

Stadium

Revista Ilustrada

Número dedicado al
del Automóvil de París

Año XVI : Núm. 474
1 Noviembre 1926

50 cts.



Ruedas metálicas intercambiables

Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos de venta para España

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



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

Sépúlveda, 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

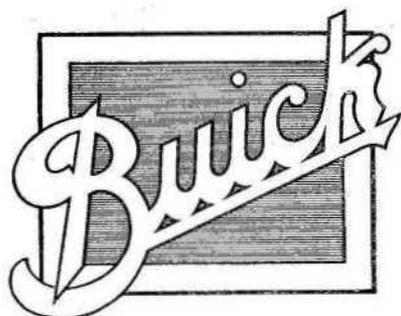
La Prensa

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



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



1927

*En el Salón del Automóvil de París
el BUICK ha sido muy admirado por sus
modernas características e irreprochable presentación
efectuando importantes transacciones después
de haber vendido en Francia 600 coches
en lo que va de año, a pesar de
pagar sólo en concepto de
derechos arancelarios
el 45 por ciento
de su valor*



ACTUALMENTE EN EXHIBICIÓN
en los Salones de la Plaza Letamendi

BARCELONA
Aragón, 239
Plaza Letamendi, 17

CONCESIONARIO
F. ABADAL

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

JULIO 1926

Nuevamente los **PRODUCTOS**

Bosch

se imponen por su calidad inmejorable en las duras pruebas
y conquistan los

3 Grandes Premios

de la Jornada

En el

Gran Premio de Europa
Gran Premio de Turismo
y
Gran Premio de España

la

**Magneto
blindada**

Bosch

contribuye al triunfo equipando los motores de los

VENCEDORES

Representación exclusiva para España

BARCELONA
Mallorca, 281

EQUIPO BOSCH, S. A.

MADRID
Génova, 3

CARRERA DE LAS XXIV HORAS, DE MONZA

1.º Peugeot conducido por **Boillot**

batiendo el **Record del Mundo**

CIRCUITO DE CARRETERAS EMPEDRADAS
Carrera de cochecitos

1.º Piccolati, sobre **Peugeot**

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 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., etc.



PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS
 AUTOMÓVILES
 CAMIONES
 OMNIBUS
 AUTOBUSES

F. DE A. PUIG
 CÓRCEGA 302.



AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente
 de serie

bate todos los records del mundo
 velocidad y resistencia

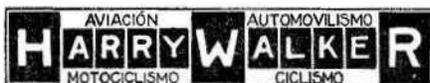
Seis días de marcha: 15.000 kiló-
 metros de recorrido, a un prome-
 dio de 104 km. a la hora

BUJIAS DE
 IGNICION



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

Le Chauffeur

Casa especial para la
 venta de toda clase
 de Accesorios para
 Automóviles : Avisa-
 dores eléctricos y me-
 cánicos de las mejo-
 res marcas : Bocinas,
 Shetos, Strombos y
 Sirenas : Bujias Po-
 gnon, Bosch, Renault,
 Champion, Sphinx,
 Splitdorfy otras mar-
 cas : Gran surtido en
 Carburadores Zenith,
 Cantinas, Ceniceros,
 Floreros, Plafoniers
 Cuenta kilómetros O.
 S. : Depósito de Fa-
 ros y Neumáticos de
 las mejores marcas

JAIME ROCA

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

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

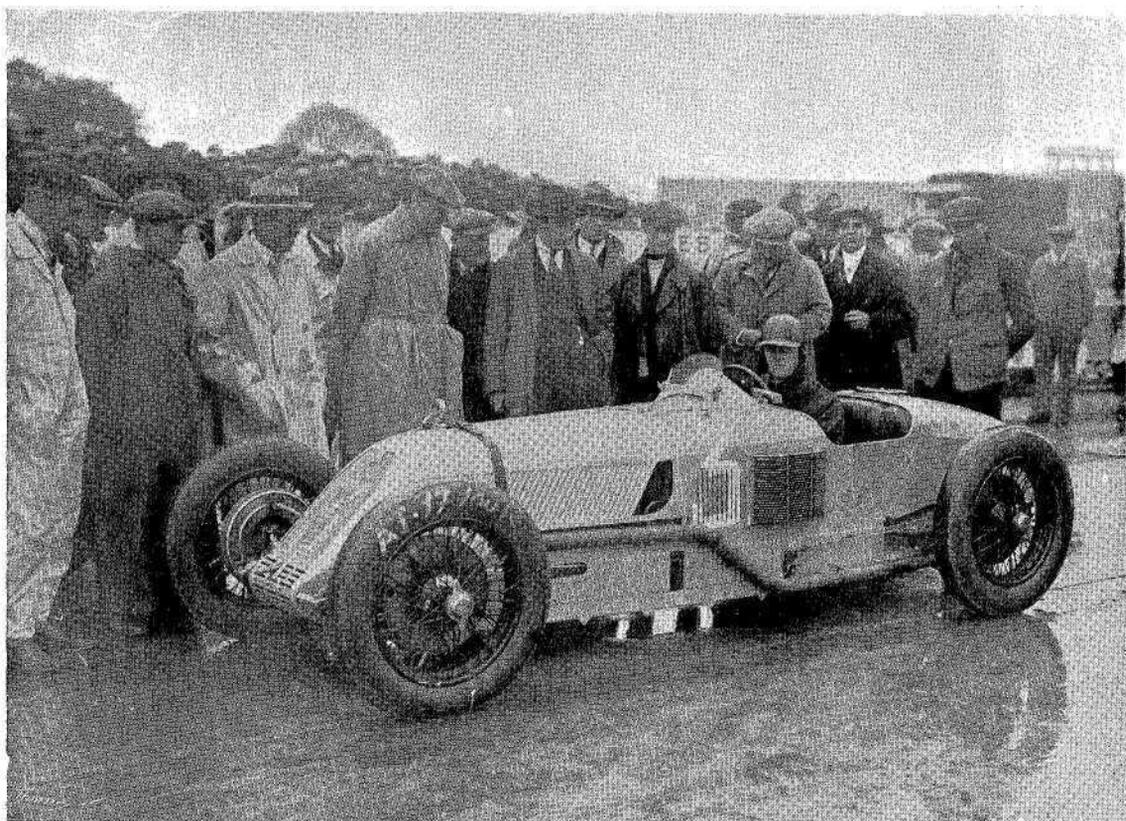
España, un año . . . 15 ptas.
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVI

BARCELONA, 1 DE NOVIEMBRE DE 1926

NÚM. 474

Los nuevos racers



El nuevo coche 1.500 c. c. Talbot, vencedor, en Montlhéry, del Gran Premio del Salón, será uno de los más rudos concurrentes a los Grandes Premios de 1927

Foto Rol

La educación física, el sport y sus orientaciones



«CORREDISSES» es, contra toda regla gramatical y contra el propio riquísimo diccionario de la lengua catalana, la representación viva, la significación personificada del recordman mundial de constancia y permanencia en un mismo periódico local caracterizado.

Al leer este pseudónimo, pensad que oculta tras él la biblioteca más importante y más extensa que hoy existe en cuestiones deportivas y de educación física en general.

Sus 27 años de lucha tenaz y bien orientada en estas cuestiones, pueden ser una garantía de lo dicho en primer lugar.

Siempre en las columnas de nuestro colega *La Veu de Catalunya*, «Corredisses» tiene la fe ciega del paladín defensor de la cultura deportiva; sus iniciativas, sus consejos, su propia personalidad competente transferida a esas columnas, ha despertado el vivo interés de los lectores y su pseudónimo ha sido siempre la fiel garantía de sus doctrinarias informaciones literario-deportivas.

Creemos no cabe mayor elogio.

DURANTE un cierto número de años el internacionalismo del sport ha sido un ideal de los pensadores o directores de nuestra vida deportiva.

Este ideal, sinceramente sentido, nos ha llevado día tras día a alternar con los elementos deportivos de la mayoría de naciones en competiciones de todas clases y en una época solemne para to-

dos nos llevó, tras ruda campaña interna, a tomar parte en los Juegos Olímpicos y por ende a pasar exámenes de nuestra suficiencia ante el mundo entero.

Después de la sorpresa de nuestra aparición en los Juegos de la VII Olimpiada y de haber reincidento en París hace dos años con algo más de preparación y ya con cierta experiencia teórico-práctica y puede aún con ciertas pretensiones, tenemos el derecho de afirmar que nuestra actuación no pasó de mediocre y que, aparte el fútbol, la vela, la pelota vasca, la hípica y el tiro, nuestra capacidad no se cotiza en el mercado mundial deportivo.

Ello debería ser motivo principal de preocupación de nuestros higienistas, médicos, profesores, instructores y otros, para buscar tal vez en la raíz el mal que nos aqueja en esta que predominamos llamar enfermedad muscular.

Tema es éste vastísimo en el cual cabemos todos sin ninguna clase de duda y ello nos mueve (aunque sencillos diletantes), por nuestra experiencia en estas cosas, a esbozar un tema tal vez reservado a personalidades de más capacidad y de más preparación que nosotros mismos.

Hemos dicho antes la raíz del mal, porque creemos que hay que buscar muy hondo el origen de nuestro fracaso, a pesar de creer que nuestra raza tiene condiciones intrínsecas inmejorables para formar en primera línea con los mejores.

Contra el vicio general nuestro de la improvisación, más o menos relativa, hay que ir sin ambages ni rodeos a atajar el mal en su origen. Y a propósito, recordaremos la contestación de un directivo de una piscina de un país donde la enseñanza de la natación es obligatoria a los chiquillos de las escuelas y éstos acuden a nadar una vez a la semana, pagando una cuota de diez céntimos. Al permitirse afirmar uno de nuestros compañeros que esto representaba un mal negocio para el estableci-

miento, contestó con una rotunda negativa, añadiendo: « Cuando el niño tiene la costumbre de nadar, no la abandona nunca más y esto crea mi cliente de mañana.»

Creemos que es precisamente esta falta de costumbre el origen de nuestros fracasos internacionales y ello debería llevar a los directamente responsables a instituir la obligación del cultivo de los músculos desde la escuela, a no abandonarla en los estudios superiores y aun completarla en los cuarteles; y ello prepararía nuestra juventud para su mayor gloria en todos los órdenes y seguramente evitaría, con la valoración de nuestras energías, el papel mediocre que hacemos en más de un concurso internacional.

Un amigo nuestro echaba en cara en cierta ocasión al director de una institución de cultura de ancho campo de acción, el hecho de que en los nuevos edificios escolares, lugar de ancho espacio para la práctica del ejercicio físico, no se pensara más que en llenar los sótanos de aparatos de duchas, como si estuvieran destinados a castigar a los escolares rebeldes, y esta visión de la educación física nos recuerda la base de la creación de la Comisión de Educación Física de la Mancomunidad de Cataluña (que no llegó a implantarse por falta de medios materiales) para seleccionar maestros jóvenes y llevarlos a estudiar en los mejores países la educación física escolar para implantarla en todas nuestras escuelas.

Esta creemos que es la solución a nuestro mal: ir al cultivo del músculo desde la infancia, crear la necesidad de la práctica del sport en la vida normal y así nuestros jóvenes, al llegar a los 30 años, edad propicia para exceler en muchos sports, serían tal vez campeones mundiales en lugar de retirados de la vida activa del sport.



(Corredisses)

EL SALON DE PARIS

DE nuevo el Grand Palais de París ha cerrado sus puertas, después de haber recibido la visita, en sus dos períodos, por mañana y tarde, de verdaderas multitudes.

Los coches, camiones y ciclos expuestos se esparcirán por el mundo entero. Realmente, este enorme rebaño de espléndidas marcas, que han *aparcado* durante días y días en el Gran Palacio de la Avenida de los Campos Elíseos, se dispersará por sobre todas las carreteras de Europa.

Bien tranquilamente y sin ningún peligro, el público ha podido contemplar soberbias máquinas; ha admirado la precisión y la diversidad de mecanismos, la potencia de los motores, la elegancia de las carrocerías, el confort y el lujo de los interiores de los coches.

El XX Salón parisino ha sobrepasado a los anteriores. La Francia automóvil se muestra en la plenitud de su potencialidad. América se va imponiendo y en cada Salón se afirma más su deseo de adueñarse en tanto cuanto posible de este mercado mundial.

Inglaterra, Italia, Bélgica, desempeñan en este Salón sus brillantes papeles de siempre.

Desde que La Hispano Suiza se convirtió en sociedad francesa, los colegas de aquí no nos toleran que digamos que España automóvil está dignamente representada por la marca *Hispano*, pero nosotros insistimos en ello, porque a pesar de los pesares, el stand de la *Hispano* ha sido siempre un rincón de nuestro país en medio del Grand Palais y esto lo atestiguarán cuantos españoles, y sobre todo los nacidos en Cataluña, han visitado París en estos días.

Este Salón se ha distinguido de

los anteriores en que en la Grande Nef ha aparecido una nueva marca española, el coche *Ricart*, del que hablamos con el elogio que se merece más adelante.

La *Ricart* ha desempeñado un brillante papel; ha constituido la demostración de que de obtener la industria automóvil española la protección que se merece, brillará espléndidamente.

Los generosos esfuerzos realizados por los Mateu, los Elizalde, los Hereter, como tantos otros, y ahora por Ricart, a la corta o a la larga reportarán los debidos frutos.

Han podido admirarse algunos stands, pocos en verdad, arreglados con verdadero gusto; en cambio, otros aparentan a nuestros ojos verdaderos rincones de garages.

En ellos se ha satisfecho la curiosidad del público exhibiéndoles los chassis al desnudo, los motores al ralenti.

La tendencia general, la que ha predominado, ha sido la de motores a seis cilindros, acentuándose los coches ligeros y, sobre todo, una rebaja en los precios verdaderamente apreciable.

Los stands de accesorios han constituido verdaderos tesoros de ingenio; por un lado, las magnetos despidiendo sus azuladas y brillantísimas chispas; los aceites lubricantes mostrándose en sus múltiples y diversos colores; lámparas y faros formaban vistosas panoplias. Cada uno de los expositores de la Grande Nef (gran nave central), como los situados en las Galerías, han procurado atraer la atención de los visitantes y a fe que lo han conseguido.

Largos ratos hemos pasado en los stands contemplando la bella construcción de los modernos co-

ches. En nuestros días, un automóvil se fabrica por series, con la misma exactitud que un mecanismo cualquiera de relojería, lo que equivale a decir que el automóvil, hoy en día, es una cosa perfecta.

La exposición de pesos pesados obtiene, por su parte, su merecido éxito. No concurre tanta gente, pero puede contemplarse con gran atención cómo examinan los visitantes los modelos expuestos. La *foule* desapareció y no quedan en derredor de los stands más que los verdaderos compradores.

En este orden de cosas se han presentado soberbios ejemplares.

Lejos de perjudicar el peso pasado a la locomoción sobre rails, estos vehículos están llamados en un tiempo no muy lejano a completarla e incluso a sostenerla.

Oponer el auto a la locomotora, el neumático al rail, constituye un craso error. Estos dos modos de locomoción tienen cualidades tan diferentes, que de su sola conjugación habrá de nacer la prosperidad de muchas comarcas olvidadas.

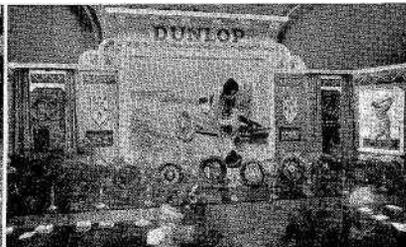
La vía férrea únicamente interesa para realizar el transporte entre centros de gran aglomeración y por cantidades enormes.

En las ciudades importantes, los tranvías constituyen un verdadero obstáculo si han de permanecer esclavos del rail.

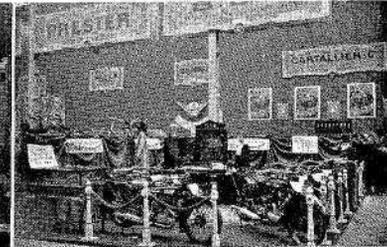
El autobús, en razón a su suavidad y a la independencia con que se desenvuelve y puede desenvolverse, opera sin grandes gastos en derredor de la espina dorsal que constituyen las vías férreas. Prolonga la acción de una línea férrea y sirve como elemento descongestionador de las estaciones. Substituye al tranvía en recorridos poco frecuentados, cesa momentáneamente su movi-



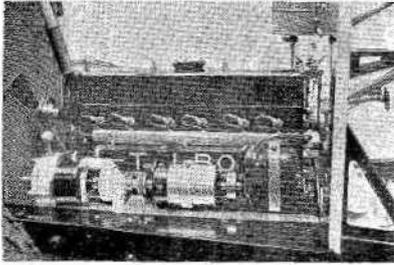
Stand Solex



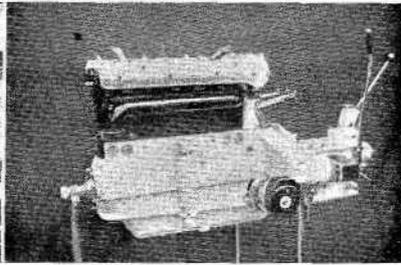
Stand Dunlop



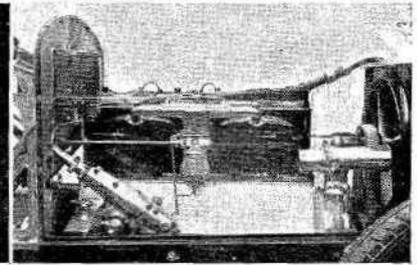
Stand B. S. A.



Motor Talbot 6 cilindros



Motor Alfa Romeo, 1.500 c. c.



Motor Minerva, 6 cilindros

miento, según sea la importancia próspera o decadente de su tráfico, se desplaza a medida de las circunstancias y va siempre en busca de los itinerarios que pueden reportar mayores utilidades a la empresa explotadora, dicho sea en el buen sentido de la palabra. Y todo ello sin necesidad de emplear grandes capitales en la construcción de las vías, como en tranvías y ferrocarriles. Un país logrará su más rápido desarrollo en cuanto consiga armonizar el rail, el trolley y el neumático.

Quien haya visitado las dos Exposiciones celebradas en el Grand Palais, se habrá podido percatar que el automóvil ha llegado a su grado máximo de esplendor y esta frase nos interesa estereotiparla para ir la «insertando» en las crónicas que habremos de dedicar si se prolonga nuestra existencia a futuras Exposiciones.

TH. A.

Paris, 26-10-1926.

París y sus Salones

ESTOS certámenes de puro carácter comercial, en donde se puede apreciar el valor que encierra la iniciativa mundial, exponiendo en ellos todo lo que los hombres del universo piensan y realizan, sea en inglés, francés, alemán, español o ruso, en pro de la civilización y el progreso, alargando con ellos la capacidad del hombre por la rapidez en conocer las cosas y acortando la vida por la propia rapidez en el vivir, revisten cada año mayor importancia.

El Salón de París es el que más llama la atención por su riqueza en la decoración, sus stands maravillosamente instalados y primorosamente cuidados en su más insignificante detalle, en el cuidado y conservación de sus instalaciones, en el *chic* especial que París sabe dar a sus cosas.

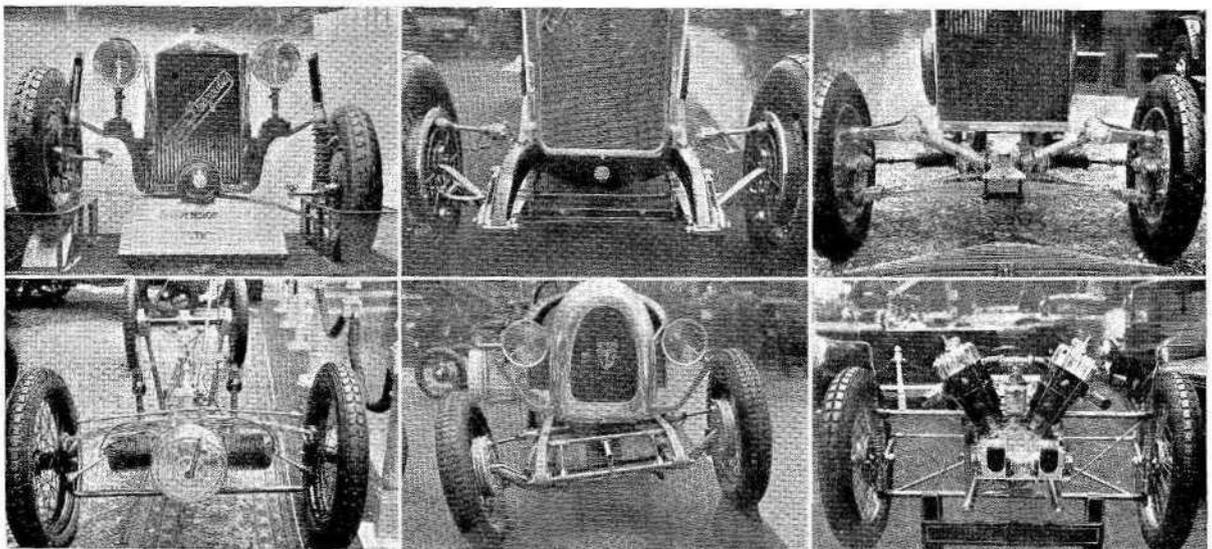
París, el sueño dorado de unos,

la realidad viva de otros, la ciudad limpia y bulliciosa, la ciudad que hierve ante la invasión del mundo que palpita y se agita en sus certámenes, tiene en sus Salones la máxima y epopéica cristalización.

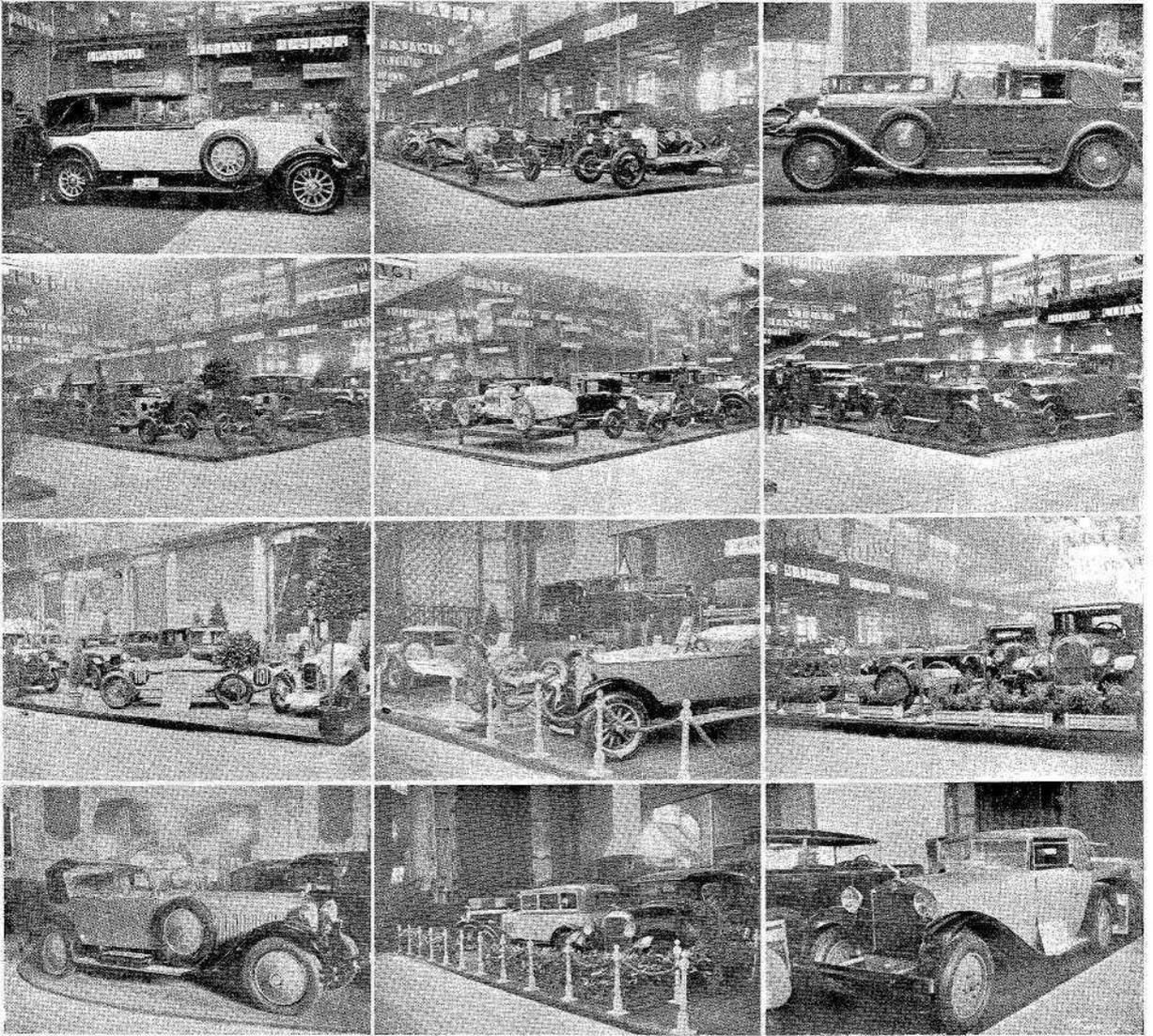
El Grand Palais, con sus suntuosas estatuas, sus hercúleas columnas, su arquitectura sobria y elegante, es el marco mundial de la industria automóvil.

El encuadra en sus espaciosas salas todo cuanto pueda tener relación con el automóvil, desde el suntuoso y arrogante coche hasta el más nimio detalle de accesorios; por allí desfilan desde las personas de estirpe real y presidencial hasta el humilde obrero, que encuentra en el Salón suficiente material de estudio para su oficio.

Antes de entrar en el Salón, en la calle, puede ya verse la exposición de autos que en ordenadas filas exponen al público sus lujosas instalaciones en pleno servicio, en espera del visitante, que lo olvida



Suspensión Cottin Desgouttes. — Suspensión Talbot. — Suspensión Sizaire Frères. — Suspensión del cycle-car Alcyon. — Chassis carrocería B. N. C. — Motor Morgan Darmond



Carrocería *Millonis-Guinet* sobre *Renault*.—El stand *Hispano Suiza*.—Un *Minerva* carrocería *Hibbart y Darin*.—Los *Bugatti*.—Exposición *Berliet*.—Stand *Peugeot*.—Exhibición *Amiicar*.—Los *Willys Knight*.—Stand *Buick*.—Cabriolet *Kellner*, sobre *Hispano*.—Exposición *Studebaker*.—Un cabriolet *I. Gaborit* Fotos: Rol

un momento al ver dentro del Salón tanta belleza.

El orden y la brillantez en el cuidado *epatan* al provinciano y entusiasman a los espíritus selectos; la perfección, el buen gusto, el lujo, el confort, la instalación sencilla llena de sobriedad comercial, iluminadas por aquellas magníficas lámparas, como sombrillas japonesas a medio abrir, dan el esplendor que en un certamen como el que se ha celebrado es tan necesario, matizando sus luces en suaves reflejos de oro y plata viejos, que dan a la vista del visitante el fulgor opaco y tranquilo de la estética y el buen gusto.

Las arcadas magistrales, sostenidas por aquellas suntuosas columnas, encarnan perfectamente con las bellas instalaciones, los elegantes coches, los accesorios pulidos y brillantes, las gomas grises, blancas o rosas, fundiendo esta amalgama de colores en un iris delicioso que junto con los arbustos que rodean los stands y las alfombras multicolores, las cocardas rodeadas de banderas, las cortinas señoriales, dan al visitante la sensación real de lo que cada año es el Salón de París: la exposición más brillante y más genuina que se celebra en Francia.

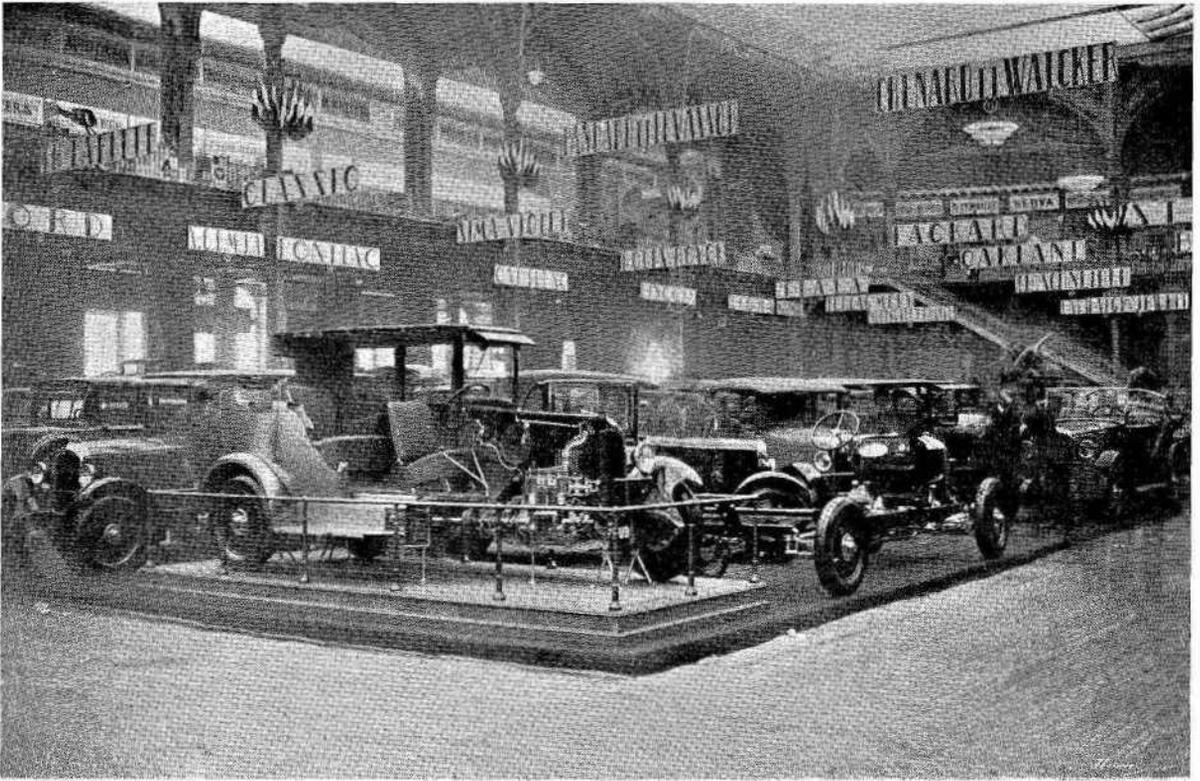
Durante su celebración, Europa

entera está pendiente de este certamen y de todos los confines del viejo continente y muchos del nuevo trasladan sus actividades a París para los breves días que el Salón dura.

Este año, la concurrencia, tanto en lo que se refiere a expositores como en lo que se refiere a visitantes, ha sido en extremo importante, pues las principales firmas mundiales han expuesto sus productos y las más reputadas personalidades mundiales han desfilado por sus stands.

El Salón de París ha sido un éxito ruidoso.

FLIRT

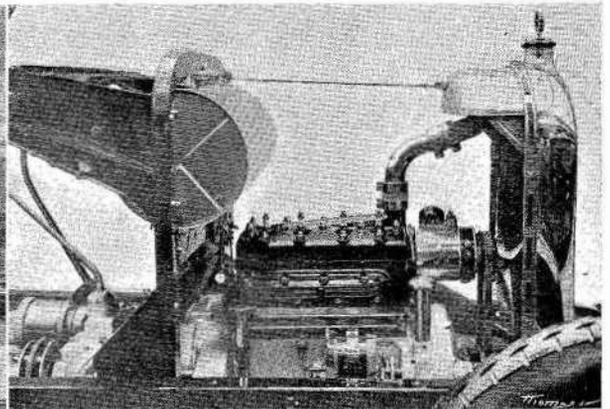
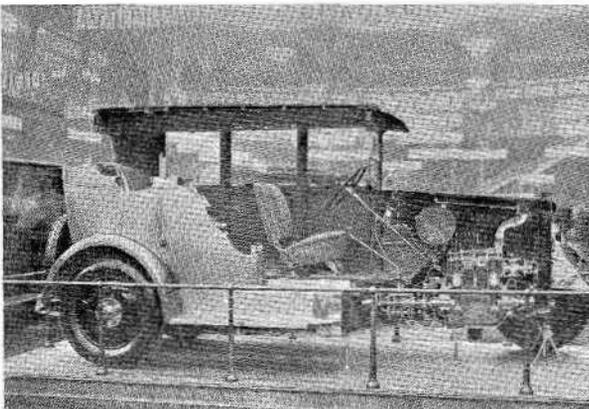


Citroën LA gran marca popular francesa, la que está en vías de ser la producción más formidable europea del tipo único, ha lanzado en el actual Salón de París su nuevo tipo, consistente en dos modelos de variante muy reducida. El «B 14», el más general de los dos, ya que comprende el surtido de carrocerías siguientes: torpedo, coach, cabriolet, conducción interior, coupé, camioneta y boulangerie; tiene las características

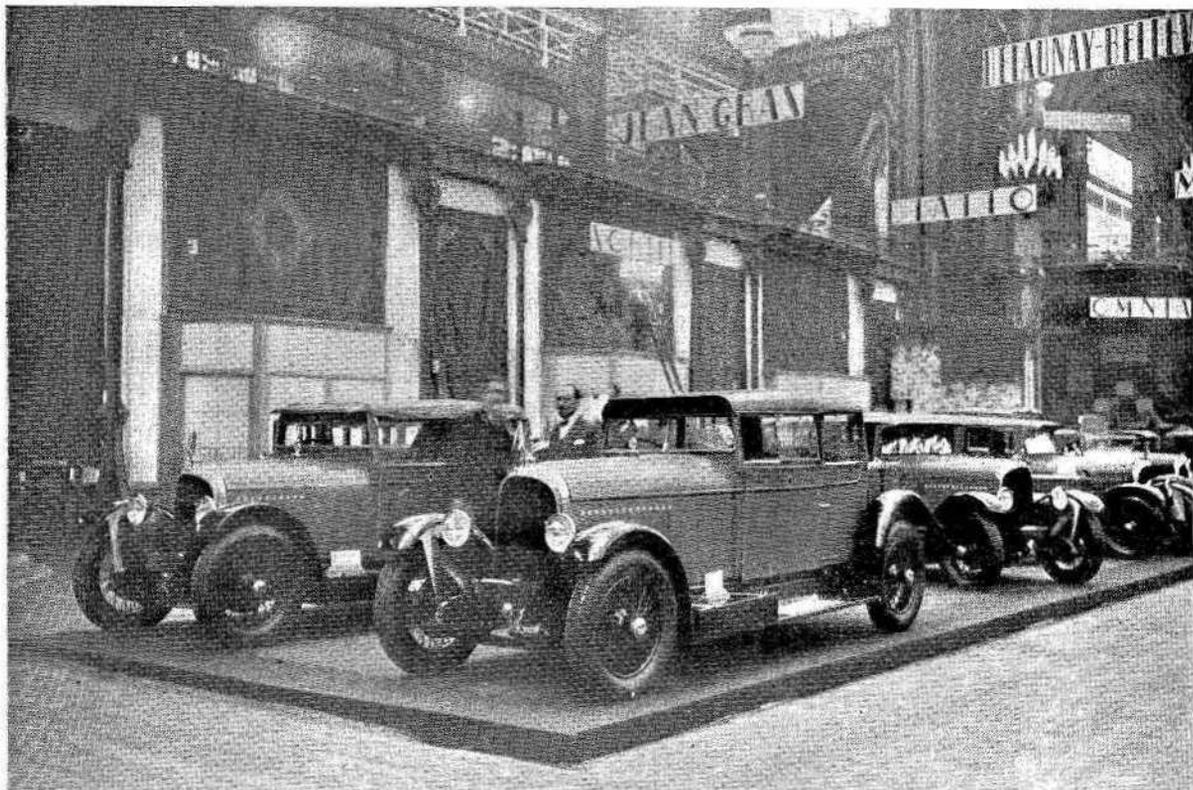
generales del antiguo Citroën 10 HP., con las variaciones en el chasis, que es más bajo, motor de cuatro cilindros 70×100 , radiador de mayor superficie, frenos en las cuatro ruedas por servofreno sistema *Westinghouse*, muelles enteros, tablero con indicadores completos y rendimiento de velocidad hasta 80 kilómetros a la hora sin aumento de consumo. El «B 15» es exactamente igual, con la diferencia de poder soportar carga útil de 1.000 kilogramos, además de sus respectivas

carrocerías de camión. La instalación de esta gran marca fué, como en Salones anteriores, lo más concurrido del mundial certamen.

Las visitas, las consultas, la revisión de todos los detalles de los coches expuestos ha sido continuo desfile, pues no solamente la atracción del coche era lo que más llamaba la atención, sino la elegancia con que se había hecho la instalación del stand, así como la amabilidad que el personal tenía para atender todas las demandas.



El nuevo coche 1927 equipado en conducción interior y su motor



Voisin DE todas las grandes firmas mundiales, hoy es indiscutiblemente *Voisin* la marca más apreciada por la clientela ávida de poseer un coche perfecto, tanto por lo que respecta a rendimiento general como a forma nueva, vistosa y elegante de carrocería.

Voisin, después de obtener una perfección con su 10 HP., aun no igualado por ninguna otra marca, no permanece inactivo saboreando el éxito; al contrario, renueva sus estudios y, como es natural y consiguiente, saca de ellos, con la gran experiencia y conocimientos que posee, algo nuevo y notable; así es como se ha presentado en la Exposición el nuevo 14 HP. seis cilindros sin válvulas, tipo «C 11». Este modelo, todavía poco conocido antes del actual certamen, es hoy popularísimo, contándose por centenares las órdenes recibidas durante los breves días con que cuenta de vida. Este chasis, el primer francés de seis cilindros sin válvulas, salió de los laboratorios hace un par de años, siendo motivo de ensayos y pruebas hasta dar con el resultado final que ha sido algo espléndido y digno de la

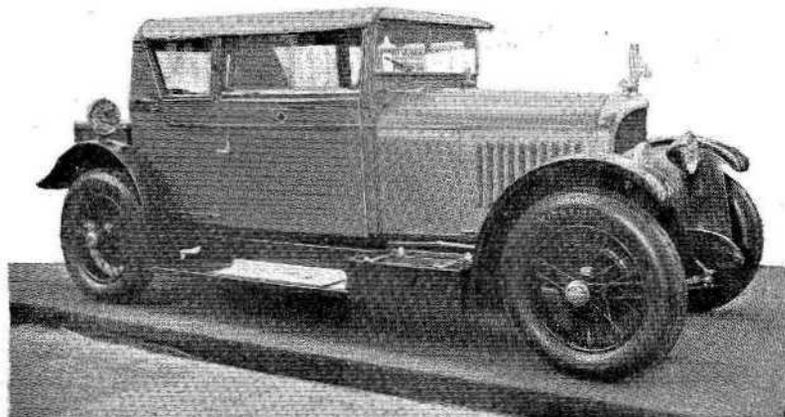
fama de sus predecesores, que tan conocidos son en todos los mercados, y especialmente en el español, donde cuenta tantos y tan fervientes devotos.

Su cilindrada son dos litros 350 (seis cilindros de 67×110) y su consumo no pasa de los 14 litros por 100 kilómetros.

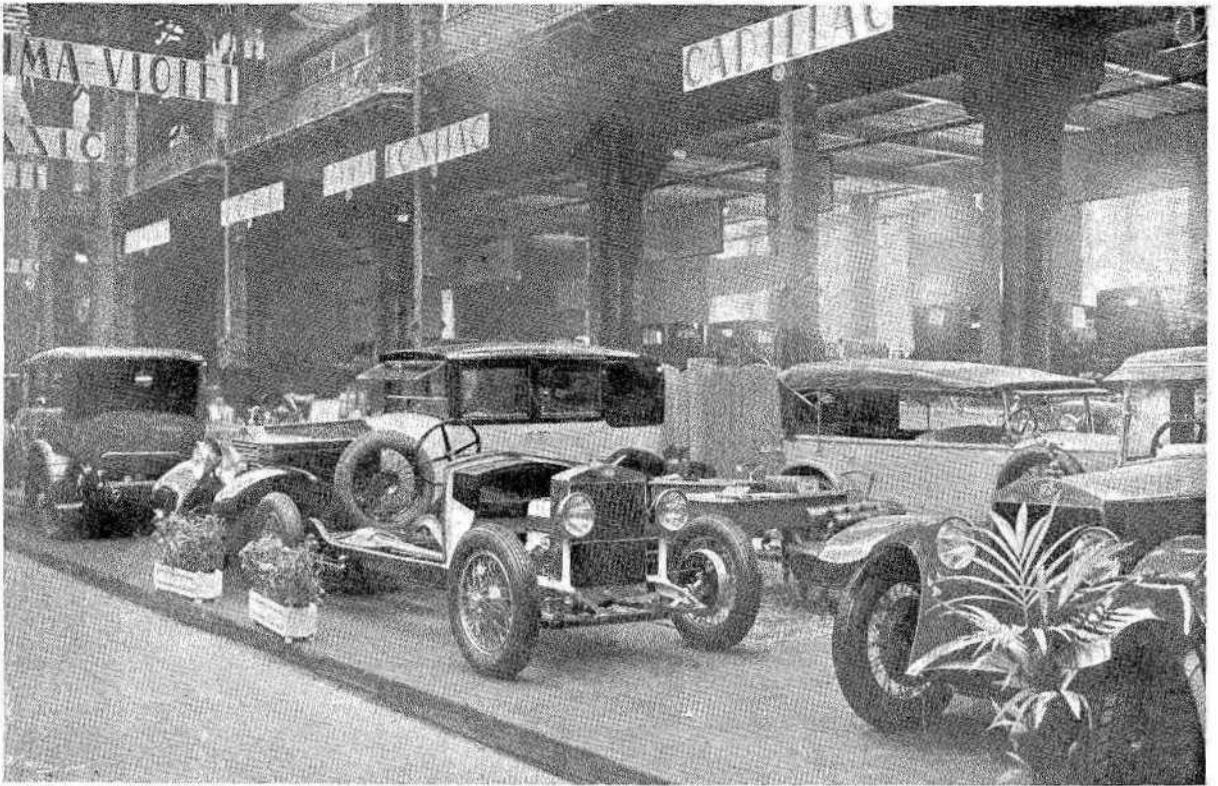
La marcha en conducción interior, tipo de carrocería especialidad de la *Voisin*, va de los seis kilómetros a los 120, pudiendo hacer todas las *reprises* sin cam-

biar de marcha, siendo su fuerza de aceleración verdaderamente impresionante.

Voisin ha demostrado una vez más su gran potencialidad industrial, que se traduce en comercial, gracias a la fama de sus producciones, fama que no precisa se ocupe de hacer resaltar en reclamo, ya que todo poseedor de un coche de esta marca se convierte inmediatamente en heraldo de sus grandes méritos, de que el *Voisin* se destaca sobre los demás coches.



El nuevo coche *Voisin* 10 HP., carrocería *Sulky*

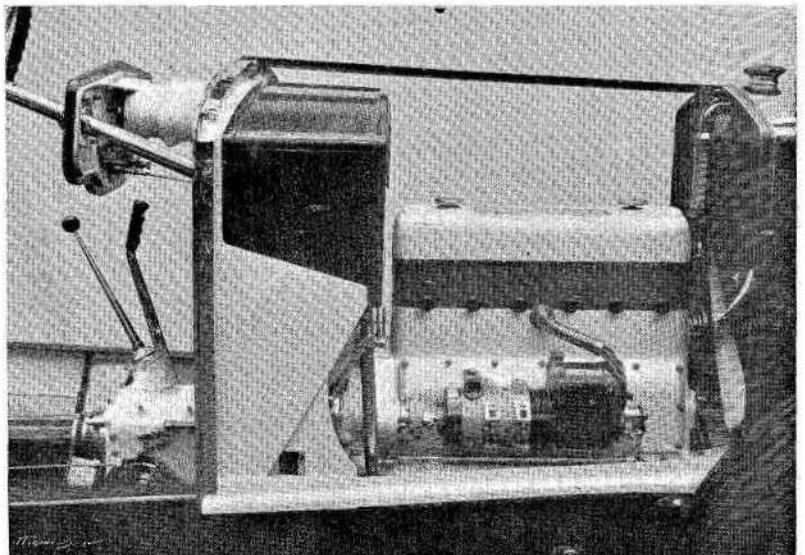


Itala UN motor seis cilindros de 65 por 100, una suspensión ideal, un servofreno mecánico de primera calidad, neumáticos ballon straight-side de 30 x 5.25, cuatro marchas, tan silenciosa la una como la otra, y ya tenéis el chasis que, con un consumo extraordinariamente reducido (14 litros), da la velocidad media y el confort de cualquier otro coche por costoso que sea, no decimos famoso, pues en esta categoría la marca *Itala* ocupa el primer lugar. Un novato en automovilismo puede negue a esta marca sus cualidades, pero cualquier práctico en la materia, aunque no sea un conocedor absoluto de todas las marcas, tened la seguridad de que reconocerá en los productos de la vieja firma torinesa la suprema calidad. Es producción de calidad y para apreciarla precisa lo que antes decimos: ser automovilista de calidad.

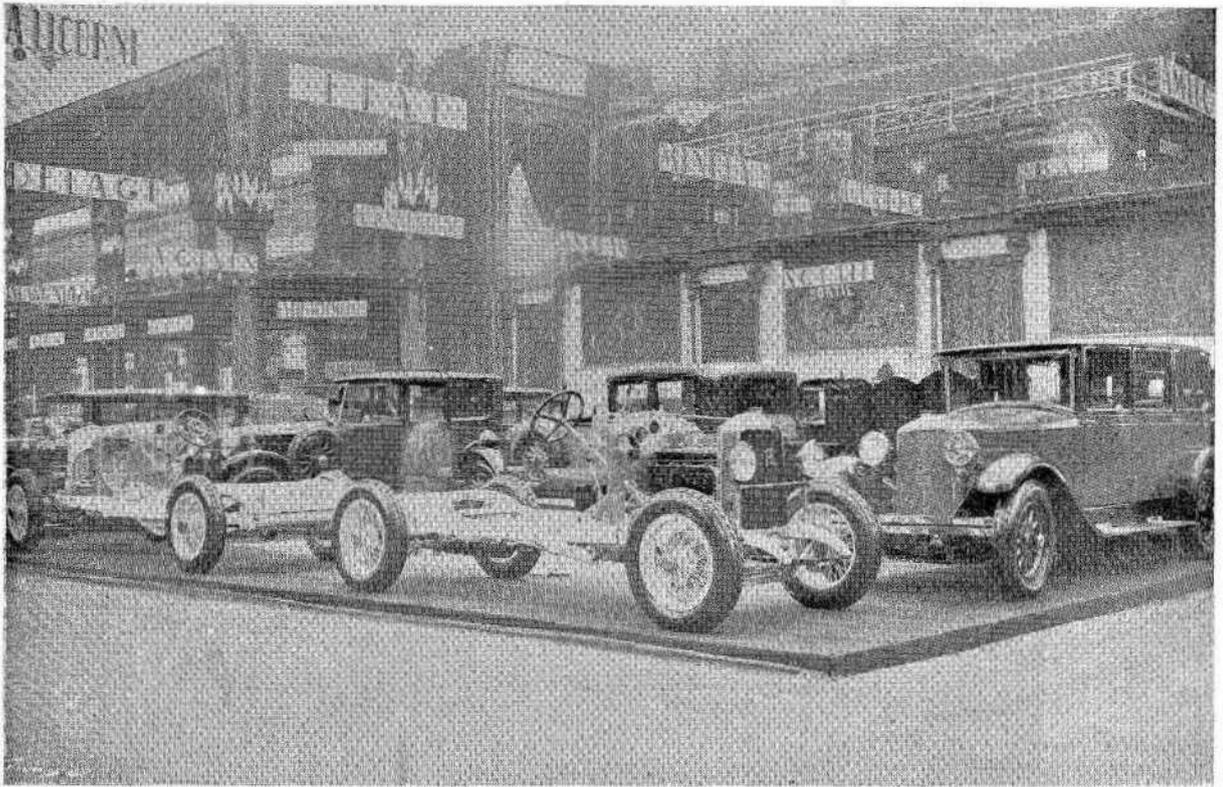
Pedid a cualquier ingeniero, y mejor si es especialista, si es fácil equilibrar suficientemente un motor en el que las vibraciones desaparezcan por completo en cualquier régimen, de solucionar que los engranajes trabajen como si

fuese éste siempre en toma directa y asegurar a un ligero coche de 1.500 kilogramos una marcha y seguridad perfectas, cual si se tratase de un coche de 3.000 kilogramos. Pues esto es lo que ha conseguido realizar la fábrica *Itala*, sin exageración de ninguna clase en los resultados obtenidos, resul-

tados que en el mundo entero son apreciados, no desmereciendo en tal apreciación nuestro país, y Barcelona en particular, donde su agente señor Möller ha podido comprobar en sus oficinas de la calle de Cortes, 513, que cada vez que ha llegado un modelo *Itala* se ha visto visitadísimo.



El célebre motor dos litros.



Rochet-Schneider

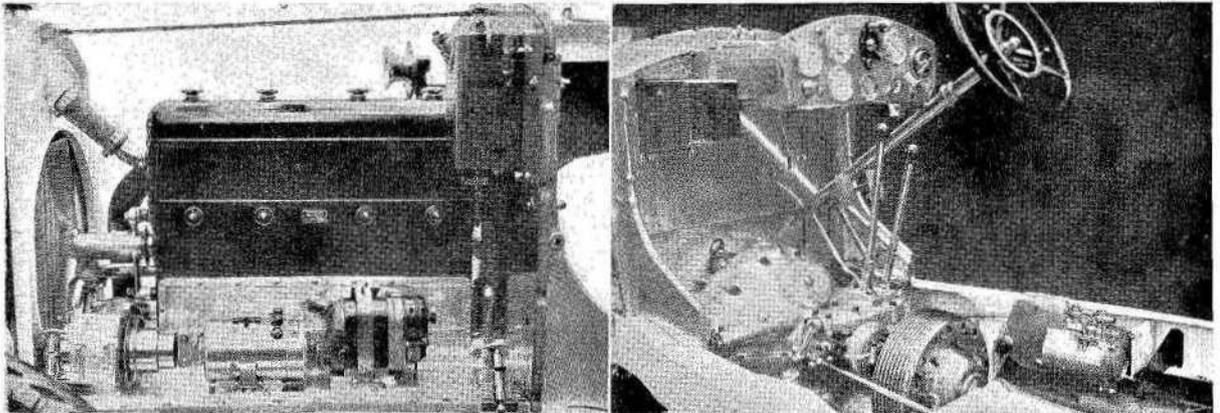
LA calidad en un coche es, a pesar de cuanto se diga en el momento actual, la preocupación máxima de todo comprador. Esta marca se ha especializado precisamente en esta condición, no siendo de extrañar la gran fama que de tal goza. En otras reseñas de salones habíamos dicho que el poseedor de *Rochet-Schneider* siempre se desprende de su viejo coche para adquirir otro *Rochet-*

Schneider y jamás tal afirmación ha venido mejor a punto que en el actual Salón parisino, ya que los nuevos modelos, a pesar de ser un dechado de perfección en todos sentidos mecánicos, su nota dominante es la característica de siempre: la gran calidad.

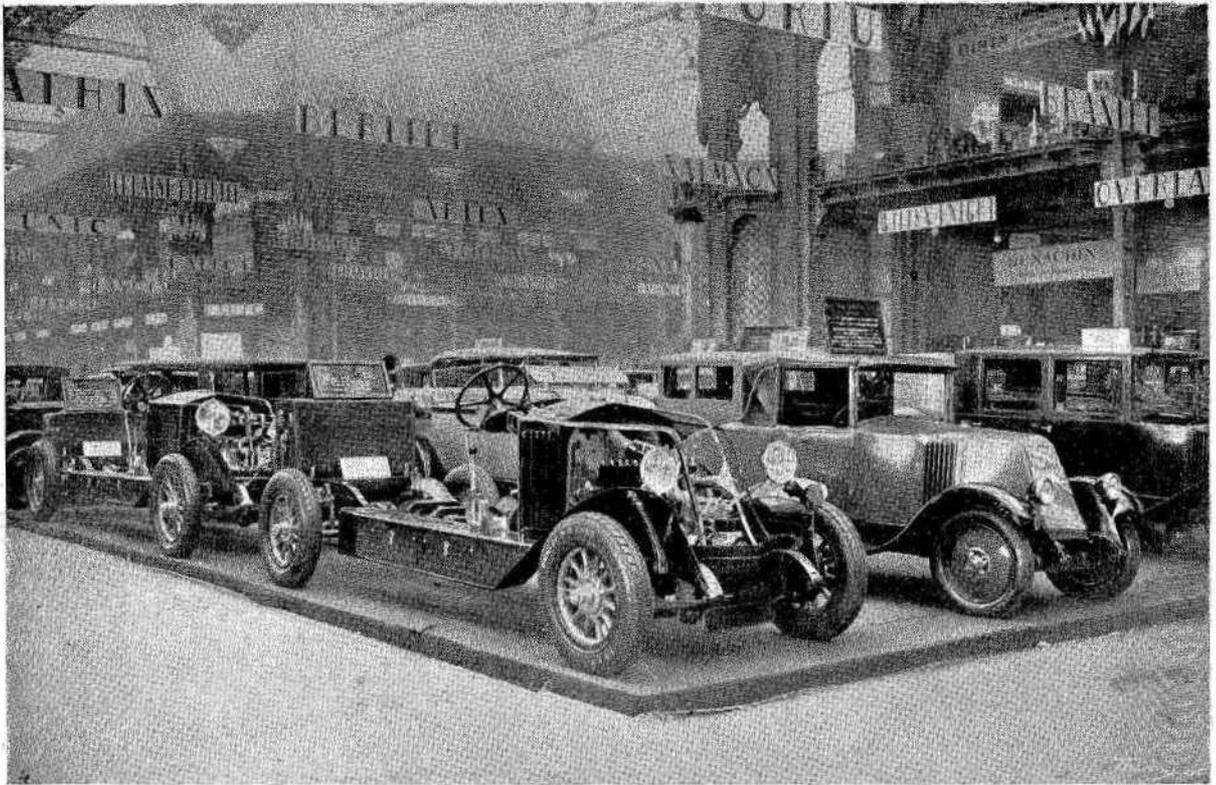
Presenta este año dos tipos, el 14 y el 20 HP. El primer coche es de fuerza media perfecta, siendo su aplicación estudiada para los servicios de ciudad y turismo, que podríamos llamar familiar; el 20 HP. es el gran turismo, el co-

che para todo y para todos los grandes amantes de las excursiones en gran escala, no teniendo que envidiar nada a ninguna otra marca o, mejor dicho, teniendo que envidiarle muchas a la *Rochet*.

En una palabra, el lema de los nuevos modelos es: un automóvil de calidad a precio razonable, poco consumo, grandes velocidades, solidísimo confort y elegancia, para que así se pueda complacer en cualquier momento el espíritu exigente, el temperamento raro y el deseo meticuloso.



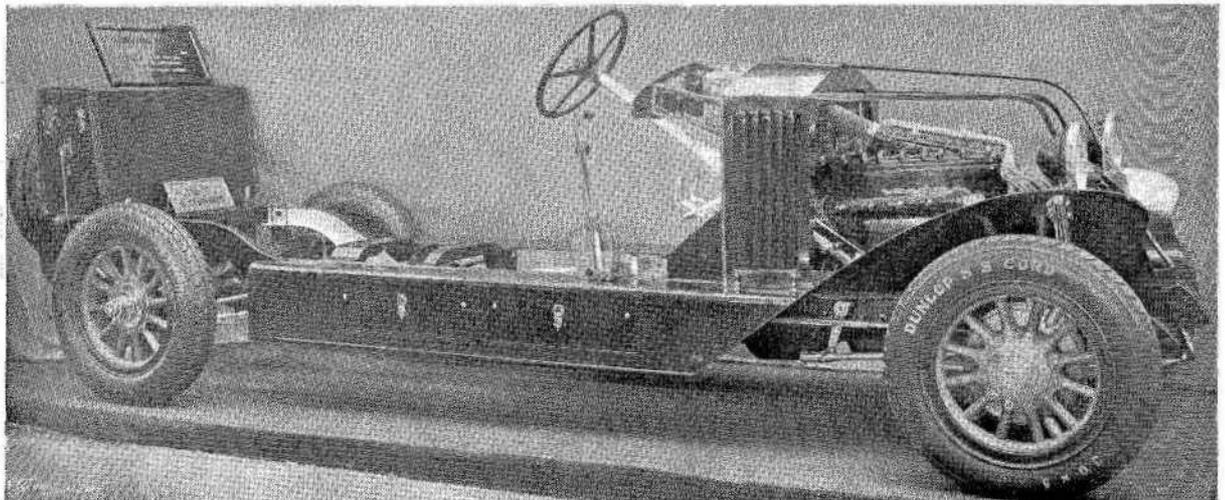
Motor, tablero y servo-freno del nuevo 20 caballos



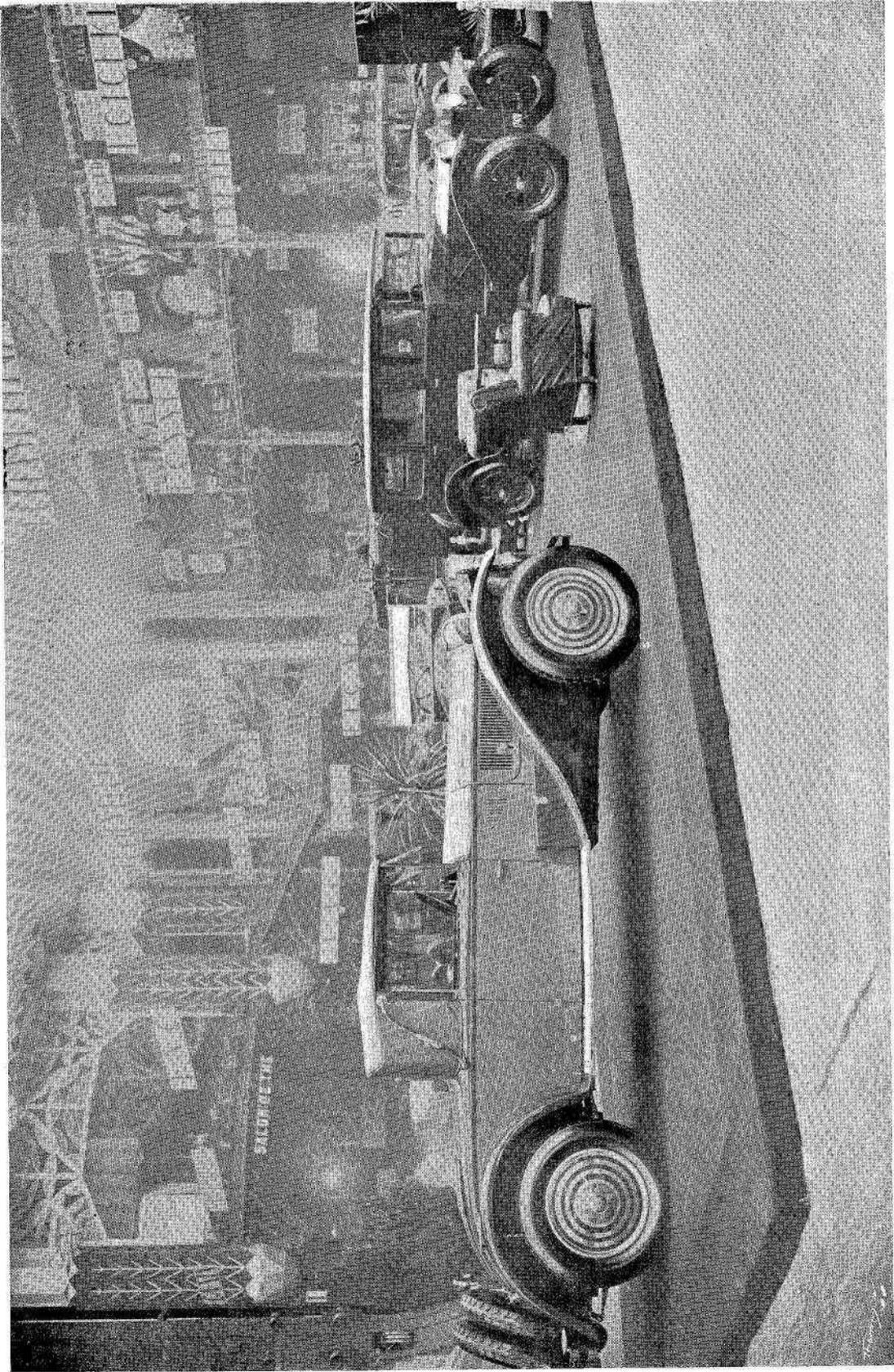
Renault DIFÍCIL es decir en pocas palabras algo de *Renault*, de esta formidable organización que todavía gobierna, y cómo, un hombre tan admirable como Luis Renault, uno de los miembros de aquella familia que en los comienzos del automovilismo tanto se distinguieron en las luchas deportivas. Las producciones se cuen-

tan por miles, los obreros empleados por millares y la capacidad de sus instalaciones por miles de miles; con estos elementos y con los conocimientos del gran industrial, ¿qué duda cabe hayan llegado donde han llegado sus automóviles? Desde el pequeño 6 HP., coche de resultados admirables, hasta el espléndido 40 caballos de gran categoría, todos sus chasis son perfectos, respondiendo a una

necesidad cada uno de ellos. El 10 caballos es coche para la inmensa clientela, ya que reúne las condiciones todas del coche de fuerza mediana, el 15 HP. seis cilindros, de moderna creación, ha sido uno de los *clous* del salón, tanto por su perfecto acabado como por su precio que, a pesar de ser un espléndido coche de lujo, compite por él con producciones de mucha menos potencia.



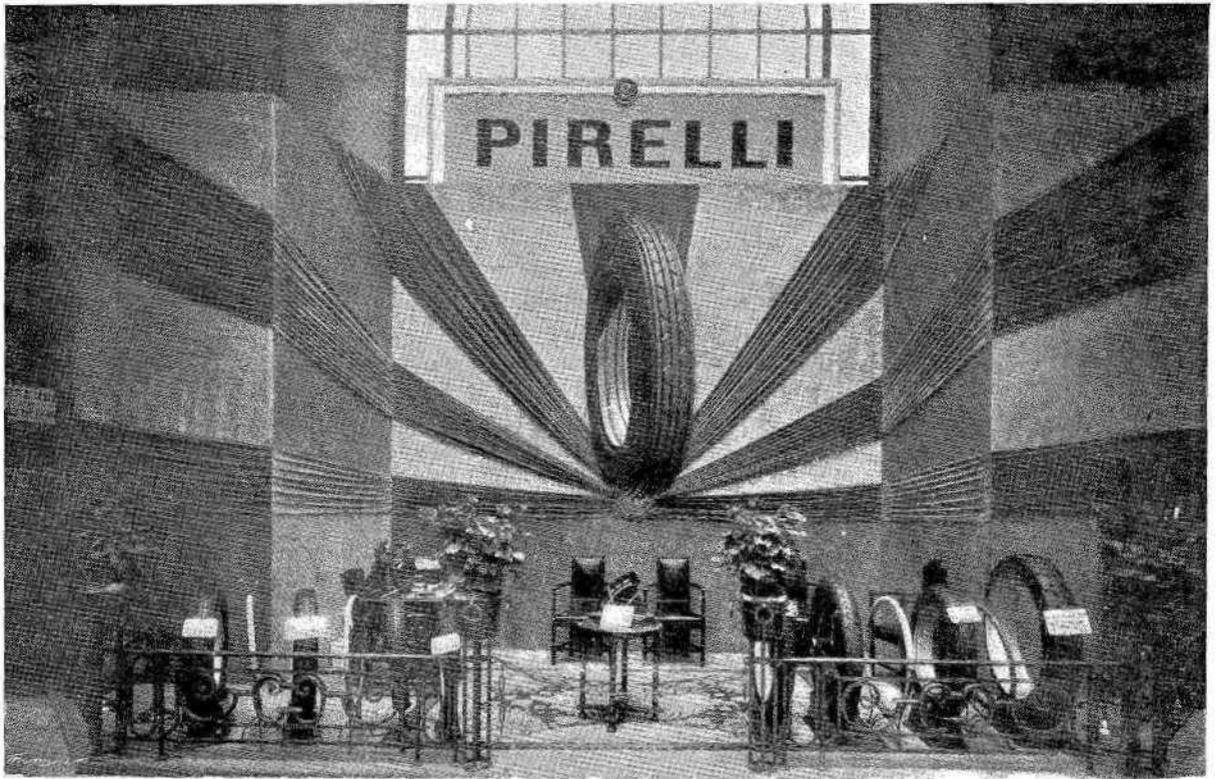
Chassis del 15 HP., seis cilindros



STADIUM

EN su stand del Salón de París exponía sus nuevas producciones equipadas con su moderno motor, que garantiza los 130 a la hora. Dicho nuevo tipo lo entrega con chasis, largo o corto, según el gusto del cliente. No hay que hacer más halagos de esta marca, pues solamente ver la forma elegante de su instalación, acredita el gusto de su perfitísimo creador.

Lancia



Pirelli QUE el pasado año ganó con *Alfa Romeo* el campeonato del mundo, ha descansado deportivamente en la finida temporada por haber ya inscripto su nombre en todos los palmarés mundiales. Uno solo le faltaba, el de la carrera en cuesta del Klausen, campeonato suizo de la montaña, y considerando debía también tenerlo en su libro de oro, corrió la prueba consiguiendo el primer lugar y rompiendo el acuerdo de no correr oficialmente, sólo por tener todas las grandes manifestaciones ganadas con sus admirables neumáticos cuerda de fama mundial.

Al hablar de *Pirelli*, aunque sea tratando del Salón de París, dos cosas vienen siempre a nuestro encuentro y no podemos resistir la tentación de hablar de ellas: su admirable actuación deportiva y su industria española, tan española como la Nacional *Pirelli*, resultado de una fusión entre los elementos de aquella inolvidable organización primera y los grandes elementos del grupo *Pirelli*, con fábricas en Villanueva y Geltrú, que tan respetados y admirados industrialmente son.

Deportivamente, ya hemos explicado su triunfo en cuesta, al que hay que añadir el del primer lugar en las 24 horas de Le Mans con los *O. M.* En cuanto a la parte producción de neumáticos, la actuación de la manufactura de Manresa cada día es más interesante; miles de cubiertas ruedan por España y no hay centro de una poca importancia donde no se encuentre un entusiasta distribuidor de las cubiertas y cámaras de aire, que gracias a los grandes perfeccionamientos que en su confección se emplean, compiten sin discusión alguna con los de las fábricas del extranjero de más renombre. En la portada de este número puede verse la confección toda mecánica, cual pudo apreciar S. M. don Alfonso en la reciente visita a dicha Nacional *Pirelli* con motivo de su jornada a la industriosa ciudad manresana.

Durante la estancia del Rey en la fábrica, presencié las operaciones todas de la confección de cubiertas y cámaras, desde el preparado de gomas hasta el embalaje de cubiertas y cámaras, pasando por las de engomados de telas, trefilas, confección mecánica, estampaje y vulcanización, quedan-

do sumamente complacido de la forma en que se efectúan las manipulaciones. Antes de salir tuvo S. M. la especial atención de hacer constar hace tiempo emplea los neumáticos de producción nacional, añadiendo está complacido de sus resultados, que ha podido comprobar en los viajes efectuados este último verano, especialmente en sus trayectos Norte-Madrid.

Terminemos hablando del Salón de París, en que *Pirelli* exponía sus gigantes, balón y cuerda normales, junto con los semi-neumáticos, tipo de macizo especial que tiene creado para los grandes camiones, siendo sus resultados verdaderamente sorprendentes, hasta el extremo de que en Bélgica, país donde los vehículos equipados con macizos pagan mayor contribución que los que llevan aire, el Gobierno hizo interesantes ensayos y no ha tenido inconveniente en incluirlos en el grupo de los neumáticos.

Pirelli será, como es natural, el producto preferido, por ser, además, lo mejor en su género de fabricación nacional, poniéndose con su mercado, hábilmente conquistado al extranjero, en primera línea de la producción hispana.

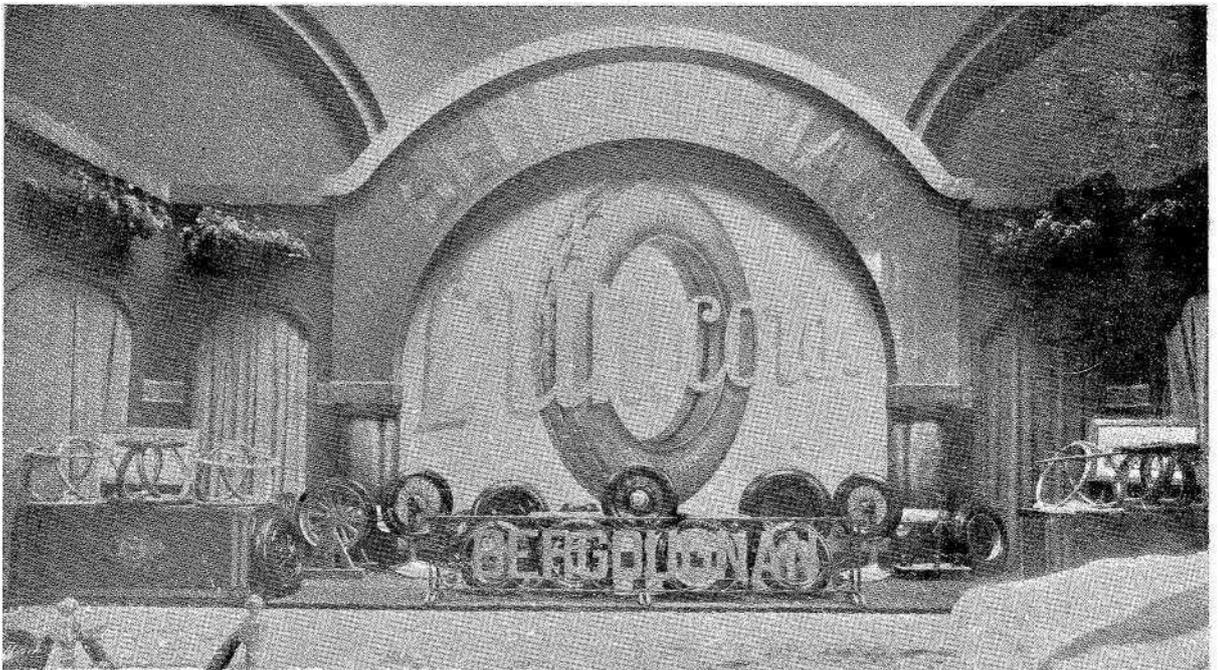


Houdaille

EN el stand de este amortiguador detúvose largo rato M. Doumergue, admi-

rando los tres tipos característicos que para coches pesados, 10 y 20 HP. y cochecitos, fabrica esta admirable casa; no queremos añadir más, pues es ya sobradamente co-

nocido por todos el brillante resultado de este amortiguador, que reviste la popularidad a base de sus espléndidos resultados con positivas demostraciones prácticas.



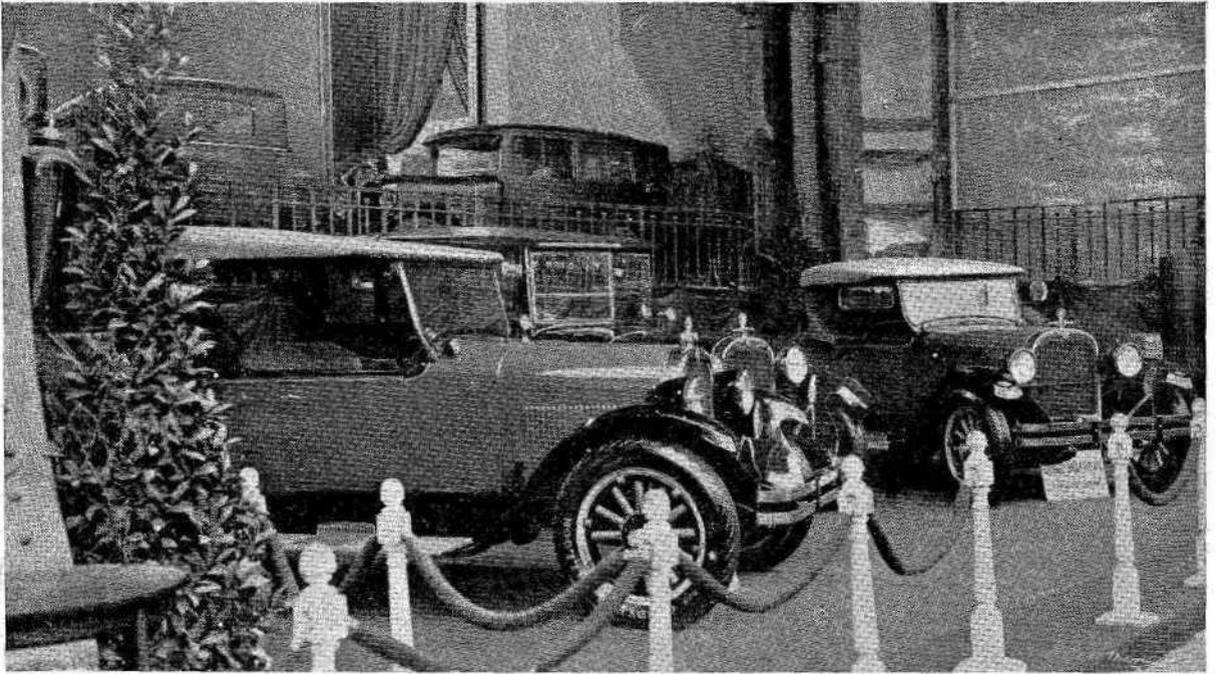
Bergougnan

ROBUSTO, ligero y durable son las características del *Unicor-*

de-Bergougnan, que reúne todos los perfeccionamientos realizados hasta hoy en la confección de neumáticos.

Su larga vida en el mercado au-

tomovilista es ya la base suficiente de una garantía positiva. Coche que prueba *Bergougnan*, coche que ya no pone en sus ruedas otras gomas que las que nos ocupan.

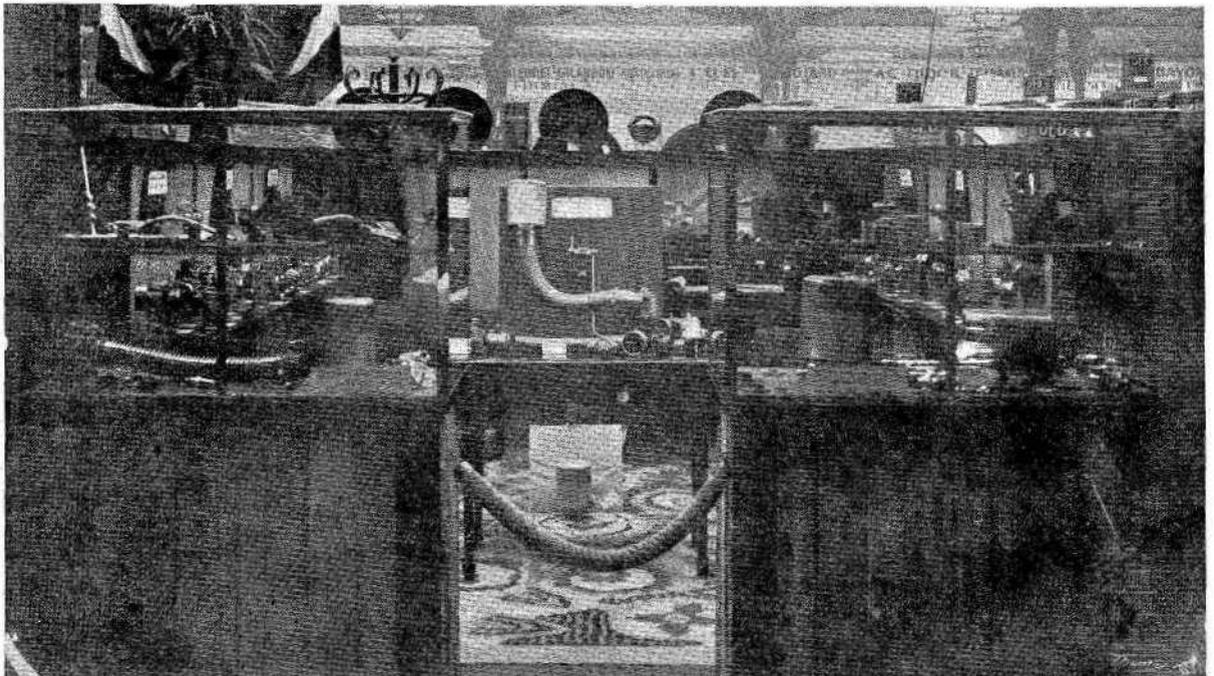


Dodge

HABLAR de esta marca es cosa verdaderamente difícil, pues sus grandes cualidades son de todos

conocidas; basta preguntar a un poseedor de *Dodge*, para convertirse en entusiasta y determinar su indecisión en el momento de la compra hacia esta marca,

pues sus pruebas y los coches que están ya en circulación largos años demuestran al momento la buena calidad de sus materiales, su construcción y su confort.

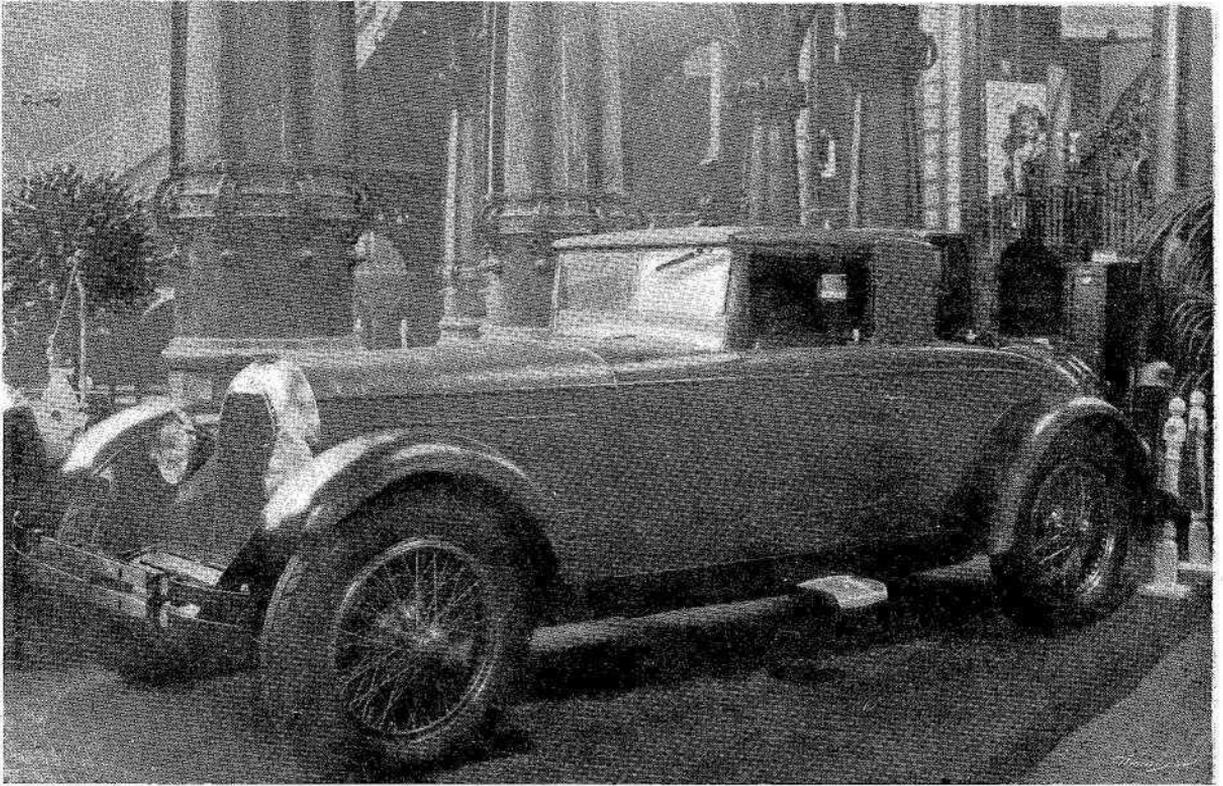


Zenith

ESTE admirable carburador, del que puede decirse sin ambages ni rodeos que es el

summum de la perfección, equipaba infinidad de coches, siendo su stand concurridísimo, admirando la competente concurrencia sus instalaciones que, sin salirse de la

base fundamental y del carácter puramente comercial de la misma, unía de una manera refinada y hábil la elegancia en la instalación, lo que inducía con placer al pedido.



Ricart

El stand de la *Ricart*, que está situado a la izquierda de la gran escalera, en el hall, encierra un coche y un motor *que todo el mundo admira*.

(*Paris-Soir*)

HALLAR una apreciación semejante en la prensa francesa, tratándose de una mercancía española (expuesta en un Salón parisino en donde se exhibe tanta y tanta diversidad de coches automóviles), es algo difícil y, sin embargo, esa misma frase la hemos visto empleada con idéntico motivo en otra infinidad de periódicos.

No es dable creer que nuestro amigo don Wifredo Ricart se haya dado a la *réclame*, por cuanto su propósito, verdaderamente sincero, noble y plausible, ha sido el de presentarse con su obra ante el mundo del automóvil, presentando «algo» digno de admiración y de estudio, que nosotros conceptuamos verdaderamente acertado.

En realidad de verdad y en opinión de los técnicos, tanto el motor como el coche *Ricart* constituyen un acierto, *et item más*, la

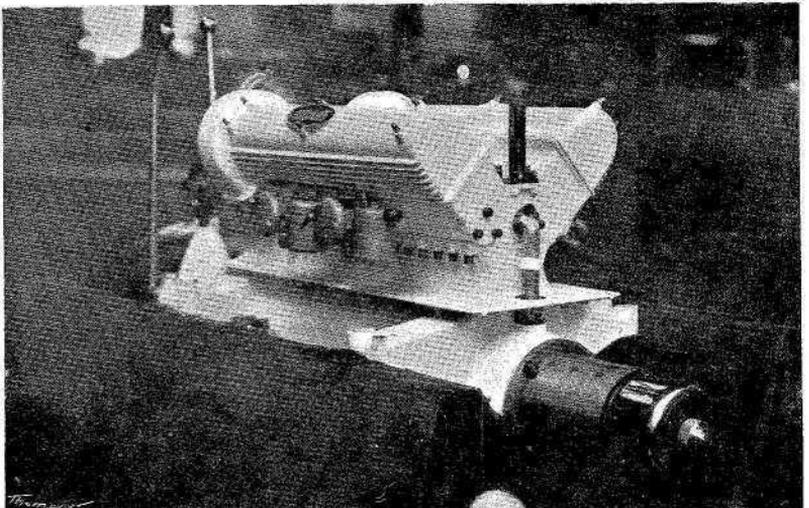
carrocería conducción interior que ha construido Capella.

Se trata, como saben muy bien los iniciados en estas cosas del chasis, equipado con motor a 6 cilindros (1.500 c. c.), obra en la que Ricart ha puesto, unido a sus entusiasmos y a sus amores, toda su ciencia; motor extremadamente suave, en el que no se opera vibración alguna, incluso

al sobrepasar 5.000 revoluciones.

Con este coche ha venido Ricart de Barcelona a París y no por vía directa, recorriendo 1.184 kilómetros en 18 h. 22 m., a una velocidad media de 64 kilómetros.

Hase comprobado, en los diferentes ensayos realizados, que consume menos de 10 litros por 100 kilómetros.



El motor del nuevo *Ricart*

La suspensión es perfecta merced a cuatro largos resortes que la convierten en extremadamente suave, sin que por grande que sea la velocidad y mala la carretera se observen molestas sacudidas.

Ha obtenido el coche *Ricart*

un éxito positivo y verdad en esta Exposición, en la que se consagró de verdad los valores reales y el novel fabricante español se se llevó la completa convicción de que su obra ha sido comprendida, sinceramente alabada y

que sus anhelos se han visto plenamente cumplidos, logrando el aplauso y las felicitaciones de los inteligentes en la materia, de los competidores que no le han regegado ciertamente los elogios que *Ricart* se merece de verdad.

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Prueba de regularidad del R. M. C. C. / La Copa del Garda
El Gran Premio del Salón de París / Para el Sr. E. F. B.

EN la reciente prueba de regularidad del Real Moto Club de Cataluña tomaron la salida 31 corredores, divididos en categorías de 35 y 40 a la hora de media. Durante el trayecto debían actuar controles secretos y celebrarse diversas pruebas para determinar la clasificación. De ellas la más importante fué la del $\frac{1}{2}$ kilómetro lanzado. La clasificación fué como sigue:

Medalla de oro.—A. Catalá, moto *Terrot*, 100 puntos; Agustín Coma, autociclo *Hércules*, 100 p.; Antonio Alá, side-car *Triumph*, 99 p.; José M. Planás, autociclo *Austin*, 99 p.; Francisco Sanahuja, moto *Panther*, 99 p.

Medalla de plata.—Pablo Barba, moto *Matchless*, 93 puntos; José Atmetilla, autociclo *Amilcar*, 94 p.; José Bonet, moto *Douglas*, 91 p.; Pablo Aixelá, moto *Douglas*, 97 p.; Jaime Serra, autociclo *Fiat*, 91 p.; Ignacio Faura, moto *B. S. A.*, 97 p.

Medalla de cobre.—Andrés Todolí, moto *B. S. A.*; José M.

Valón, autociclo *Peugeot*; José Castanys, moto *A. J. S.*; Ramón Sellés, autociclo *Salmson*; Juan Oriol, moto *A. J. S.*; Ferreol Bros, moto *B. S. A.*; Antonio Cristófol, moto *B. S. A.*; Ignacio Maseras, autociclo *Citroën*; Ignacio Macaya, moto *Indian*; Salvador Vallvé, side-car *A. J. S.*; Antonio Enriquez, side-car *Harley Davidson*.

La prueba fué bastante dura, a pesar de la buena organización, pues los elementos también contribuyeron a ello.

Los 500 metros lanzados de Granollers y Cardedeu tuvieron que suspenderse por la humedad y niebla existentes, determinación muy laudable debido al mal estado en que debía de correrse esta peligrosa prueba.

También tuvieron que perder los corredores unos catorce minutos en el paso a nivel que existe antes de llegar a Palou, por encontrarse la valla hasta que pasó definitivamente el tren.

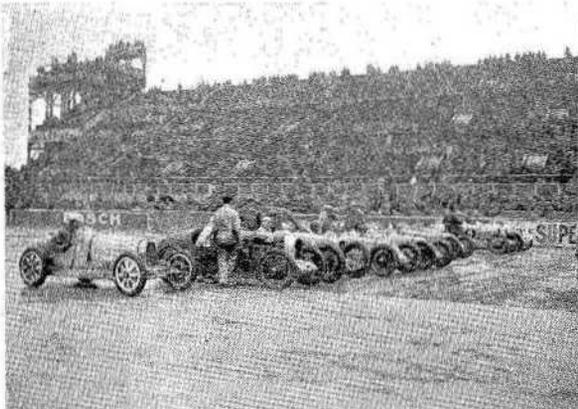
En el concurso de frenajes se

colocó un disco indicando la parada rápida, pero como que cogió de sorpresa a los concursantes, muchos de ellos pasaron de largo, perdiendo con ello el derecho al premio; esto sucedió antes de llegar a San Celoni.

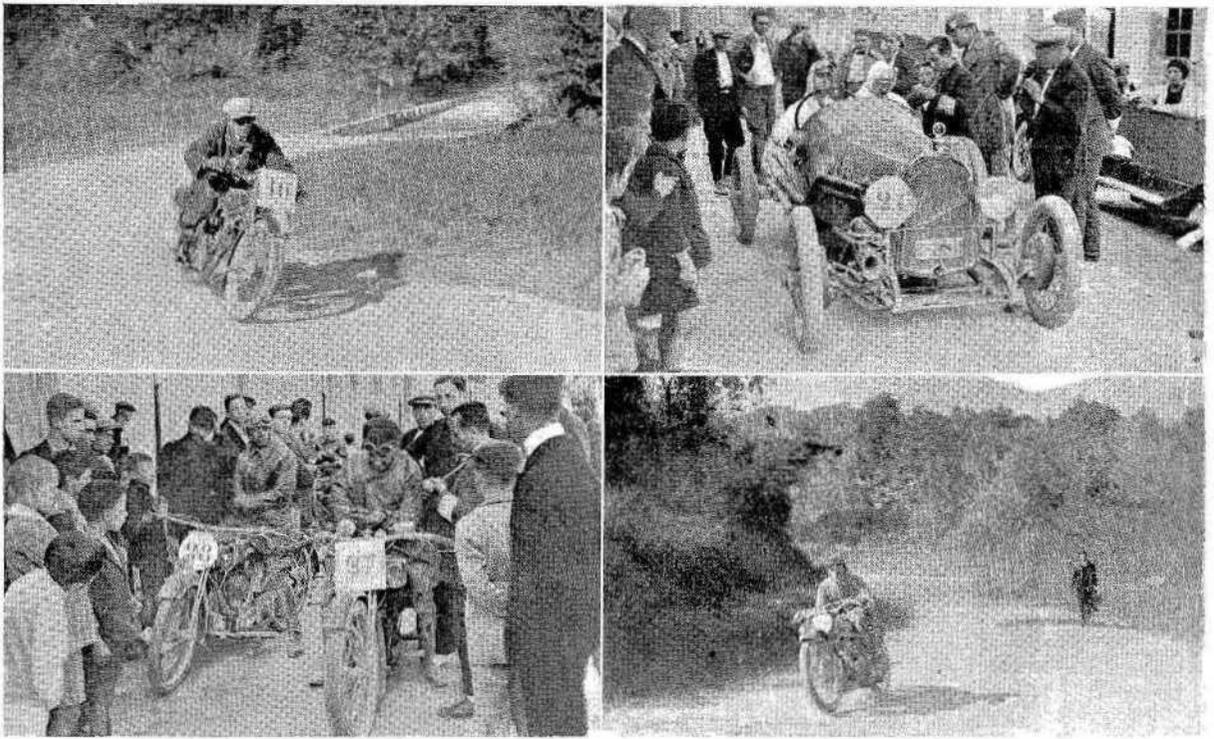
Llegando a San Celoni se efectuó el final de la etapa y el descanso, saliendo a las 3 todos los corredores con gran tren para ganar el tiempo perdido en el camino por los obstáculos encontrados en la etapa; salen 23 concursantes, que son todos los llegados.

Sigue la carrera y cuando menos se espera, una bandera indica que va a dar principio el medio kilómetro lanzado, colocando esta prueba después de un vado en el cual han de relantir los concursantes y arrancar en plena pendiente, fallando muchos vehículos después de un kilómetro para arrancada y prueba de aceleramiento.

La organización por parte del Real Moto Club de Cataluña, como siempre, espléndida y bien orientada.



MONTLHERY : Salida del Gran Premio del Salón para coches de 1.500 c. c., fórmula internacional, ganado por Divo, *Talbot*.—Gran Criterio del Salón, cochecitos de 1.100 c. c., ganado por Duray, *Amilcar*



PRUEBA DE REGULARIDAD.—Francisco Sanahuja, medalla de oro, moto *Panterh* 500 c. c.—Agustín Coma, *Hércules*, 1.100 c. c., medalla de oro.—Dos *B. S. A.* en un control.—Una *Douglas* en plena carrera

Terminaremos estos párrafos dedicando un piadoso recuerdo al gran deportista Murias, que cedió al deporte todo lo que era.

* * *

El Circuito de la Garda, carrera de automóviles en la que anualmente termina la temporada automovilista italiana, ha revestido este año verdadero interés, siendo en buen número los coches que tomaron la salida. La lucha fué entre Maggi, piloto de un dos litros *Bugatti*, y Maserati, que llevaba el 1.500 c. c. de la Targa Florio y de los grandes premios de Monza, terminando después de la retirada de este último, que lo hizo por avería, después de haber batido el record de la vuelta, dejándolo a 89 km. 241 de media.

La clasificación se estableció: 1.º, Maggi, *Bugatti*, que cubrió los 244 km. 720 del recorrido en 2 h. 50 m. 5 s., o sea a una media de 86 km.; 2.º, Antonelli, *Bugatti*; 3.º, Ferrari, *Fiat 509*; 4.º, Platt, *Chiribiri*. Los demás corredores no se clasificaron por haber terminado el tiempo máximo acordado para después de la llegada del primero.

La última prueba italiana revisió caracteres de resonante acentamiento deportivo, pues la presencia de Maggi, vencedor de la prueba, y de Maserati, el colosal actuador de Monza, fué lo suficiente para despertar gran interés.

La lucha tenaz y firme, fué llevada magistralmente por los dos en formidable competencia.

Esta titánica competición llevó a los dos ases a efectuar vueltas verdaderamente vertiginosas, pues en cuanto uno aventajaba al otro, éste en la próxima vuelta llevaba la ventaja a aquél, lo que motivaba naturalmente el deseo personal en cada uno de acelerar su marcha para evitarse la competición del compañero.

Maggi fué el que mejor supo llevar su máquina y el que más acertadamente consiguió el despegue; por lo cual su victoria era indiscutible, y así fué, venciendo con grau serenidad, tesón y ciencia.

Resaltó también bastante Antonelli, que consiguió la vuelta a 8 m. 21 s., y Ferrari, que efectuó una bonita prueba de regularidad, efectuando la vuelta en 9 m. 59 s.

Los demás clasificados, a pesar

de haber tenido algunas panas de importancia, consiguieron bonitos tiempos en el recorrido.

El record de 1923, que ostentaba Nuvolari, fué batido magistralmente, quedando únicamente intacto el record de Brambilla para los 1.100 c. c.

Un éxito de los muchos que Italia nos tiene reservados.

* * *

Con motivo del Salón de París, se organizó en Monthléry, el último día de su duración, una jornada de carreras cuyas principales pruebas fueron un criterio de cochecitos hasta 1.100 c. c. y una carrera titulada Gran Premio del Salón, para coches de 1.500 c. c., fórmula internacional. De los cochecitos fué vencedor Duray, con *Amilcar*, a 104 de media, y de los 1.500 c. c., Divo, con *Talbot*, neumáticos *Dunlop*, a 100 kilómetros 817 de media, recorriendo en esta carrera 200 kilómetros.

La lluvia y la niebla deslucieron bastante las pruebas, que habían conseguido reunir buen número de concursantes, figurando entre ellos las marcas *Salmson*,

Sandford, Guyot, Gran Graf, Amilcar y Talbot.

A pesar de las inclemencias y de este deslucimiento, el público fué bastante numeroso.

La organización, impecable, y las carreras de motos y la lucha de los «bóldos» fueron suspendidas para efectuar exhibiciones, por temerse muy acertadamente que el estado de la pista era peligroso, lo que causó cierta decepción en el público, decepción que pronto pasó, por la bonita presentación de todos los ases actuales de la moto y de los cuatro bóldos, pilotados por Divo, Eldridge, Guerin y Coty.

Las incidencias de las pruebas fueron acogidas con grandes muestras de interés por el público, que es al fin el que no se deja engañar en ningún caso y que en esta prueba no vió sus esperanzas defraudadas, pues las carreras que presencié le llenaron de satisfacción, a pesar de haberse puesto en contra los elementos y haber

habido varias panas de importancia y sin ninguna consecuencia fatal, afortunadamente,

Francia sabe aprovechar bien los días de su Salón para celebrar durante su apertura todos cuantos actos tengan una relación deportiva en general y en especial con el automóvil, y así, además de hacer un certamen puramente comercial y de visiteo, se acuerda de sus deportes y a ellos les dedica su margen preferente, que pone a gran altura la cultura deportiva francesa con sus admirables pruebas que han servido de ejemplo al mundo entero.

Nuestros certámenes automovilistas con nuestro Salón, son ya una buena competición parisina, pues todos los Salones celebrados aquí, sin desmerecer el de París, han merecido siempre elogios por parte de cuantos por sus salas han pasado; pero todavía nuestras principales entidades motoristas no han sabido aprovechar esta particularidad para efectuar pruebas

especiales, carreras clásicas, reuniones motoristas, puramente de Salón Automóvil.

Y esto es sencillamente fácil poderlo hacer; con entusiasmo y un poco de buena voluntad, nuestro Salón podría tener anexa su clásica prueba con carácter internacional y popular.

* * *

El señor E. F. B., desde *Madrid Automóvil* y en largo artículo como para llenar una página, me da una lección y consejos que yo agradezco infinito. De todo ello deduzco hay dos clases de españolismo: el de los que no sienten desacreditar lo que fuere con tal de colocar sus humorismos o un buen chiste, y los que, sin ser graciosos, procuramos defender lo de casa y que progrese la riqueza nacional. Yo, mi querido y respetado señor E. F. B., soy de los últimos; tengo el defecto de no ser ni gracioso ni castizo.

M. F. C.



CRICUITO DEL GARDA.—El coche *Chiribiri*.—Maserati, Maserati litro y medio.—Las salidas.—Un *Fiat* en el reviuallamiento.—En el círculo: Maggi, *Bugatti*, vencedor del Circuito del Garda Fotos Rol y Strazza

La actualidad futbolística

*En plena excitación del Campeonato / Los resultados de la segunda jornada con la primera sorpresa de calidad / La tercera jornada con otros resultados desconcertantes
Un epílogo de política nacional*

En plena excitación del Campeonato

ESTAMOS ya completamente entregados a la apasionante lucha que tiene por meta la consecución del codiciado título de Campeón de Cataluña, que siendo ya de por sí título honorífico y glorioso por la intensidad de las batallas que han de librarse, representa sólo una etapa del largo camino que es preciso recorrer para llegar a los máximos honores que significa la obtención del Campeonato de España.

Si difícil es prever cuáles de nuestros equipos habrán de representar al fútbol catalán en las eliminatorias nacionales, no lo es menos poder, ahora cuando los elementos de juicio son tan escasos y falta aún que recorrer tan

largo trecho, hacer cálculas sobre las posibilidades de los representantes de Cataluña de renovar la conquista del título nacional. ¡Bien quisiéramos poder ver en las confusas lejanías el rayo de luz que esclareciera, siquiera con vagos perfiles, las perspectivas remotas! Pero, hemos de limitarnos, barajando datos inciertos de escaso valor, que pueden ser alterados fácilmente por el azar, en acariciar nuestras esperanzas poniendo de imaginación lo que falta de puntos concretos y verosímiles de referencia. Creemos que estas luchas de los Campeonatos llegan a adquirir tanto interés no sólo porque se asientan en lo que hay de incierto en todo cuanto tiene por base el rendimiento humano, sino porque esencialmente fundan el secreto de su éxito en este amo-

roso cuidado con que acariciamos el optimismo, que es firme o vacilante siguiendo la veleidosa marcha de la fortuna, no siempre propicia.

Tienen los Campeonatos sus defectos inherentes a todo lo que atrae, en un vértigo pasional, a las muchedumbres, que obran más por razones sentimentales que ajustando su conducta a premisas de raciocinio. Precisamente su considerable radio de acción lleva la posibilidad de una amplia y eficaz obra educativa. Y la culpa podrá ser muchas veces, aparentemente, del público, cuando la pasión se desvía hacia excesos reprobables e incluso delictuosos, pero no es preciso ahondar mucho para reconocer que los mayores culpables son quienes rigen las grandes organizaciones con un



Barcelona-Sans: Una espléndida jugada de Samitier

Foto Claret

miserio criterio de parcialismo, un nefasto concepto de lenidad, una errónea idea de su alta misión o la insuficiente capacidad para ordenar la buena marcha de mecanismos de complicado engranaje.

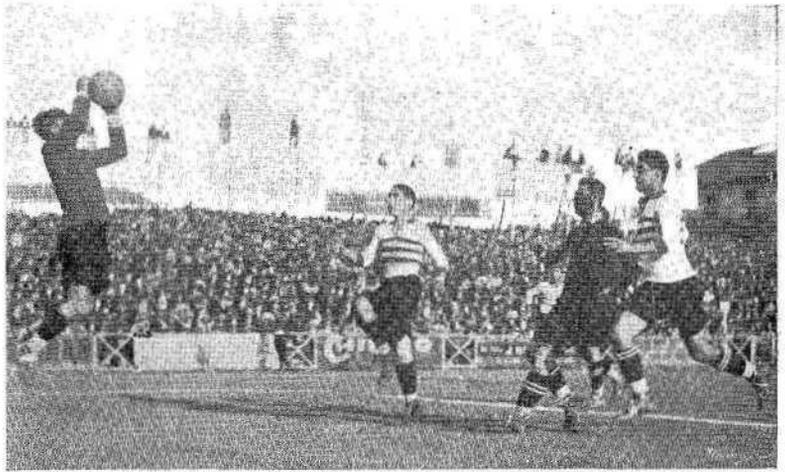
Resumiendo lo que precede en breves palabras, podríamos decir que la insuficiencia de los de abajo, motivo de conflictos, colisiones e incidentes que no faltan, se debe casi siempre y están en razón directa con la insuficiencia, en sus distintas formas, de los de arriba.

Los resultados de la segunda jornada con la primera sorpresa de calidad

Hay muchos resultados poco esperados que ya no llegan a constituir lo que se llama una verdadera sorpresa. Cuanto más nos vamos familiarizando con la idea de que en fútbol no hay imposibles, tendemos a disminuir el número de resultados sensacionales y, sobre todo, esta tendencia se acentúa cuando los equipos no están aún bien cimentados, por cuyo hecho es poco menos que imposible hacernos una idea aproximada de su rendimiento regular.

Por ejemplo, no consideramos como sorprendente el resultado obtenido en su campo por el Badalona, venciendo por 4 a 1 al Sabadell, que el domingo anterior era vencido, en Sans, por la Unió, por 5 a 2. Demostración palpable de que el once no había aún consolidado su defensa. Pero sí era sorprendente, más bien que por la misma derrota por la cuantía de la misma, la suerte que cupo al Español jugando contra el Gracia en el campo de este club, del cual salió vencido el once albiazul por 3 goals a 0. Consideramos al Gracia un equipo temible cuando juega en su *bombonera* (vulgo, su reducido terreno de la Travesera), que permite a los jugadores rojos mantenerse hasta el fin en el tren endiablado con que comienzan el match y no nos sorprenderán otras sorpresas contra otros calificados equipos.

Y quedan de la segunda jornada, aparte de los matches jugados en los campos del Gracia y del Badalona, los que tuvieron efecto en los terrenos del Sans, entre el titular y el Barcelona, y del Tarrasa entre el equipo de Egara y el



Barcelona-Sans: Llorens efectuando una bonita parada

Foto Buyosa

Europa. De ambos resultaron vencedores los campeones actuales de España y los ex campeones de Cataluña, únicos equipos que salieron de la segunda prueba invencidos como lo habían sido en la primera.

El Barcelona venció rotundamente al Sans (4-1) y con no menos rotundidad el Europa se impuso al Tarrasa (3-0). Los resultados se equivalen si comparamos las cifras mencionadas, pero se nos antoja de mayor valor el resultado del Europa contra un equipo que, teniendo el ataque equivalente al de la Unió de Sans, tiene una defensa que es más completa, como ocurre en el Tarrasa. En efecto, el once sansense tiene un portero que en el match contra los azul-grana fué responsable de la gran diferencia que indica el resultado, al paso que en la victoria del Europa no intervino el factor azar en forma de jugadas desgraciadas del guardameta egarense. La neta victoria de los europeos debe ser atribuída realmente a su juego de conjunto, que hizo que a los ojos del público apareciera el club de Gracia como uno de los mejores y que más posibilidades tienen de inquietar al Barcelona antes de llegar a la reconquista del título de Campeón. Es de observar que el Europa ha sacrificado, tal vez por necesidad, su mayor arte y eficacia ofensiva en aras de una mejor defensa y en este aspecto defensivo indiscutiblemente es el once que ha logrado una más positiva consolidación, como lo demuestran los re-

sultados hasta aquí obtenidos. Sin embargo, no puede negarse que su ataque, a base de antiguos elementos con el concurso de nuevos y jóvenes interiores, hasta hoy ha dado satisfacción y es posible que en fechas sucesivas se muestre más efectivo.

En síntesis, que la segunda jornada nos trazó el convencimiento de la valía del ataque del Barcelona, aun sin hacer un gran partido; de la fuerza real del Europa, como conjunto ponderado con predominio de la defensa; de que el Gracia, en su terreno, puede proporcionar sorpresas a los equipos vacilantes o confiados, y del equilibrio mental del Sabadell y del Badalona, con la posibilidad de que éste sea un hueso en el propio terreno.

La tercera jornada con otros resultados desconcertantes

La tercera fecha del Campeonato tuvo la virtud de avivar más el interés para las próximas. En ella cierto es que no hubo actuaciones que puedan calificarse de memorables o completas, pero, aparte de algunos episodios de juego violento, escasos por cierto, fué dado observar que los equipos van afirmándose y van por el camino de rendir juego de la categoría que corresponde a nuestros primeros equipos.

Con los resultados de esta última fecha quedaba el Europa como leader al vencer netamente al Badalona por 4 a 1. En esta victoria el factor veteranía influyó decidi-



Barcelona-Sabadell: Dos interesantes fases del encuentro

damente, por aprovecharse los europeístas, más bregados y con más duro temple moral, de las vacilaciones de sus adversarios, noveles en el grupo superior. Pero no fué sólo la victoria sobre los badaloneses lo que puso al frente de la clasificación al Europa, sino que influyó en ello el semidescalabro sufrido por el Barcelona en Sabadell, con cuyo titular obtuvo un afortunado empate a un goal. Y fué afortunado, porque en realidad el Sabadell, último en la clasificación, fué el mejor equipo que con algo más de suerte debió salir vencedor. Los futuros resultados han de decirnos si el Sabadell ha logrado dar a su defensa la solidez necesaria, porque de este partido

con el Barcelona nada puede deducirse en concreto, ya que la delantera azulgrana, sin Alcántara y en una tarde de desconcierto, distó mucho de ser el poderoso ataque que ha sido en otros matchs y que debe ser en vista de los jugadores que lo constituyen. Esta semisorpresa confirma nuestras creencias de que el Barcelona, fallando su línea ofensiva, deja de ser el gran equipo que puede aspirar con fundamento a repetir sus gestas de antaño.

De los restantes encuentros llamó la atención la limpia victoria del Sans sobre el Gracia, equipo que por primera vez salía de su terreno. Fué un buen partido en el que los equipiers del Sans

batieron a los gracienses con sus propias armas: fogosidad y rapidez extrema, ayudados por su mejor complexión física que en la disputa de la pelota, cuerpo a cuerpo, ha de darles siempre ventaja. Consignemos que el once rojo vió sus fuerzas mermadas por lesión de tres de sus jugadores, lo cual hizo imposible que pudiera disminuir la diferencia de 3-0 en contra suya, que fué el resultado del match.

Si esto fué una reivindicación momentánea del Sans, igual significación tuvo la victoria del Español sobre el Tarrasa por 3-2, cifras que tienen su mayor valor y su más alto significado por jugar

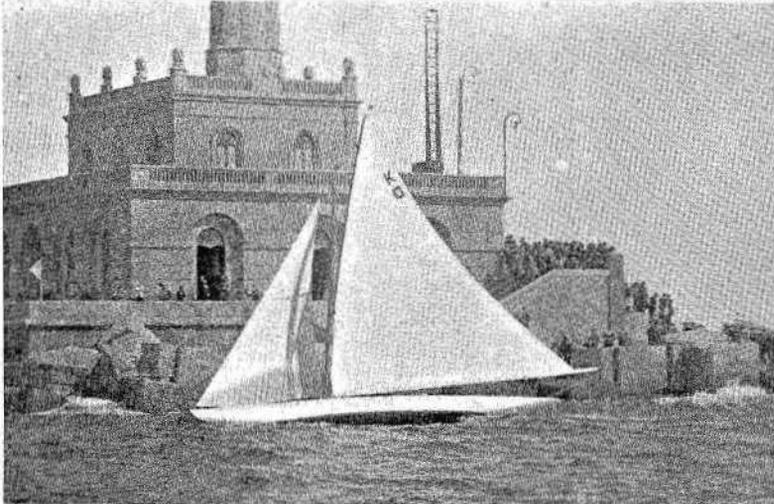
(Sigue en la página 28)



Badalona-Europa: Arranque del Badalona y despeje del portero europeísta

Fotos Claret

Regatas regias en el Real Club Marítimo



S. M. el Rey D. Alfonso XIII embarcándose en el R. C. M. con D. Eusebio Bertrand y Serra para dirigirse al yate *Giralda V*.—El *Giralda V*, patroneado por S. M. el Rey, yendo como tripulante su propietario don Eusebio Bertrand y Serra.—S. M. el Rey comentando la regata con don Eusebio Bertrand y Serra después de haberla ganado. Fotos Vela

A PROVECHANDO la estancia en Barcelona de S. M. el Rey, el Real Club Marítimo organizó unas regatas de yates de seis a siete metros fórmula internacional 1917, para que S. M. pudiera participar en uno de los deportes que le son más favoritos.

El Rey embarcó en el yate *Giralda V*, propiedad de don Eusebio Bertrand y Serra, que le acompañó en la regata como tripulante.

Tomaron parte en la prueba los siguientes yates:

Serie de siete metros: *Giralda V*, patroneado por S. M. el Rey, y *Guinea*, de don Rafael Morató y Senesteva, patroneado por el señor González.

Serie de seis metros: *Bajazzo XII*, de don Juan Bertrand y Mata, patroneado por don Ricardo Millieri; *Mercedes*, de don Eusebio Bertrand y Mata, patroneado por don Pedro Pi; *Barandil II*, de don José Llaudet, patroneado por don Santiago Amat; *Rasiola II*, por su propietario don Eduardo Heusch; *Gavot*, de don Vicente Illa, por el señor Roura, y *Shimmy*, de los señores Coll y Mata, por el señor Coll.

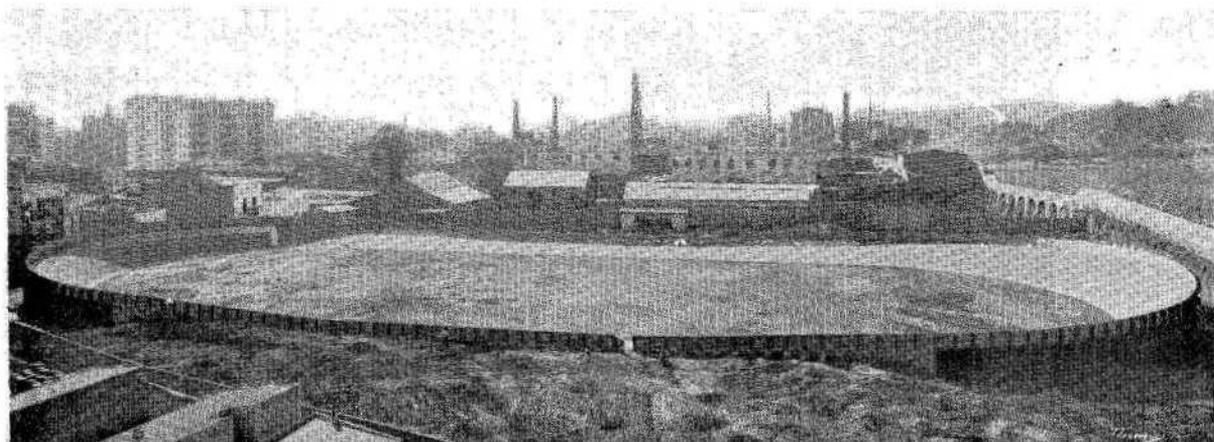
S. M. el Rey llevó una regata magnífica, con gran pericia, especialmente en la forma de efectuar los virajes y en la forma de aguantar las rachas de viento, mereciendo el elogio de cuantos presenciaron la prueba, considerando a Su Majestad un formidable yachtman. Al desembarcar, tanto el Rey como don Eusebio Bertrand y Serra salieron empapados en agua, debido a las olas picadas, sin que este detalle les preocupara lo más mínimo, siendo aplaudidísimos al salir del yate.

La clasificación general fué la siguiente:

1.º *Giralda V*, cubriendo las seis millas, al triángulo, en 1 h. 7 m. 4 s. 2.º *Mercedes*, en 1 h. 8 m. 6 s. 3.º *Gavot*, en 1 h. 9 m. 40 s. 3.º *Rasiola*, en 1 h. 11 m. 46 s. 5.º *Guinea*, en 1 h. 15 m. 53 s.

Asistieron a la prueba, entre otros, el Marqués de Lamadrid por el Comité Olímpico Español, numerosos socios y bellas señoritas, saliendo todos admirados de la gran deportividad de nuestro augusto Soberano.

El nuevo velódromo de Sans



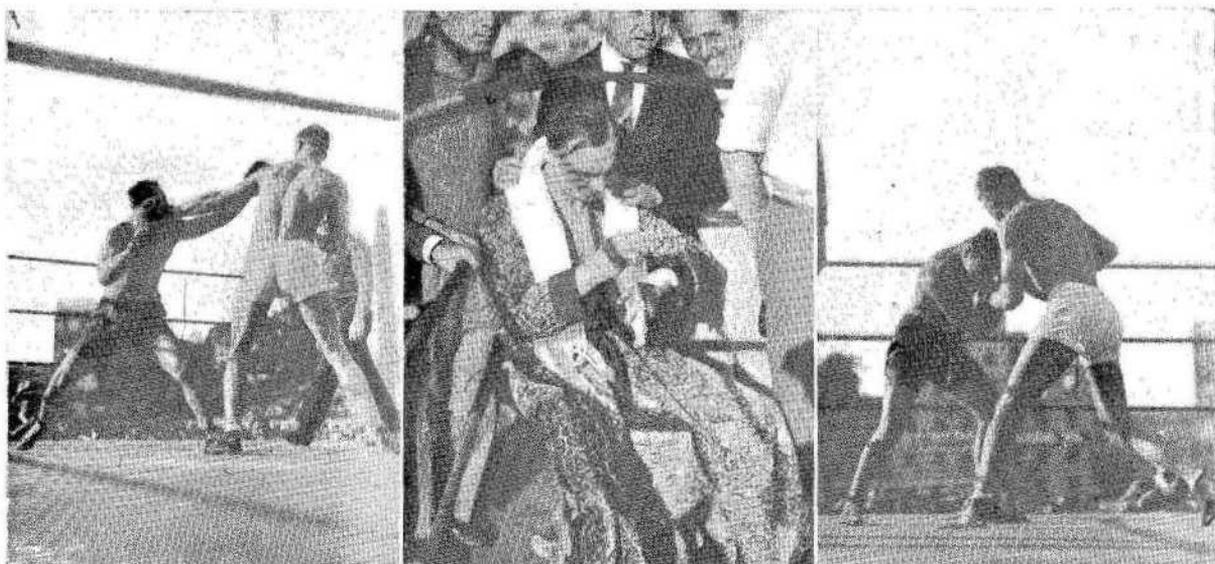
Lo que se estimó casi como una quimera, no obstante haberlo reclamado tantas y tantas veces la afición barcelonesa, acaba de llevarlo a cabo de una manera rápida y prodigiosa la activísima Unión Sportiva de Sans. El magnífico velódromo que ha construido en las inmediaciones de la calle de Galileo, técnicamente reglamentario y perfectísimo hasta en sus más nimios detalles, puede afirmarse que será el mejor de España, ya que el más adecuado para ello era el de Sabadell y en el de Sans se han tenido en cuenta las

buenas condiciones de aquél, mejorándolo notablemente en lo que a los virajes se refiere y subsanando pequeños defectos que contiene la pista de la Creu Alta. Especialmente, la entrada en las curvas, en el velódromo de Sans, podrá practicarse a cualquier velocidad y con las garantías máximas en cuanto a seguridad para los corredores.

La Unión Sportiva de Sans, cuya sección ciclista tanto ha favorecido el formidable incremento que ha tomado el deporte velocipedico, organizando memorables

carreras de 24 horas y Vueltas a Cataluña e interesándose por el desarrollo del ciclismo en todas las localidades de la región, va a alcanzar uno de sus más grandes éxitos con motivo de la inauguración del magnífico velódromo. Sólo falta ahora—como ya apunta un querido colega—que los corredores, confiando en las dotes de tacto y seriedad de la entidad sansense y como primeros interesados en la vida próspera del ciclismo, presten su más decidida colaboración al velódromo de la Unión Sportiva de Sans.

Campeonato italiano de peso medio



El match Bosisio-Frattini fué ganado por el primero, adjudicándose el título

Fotos Strazza

LA ACTUALIDAD FUTBOLÍSTICA

(Continúa de la página 25)

el once albiazul con un equipo en el que figuraban seis nuevos jugadores que no tenían categoría de titulares del primer equipo.

Este criterio radical de renovación enseña una vez más que nuestros clubs pecan excesivamente de conservadores y rutinarios. Eso cuando no de temerarios o de poco perspicaces, haciendo ensayos absurdos o imposibles.

Un epílogo de política nacional

Unas breves palabras para hacer constancia del hecho de que el

flamante Comité Nacional ha dejado a Cataluña sin representante en el Comité de Selección. No hay duda de que, a pesar de Cabot (a espaldas del cual se tomó el acuerdo de nombrarle en dicho Comité un sustituto madrileño, el excelente árbitro señor Montero), el fútbol catalán tendrá en el nuevo trío nacional a adversarios solapados, del cual no puede esperar ni justicia ni mucho menos las debidas atenciones.

Confírmalo la versión, no oficial aún, de que se intenta hacer pasar a Pedret definitivamente al Valencia, de acuerdo los tres mencionados señores. Y se quedará

en el Valencia en calidad de ¡¡amateur!! Sí, vamos, amateur según el concepto madrileño de la palabra.

En el fondo ni una ni otra solución ha de preocuparnos. Estaremos satisfechos con tal de que nos dejen tranquilos. Pero adviertan estos señores que sin la anuencia de Cataluña no es posible gobernar el fútbol español. Y esta anuencia la tendrán demostrando ser rectos, probos y capaces. No basta tener fama de ser las tres cosas: hay que demostrarlo. Exactamente igual que el movimiento, que se demuestra andando.

SPECTATOR

M E N S A J E R A S

NUESTRO compañero en la prensa Alberto Maluquer, ha tenido la gran dicha de ver su hogar bendecido por un precioso ángel, al que se le ha impuesto el nombre de Nuria.

Reciban nuestro amigo Maluquer y su distinguida esposa la más cordial enhorabuena por tan fausto acontecimiento y que Dios colme de bienes a la recién nacida para que en el curso de su vida llegue a brillar a gran altura en las lides deportivas, para poder contar en esta revista sus brillantes éxitos.

HACE ya tiempo que se observa una decadencia en la masa; sus gustos están ya agotados de la sensibilidad suave y busca en el ambiente la sensación fuerte que dé una convulsión enérgica y un movimiento brusco a su organismo.

El espectáculo correcto y fino, caballeresco y reglamentado, no satisface hoy a la masa; ésta necesita la lucha titánica, aplastante, arrolladora.

Varios aspectos de nuestra vida social lo demuestran.

El boxeo científico, bien orientado y noble, no se interpreta bien; se necesita la lucha brutal, sangre, golpes bruscos y contundentes, el k. o. rápido, el combate sucio, la lucha soez que enardecen a la masa, y así queda satisfecha.

En fútbol, los partidos que no revisten caracteres epopéicos, no placen a la masa.

La emoción es hoy algo necesario en la vida rápida y fugaz de la era moderna, necesita estos gestos estériles para saciarse.

Y esto debe de corregirse y encauzarse, porque así los pueblos pierden su sensibilidad, su personalidad moral, para caer en el caos del desorden de sus costumbres; el vicio crece y la moral se debilita, la raza se resiente y los gustos son sedientos de espectáculos bárbaros.

Hay que legislar bien esta anomalía que cada día se acentúa y hay que encauzar a la masa por los senderos del racionalismo, del humanitarismo, porque de lo contrario, dentro de muy pocos años la célebre decadencia romana será un mito ante la decadencia moderna, con sus extravagantes costumbres, incluso en las fórmulas sociales, entre ellas el baile decadente y degenerado de hoy.

Afortunadamente, aun queda un sector muy importante en esta masa que está a salvo de esta triste realidad y que puede ser el que ayude a salvar a los decadentes. La educación física, los deportes, la educación moral y pedagógica, la evolución general en el engrandecimiento de la raza, son los medios curativos y el profesorado competente el cauterio para el mal.

El Estado, los municipios, las

corporaciones oficiales, deben estudiar este «salto atrás» y corregir sus funestas consecuencias; ahora se empieza y es hora de poderlo evitar, con estudio, inteligencia y voluntad, factores muy escasos en esta época de civilización y de progreso.

EL Ayuntamiento de Barcelona y la Comisión de Cultura se han hecho cargo, al fin, de la necesidad de la Educación Física para los alumnos de uno y otro sexo de sus escuelas, y los profesores señores Bricall y Millán tienen presentado un magnífico y bien orientado programa de Educación Física general, que la citada Comisión ha aprobado en todas sus partes para la implantación del estudio físico en todas las escuelas.

Empezarán estas prácticas con unos interesantes cursillos que se darán a los profesores pedagógicos de uno y otro sexo por los citados señores, asistidos de los doctores Mas y Fuster.

Es de esperar que este curso de perfeccionamiento para maestros, que dará principio el día 15 del corriente mes, dé el fruto que tanto hemos deseado y el resultado que tanto hemos predicado, pues de una enseñanza tan necesaria como ésta se puede sacar, en bien de los niños y de la raza patria, un buen ramillete de hombres fuertes y mujeres sanas.

ACUMULADORES



Unicos por su
aislamiento
perfecto



Servicio Taller de
Reparaciones

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
M A D R I D
San Agustín, 3

Lázaro y López

Concesionarios exclu-
sivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

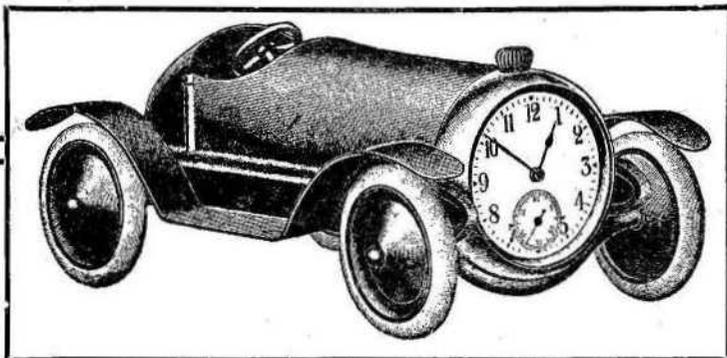
B. S. A.



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

Automóvil-Reloj, miniatura

PRECIO: 30 PESETAS



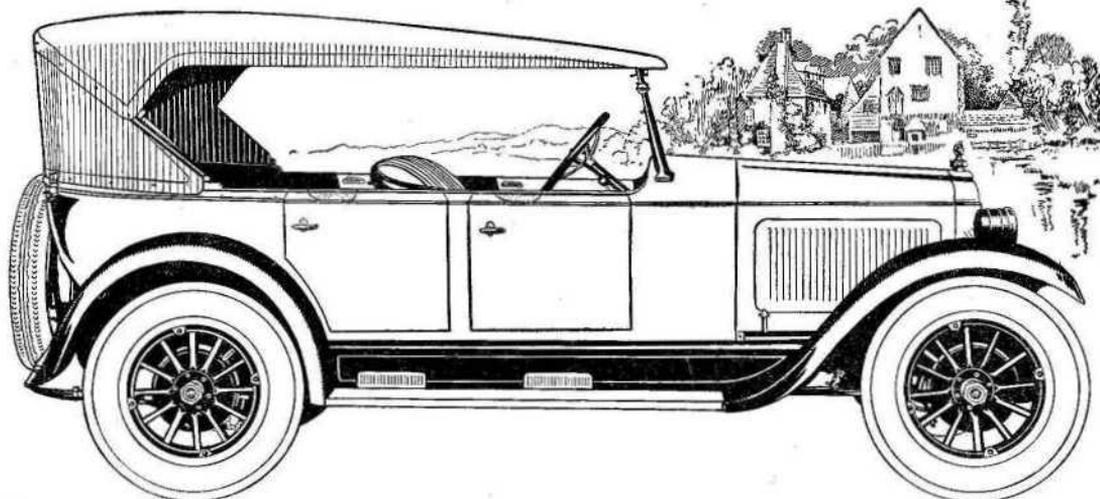
Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

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 la Revista STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

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

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 asombra, 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 granulosa (granulaciones purulenta y blenorragica, queratitis, ulceraciones de córnea, etc.) Las oftalmías originadas de enfermedades venéreas, curálas en breve tiempo. Maravilloso en las infecciones postoperatorias. Hace desaparecer las cataratas en periodo 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 curáanse antes de concluir el primer frasco 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.ª 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.

¡ÚNICO EN EL ORBE!

OPERADIO

Maletín Radiotelefónico

FUNCIONA
sin antena, sin cables y sin aparato
alta voz supletorio

En sus excursiones,
en sus viajes,
no olvide su
MALETIN



A. CASAJUANA

Diputación, núm 279 - BARCELONA

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

Colecciones de STADIUM

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

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

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

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes
"records"
mundiales



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



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

¡Ciclistas! Debéis
usar

Neumáticos **DELTA**

de fabricación nacional

Madrid
Sagasta, 19

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

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

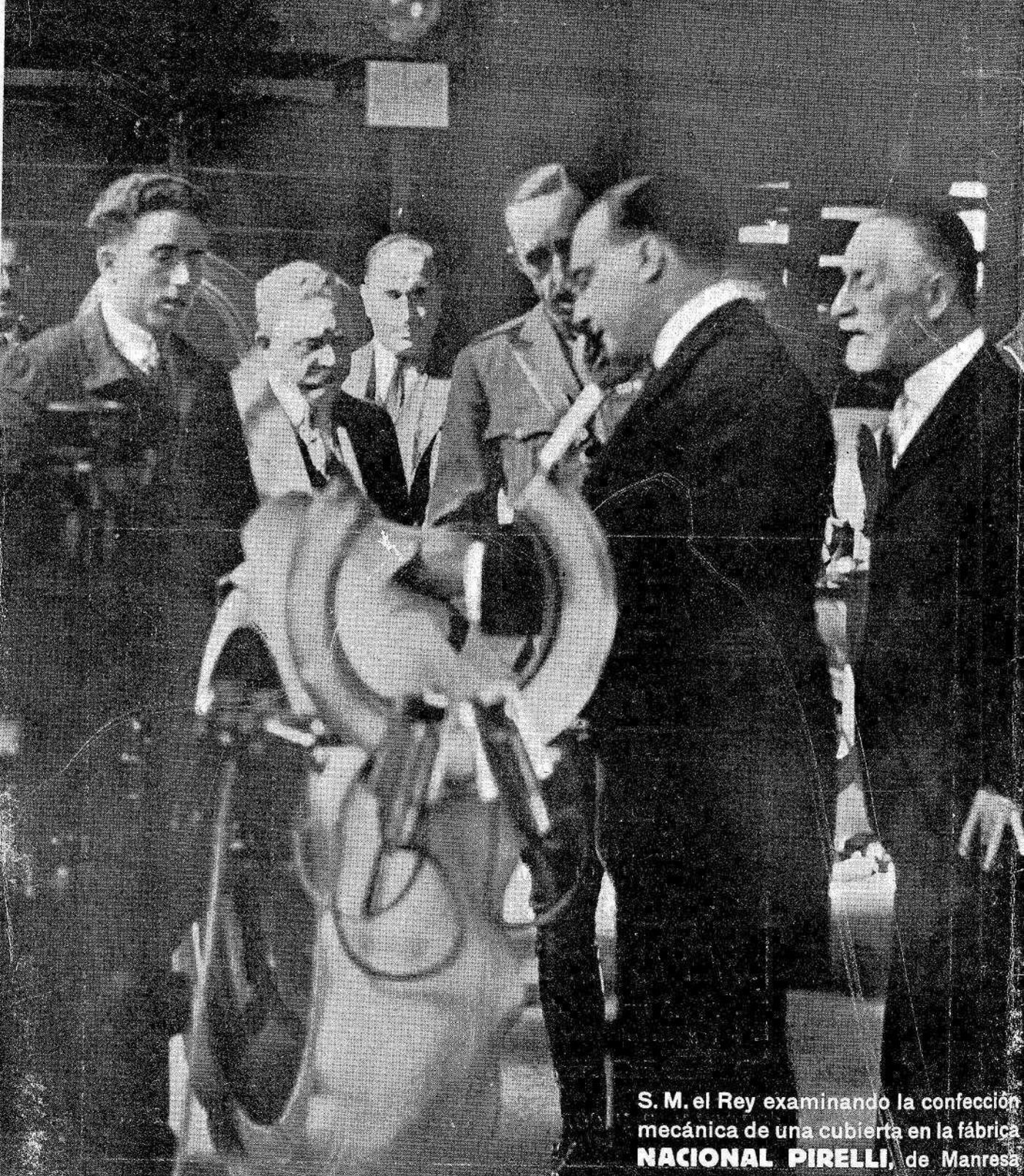
Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

Stadium

Revista Ilustrada

Año XVI : Núm. 474

1 Noviembre 1936



S. M. el Rey examinando la confección mecánica de una cubierta en la fábrica **NACIONAL PIRELLI**, de Manresa

Foto Claret

50 cts.