Stadium
Revista Ilustrada

Año XVII : Núm. 491
15 de Julio de 1927

50 cts.

Gran Premio del Automóvil Club de Francia

lo ha gando espléndidamente el equipo

DELAGE con neumáticos **DUNLOP** (base hundida)

N.º 6. Benoist, primero; n.º 12. Bourlier, segundo; n.º 18. Morel, tercero

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

Extintor para Automóviles

STOP-FIRE

El más pequeño... El más eficaz...

Agentes exclusivos para España: E. y J. PUJOL XICOY
Claris, 103 - BARCELONA - Teléf. 371 G.

Pruebe Vd. el

Bergougnan-Unicorde

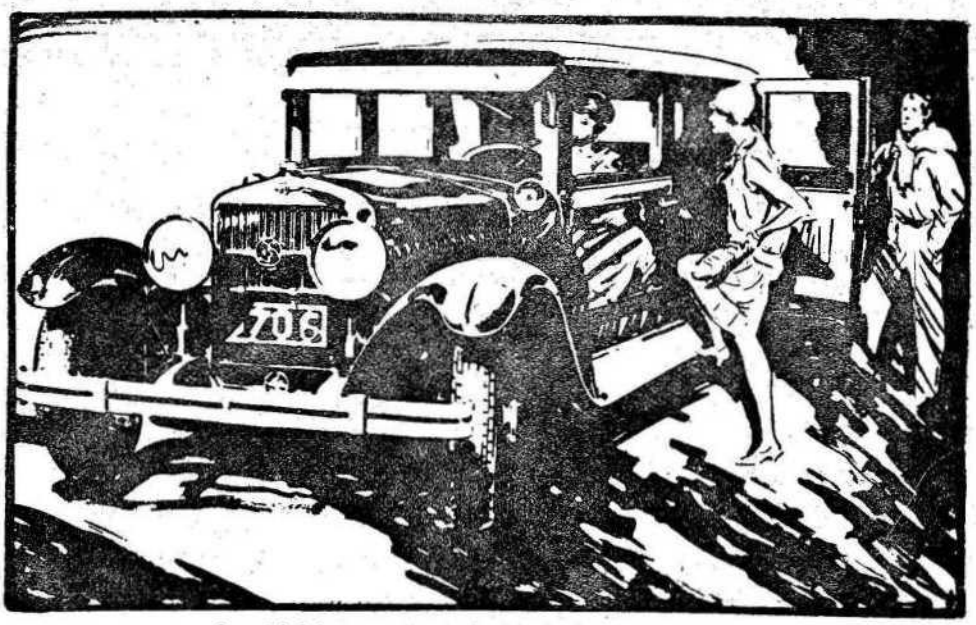
Neumático de inmejorable fabricación

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



La calidad de sus propietarios hará ver la elegancia del La Salle

Elegante, fino, muy rápido -

es este nuevo coche de lujo, en el que se aprecia sport y juventud

NO ha existido hasta ahora un coche de lujo que llenara todas las condiciones para ser al mismo tiempo de sport, pues por su dignidad y seriedad eran éstos dedicados a la vida de la capital.

Los propietarios de éstos pidieron a sus constructores les fabricasen un coche para sport y fueron cumplidos sus deseos.

Hoy los ingenieros de Cadillac han visto compensados cuatro años de detenidos estudios empleados en construir el La Salle, al ver surgir de sus talleres un coche verdaderamente sportivo.

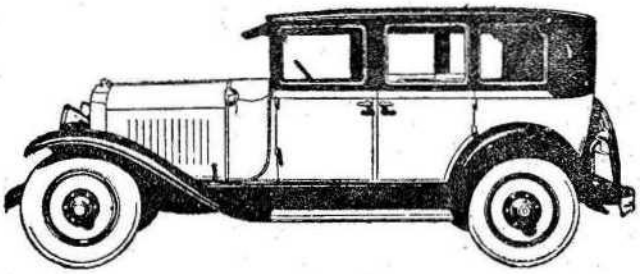
Elegante, fino, rápido, bajo de líneas — éstas son las principales características del nuevo La Salle. Por su elegancia europea y predominar en él la gracia de la juventud, ha de ser el automóvil ideal del mundo deportivo.

Cualquier concesionario de Cadillac se verá muy gustoso de mostrarle a usted el nuevo La Salle. Aprecie por sí mismo la suavidad de su marcha, su asombrosa velocidad y lo rápidamente que la alcanza.

PRECIOS. — Sujetos a variación sin previo aviso: Faeton (5 plazas), Ptas. 25.400; Convertible Coupé, Pesetas 27.200; Sedan (5 plazas), Ptas. 27.700. Todos los modelos completamente equipados, con 6 ruedas de disco y 6 neumáticos. Precios en nuestros depósitos de Barcelona, Málaga o Bilbao.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.
Nueva fábrica: GRANADA, 35. — MADRID

La Salle



La rapidez del La Salle es debida a ser muy ligero y poseer un motor de 8 cilindros en ángulo de 90 grados. Con sus cuatro frenos mecánicos y su buena refrigeración, puede usted viajar seguro y confiado.

ERSKINE

el pequeño coche de seis cilindros

fabricado por

STUDEBAKER

éxito clamoroso en los salones de París, Londres, Nueva York y Barcelona, en donde ha atraído a todos los visitantes y salido sin tacha de todos los comentarios, resumidos en la frase:

«Ninguno le supera»

por su belleza de líneas, confort, suspensión, rapidez y economía

AGENTES GENERALES

Stevenson, Romagosa y C.ía

Calle Valencia, 295 * Barcelona

No deje usted de ver el pequeño coche de seis cilindros

ERSKINE

¡Ninguno le supera!

El encanto de conducir un BUICK

es algo que el verdaderamente entendido en automóviles no cambia por nada Hable con nuestro Concesionario, haga un viaje a título de prueba y se convencerá de que el BUICK es el coche ideal bajo todos los climas y para todos los servicios

NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

(Sujetos a variación sin previo aviso)

STANDARD

MODELO	Pesetas.
25 TURISMO	12.600
20 COACH	13.500
27 SEDAN	14.100
24 SPORT ROADSTER	12.400

MASTER

MODELO	Pesetas
55 TURISMO	16.000
50 SEDAN	20.600
51 BROUGHAM	19.900
54 CC COUPÉ	20.000

Todos los coches completamente equipados, incluído el 5.° neumático

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

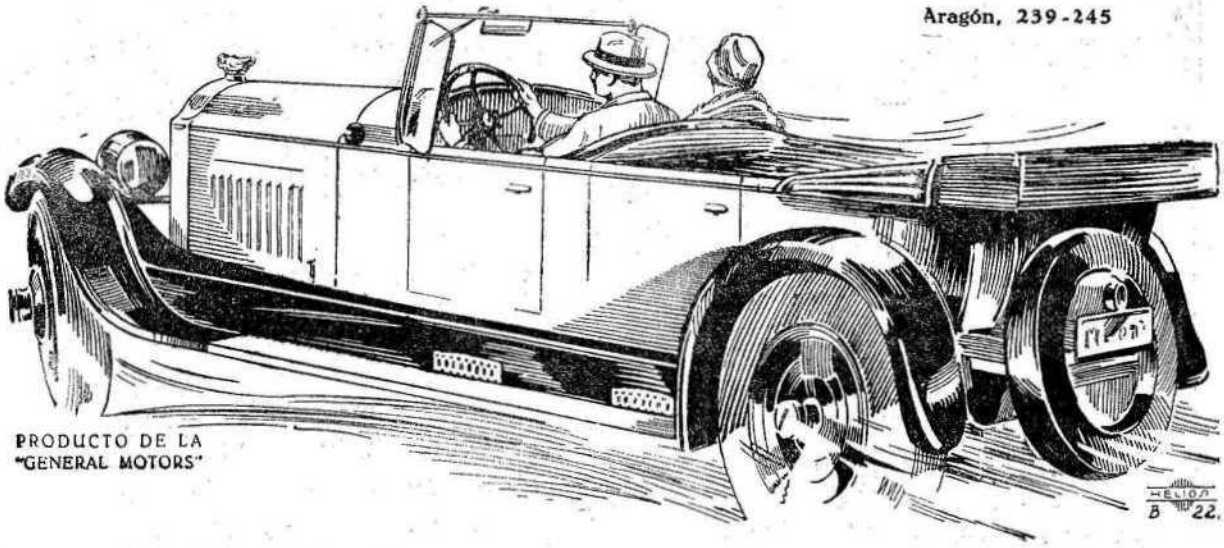
PIDAN A NUESTROS CONCESIONARIOS DETALLES DE NUESTRA GARANTIA DE UN AÑO

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

CONCESIONARIO EN BARCELONA:

F. ABADAL

Aragón, 239-245



PRODUCTO DE LA "GENERAL MOTORS"

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica Calle de Granada, 33

MADRID

CUANDO SE CONSTRUYAN MEJORES AUTOMÓVILES, "BUICK" LOS SUPERARA

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

Automovilistas

Los incomparables
ACUMULADORES
DININ
son los más antiguos y más potentes del mundo

Agente:
A. LLANAS - Mallorca, 261
El mejor taller y más económico de Barcelona

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

No se decida aún

Vea antes un *Chrysler*

La técnica Chrysler es la más avanzada en automovilismo. Ya hay muchos que imitan los métodos Chrysler pero aun no hay nadie que los iguale.

Tanto si desea Vd. un coche pequeño como si quiere lo más regio que pueda fabricarse en automóviles, Chrysler lo tiene.

Venga y examine nuestra escala de coches

4 tipos de chassis : 22 estilos de carrocerías

Precios de 8.750 a 37.500 ptas.

Representación de Automóviles, S. A.

Cortes, 658 *BARCELONA*

Gran Premio de Indianápolis

(Estados Unidos) **30 mayo de 1927**

La

Magneto BOSCH

vence netamente en la más importante carrera americana.

1.°
2.°
3.°
4.°
6.°
7.°
8.°
9.°
10.°
11.°
12.°

De la clasificación general, iban equipados con la

Magneto BOSCH

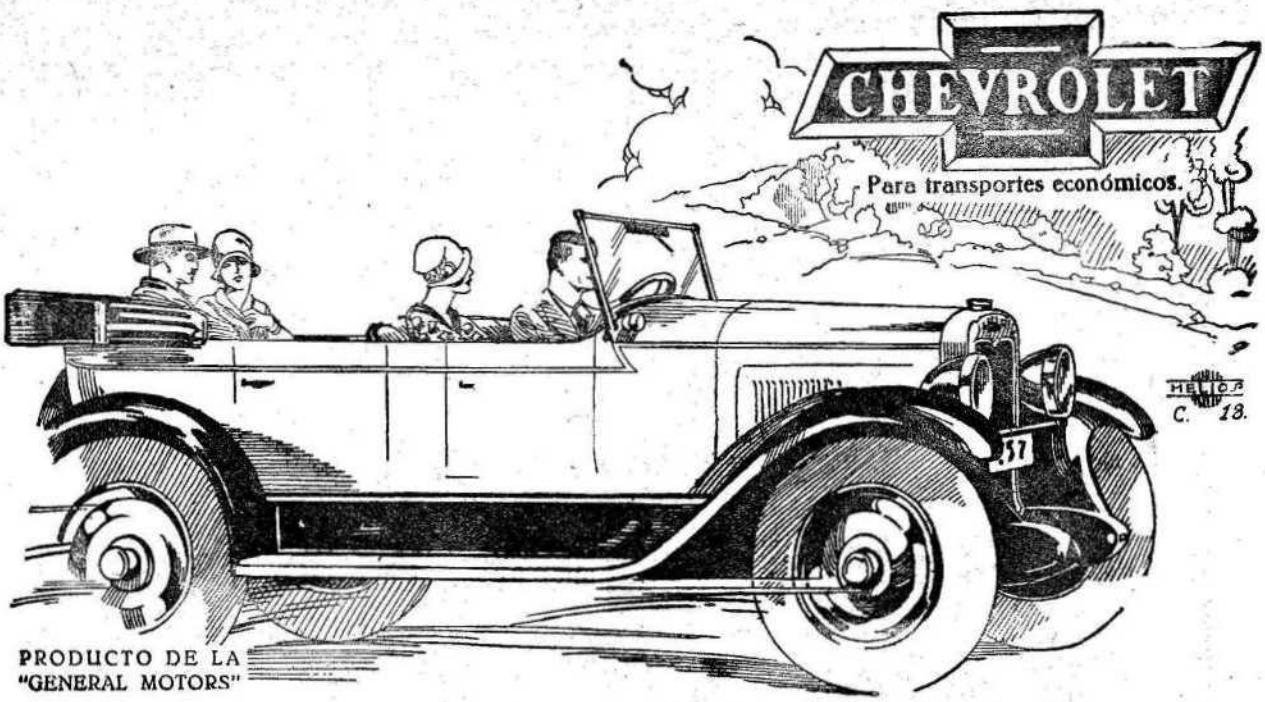
ROBERT BOSCH A.-G.
STUTTGART

Representantes exclusivos para España y Colonias:

BARCELONA
Mallorca, 281

EQUIPO BOSCH, S.A.

MADRID
Génova, 3



Una proeza

de la industria automóvil ha sido la construcción del nuevo CHEVROLET, con las características de los coches más lujosos y un precio de venta moderado. Ello se debe a la incesante demanda que de este coche se produce en todo el mundo. Examine el CHEVROLET; compare características y precios... y usted comprará un CHEVROLET

Caja de cambio de tres velocidades y marcha atrás.

Vía normal.

Asientos de gran comodidad, capaces para cinco pasajeros.

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

(Sujetos a variación sin previo aviso).

TURISMO	6.170	pesetas
COUPÉ	7.700	»
COACH	7.600	»
SEDAN	8.300	»
LANDAU SEDAN	8.600	»
ROADSTER	6.170	»
CABRIOLET COUPÉ	8.350	»
CHASIS comercial	4.900	»
CHASIS camión de una tonelada	5.990	»

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

Todos los coches completamente equipados, incluído el 5.° neumático.

La camioneta de una tonelada vendrá equipada con ruedas de madera sin 5.° neumático.

PIDAN A NUESTROS CONCESIONARIOS DETALLES DE NUESTRA GARANTIA DE UN AÑO

CONCESIONARIO EN BARCELONA:
AUTO AMERICAN SALON
Bailén, 188
SALÓN EXPOSICIÓN: Córcega, 429-431

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: Calle de Granada, 33 MADRID

CHEVROLET

STADIUM

Algo que vale la pena de recordar

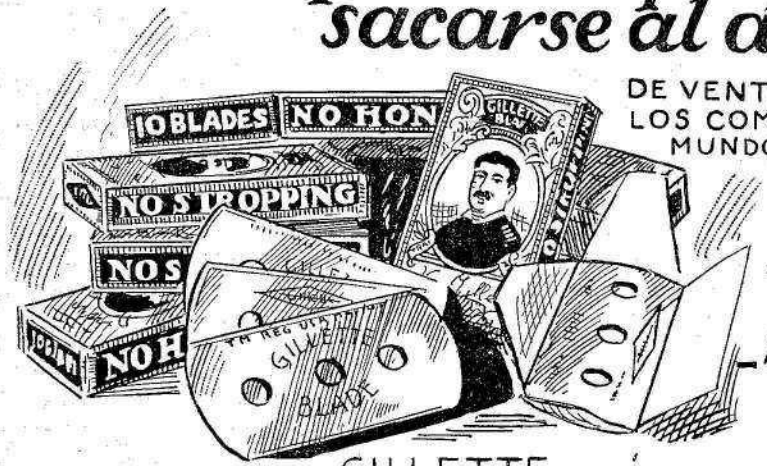
Necesito

HOJAS DE AFEITAR

TRADE Gillette MARK

Gillette

las de filo más perfecto que puede sacarse al acero.



DE VENTA EN TODOS LOS COMERCIOS DEL MUNDO ENTERO

Paquete de 10 hojas
Paquete de 5 hojas

S.A. GILLETTE
APARTADO 682
BARCELONA

HOJAS DE AFEITAR GILLETTE LEGÍTIMAS

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Notre Dame des Victoires, 11

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

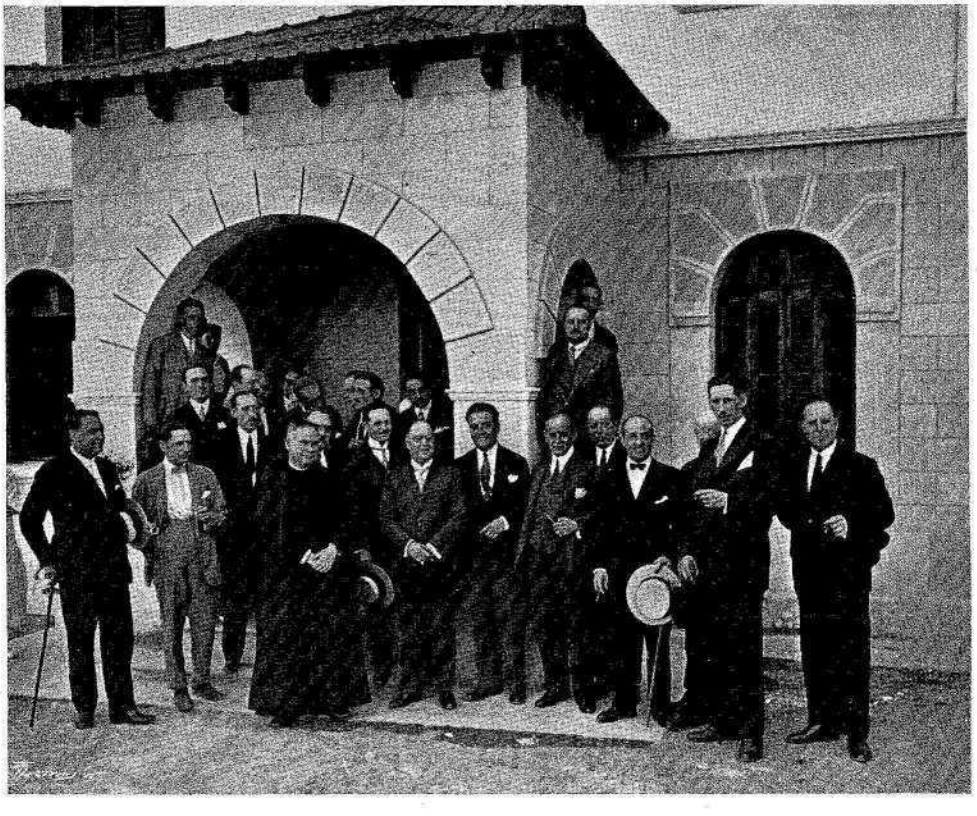
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pta.

PRECIOS DE SUBSCRIPCIÓN
España, un año . . 15 ptas.
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVII — BARCELONA, 15 DE JULIO DE 1927 — NÚM. 491

Un acto simpático



El alcalde, Barón de Viver, representantes de las primeras autoridades barcelonesas e invitados, rodeando a nuestro querido secretario de redacción señor Millán González, después de la entrega del chalet del cual es beneficiario, por la Junta directiva de la Cooperativa de Periodistas para la Construcción de Casas Baratas, y que bendijo el Prior de la histórica capilla de San Jorge de la Diputación, mosén Berenguer

Foto Claret

La lucha por la victoria

ALCÁNTARA se nos va; desaparece del «coso» deportivo, pero queda entre nosotros y con nosotros.

Dedicado al cultivo de su carrera, al cuidado de sus enfermos, era poco menos que peligroso pedirle y exigirle que actuara domingo tras domingo, que se empleara a fondo en las luchas futbolísticas y particularmente en las luchas cruentas de campeonato y que, además, viajara con el equipo de zeca en meca.

Alcántara, aun estando convenientemente entrenado, en el pleno uso de sus facultades, ha preferido hacernos sus despidos con un acto del que guardaremos todos grata memoria.

Decimos que queda Alcántara — cuyo historial no viene a cuento, pues es de sobras y de todos conocido—entre nosotros, por cuanto aquí van estampadas frases suyas, brotadas de su alma, de entusiasta deportista, porque al darnos su último adiós como elemento jugador, advirtió a cuantos le oíamos que estaban próximas las luchas olímpicas en el estadio de Amsterdam.

Alcántara, comprendiendo lo mucho que ha de significar para el porvenir del sport la actuación de los atletas catalanes, nos advertía a todos, a directores, a críticos y a actuantes, la proximidad del acto solemnísimo que se avecina, para que nos preparemos para acudir a los Juegos conforme es debido.

Es decir, que Alcántara no se despedía diciendo «ahí queda eso», sino indicando la conveniencia y necesidad de prepararse con tiempo y con táctica para alcanzar los laureles que entiende y entendemos que nos corresponden.

Y quien en el terreno de juego supo entusiasmar a las masas, tiene espacio en este STADIUM y en otras publicaciones españolas, y amplio margen para ilustrarnos con su ciencia y con su arte, encaminando a los deportistas de hoy y de mañana hacia la victoria, que él acarició tantas y tan repetidas veces.—(N. de la R.)

DECÍA yo a los postres del banquete con que quisieron honrarme en demasía mis buenos amigos, que hay que pensar muy seriamente en que está muy cercana la hora en que los deportistas de todas las partes del mundo van a luchar por el supremo honor de la victoria en el grandioso estadio de Amsterdam y que era necesario y preciso que aquellos que se sientan entre nosotros con facultades las bastantes para mantener fiero combate frente a otros poderosos elementos, se preparen para enfrontarse con los de otros países y otras razas.

Yo lo decía en el momento en que hacía solemne abjuración de mis votos supremos por la lucha, sobre el terreno en que se vence o se es vencido, como estímulo para aquellos que, conociendo el curso de mi vida dedicado a la lucha, llevado de mis amores por mi deporte favorito y por mi club, quisieran—cual todos deben querer—formar en las avanzadas de ese ejército que en materia de sport suspira de largo tiempo por la supremacía y por la victoria.

En estas horas, para mí solemnes, en que me he visto tan agasajado y tan querido, en términos superiores a mis méritos y en forma que yo no sabré nunca agradecer lo bastante, viene a mi memoria la serie de acontecimientos en que hube de tomar parte por conseguir vencer. Vencer significaba dar un impulso formidable al F. C. Barcelona con la cooperación brillantísima y valiosa de todos aquellos que fueron mis compañeros de equipo y cuyos nombres no olvidaré nunca, obteniendo victoria tras victoria y con ello el acrecentamiento, la prosperidad de nuestro club; vencer equivalía a demostrar la enorme potencialidad que al parecer de un modo insensible iba alcanzando el futbol que se practicaba en Cataluña, logrando que nuestros colores saliesen triunfantes en la inmensa mayoría de los partidos interregionales; vencer, era demostrar ante el mundo entero, en ocasión de los matches olímpicos e internacionales—como aquél para mí inolvidable de Burdeos—, que España, que logró brillar ante el mundo por el poderío de su ciencia, de sus artes, de su literatura, cuando se entregó al deporte venció, cuando se lo propuso, se preparó y entregó a ello.

Voluntad fué el patrimonio que aporté yo a la lucha pro deporte. Si esa voluntad y ese nombre que la fama me concedió benévolamente algo significan y en algo se estiman, deportistas del mañana, seguid la senda a fuerza de amor a vuestro club, de entreno, de perseverancia, de entusiasmo, de afanes por la victoria y continuaremos venciendo y venceremos, como es mi supremo anhelo, en el estadio de Amsterdam, para que en la historia mundial del futbol se borre, se esfume aquel tropiezo que sufrimos en Colombes.

Yo no podré bajar al field, ese es mi propósito, pero asistiré desde la tribuna a esas luchas supremas y no habrá de faltaros a los que vistáis el jersey rojo el aplauso sincero del que si tuvo la suerte de ser jugador, de hoy en adelante se convertirá en admirador de todos cuantos pongan toda su voluntad por vencer y traer nuevos laureles a esta nación tan amada mía, bajo los pliegues de cuya bandera luché con todos mis anhelos y todos mis afanes.

La aviación actual

El viaje del americano Byrd / Un nuevo piloto barcelonés

1, 2 y 3. El avión *América* en la playa de Ver-sur-Mer después de su salvamento.—4. En la prefectura de Caen el prefecto M. Calvados con el equipo Byrd.—5. Frente a la casa de la villa el pueblo de Caen ovaciona a los aviadores.—6. Los aviadores llegan a París.

La tercera travesía, realizada a través del Atlántico desde el nuevo al viejo mundo, que vienen a conquistarnos, tuvo un término feliz, pero no tan venturoso como los dos vuelos anteriores de Lindberg y de Chamberlin y Levine.

El avión *América,* pilotado por el comandante Byrd, llevando a bordo a Bert Acosta, Jorge Noville y Balchen, partió del aeródromo de Roosevelt Field, a las diez y veinticuatro minutos de la mañana (hora de Barcelona).

El aparato es monoplano *Folker VII* de tres motores, del mismo tipo con el que Byrd y Bennet volaron por encima del Polo Norte; mide 21,65 metros de envergadura, un ancho total de 14,65 metros, altura 3,80 metros, peso útil 3.950 kilogramos, pudiendo cargar 5.000 litros de gasolina en seis grades depósitos, 250 de aceite y 917,600 de pasaje y mercancía. Lleva a bordo servicio de T. S. H. y va provisto de motores

Canudas junto a su discípulo el nuevo piloto José María Carreras, después de pasar éste las pruebas del brevet

Wright-Whirlind J.-5, de 200-220 c. v.

El peso total del avión asciende a 6.640 kilos.

El *América* tuvo que hacer toda la travesía entre espesa niebla. Los aviadores han declarado a su llegada a Francia que durante todo el trayecto, hasta avanzar desde Brest por tierra francesa, no habían visto ni cielo ni agua.

Después de volar por encima de París buscando la situación de Le Bourget para aterrizar, por efecto de avería en el compás y de volver a verse envueltos en densa niebla, se desorientaron por completo y, perdidos por el espacio, continuaron el vuelo sin rumbo fijo, agotados de energías físicas y a punto de agotarse sus provisiones de esencia, teniendo un final desastroso por forzado aterrizaje.

En un momento dado, los tripulantes del *América* viéronse sorprendidos al volver a ver el mar y agotadas todas las existencias de gasolina intentaron amarar frente a Ver-sur-Mer, a 200 metros de la playa.

Ver-sur-Mer está situado a 300 kilómetros de París por línea férrea, lo que efectuaron a las dos y media de la madrugada del viernes 1 del actual.

Merced a un pequeño canot plegable que llevaban a bordo pudieron alcanzar la playa, a la que llegaron extenuados por completo y donde dos de los tripulantes se entregaron al sueño.

Los aviadores habían permanecido en el aire por espacio de 40 horas consecutivas.

Con este nuevo vuelo queda evidentemente demostrado que ya nada existe imposible para la navegación aérea.

* * *

Los ecos, tan sonoros, de esos grandes y sublimes acontecimientos, nos llegan en realidad desde muy lejos...

Pero también en nuestro pequeño mundillo aeronáutico, donde existe un bloque fortísimo de voluntades, una «peña del aire» que se denomina actualmente Liga Aeronáutica de Cataluña, se desarrollan hechos que sería crimen de leso deportivismo no mencionar.

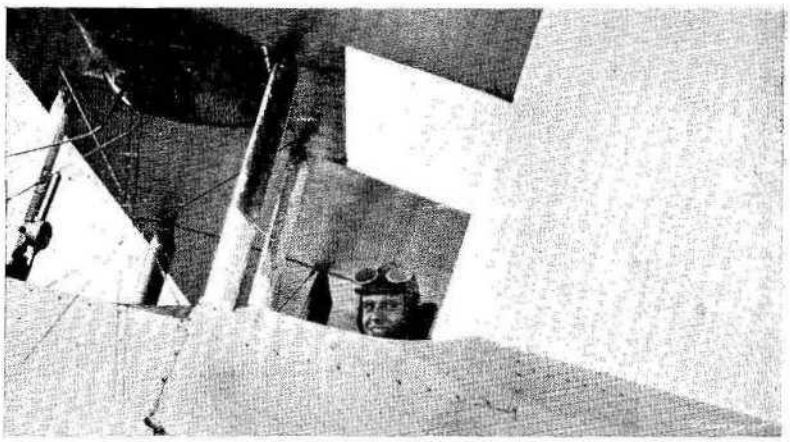
A fines del mes pasado, cuando ya nuestro número anterior estaba preparado para ser impreso, se doctoraba piloto oficial el joven y ya notable aviador don José María Carreras Duxens.

En presencia de los comisarios oficiales el señor Carreras efectuó a la perfección los clásicos «ocho»; voló y aterrizó diferentes veces con una corrección exquisita y coronó sus exámenes remontándose a mayor altura de 2.000 metros, permaneciendo en el espacio durante más de una hora.

Carreras Duxens, discípulo de Canudas, ha demostrado poseer verdaderas aptitudes para piloto aviador; siente las mayores aficiones por volar, es un buen mecánico, conocedor de la técnica y se ha demostrado sumiso y obediente discípulo de su profesor.

Los aviadores americanos entregan en Caen la correspondencia que salvaron al amarar el *América*

Constituye este hecho para la Liga Aeronáutica un nuevo éxito. Por él debemos felicitar al nuevo piloto y muy especialmente a Canudas, su profesor, y a Miguel Mateu, Presidente de La Liga Aeronáutica, como felicitarnos a nosotros mismos, ya que en Barcelona, falta la aeronáutica de toda protección, tan sólo debido al estímulo y perseverancia de los hombres de la Liga, se enaltece algo que debiera a estas horas alcanzar grados enormes de prosperidad.



José María Carreras en el momento de la partida para la obtención de su título

Fotos Rol y Liga Aeronáutica

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

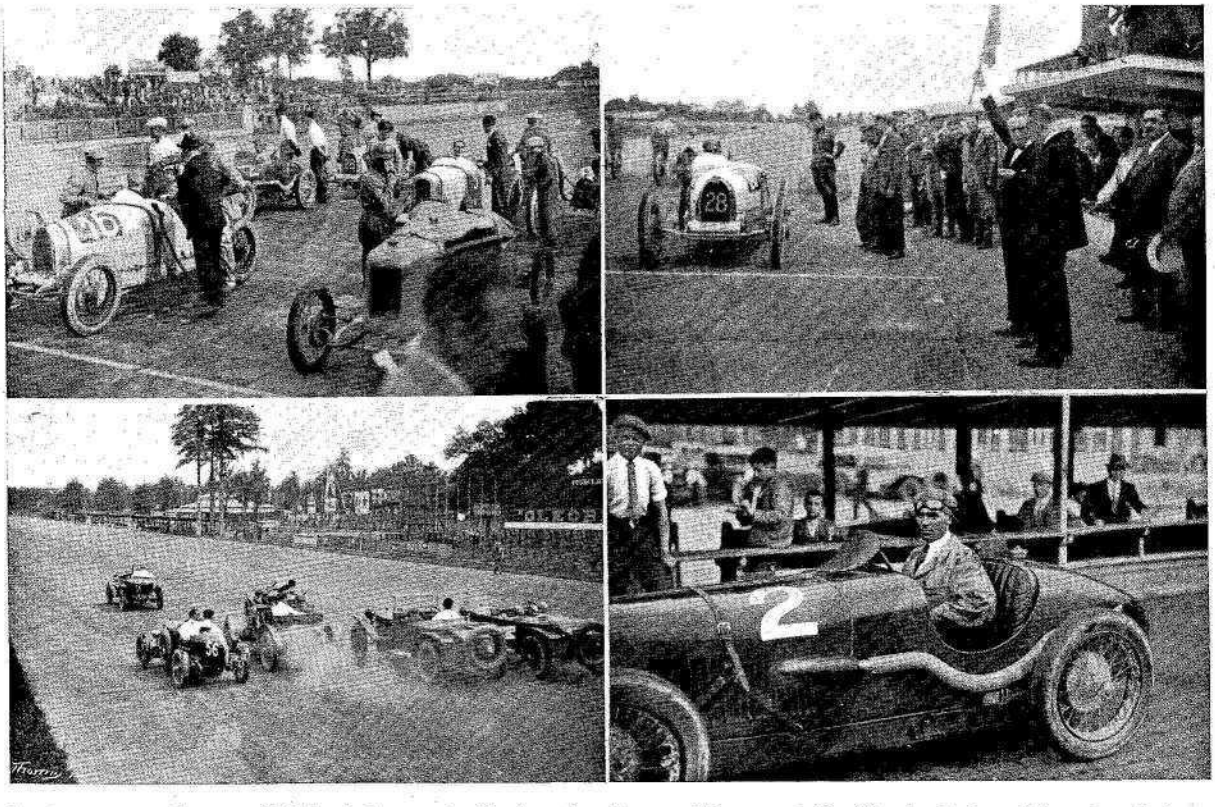
Las aplicaciones «Chevrolet» en el sur africano / Las últimas pruebas en Monza / El Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Camiones ligeros *Chevrolet* que sirven a los mineros de Lichtenberg para sus andanzas diamantíferas

En los alrededores de Lichtenberg (Africa austral), en estos últimos tiempos, infinidad de gentes procedentes de todos los países se han reunido para ir a la conquista de las nuevas explotaciones diamantíferas. Contrariamente a lo que antiguamente sucedía en estos casos, las caravanas, en vez de constituirlas carretas tiradas por bueyes o mulos, han aparecido compuestas por unidades a motor en su inmensa mayoría, dominando entre las mismas la camioneta *Chevrolet*, este tipo tan práctico entre los similares de sus características. La foto que acompaña estas líneas da idea exacta de la importancia conseguida por uno de los productos que más distinguen a la General Motors.

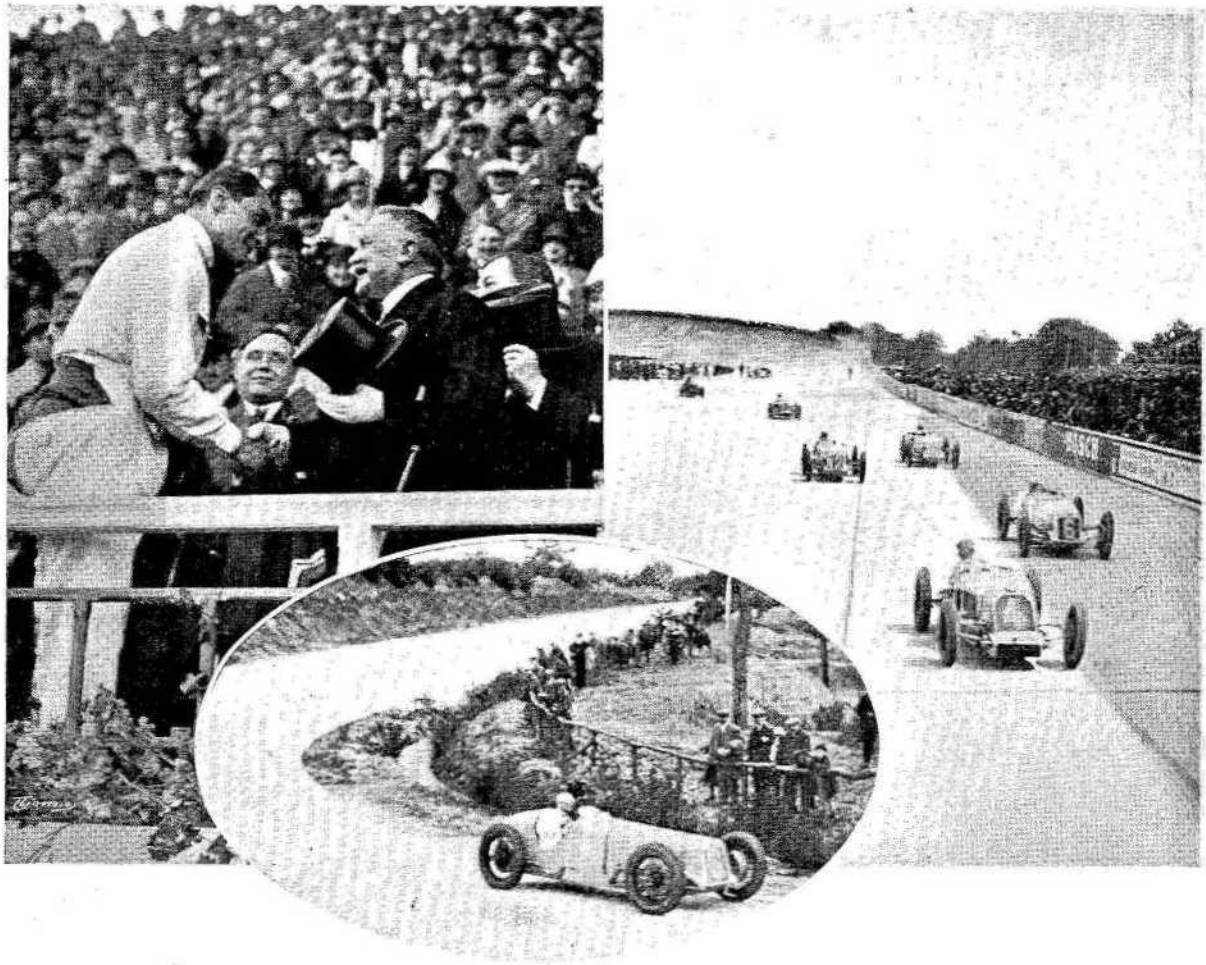
* * *

Monza, el ideal autódromo italiano que con sus entusiasmos y grandes dotes de organizador anima el caballero Mercanti, ha celebrado recientemente una jornada de carreras a base de pruebas cortas para dar más interés a la parte espectacular. Consistía el



Autódromo de Monza: Salida de la prueba final en handicap.—El coronel De Pinedo da la salida a la eliminatoria de dos litros; n.º 28, Maggi, el vencedor.—La carrera de debutantes.—Zampieri, *Amilcar* 1.100 c. c., ganador del Gran Handicap

Fotos Strazza y Nostá



Benoist es felicitado por Mr. Doumergue después de su victoria en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, sobre *Delage,* neumáticos *Dunlop* (base hundida). — La primera vuelta del Gran Premio.—Benoist en plena carrera

programa en una carrera por series y final en handicap, una lucha para damas y una prueba para debutantes.

La carrera principal se corría en series, según la cilindrada, y el handicap final, en relación a la velocidad desarrollada en la respectiva serie. Cuatro pruebas eliminatorias hubo: Una de 1.100 centímetros cúbicos, que ganó Zampieri, con *Amílcar,* realizando media de 128 km. 455 metros; otra de 1.500 c. c., que se adjudicó Arrivabene, *Bugatti,* a 122 kilómetros; otra de 2.000 c. c., y otra de más de 2.000 c. c., que ganaron Maggi y Pugno, con *Bugatti,* el uno tipo Grand Prix y el otro el especial Targa Florio, de 2.300 c. c. Clasificados para el handicap los dos primeros de cada serie, siendo la distancia también de 50 kilómetros, ganó de forma admirable el *Amílcar* de Zampieri, secundado por *Dunlop,* realizando una media de 133 kms.

La lucha entre damas reunió cinco participantes, Venciendo la señora Pina Conti, con su *Bugatti,* a la respetable media de 111 km. 110 metros.

Finalmente, la Copa para debutantes consiguió buen número de participantes, siendo el piloto Gabussi, con *Diatto,* el primero, a una velocidad de 106 km. 132 metros. Esta prueba, como todas las de la jornada, disputóse en la distancia de 50 kilómetros.

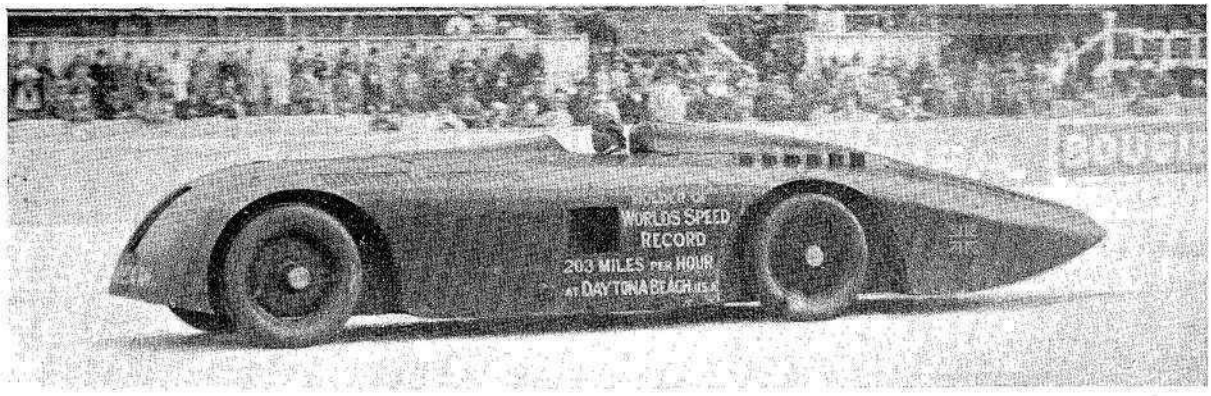
* * *

En el autódromo de Montlhéry, a las puertas de París, se ha disputado este año el mitin del Automóvil Club de Francia, que tiene como base el Gran Premio de Francia velocidad. Componían las pruebas suplementarias la Copa de la Comisión Deportiva, que ha resultado la carrera más concurrida, y otra de fórmula libre, que ha tenido escasísima aceptación.

El tiempo el primer día, o sea el dedicado a las pruebas suplementarias, favoreció muy poco, pues la lluvia dominó casi por completo; en cambio, la jornada del Gran Premio fué bastante buena, facilitando el que acudieran más de 100.000 espectadores.

Para el Gran Premio del Automóvil Club de Francia había inscriptos tres *Bugatti,* tres *Talbot,* tres *Delage* y un *Halford.* Al tomar la salida no se presenta el primer equipo, habiendo comunicado el propio señor Bugatti que no corría por no tener los coches suficientemente preparados.

Partieron siete, destacándose netamente desde el comienzo el



El coche *Sunbeam,* del record del mundo, efectuó durante el mitin del Gran Premio de Francia una exhibición, pilotado por Divo, neumáticos *Dunlop* (base hundida)

Delage de Benoist, que consiguió ventaja, conservándola durante los 600 kilómetros del recorrido, que efectuó en 4 h. 45 m. 46 s., o sea a 126 de media. Los *Talbot,* hasta mitad carrera, lucharon por el segundo lugar con el resto del equipo *Delage,* ocupando aquel puesto Williams y Divo, pero a partir de la mitad de la lucha Bourlier, el segundo *Delage,* se lo adjudicó definitivamente. Siguió la lucha por el tercero. Wagner a los 500 kilómetros todavía lo ocupaba, mas 40 kilómetros después era pasado por Morel, el tercer *Delage,* que así se clasificó. Después del equipo *Delage* uno de los *Talbot,* el llevado por Williams.

En la prueba Fórmula Libre pusiéronse en línea un *Guyot* 1.500 centímetros cúbicos, un *Talbot* 1.500 c. c., dos *Sunbeam* 4 litros, un *Bugatti* 2 litros 300, un *Salmson* 1.100 c. c. y otro *Bugatti* de 2 litros.

Desde el principio los *Sunbeam* toman la cabeza, mas debido a diversas averías se ven precisados a abandonar, y Divo, que ya les iba siguiendo, ocupa el primer lugar, que conserva hasta el final, seguido por Chiron, *Bugatti,* que le amenazaba continuamente y tal vez hubiera sido posible lo alcanzase de no haber tenido que disminuir la marcha al cruzársele la ambulancia que transportaba al pobre De Courcelles, piloto del *Guyot,* víctima de un despiste.

Llegó primero Divo, *Talbot,* en 1 h. 2 m. 20 s., lo que para los 125 kilómetros del recorrido da una media de 120 km. 307 metros; segundo, Chiron, *Bugatti,* y tercero, Eyston, *Bugatti.*

Tanto en el Gran Premio como en la Fórmula Libre, *Dunlop,* el neumático excelente, equipaba los vencedores con su tipo de llanta a base hundida.

La Copa de la Comisión Deportiva, con su reglamentación a base de consumo y éste fijado en 44 kilogramos de conjunto, gasolina y aceite, para 400 kilómetros, ha resultado la carrerra más interesante en los autódromos que de mucho tiempo a esta parte se ha celebrado. Cada cual escogía de los 44 kilogramos lo que más le interesaba. La mayoría adoptaron 38 kilos de gasolina y 6 de aceite. *Peugeot* llevaba 37,500 de esencia y 6,500 de lubricante y *La Licorne,* el admirable segundo, 39 y 5 respectivamente.

Tomaron la salida; Violet, *Leroi;* Andrés Boillot, *Peugeot;* Dubonnet, *Bugatti;* Rost, *Georges Irat;* Casse, *Salmson;* Perrot, *Lombard;* Billiet, *B. N. C.;* Miguel Doré, *Corre-La Licorne;* Carlos Montier, *Montier;* Rigal, *Peugeot;* Julio Goux, *Bugatti;* Goutte, *Salmson;* Roger, *Lombard;* Violeta Morris, *B. N. C.;* Fernando Montier, *Montier;* Conelli, *Bugatti;* Desvaux, *Lombard,* y Goupillat, *B. N. C.*

En la primera vuelta pasa primero el *Salmson* de Casse. En la segunda, Goutte, *Salmson,* es primero, en la tercera Boillot, *Peugeot,* toma la cabeza, que conserva hasta la penúltima vuel-

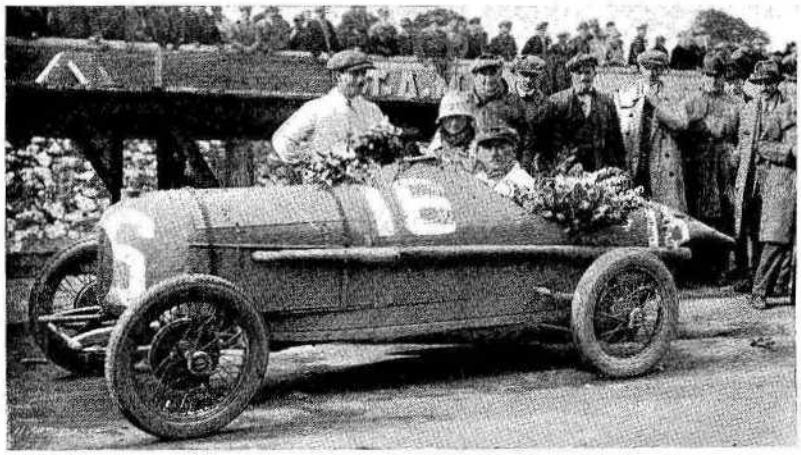
Divo vence, con *Talbot,* neumáticos *Dunlop* (base hundida), en la carrera Fórmula Libre

Salida de la carrera Copa de la Comisión Deportiva. que ganó Boillot, *Peugeot,* neumáticos *Dunlop* (base hundida). — N.° 26, Goutte, *Salmson,* tercero.— N.° 16, Doré, *La Licorne,* segundo, seguido por Conelli, *Bugatti.*—N.° 20, un *Montier* construído a base de material *Ford*

ta, seguido por Doré, *La Licorne,* y Goutte. Las 32 vueltas son interesantísimas, pues la lucha para los distintos lugares es encarnizada. Los *Montier,* que son a base de transformación *Ford,* causan muy buena impresión. Al terminar la penúltima vuelta Doré pasa a Boillot a gran velocidad. Este, que por llevar un coche de mayor cilindrada que sus adversarios ha reducido la marcha por temor al consumo, aceleró espléndidamente, alcanzándole ante la expectación general y ganando por unos 80 metros de ventaja.

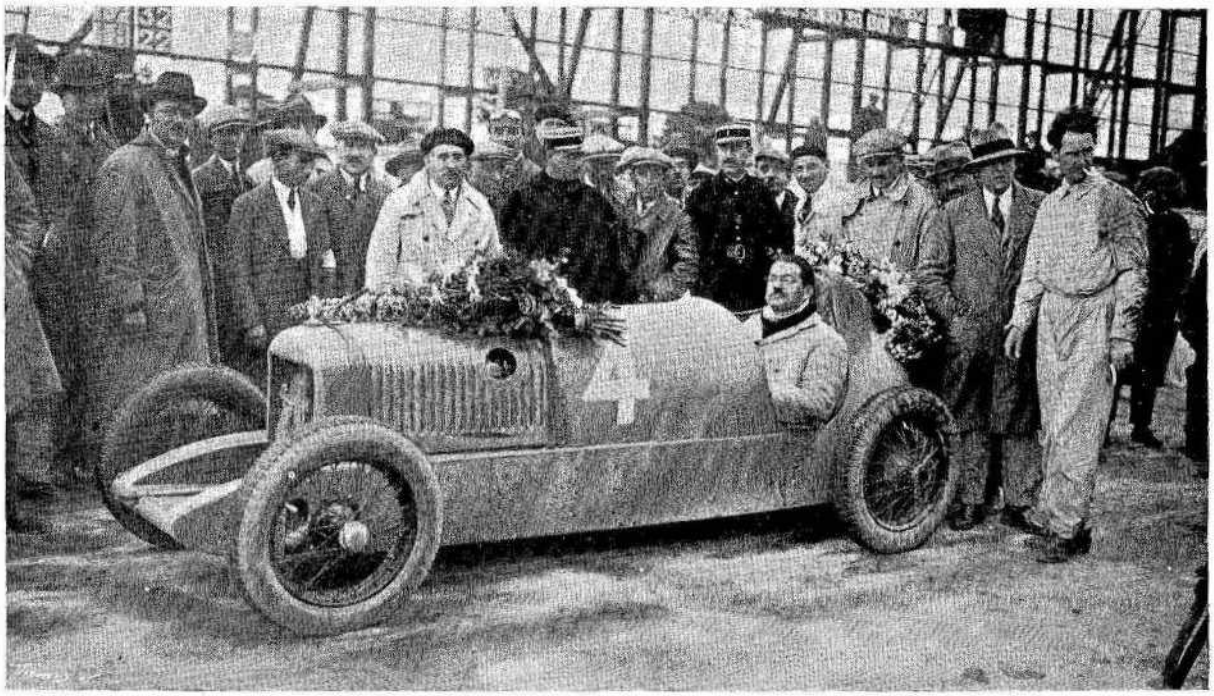
Resultados: 1.°, Boillot, *Peugeot-Dunlop,* en 3 h. 53 m. 21 s. $^{2}/_{5}$, media 102 km. 848 metros; 2.°, Doré, *Corre-La Licorne,* a 8 metros; 3.°, Goux, *Bugatti,* en 3 h. 54 m.; 4.°, Goutte, *Salmson;* 5.°, Conelli, *Bugatti;* 6.°, Casse, *Salmson;* 7.°, Rost, *Georges Irat;* 8.°, Dubonnet, *Bugatti;* 9.°, C. Montier, *Montier;* 10.°, F. Montier, *Montier;* 11.°, Violeta Morris, *B. N. C.* La vuelta más rápida la hizo el *Corre-La Licorne,* a 109 kilómetros.

Las performances de *Delage, Peugeot* y *Corre-La Licorne* han tenido en nuestra ciudad favorable acogida; tanto los señores Mercadal y Morales, agentes del primero, como don Vicente Prat Bosch, de *Peugeot,* como la anónima Ojinaga, S. A. con su insuperable *Corre-La Licorne,* de los que próximamente llegarán a Barcelona modelos de 5 HP. ajustados a las normas del nuevo impuesto para poder incluirse en la tarifa mínima, han sido felicitadísimos.



Doré, *Corre-La Licorne,* se clasifica segundo, con una ligerísima distancia de metros del primero Fotos Rol

El triunfo de «Peugeot» en la Copa de la Comisión Deportiva

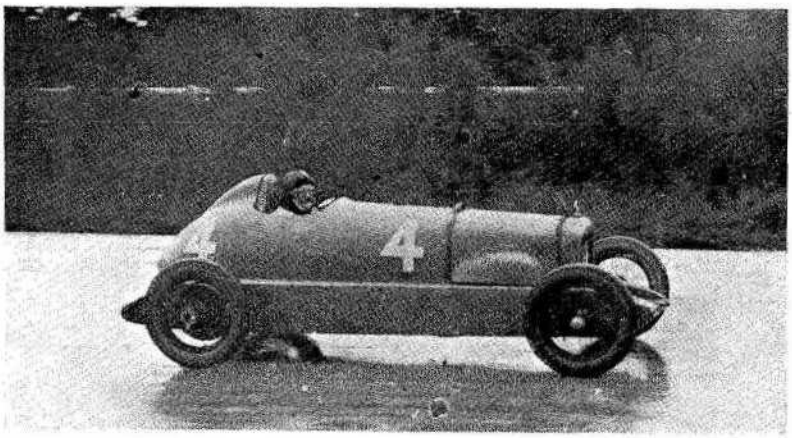


Boillot después de la victoria sobre su espléndido coche *Peugeot*

La Copa de la Comisión Deportiva, con su fórmula velocidad y consumo, que no imponía limitaciones en las características de los coches, permitiendo desarrollar toda clase de iniciativas y propagar a las casas a ella concurrentes los principios que les son gratos, dió lugar a interesantísima lucha entre modelos diversísimos, obligados todos al mismo rendimiento, esto es, correr lo más posible en 400 kms. y gastar solamente 44 kgs. de gasolina y aceite en conjunto.

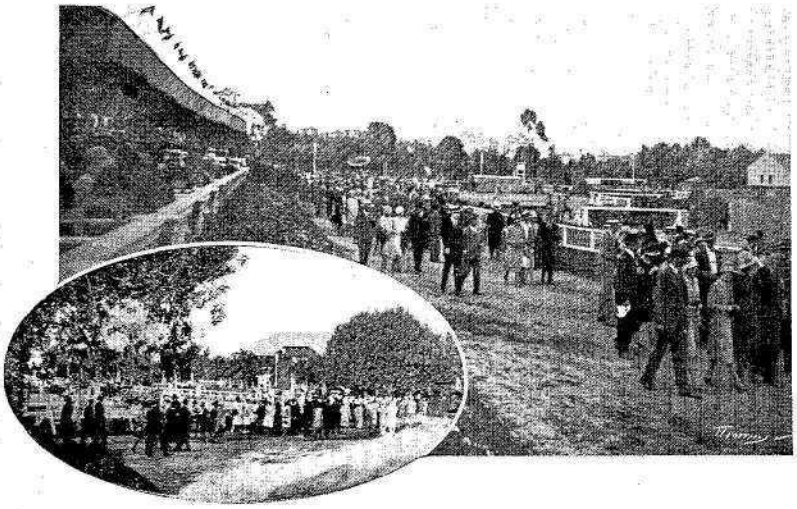
Peugeot, la marca vencedora, encariñada al sin válvulas, que tantos triunfos obtuvo cuando se corrían los Grandes Premios Turistas, preparó un tipo de coche especial, pero a base de su motor de serie de 14 HP. 2 litros 499. Estudió una carrocería procurando suprimir las clásicas colas, para darle más el carácter de coche normal y con él presentóse a la lucha; corrió, realizó una media de cerca de 103 y todavía al pisar la meta triunfante disponía de esencia y aceite, demostrando las excelencias del sin válvulas adoptado por la marca nacional francesa.

Con tan señalada victoria, *Peugeot* una vez más ha demostrado lo que es, cosa en nuestro país podríamos decir innecesaria, ya que los modelos 5 caballos, tan popular por sus torpedos, cabriolets y conducciones interiores; el 9, de 1.400 c. c. de cilindrada, equipado en gran lujo en todos modelos, propios para 5 plazas; el 11, verdadero coche para la máxima adaptación de aplicaciones; el 14, clásica concepción *Peugeot* que sirvió como base su motor del vehículo vencedor de la Copa de la Comisión Deportiva, y finalmente, el 18, de más de tres litros, tan apreciado para grandes carrocerías y cuyos resultados, además de los particulares que todos conocemos, confirmóse plenamente en diversos mitines de velocidad para turistas en San Sebastián; ha hecho que su activísimo agente en Barcelona, don Vicente Prat Bosch, recibiera gran cantidad de felicitaciones, cual decimos en la reseña general, merecidísimas, puesto que la marca por él defendida y propagada continúa siendo el summum de la perfección.



El *Peugeot*, vencedor, en plena carrera — Fotos Devred

Concurso Hípico Internacional



Aspecto de los jardines del R. P. J. C. durante los concursos hípicos

EL Real Polo Jockey Club nos brinda como término de la temporada deportiva, que de año en año va rellenándose de manifestaciones a cual más fastuosas e importantes, una fiesta que ya hemos dado en llamar con justificado motivo broche de oro que Barcelona pone al programa de primavera, espléndidamente realizado.

Cuenta para ello el Real Polo Jockey Club con un parque delicioso. Una gran pista en el centro, unas magníficas tribunas, unos palcos construídos con todo el arte para que sirvan de verdaderos tronos a las bellísimas damas que los ocupan y unas avenidas recubiertas de arenillas, no tantas como piropos y frases galantes brotan de labios de los galanes a las bellísimas señoritas que acuden al Polo Club a lucir su hermosura y su palmito.

Y a pesar de eso, el éxito de público no compensa ni de mucho los sacrificios que el Polo Club se impone para que Barcelona cuente año tras año con esta clase de pruebas hípicas, de que gustan los públicos más selectos y de ellos gozan los de las grandes capitales de Europa.

Pero en cambio hay que felicitarse del éxito alcanzado en cuanto a inscripciones. En nuestro ejército se viene operando un movimiento de enorme simpatía hacia los concursos hípicos.

Contamos con un núcleo considerable de excelentes jinetes y con otro notabilísimo de caballos saltadores, como lo demuestra que en el Concurso pasado los inscriptos han alcanzado una cifra muy superior a la de años anteriores, que se ha aproximado al centenar.

Las pruebas verificadas han sido doce; en todas ellas han abundado los obstáculos, algunos de ellos verdaderamente difíciles de saltar, y a pesar de ello hemos podido ver como un día y otro día los vencedores, varios de los clasificados en la lista de los premios, efectuaban sus recorridos sin incurrir en falta.

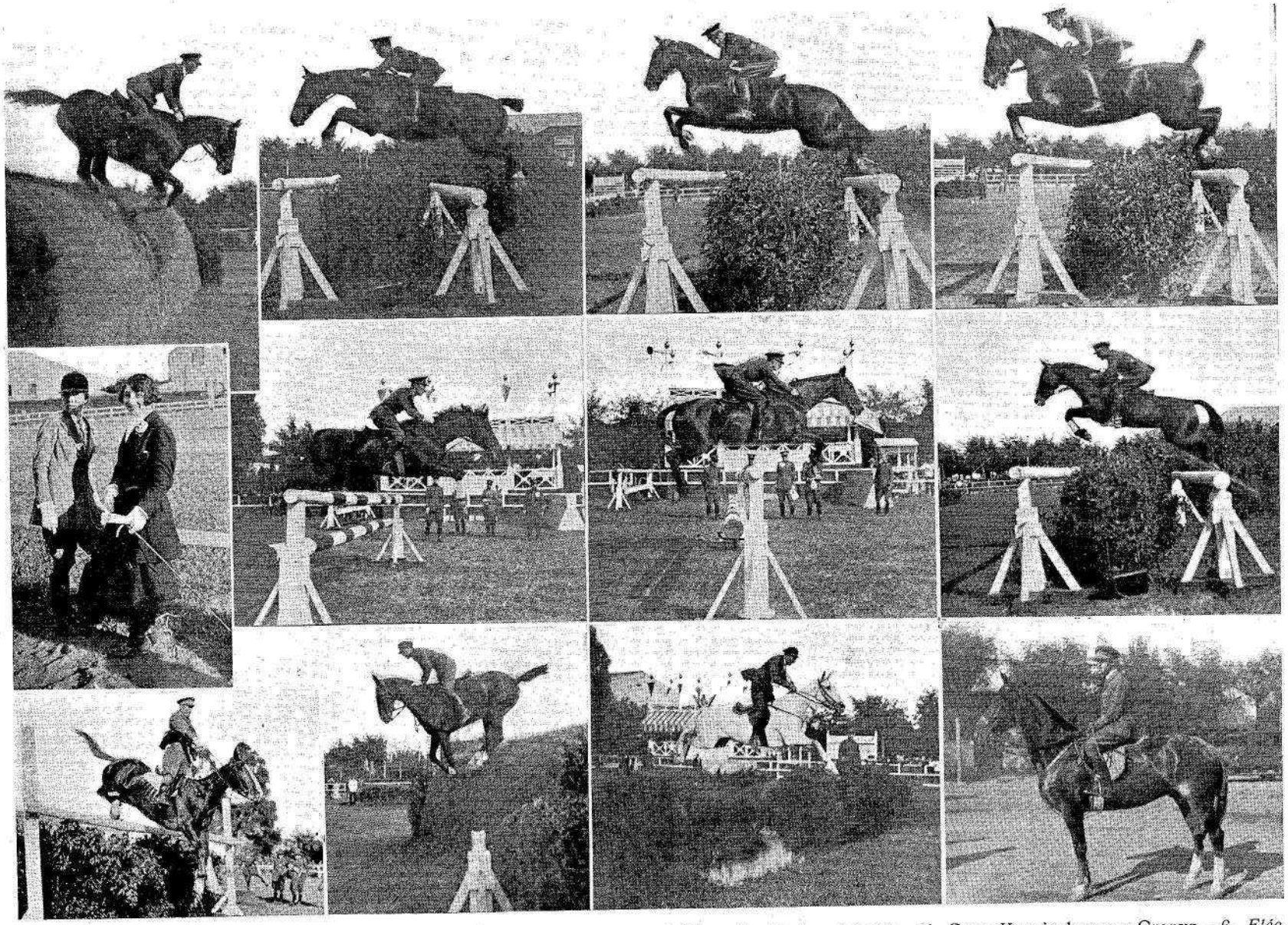
La Prensa ha publicado día por día la lista grande de los premios y los tiempos empleados.

Nosotros quisiéramos poder dedicar el espacio suficiente a cuantos merecieron los honores de pasar a poseedores de las lindas copas ofrecidas, de los premios y lazos distribuídos; pero como ello ocuparía un espacio de que no disponemos, hemos de limitar nuestros elogios a los vencedores de las pruebas: Fernando de la Macorra en la Prueba Ensayo, con su caballo *Bálsamo;* Angel Somalo, que merced a su monta y a la destreza de *Palpo,* venció en las Pruebas Omnium y Barón de Benimuslem; a Angel Cabanes, vencedor de la Prueba Nacional y del Premio Vendeen, conduciendo a *Sofista* a la victoria; Bartolomé Guerrero, que inscribe su nombre en el Challenge Copa del Rey, tras de un recorrido perfecto de su caballo *Vendido:* Julio García Fernández, proclamado vencedor en la Prueba Polo, realizada sin falta alguna por *Lapato;* Benigno Aguirre, que obtiene la Copa de Barcelona, nuestro Grand Prix, con *Eléctrico;* Ramón Muñiz, que termina brillantemente el Recorrido de Caza jinete de *Callar,* y por fin, en la Gran Prueba de Saltos de anchura, altura y longitud, el caballo de Eduardo Campillo salta 4,75 metros en la ría, 1,70 metros en el muro y en el oxer 2,20 metros.

Los Premios de Despedida corridos por parejas los ganaron, en la serie A, Angel M. Urquijo y Pedro Ramonell, montando a *Andamio* y *Derraspado* respectivamente, y en la serie B, Luis Abellán y Luis Linares, montando a *Zepelin* y *Acompasado.*

Hubo un final precioso: la Prueba de Parejas Mixtas, clasificándose por el siguiente orden: señora de Koenigshagen y Manuel de la Cerda, señora de Cronyn y Eduardo R. de Esparza.

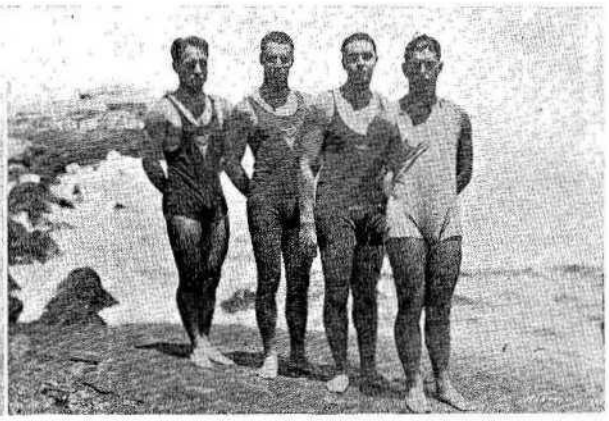
Ganadores de la prueba parejas mixtas: D. Manuel de la Cerda, con *Remiqui,* y Sra. Koenigshagen, con *Vendido*



1. *J. M. G.*, Sr. Valenzuela.—2. *Palpo*, Sr. Samaló.—3. *Cailon*, Sr. Barrón.—4. *Silero*, Sr. Bertrand de Lis.—5. Sras. Koenigshagen y Cronyn.—6. *Eléctrico*, Sr. Aguirre.—7. *Zapato*, Sr. García Fernández.—8. *Gallopary II*, Sr. Betancourt.—9. *Zurito*, Sr. Campillo.—10. *Banquera*, Sr. Ramírez de Esparza. 11. *Vendido*, Sr. Guerrero.—12. *Farmel*, Sr. Macorra

Fotos Vela

Campeonatos catalanes de natación



Parés, Brull, Borrás y Segalá que formando equipo ganaron la prueba de relevos 4 por 200.—Parés, Vila, Castro y Brull, vencedores de los relevos 4 por 50

ESTE año ha correspondido la organización al Club de Natación Barcelona y éstos se han celebrado en su piscina los días 3 y 10 de julio, con gran éxito.

La primera jornada sobresale por haberse batido tres records, lo que demuestra la buena calidad de los participantes y el interés que revistió la lucha de las pruebas, pues las competiciones fueron reñidísimas y disputadas con gran entusiasmo.

En los 400 metros, estilo libre, tomaron parte cuatro nadadores, clasificándose primero Brull, del Barcelona, que dejó establecido el record de España y Cataluña en 5 m. 44 s. $^{2}/_{10}$.

En los 200 metros, braza de pecho, corrieron seis participantes, clasificándose primero Francesch, del Arenys, en 3 m. 14 s. $^{4}/_{10}$.

En los 100 metros, estilo libre, para señoritas, tomó parte la antigua campeona señorita Paskes, que defendió el Arenys, y la actual campeona, señorita Muñoz, que ostentó la representación del Barcelona. La lucha fué emocionante, clasificándose en primer mer lugar la señorita Muñoz, batiendo el record de España y de Cataluña', dejándolo establecido en 1 m. 27 s. $^{4}/_{10}$.

En los saltos clásicos de palanca, Ferrerons y Tort, del Barcelona; Ibáñez, del Atlhètic, y Cervera, del Arenys, nos demostraron su buena agilidad y escuela.

En los 100 metros espalda, se clasificó primero González, del Arenys, que batió el record de España y Cataluña, dejándolo establecido en 1 m. 21 s. $^{8}/_{10}$.

En los 800 metros, relevos (4 por 200) estilo libre, se clasificó primero el del Barcelona, compuesto por Borrás, Segalá, Brull, Parés, en 11 m. 32 s. $^{1}/_{5}$.

En los saltos de trampolín, Artal, del Barcelona, y Bonnemain, del Atlhètic, fueron los únicos.

En las 200 metros, relevos (4 por 50), venció el equipo A, del Barcelona, formado por Brull, Castro, Vila y Parés, empleando 2 m. 25 s. $^{2}/_{10}$.

La segunda jornada fué mucho más interesante que la primera. En primer lugar se corrió la prueba de 1.500 metros. La victoria fué de Artigas, del Athlètic, en 23 m. 44 s. $^{6}/_{10}$, batiendo su propio record de España y de Cataluña. Brull hizo una carrera magnífica. No consiguió vencer al campeón pero sí logró batir el antiguo record, rebajándolo de 1 m. 25 s. $^{5}/_{10}$.

En la prueba 400 metros, braza de pecho, venció Francesch, del Arenys, en 6 m. 57 s. $^{6}/_{10}$.

Los 100 metros, estilo libre, tres participantes, los ganó Pinillo en 1 m. 9 s. $^{3}/_{10}$.

Los 400 metros, relevos (4 por 50) femenina, fueron corridos por dos equipos, uno del Barcelona y otro del Arenys, venciendo el primero, empleando 3 m. 6 s. $^{9}/_{10}$.

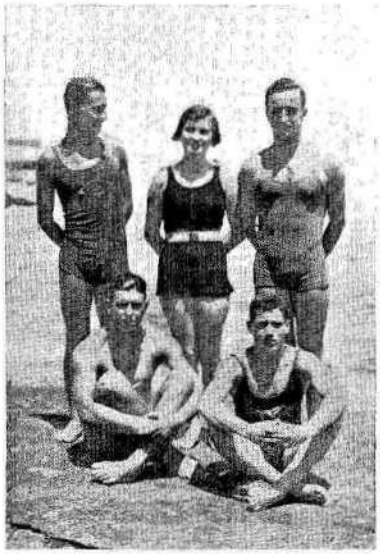
En la prueba de saltos de palanca sólo tomó parte Ibáñez, del Athlètic.

En la prueba de relevos (5 por 50), tomaron parte tres equipos, uno del Arenys y dos del Barcelona, clasificándose primero el equipo A del Barcelona, en 2 m. 40 s. $^{4}/_{10}$.

La prueba de los 100 metros a la braza la ganó la señorita Vigo, empleando 2 m. 4 s. $^{2}/_{10}$.

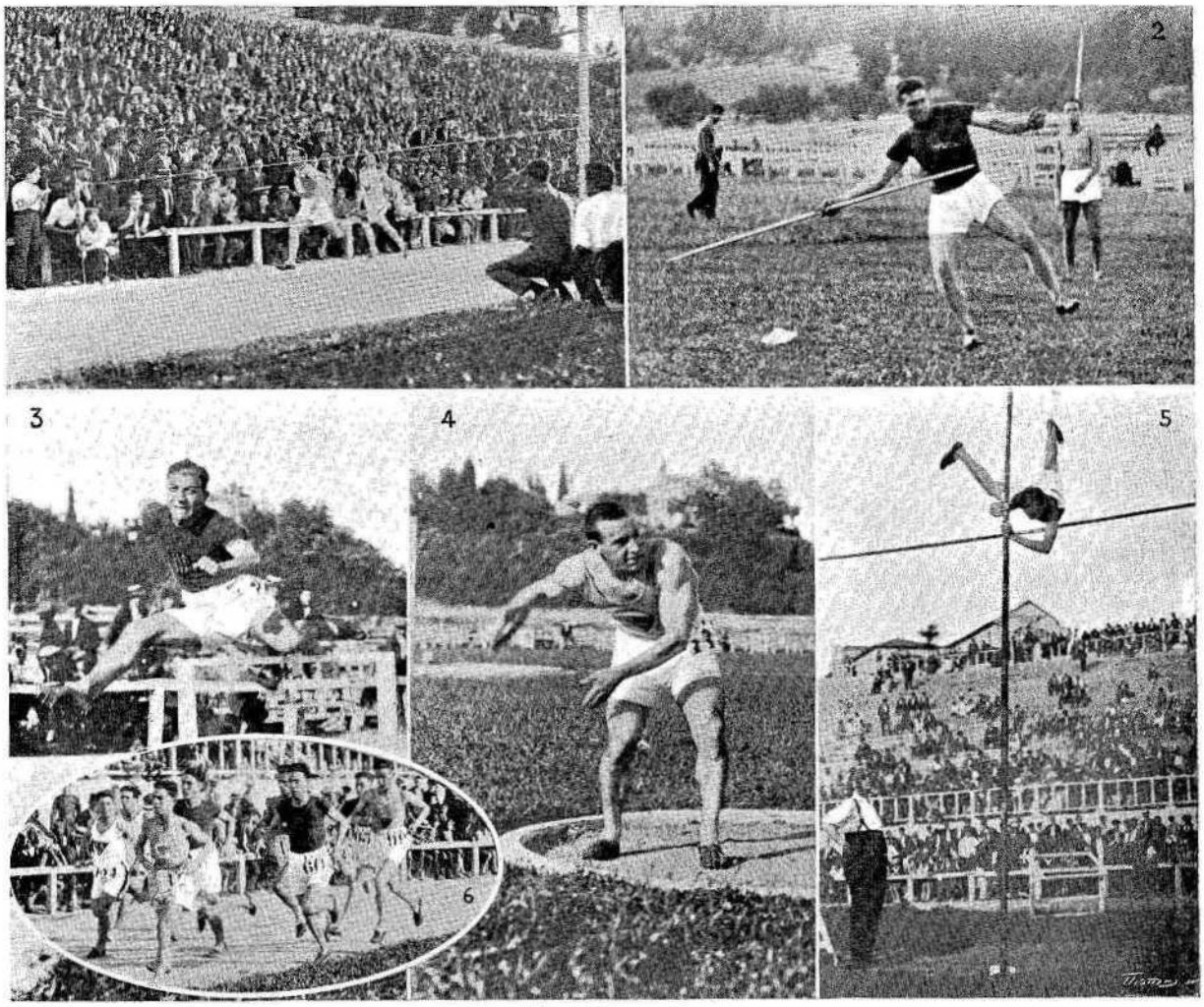
Terminó el festival con una serie de saltos de palanca y trampolín, efectuados por la señorita María Luisa Vigo, que fué proclamada campeona.

La clasificación por clubs fué: 1.°, Club de Natación Barcelona, 80 y medio puntos; 2.°, Athlètic, 26; 3.°, Arenys, 23, y 4.°, Club de Mar.



González, Srta. Muñoz, Francesch, Brull y Artal, primeros en diversas categorías de los Campeonatos de Cataluña Fotos Claret

Cataluña vence en los Campeonatos Nacionales



1. Llegada de los 200 metros: 1.º Ordóñez.—2. Brú, vencedor de la jabalina.—3. Roca, ganador de los 110 metros vallas. — 4. Izaguirre, primero del lanzamiento del disco. — 5. Culi en sus magníficos saltos de pértiga.— 6. Salida de los 1.500 metros, ganados por Miquel (n.º 60), batiendo el record nacional Fotos Alvaro

En la Corte se celebró este magnífico acto atlético con el Campeonato Regional.

Como pocas veces suele suceder, el atletismo no acostumbra a despertar las hondas pasiones del futbol, y los campos se ven vacíos; en este certamen el público acudió en masa a presenciar las magnas pruebas de varias regiones españolas, entre las cuales Cataluña tenía designado su lugar preferente y haciendo gala de su abolengo deportivo, se propuso vencer y venció.

Tiene el acto celebrado en Madrid el doble cariz de deportivo e interesante, pues si el público en cantidad verdaderamente grande asiste a estos actos atléticos con cariño, con fe, con el entusiasmo convincente de que lo que va a presenciar ha de servirle de ejemplo y de estímulo, podrá haber núcleos ciudadanos que practiquen con valores y entusiasmo el deporte físico, educando su organismo dentro de la mayor higiene y mejor funcionamiento y más salud.

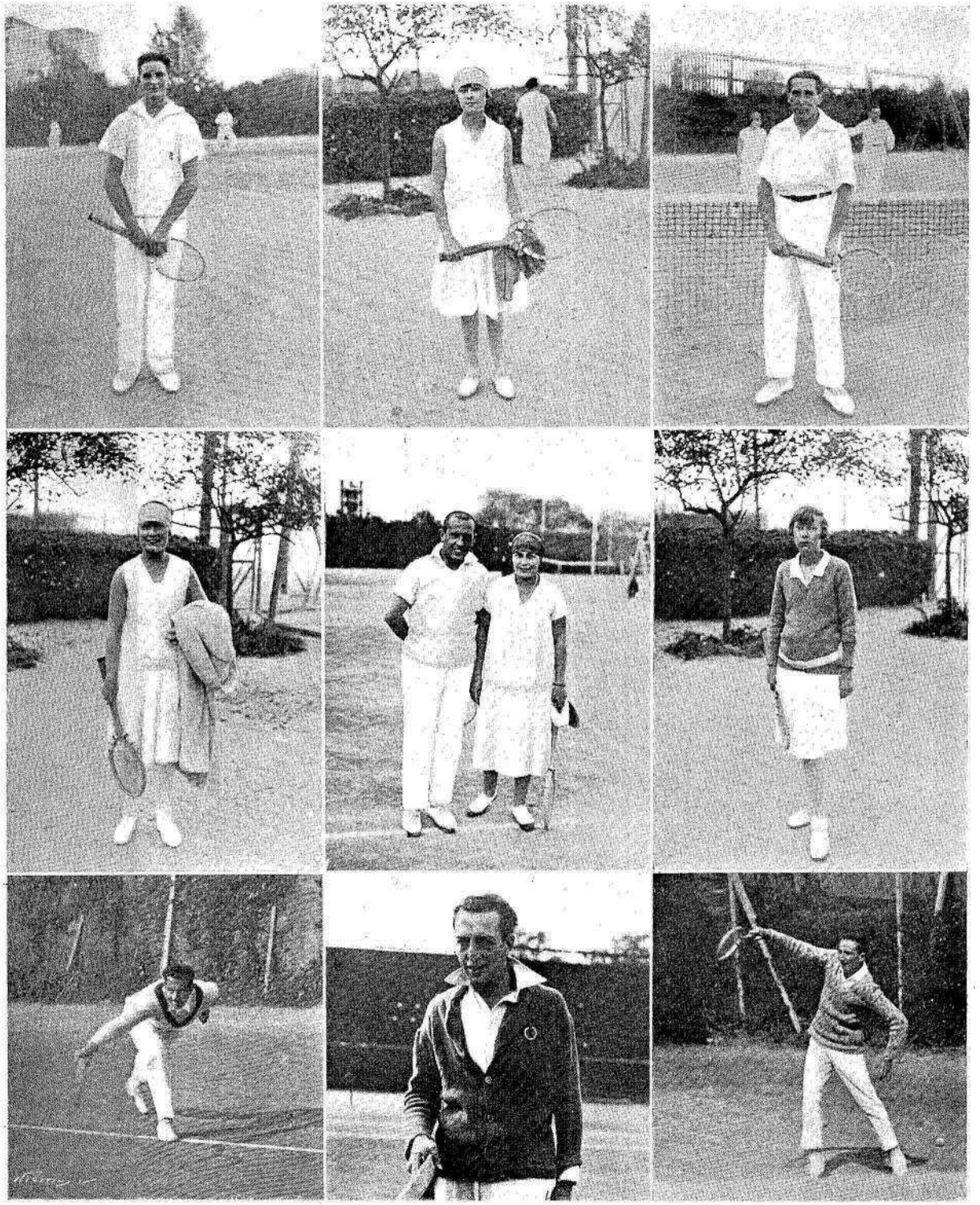
Fué en Castilla donde Cataluña, la cuna del deporte español, la región mayor y más deportiva de España, venció con honor, demostrando las grandes reservas de que dispone y sin arranques de orgullo innecesario puso su prestigio en el palenque, venciendo en forma maestra.

Miquel, con su perfecto estilo, con ese clásico estilo tan depurado, tan fino, tan bien orientado, ganó el Campeonato de España.

Nuestros representantes supieron poner una vez más la gloria de nuestra tierra en el primer lugar nacional.

La clasificación general fué: 1.ª, Cataluña, con 40 puntos; 2.ª, Vizcaya, con 34; 3.ª, Guipúzcoa, con 32, y 4.ª, Castilla, con 8.

El Concurso Social del R. L.-T. C. del Turó



PRINCIPALES FIGURAS DEL TORNEO : Buby Maier, ganador del Campeonato doble. — Germaine Dutton, primera del Handicap simple. — Miguel Carbó, segundo del Campeonato doble. — Bella de Pons, primera Campeonato simple señoras. — Morales, primeros Handicap mixto. — Monna Dutton, segunda del Campeonato. — Andreu, doble con Maier.—Flaquer, campeón.— Ramón Puigmartí, primero Handicap Fotos Vela

Frantz, en cabeza de la Vuelta a Francia Ciclista

Frantz, el gran corredor luxemburgués, que ha demostrado ser el mejor de los tours, ocupando actualmente el primer lugar

La opinión que de la actual Vuelta a Francia expusimos en el número anterior, la van confirmando los hechos. Transcurre la cruel ronda en medio de una indiferencia mundial como nunca. El procedimiento de Desgranges para excitar la lucha entre los participantes, ha producido por una parte sus efectos; ya se dijo: la retirada del equipo de Dilecta, con Pélissier en cabeza; después, en la primera etapa pirenaica, Bayona-Luchón, una de abandonos sin precedentes; en cambio, el valor técnico de la prueba no ha revestido las proporciones deseadas por los organizadores. Y es que, como dijimos, hoy los corredores van contagiándose de un inmenso gusto práctico y procuran salvar todo lo que pueden su organismo, no prodigándose más de lo preciso...

Al terminar la etapa XX, Frantz, el formidable luxemburgués, al que tan excelentemente ayuda su cofrade de marca Benoit, va a la cabeza del grupo, y su avance de más de cuarenta minutos sobre el segundo ya puede considerarse como una casi seguridad del triunfo.

En cambio, haciendo la debida justicia a los organizadores, diremos que un verdadero acierto ha sido el de acortar las etapas, aun suprimiendo descansos, y el de dar las salidas en pleno día bastantes de ellas. Con dichas modificaciones se logra, primero, evitar la crueldad de las continuas etapas de trescientos y pico y aun cuatrocientos kilómetros que anulaban por completo para toda la Vuelta a bastantes hombres, y permitirles el descanso completo durante la noche, ya que, como es sabido, higiénicamente, una noche entera de reposo vale más, mucho más — para un organismo en constante agotamiento — que dos días de reposo.

Esto es cierto, siempre según nuestro parecer, y por ello hemos de elogiarlo.

En cambio, la parte espectacular de la prueba, aquellas explosiones de entusiasmo que se sucedían al pasar el pelotón de cuarenta, cincuenta y cien hombres por los pueblos y aldeas, mientras los sencillos lugareños, periódico en mano, por la lista de inscriptos adivinaban el orden de marcha, espectáculo que durante un mes discurría multicoloro por toda Francia, se ha restringido notablemente esta vez, en aras de la técnica.

Y sin embargo, aun hoy el deporte necesita espectáculo.

KANT

Le Drogo y Francis Pélissier, que después de haber sido primeros de la clasificación general, abandonaron la lucha.—Un control.—Los turistas-routiers en el Pirineo Fotos Devred

La actualidad futbolística

Una pausa que no es tal / Quincena de homenajes / Una Asamblea edificante

En el homenaje a Alcántara, Canudas, el gran aviador, lanzó desde el cielo el balón. — Dos actuaciones de Alcántara.—El equipo de internacionales que contendió con el Barcelona, resultando vencedor

Fotos Buyosa y Claret

Una pausa que no es tal

CUANDO debiéramos dedicar todo el espacio de nuestra revista a manifestaciones deportivas propias de la estación y más en consonancia con el credo higiénico que informe, o debiera informar, todo deporte, nos vemos obligados a tratar de actos futbolísticos a fuer de captadores de la actualidad, siquiera nuestros comentarios alcancen el reducido límite que merecen durante estos dos meses estivales, que, oficialmente, constituyen una pausa, pero que en realidad no lo es, ya que son la inmensa mayoría los clubs que, por exigencias de índole distinta, en las que predominan las económicas, no conocen el descanso ni, por consiguiente, lo dejan conocer a sus jugadores.

España, y Cataluña especialmente, va siendo una excepción. En todas partes va imponiéndose el sentido común y se acepta como imprescindible una etapa de reposo, sea invernal o estival, según la situación geográfica de las naciones.

Se dirá acaso que el descanso en las naciones septentrionales es obligado, pero no lo es en las meridionales, y sin embargo, se cumple en casi todas con rigor, incluso en naciones de clima menos caluroso que el nuestro. Con independencia de la temperatura, se cree fundadamente que los hombres que dan un esfuerzo excesivo durante una temparada larguísima, necesitan hacer acopio de energías para las próximas fatigosas campañas.

Aquí, a los clubs, en su mayoría, les importa un pepino que sus jugadores se conserven para prolongar durante años y años su actividad como tales, concediendo para ello al material humano la consideración debida, en forma de un descanso prolongado.

Cuando no sirve un jugador por desgaste prematuro, se le substituye y en paz. Así se queda bien con el club, y a lo que parece la conciencia de los directivos queda tan tranquila.

Quincena de homenajes

Inicióse el mes pasado la tanda de homenajes con el que fué dedicado a Vinyals y Bruguera, y a éste han seguido dos más.

El más importante fué el que se organizó como despedida de Paulino Alcántara de su vida activa de jugador. Y nunca el anuncio de un homenaje ha repercutido tan gratamente en nuestro fuero interno, produciéndonos la íntima satisfacción de que se hacía un acto reclamado imperiosamente por la justicia. Y tratándose de Paulino no podía ser un acto vulgar, sino que debía salir de los límites corrientes de estos actos. Se trataba de honrar al jugador más grande que durante largos años tuvo el futbol catalán. A Paulino Alcántara le debe el público tardes de emoción inigualable; su

club tiene que agradecerle triunfos ruidosos; el futbol catalán, tardes brillantísimas, en que nuestra bandera se alzó victoriosa en luchas titánicas, y el futbol español débele asimismo jornadas memorables, en las que Paulino confirmó su fama, que había traspasado ya las fronteras, de ser uno de los mejores delanteros de Europa.

El homenaje y el triste adiós al gran jugador, representante de una época en la que el futbol catalán floreció con los capullos más bellos de la ilusión, de la fe y del entusiasmo, debía ser apoteósico, como lo fueran tantas tardes en que el triunfo se simbolizó en el nombre de Alcántara. Y realmente lo fué.

Jugaron un interesante partido el primer equipo del Barcelona y una selección de jugadores representantes de importantes clubs de España.

Venció la selección por dos a uno, debiéndose la victoria a un goal que marcó Goiburu pocos minutos antes de terminar el match rematando un corner. Arocha y Polo marcaron los restantes.

Antes jugaron dos infantiles del Barcelona, deleitándonos con un juego excelentísimo, que ya quisieran para sí muchos equipos de categoría.

En resumen, Alcántara tuvo ocasión de comprobar que nuestro público sabe ser agradecido en la brillante fiesta de su despedida, que recordaremos siempre con gusto, como habremos de recordar siempre la gloriosa carrera del gran jugador.

Al homenaje a Alcántara siguió el que organizara el C. D. Español en honor a Canals y Mallorquí, dos de sus más entusiastas defenders. Tal vez por hallarse más avanzada la estación estival no respondió el público, como debía, en este acto dedicado a dos jugadores que tomaron relieve dentro del futbol catalán y que merecían también el honor de ser igualmente despedidos.

Contendieron sendos equipos de veteranos azul-grana y blanquiazules, venciendo los primeros por dos goals a uno, y como gran partido del programa, una fuerte selección de jugadores del Europa, Sans, Gracia y Sabadell se enfrentó con el primer once realista, el cual venció por cuatro goals a uno.

Canals y Mallorquí recibieron, en su despedida, inequívocas pruebas de afecto de sus compañeros y del público congregado en el terreno del Español.

Una Asamblea edificante

Ultimamente se han reunido en Madrid los primates del futbol nacional para laborar (?) con todo fervor (!) y entusiasmo (!!) por el progreso de dicho deporte en España.

Los lectores estarán ya enterados por la prensa diaria del espectáculo tristísimo que se ofreció a la avidez de los que buscan siempre pretextos para denigrar el deporte. La Asamblea puso de evidencia que nuestro futbol tiene por orientadores y definidores a un grupo (salvo las contadas excepciones de ritual) de personajillos insignificantes, que apenas si pueden provocar indignación, puesto que sus pasioncillas y sus miras limitadisimas, demostradas en torneos oratorios tan vacuos como ridículos, lo más que incitan es a una ruidosa carcajada.

¿Para qué tomarnos en serio a dichos personajillos? Se dice que con sus acuerdos disparatados—algunos de los cuales revocó la misma Asamblea por su absurdidad — han producido una grave crisis que nos va a traer grandes males. Si a estos señores no se les concede beligerancia ninguna, no va a haber el más leve daño.

Para nosotros la situación es clarísima. A estos individuos que concertados en mayoría pretenden llevar a remolque a todos los valores positivos del futbol español, hay que darles una severa lección. Y la lección se les da no concediéndoles más audiencia y yendo *ipso facto* a la división. Cataluña, Vizcaya, Guipúzcoa y Centro, más teniendo el apoyo de Asturias y Castilla-León, forman el único grupo de regiones que tiene personalidad internacional. Ya no hay que hablar de la insignificancia del futbol de las restantes, porque todas ellas juntas no equivalen a una de las primeras mencionadas.

Hecha la división, no tenemos la menor duda de que los *mayoritarios* de ahora se verán obligados si quieren subsistir a solicitar clemencia. Y entonces será el momento de hacerles ver su insignificancia, concediéndoles un número de votos que corresponda a la exacta fuerza que representan.

No somos sistemáticamente partidarios de las medidas extremas, pero en este caso no sólo es justificada una actitud violenta, sino que la creemos indispensable.

Ahora pagan las Federaciones que han hecho la historia del futbol español, que cuenta con mayor número de clubs y representan los más importantes intereses, su excesiva tolerancia admitiendo a Federaciones artificiosas cuya fuerza es nula.

Creemos que harán mal las regiones más importantes si transigen sin resolver la cuestión de proporcionalidad de votos, perfectamente lógica y muy necesaria para evitar concubinajes como el de la última Asamblea.

Lo que ha sucedido podia ya haberse previsto antes. Pero ahora es el momento propicio de enmendar pasados errores y de hacerse el propósito de no reincidir en benevolencias o flaquezas.

SPECTATOR

El Concurso Social del R. L.-T. C. del Turó

EL Real Lawn-Tennis Club del Turó ha celebrado recientemente su Concurso Social, en el que se ha puesto de manifiesto la afición y la selecta clase tenística de buen número de sus jugadores.

Desde luego se destacó brillantísimamente la actuación de Enrique Mayer, joven de excelente porvenir. En el último torneo de Pau, llegó a ganar un set al formidable jugador Cochet, que acaba de salir vencedor de singles en Wimbledon. Mayer posee buen estilo, bastante parecido al de Flaquer, aun cuando no tan elegante e impecable como el actual campeón de España, llevándole, sin embargo, como ventaja, una mayor rapidez y ser sus golpes en la red más definitivos. Confiamos en que en breve podremos contarle entre los internacionales.

Muy comentada ha sido la actuación del niño Solá, quien, aun

cuando no consiguió ganar ninguna final, obtuvo un premio, que para él creó expresamenle la Junta Directiva del Club, atenta siempre a fomentar la esportividad de sus socios. En el doble con Carreras, doble que fué muy celebrado por la chocante disparidad de constitución de ambos jugadores, hizo gala de su gran seguridad, inteligente colocación y hábil destreza en la bolea.

Hemos de mencionar asimismo los progresos de la señorita M. Dutton, que disputó la final con la señora Pons, después de haber ganado a la notabilísima jugadora señora Morales. El Club tiene fundadas esperanzas en el porvenir lisonjero de esta tenniswooman.

Entre las buenas jugadoras, en las que generalmente suele escasear el entrenamiento, aun cuando no las facultades, señalaremos, después de las ya citadas, a la señorita Alicia Hencke, de juego cortadísimo, pero eficaz; la señorita María Luisa Ferrer, que sabe defender muy bien un partido; la señora Durán, mágica en su ataque; la señora Carreras, que posee un buen saque, y la señora Maier, que contesta siempre con gran acierto.

Existe un grupo de jugadores, aparte de los tan conocidos como Flaquer, Morales y Andreu, que se ha distinguido especialmente y cuyos partidos se siguieron con mucha atención: Fleischner, de estilo rarísimo, pero que domina plenamente este sport; Carbó, que posee un fuerte drive; Mir, que corre las dejadas con justeza y las contesta sin entregarlas; Escayola, lleno de nervio en la red; Carreras, que en un momento determinado os sorprende con un bote pronto admirable, siguiendo Rosal, Phleger, Sangrá, Pobler, Ordóñez, Moré, Capará, Leonhardt, siendo de lamentar no tomaran parte otros jugadores.

En la imposición de los handicaps han habido este año determinados errores, que han restado interés a algunos partidos.

Fué muy bien llevado el Concurso por el juez-árbitro don José Luis de Prat, a quien felicitamos, así como a los vencedores de las pruebas, mientras celebramos vivamente que el Real Club del Turó cuente con elementos de tanta valía, dotados de condiciones y de entusiasmo, capaces de proporcionar muchos lauros al tennis nacional.

AMARANTO

MENSAJERAS

No les ha sido muy favorable la suerte a aquellos de nuestros amables y nuevos suscriptores que han participado en nuestro último concurso en combinación con la Lotería Nacional.

Entraban en suerte los poseedores de nuestros recibos de subscripción comprendidos entre los números 15.001 y 15.568, ambos inclusive.

Ninguno de los números ha sido comprendido entre los premios mayores. Treinta y cinco poseedores más de nuestras colecciones de *Stadiums-Exposición* que hubieran acudido al canje y el número 15.603 (uno de los gordos) le hubiera valido a su poseedor 300 pesetas.

Pero, en cambio, entre los «pequeños» han salido premiados 23 de nuestros nuevos subscriptores.

Tenemos, pues, *500 pesetas* a repartir entre 23 subscriptores, correspondiendo a cada uno de ellos la cantidad de *veintiuna pesetas con setenta y cinco céntimos.*

Los números que tienen opción a este pequeño premio, que tenemos a la disposición de los «afortunados» a cambio del recibo que les dimos, son los siguientes:

15.014, 15.034, 15.041, 15.071, 15.079, 15.107, 15.165, 15.173, 15.190, 15.211, 15.230, 15.232, 15.261, 15.302, 15.322, 15.334, 15.365, 15.390, 15.480, 15.497, 15.516, 15.547, 15.568.

Nuestra Caja está abierta de nueve a una y de tres a siete, cada día, excepción hecha los sábados por la tarde, para proceder al canje, pago y cumplimiento del compromiso adquirido.

* * *

EDITADA con la pulcritud que la casa Seix & Barral H. pone en todos sus trabajos, la Guía Automovilista de 1927 es de supremo interés para los 40.000 automovilistas con que cuenta nuestra deportiva región.

Para nuestro excursionismo regional tan poco detallado desgraciadamente en las guías que abarcan toda España, puede calificarse de indispensable y única.

Contiene datos precisos y claros que permiten orientar perfectamente, sin necesidad de complicaciones ni previos estudios que convierten a menudo en insoportable molestia la necesidad de manejar una Guía.

Varias secciones a cual más interesantes se inauguran este año, entre las que merecen citarse una formada por una serie de atinados dibujos a modo de comentario gráfico al Reglamento de Circulación, de una utilidad y de una novedad indiscutibles.

La Guía Hotelera de Cataluña y unos justísimos comentarios sobre el tan debatido Impuesto Unico justifican, entre muchas razones, el mayor interés con que cada año es esperada la aparición de esta Guía.

Un magnífico y exacto plano de las carreteras de Cataluña, litografiado en cinco colores, sobre tela, y otro en cartulina con los itinerarios numerados de turismo, completan esta obra que representa un esfuerzo editorial digno de ser apoyado.

* * *

CONOCIDO es de todos el consorcio efectuado entre las importantes casas Elizalde, Ricart y España para la construcción en nuestro país de un coche moderno en grandes series. Esto es ya un hecho; se han empezado ya los

trabajos y muy pronto veremos rodar por nuestras carreteras multitud de estos automóviles nacionales, capaces de competir del modo más ventajoso con los tipos similares de coches extranjeros.

Entre tanto, las fábricas Ricart y España han entrado en una nueva fase industrial. Estas dos firmas han unido todas sus fuerzas para constituir una única y potente organización industrial y contribuir con más elementos a la formación, en nuestra tierra, de la renaciente industria automóvil, cosa que nos es tan necesaria.

Los talleres Ricart se han trasladado a los grandes locales de San Andrés, en los cuales, ya de sí muy espaciosos, veremos pronto surgir nuevos edificios para dar cabida y alojamiento a las distintas producciones que allí se han de efectuar.

Próximamente la nueva fábrica se inaugurará oficialmente, y en ella se continuará la fabricación de los ya famosos seis cilindros *Ricart,* que tanto éxito han alcanzado en la pasada Exposición. Se pone a punto también la fabricación del camión de dos y media toneladas, rápido y moderno, de un tipo todavía no representado en nuestro país y que poseerá las características más necesarias al transporte por nuestras carreteras.

Otros productos entran también en el programa de esta vigorosa entidad que se denomina Industria Nacional Metalúrgica, S. A. Fábricas Ricart y España reunidas, entre ellos motores para tanques, para automotrices, etc. También entra en los planes desarrollar la construcción de un pequeño coche utilitario de cuatro cilindros. Todo ello se dará a conocer oportunamente cuando está la fábrica en plena producción.

La industria automovilista es actualmente la mayor industria de los Estados Unidos, según las estadísticas del año pasado, publicadas recientemente por la Cámara de Comercio Nacional Automovilista.

En 1925, el valor de las ventas de automóviles fué de dólares 3.371.855.805, y en 1926, de dólares 4.696.945.620.

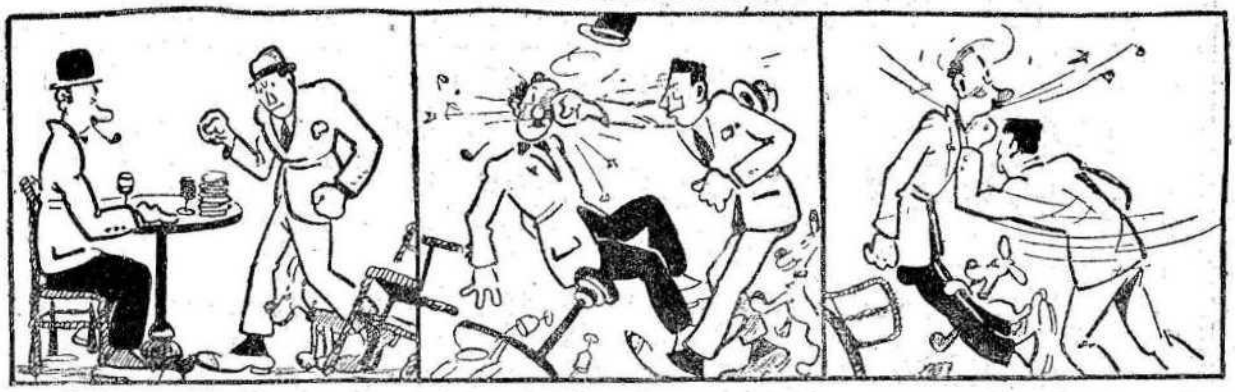
En el año 1926 se fabricaron 3.936.933 automóviles en los Estados Unidos y Canadá, de los cuales el 72 por 100 fueron coches cerrados.

El capital total invertido en la industria del automóvil es de dólares 2.089.498.325.

La ciudad de Nueva York es la que posee más automóviles en el mundo, o sean 421.212. Detroit tiene 308.591, correspondiendo un automóvil por cada cuatro habitantes.

EL DEPORTE EN SOLFA

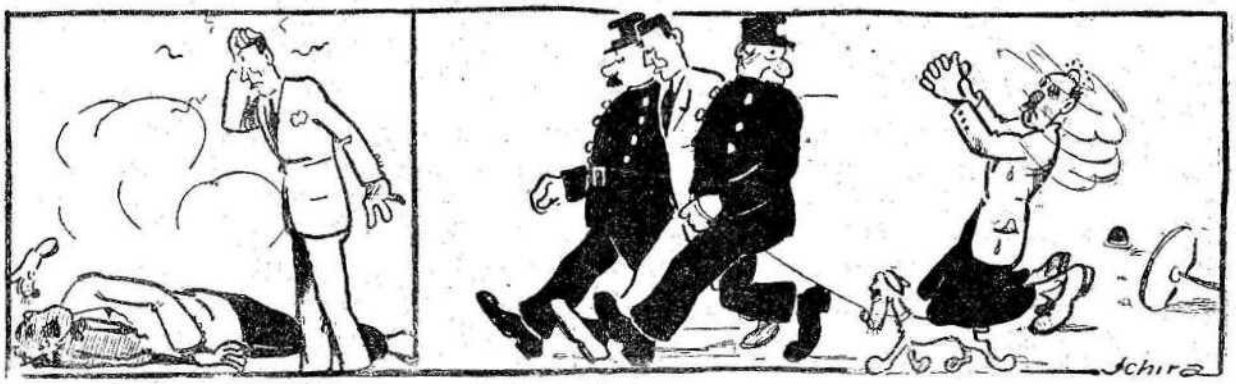
UN APASIONADO A LA BOXE



—Cuénteme su match.
—Salí de mi rincón...

... di a mi adversario un directo fulminante...

... luego dos crochets y en seguida un uppercut.

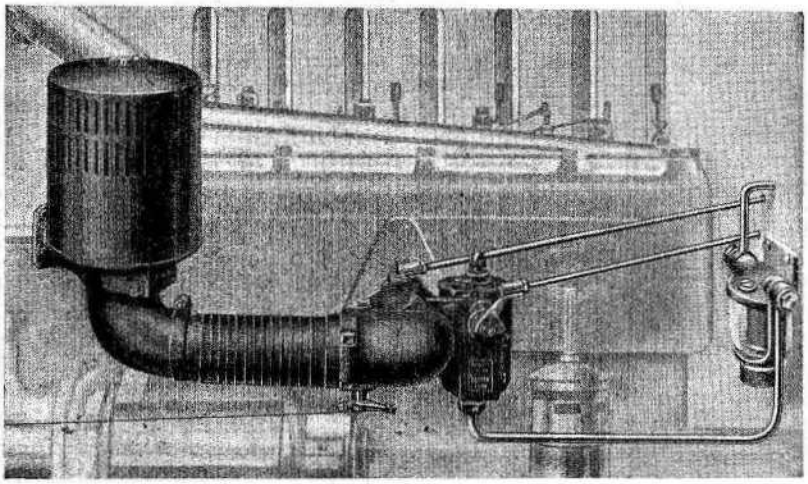


¿.....?

—Por piedad, señores guardias, permitan que termine su interesante relato.

(De *L'Auto,* París)

El coche moderno que proporciona entera satisfacción a su propietario, lleva inevitablemente



El carburador
ZÉNITH

el mas sencillo y mas completo. No necesita ser desmontado, posee un corrector, un ralenti regulable a mano y un dispositivo de gran difusión.

El depurador de aire
ZÉNITH

que provee al motor aire absolutamente puro. Es el depurador más eficaz, pués es, a la vez, de acción centrífuga y de superficie filtrante.

El filtro de gasolina
ZÉNITH

de elementos metálicos, provee al carburador gasolina completamente pura. Suprime en absoluto la piel de gamuza y la tela metálica, que en otros debe cambiarse periódicamente. No hay desgaste ni requiere cuidado alguno.

¡AUTOMOVILISTAS! Para vuestra comodidad, la Sociedad Zénith ha estudiado y resuelto estos tres aparatos.

Pedid los folletos explicativos a vuestro garagista o a la

AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA DE LA SOCIEDAD DEL CARBURADOR "ZÉNITH"

Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3

¿Cuál

ha sido la carrera más difícil de las disputadas en 1927?

Las 1000 millas que ganó el neumático

PIRELLI

Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA

Vea hoy
la nueva raqueta

VINCIT

Ptas. 75

es la mejor en su precio

MOTO-NAFTA

la mejor esencia para automóviles.

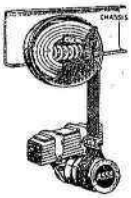
Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

LA VENTA EXCLUSIVA DE
STADIUM
EN PORTUGAL
CORRE A CARGO DE LA
SOCIEDAD COMERCIAL PORTUGUESA
DE PUBLICAÇOES E TELEGRAFIA, LD.

SEDE SOCIAL:
LISBOA : 11, LARGO DE SAN DOMINGOS

AMORTIGUADORES GABRIEL SNUBBERS

Los más eficaces



Los más baratos de compra

No nos limitamos a venderlos, sino que gratuitamente son siempre ajustados en nuestras Estaciones de Servicio

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

AUTOMÓVILES Y TRACTORES

Austin

PIEZAS DE RECAMBIO
PARA
Maxwell

Cortina y Esteve

Mallorca, 231 - Teléfono 11-02 G
Barcelona

Si usted conociera en detalle el

Willys-Knight

se sumaría a sus admiradores

Acuérdese que es el motor que no sufre desgastes y que no le son necesarias las manipulaciones periódicas de esmerilado de válvulas y limpieza de culata

Nuestros actuales precios y surtido completo de carrocerías deben interesarle

AUTOMÓVILES, S. A. - Claris, 98 - Barcelona

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

B. S. A.

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

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

¡Ciclistas! Debéis usar

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Klein y C.ª

Madrid
Slagasta, 19

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)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóviles

BERLIET, MINERVA, STUTZ, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Motocicletas

INDIAN

2 ¾, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

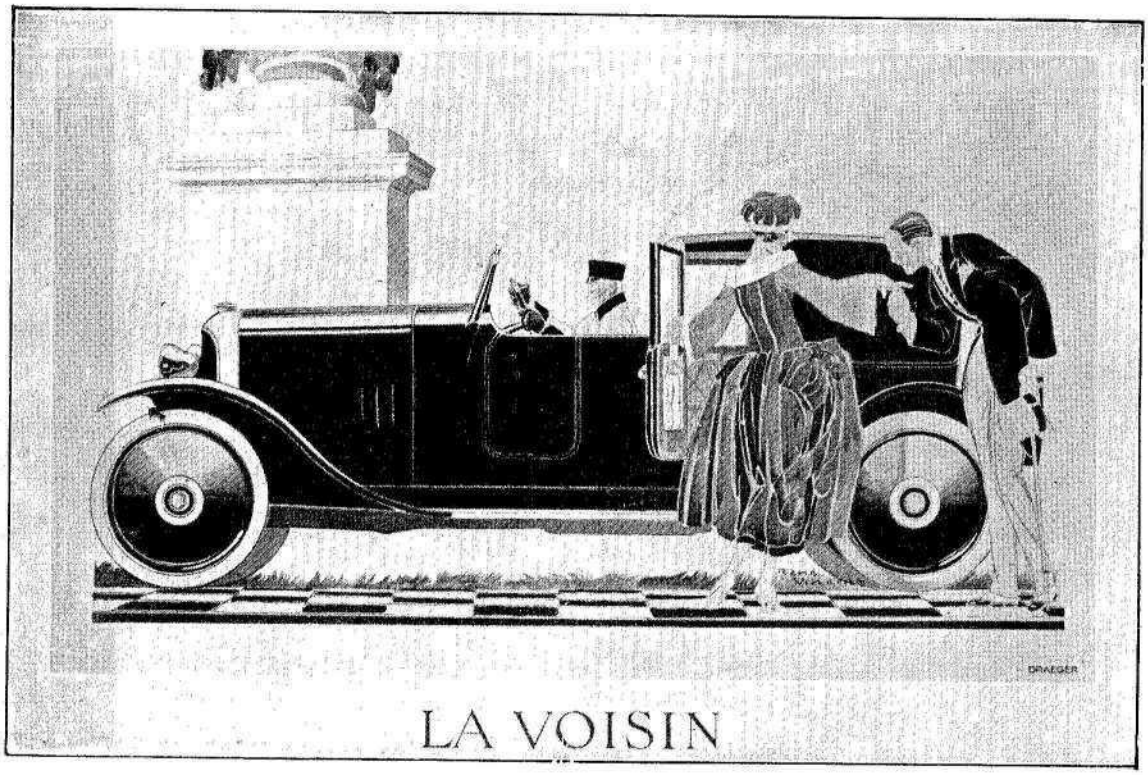
AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

VOISIN



«Voisin» acaba de batir en Montlhéry los siguientes

RECORDS DEL MUNDO

100 Kms. a una media de. . . .	*205 Kms.*	*208 m.*
100 millas » » »	*206 »	*885 »
Una hora » » »	*200 »	*558 »
Seis horas (1120 Kms.) a una media de	*186 »	*761 »

Agencia: Aragón, 208 : Teléfono 2501-A : Barcelona

Imprenta LA POLÍGRAFA : Balmes, 54 : Teléfono 2689-A : Barcelona