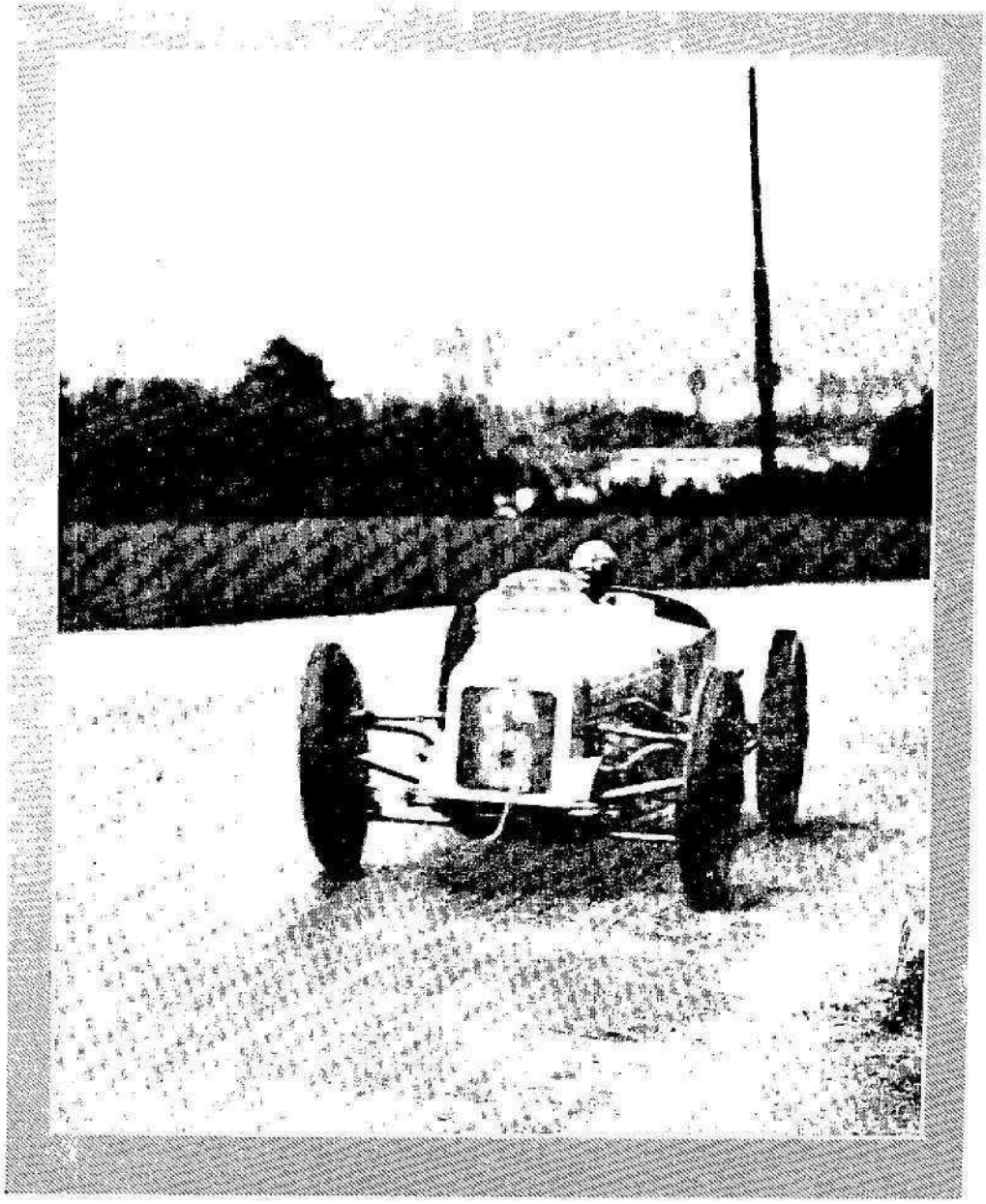
Stadium
Revista Ilustrada



El Gran Premio de España ha sido ganado por Benoist
DELAGE con neumáticos DUNLOP (base hundida)

Año XVII : Núm. 493
15 de Agosto de 1927

50 cts.

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

Para todos los que aman el sport

He aquí el coche de lujo dedicado expresamente a la juventud distinguida

HAY algo más agradable que ir al campo en un coche que se deslice suave y rápido y poder hacer sport al aire libre?

En todos los sitios deportivos donde se practica el golf, el polo, o en las carreras de caballos, etc., es el La Salle la admiración de todo el que lo ve. Elegante, extraordinariamente rápido, de líneas que parecen anticipar las emocionantes velocidades de que es capaz su magnífico motor, el La Salle ha sido construído especialmente para el mundo deportivo.

Cuatro años han empleado los ingenieros de Cadillac en poder presentar al público el La Salle, y aunque para su construcción se han empleado los principios del Cadillac y basado en su experiencia, el La Salle tiene una personalidad propia. Por sus cualidades de rapidez, belleza de líneas y fuerza, es el tipo ideal del coche deportivo.

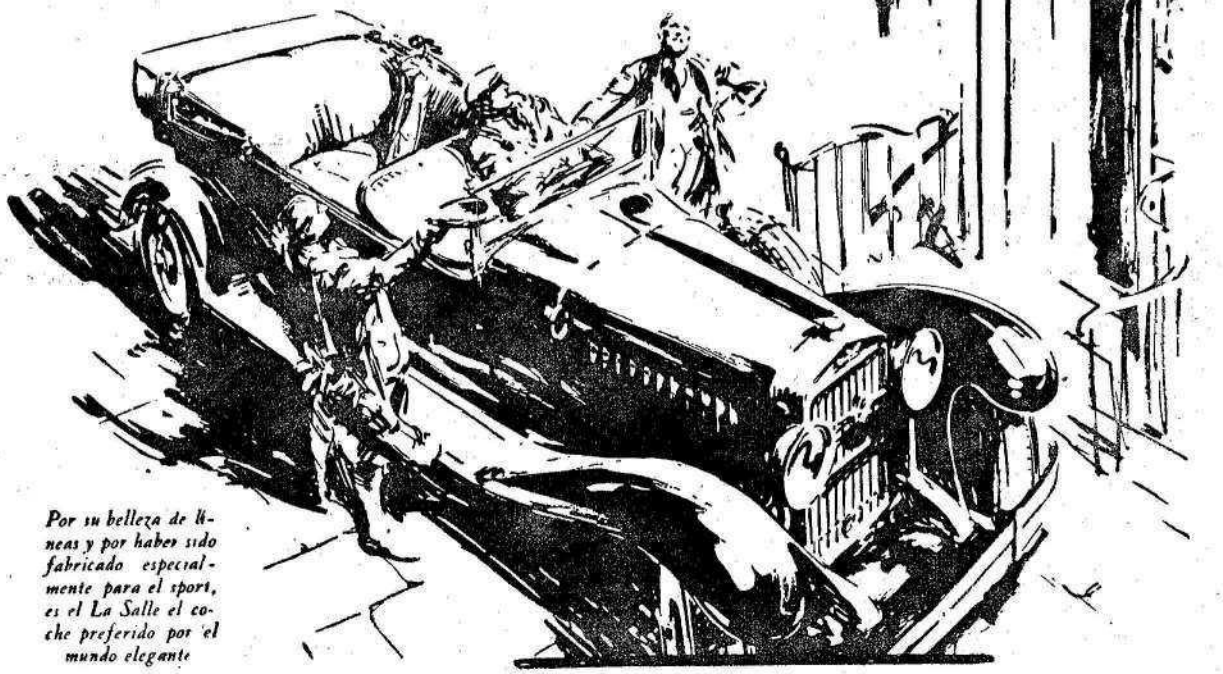
PRECIOS.-Sujetos a variación sin previo aviso: Faetón (4 asientos), Ptas. 25.400; Convertible Coupé, Ptas. 27.200; Sedan (5 asientos), Ptas. 27.700. — Todos los coches completamente equipados, incluído 6 ruedas de disco y 6 neumáticos. Precios F. O. B. Barcelona.-Puesto en Madrid, listo para su entrega, con suplemento de Ptas. 350. — Pidan a nuestros concesionarios detalles de nuestra garantía de un año.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: Granada, 33.-Madrid

La Salle

Fabricado por General Motors



Por su belleza de líneas y por haber sido fabricado especialmente para el sport, es el La Salle el coche preferido por el mundo elegante

Ni insidias ni malas artes

han podido detener el avance gigantesco de los coches

STUDEBAKER ERSKINE

que por su

CALIDAD Y BELLEZA

aunadas en los actuales modelos

se han impuesto categóricamente

como lo prueba el hecho de que a partir de abril último, en que se recibieron los primeros coches, la venta ha ido en aumento constante, y en julio pasado, las matrículas de Barcelona, incluídas todas las marcas, acusan para

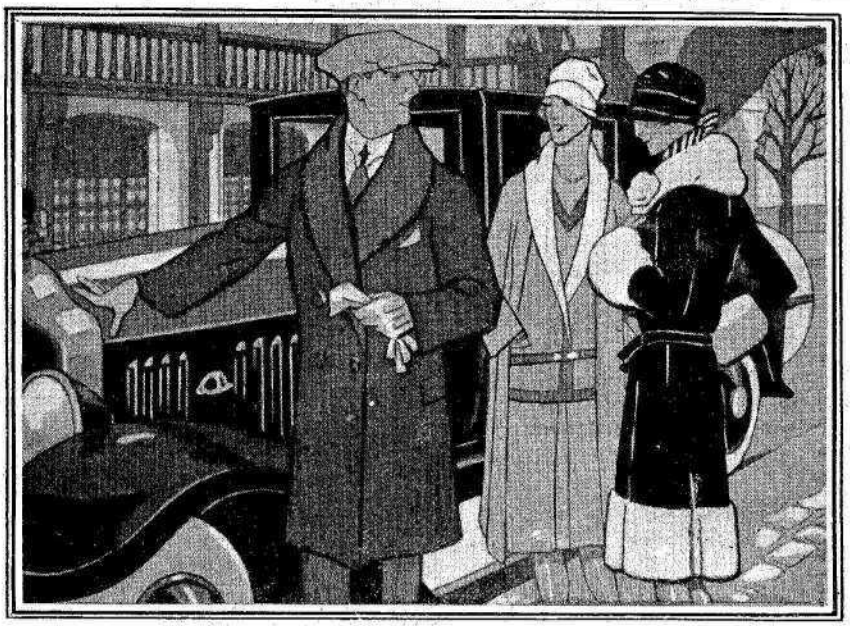
STUDEBAKER - ERSKINE 59 coches

o sea, 60 por 100 más que el que le sigue, 97 por 100 más que el tercero, 316 por 100 más que el cuarto, etcétera.

AGENTES GENERALES

Stevenson, Romagosa y C.ía

Calle Valencia, 295 - Barcelona



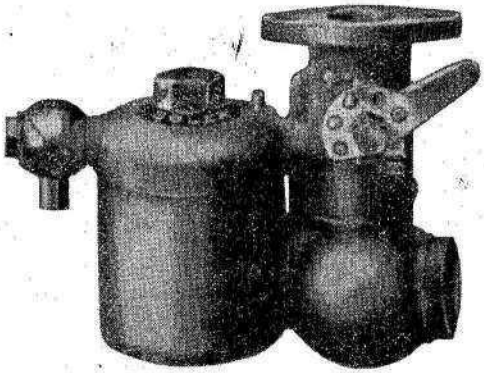
EL TURISTA PREVISOR

lleva un carburador

SOLEX

El reconoce las innumerables ventajas del SOLEX, su accesibilidad, su sencillez, la fácil puesta en marcha por las mañanas, en tiempo frío, que hacen del turismo un placer sin molestias.

EL MÁS SENCILLO



EL MÁS ECONÓMICO

MAYOR RENDIMIENTO

Ventas al por mayor:

BARCELONA:

Rosellón, 192

AUTOCESORIOS HARRY WALKER SOCIEDAD ANÓNIMA

MADRID:

Fernández de la Hoz, 17

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos 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

Pedid en todas partes el

AUTOCATALOGUE

(NOUVELLE FORMULE)

con toda clase de informes para la compra de un automóvil

nuevo (todos los chassis, características y precios del año.)

usado (características de todos los chassis creados desde hace 20 años).

para poder escoger accesorios.

para todo asunto relativo al fisco y circulación.

Tomo de lujo de 500 páginas

En Francia, 40 francos - Extranjero, 52

SE REMITE FRANCO DE PORTES A LA RECEPCIÓN DE SU IMPORTE

4, rue de Castellane, PARIS-8e

TÉLÉPH. CENTRAL 67-34 CH. POSTT: C.C. PARIS 104-33

La Exposición y Oficinas de los Automóviles ingleses

SINCER

han quedado instaladas en la

RAMBLA CATALUÑA, 78

Modelos: "JUNIOR" 8-16 HP. - "SENIOR" 10-26 HP.
"SIX" 15-35 HP.

El resultado del

GRAN PREMIO
DE
SAN SEBASTIAN

1.º
2.º
3.º
4.º
5.º

todos con

Magneto BOSCH

demuestra una vez más la superioridad del Encendido Bosch en las Grandes Pruebas de Resistencia

Representantes exclusivos para España y Colonias

EQUIPO BOSCH, S. A.

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

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*

Meeting del Automóvil Club de Francia - 2 julio de 1927

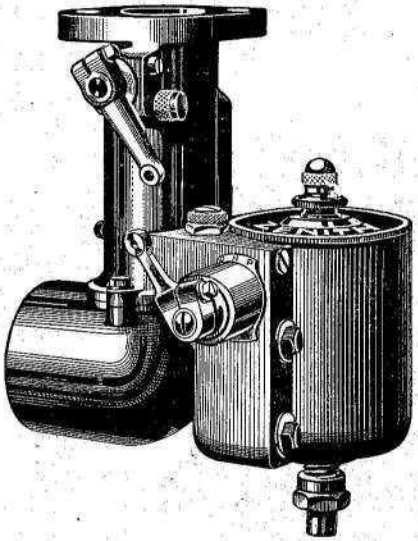
Copa de la Comisión Deportiva

400 kilómetros - Velocidad - Consumo

Ganador: PEUGEOT (2.500 cm.³)

Velocidad:

102 Kms. 848 por hora



Consumo:

12 litros 030 por 100 Kms.

CARBURADOR ZENITH

el más sencillo, el más completo, pero también

el más económico

Sociedad del Carburador ZENITH

BARCELONA
Mallorca, 281

Agencia General para España

MADRID
Génova, 3

Algo que vale la pena de recordar

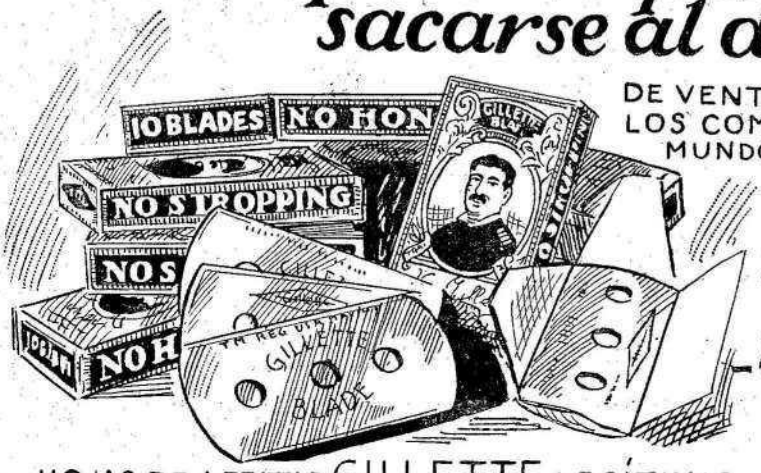
Necesito

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 AGOSTO DE 1927 — NÚM. 493

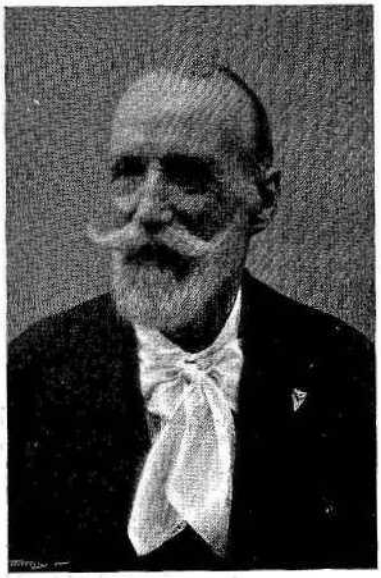
Remo

El equipo de la Ruche, vencedor del Campeonato femenino de París 1927, celebrado en Argenteuil

Foto Rol

Nuestros colaboradores

Origen y progreso de la natación en Barcelona



EMILIO SOLÉ BRUFAU, que es de entre nuestros ya viejos redactores el veterano, ocupa el lugar que tan dignamente le corresponde en esta página, que han suscripto las mejores y más conocidas firmas de nuestro mundo deportivo.

Es de los elementos más adictos a STADIUM, en el que ha venido colaborando con esa fe ardiente que tiene puesta a favor de su deporte favorito: la natación.

Desde que Picornell y aun antes de que Picornell pusiera el primer eslabón en lo que a la natación en Barcelona y en España se refiere, Emilio Solé viene abogando a favor de ese deporte y bien puede decirse que de entonces acá no se ha dado un paso, no se ha realizado un festival, no se ha celebrado un concurso sin que el alma de Solé no haya resplandecido, y merced a su concurso siempre útil y valioso, no se haya llegado a la perfección en cuanto a organización.

Su obra ha sido portentosa, tenaz, persistente y sus éxitos muchos. Modestamente sigue su ruta y con su *bonhomie* peculiar, el viejo amigo, lleno de juventud y de ilusiones pro deporte natación, nos dice:

OH, mar! ¡A ti te debo la salud! Erase el año 1905 cuando eminencias médicas diagnosticaron era mi dolencia incurable.

Con tal desahucio cruzó por mi mente la idea de zambullirme en el mar. Y ¡oh, sorpresa! al mes justo estaba completamente curado. Y desde entonces me zambullo en él en toda época del año.

Excuso decir que soy un idólatra del mar; desde aquella fecha he sido y continúo siendo un ferviente propagandista de la natación y de sus bellezas, pues, para mí, es por excelencia el más poderoso tónico para fortalecer el organismo.

Sabido es que el 10 de noviembre de 1907, por iniciativa de Bernardo Picornell, secundado por un pequeño grupo de aficionados a cosas del mar, que fueron bautizados con el nombre de «locos» y entre los cuales figuraba el que estas líneas escribe, se fundó el Club Natación Barcelona.

Bernardo Picornell fué el padre; Emilio Solé le prodigó los cariños de amantísima madre; los demás le prestaron su apoyo incondicional.

Desde este momento empieza la lucha para que la natación se abriera paso en Barcelona y en el resto de España.

Reseñar el camino lleno de abrojos y los obstáculos que en principio tuvieron que vencerse, sería tarea interminable. Aun hoy hay situaciones difíciles.

Pero si actualmente nos encontramos a donde estamos, es debido a la fe, abnegación y constancia de esos hombres anónimos que machacando duro al yunque donde se forjan voluntades, han defendido continuamente como buenos artilleros, firmes al pie del cañón, la bateria que les fué confiada y así ha llegado nuestro club a rodearse de un nimbo glorioso.

Se necesitan arrestos para fundar un club de natación en pleno invierno y tener que luchar contra la tradición de que sólo debían tomarse siete o nueve baños al año y hacer que desapareciera la errónea creencia del aforismo que dice: «De los cuarrenta para arriba, no te mojes la barriga», y llegar a conseguir que la mayoría de barceloneses se bañen en cualquier época del año, es un éxito formidable y ha sido preciso un esfuerzo de titanes.

El Club de Natación Barcelona tuvo su cuna en el Gimnasio Solé y fué desarrollándose en los Baños Orientales y Baños de San Sebastián. Pero en estos sitios no podía adquirir la importancia que su incremento requería y fué preciso dirigir todos sus esfuerzos a poseer edificio propio.

Gracias a la buena acogida y protección que nos dispensó la Junta de Obras del Puerto y su digno vicepresidente don Rómulo Bosch y Alsina, de grata memoria para la natación, pudimos llevar adelante el plan que nos habíamos propuesto y que hoy, gracias al esfuerzo únicamente de sus asociados, se levanta ufano y con plétora de vida en la escollera de Levante ese Club de Natación Barcelona, orgullo de nuestra amada ciudad y admiración de cuantos la visitan.

Hoy es el único club de natación del mundo que posee una excelente piscina con agua de mar caliente y construída con toda la reglamentación que exigen las Federaciones internacionales de este deporte.

¿Qué factores han contribuído a su progreso? Muchos y de distinto cariz, pero sobre todo sus nadadores, que ejercitándose en la práctica de dicho deporte han conseguido rodearse de una aureola mundial.

Nuestros primeros maestros fueron los nadadores belgas y hoy los discípulos, en el último torneo internacional celebrado en nuestra piscina, han triunfado de los maestros. Ello avalora cuanto hemos progresado.

Nuestro club, que sólo ostenta el lema: «Todo para la natación», no se ha limitado a hacer prosélitos para sí solo; al contrario: allí donde ha visto un rayo de luz para poder infiltrarla, allí se ha dirigido, siendo una prueba fehaciente las risueñas playas de nuestra costa brava y las norteñas, en donde ha hecho que fructificara su semilla bienhechora, con el

único y exclusivo objeto de que la natación de España pueda codearse dignamente con las naciones extranjeros que se dedican a nuestro favorito deporte.

Y no salamente se ha limitado a este radio de acción, sino que ha querido que el mundo natatorio conociera el valor de nuestros nadadores y ha concertado competiciones internacionales, llevando a sus hombres a tierras de Portugal, Francia, Bélgica, Hungría, Holanda, Alemania, etc., y en todas ellas ha dejado bien enhiesto el pabellón del Club de Natación Barcelona, considerándole actualmente de reconocida fama mundial y siendo muchas las naciones que continuamente solicitan entablar competiciones con nosotros.

Esta temporada nos proporciona el aliciente de poder admirar en nuestra piscina los famosos equipos del Royal Brussels Swimming Club, campeón de Bélgica; Het'Y, de Amsterdam, campeón de Holanda; Ferencvarosi Torna Club, campeón de Hungría, y algún otro que está en trámite, todo lo cual sirve una vez más para conocer las condiciones que nuestros nadadores poseen.

También el elemento femenino merece se le dedique preferente atención, para que nuestras madres de mañana nos den hijos sanos, fuertes y con plétora de vida.

A ello ha dirigido el club su orientación y al objeto de procurar conseguirlo ha creado su sección femenina con el único objeto de formar buenas nadadoras. Hay que ir anulando el prurito de que la mujer no debe practicar la natación; al contrario, tal vez le convenga más que al hombre dedicarse a ella; eso sí, con método, con estudio, con entrenos concienzudos.

La mujer que así lo efectúe adquirirá esbeltez en sus líneas, perfeccionará su torso, desarrollará su musculatura, disfrutará buena salud y la silueta de su cuerpo obtendrá una finura de belleza impecable.

La infancia: a ese pedazo del alma de los padres, hay que prestarle la debida atención; merece que se identifiquen y se compenetren de lo beneficioso que es para la salud de sus hijos, así que empiezan a chapotear, inclinarles a la afición del baño, regularizándoles la temperatura del agua; hay que hacerles entrar en el agua con alegría, con mimo, es decir, que se encuentren en ella a placer. Nunca, pero nunca, entrarlos de sorpresa o produciéndoles espanto; eso es de un efecto deplorable y aparta al niño del deleite que le proporciona cuando entra a su gusto.

¡Mirad, cuando corretean descalzos por la playa y las olas suaves les besan los pies, la alegría y regocijo que les produce! Son un encanto. Pero los zambullís por sorpresa y la desilusión y el espanto son terribles.

Así, recordaré a los padres que procuren por todos los medios posibles, si quieren conservar a sus hijos sanos, los acostumbren a la higiene del baño desde su primera edad y a los cuatro o cinco a la enseñanza de la natación.

Ella debería ser obligatoria en todas las escuelas primarias, como asignatura a cursar, como sucede en algunos Estados de Norte América, pero aquí en casa, por ahora, no hay que pensar en ello, porque primero tenemos que preocuparnos que se contruyan piscinas.

Claro que debemos batir el cobre dándole continuamente sin desmayo, tomando ejemplo de la fundación del primer club de natación en Barcelona, que contaba solamente 20 adictos y hoy rebasa la cifra de de 1.500 asociados, pero ¿qué es para una populosa ciudad como Barcelona esta cifra irrisoria en donde debería contarse con 20.000 o 30.000 afiliados?

Además debería poseer, cuando menos, una piscina en cada distrito de la capital para que todos los ciudadanos pudieran dedicar unas horas a la higiene del cuerpo, cuando no quisieran dedicarse al deporte natatorio, fuente inagotable de riqueza de salud.

Hay que fomentar y dar impulso a la creación de nuevos clubs, facilitando porciones de playa en donde sea posible, al objeto de que nuestra juventud obrera pueda dedicarse a la natación con desahogo, dentro de la cual, seguramente, saldrían diestros nadadores.

Para redondear debidamente el conjunto, a nuestro club sólo le falta un poco de playa. Verdad es que hace cuatro o cinco años que no tenemos temporales de levante y ello es causa de que no se deposite arena. ¡Playa de nuestros amores, qué necesaria eres!

Pero tal vez podría intentarse, de común acuerdo los balnearios, el club y la Junta de Obras del Puerto, estudiar la construcción de una defensa en la punta de la escollera o bien una playa artificial con plantaciones de pinos marinos, para ver si así se conseguía solucionar el conflicto.

La idea está emitida. ¿Quién la saca a flote?

El club es la pesadilla de las familias de todos sus socios. ¿Y sabéis por qué? Sencillamente, porque uno se encuentra allí tan a placer, que no hay nada que pueda comparársele; se disfruta, se divierte, se esplaya ante la inmensidad del mar y uno no se acuerda que ha dado la hora de comer y de ahí el motivo que las familias se encuentren contrariadas.

Y no se crea lo diga porque a mí me pasa, sino porque aun no he encontrado ninguno que me haya dicho que en su casa no le dicen nada por llegar tarde; a todos oiréis la misma cantinela: «Hoy en mi casa me matan; he prometido estar sentado a la mesa a las dos y son las dos y media y aun estoy aquí y tengo que vestirme.»

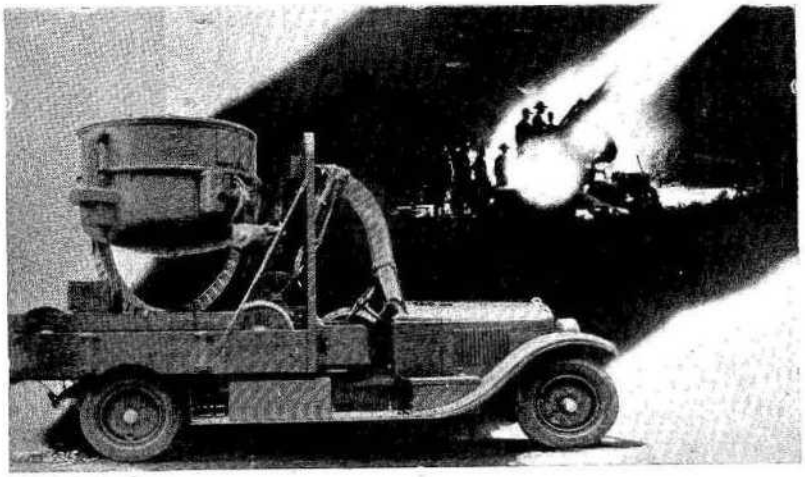
Yo me lo explico perfectamente, porque allí todos somos uno, no hay clases, no hay distingos, todos somos iguales, guardando la corrección que es debida. Sólo quien lo ha visto y vivido, puede formarse idea de lo que el club es y representa.

Allí veréis el hombre serio y grave, convertido en chiquillo; y es así tal como lo digo, porque veréis a los chiquillos, a los jóvenes; a los padres de familia, mezclados en revuelto torbellino, jugando a la comba, a pelota, a gimnasia rítmica y a todas las diversiones propias de la infancia. Nuestro club es único en fraternidad, expansión, alegría y buenas amistades; se vive en familia; además, es una forja en donde se adquiere vigor y se disfruta de admirable salud y bienestar. ¡Loado seas, Club de Natación Barcelona! ¡Bienhechor de nuestra juventud!...

Emilio Solé

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Curiosidades americanas / El circuito del Lario



Reflector eléctrico del ejército americano, de una potencia lumínica de 800 millones de bujías, sobre chassis *Cadillac*

DESDE que estalló la última guerra ha adelantado mucho en el ejército de los Estados Unidos el desarrollo de sus equipos antiaéreos, arma que se ha llegado a reconocer como una de las más importantes en la moderna ciencia guerrera. El bombardeo de los aviones no se limita a puntos de militar estrategia, sino que tiene también como objetivo centros industriales, grandes ciudades, líneas de comunicación, puertos, etc., lo que hace que los equipos antiaéreos sean de interés público.

Los ataques diurnos pueden ser fácilmente rechazados con ametralladoras y artillería antiaérea; pero cuando los aviones de bombardeo vuelan de noche la defensa se hace mucho más difícil. El enemigo no tiene ninguna dificultad en localizar su objetivo, en tanto que la artillería y los aviones de defensa no llegan a ver a los de bombardeo, a menos que éstos sean previamente iluminados. Para ello el ejército de los Estados Unidos ha adoptado el empleo de equipos *Cadillac,* reflectores antiaéreos en los que van incluídos procedimientos complicados para determinar por el sonido el emplazamiento de los aparatos de bombardeo. Estos aparatos son fácilmente transportables por los poderosos chassis *Cadillac* sobre que están montados y cuyo motor sirve al mismo tiempo de generador de la corriente necesaria para el funcionamiento del reflector. Su fuerza se eleva a 800 millones de bujías, equivalente en su base a la luz solar de medio día, siendo visibles sus rayos por la noche a una distancia de 56 kilómetros. Puede calcularse su enorme potencia por el hecho que a 16 kilómetros del reflector se lee fácilmente un periódico a la luz que proyecta.

La utilidad de estos equipos quedó plenamente demostrada en las últimas maniobras militares, en las que se emplearon siete equipos *Cadillac* para el transporte y generación de la fuerza que precisan estos inmensos reflectores de metro y medio de diámetro.

El ejército de los Estados Unidos, al elegir los motores *Cadillac* para una función tan importante, muestra una vez más su confianza en los productos de la General Motors; en cuanto a *Cadillac* es una nueva distinción en su ya brillante historial de servicios públicos y nacionales.

* * *

Ocho miembros de la Sociedad de Ingenieros Automovilistas han demostrado las ventajas de las piezas de recambio construídas en serie, armando un chassis *Chevrolet* en seis minutos y medio, en competencia con otros seis equipos análogos. La demostración tuvo lugar en la reunión de verano celebrada últimamente por dicha Sociedad en French Lick, Indiana.

El tiempo invertido fué en extremo breve, si se tiene en cuenta que ninguno de los componentes estaba familiarizado con los detalles mecánicos del *Chevrolet.*

En tanto que los delegados contemplaban como los siete equipos luchaban por la primacía en un trabajo para el que les faltaba preparación, pues que sólo lo conocían en teoría, fué también una lección interesante para muchos

Equipo que en seis minutos armó una camioneta *Chevrolet* en la última reunión de esta clase de pruebas celebrada en French Lick

de los allí reunidos, pues de no haber ajustado las piezas perfectamente se hubieran precisado varias horas para su montaje en lugar de unos cuantos minutos.

Después de armado el chassis por el equipo correspondiente, cada coche tenia que dar cinco vueltas en un circuito próximo, como prueba, antes de la calificación.

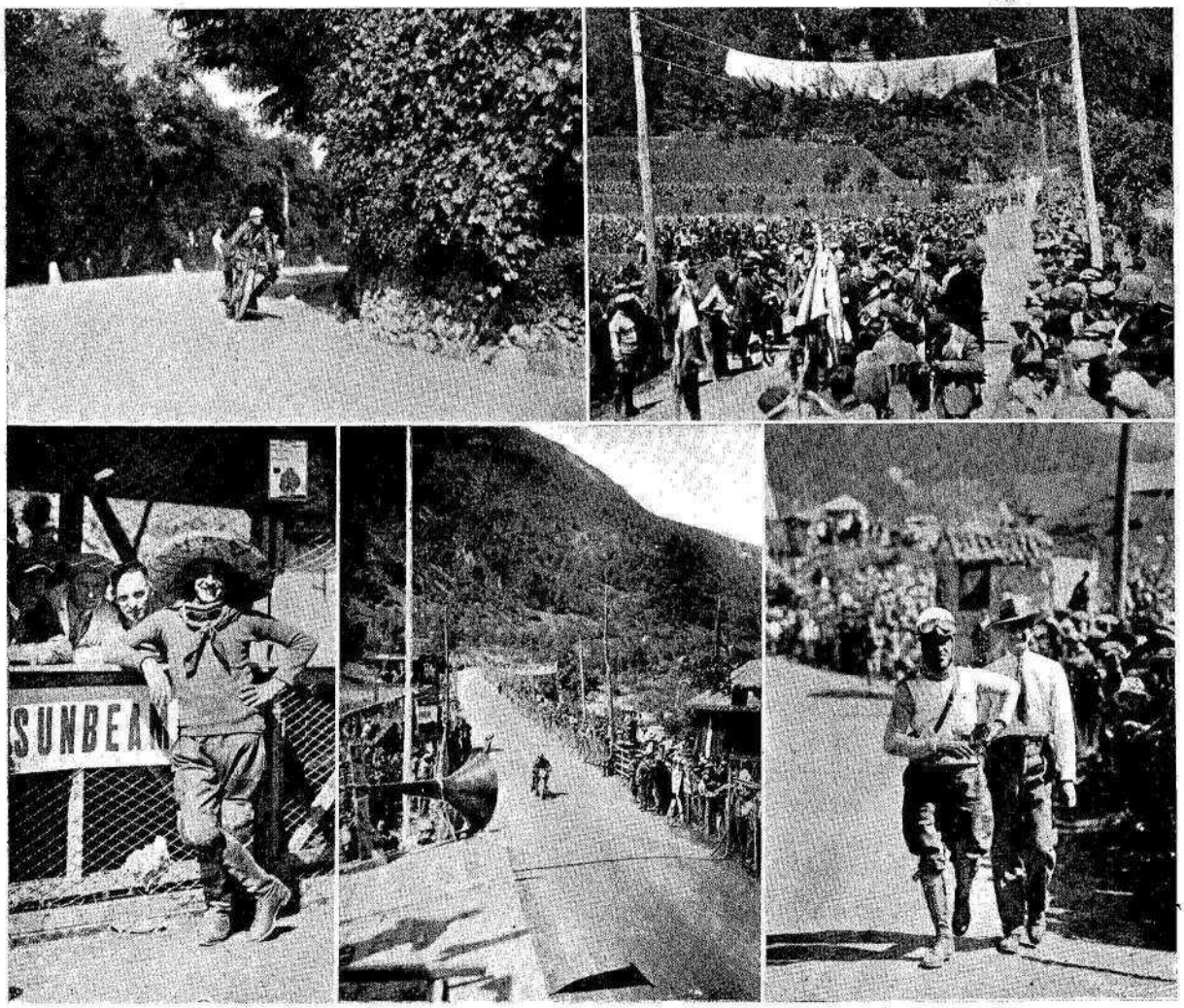
Las siete camionetas fueron remitidas a French Lick desde la fábrica *Ckevrolet,* en Flint, Michigán. Se les desarmó las piezas del distribuidor, encendido, tanque de gasolina, carburador, una rueda trasera y otra delantera y otras varias piezas; juntas todas con un surtido de pernos, tuercas y tornillos, fueron echadas a un cajón. Equipados con sólo dos series de piezas como las que se suministran con cada camioneta *Chevrolet;* cada equipo tuvo entonces que elegir las piezas y colocarlas en su sitio.

* * *

Italia, después de Inglaterra, es la nación que más se ocupa de motorismo, tanto deportiva como constructivamente, siendo sus manifestaciones muy superiores a las de las demás naciones.

La industria italiana, productora de bellos ejemplares de rápidas dos ruedas, no se contenta en disputar las pruebas nacionales, sí que, trasladándose al extranjero, lucha en otros países, en especial en Inglaterra, con motivo de los T. T., donde los únicos enemigos de los productores británicos son, de varios años a esta parte, las bellas realizaciones de la península itálica. En la isla Mau los italianos luchan con todas sus armas, distintamente de nosotros que sólo llevamos allí corredores que luego deben luchar con las máquinas que los ingleses quieren darles, no con el mayor esfuerzo de los técnicos de su país.

Este año han tomado la salida 33 máquinas, todas pilotadas por ases capaces de vencer, puesto que en tan ruda lucha es raro el aficionado que se atreve a participar. Cuatro categorías eran las admitidas: 500 c. c., 350 c. c., 250 c. c. y 175 c. c.; en todas, a excepción de la primera que ganó Arcangeli con *Sunbeam,* las demás fueron otros tantos triunfos de la industria italiana, representada por *Bianchi, Guzzi* y *Benelli.*



Circuito del Lario : Ugo Primi, moto *Guzzi,* vencedor de las 250 c. c.—Antes de la salida.—Arcangeli, *Sunbeam,* ganador de las 500 c. c.—Benelli, *Benelli,* primero de las 175 c. c.– Nuvolari, *Bianchi,* fué el mejor de las 350 c. c.
Fotos Strazza

Crónica ciclista de la quincena

Después de 17 años, un francés campeón del mundo
Algo sobre la tragedia de Nürburg-Ring / Mucio, el gran as internacional
Cataluña por su Vuelta Ciclista

Mucio, vencedor de la Vuelta a Asturias Foto Claret

PARA Francia deportiva, sin duda alguna, los dos sucesos de mayor transcendencia del año han sido la Vuelta a Francia, que ha ganado un luxemburgués, Nicolás Frantz, y el Campeonato del Mundo en pista para profesionales, que se ha adjudicado un francés, Luciano Michard. De la Vuelta a Francia, cuyos ecos se han casi extinguido, nos hemos ocupado con la extensión permitida por los estrechos límites de esta revista en el número anterior. Digamos ahora algo respecto a la victoria de Michard, que ha sido para los franceses algo así como la cara de la medalla y un bálsamo a la amargura de ver vencer en las carreteras propias a un extranjero.

Luciano Michard ha conseguido para Francia un triunfo de verdadera significación; desde diez y siete años acá, en que aquel gran Friol que merecidamente fué calificado de «rayo de la pista», los franceses no se habían podido adjudicar este título, a pesar de haber llegado muy cerca de él. Pero esta vez, la gran jornada habida en el velódromo de Colonia reivindica a Francia su título de potencia ciclista, entregándole un título mundial que tantos y tan formidables pretendientes tiene. Por otra parte, Michard bien merecido tiene el título; su triunfo es consecuencia, tanto de una carrera magistralmente llevada, como de la persistencia y tenacidad puestas a prueba durante este último año, de meticulosa preparación y entrenamiento para lograr esa forma excepcional que exige el sprint fatal.

Ya en los últimos matches Michard-Martinetti pudo observarse la gran clase, clase de inexplicable calidad, que venía adquiriendo Michard, clase que dió un rotundo mentís con soberbias actuaciones en el Velódromo Búffalo y en el Parque de los Príncipes a algunos especialistas, que observaban en Michard ¡un descenso de forma! Y vino luego el Campeonato de Francia, ostentando victorioso Michard el maillot tricolor.

¿Y cómo ha alcanzado Michard este Campeonato?

Veamos la valía de sus contrincantes: Peter Moeskops, uno de los acaparadores del título; Ernesto Kauffman, otra gran estrella del sprint, vencedor del último Gran Premio de París; Luciano Faucheux, la figura predilecta del público parisino en carreras de velocidad; en otras palabras y según un técnico francés, un verdadero fenómeno en su género. Michard ha batido a Degraeve en serie, a del Groso en cuarto de final, a Moeskops en semifinal, dándose el caso de que para el público fué la decisiva prueba; tal fué su rudeza y emotividad. En fin, con el suizo Kauffmann se disputó la prueba final. Michard demostró ser táctico. Con Moeskops partió en cabeza, mantuvo su lugar junto a la cuerda y evitó ser remontado; con Kauffmann procedió en forma distinta; se colocó detrás y merced a su forma «saltó» sobre el suizo y le batió en prodigioso sprint.

Y todo ello, sencillamente, sin apelar Michard a procedimientos artificiales, preparándose a conciencia, viviendo como los hombres austeros el seno de la familia y sintiendo la afición ciclista por los cuatro costados, sin olvidar mujer e hijos, disfrutando la calma psicológica de quien llena su papel en la sociedad como cualquier ciudadano.

Ese es Michard, el campeón del mundo de velocidad en pista.

* * *

Los tiempos pasan, las dinastías se suceden, los juramentos se quebrantan, los castillos se desmoronan y en el firmamento ciclista a menudo las constelaciones aparecen y desaparecen, según la cantidad de estrellas que nutren dichos núcleos. Hasta poco ha, Francia ejerció el predominio en materia de ciclismo deportivo. Sus excelentes carreteras crearon un censo ciclista inmenso, de tal suerte, que la selección deportiva pudo asimismo ser numerosa. Y sucedió que Francia contó siempre con la supremacía en este renglón.

Pero... su ejemplo y su estímulo se dejaron sentir de fronteras allá, y hoy se da el caso de que en el primer Campeonato del Mundo de routiers celebrado en un muy accidentado circuito de Nürburg-Ring, vencen netamente los italianos con Binda a la cabeza, alcanzando la clasificación francesa proporciones catastróficas, que han levantado una polvoreda en los sectores del ciclismo galo, que ha discutido los inconvenientes de los circuitos, las ventajas y desventajas de las polimultiplicaciones y el acierto en la selección de los routiers que han representado a Francia.

No es cosa de engañarse ni de dejarse engañar por las apariencias: Italia ha triunfado con sus mejores hombres: Binda, Girardengo, Piamontesi y Belloni. Destacó lo más selecto y venció por calidad. Pero venció también porque Italia ha pasado ya el apren-

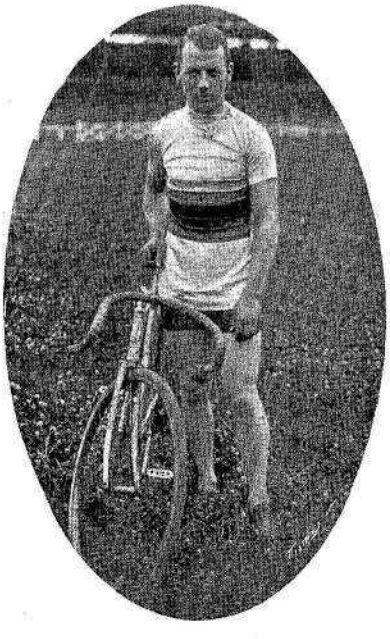
dizaje del ciclismo deportivo, y hoy, merced a ese ejemplo y estímulo de Francia, ha superado el modelo que tomó por punto de mira. Es cierto que la mala estrella persiguió a los franceses, pero no lo es menos que los afortunados tampoco han podido resistir la formidable ofensiva italiana, esa ofensiva que los italianos aprendieron en carreteras francesas.

Ante la tragedia de Nürburg-Ring, los críticos franceses han clamado alarmados. Sus clamores son justos.

Ya decíamos algo acerca la evolución práctico-económica de los ases franceses del ciclismo al comentar la Vuelta a Francia. Los críticos franceses vienen a robustecer nuestro criterio.

* * *

La España ciclista pasa en estos momentos por el proceso que ha pasado Italia para llegar a su actual estado. De todos se recordada la triste actuación de nuestros corredores en las grandes pruebas internacionales habidas en nuestra nación: las dos Vueltas a Tarragona que ganaron Mozán y Pelletier, las Vueltas a Cataluña en que vencieron Ville, Pelletier y Fontan, las Vueltas al País Vasco y otras que sería prolijo detallar, han servido de banco de pruebas para nuestros ases. Las carreras de veinticuatro horas también han puesto de manifiesto la indiscutible inferioridad nacional.



Michard, campeón del mundo velocidad 1927 Foto Rol

Indiscutible hasta poco ha, en que se ha iniciado una evolución o transformación de nuestro ciclismo, que parece caminar francamente hacia un muy probable apogeo, nuestros ciclistas han empezado a habituarse a las modalidades ultrapirenaicas, y hoy se disputan arduamente las victorias a los especialistas extranjeros, cuando no se les arrebatan.

Queremos decir que empezamos a tener ciclistas de calidad internacional. Y por su historia y sus excelentes condiciones cabe citar en primer término a Mus Miquel, o como le llaman, Miguel Mució. Mució se nos apareció o destapó en aquella célebre Vuelta a Cataluña de 1925, que ganó Ville. Fué en ella la pesadilla de los extranjeros, a los que obligó a marchar a todo tren, desatando los enojos de ellos, que llegaron a llamarle loco. Mució tiene en su haber importantes victorias y no ha mucho ha ganado netamente la Vuelta a Asturias, después de una brillante actuación en el Criterium del Midi, donde, poco apoyado por la fortuna, tuvo que resignarse a un quinto lugar, pero, eso sí, habiendo batido a verdaderos especialistas de la carretera. Mució, habituado a las carreteras francesas, conocedor de la táctica y modalidades de los ases, dotado de un espíritu muy reflexivo y sereno, respirando pleno optimismo y siempre actuando con preparación plena y completa, es de esos hombres que cuando toman la salida lo hacen con un bagaje de energías voluminoso y atesorando enormes dosis de coraje, ese coraje que impulsa la bicicleta cuesta arriba...

Mució creóse ciclísticamente por carreteras de Francia; habituado a la usanza de los franceses y constante en su afán de igualarles, dedicó sus primeros pedaleos a seguirles y darles incluso la batalla. Trasplantado a España, Mució ya vino a ser un «instructor» para nuestros corredores; sus «fugas» a tren de 35 y 40 kilómetros por hora eran para nosotros algo desconocido, extraordinario, audaz, algo de proporciones fantásticas; y sin embargo, en Castellón de Ampurias, en 1924, Mució deja a Janer, escapa camino de Figueras a gran pedaleo y cuando creemos verle agotado a los primeros kilómetros, acelera más y más, dejándonos absortos, cuando nos convencemos de que un español podía fugarse ¡a 40 kilómetros por hora! De entonces acá, Mució ha venido tomando parte en las más importantes carreras por carretera, haciendo siempre gala de las cualidades que el deporte ciclista exige: dureza, constancia, preparación cuidada y ejemplar disciplina.

Esto último honra y enaltece a Mució, en quien siempre han hallado todos los corredores al camarada y consejero por excelencia.

Y, o mucho nos equivocamos, o en breve tendremos que volver a entonar elogios a la actuación de Mució, a juzgar por su brillante forma actual y el éxito con que ha participado en las grandes pruebas nacionales, forma evidentemente igual o superior a la que le llevó a ganar por dos veces la Vuelta a Cataluña.

* * *

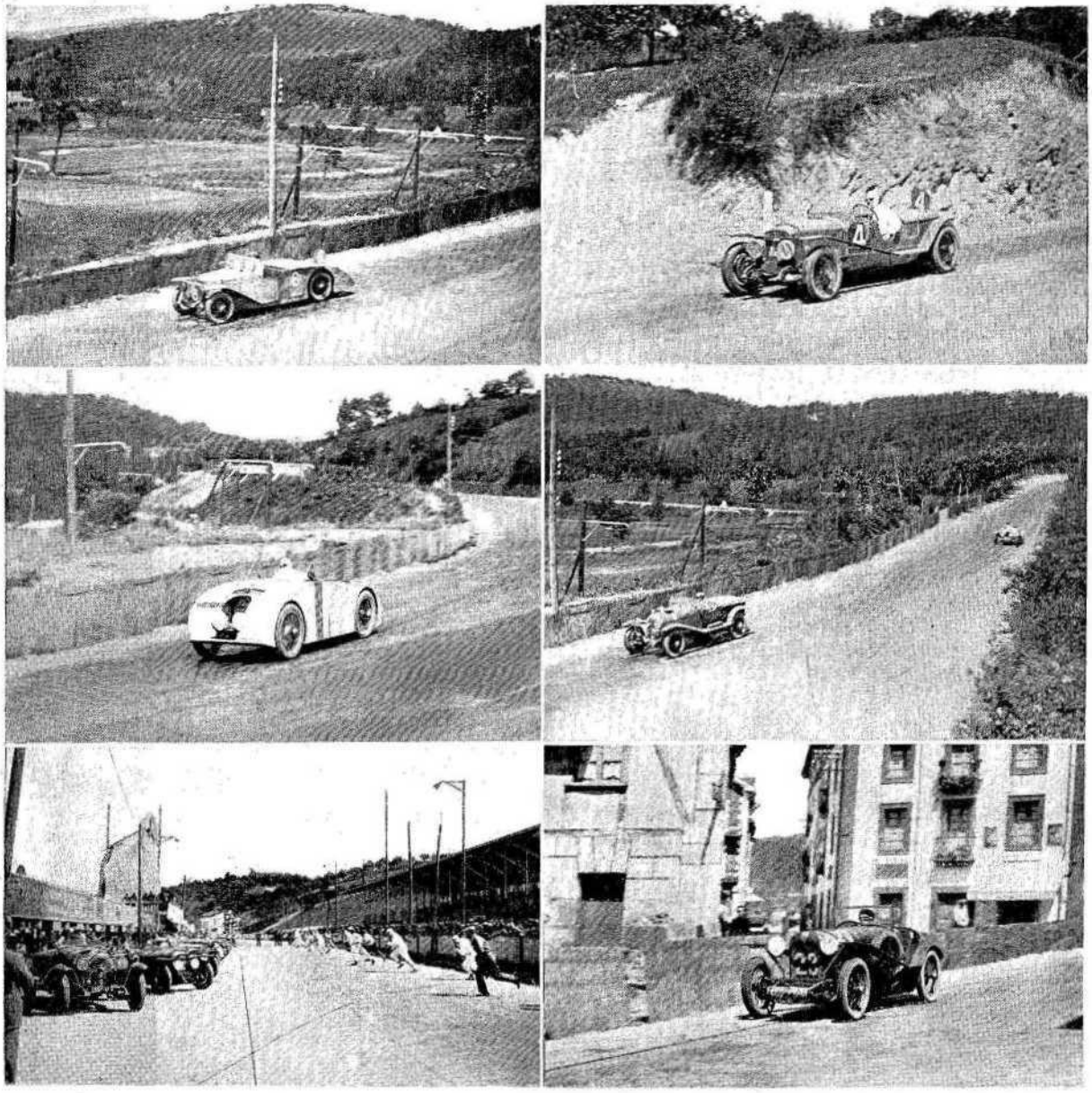
Hemos mencionado la Vuelta a Cataluña y no podemos resistirnos a la tentación de escribir ni que sean unas pocas líneas para pedir el colectivo concurso a la gran prueba catalana que, incansable y con arrestos admirables, organiza la Unió Sportiva de Sans de unos años acá.

La Vuelta a Cataluña, siempre, absolutamente siempre, fué producto de un esfuerzo eventual de unos cuantos entusiastas, cuando no de un club; queremos decir que únicamente pudo sostenerla el desprendimiento moral y económico de una fracción o fracciones, celosas de que Cataluña y con ella España fuesen incorporándose deportivamente al mundo. Primero el Club Deportivo recogiendo la iniciativa y trabajos de Artemán, después la Unión Velocipédica Española y posteriormente la Unió Sportiva de Sans. Merced a esas fracciones, mejor dicho, gracias a un poco común entusiasmo social e individual de componentes de esas entidades que, celosos de nuestro buen nombre deportivo, se han preocupado de la Vuelta, mejorándola cada año, hoy nuestra región puede enorgullecerse de haber instaurado las grandes pruebas ciclistas españolas.

Porque todas las demás de la nación son «ecos» de la Vuelta a Cataluña. — KANT.

Automovilismo

Las carreras de San Sebastián

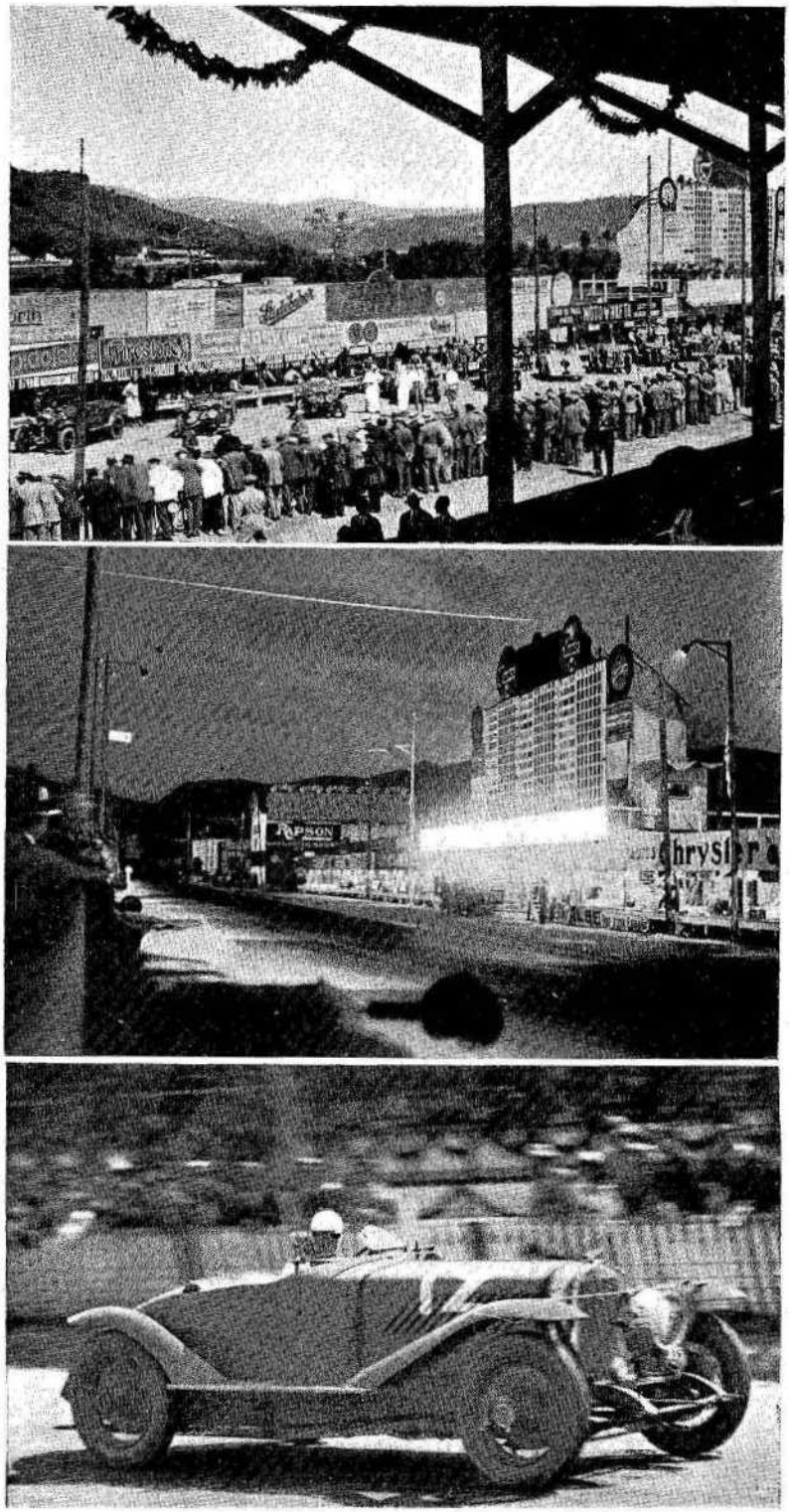


CARRERA DE LAS 12 HORAS : Laly-Chassagne, con *Aries,* fueron los primeros en tres litros. — Rigal-Serre, con *Peugeot,* vencen en más de tres litros.—Clause-Gron, con *Bignan.*—Bloch-Brisson, con *Lorraine-Dietrich,* adelantana Sabipa, *Bugatti.*—Salida del Criterio de las 12 horas, Gran Premio de Guipúzcoa.—El *B. N. C.* de Zubiaga
Fotos Rol

La carrera de las 12 horas

CON las prisas de última hora, al confeccionar el pasado número dijimos que el *Georges Irat* vencedor de esta carrera, tanto por fórmula como por mayor distancia recorrida, había cubierto en las 12 horas 124 kilómetros, cuando en realidad lo que cubrió fueron 1.204 kilómetros; pongamos el cero omitido, pidamos perdón al lector y hablemos un poco de lo que fué el Gran Premio de Guipúzcoa, Criterium de las 12 horas, para coches sport.

La lista de inscripciones hacía prever una interesante lucha, mas la realidad de los *fortfaits* hizo que a la salida sólo se presentasen 15 vehículos divididos en cuatro categorías. A la señal del juez, los conductores, que según costumbre se encontraban frente a



CARRERA DE LAS 12 HORAS : La preparación de salida desde las tribunas. Iluminación de los repuestos y cuadro de tiempos en las últimas horas del Criterio. — Rost-Lehoux, con *Georges Irat,* vencedor por mayor kilometraje efectuado y por fórmula

Fotos Ragel y Rol

sus coches en el lado opuesto de la carretera, se precipitaron sobre sus volantes, imprimieron los pedales de puesta en marcha y raudos lanzáronse en busca de la victoria, que no a todos desgraciadamente debe sonreír.

Desde las primeras vueltas no hubo más que dos coches en completa lucha para la mayor cantidad acumulada de kilómetros y, por lo tanto, lanzados a mayores velocidades: el *Peugeot* de Boillot-Wagner y el *Georges Irat* de Rost-Lehoux. En el primer tercio de lucha la diferencia es tan pequeña, que el *Peugeot,* al revituallar, es pasado por el *Irat.* Wagner substituye a Boillot con tan mala fortuna, que al poco, el coche despistado, debe abandonar la lucha. Desde este momento el *Irat* llevará la delantera y, a pesar de perder preciosos minutos en la reparación de una tubería de aceite y en la puesta a punto de unos faros rebeldes, nadie le molestará en el extremo de amenazarle la máxima puntuación, tanto por kilómetros como por fórmula. *Georges Irat,* pilotado por Rost-Lehoux, ganó su categoría (2 litros), el Gran Premio y la mayor distancia que, como decimos antes, fueron 1.204 kilómetros. Un *Peugeot,* con Rigal-Serre, ganó la de más de 3 litros; *Aries,* con Laly y Chassagne, los 3 litros, y *E. H. P.,* Bouriat-Bussienne, los 1.100 c. c. Sólo siete coches pisaron la meta y el público sólo acudió a la meta después de anochecido para cenar en el restaurante al aire libre y participar en el dancing-verbena.

En resumen: la prueba que podríamos llamar turista, ha sido un fracaso; los organizadores, que tan bien saben hacer las cosas, suponemos habrán reflexionado y reconocido lo equivocados que estuvieron al contestar como contestaron al R. A. C. C. cuando el pasado año les propuso un prueba turista a la española, sin necesidad de salsas extranjeras. Esto que hemos reseñado fué el Criterio turista; recuérdese el éxito de la Gran Prueba turista del Real Automóvil Club de Cataluña y no hagamos comentarios.

Gran Premio de España

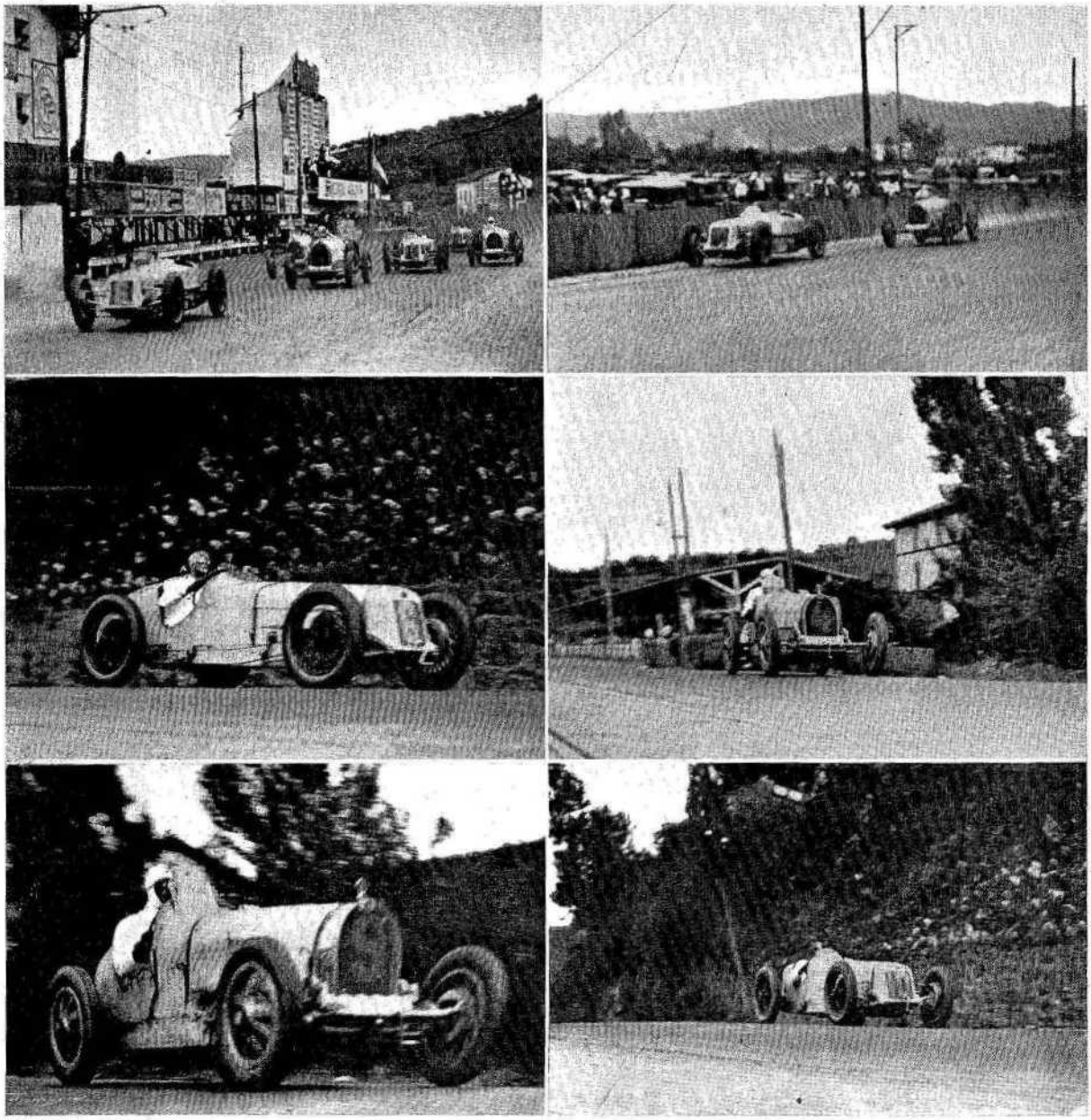
Todo lo que tuvo de desanimado y poco interesante la carrera a que antes nos referimos, ha teni-

do de bello y emocionante el Gran Premio de España. Gran Premio con todas sus letras, tanto por el público enorme que a presenciarlo acudió, como por el interés que la lucha revistió. Respecto a organización el summum, demostrando aquellos bravos elementos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa lo bien que saben hacer las cosas.

Dos equipos verdad pusiéronse en línea, los *Delage* y los *Bugatti*. *Talbot* no compareció, cual en Montlhéry hizo *Bugatti*. Pilotaban los *Delage* Benoist, Morel y Bourlier, la tripleta ganadora del Gran Premio del Automóvil de Francia y los *Bugatti* Materassi, vencedor de la Targa Florio en Sicilia y del Gran Premio de San Sebastián; Conell, excelente piloto italiano, y Dubonnet-Ciron, el tercero. Un *Maseratti* figuraba a la salida, pilotado por Palacios, mas debido a un avería sufrida en el entrenamiento del día anterior de la carrera, no existió.

La carrera era a 40 vueltas, 692 kilómetros 600 metros; hasta la 23, Benoist, *Delage*, va primero, seguido por Materassi a tan breve distancia, que llevando efectuados 398 kilómetros tan sólo 40 segundos los separaban. En un soberbio esfuerzo, y aprovechando el repuesto del adversario, Materassi tomó la cabeza hasta la vuelta 28, que es alcanzado por Benoist; en la 30 vuelve a ser primero el italiano, hasta que un des-

(Sigue en la página 27)



GRAN PREMIO DE ESPAÑA : La salida.—Un duelo *Delage-Bugatti*.—Benoist, *Delage*, el vencedor.—Materassi, *Bugatti*.—Conelli, segundo, sobre *Bugatti*.—Bourlier, con *Delage*, tercero Fotos Ragel

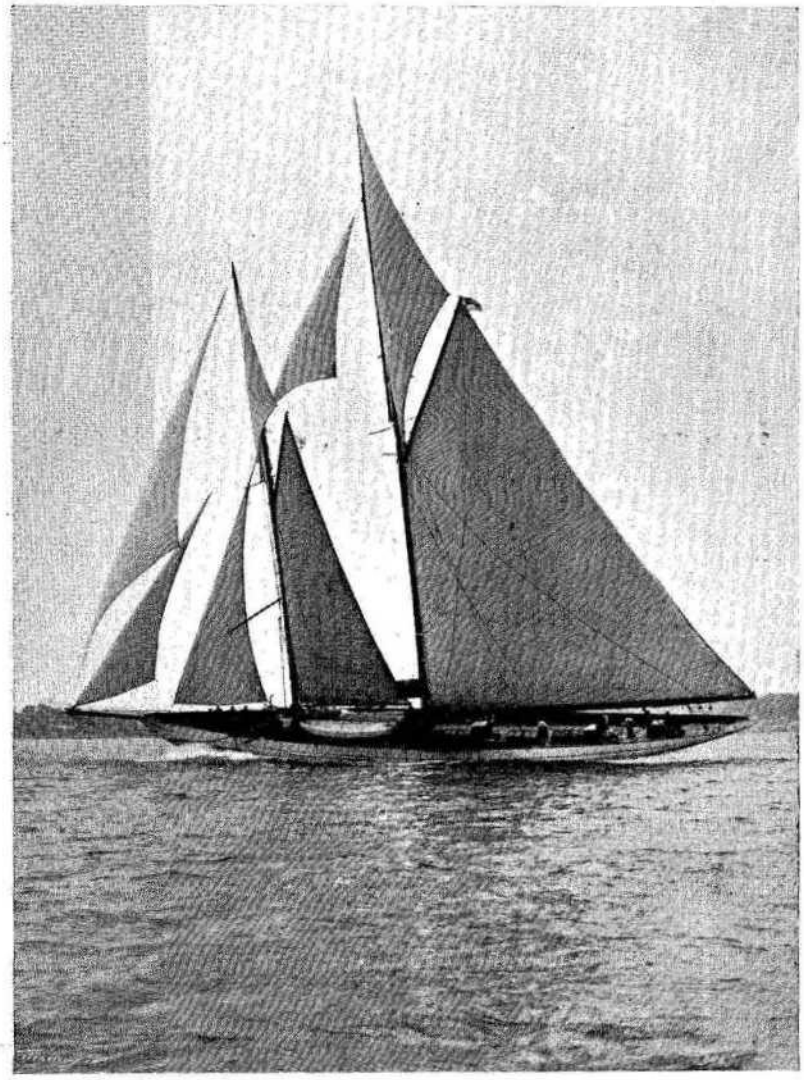
Deportes estivales franceses

CAMPEONATOS PARISINOS DE REMO : 1. Equipo de la sociedad deportiva del Marne, ganador de yolas a cuatro.—2. Equipo de la misma sociedad, vencedor de los ocho remeros outrigger.—3. La propia entidad venció en dos remeros y timonel.—4. Saurin, ganador de skiffs.—NATACIÓN : 5. Perol llega primero en la travesía de París a nado.—6. El matrimonio Lenormand en doble zambullida.—7. Lenormand, campeón de Francia

Fotos Rol

A través los mares

Navegación transatlántica



El yacht de Monsegur

El viajar es un gran placer, pero mayor placer es viajar por mar en esta época del año.

Está a la orden del día el viaje en automóvil por esos mundos de Dios, pero sobre todo, buscando la perfección de las rutas francesas, por aquello seguramente de que son buenas, pero más favorables aun son los cambios.

Al cronista le agrada mucho más que un viaje por carretera, teniendo que sujetarse a una línea estrecha, a los inconvenientes de los virajes, a las incidencias fronterizas, a los caprichos de maese *Pipelet*, a las camas o demasiado duras o demasiado blandas, un crucero en yate por esos mares, siquiera esos mares sean el «Mare nostrum».

¿Qué mayor felicidad que la que actualmente goza prócer insigne, el señor Rane C. Monsegur, que está realizando un largo viaje por las costas de Europa, acompañado de sus distinguidas y bellas esposa e hijas; súbdito argentino que hace poco ancló con su yate en nuestro puerto?

El yate a que nos referimos y cuya fotografía gustosos traemos a nuestras páginas, arbola el pabellón del Yacht Club Argentino, es de 254 toneladas y lleva dos motores auxiliares de 60 HP. cada uno.

La tripulación se compone de catorce hombres, todos ellos marineros curtidos, enamorados de la misión que les está encomendada a bordo.

Esta agradable visita del señor Monsegur debiera ser motivo de que el ejemplo que nos traza quedase bien marcado como estela imborrable en los mares nuestros.

No cunde entre nosotros la afición a esos grandes viajes en yachts propios, y fortunas abundantes existen en España que pueden permitirse esos placeres, esas comodidades, esos lujos, si así quiere denominárseles.

Tal vez cunda si los proyectos que se abrigan actualmente se llevan a efecto y ese proyecto que se ha iniciado de organizar el año próximo una regata internacional entre América del Norte y España (Nueva York-Santander), reservada a yates de gran porte, y que ha sido alabado por nuestro augusto soberano y experto yachtman no queda en embrión.

Ya nada se considera imposible entre nosotros mismos, que hace escasamente cuatro lustros estábamos al margen de todas estas cosas. Locura hubiera sido entonces pretender remedar las grandes luchas de la *American Cup*. Hoy España está capacitada para las mayores empresas.

Nuestros gladiadores proclaman en la mismísima América lo que es nuestra «fuerza». Nuestras grandes carreras y Exposiciones internacionales de automóviles, nos acreditan como expertísimos organizadores.

Fomentar el amor al mar y a la navegación es misión que nos incumbe a los que nos sentimos profundamente enamorados de la vida de a bordo, la vida ideal. Vida de ensueños que no se agotan nunca, como son inagotables las inmensidades de agua y cielo que nos estrechan y acarician tan dulce y suavemente.

M. y C.

Rayo conquista el campeonato europeo del peso ligero

QUISIÉRAMOS hablar del combate que dió a Rayo la posesión del ansiado triunfo y la confirmación de su primera victoria allá en Buenos Aires; mas al ir a trazar nuestra impresión recordamos las de *La Vanguardia* y como ellas son tan justas, creemos interesantísimo publicarlas, acompañando las notas gráficas que en aquella memorable noche Claret impresionó.

Dicen así:

«Cuantos presenciaron la magnífica victoria de Vinez sobre Tomás Cola, seguramente que no pudieron pensar ni remotamente que Luis Rayo lograra batir al veterano campeón de Europa de la forma rotunda que lo venció.

Rayo venció a Vinez de forma rotunda, decisiva, enorme. De los quince rounds que duró el combate, ni siquiera en uno la puntuació decantóse favorable a Vinez. Quizá, en las varias docenas de combates que ha librado en su larga vida pugilista, no habrá sufrido Vinez corrección mayor. Su rostro estaba desfigurado al finalizar el combate.

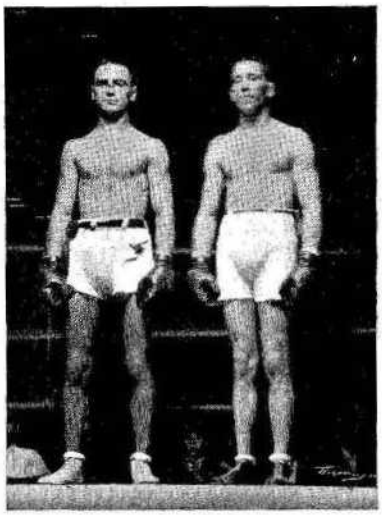
Rayo demostró ayer que era un púgil extraordinario, pero hasta esa fecha su actuación en los rings barceloneses no permitió lanzar las campanas al vuelo, calificándole de pugilista formidable. Ahora sí, desde que con nuestros ojos hemos visto quién es Rayo, no dudamos en calificarle con los máximos adjetivos.

Dificilísimo es poder reflejar en las cuartillas su combate de ayer. Cuanto del mismo se diga resulta pálido y lejos de la realidad. La famosa izquierda de Vinez, base principal de sus victorias, no existió. Rayo, con un ligero movimiento de cabeza, la anuló infinidad de veces.

En cambio, la izquierda de Rayo llegó con frecuencia al rostro de su adversario. Y la derecha del flamante campeón de Europa, una, diez, c'en veces martilleó cara y cuerpo de Vinez con tal dureza y precisión, que el viejo luchador vióse impotente para contenerla.

Vinez, al ver que en el cambio de golpes le tocaba la de perder, pues Rayo le aventajaba en rapidez y potencia, intentó imponer la lucha al cuerpo, donde sus muchos conocimientos del «arte» de sujetar y demás trabajo de oposición, si bien no podían darle una ventaja en los números que los jueces hacen sobre el cartón de fallos, cuando menos le evitarían una severa corrección y quizá una derrota antes del límite.

Quizá con sus «cosas» consiguió aguantar a pie firme los quince rounds, pero dió con ello una enorme sensación de impotencia, de luchador que se bate en retirada y sin esperanzas de victoria.

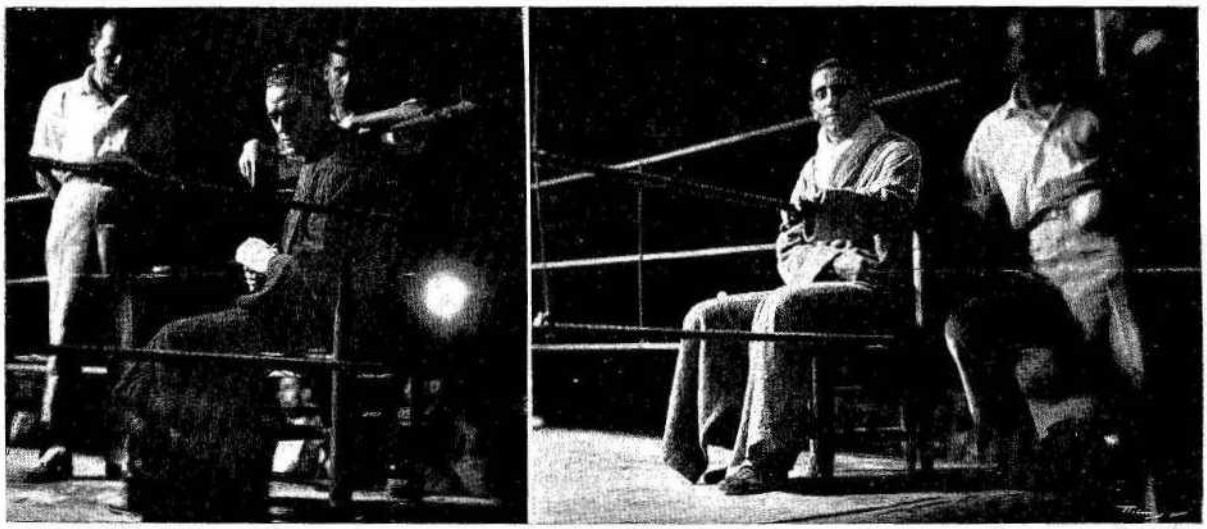


Rayo y Vinez antes del combate

La victoria de Rayo, por lo limpiamente lograda y por lo definitiva, produjo justo entusiasmo en la multitud de aficionados que llenaron a rebosar el campo del Gracia F. C.

Rayo mostróse un púgil completísimo, pletórico de facultades y en el que España tiene un indiscutible campeón continental.

La victoria de Rayo proporciona a España el cuarto campeonato de Europa. De ocho campeonatos que hay en el viejo continente, cuatro están en manos de púgiles nacidos en el suelo hispano.



Rayo, el nuevo campeón, esperando la señal, parece más preocupado que Vinez en aquellos indecisos momentos

Fotos Claret

La obra humanitaria de nuestro Ayuntamiento

La dorada playa de Calafell, con sus mansas aguas, da acogida cariñosa a las niñas barcelonesas...

Es verdaderamente loable la labor que nuestra Corporación Municipal lleva a cabo en su obra de Colonias Escolares, no solamente en lo que se refiere al desarrollo en los pequeños escolares al amor al campo o al mar, obra que de por sí ya es de unos resultados altamente beneficiosos y engrandecedores, sino en el desarrollo físico de esas criaturas, en su mayoría débiles, enclenques, llenas de esa triste herencia que la sociedad les lega como lepra terrible de sus decadentes andanzas por el mundo.

El niño que desgraciadamente nace en la populosa ciudad, en un hogar pobre, en un piso privado de aire y luz, en una calle infecta por su situación, necesita espacio para su evolución, es necesario darle a ese cuerpecito que sube en un ambiente viciado el ancho campo, el aire libre, el pleno sol, para que físicamente refuerce su organismo y moralmente adquiera la visión serena de lo grande y de lo bello.

La labor no es del todo sencilla ni de fácil solución; son demasiados los niños que están en estas tristes condiciones para que la obra sea del todo completa y del todo perfecta.

No estamos todavía bien orientados en la evolución del problema y por eso encontramos en él alguna imperfección, algún olvido, omisiones lamentables que podemos muy bien perdonar por estar compensadas con el exceso de celo, que lucha de una manera titánica con la falta de recursos materiales, y ello motiva que cuanto se hace y cuanto se lleva a la práctica sea beneficioso, digno de alabanza y admirable. El tiempo, que da al hombre la experiencia de la realidad fatal, es un factor interesante para el logro de la perfección.

Se ha observado en cada año una mejora en la práctica de Colonias Escolares; lo que ayer fué problema hoy se ha resuelto con soluciones radicales y bien encauzados remedios.

No es la obra de un hombre ni de una corporación, es la obra de unos cuantos corazones que forman un solo sentimiento, y si ayer fueron unos, hoy son otros que sienten lo mismo o más y ven lo pasado corrigiéndolo, perfeccionándolo, purificándolo; ayer alabábamos al señor Marqués de Casa Pinzón con el intercambio de colonias, al señor Castillo y a otros; hoy es el señor Ponsá y el señor Bonet del Río los que con una serenidad ejemplar y un estudio concienzudo, sin estridencias, sin reclamos, sin ruido, han organizado notablemente con acierto sin límites las colonias de Calafell, Arbucias, Gavá, Premiá, Vilajuana, Casa Puig, los tan beneficiosos turnos de baños de mar en la Escuela especializada y otros más tan interesantes e importantes que forman en el vasto proyecto.

Es un verdadero problema movilizar más de cinco mil criaturas, sin tener que registrar el menor incidente; es una obra que la gente, el pueblo, debiera ver de cerca para apreciar su valor.

Problema es la distribución de los alumnos a las diferentes colonias de mar o de montaña, según sus condiciones. Problema, el abastecimiento de los puntos de concentración. Problema de adaptación de personal docente, de servicio y administrativo.

Problema también, el de selección médica de los alumnos, su

El bosque, Vilajuana o Casa Puig, sirve a los pequeños colonos de estimulante regenerador de su salud...

asistencia continua, su atención en caso de sentirse indispuestos o enfermos.

Problema es, en fin, el obrar con el corazón, con la mayor voluntad, con el mayor interés, desatendiendo sus obligaciones particulares, los de la Comisión, para estar dedicados en cuerpo y alma a esta labor, para luego recibir como recompensa a su obra humanitaria la crítica fría, irresponsable, mal intencionada, de los que ni han vivido esta vida de colonias, ni se han enterado de su desarrollo, dentro de un presupuesto irrisorio y verdaderamente incompleto para obra tan grande.

Una vez en sus lugares, los colonos siguen un plan de vida natural, al aire libre, en cuyo desarrollo se les hace practicar con gran cuidado y bajo la inspección del médico higienista doctor Mas, que une a su competencia, su celo y su cariño paternal hacia los pequeñuelos; allí se llena la ficha antropométrica, en la cual no es omitido el más nimio detalle para ver la evolución y el resultado (hasta ahora siempre satisfactorio).

No puede hacerse uno cargo del cambio que estas criaturas experimentan en colonias.

En el bosque, en esos magníficos bosques de nuestras afueras, entre el fuerte aroma a romero, pino o roble, juegan, cantan y ríen las preciosas niñas o los traviesos niños; la tupida frondosidad los oculta a la vista y llega hasta nosotros solamente la alegre algarabía, la franca risa, el grito de alegría estridente, rompiendo la tupida arboleda, escapándose hacia el cielo para mezclarse con el piar de los pájaros, como himno de felicidad y de bienestar.

En aquellas interminables playas doradas de Calafell, con aquel mar mansurrón y bueno, como un abuelo acariciando los cuerpecitos en formación de los niños, se oye el alegre grito de impresión al entrar en el agua, el chapoteo de sus bracitos delgados en la superficie, que pacientemente aguanta el mar, que al romper sus aguas parece sonría también por la felicidad que proporciona a aquellos seres, que empiezan su vida quizás en la miseria o en el dolor.

No veis más que felicidad y caras risueñas, alegría y vida. ¡Qué hermoso espectáculo el de ver renacer a esos seres inocentes!

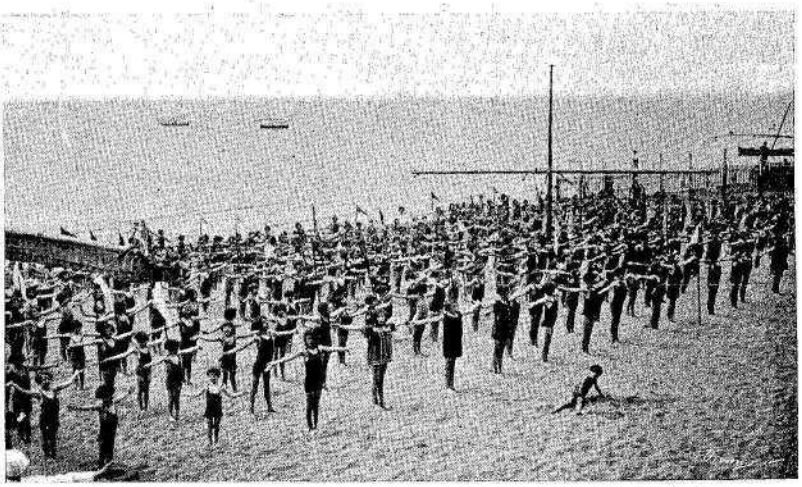
Yo creo que en los sinsabores que puedan proporcionarles el cargo a esos hombres que han organizado estas Colonias y que están encumbrados en el gobierno de la ciudad, al recordar esos cantos alegres y sonrisas, al ver la felicidad que han derramado a manos llenas, no podían por menos de continuar con más fuerzas, olvidando los sinsabores, su obra beneficiosa.

Ocupa un lugar preeminente en estas instituciones algo de gran interés para la raza, la Educación Física; en todas las colonias se ejecutan bien orietados ejercicios de Educación Física a base de gimnasia respiratoria, con lo que se obtienen maravillosos resultados fisiológicos en los alumnos.

Son don Fidel Bricall y don J. Millán, nuestro querido compañero, los que llevan a término la Educación Física, con un entusiasmo y un interés dignos de los mejores encomios.

Los chicos y chicas que se benefician en esta benéfica sección municipal, comen bien, manjares sanos y abundantes, con una perfecta condimentación y están, así, rotundamente, mejor que en sus casas.

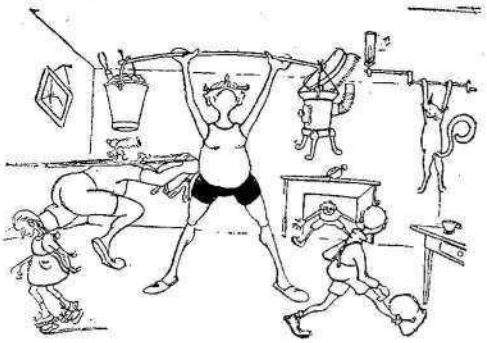
El Ayuntamiento, con su Comisión de Cultura, estudia la forma de ampliar la extensión de tan beneficiosa obra y la instalación de algunas colonias permanentes.



La Escuela del Mar, de cara al inmenso lago mediterráneo, ofrece a los pequeños beneficiarios del baño, la fuerza y la salud que sus cuerpecitos necesitan Fotos Comisión de Cultura

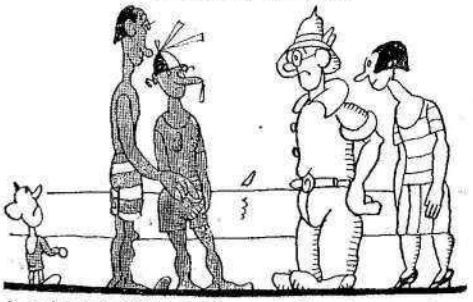
EL DEPORTE EN SOLFA

FAMILIA DEPORTIVA



Ejercicios de gimnasia casera
(De *Sporting*, Oporto)

ÉPOCA DE BAÑOS



—A primera vista creíamos haber tropezado con una tribu salvaje. (De *L'Esquella*, Barcelona)

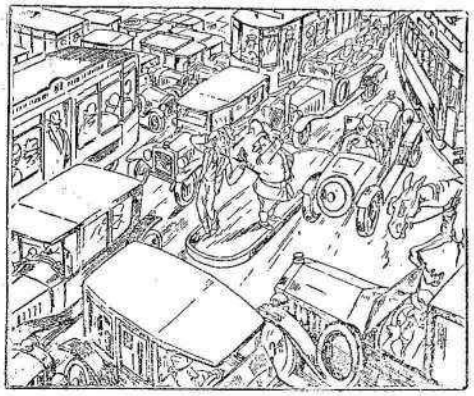
LA PANNE

—¿Tú crees que nos falta agua?
(De *L'Auto*, París)

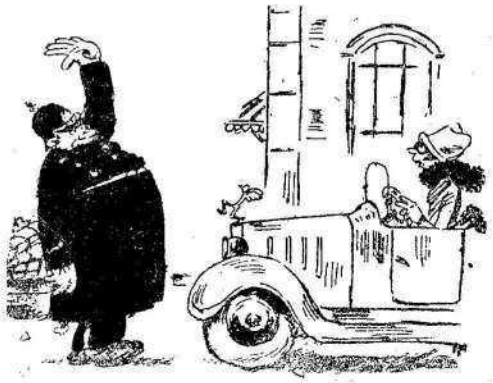
BUENA LECCIÓN

El alumno: —¿Es necesario quedar k. o. para aprender bien?
Profesor: —No... Levántese y le prometo enseñar otro procedimiento para llegar al mismo resultado.
(De *Punch*, Londres)

LOS PROBLEMAS DE LA CIRCULACIÓN



El peatón: —Guardia: ¿Podría usted telegrafiar a Lindbergh y a Chamberlin que les desdeño olímpicamente? (De *Gueri Meschino*, Milán)



La maestra de niñas, distraída: —Bueno, vaya; pero no tarde mucho.
(De *Sondagsnisse-Strix*, Estocolmo)

La actualidad futbolística

En pleno marasmo

La grey futbolística apenas da señales de vida. Claro que no deja de jugarse a pesar de la temperatura rigurosísima que nos tiene acogotados. No faltan, por ejemplo, lós partidos de fiesta mayor ni tampoco matchs amistosos entre equipos del Grupo B y de las categorías inferiores. Pero el marasmo es cierto en cuanto a algunos del Grupo A, que son los que en realidad prestan animación e interés a la actividad del futbol.

Continúan batiendo el cobre el Sabadell, el Tarrasa, el Gracia y el Badalona, con intervalos de descanso y, en cambio, no se ha oído hablar del Barcelona, el Español, el Europa y el Sans, que enfocan sus proyectos para posteriores fechas. Así el Sans, después de unas fechas de descanso, juega durante la Fiesta Mayor de Badalona.

Por lo tanto, no hay novedades dignas de mención. Un partido de fiesta mayor, Tarrasa-Sabadell, celebrado en el campo del Centre de Sports y terminado con empate a dos y el torneo Copa Goliath entre equipos del Grupo B, es lo único que cabe señalar. En el torneo indicado toman parte el Júpiter, el Sant Andreu, el Iluro y el Martinenc, con sus equipos muy renovados, y hasta hoy el once andresense, vivero de grandes jugadores, tiene ventaja que puede muy bien conservar hasta el final, quedando vencedor.

Para la próxima temporada

No habrá cambios fundamentales en nuestros equipos del Grupo A, aparte del Gracia, que ha liquidado todas sus existencias del Campeonato anterior.

Todos los club se han agenciado la colaboración de nuevos o viejos elementos, y ello hará que el comienzo de la temporada oficial tenga las suficientes novedades para que el público vuelva a volcarse en los terrenos.

Es de señalar este año que la exportación de jugadores ha experimentado un aumento, y algunos de los que jugaron el Campeonato de Cataluña durante la temporada última, cogerán sus maletas e irán a respirar otros aires, que deseamos les sean muy saludables. Murcia, Valencia y Aragón son las regiones que inscribirán en sus libros a los nuevos equipiers procedentes de nuestros equipos.

El pleito liguero

Tampoco en el pleito que sostienen las Federaciones (o clubs que mandan en algunas de aquéllas) liguistas y las contrarias se han manifestado grandes hechos dignos de ser señalados.

Los «anti» se mantienen firmes en sus posiciones y esperan tranquilamente la Asamblea para plantear las cosas como es debido. No ha habido ninguna variación con respecto a los puntos de vista que defienden, o sea el veto al señor Urquijo, pontífice máximo de los liguistas y proporcionalidad de votos en las Asambleas nacionales según la importancia de cada Federación. Sólo el Centro ha levantado el veto en una reciente reunión.

Entre los liguistas, que ya desde el principio tienen el pleito completamente perdido, existe ostensible inquietud que no llega a disimular cierto forzado optimismo en una solución hábil que deje las cosas como estaban antes.

Por de pronto, los liguistas están en trance de perder el concurso de una Federación, que es la aragonesa y no sería difícil, si no hay arreglo, como al parecer lo habrá, que otras Federaciones desertaran. Galicia y Valencia están profundamente divididas y en las restantes se han manifestado también algunos clubs contrarios a la actitud adoptada por los federativos partidarios de la Liga de Urquijo.

El primer chispazo de la ruptura de hostilidades anunciado en el manifiesto liguista—manifiesto que ha traído la separación del C. D. Europa por discrepancia con los procedimientos adoptados —ha surgido en Galicia. El Celta; fiel a su firma, negóse a jugar con el Deportivo Coruñés en partido de las fiestas de Santiago, y el Español, en principio comprometido a jugar con el mismo equipo coruñés, desistió de hacerlo. En lugar del once blanquiazul jugó en La Coruña una selección vizcaína. Caso excepcional que, a pesar de la prohibición terminante acordada por la Federación vizcaína de que sus jugadores actúen en verano, fué autorizado por la misma para sacar al club aliado de un atolladero.

Y ahora, aunque sea de pasada, nos interesa rectificar la cifra de clubs que, tomándola del anuario de la Federación Española, dijimos formaban la citada Federación de Vizcaya. Los clubs vizcaínos federados ascienden, según la notable memoria anual de la Federación de referencia, a noventa y dos, lo cual da idea de la importancia intensiva del futbol en dicha provincia vasca.

Por cierto que, acerca del pleito liguero, el señor Urquijo ha hecho manifestaciones publicadas en la prensa de Madrid en las cuales se señala un cambio de frente de los agrupados a su entorno, al afirmarse en ellas que trabajarán *sin violencia* hasta el triunfo de sus ideales. Lo cual significa una retractación de la guerra declarada a los de enfrente en el manifiesto liguista y que fué una de las razones que obligaron al Europa a retirarse del grupo. La política substituye a las actitudes extremas, como demuestra el acuerdo de marras.

En el fondo es posible que no pase nada y que los coaligados tengan que entregarse con armas y bagajes. En verdad que si se llega a ese extremo no había necesidad de promover tanto ruido.

SPECTATOR

Las travesías del Atlántico

La Sociedad Nacional Geográfica de Washington acaba de dar a la publicidad una relación de las principales travesías del Atlántico desde el descubrimiento de América hasta nuestros días.

Cristóbal Colón salió del puerto de Palos (Huelva), a bordo de una carabela, el día 3 de agosto de 1492, llegando a la isla de San Salvador el día 12 de octubre del mismo año. El tiempo que tardó

en hacer su recorrido fué de sesenta y nuevo días, dejando descubierto un nuevo mundo.

Los famosos Peregrinos salieron del puerto de Plymouth (Inglaterra) el día 6 de septiembre del año 1620 y llegaron a Cape Cod el día 9 de noviembre. El tiempo que tardaron en hacer el recorrido fué de sesenta y seis días.

El *Savannah,* el primer barco velero que cruzó el Atlántico por la vía del Norte hasta Europa, salió del puerto de Savannat el día 24 de mayo de 1819, logrando llegar a Liverpool (Inglaterra) en veintisiete días.

El famoso dreadnought *Yankee Glipper* salió del puerto de Nueva York el día 15 de junio de 1859, llegando a Cape Clear (Irlanda) el día 27 de junio, después de doce días de navegación.

El barco velero *Freat Eastern* salió de Southampton (Inglaterra) el día 17 de junio de 1860 y llegó a Nueva York el día 28 del mismo mes, después de una travesía de nueve días.

El biplano británico *Alcock-Broen* salió de St. Johns (Islas de Terranova) el día 14 de junio de 1919 y llegó a Clifden (Irlanda) el día 15 de junio, después de diez y seis horas y doce minutos de vuelo.

El gran transatlántico *Mauretania* salió del puerto de Nueva York para Cherburgo (Francia) en el mes de septiembre de 1924, logrando realizar la travesía en cinco días, una hora y cuarenta y nueve minutos.

En la gran carrera que acaban de efectuar de Nueva York a Cherburgo el *Leviathan,* el *Aquitania,* el *Olimpic* y el *France,* el primero realizó la travesía en menos tiempo, empleando cinco días, trece horas, cuarenta y cinco minutos, lo cual no es un record.

El dirigible *Zeppelín R-Z-3,* más tarde denominado *Los Angeles,* salió de Frederickchafen (Alemania) el día 12 de octubre de 1924, llegando a Lakehurts, N. J., el día 15 de octubre. El recorrido lo realizó en ochenta y una horas y diez y siete minutos.

Hasta ahí los informes proporcionados por la Sociedad Geográfica Nacional americana, informes que pecan de imprecisos, ya que con las travesías verificadas por navíos españoles y portugueses a la América del Sur a partir del descubrimiento de América y los vuelos realizados por el Comandante Franco y los aviadores portugueses y los no menos notables vuelos del Comandante De Pinedo, los países latinos mantienen en estos momentos la supremacía en recorridos transatlánticos.

Sin que el vuelo realizado por Lindbergh desmerezca en lo más mínimo, ya que constituye una hazaña que solamente pudo ser llevada a cabo por un hombre del temple del aviador de St. Louis, no está de más recordar la audaz travesía realizada por el Comandante Franco hace un año, recorrido que supera en distancia al verificado por Lindbergh.

Los vuelos verificados por De Pinedo, no solamente a través del Atlántico, sino sobre la región asiática y oceánica, marcan también un episodio que difícilmente puede ser olvidado en los anales de la aviación.

Otro vuelo sensacional, por las circunstancias en que fué realizado y los peligros que encerraba para sus autores, fué el de los capitanes Gallarza y Lóriga, que, partiendo del aeródromo de Jetafe, recorrieron todo el Sur de Europa, Egipto, Arabia, Persia, el Turkestán, la India inglesa, la Indochina francesa, la costa de China y finalmente aterrizaron en las Islas Filipinas.

La aviación, gracias a la audacia y los conocimientos de los modernos aviadores, se halla a punto de conquistar el dominio del aire y no ha de tardar el día en que queden establecidas rutas aéreas que unan a los cuatro continentes mediante el establecimiento de servicios de pasajeros y carga, que serán rendidos por aeroplanos y dirigibles gigantescos.

Mientras los países sajones elevan sus vítores hasta las alturas por el glorioso vuelo que acaba de realizar un representativo de su raza, los países latinos de Europa se disponen a batir todos los records conocidos hasta el presente.

El Comandante Franco se halla en estos momentos disponiendo su próximo vuelo al rededor del mundo, que llevará a cabo en compañía del capitán Ruiz de Alda y el mecánico Rada.

El Comandante Herrera, la primera autoridad en materia aviatoria de España, construye también un moderno dirigible con el que se dirigirá al Polo Norte, donde permanecerá por espacio de una noche después de amarrar su aparato a un poste que será lanzado sobre los hielos desde el dirigible y cuya patente pertenece al famoso inventor español Torres Quevedo.

Las glorias de la aviación pertenecen ya en estos momentos a todas las naciones del mundo, no siendo menor la parte de la gloria que corresponde a los aviadores de los países latinos, aun cuando la Sociedad Geográfica Nacional parece haberlo echado en olvido.

¿Habrá guerra entre los fabricantes de automóviles?

El Automóvil de Cuba, en su último número recibido, publica el siguiente interesante artículo:

«Cada día se hacen más insistentes los rumores de que se avecina una guerra industrial, en la que quedarán reducidos a tres núcleos el numeroso grupo de fábricas de automóviles en Norte América, pero el mutismo en que se encierran los directores de las más poderosas firmas, impide darlo a conocer de una manera oficial.

Ya veremos... Por lo pronto, daremos a conocer las siguientes notas llegadas de Detroit, el centro productor de automóviles mayor del mundo.

Daremos publicidad íntegra a las notas enviadas por un corresponsal de Detroit, que dice estar bien informado de lo que se avecina por confidencia y hechos observados «sobre el terreno».

Dichas notas dicen así:

«A medida que se acerca el día en que comenzará abierta la guerra industrial de las grandes compañías de automóviles, de la que tanto se ha hablado, es mayor la reserva de los jefes de éstas acerca de sus planes.

De los tres principales factores o elementos de la inminente guerra, la Ford Motor Co., la General Motors y los Independientes,

sólo se ha sabido algo con cierto carácter oficial de la última.

William C. Durant, fabricante independiente, cuyo grupo está formado por todas las firmas que no tienen relación ni con Ford ni con la General Motors, dice que dentro de poco anuciará algo que ha de ser más sensacional que las muchas cosas sensacionales que caracterizan su carrera de hombre de negocios.

Se habla mucho de lo que quiere decir esto, pero se tiende a creer que Durant se retirará de todos los negocios financieros y de Wall Street para dedicarse exclusivamente a fabricar automóviles. Hay rumores de que el inteligentísimo hombre de negocios prepara un carro muy barato, de tales condiciones, que será invencible en el mercado. Ese carro es el fruto de un año de cálculos y de experiencias por Mr. Durant. Si ésto implicara la fusión de las cuatro fábricas en que Durant está interesado al presente—Flint, Durant, Star y Locomobile—con otras compañías, es cosa que no se puede decir ahora, pero se afirma que es muy posible que Continental Motors y otras manufacturas, hoy independientes, sean absorbidas por el negocio que planea aquél.

En cuanto a la Compañía de Ford se dice que, gracias a sus enormes ventas de automóviles, está muy bien atrincherada para cualquier lucha. Además, la Corporación Ford está controlada por la familia de este apellido y sus acciones no se venden en el mercado.

Henry Ford ha acumulado en el último año y medio una enorme reserva de dinero en metálico. Existe la creencia, fundada en ciertos hechos, de que las fábricas de Ford, en Michigan, están siendo modificadas para producir, con maquinaria nueva y especial, nuevos tipos de carros. Los talleres sólo han estado trabajando varios días a la semana durante el período de tiempo en que se cree que se ha hecho la instalación de esas máquinas.

General Motors ha tenido su mejor año, pues sus ventas fueron de más de 1.000.000.000 de pesos, con ganancias de 187.000.000. La mayoría de las fábricas de automóviles de esa firma están produciendo hasta el máximo de su capacidad.

Solamente Chevrolet, en Flint, fabricó en febrero más de 90.000 coches y en marzo produjo a razón de 4.500 diarios. La producción calculada para abril fué de 106.000 automóviles de los diversos tipos.

Los talleres de Cadillac, Buick, Pontiac y otros de la General Motors, también trabajan a toda marcha. La nueva fábrica de la marca *Oakland,* terminada en Pontiac, Michigan, ha comenzado a producir también, a razón de 200 carros diarios, aumentando por semanas. El nuevo automóvil *La Salle,* de la misma General Motors, todavía no ha sido introducido en forma en el mercado, pero ya comienza a hacer progresos en la venta.

Si los rumores se realizan, Ford se verá luchando contra General Motors e Independientes, que tendrán los tres tipos mayores de carros. Es probable que Ford se contente con su automóvil ligero, tan acreditado en el mundo entero y de bajo precio; produciendo además un carro nuevo de ocho cilindros como máquina de precio mediano y el *Lincoln* como automóvil de alto costo.»

LAS CARRERAS DE SAN SEBASTIÁN

(Continúa de la página 18)

piste lo elimina de la carrera. Benoist recupera el puesto perdido, amenazándole entonces el *Bugatti* de Dubonnet-Chiron hasta que, retirado definitivamente en la vuelta 37, el leader regularísimo de *Delage* recupera su lugar, pisando la meta a 129 de media, secundado por los excelente neumáticos *Dunlop* (base hundida); tras él entra Conelli, *Bugatti,* y luego Bourlier, *Delage.*

Comentario

Del mitin donostiarra lo único ha sido el Gran Premio de Espapaña. ¿Qué decidirán los organizadores para substituir el año próximo las carreras con poco éxito celebradas? Difícil es decirlo, pero si aquellos simpáticos elementos se fijan solamente allende las fronteras para el Gran Premio y en nuestra nación para todas las demás, seguro, segurísimo, que tendrán San Sebastián más visitantes y mucho más interés las carreras secundarias.

MENSAJERAS

De los veintitrés nuevos suscriptores que a cambio de los Stadiums diminutos que se repartieron profusamente durante el período de la Exposición del Automóvil, recibieron un *número* que fué premiado con 21,75 pesetas, hemos satisfecho *veintiuno.* Quedan por satisfacer el número 15.107, de un suscriptor residente en Madrid, y el 15.517, de un suscriptor residente en Santander.

A ambos enviamos por giro postal los premios consabidos, quedando satisfechas las 500 pesetas ofrecidas por Stadium.

* * *

Hemos recibido el nuevo catálogo general que acaba de editar la importante firma Autocesorios Harry Walker, S. A., de Barcelona y Madrid.

Cuanto tiene relación con los accesorios de aviación, automovilismo, motociclismo y ciclismo puede ser surtido a los comerciantes al por mayor por la Sociedad Harry Walker en las condiciones más favorables y ventajosas.

El catálogo comprende cuanto se relaciona con esas importantes ramas de la locomoción y merece ser consultado, ya que es de suma utilidad para cuantos se dedican a esos negocios que ha sabido especializar la casa Walker con notoria ventaja. De ahí el crédito reconocido que disfruta y que nosotros deseamos vaya en próspero aumento.

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

Los grandes triunfos de los automóviles

Peugeot

Criterium internacional de XII horas

Circuito Lasarte (San Sebastián, 28 julio)

1.º **Categoría 5 litros** - Rigal-Serre con 1.187,168 kms. sobre (a 98,930 kms. por hora) **Peugeot**

Batiendo el record de kilómetros recorridos del año anterior en esta categoría

2.º **Clasificación general** - Rigal-Serre, sobre . . . . . **Peugeot**

Agencia para Cataluña y Baleares *VICENTE PRAT BOSCH*

Salón de Exposición y Ventas — *Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A*

Garage y Talleres — *Aragón, 184 : Teléfono 649-A*

DELCO · REMY

Alumbrado
Encendido
Arranque
perfectos

★

Servicio, Taller y Ventas
AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens y Bufill, Ltda

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

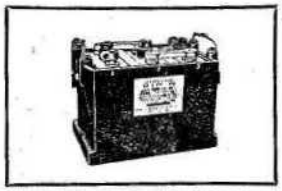
Le Chauffeur

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

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.

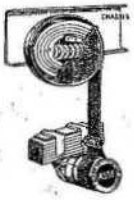
Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

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

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
Sagasta, 19

Barcelona
Princesa, 61

Para sus vacaciones

no olvide proveerse de

CÁMARAS NACIONAL PIRELLI

las más baratas

dentro la mejor calidad

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.

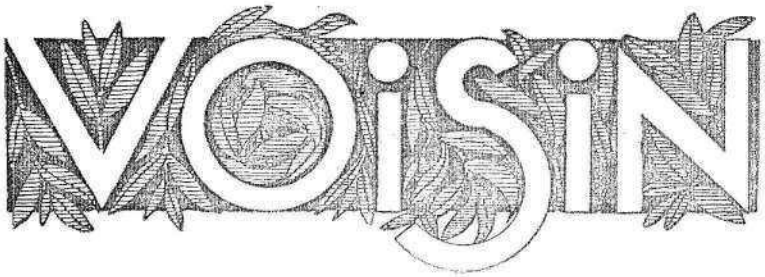
GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33



detenta los siguientes

Records del Mundo

El de los 100 kms., a la velocidad media de 205 Kms. 268
El de las 100 millas, a la velocidad media de 206 Kms. 885
El de LA HORA, cubriendo en este tiempo 206 Kms. 558
El de los 500 kms., a la velocidad media de 188 Kms. 903
El de las 500 millas, a la velocidad media de 189 Kms. 459
El de los 1.000 kms., a la velocidad media de 186 Kms. 980
El de las 3 horas, a la velocidad media de 189 Kms. 586
El de las 6 horas, a la velocidad media de 186 Kms. 761

que le colocan
dueño en absoluto en velocidad y resistencia,
y recordman universal en
todas las categorías.

Agencia:

Aragón, 208 - Tel. 2507 A - Barcelona

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