio Benoist, *Sima-Violet*, 750 c. c.; 28, Stanton, *Sima-Violet*, 500 c. c.



El *Fiat 509* llegando a Sevilla el día de su raid Madrid-Sevilla-Madrid. Fotos Rol y Sánchez del Pando.

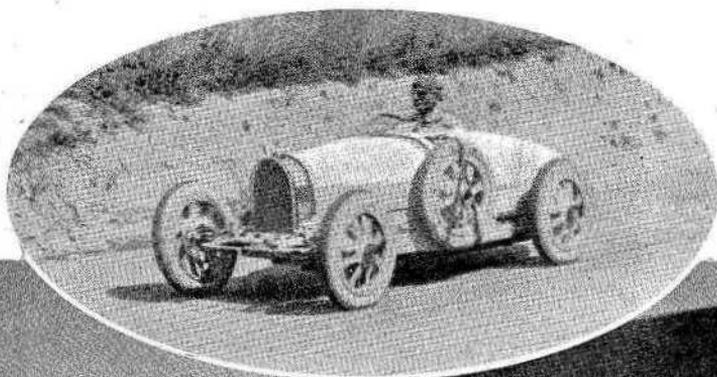
Entre los 1.500 debutó el *Sima-Violet*, de Violet, que era del tipo creado de acuerdo con el reglamento internacional de este año y que no estuvo terminado a tiempo para los Grandes Premios de Francia y Europa. Su actuación, a pesar de ser la primera carrera en que tomaba parte, resultó muy interesante, consiguiendo el segundo lugar después de un pura sangre *Bugatti*. Los resultados fueron: 1.º, Eyston, *Bugatti*, en 4 h. 20 m. 42 s. las 12 vueltas del circuito (448 km. 500 metros), lo que da una media de 103 km. 215 metros. Las voiturettes fueron ganadas por Bourbon, *Salmson*, a 100 km. 380 metros de media, y la categoría de 750 c. c. por Iwanowsky, *Ratier*, a 80 de promedio. De los 16 salidos, siete terminaron la carrera.

* * *

A pesar de que la época es poco propicia para ello, la Fiat-Hispania de Madrid organizó hace poco un raid Madrid-Sevilla-Madrid para demostrar la excelencia de su nuevo tipo 509; para ello tomó un torpedo cuatro plazas de uso corriente y con más de 7.000 kilómetros de servicio, el «M 18904» de matrícula. El Real Automóvil Club de España punzó el motor, el cambio de velocidades y el puente trasero; tomó el volante el conocido conductor señor Omini y cronometrado oficialmente, salió a las tres de la madrugada, regresando a las once de la noche al punto de partida sin incidente de ninguna clase, después de haber sufrido minuciosa inspección en la capital de Andalucía. Contribuyeron al éxito de la prueba cuatro neumáticos *Nacional Pirelli*, del tipo cuatro tejidos, que cual el coche salieron y llegaron después de 1.100 kilómetros en pleno mes de agosto y en Andalucía, sin avería de ninguna clase.

* * *

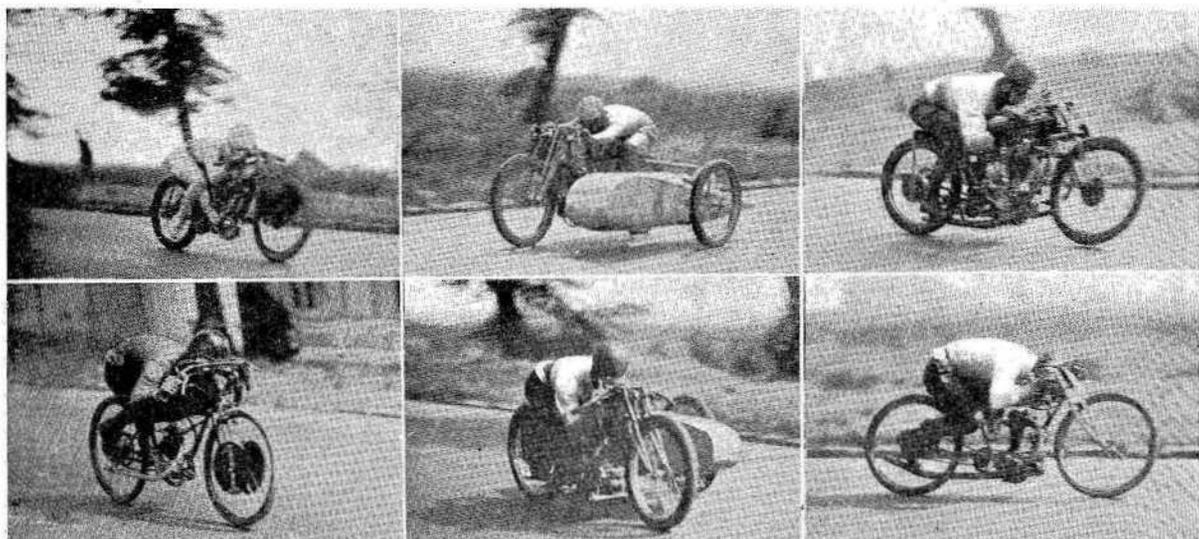
Se han corrido los Grandes Premios de Italia 1.500 c. c. y 1.100; como en todas las carreras de este año, la lista de inscriptos era respetable, mas en el momento de la salida la cosa fué muy distinta o, mejor dicho, parecidísima a Miramas, Lasarte y Brooklands. En 1.500 c. c., reglamentación internacional, tomaron la salida tres



Constantini en plena carrera. — «Sabipa» ganador del Gran Premio de Italia, sobre *Bugatti* Fotos Strazza y Rol

Bugatti, guiados por Constantini, Goux y «Sabipa»; dos *Maserati*, llevados por Maserati y Materasi, y un *Chiribiri*, de los viejos de nuestra Peña Rhin. De los 1.100 centímetros cúbicos partieron: dos *Marino*, conducidos por Trevisan

y Marino; tres *Amilcar*, guiados por Morel, Martín y Duray, y dos *B. N. C.*, de Gubernatis y Joncy. Como la salida de ambas pruebas era simultánea y en las primeras vueltas se despegaron poco los concursantes, los primeros pasos



Motos en Arpagon : Miss Stewart, con *Terrot*.—Temple, con su side-car especial, bate el record del mundo.—Emerson, con moto *H. R. D.*—Drunz, *Dollar* 125 c. c.—Marchant, *Chater Lea* de 350 c. c.—Lemasson, *Alcyon*.

por las tribunas fueron interesantes; luego, *Bugatti* demostró su superioridad para los 1.500 c. c. y *Amilcar* destacóse espléndidamente, demostrando ambas marcas eran las únicas que a Monza habían ido preparadas. Constantini hasta el final llevó la cabeza, substituyéndole «Sabipa» al tener que reparar una avería. «Sabipa», el vencedor del Gran Premio de Italia, carrera que ha servido a la marca para adjudicarse definitivamente el título de Campeona del Mundo, es el valiente aficionado Mr. Charavel.

* * *

Un tiempo soberbio favoreció las pruebas del kilómetro y milla, salidas lanzada y parada, respec-

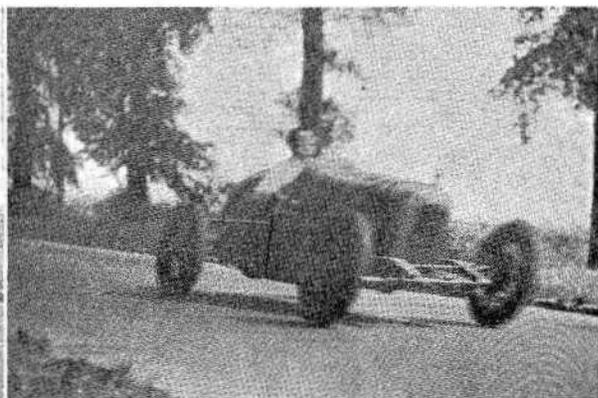
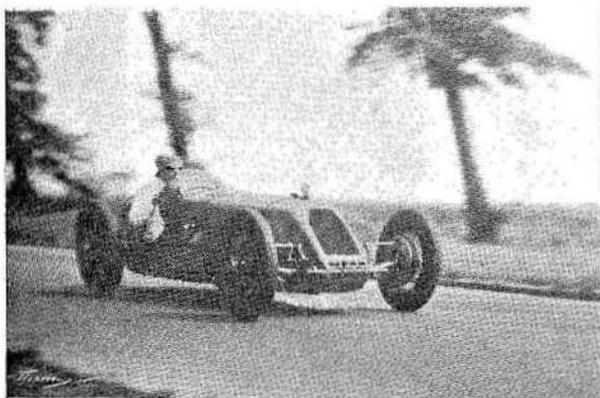
tivamente, nuevamente organizados por el Motociclo Club de Francia en la célebre carretera de Arpagon.

En las pruebas Kilómetro y Milla lanzados se vieron en esta jornada velocidades importantísimas, sobresaliendo R. Benoit con *Delage*, que hizo los 236 a la hora. Eldridge, con su americano *Miller* de dos litros, batió el record internacional llegando a los 224 kilómetros. Divo, con el *Talbot* 1.500 c. c. tipo 1926, o sea el que debutó en Inglaterra en ocasión del último Gran Premio, marcó los 209, batiendo también el record de tal cilindrada. En motos, el notable Temple, el hombre más rápido del mundo sobre dos ruedas, batió, acercándose a los 200

kilómetros, los records mundiales de la categoría de 1.000.

En motocicletas los records batidos fueron muchísimos, siendo los más notables los de: Temple con side-car de 1.000 c. c.; Drunz, *Dollar* de 125 c. c.; a más de 100; Sandford con *Dollar* y Chauviere con *D'Irsan* en cycle-cars de 750 c. c.; Worters, *Excelstior* de 250 c. c.; Marchant con *Chater Lea* de 350 c. c. y Lemasson, *Alcyon* de 175 c. c.

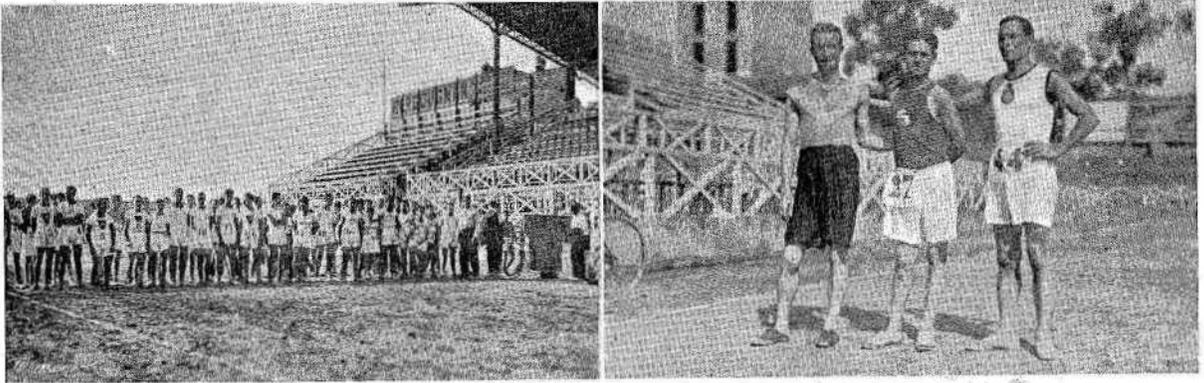
Las pruebas de salida parada también dieron lugar a buena caída de records, siendo los más notables los que batieron Marchant *Chater Lea* de 350 c. c. (motos y sides); Sandford, cycle-car de su nombre, y Divo con el *Talbot* de litro y medio.—M. F. C.



Talbot, con su nuevo 1.500 c. c., pilotado por Divo, bate en Arpagon el record mundial de esta categoría.—El *Miller* 2 litros efectuó en dicha prueba el mejor recorrido

Fotos Rol

La evolución deportiva



Campeonato a pie Vuelta a Gracia: La salida. — El equipo vencedor de la carrera.

Es digno de loa, y por ello STADIUM acoge hoy en sus páginas estos actos, ver como nuestras barriadas saben aprovechar cualquier momento, cualquiera ocasión para colocar el deporte en primera fila.

Las fiestas mayores, típicas en nuestra región, son un aliciente para que el deporte ocupe un lugar preeminente en ellas.

Por eso en Gracia se efectúa cada año con mayor éxito la vuelta a la barriada, prueba atlética que reviste hoy ya caracteres de acontecimiento y por la cual está ya interesada toda la barriada.

Otra de sus clásicas pruebas es el Campeonato de Gracia Ciclista, al cual concurren cada año mayor número de adeptos.

También en San Andrés saben algo del valor deportivo, pues no solamente han creado atletas, sino que saben homenajearles como se merecen.



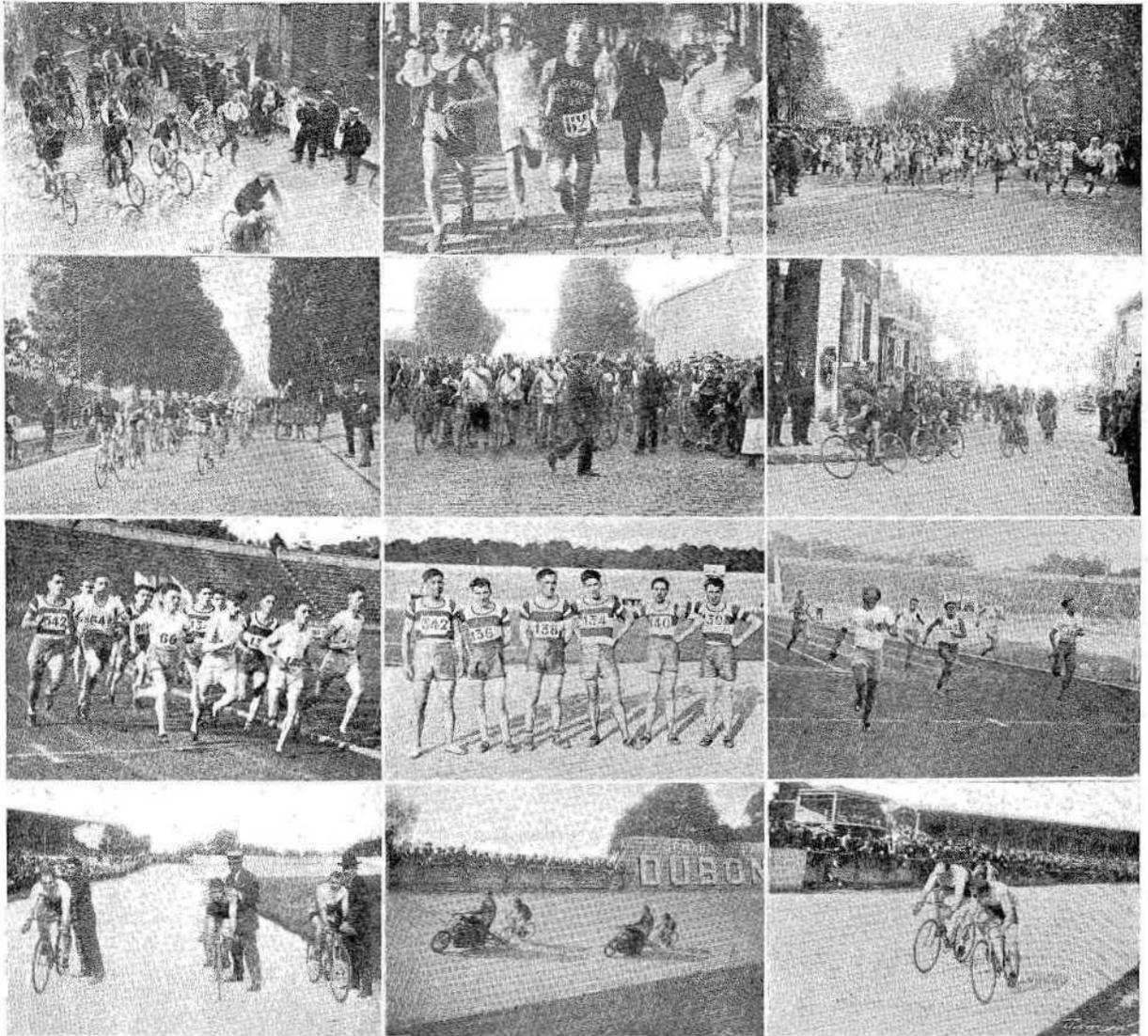
Los corredores Fontan, Mució, Cañardó, Juan Juan, Teodoro Monteys y Tequí, que corrieron por la Unió Sportiva de San Andrés la Vuelta a Cataluña, en el momento de ser homenajeados en el campo de tan deportiva entidad



Carrera ciclista Campeonato de Gracia: El ganador, Ricardo Ratera. — Por la Diagonal pasan los corredores camino de la meta.

Fotos Bonet y Claret

La actualidad deportiva en París



1, 2 y 3. La Vuelta a París pedestre ha sido ganada por Cooles. — 4, 5 y 6. Impresiones de la carrera París-San Quintín. — 7 y 8. En el Stadio Pershing se disputó la Copa Olímpica, ganándola el Metropolitano Club. — 9. La carrera de 150 metros, ganada por Theard. — 10. Michard, Moescops y Faucheme, en la prueba del Parque de los Príncipes. — 11. El Gran Premio Medio Fondo de Auteuil. — 12. Un embalaje triunfal de Michard.

DE entre las fotos que la agencia Rol, que dirige el amigo Devred, envía esta quincena, referentes a acontecimientos parisinos y de atletas franceses en tierras extranjeras, figuran en primer lugar las del match, o mejor dicho, la lucha a tres entre los equipos alemán, suizo y francés, celebrada en Bale. Las pruebas desarrolláronse en un ambiente deportivo extraordinario, venciendo el mejor, que resultó ser el ale-

mán, debido a la gran calidad de algunos de sus componentes, que sobresalían de la generalidad. Los franceses eran más homogéneos, venciendo en los conjuntos, lo que les valió el segundo lugar. Suiza, de calidad más inferior, ocupó el tercer lugar, sin que esta puntuación pueda decirse que resultara una derrota para los representantes de la confederación. La concurrencia que a tales manifestaciones asistió fué numerosísima,

caso verdaderamente excepcional para pruebas de atletismo puro.

L'Auto, como de costumbre, ha organizado este año su anual vuelta a París a pie, única carrera importante profesional francesa. Este año ha sido ganada por el belga C. Cools, quien después de haber llevado en determinados momentos cerca de siete minutos de ventaja, sufrió al final un desfallecimiento que dió lugar a que Perelli casi le alcanzase, ya que pisó la

meta con sólo unos segundos de retraso. Excusado es decir la enorme multitud que presenció el paso de los corredores, bastando sólo hacer constar pasaba el itinerario por los barrios más populares de la capital francesa.

La Copa Olímpica ha dado lugar a un espléndido triunfo del equipo del Metropolitan Club, que ha vencido a sus rivales el Sports Généraux y el Racing, por más de la mitad de puntos, demostrando la gran calidad de sus representantes. También en Pershing ha tenido lugar el mitin de la L. P. A.,

siendo la marca más notable la de Theard, que hizo los 150 metros en 16 s., batiendo oficiosamente el record francés.

De entre la infinidad de carreras que cada domingo se disputan los campeones ciclistas de más o menos categoría, figuraba la París-San Quintín, que fué ganada por Megue, routier que bien preparado por la marca *Ateluya* ha conseguido este año infinidad de triunfos. Numerosos fueron los que tal prueba disputaron, demostrándose una vez más la gran cantidad de ciclistas que actualmente

van destacándose y de los cuales hay que esperar para época no remota salgan los grandes campeones que para su categoría internacional necesita Francia y que después de la guerra tan en falta se ha encontrado de ellos.

También los velódromos se han visto concurridísimos estas últimas jornadas festivas, siendo las principales figuras que en ellos han actuado los stayers Pelissier, Blanchonet, Didot, etc., y los sprinters Michard y Schilles.

N. MASFERRER ALFONSO
Paris, 10-9-1926.



Del 1 al 6. Las pruebas del encuentro Francia-Alemania-Suiza en Bale. — 7, 8 y 9. Campeonato de Francia de water-polo disputado en Tourelles. — 10. En el velódromo Buffalo, antes de la salida del Premio Auzani, de medio fondo, stayers y entrenadores dedican un minuto de silencio en memoria de Ganay. — 11. El Gran Premio Nicodemi. — 12. Match revancha del Campeonato de Francia entre Michard y Schilles.

Fotos Rol.

La actualidad futbolística

La despedida del C. A. F. K. / El match Asturias-Cataluña y la fácil victoria de nuestro equipo / Las primeras escaramuzas / Un huésped simpático / El regreso del Español



Momento de lucha europeo-sevillana

La despedida del C. A. F. K.

HEMOS de continuar nuestros comentarios, colocándonos en el punto donde interrumpiéramos nuestra crónica de la última quin-cena.

Hablamos del primer partido del equipo checo C. A. F. K. con la Unió de Sans.

El C. A. F. K., en su segundo match nos decepcionó más que en el primero, y no obstante en la *re-prise* fué más peligroso y obtuvo mejor resultado. ¿Cómo explicarnos tal contrasentido? El C. A. F. K. salió dispuesto a ganar el match; más conocedores del terreno sus jugadores y dándose cuenta de las ventajas del juego rápido, dejaron a un lado el juego de combinación corta, a ras de tierra, para hacer el juego largo, de sorpresa ante el goal. Naturalmente, como no es este juego habitual en ellos, dejó mucho que desear y careció de eficacia. Para contrarrestar su inferioridad manifiesta apelaron a su entusiasmo, que la temperatura más clemente permitió derrochar, y del entusiasmo a la incorrección no hay más que un paso, que salvaron más de una vez, con forcejeos bastardos y

abuso de codos y manos, en absoluto antirreglamentarios. No se vió en ellos afán de hacer daño, pero sí hicieron juego confuso, embarullado, que no pudo dejar buen sabor de boca. El Sans, a pesar de tener una mala tarde, pudo ganar por 2 a 0. Y para que se vea que la afirmación que hicimos en nuestra crónica anterior, reconociendo que nuestros equipos nada tienen que aprender del C. A. F. K. es cierta, basta consignar que el lunes siguiente perdían en Villafranca contra el Gracia por 4 a 3.

El match Asturias-Cataluña y la fácil victoria de nuestro equipo

Para disputar la posesión definitiva de la Copa del Príncipe de Asturias, acordó la última Asamblea Nacional que se celebraran dos partidos entre las selecciones de aquel principado y de Cataluña, vencedoras en años consecutivos del torneo regional.

Teníamos gran confianza no sólo en la victoria sino en que el equipo de Cataluña representaría un gran papel en el primer match que se celebró en el campo del Molinón del Sporting Club de Gijón, el primer domingo del mes que corre.

No nos engañamos. La gran clase de nuestro equipo quedó consagrada en el campo gijonés al vencer a Asturias por 2 a 0. Y tanto o más que la victoria, nos complace la exhibición espléndida de juego que hizo el once catalán. Exhibición que ha tenido la virtud de hacer que la crítica asturiana, unánimemente, proclamara nuestra superioridad y la justicia del triunfo obtenido.

La mayor victoria creemos que consiste en esta declaración que es eco del criterio general que acepta una superioridad indiscutible. Por algo hemos dicho distintas veces que en futbol, actualmente, los resultados quedan en lugar secundario y que lo esencial es la demostración de que en Cataluña hemos llegado a situarnos debidamente para comprender que el futbol es ante todo juego de equipo, de colaboración perfecta, en el cual priva la inteligencia y la destreza del jugador más que sus reservas y su complexión física, con ser éstas muy necesarias.

Las primeras escaramuzas

Estamos ya en plena *season*. Al iniciarse el mes de septiembre los clubs preparan sus bagajes para



Los sevillanos defendiendo su puerta



Equipo sevillano del Betis F. C.

el largo viaje del campeonato que, como es costumbre, se iniciará al entrar en las tardes de octubre, para seguir con pocas interrupciones hasta que la primavera vuelva a desperezarse. Partidos amistosos en abundancia tienen efecto, y en ellos se compulsa nuevos valores o se templan para las futuras batallas los nuevos reclutas de los clubs.

El panorama que ofrecen los equipos, remozados unos, equilibrados otros y completados todos, es promesa de una lucha realmente interesante para la conquista del título de campeón.

Del futuro bando del Barcelona no es posible afirmar nada en concreto, aunque el optimismo nos impulse a creer que su actuación ha de ser, como de ordinario, de toda brillantez.

El Barcelona debe afrontar el

domingo próximo a la R. U. de Irún, en el match de inauguración del nuevo Estadio del gran club vasco y en este partido podrá apreciarse con más certeza si el Barcelona, en la temporada que va a iniciarse, sabrá seguir la tradición gloriosa que es consubstancial del club y que tanta fama le ha valido. Repitamos que somos optimistas, pero hemos de esperar que los hechos justifiquen nuestras risueñas perspectivas.

Un huésped simpático

El C. D. Europa ha aprovechado las dos últimas fechas para traernos de nuevo al Betis Balompié, rival directo del Sevilla, equipos que cuentan con un digno historial.

Ha confirmado el Betis, en sus dos partidos jugados contra el

Europa, el buen concepto que de él teníamos. El primer día el club de Gracia, presentando en su once a algunos de sus nuevos jugadores, venció con relativa facilidad por 4 a 0, pero en el segundo match el Betis fué vencido por la mínima diferencia (2-1) y aun en este resultado intervino en mucho la fortuna, ya que el Europa no sólo no fué el mejor equipo, sino que vióse en serio peligro en distintas ocasiones en que los remates imprecisos de los béticos impidieron que consiguieran la victoria. Es de notar la mejor actuación del equipo europeo incompleto del primer día que el que se alineó en el segundo encuentro, que con una sola excepción es el que jugará en el próximo campeonato.

El regreso del Español

Terminada su tournée brillante por Sud América, el Español aprovechará la escala en Cuba, en su viaje de regreso, para jugar algunos partidos en la Habana. Se anuncia que para la jornada inicial del Campeonato de Cataluña los jugadores del R. C. D. estarán de nuevo entre nosotros para enfrentarse con el Barcelona, ya que el match cumbre entre los eternos rivales ha querido la suerte que figure en la fecha inaugural.

El Español, prescindiendo de los resultados que consiga en Cuba, que tendrán un valor accesorio, regresa con una estadística que le es favorable, con seis victorias, cuatro empates y cinco derrotas, y un total de 23 goals en el haber por 19 en el debe.

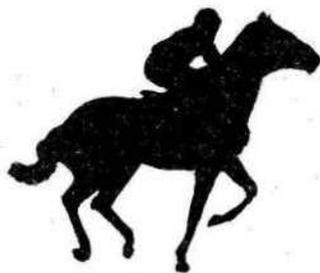
SPECTATOR



Dos momentos del partido jugado el pasado domingo entre los equipos del Europa y del Betis F. C., del que resultó nuevamente vencedor el once catalán

Fotos Claret y Buyosa

La quincena del Turf



Las reuniones en el hipódromo de Lasarte continúan creciendo en importancia y siendo la asistencia cada día mayor; y es lógico, ya que es ésta la época más propicia para el veraneo en la perla del Cantábrico.

El séptimo día del mitin seizó el telón con un handicap militar. *Baccich* fué el primero en pasar el poste, delante de *Ibars* y de cinco paladines más. El papel se pagó a 29 pesetas.

Sauveuse, otra vez vencedora en el premio Ilusión, de 1.700 metros, demuestra lo bien que le sienta la pista de arena, pues van cuatro victorias seguidas a su haber. ¡Cosa extraña! Nadie la reclama y no fuera ello un mal negocio. 1.700 metros corrió la hija de *Moussmée* en 1 m. 53 s., dándose 17 pesetas por boleto, muestra de la confianza depositada en ella.

Recordamos haber dicho en algún sitio que los hijos de *Choix de Roi* son tardíos y lo demuestran; *Image* paseóse por la pista al frente de ocho concurrentes de marca, entre ellos el ex crack *Mussolini*—¡oh, las grandezas caídas!—en los 2.000 metros, en 2 m. 15 s. de tiempo, regalando 84 pesetas por duro en el Premio Sanguine.

Mlle. de Juenga, una dos años del Conde de la Címera, hizo bueno el adagio de ser las yeguas precoces, batiendo al lote bastante numeroso de sujetos de su edad, en 1.100 metros del Premio Directorio.

Por fin de fiesta, el peso ligero *La Filieuse*, una 5 años, de Pajares, dió buena cuenta, sin esfuerzo mayor, de excelentes potros, entre los cuales había un cierto *Teddy Bear*, antiguo conocido nuestro, y un tal *Lord Presto*, de prestigio en la República vecina, pues se laureó en noble lid alcanzando no ha mucho el Gran Premio de Lyon. 2 m. 3 s. tardó en recorrer 1.850 metros.

La Poupée, a pesar de estar colocada en último lugar durante

los 3.200 metros de la Carrera Militar-vallas, en un rush fantástico, cruzó ante el juez, primera. Tiempo, 4 m. 4 s. $\frac{2}{5}$. A 20,50 pesetas.

Boutte-Selle, un tordo de la cuadra del Duque de Toledo, en los últimos trancos y con autoridad, se impuso en los 1.000 metros del Premio Ilboritz, hechos en 1 m. 7 s. $\frac{1}{5}$ y a tres cuerpos de *Jacinto*.

Hersée, una hija de *Royal Dream*, venció en el reclamar, a pesar de los esfuerzos de *Le Lac*, en 2 m. 4 s. $\frac{2}{5}$, siendo la distancia de 1.850 metros. Don Eusebio Bertrand reclamó la yegua por 6.100 pesetas. Nos alegraremos muy mucho haga nuestro estimado amigo un buen negocio con la reclamación.

Reinosa pretende con su peso pluma (47 kgs) escaparse en el Premio Sevilla y casi daba la impresión de la victoria, pero viene la recta de llegada, Lyne suelta a *Norale* y en un coser y cantar, con 59 kilos, termina primero, siendo su runner-up *Mac-Adam*. Empleó 1 m. 53 s. $\frac{1}{5}$ para recorrer 1.700 metros.

La Condesa de San Martín de Hoyos triunfó por primera vez en su representante *As du Cœur* (45 kgs.) en el Handicap Mussolini de 2.000 metros en buena forma, dando 44 pesetas a sus partidarios. Tiempo, 2 m. 13 s. $\frac{1}{5}$.

* * *

Tarde calurosísima fué la nota del noveno día de carreras en el Chantilly de España. En ella y en la Carrera Militar-vallas, *Fleur de Munibe* llevóse de calle a todos sus competidores, ganando con gran facilidad en los 2.800 metros de pista, dando 6 pesetas por boleto. ¿Es que se hubiese cambiado el resultado sin la caída de *Begga*, la valiente yegua tan conocida de la afición barcelonesa? Entendemos que a terminar el recorrido la hija de *Gascony*, no alterara el orden de llegada; es *Begga* ejemplar brillante por su fondo y a quien no le gustan ni las carreras cortas ni las pequeñas vallas; es un placer para ella vencer obstáculos de difícil remonte.

Don Eusebio Bertrand conquistó con su representante *Hersée*,

el Premio Cupidón, de 2.000 metros, en 2 m. 15 s. $\frac{1}{5}$, retirándola su propietario en 6.000 pesetas.

Martinetti, un hijo de *Billycock*, y en un sprint magnífico, dejó en las lejanías a *Karamba*, *Lord Presto* y nueve participantes más en el Premio Nouvel An, de 1.700 metros. Apuestas, 25,50 pesetas.

El Premio Príncipe de Asturias, gran carrera mixta de 25.000 pesetas y 2.700 metros, fué una hermosa exhibición de los productos españoles ante cuadras francesas de renombre; salieron los nueve campeones en forma espléndida, tomando la cabeza *Tout à l'Égout*, de M. Cuchille Fould. En la recta del río pareció *Spanish Flu* el ganador, mas en la vuelta, *Carotard* toma decididamente el mando como imponiéndose a todos los corredores, pero Carter, en silla sobre *Bolívar*, del Duque de Toledo, muy bien sostenido en la cuerda, obliga a mayor esfuerzo a su cabalgadura y sobre el poste le sopla la victoria por una corta cabeza al segundo, representante del diputado francés M. Fould, ante los vitores de la concurrencia y las felicitaciones calurosas al egregio propietario. Tiempo, 3 m. 4 s. $\frac{2}{5}$.

Apa, *Noy* fué vencido por *Inanité* en el Premio La Doriguilla; sobre 1.850 metros de camino, con una facilidad desconcertante para sus partidarios. ¿Es que el hijo de *Brunor* se resiente de sus esfuerzos, o es que halló escasos los metros a recorrer? Queremos creer lo último, pues es el vencido caballo frío, costándole algo ponerse *sobre sus pies*.

Terminada la reunión púsose en venta un magnífico lote de caballos de 18 meses (yearlings) presentado por el Tattersall de Madrid. Nueve fueron los subastados, adquiriendo a *Tailleuse*, de la familia 7, una potra nacida en 25 de enero de 1925, por *Jubeigneur* (Negofol p. *Chilwick*) y *Rose d'Or* (Gavarin III y *Recaldia* p. *Randfontein* M. p. *Titania* II M.), el Marqués de Amboage en 5.000 pesetas. *Karaba* (*Jacobi* p. *Rabelais*) y *Kaia* (*Perth* y *Kara Belaina* p. *Atlantic*), pujada en 5.000 pesetas por el Marqués del Llano. *Man-*

chette, familia 19, potra castaña nacida en 4 de abril, hija de *Nouvel An*, p. *Jacobi* y *La Vallière* p. *War Fame* y *Orleans III* p. *Prestige* y *Olive Crag* M. por *Miss Olive* M., fué también entregada al Marqués de Amboage en 5.000 pesetas.

Fué retirada de la subasta y comprada «a l'amiable» por el señor Duque de Toledo, una potra castaña nacida el 25 de febrero de 1925, llamada *Heva*, familia 13 (*Jacobi* y *Hebe V*, p. *Sly Fox* e *Hygie* M., p. *Horigon* M., p. *Belvidera II* M.)

El Conde de la Cimera llevóse por 6.000 pesetas un potro castaño nacido en 16 de abril, hijo de *Le Prodiges* y *Sunstroke*, p. *Sereth* M. p. *Haresfoot* M. p. *Crowfoot* M., llamado *Le Petit Saussay*, que parece por sus puntos de fuerza destinado a lograr grandes éxitos. También el propio distinguido sportman señor de la Cimera subastó a *Orfeo* por 5.000 pesetas, nacido el 25 de mayo, familia 14, por *Juveigneur* y *Oreia*, p. *Isard II* y *Oreade* M., p. *Olive* M., p. *Ostende* M. Los demás pasaron a distintos propietarios, siendo ejemplares muy bien nacidos y de clase muy superior y sus matrículas para las grandes carreras a celebrarse en Francia, aunque los productos queden en período de entrenamiento en España, podrán ser valederas.

* * *

Parangonando una feliz expresión de un apreciable colega madrileño, debemos llamar a la décima tarde del mitin guipuzcoano «tarde *Brunor*», pues en ella cuatro hijos del semental del señor Barón de Güell triunfaron en toda la línea en cuatro pruebas.

Abrió la marcha con la victoria de la familia en la primera carrera, *Pinocho*, ganando en gran forma, a pesar de ser el top-weight del grupo. 2.200 metros fué la distancia recorrida, invirtiendo en ella el vencedor 2 m. 32 s. $\frac{3}{5}$. Apuestas, 8 pesetas.

La Fileuse batió a 5 caballos de punta a punta, no habiendo lucha más que para el segundo lugar, desarrollada entre *Tom*, *Ponce*, *Brownie* y *Ransiane*; distancia, 1.850 metros. Tiempo, 2 m. 6 s. $\frac{3}{5}$. Apuestas, 17 pesetas.

Segunda victoria de la familia *Brunor* en el Premio La Magda-

lena, con *Juántegui*, propio hermano de *Apa*, *Noy*, un dos años de la Cría Caballar montado por Leforestier, en 1 m. 22 s. $\frac{1}{5}$. Apuestas, 9 pesetas. Tras él seguían *Colindres*, *Mon General*, *Jarito* y *Septime*. Sólo hubo lucha entre los dos primeros, mas el hijo de *Approximate* se impuso netamente, aunque tenemos algunos escrúpulos en el resultado, pues *Colindres* partió mal y fué bastante molestado.

Apa, *Noy* tomó un galope como de preparación del Gran Premio a correr en la estación veraniega de Biarritz y en el cual tiene muchas probabilidades de figurar a la llegada. En el Premio Souvenir d'Exil, batió a un lote muy inferior a él y sin emplearse a fondo, siendo la victoria tercera de la tarde de los hijos del semental célebre en España del señor Barón de Güell, ocupando en el Premio Ruban, último de los corridos en el día, el primer lugar, otro *Brunor*, *Teddy Bear*, de don Eusebio Bertrand, en forma y adaptándose a la pista de arena muy bien; tras él venían en fila indiana a la llegada, *Guarnizo*, *Great Test*, *Go and Win*, etc., en los 2.200 metros, hechos en 2 m. 29 s. $\frac{4}{5}$.

* * *

Día de concurrencia extraordinaria fué el 5 de septiembre, en el que oíanse hablar todas las lenguas en el hipódromo guipuzcoano por los asistentes, venidos de todos los países con deseos de contemplar el magno espectáculo de la carrera Copa del Rey Don Alfonso XIII. Bien pagados fueron los sinsabores recogidos en los caminos y las molestias del viaje, pues dando de mano el espectáculo mundano, el deportivo fué de un interés muy especial, resultando vencedor un gran producto de la cría nacional y orgulloso de ello su ilustre propietario, cuyos sacrificios en aras de la cría del pura sangre no son ni serán nunca lo bastante recompensados.

Consistía el premio en la Copa Real y 50.000 pesetas para recorrer 2.400 metros. Nueve concurrentes alineáronse a las órdenes del starter, quien dió la salida a la prueba internacional, ya que en ella figuraban caballos franceses montados por algún crack-jockey, partiendo en cabeza *Inanité*, seguido muy de cerca por el grupo

apiñado. En la recta de enfrente las tribunas comienzan los caballos franceses a mejorar de posición, entrando en la curva en la misma forma, pero al salir de ella *Noriale* llega a la altura del hijo de *Choix de Roi*, muy bien montado por Lyne, cuando cerca del poste la «gran tres años» *La Magdalena*, aparece como una tromba, consiguiendo la victoria ante la admiración de la multitud que aplaude y ovaciona a la valiente yegua y felicita efusivamente al señor Conde de la Cimera, su propietario, dando plácemes a Belmonte, su jinete. Tras la formidable hija de *Billycock* entran a una cabeza, *Noriale*, del señor Duque de Toledo, e *Inanité*, de la yeguada militar. Tiempo, 2 m. 39 s. $\frac{4}{5}$. Apuestas, 39,50 pesetas.

Permítasele a este humildísimo cronista cierto orgullo, pues cuando todos condenaban a *La Magdalena* como una yegua desprovista de resistencia, desde estas mismas páginas, en otros escritos y en conversaciones particulares decíamos: «Dése un ligero descanso a esta hija de *La Glorieuse*, mófesela cuerdamente y se verá de qué es capaz la yegua alazana.» El tiempo nos ha dado la razón.

Una pregunta al señor Conde de la Cimera, a quien nos atrevemos a estrechar su mano, uniéndonos al coro de admiradores: ¿No le parece a V. E. que debiera dejarse a la vencedora de la Copa de 1925, en reposo hasta el año próximo? Ganaría el animal y quedaría recompensado con creces el propietario.

Las demás carreras fueron: para *La Poupée* la Militar-vallas, dando 11 pesetas en las apuestas; *Elys*, el Premio Lasarte, de 2.000 metros, pagándose 11 pesetas; el Handicap para *Le Lac*, con 54 kilos y 11,50 pesetas de apuestas; el segundo handicap fué para *As du Cœur*, una nueva victoria de los colores de la Condesa de Hoyos.

Una petición para terminar: ¿No podrían organizarse los elementos para correr la Copa de Oro del Rey en 1927, con la asignación de 1922, favoreciendo a los caballos nacionales?

El Ayuntamiento de San Sebastián tiene la palabra.

PRÍNCIPE PALATINO

MENSAJERAS

PERÍODO de Exposiciones automovilistas.

París: 7 a 17 de octubre, coches de turismo, en el Grand Palais; coches usados, en el Palais d'Expositions (Porte de Versailles); Exposición Náutica en el Sena y en el Cours la Reine.

París: 23 a 31 de octubre, vehículos comerciales, tractores, motocultivo.

Berlín: 29 octubre a 7 de noviembre.

Bruselas: 4 a 15 de diciembre.

Buenos Aires: 7 a 18 de diciembre.

El Cairo: 15 febrero a 15 de marzo de 1927.

Barcelona... Tal vez, mayo del año 1927.

Avanzada edad ha fallecido en Barcelona la respetable señora doña Josefa Batlle, viuda de Cambó, persona altamente apreciada por su bondadoso carácter y por sus frecuentes actos de caridad.

Su muerte ha sido muy sentida y su afligido hijo, nuestro muy respetable amigo don Francisco, al que reiteramos nuestro más sentido pésame, ha recibido inequívocas pruebas del enorme sentimiento que la muerte de su señora madre (q. e. p. d.) ha producido en el seno de sus innumerables amistades.

EN el Congreso Internacional de Atletismo de Amsterdam celebrado recientemente, se han homologado los siguientes records:

Realizados en 1924

220 yardas vallas: 23 sec., Brooks (U. S. A.), 17-5, en América.

Salto de altura. 2 m. 038, Osborg (U. S. A.), 27-5, en América.

500 metros: 1 m. 3 s. $\frac{4}{5}$, Paulen (Holanda), 25-7, en Noruega.

10.000 metros: 30 m. 6 s. $\frac{1}{5}$, Nurmi (Finlandia), 31-8, en Finlandia.

20.000 metros: 1 h. 7 m. 7 s. $\frac{1}{5}$, Kyronen (Finlandia), 31-8, en Finlandia.

30.000 metros: 1 h. 46 m. 11 s. $\frac{3}{5}$, Steenroos (Finlandia), 31-8, en Finlandia.

100 yardas: 9 sec. $\frac{3}{5}$, Paddock (U. S. A.), 6-9, en América.

220 yardas: 20 s. $\frac{4}{5}$, Paddock (U. S. A.), 6-9, en América.

Disco: 47 m. 61, T. Lieb (U. S. A.), 14-9, en América.

4 millas: 19 m. 15 s. $\frac{3}{5}$, Nurmi (Finlandia), 1-10, en Finlandia.

5 millas: 24 m. 6 s. $\frac{1}{5}$, Nurmi (Finlandia), 1-10, en Finlandia.

Jabalina: 66 m. 62, Lindstroem (Suecia), 12-10, en Suecia.

Realizados en 1925

Relevos (4 por 880 yardas): 7 m. 42 s., Universidad Georgetown (U. S. A.), 25-4, en U. S. A.

Discos: 47 m. 89, 47 m. 89, Hartranft (U. S. A.), 2-5 en América.

Relevos (4 por 110 yardas): 42 sec., Universidad Sud California (U. S. A.), 16,5, en América.

3.000 metros: 8 m. 27 s. $\frac{3}{5}$, E. Wide (Suecia), 7-5, en Suecia.

2.000 metros: 5 m. 26 s., E. Wide (Suecia), 11-6, en Suecia.

Longitud: 7 m. 896, Hubbard (U. S. A.), 13-6, en América.

20.000 metros: 1 h. 6 m. 29 s., Sippila (Finlandia), 19-6, en Suecia.

Relevos (4 por 1.500): 16 m. 37 s., I. F. Linnén (Suecia), 2-8, en Suecia.

Pértiga: 4 m. 23, C. Hoff (Noruega), 13-8, en Finlandia.

4 m. 25, C. Hoff (Noruega), 27-9, en Finlandia.

400 m. vallas: 53 s. $\frac{4}{5}$, Pettersen (Suecia), 4-10, en Francia.

Realizadas en 1926

3.000 metros: 8 m. 25 s. $\frac{2}{5}$, Nurmi (Finlandia), 4-5, en Alemania.

500 metros: 1 m. 3 s. $\frac{3}{5}$, Peltzer (Alemania), 6-6, en Hungría.

880 yardas: 1 m. 51 s. $\frac{3}{5}$, Peltzer (Alemania), 3-7, en Inglaterra.

Relevos (4 por 1.500 m.), 16 m. 26 s. $\frac{1}{5}$, T. U. Abo (Finlandia), 12-7, en Suecia.

3.000 metros: 8 m. 20 s. $\frac{2}{5}$, Nurmi (Finlandia), 13-7, en Suecia.

El citado Congreso ha dejado fijado el programa de las pruebas finales de los próximos Juegos Olímpicos de la siguiente manera: Primer día, 10.000 metros; jabalina, saltos altura.

Segundo día, 400 vallas; 100 metros lisos.

Tercer día, 800 metros lisos.

Cuarto día, 110 vallas; saltos de longitud.

Quinto día, 1.500 metros lisos.

Sexto día, 5.000 metros; 400 metros lisos.

Séptimo día, 3.000 metros; esteple.

Octavo día, 400 metros relevos; disco.

AFIUGE en estos momentos enorme pena a nuestro muy estimado y respetable amigo señor Conde de Patilla con motivo de la muerte de su hijo Enrique, teniente de Artillería, acaecida en Pamplona.

Renovamos al citado señor y su respetable familia el testimonio de nuestro profundo sentimiento.

LOS plumíferos deportivos pertenecientes a la Peña Informativa del S. P. D. se reunieron en fraternal banquete en el Hotel Florida del Tibidabo.

El maître d'hôtel ofreció un exquisito almuerzo a los comensales.

El Mundo Deportivo ofreció unas cuantas botellas de champaña y nuestro Director, señor Masferrer, distribuyó «coronas» legítimas de la Habana a todos los asistentes.

Por su parte, la Compañía del Funicular puso a disposición de la Prensa un departamento de lujo para el ascenso y descenso.

Y en la retransmisora de Radio Barcelona, que visitaron los asistentes al banquete, se les enseñó la magnífica instalación allí establecida, siendo atendidos por el señor Córdova y el señor Rodríguez (don Modesto).

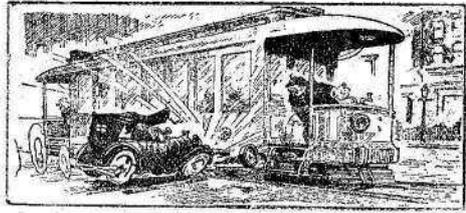
Concurrieron a la fiesta, nuestros estimados compañeros: Miró, de *El Diluvio*; Masferrer y Cabeza, de *STADIUM* y *La Vanguardia*; Altimis, de *La Prensa*; Grau, de *El Mundo Deportivo*; Gasch, de *El Progreso*; Pellicer y Sarsaneda, de *La Veu de Catalunya*; Cladellas, de *Gaceta de Cataluña*; Permany, de *El Liberal*; Canto Arroyo, de *STADIUM* y *El Mundo Deportivo*; Bernades, de *La Publicitat* y *Sport Català*; Llorens y Martínez, de *Radio Barcelona*; Millán, de *STADIUM*; Riba, de *El Noticiero Universal*; Sabater Rosich, de *La Vanguardia*, y «Leónidas», de *STADIUM* y *Selecciones*.

EL DEPORTE EN SOLFA



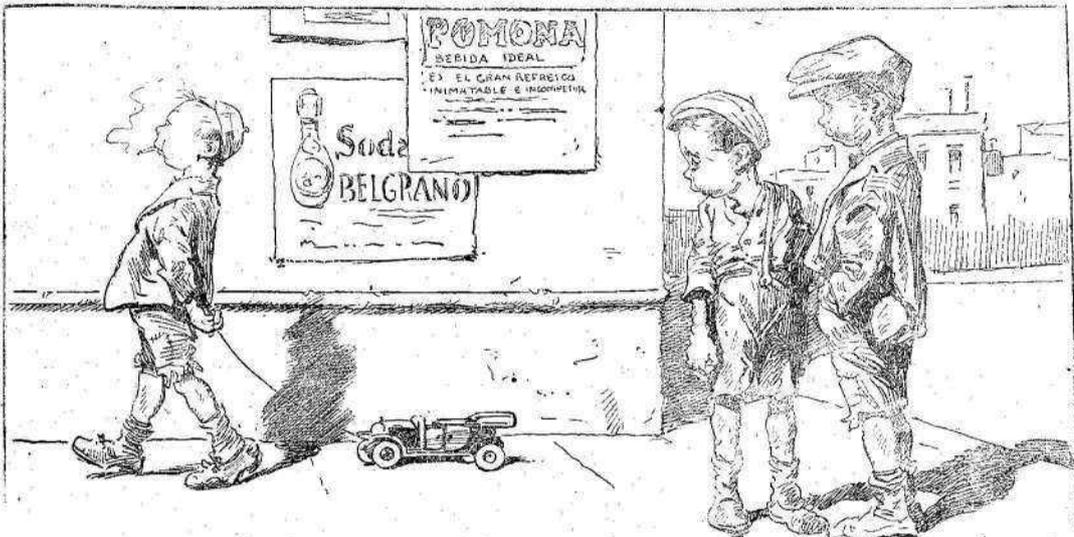
— El león estaba a quinientos metros cuando yo le disparé.
— ¿Lo heristes?
— No..., era demasiado lejos.

(Life, New-York)



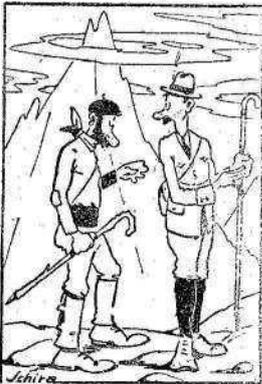
El conductor del tranvía: —Oiga, amigo, otro día baje la capota si quiere pasar por debajo.

(London Mail, Londres)



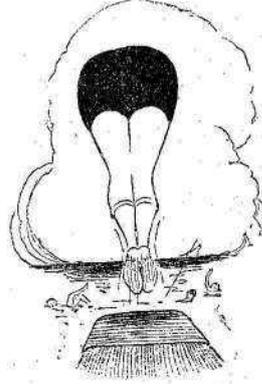
¡ Presume de bolcheviqui y desde que tiene automóvil no saluda a nadie !

(Caras y caretas, Buenos Aires)



— ¿Son muy frecuentes estas bellas puestas de sol?
— Bastante; pero siempre tienen lugar al anochecer.

(L'Auto, Paris)



¿Es un para-caídas. ? Es una bañista que se lanza al agua.

(Informaciones, Madrid)

EMINENTE CREACION CIENTÍFICA

Enfermos de los ojos PRODIGALUZ

!Ojos!

PÁRPADOS

Marca registrada según las Leyes; fórmula registrada en la Dirección General de Sanidad con el número 602 (6.265); Preparado por el Dr. J. Martínez Menéndez, condecorado con la Cruz del Mérito Militar por méritos profesionales.

—Específico único en el mundo, que cura radicalmente las enfermedades de los ojos por graves y crónicas que sean con rapidez asombrada, evitando operaciones quirúrgicas que con tanto fundamento atemorizan a los enfermos. Desaparición de los dolores y molestias a su primera aplicación. Eminente-mente eficaz en las oftalmías graves y por excelencia en las granulosas (granulaciones purulenta y ble-norrágica, queratitis, ulceraciones de córnea, etc.) Las oftalmías originadas de enfermedades venéreas, cúralas en breve tiempo. Maravilloso en las infecciones postoperatorias. Hace desaparecer las cataratas en período de formación. Destruye microbios, cicatriza, desinfecta y **CURA PARA SIEMPRE**. No más remedios arsenicales, mercuriales, nitrato de plata, azul metileno y otros temibles usados en clínicas. Las vistas débiles y cansadas adquieren prodigiosa potencia visual. ¡No más neblina! ¡Siempre vista muy clara! ¡Jamás fracasa! El 98 por 100 de los enfermos de los ojos cúranse antes de concluir el primer frasquito del específico **PRODIGALUZ**, que evita usar lentes. **PRODIGALUZ** eclipsa para siempre el tratamiento por los colirios conocidos hasta hoy en todos los gabinetes oculísticos, colirios que en la mayor parte de los casos no hacen más que empeorar el mal, irritando órgano tan importante como la mucosa conjuntival. El nitrato de plata, causa el verdadero terror de los enfermos y de muchas cegueras, lo hace desaparecer.

PRODIGALUZ es completamente inofensivo y produce estupendos resultados sin causar la menor molestia a los enfermos. Detiene la miopía progresiva. ¡Enfermos de los ojos! Estad seguros que curaréis en brevísimo tiempo usando el portentoso específico **PRODIGALUZ**. (Exigid la firma y marca en el precinto de la cubierta.)

PRECIO: Cuarenta pesetas (40 ptas.) por Giro Postal a la Dirección Gral.: E. Cuadrado P. = Calle Santa Engracia, 64, 3.º derecha, MADRID (ESPAÑA) Envíos a vuelta de correo a todas las partes del mundo. Testimonios de Jueces, Fiscales, Jefes, Ejércitos, Ingenieros, comerciantes, obreros, etc., etc.

¡ Ú N I C O E N E L O R B E !

Annuaire Générale de l'Automobile et de la Vélocipédie

1 · 9 · 2 · 6

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en **Automovilismo** y **Ciclismo**, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerablemente, 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*

D I D O T - B O T T I N

1, rue Villaret de Joyeuse

38 bis, avenue de la Grande Armée : PARIS

**Informes, anuncios y
venta en Barcelona :**

S T A D I U M
Calle Balmes, 54

Continuando la serie de sus victorias de 1925
EL MOTOR DE AVIACION

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

**“records”
mundiales**



500 kms., con carga útil de 500 kgs.:
a 249 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.000 kms.:
a 248,750 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.500 kms.:
a 218,827 kilómetros de media

De velocidad, sobre 2.000 kms.:
a 218,759 kilómetros de media

La Hispano-Suiza
Carretera de Ribas, número 279
La Sagrera - Barcelona

Lea Vd.

El Mundo

Deportivo

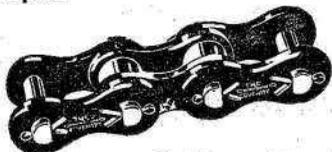
STADIUM

Lázaro y López B. S. A.

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

Emplee



Cadenas de rodillos
"The Coventry"

Máximum de fuerza y rendimiento
Perfectas en todos sus detalles



BARCELONA - Rosellón, 192
MADRID - Fernández de la Hoz, 17

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

¡Ciclistas! Debéis usar

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Sagasta, 19

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

V Carrera en cuesta La Rabassada : 9 de mayo de 1926

El amateur don Pedro Soler, con el imbatible **AMILCAR** 1.100 c. c. de su propiedad, B.-16128

se clasifica **PRIMERO** cat. Sport 1.100, estableciendo el **nuevo record** en 4 m. 39 s. ²/₁₀ y siendo

primero absoluto todas categorías, sport y turismo

AGENTES EXCLUSIVOS

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

La Prensa

Agencia de Anuncios de RAFAEL
Carmen, 18 · Tel. 123 · MADRID **BARRIOS**

Combinaciones económicas de varios periódicos : Pídanse tarifas y presupuestos para publicidad en Madrid y provincias

Talleres Mecánicos especiales para reparación de automóviles, motores marinos, industriales y de aviación

CASIMIRO SOLER

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

Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación
Sección especial de cementación y rectificado



Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA

LA MEJOR CASA
de España en artículos
para todos los sports

Tennis
Foot - Ball
Atletismo
Boxeo
Ping - Pong
Rugby



Hockey, Excursionismo, etc.



AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente
de serie

bate todos los records del mundo
velocidad y resistencia

Seis días de marcha: 15.000 kiló-
metros de recorrido, a un prome-
dio de 104 km. a la hora



**elegidas entre todas las de-
más marcas, para equipos
de sus coches, por más de
200 constructores de auto-
móviles en los Estados Uni-
dos, y por más de 100 de los
principales constructores in-
gleses y franceses.**

VENTA AL POR MAYOR



BARCELONA - Rosellón, 192
MADRID - Fernández de la Hoz, 17

OPERADIO

Maletín Radiotelefónico

FUNCIÓN A
sin antena, sin ca-
bles y sin aparato
alta voz supletorio

**En sus excursio-
nes, en sus viajes,
no olvide su
MALETIN**



A. CASAJUANA

Diputación, núm. 279 - **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 ANÓNIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18



AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcatá, 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 aparatos 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 y Motores de Aviación

Realizándose ambas fabricaciones
a base de los mejores mate-
riales conocidos y de los
elementos técnicos
más perfectos



Talleres y Oficinas:

A. ELIZALDE

Paseo de San Juan, núm. 149

Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G

Barcelona

Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE

Casa en Madrid:

Avenida Reina Victoria, núm. 17