

STADIUM

ESTADÍSTICA
DE LOS RESULTADOS



AÑO III : NÚM. 54

COPA ANÍS DEL LINCE

Salida de los corredores de la primera categoría

20 cts.

CIRCUITO MARROQUÍ

Casablanca - Rabat - Marrakesh - Saffi - Mazagán - Casablanca

840 kilómetros

1.^a etapa: Cormelle (De Dion-Bouton)

2.^a etapa: P. Rivière (Métallurgique)

CLASIFICACIÓN GENERAL:

2.^a categoría: P. Rivière (Métallurgique)

1^{OS}

3.^a etapa: P. Rivière (Métallurgique)

4.^a etapa: P. Rivière (Métallurgique)

P. RIVIÈRE (Métallurgique)

3.^a categoría: Desangles (Delahaye)

TODOS SOBRE NEUMÁTICOS

Continental

Pídanse las nuevas tarifas, con baja de precios

BARCELONA: Paseo de Gracia, 61

MADRID: Calle Sagasta, 6

Comité Editorial:
Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamon
—
Director:
Ricardo Cabot
—
Gerente:
Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:
20 céntimos
Número atrasado:
30 céntimos
—
Suscripción:
España:
Un año . . . 5 pts.
Extranjero:
Un año . . . 8 frs.

MADRID
Del.: J. F. Zabala
Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES
BARCELONA, 1.º NOVIEMBRE 1913

OFICINAS CENTRALES
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARÍS
Del.: Domge, Solé
254, Boulevard
Raspail, XIV

AÑO III

N.º 54

Ecos de la quincena

AUNQUE el activísimo e inteligente Secretario del Real Automóvil Club de Cataluña trabaja con denuedo con el objeto de que nuestro Ayuntamiento establezca unos arbitrios equitativos, los que mayormente vienen obligados a preocuparse de este asunto no le prestan atención alguna. Y ello es tanto más de lamentar porque se avencinan a pasos agigantados los presupuestos municipales, y difícilmente podrá llegarse a una buena solución si todos permanecen disgregados y con pareceres opuestos.

Nuestro competente compañero Jep Arman ha hecho pública una fórmula tributaria que nosotros hallamos lógica. ¿Por qué no la estudian los automovilistas? Aunque las matemáticas resultan poco divertidas para muchos, peor será luego tener que pagar un impuesto injusto y excesivo.

AUNQUE no en la proporción que le corresponde a Barcelona, el Ayuntamiento fomenta la cultura física. Una prueba palpable de ello recibimos hace pocos días.

Invitados galantemente por el señor Juncal, Presidente de la Comisión de Colonias Escolares y Escuelas de Bosque, visitamos la magnífica escuela del Parque de Montjuich, y asistimos a las demostraciones de gimnasia que perfectamente ejecutaron las alumnas y alumnos que formaban las semicolonias del Guinardó y La Mina.

Este primer paso pro regeneración de raza realizado por nuestro Ayuntamiento merece las alabanzas mayores, que nosotros le tributamos hoy con sumo gusto. Lo que falta ahora es que esta obra no se malogre. Creemos que es un deber de ciudadanía apoyar la gestión aquella, y por eso públicamente confesamos que nos hallamos identificados con el Comité. Es de desear, por otra parte, que absolutamente todo el pueblo barcelonés tenga en cuenta lo que vale y lo que representa aquella obra, y la apoye en las formas más viables.

Tenemos entendido que se ampliarán las semicolonias si se obtiene la consignación correspondiente. Nosotros hacemos sinceros votos para que aquel propósito cristalice.

UDO Steinberg, el entusiasta sportsman, ha introducido el hockey en el F. C. Barcelona. Parece que allí ha de arraigar, y ello nos alegra en extremo.

Después de las tentativas hechas por Browne Debourg y Nogareda para aclimatar aquel deporte, precisaba que viniera aún un hombre de buena voluntad que continuara la obra de aquellos entusiastas hockeyemen. Udo Steinberg viene hoy a dar un impulso grande a la obra que tantas veces se ha desmoronado por falta de cariño. ¿Lograremos, por fin, ver establecido el hockey en Barcelona?

No daremos una respuesta categórica a aquella pregunta. Sólo indicaremos que se puede vencer ahora, si se orientan bien los trabajos. El F. C. Barcelona y el Real Polo Jockey Club tienen ya sus

equipos formados; el Real Club Deportivo Español reorganiza su bando, aquel equipo potentísimo que murió a los pocos meses de actuar brillantemente.

Una Copa, un Concurso regional, una prueba insignificante podría servir esta vez para abonar el terreno. Y los frutos no tardarían mucho en venir.

Si a los hockeymen se les concede alguna atención, y si se les da algún premio que les sirva de estímulo, seguramente triunfarán los que ahora quieren implantarlo. Si han de luchar como antes; si no han de contar con premios, entonces lo más posible será que por quinta vez veamos morir este hermosísimo deporte.

B RILLANTE por todos conceptos resultó el festival organizado para el reparto de premios del concurso de periodistas deportivos. El Instituto Kinesiterápico de don Jaime García Alsina fué el local escogido para dicha fiesta, y su espacioso salón de cultura física vióse a rebosar lleno de selecta concurrencia, en la que tenía una espléndida representación la mujer, que parece va preocupándose de su desarrollo. Los discípulos del Instituto ejecutaron diferentes pruebas de atletismo, y bajo la dirección de Carlos Comamala verificaron interesantes movimientos de conjunto. También hubo su poco de música; y Comamala, con su potente voz, nos hizo pasar unos agradables momentos, así como nuestro Pepe Taxés, que tuvo que bisar, por los aplausos con que fué acogida su interpretación de *Lohengrin*. Fué, sin duda, lo más interesante de la reunión las conferencias que sobre temas deportivos dieron los amigos Nogareda, Elías Juncosa y Masferrer. La índole de nuestra publicación impide, a nuestro gran pesar, poder hacer una crítica de aquellos bellos parlamentos, que, considerándolos de gran importancia para el porvenir del sport, ya que se expusieron ideas y programas de trascendencia importantísima, procuraremos, si no dar íntegros aquellos trabajos, por lo menos publicar unos fragmentos.

Es de desear que festivales como el que nos ocupa se celebren con más frecuencia.

LOS NUEVOS MODELOS "HISPANO-SUIZA"

Los nuevos modelos que entregará al público en el próximo año *La Hispano-Suiza* son, sin duda, la más perfecta representación del coche ultramoderno, y reúnen en su construcción un conjunto de detalles que revelan que cada uno de ellos es el fruto del entusiasmo constructivo de un verdadero genio.

Birkigt, el ingeniero-artista, ha continuado en estos modelos su regla de conducta que tan bellos éxitos le ha valido. Los nuevos chássis salidos de sus manos reúnen, a la extrema elegancia de detalles y de forma, la ejecución más original y mejor apoyada en los principios de la mecánica.

Birkigt se ha desprendido de todo bagaje de viejas ideas; se ha alejado, al crear estos modelos, de todo lo que le rodeaba, y con la mente sana, sin terquedades ridículas y sin prestar oídos a la baja crítica, se ha aprestado al trabajo, levantando en el silencio este monumento a la metalurgia moderna.

La crítica elevada, escudriñadora y veraz, ha estudiado con desconfianza sus nuevos modelos por sus atrevidas soluciones; pero convencida de que las diferencias de estos coches sobre los del resto de la producción automovilista les proporcionaban un mayor grado de perfección, ha entonado sin reparos un coro de alabanzas.

Lástima que el limitado espacio de que dispongo no me permita extenderme detalladamente en cada uno de los nuevos detalles con que están enriquecidos los chássis 1914 de nuestra gran marca nacional.

El motor de los tres nuevos modelos 80 × 130, 90 × 150 y 100 × 180 es igual en todo, excepto en las dimensiones.

Sus cuatro cilindros son del tipo monobloc, con las cámaras de compresión hemisféricas y las válvulas superiores. Este dispositivo es el que más se acerca a la perfección, pues, además de permitir una mejor refrigeración de los cilindros, el motor es más potente y flexible, debido a la mayor facilidad para llenarse y vaciarse de gases.

Las válvulas cortas, y por lo tanto ligeras, son maniobradas por palancas completamente equilibradas, movidas éstas directamente por el árbol de las excéntricas. El motor puede por esto girar a mayor velocidad, ya que estas partes alternantes en movimiento, las válvulas y su mecanismo, tienen equilibrado y disminuído el peso y, por lo tanto, la inercia. De aquí que los resortes de las válvulas puedan ser menos fuertes y por lo tanto se disminuya el gasto de las excéntricas.

El árbol de las excéntricas es movido por un árbol vertical, siendo todos los engranajes por piñones helicoidales y, por lo tanto, silenciosos en absoluto. En un detalle se podrá admirar la escrupulosidad de construcción de Birkigt. El árbol de las excéntricas sufre un ligero retardo y seguidamente una aceleración en su movimiento cada vez que acciona una válvula y, por lo tanto, vence la resistencia que opone el resorte. Esta irregularidad de movimiento produce un ruido continuo. Para suprimirlo, Birkigt ha dispuesto sobre el mismo árbol otras excéntricas con el trazado *complementario*, podemos decir, al de las primitivas. Sobre las excéntricas secundarias se apoyan unos frotadores aplicados por unos resortes que, en su tendencia a retardar y acelerar el movimiento del árbol de las excéntricas en el preciso momento en que las excéntricas primitivas tienden a producirle un cambio de movimiento inverso, anulan toda irregularidad en la rotación del árbol, produciéndose ésta sin el menor ruido ni trabajo anormal.

El cigüeñal está apoyado sobre cuatro rodamientos lisos, que son suficientes para impedir toda vibración, permitiendo, no obstante, un motor muy compacto.

Las bielas son tubulares y, por lo tanto, más ligeras y fuertes.

La lubricación ha sido modificada, siendo en los nuevos modelos automática, proporcionada a la velocidad, a la inclinación del camino y al trabajo de cada pieza.

En cada cilindro hay dos bujías, una de ellas con los electrodos, constantemente barridos y refrescados por los gases al entrar en los cilindros. El magneto es el Bosch a alta tensión y el car-

burador automático y a tres vaporizadores, usados ya en sus anteriores modelos.

El ventilador es movido por piñones helicoidales, si bien con una transmisión elástica intermedia para suavizarle el movimiento, que le proporciona a la vez una posición de desembrague para cuando ésta es aconsejable.

El mecanismo de la dirección ha sido reforzado, y el desgaste disminuído, por haber sido aumentada la superficie de las partes frotantes.

Una de las alteraciones más radicales de los nuevos modelos Hispano-Suiza ha sido en el embrague. Este es ahora a cono invertido a cuero. Pocas veces como en ésta puede haber sido aplicado con tanta razón el adagio «De sabios es mudar de consejo». Pues si *Hispano-Suiza* es terca y soporta luchas y críticas en lo que cree perfecto, en cambio no vacila en volver sus pasos cuando la razón así se lo dicta. Aquí se transparente el carácter de Birkigt. Su embrague a discos era bueno, pero su embrague a cuero es mejor.

Las experiencias ejecutadas con este embrague delante de los mejores técnicos del automóvil son ya conocidas en todo el mundo. Se puso el coche en marcha hacia adelante; una vez adquirida una viva velocidad, el conductor desembragó, puso marcha atrás y embragó. El coche disminuyó la marcha, se paró un instante, y marchó hacia atrás; se repitió la operación en sentido inverso, colocando la primera, y el coche andó hacia adelante. Estas maniobras fueron repetidas infinidad de veces, sin malas consecuencias para el embrague y sin sacudidas para el coche. No contenta con esto la casa *Hispano*, envió a hacer un viaje a uno de sus ingenieros con un coche desprovisto de frenos, los cuales eran sustituídos en el uso por la marcha atrás y el embrague. El coche y todas sus partes funcionaron a maravilla.

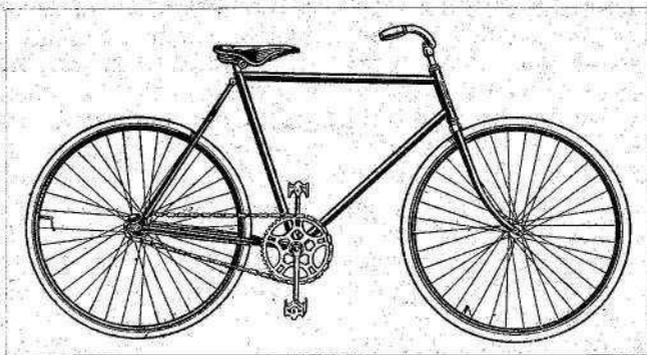
Con estos resultados, ¿qué constructor no hubiera abandonado también el más complicado embrague a discos?

El cambio de marchas, muy compacto y silencioso, es a cuatro marchas. Otro perfeccionamiento.

El eje posterior continúa del tipo que tanto le fué criticado y que tanto le es

TERROT

PTAS.



250

F. S. ABADAL Y C.^A • ARAGÓN, 239 A 245

copiado ahora, a empuje y resistencia a la torsión por los resortes.

Los frenos han sido aumentados en diámetro, cuyas grandes ventajas son bien conocidas. Lástima que *Hispano* no se haya decidido aún por el frenaje sobre las ruedas delanteras.

El radiador es parecido al de las *voiturettes* de esta marca que corrieron en la última carrera en Mataró, pero con el tapón de entrada de agua no aparente.

Este caudal de perfeccionamientos que acabo de exponer obligan a los técnicos, en sus estudios sobre construcción automóvil, a citar a cada momento a la *Hispano-Suiza*, por su indudable avance sobre las otras marcas. Fijaos, y lo veréis confirmado.

El acabado de los chásis y la elegancia de sus líneas seducen al iniciado. El que los contempla por primera vez siente una honda alegría, una impresión artística, que le hacen brotar los elogios sin que se dé cuenta, sin que pueda reflexionar y callarse, como a muchos les convendría.

Su modelo «Alfonso XIII» triunfó el año pasado, y en el Salón de París actual abundan los coches-copias de grandes marcas. Esto ha aumentado sus triunfos.

Estos modelos no han sido entregados aún al público, pero los pocos que ya han salido de la fábrica en corto tiempo han dado ya buena fe de su existencia.

Un motor de 80 × 130 del nuevo

modelo alcanzó al freno 58 HP, y un coche con un motor de iguales dimensiones se ha clasificado bien en las carreras de Brooklands. Otro modelo igual ganó el primer de su categoría en la subida a la cuesta de Gaillou, y segundo de todas las categorías de turismo en la clasificación por fórmula. Pero lo más saliente, lo más inesperado, ha sido la velocidad obtenida en la misma subida de la cuesta de Gaillou, cuyo kilómetro, a 8'8 2/3, fué recorrido a razón de 121 k. 621 m. por hora por un coche con motor 85 × 130.

Esta velocidad bate todos los records, menos el de la primera categoría de coches *de carreras sin límites de fuerza*, que fué establecido por Erlé.

La *Hispano-Suiza*, honra de su patria, seguirá obteniendo cada día más éxitos, debido a la excelencia de su construcción. Esto es lo que le deseamos.

JEP ARMAN

Cambios de marchas progresivos

EL cambio de marchas, que tantas luchas ha tenido que sostener, ha acabado por ser aceptado en el campo del motociclismo. ¡Y de qué manera aceptado! Ahora todas las motos llevan su cambio de marchas, con gran contento de sus propietarios. Hace dos años aparecieron en Barcelona las primeras motos equipadas con tan precioso organismo; pero lo que me extraña es que

hasta estos últimos meses no se hubieran visto en nuestra ciudad la variedad de cambios de marchas que más éxito ha tenido en Inglaterra, el cambio progresivo por poleas extensibles. Por fin hemos visto aparecer en nuestra ciudad los diferentes modelos de este interesante cambio de marcha.

Actualmente hay un ejemplar, cuando menos, de cada una de las tres marcas que más éxito han tenido en Inglaterra y en cuantos sitios han sido probadas. Estas, las motos Zenith, Rudge y Matchless parecen hechas exprofeso para España.

El funcionamiento de su cambio de marchas es sencillo y robusto, y en ninguna de las marchas hay engranajes en movimiento, siendo por lo tanto todas directas. Ya saben los automovilistas las grandes ventajas que tienen las marchas directas.

Todas estas motocicletas tienen el cambio de marchas basado en el mismo principio. La polea del motor especial para la correa trapezoidal, que usan éstas como la mayor parte de las motos, tiene una de las caras fija al eje y otra es móvil en el sentido lateral. Por medio de un dispositivo diferente en cada marca, pero fácil de imaginár, se logra que la parte móvil de la polea se acerque o se separe de la cara fija. Si una parte se acerca a la otra, la polea es rechazada hacia la periferia y, por lo tanto, la marcha o desarrollo es aumentado; si, al contrario, las partes se separan, la correa penetra más en la polea y la marcha disminuye; hay, por lo tanto, infinidad de marchas. No acaba aquí la acción del mecanismo, pues si así fuere la correa quedaría floja y por lo tanto presta a patinar en las marchas pequeñas y excesivamente tirante en las marchas grandes. Para solventar esto, las casas recurren a diferentes procedimientos; en las Zenith y Matchless es la rueda posterior que, teniendo movimiento hacia delante y atrás, afloja o atiranta respectivamente la correa; en las Rudge, la polea posterior tiene una acción inversa de la de la polea motor, es decir, que cuando una se abre la otra se cierra, y al revés.

Este último procedimiento tiene la ventaja de permitir una mayor diferencia entre la marcha máxima y la míni-

ma, sin que por esto obligue en la marcha menor, a la correa, a pasar por una polea de diámetro excesivamente pequeño; pero en cambio tiene la desventaja de que la polea posterior, al disminuir la marcha, acuña o aprieta muy fuerte a la correa, de lo que sigue un mayor gasto de la misma.

He tenido ocasión de probar una Zenith y una Rudge, la primera con *sidecar*. La Rudge, a pesar de ser monocilíndrica, como es bien sabido, aceleraba mejor que la mayor parte de máquinas dos cilindros, cosa fácil de comprender dado el gran número de marchas y la poca diferencia entre ellas. El motor, desde que partió, siempre funcionó al mismo número de revoluciones, efectuándose con suavidad y sin sacudidas el cambio de una marcha a otra. Las cuestas fueron subidas a velocidades imposibles con otro cambio de marchas; pero lo que fué muestra más patente del valor del cambio progresivo fué que, cuando por alguna causa (coches, virajes, baches) se tuvo que disminuir la velocidad en medio de la subida, la máquina adquirió en pocos momentos otra vez igual velocidad, cosa muy difícil de lograr en España con una moto de tres marchas, donde los virajes mal trazados, baches y carruajes en el centro de la carretera se siguen sin interrupción, no dando tiempo, entre ellos, para que se embale la máquina.

Las pruebas hechas con la Zenith confirmaron el elevado concepto que tengo de estos cambios de marcha, pues a pesar de llevar un *sidecar* con un pasajero, aceleraba y subía las cuestas como si fuera sin él.

No es de extrañar que tengan tantas y tales ventajas estos cambios de marchas, pues sabiendo que cada motor da un máximo de fuerza a un cierto número de revoluciones, se desprende que para aprovechar toda esta fuerza, debe hacerse marchar el motor, siempre a este número de revoluciones, con el mayor desarrollo o marcha que le permita la pendiente e inercia de la moto y conductor.

F. Carlès, el conocido técnico de *La Vie Automobile*, al tratar, en el n.º 627 de esta Revista, de los cambios de marchas en los automóviles, dice: «El fin

de un cambio de marchas es el siguiente: hacer variar la demultiplicación o desarrollo entre el árbol motor y las ruedas, de manera que la potencia motriz disponible sea, a cualquier velocidad del coche, tan vecina como sea posible de la potencia máxima.

→ *El ideal sería mantener la potencia del motor absolutamente constante en el máximo, pero sería necesario para esto un cambio de velocidades con un número infinito de marchas, que es lo que se llama un cambio de marchas progresivo...*

→ En los cambios de marchas a engranajes no se puede, por varias razones, disponer más que de tres o cuatro marchas.

→ Debemos, pues, contentarnos en mantener la potencia tan vecina como sea posible de la potencia máxima.

Cuando el motor es de gran fuerza y no se quiere usar la potencia máxima, se comprende que con sólo tres marchas se obtengan muy buenos resultados; pero fuera de este caso, cuanto mayor es el número de marchas, mejor.

→ A sus cambios de marchas deben en gran parte el éxito de las motocicletas Zenith, Rudge, Matchless. Estos cambios de marchas tienen los siguientes inconvenientes:

El reducido tamaño de la polea motor, por lo que la correa debe estar muy tirante si se quiere evitar el patinaje de la misma y, además, se gasta más rápidamente que si se usa una polea de gran diámetro como usan las Douglas y otras máquinas modernas; el que la marcha menor sea aún poco reducida, pues es, todo lo más, ocho a uno, mientras en los cambios de tres marchas, es de once a uno.

A pesar de estos inconvenientes, las motos con cambio progresivo de marchas son las que se han generalizado más, pues sus ventajas son de mucho más valor.

Dícese que la casa Zenith equipará sus máquinas 1914 con un cambio de marchas progresivo basado en el mismo principio que el de los modelos actuales, pero con una polea de gran diámetro (18 centímetros) y cuyas marchas serán desde cuatro a uno a once a uno.

También son muy usados estos cambios de marchas en los autociclos, pudiendo citarse entre los que lo han adoptado los Super, Duo, Automobilette, Warne y Paragón.

LE GUINER

Femeninas

La mujer parisiense : Vestidos, abrigos, guantes, medias, zapatos, etc.

Casi todo el mundo elegante retorna a París en busca de las novedades de otoño y dejando preparados los vestidos para la estación de invierno. En esta estación es cuando París recobra su habitual animación; regresan de sus *villégiatures* los parisienses afortunados; ábrese los teatros, y la vida toda parece rejuvenecerse y tomar nuevos bríos.

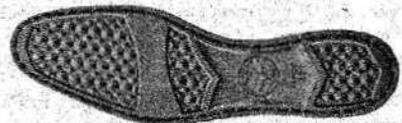
Los que con frecuencia visitamos la capital francesa y los salones de los más afamados modistos, no dejamos de frecuentar todos los días el Bosque de Bolonia a la hora en que la parisina elegante suele dar su paseo matutino. Este paseo es altamente higiénico, y debemos imponérselo casi como una



TENNISMEN!!!

HUTCHINSON lanza al mercado sus nuevos productos para tennis
Calzado, Pelotas, Impermeables

HUTCHINSON
(S. A.)



Balmes, 84; BARCELONA

obligación, si no queremos que un exceso de gordura borre las líneas ondulantes de nuestro cuerpo y destruya la esbeltez y la silueta fina y sugestiva, que tanto realzan las creaciones de la moda actual.

El paseo a pie se impone, como digo, y todas las elegantes que se hallan de paso en París no dejan de frecuentar los hermosos paseos de su celebrado Bosque de Bolonia, teniendo ocasión con ello de poder contemplar a la vez un sinfín de mujeres hermosas (pues estas lindas francesitas cada día nos atortolan con sus bellos encantos femeninos) y las últimas creaciones de los grandes modistos.

Los trajes de hechura sastre son los que prevalecen en esta época del año, y el célebre modisto Creed confecciona la chaqueta recta y la semiajustada que, por otra parte, se llevan ya desde hace tiempo. De este modisto han llamado la atención — y he tenido ocasión de admirar en el Hotel Ritz — unas chaquetas de forma bastante recta, que lucían unas elegantes, ceñido el talle por un cinturón y adornado con cuatro grandes bolsillos sobre el pecho y la cadera.

El cinturón, los bolsillos y los botones en forma de gruesas bolas, le dan un aspecto de chaqueta de caza.

Creed presenta un modelo de chaqueta «norfolk», especialmente para el campo, las cacerías, el juego del golf y otros deportes.

El chaleco que acompaña el vestido sastre es severo y elegante. Son lindos chalequitos drapeados, pero que no conciertan con esta clase de trajes; se confeccionan sin cuello, como los chalecos masculinos, o con cuello chal, o sencillo cuello vuelto.

La moda impone el traje sastre, y las elegantes parisienses lo aceptan por su distinción y *chic*. No hace muchos días, en el mismo Bosque de Bolonia, vi una dama cuya elegancia es notoria, que llevaba un vestido sastre, guantes blancos de cabritilla con pespunte negro en la parte superior, medias de seda negra muy tupidas, con una línea calada en el tobillo, y zapatos escotados de charol. La moda también indica zapatos altos, botines con la caña de paño del mismo color del traje y palas de charol.

Llevaba una hermosa sombrilla con puño de ámbar, lo mismo que su collar bayadera, siendo esto lo más *chic*; su saquito de mano, forma de bolsa, de muaré bordado con diminutas rasas en las dos caras.

Todos los detalles de la *toilette* de esta dama elegante por excelencia, son de una perfección insuperable, y nadie, al verla, podrá negar la elegancia y distinción que ofrece el traje de hechura sastre.

El abrigo de estilo ruso, confeccionado de terciopelo o muaré, es una de las prendas que más favorecen a las damas de figura esbelta y juvenil.

Los abrigos largos y semilargos, de la presente estación, siguen las líneas generales de la nueva silueta, ensanchando la figura alrededor de la cadera y ciñéndola en el bajo.

El cierre ofrece la ventaja de poder cruzarse hasta la garganta, o, si se prefiere, puede dejarse abierto.

Las nuevas telas de lana que tan primorosamente imitan las pieles finas, son muy apropiadas para la confección de un abrigo de invierno, pudiendo también seleccionarse terciopelo de lana, paño fino, lana de dos caras, o estambres gruesos, con paramentos de terciopelo.

No dejen, pues, mis lindas lectoras de visitar el Bosque de Bolonia cuando se encuentren en París, porque allí podrán admirar los más lindos modelos llevados por las elegantes parisiñas.

Barcelona, Octubre de 1913 MONTE-CARLO

CHIC-CHÚ

(Chewing gum)

GOMA DIGESTIVA AMERICANA
Sin rival para los atletas, jockeys, fumadores, dispépticos, &

The Herald Gum. M^{FG} Co.
Chicago : Montréal : New-York : París

De venta en las principales Perfumerías, Estancos, Farmacias y Casas de Sport

AL POR MAYOR

JACINTO DUARRY SERRA
Mallorca, 241 :: BARCELONA

¡¡Motoristas!!

Hutchinson

**vence siempre porque
fabrica mejor que nadie**

PRUEBAS GANADAS EN 1913

Manifestación Motorista

Copa Selvatana

Gran Carrera Internacional, Bil-
bao - San Sebastián y regreso

Kilómetro lanzado, en Mataró

Carrera del Moto Club Deportivo

Carrera "Subida a los Bruchs"

Copa García

Carreras en Plencia (Bilbao)

Copa Monte Igueldo

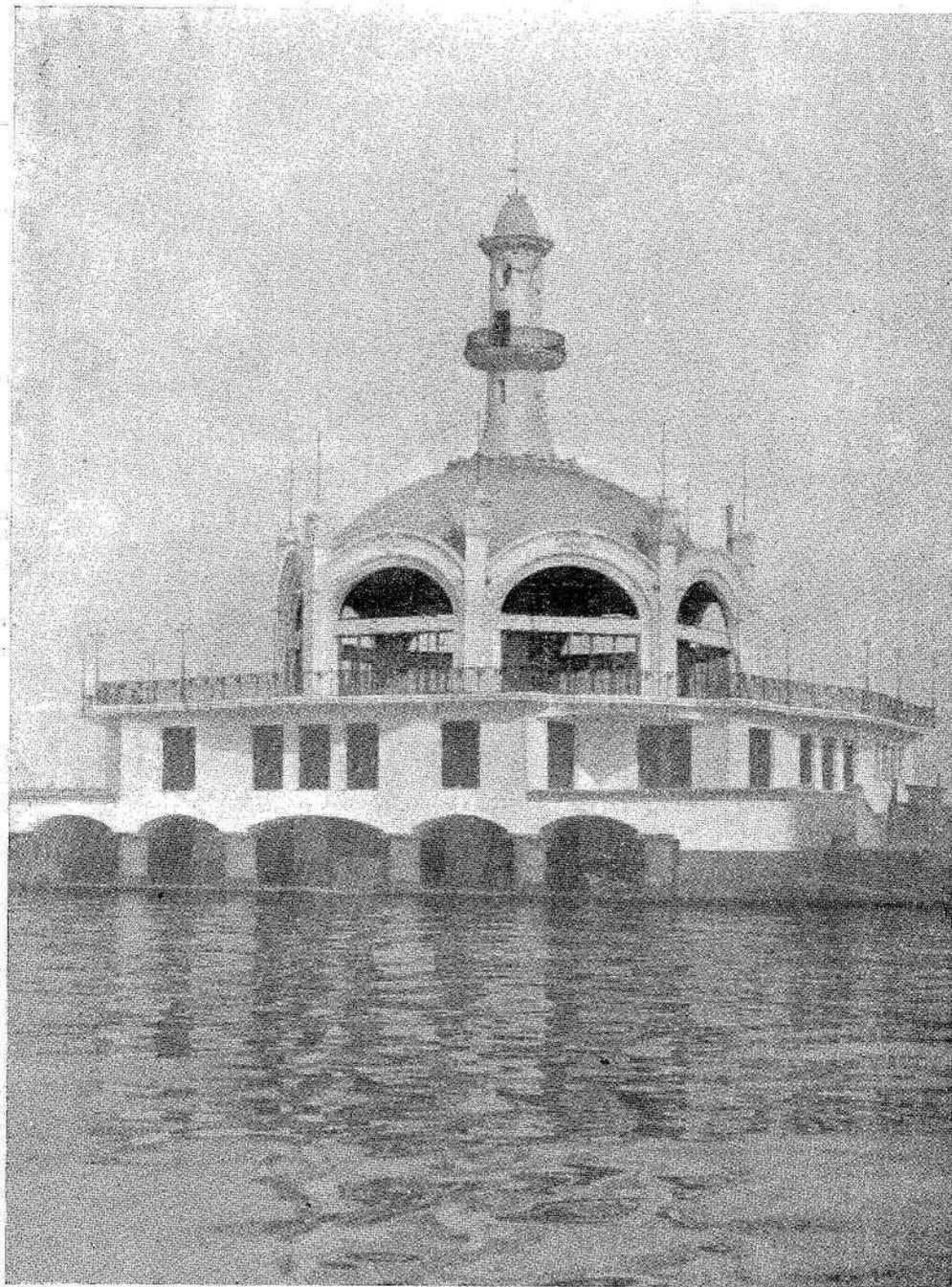
Copa Anís del Lince

Hutchinson S. A.

Balmes, 84 - Barcelona

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

El nuevo edificio del Real Club Marítimo de Barcelona



Se avecina la fecha en que habrá de ser inaugurado el hermoso edificio del Real Club Marítimo de Barcelona. Las obras están ya adelantadísimas, faltando únicamente terminar algunos detalles y amueblar las diversas dependencias. El autor del proyecto, señor Sagnier, está recibiendo infinitos plácemes por el acierto con que ha llevado a cabo esta obra.

Fots. STADIUM, por Co

Velada en el Instituto Kinesiterápico



En el local del señor García Alsina celebróse el reparto de premios del festival del S. P. D. El clisé refiérese a un momento de la disertación del Sr. Elías Juncosa sobre las Olimpiadas.

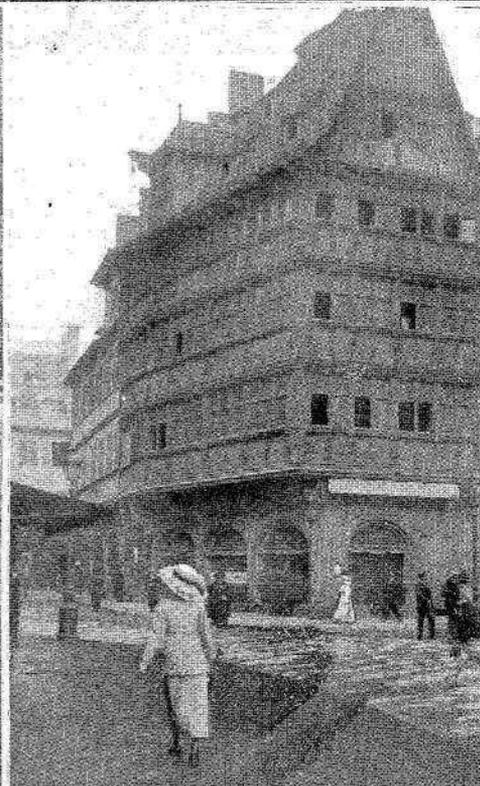
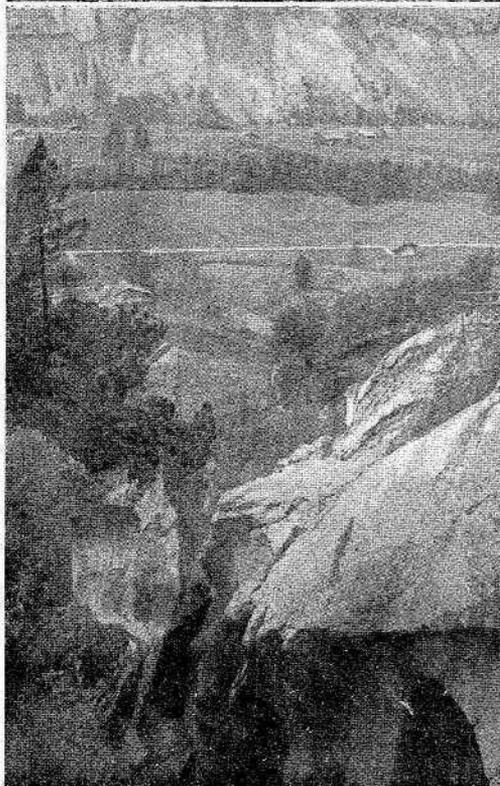
La obra deportiva de nuestro Ayuntamiento



La obra realizada por la Comisión Consistorial de colonias escolares empieza a dar excelentes frutos. Invitados por el señor Juncal, asistimos ha poco a las demostraciones de gimnasia sueca, ejecutadas brillantemente por las alumnas de los señores Langlois y Oñate.

Fots. STADIUM, por Co. y Soler

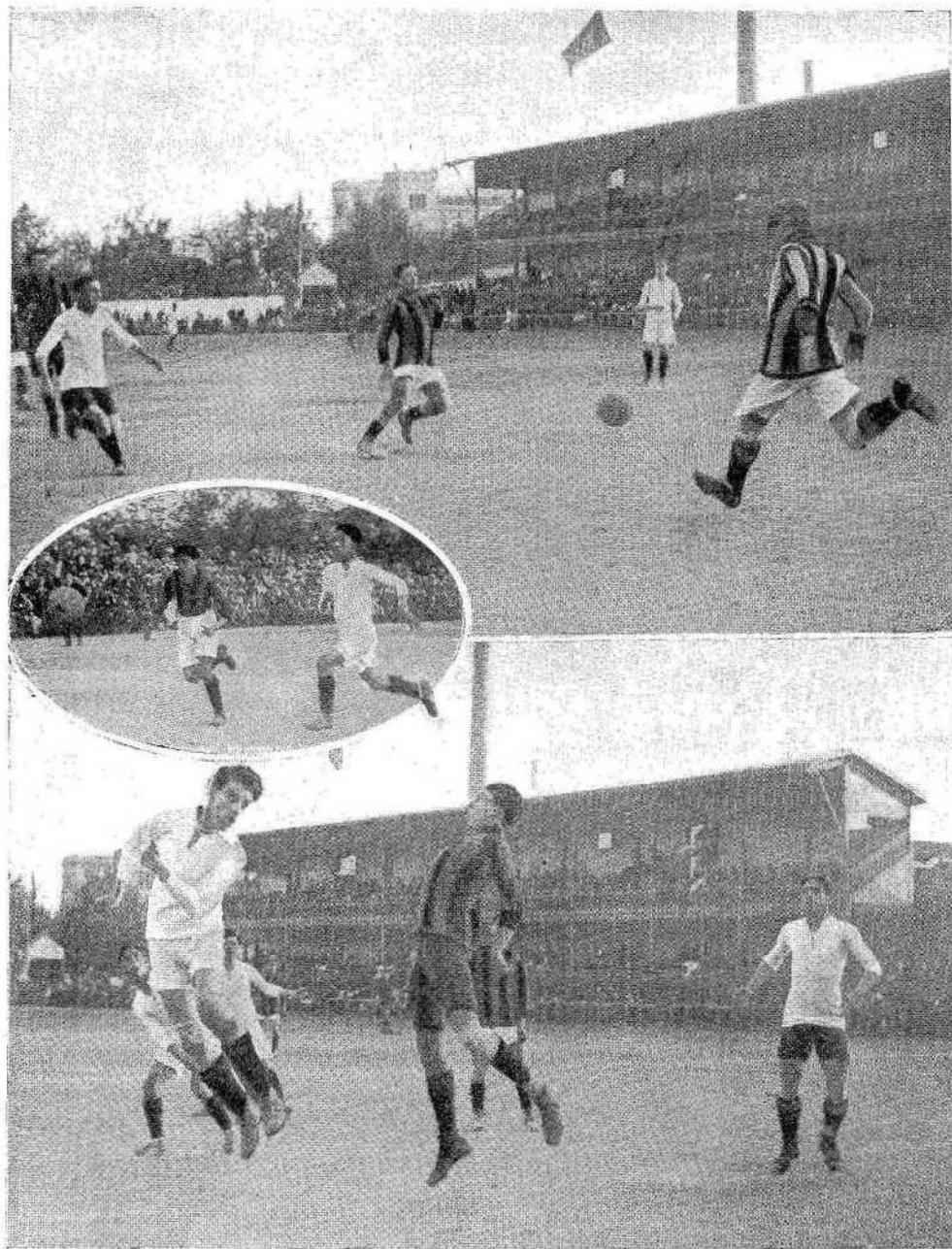
Otras notas del viaje de STADIUM



Agrupamos en esta página unos clisés de los deliciosos parajes suizos de Trummelbach. El valle de Lauterbrunnen desde la entrada a las cascadas. — Una de las brechas. — Típica casa de madera esculpida, en Strasburgo.

Fots. STADIUM, por Co

Inauguración de la temporada footballística



En el hermoso campo del F. C. Barcelona se celebró el día 19 un interesantísimo partido que organizó con acierto singular la nueva Federación Catalanc-Balear de Football. Los veintidós jugadores seleccionados efectuaron proezas grandes, que el público premió cumplidamente con aplausos clamorosos : Nuestras fotografías reproducen tres momentos culminantes del partido. En la primera, Gibert repele un intencionado shoot; Alcántara y Sanpere, en el óvalo, corren en pos de la pelota; la tercera está tomada en el preciso momento en que Hodge remató con la cabeza el primer goal de la tarde. El público correspondió también al mayor éxito de la fiesta llenando por completo el espacioso campo del simpático club barcelonés. Este partido, que la afición vió con singular agrado, se habrá de repetir en breve con el objeto de que la Federación seleccione su equipo oficial.

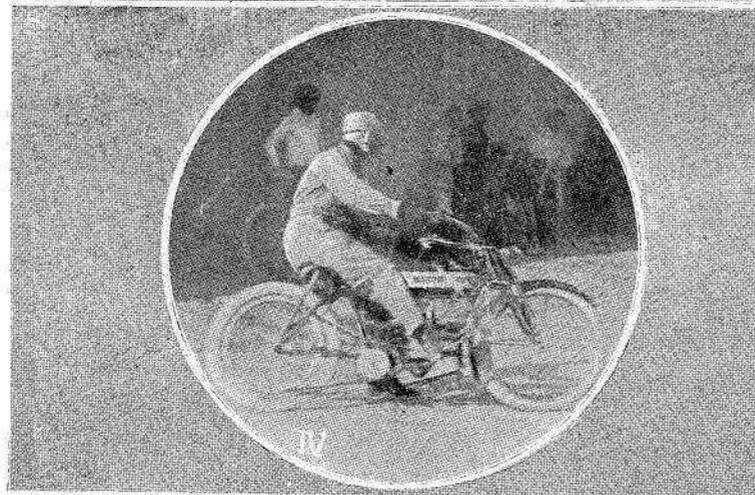
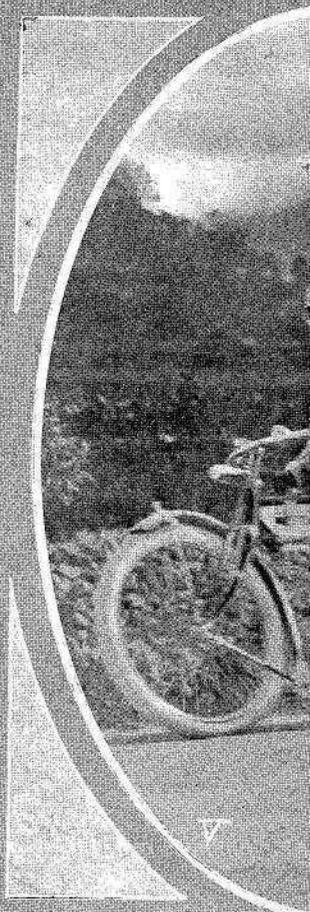
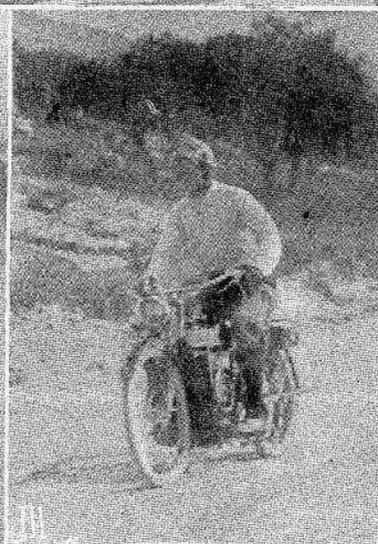
Fots. STADIUM, por Juandó

Los concursos de la Federación Catalano-Balear



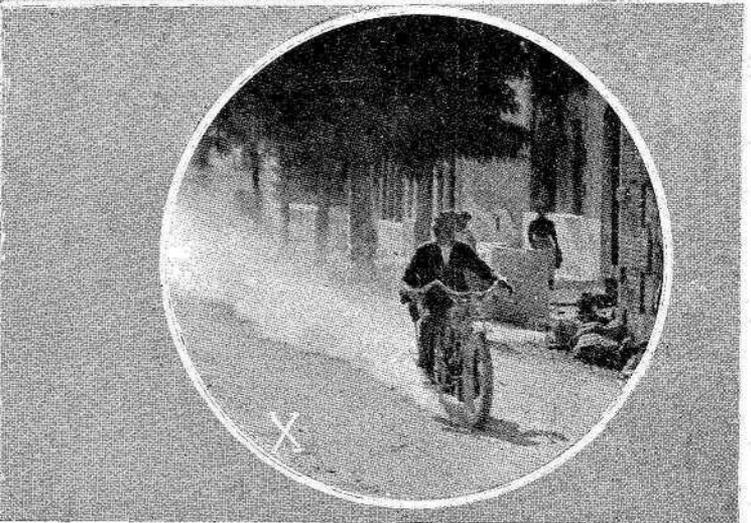
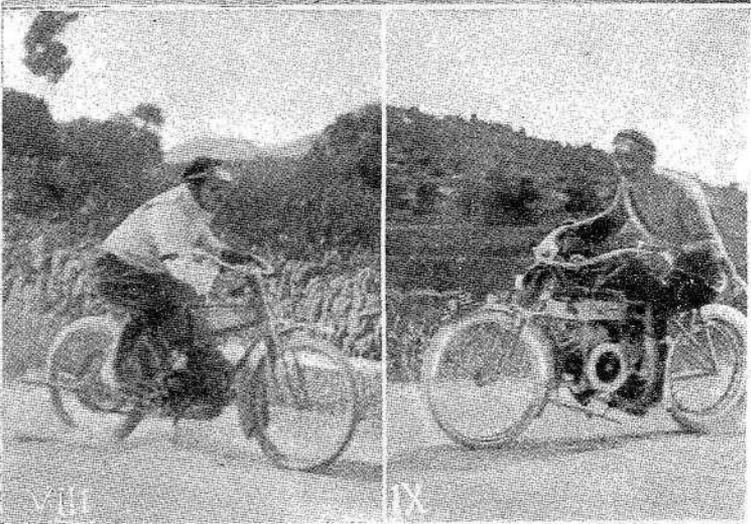
Con éxito extraordinario empezaron a jugarse los concursos de dicha Federación. Nuestras fotografías representan tres escenas del match Español-Internacional.

Fots. STADIUM, por Juandó



LAS GRANDES MANIFESTACIONES MOTORISTAS : CO

III. Salom, momentos antes de su caída.—IV y VI. Miret y Cepeda, en el difícil viraje de Sitges.—V. Leek, vencido



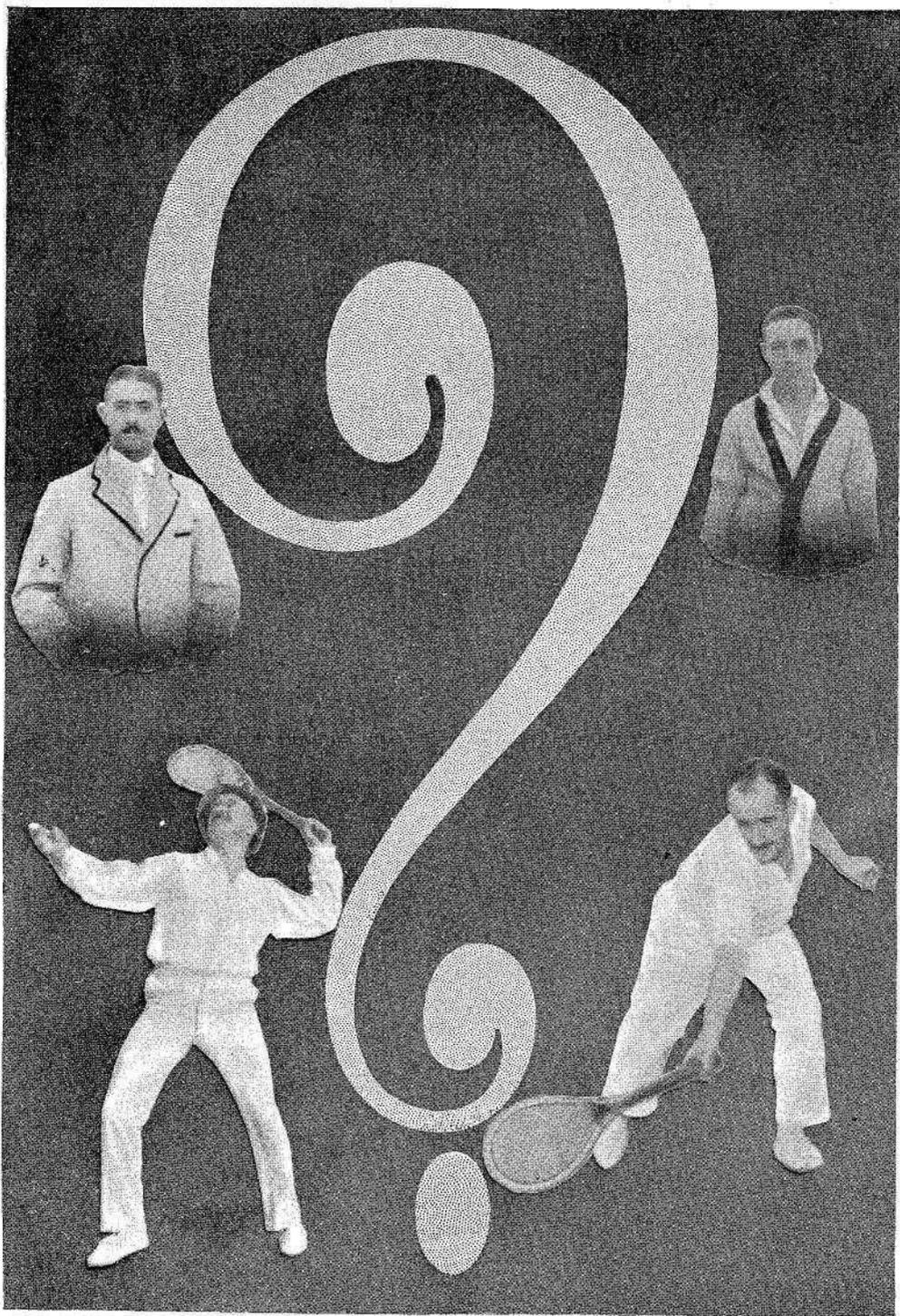
ANÍS DEL LINCE

la carrera, con moto *Triumph* y pneus *Hutchinson*, en la recta de Villanueva a Sitges. — X. Batlló, pasando por Sitges.

I y VII. Salida de los corredores de las categorías 350 y 500 centímetros cúbicos. II, VIII y IX. Miret, Bianchi y Cepeda, pasando por las costas de Canyellas.

Fots. STADIUM, por Juandó y Co

X Concurso de Lawn-tennis : ¿Quién será campeón?



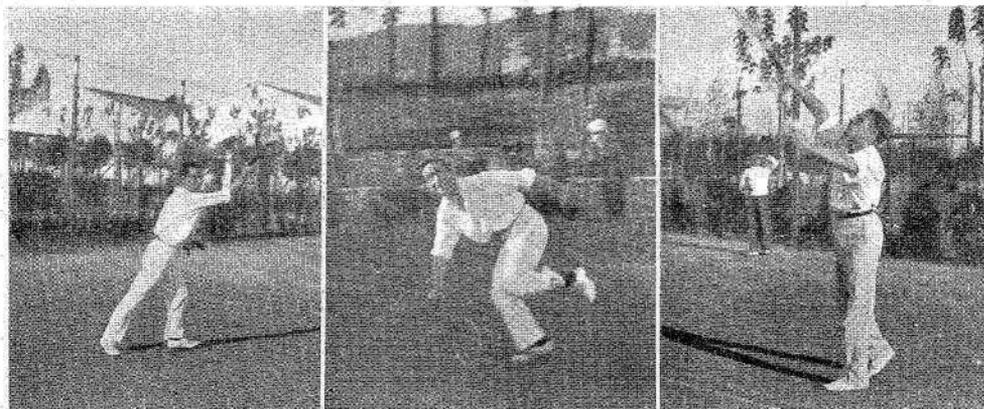
José M. Sagnier, Eduardo Flaquer, José Ortiz y Carlos Ducasse, que se disputan con probabilidades de éxito el título de Campeón de Barcelona

Fots: STADIUM, por Co

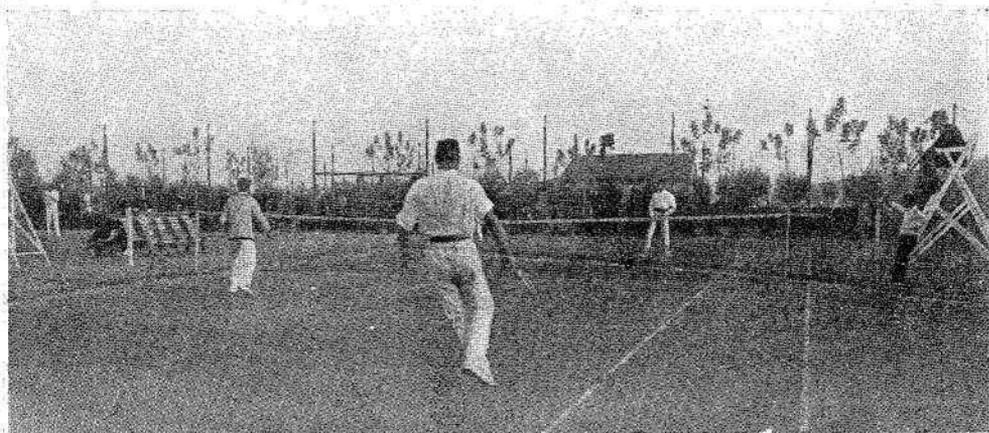
Notas del X Concurso de Lawn-tennis



Courts y chalet del Real Barcelona L. T. Club, donde se juegan los partidos de concurso



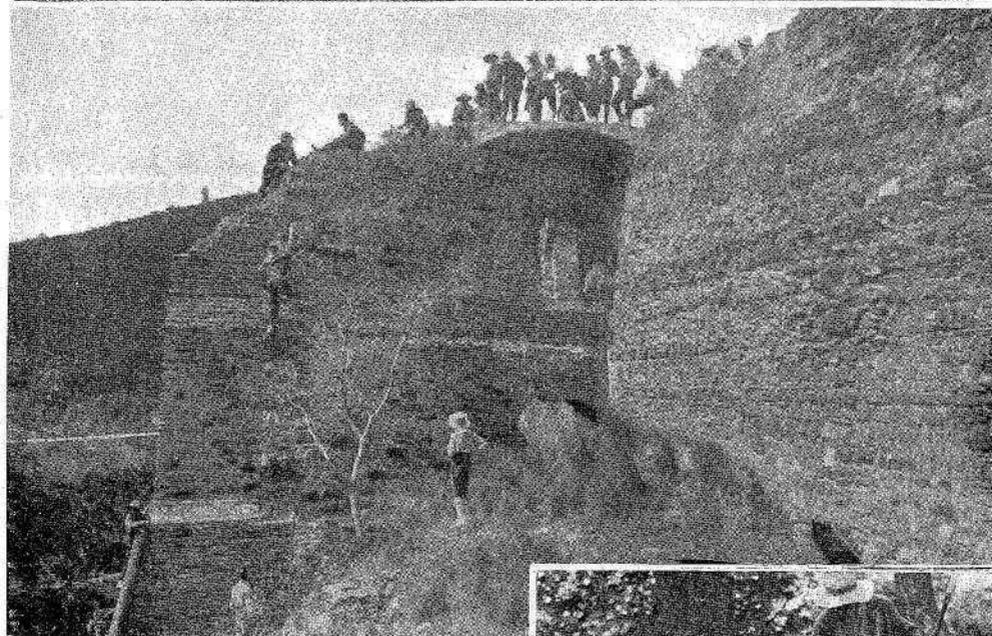
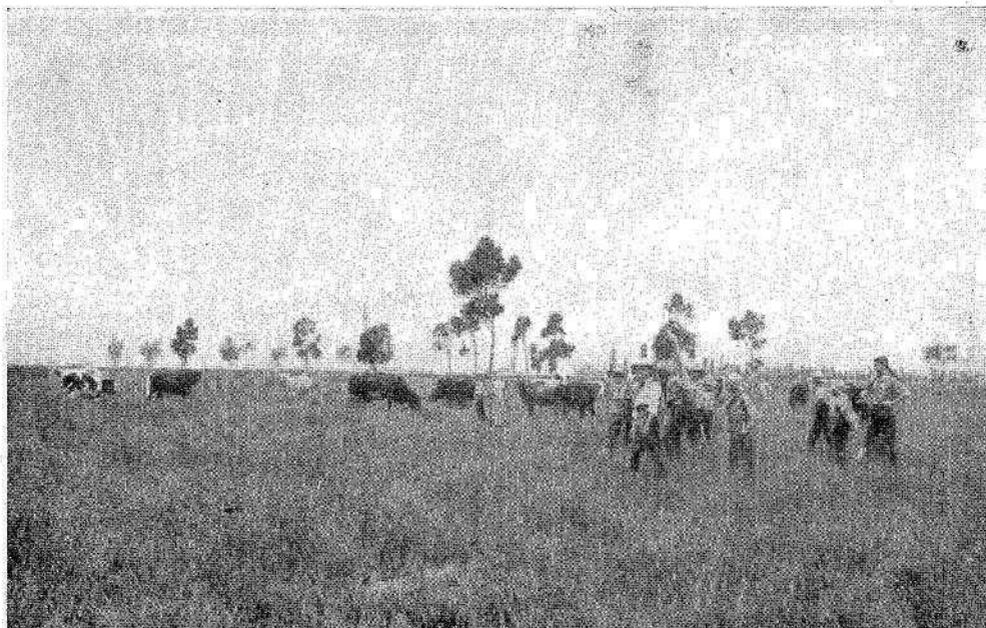
1 y 2. Witty, en un servicio y devolviendo una pelota difícil. — 3. Rialp, en un saque.



Uno de los partidos *doubles* eliminatorios

Fots. STADIUM, por Co

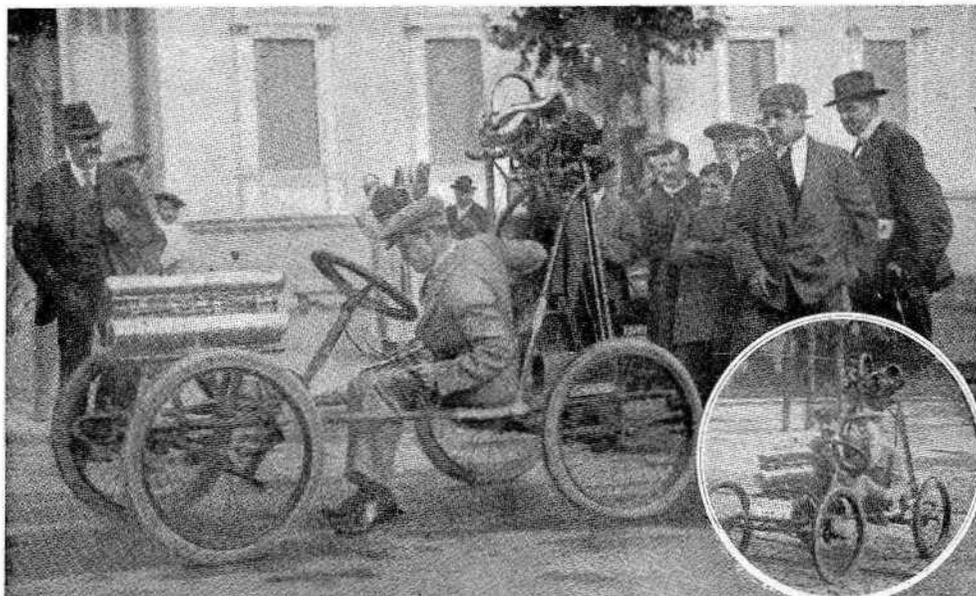
Notas de los Exploradores Barceloneses



NUESTROS Exploradores continúan sus salidas, arrojando impertérritos las inclemencias del tiempo. En la última salida colectiva, el Comité se ha visto agradablemente sorprendido de los progresos realizados. Los grabados: El grupo Stadium visitando la Granja Casanovas en el Prat del Llobregat. Prácticas de escalo por nuestros *boys*. Los sanitarios del grupo Industria en un simulacro.

Fots. STADIUM, por Co

Un aeromóvil construido en Barcelona



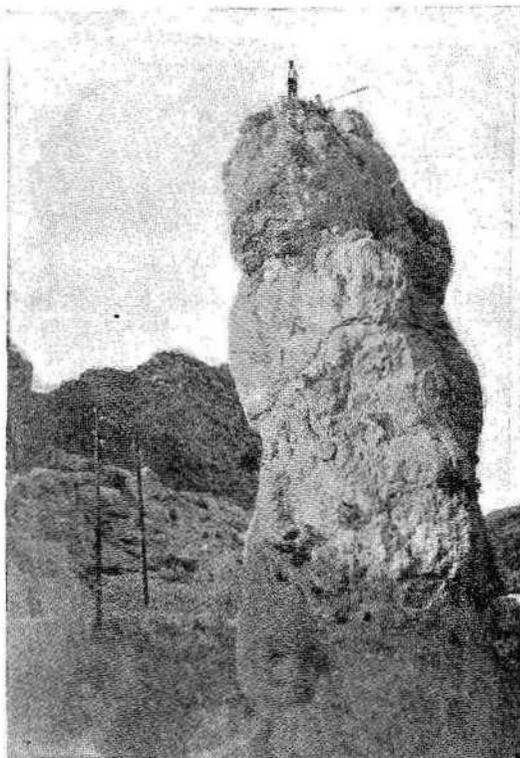
Los conocidos y entusiastas sportsmen Rómulo Bosch y Catarineu y hermanos Antonio y Enrique Fabregat han construido un aeromóvil, con el que han efectuado diversas pruebas ante numerosos sportsmen, habiendo dado un notable resultado.

Excursionismo en Alcoy : Una ascensión difícil

Los elementos deportivos que han formado en Alcoy la Sociedad Arte y Sports vienen realizando una serie de excursiones hermosísimas. Una de las últimas, a la que concurrieron un crecido número de deportistas, resultó interesante en alto grado por haber tenido que efectuar los que a ella asistieron verdaderas proezas. Nuestro grabado da una idea perfecta de cómo practican el alpinismo los deportistas levantinos, a los que deseamos grandes triunfos y a quienes muy sinceramente felicitamos por su plausible iniciativa.

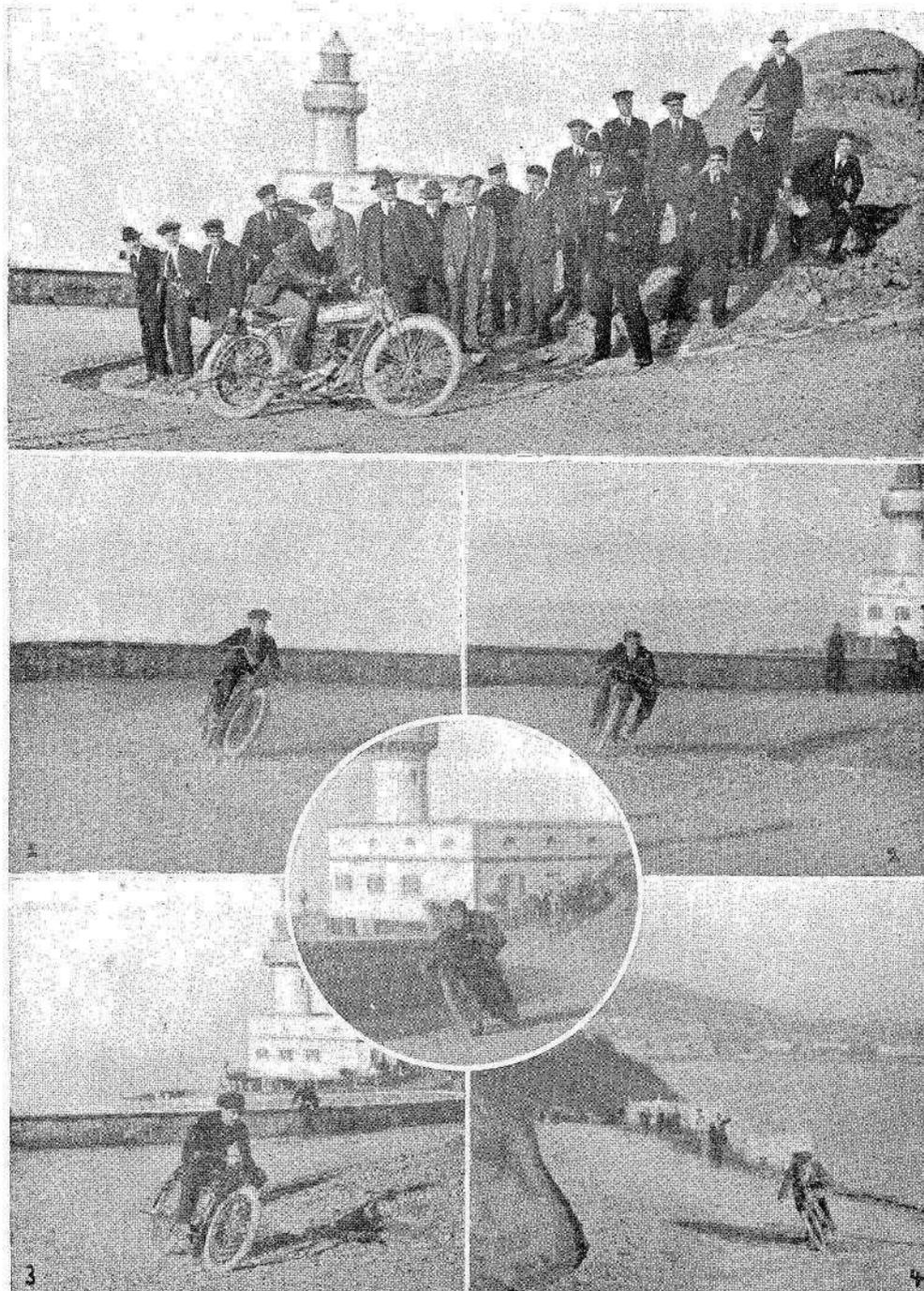
Los deportistas alcoyanos tienen el firme propósito de dar realce grande a la sección deportiva de la novel entidad Arte y Sports. Es el alma de esta institución el entusiasta sportsman señor Laporta, quien labora sin descanso pro causa deportiva. Creemos, dados los grandes entusiasmos de que se hallan poseídos aquellos deportistas, que los sports habrán tomado en definitiva carta de naturaleza en la bonita población levantina.

STADIUM felicita a aquellos sportsmen y les desea una serie no interrumpida de éxitos.



Fots. STADIUM, por Co. y X

San Sebastián : Carrera Copa Monte Igueldo



En San Sebastián se corrió por segunda vez la carrera de motos Copa Igueldo, que se adjudicó en definitiva Luis de Arana (en el medallón) con moto *Douglas* y pneus *Hutchinson*. — Badía (fotografía superior) en uno de los virajes. — 1. E. Landa, primero de la categoría fuerza libre y recordman de la carrera. — 2. Sorriguieta en un viraje. — 3. V. Landa, que hizo una buena carrera. — 4. Un viraje difícil. Todos usaban neumáticos *Hutchinson*.

Fots. Ordicia

COLUMB

Prowodnik

vencedor del

Gran Premio del R. A. C. E.

con sus neumáticos **AUTO**

lanzará próximamente los de

Moto y Velo

BARCELONA; Córcega, 301-303 : MADRID; Fernando VI, 27

Copa Challenge STADIUM

Clasificación general

1^o J. MAGDALENA,
con pneus "KLEIN"

Tercera categoría

1^o F. TERCEÑO, con pneus
"BERGOUGNAN"

AMBOS SOBRE

≡ CICLOS ≡

Montpeó

JOSÉ MONTPEÓ

Talleres y despacho: Paseo de la Industria, 32 (frente al Parque)

≡ BARCELONA ≡

Aviación

Rectificación

AL hablar de las experiencias de Pégoud en el último número de esta Revista, decía al finalizar el artículo: «De las experiencias de Pégoud y de Moreau creemos poder sacar razonablemente la conclusión de que el aeroplano del porvenir será irrompible y con estabilidad muy perfecta, pero automática.» Como habrán comprendido fácilmente los lectores, esta frase, por ser una contradicción evidente al resto del artículo, estaba equivocada, debiendo decir «pero *no* automática», como así escribí en el original. El *no* seguramente debió pasar al estómago del cajista.

Y ya que hablamos del último artículo sobre estabilización de los aeroplanos, bueno será recoger y estudiar la breve noticia que modestamente aparecía en la Prensa francesa, según la cual, el día 18 de Octubre, el comandante francés Félix voló en Hendon (aeródromo de Graham White) con un biplano Dunné-Nieuport a 80 metros de altura durante cinco minutos, pero no tan sólo sin tocar las palancas del timón de profundidad y del estabilizador (como hizo Moreau), sino que abandonó también la palanca de dirección (cosa que no pudo hacer Moreau), y además se levantó del asiento y anduvo por la barquilla que forma el cuerpo de este biplano.

Debemos hacer constar que este aeroplano, ya conocido por su extraordinaria construcción, pues visto por debajo su forma es de una V, con el ángulo a 90° y la punta dirigida hacia adelante y por carecer de cola y de timón anterior, está completamente desprovisto de ninguna clase de dispositivo de estabilización automática, aunque habiendo sido estudiada la forma de sus alas para obtener una estabilidad mejor que la de los otros aeroplanos.

El camino seguido por el teniente inglés Dunné al construir su aero creemos que es el verdadero, concordando sus ideas con las nuestras al *querer* decir en nuestro último artículo que «el aeroplano del porvenir será irrompible (no sabemos si el Dunné-Nieuport lo es, pero indudablemente esto sería mejor) y con estabilidad perfecta, pero *no* automática». — J. A.

Records, triunfos y notas varias

GRAN PRUEBA CICLISTA SAN SEBASTIAN-MADRID 536 KILÓMETROS

DÍAS 14, 15 y 16 DE NOVIEMBRE DE 1913

La importante Casa J. PUIG DE ABARIA, de Barcelona, única concesionaria de las célebres bicicletas marca GRITZNER, tomará una parte muy activa en dicha carrera, presentando el fuerte equipo siguiente, compuesto por los más afamados corredores:

Joaquín RUBIO sobre GRITZNER

Campeón de España

Antonio CRESPO sobre GRITZNER

Campeón de España

Francisco TÚNICA sobre GRITZNER

Salvador MARQUÉS sobre GRITZNER

Dichas bicicletas son fabricadas por la Maschinenfabrik GRITZNER A. G., de Durlach, en serie corriente de carreras.

Para informes, detalles y catálogos, dirigirse a J. PUIG DE ABARIA, Ancha, 8, Barcelona, Apartado n.º 535.
VENTAS A PLAZOS Y AL CONTADO

Nos place en extremo que nuestros muy apreciados colegas de provincias reproduzcan todo cuanto tengan por conveniente de STADIUM. Lo que ya no nos gusta tanto es que al hacerlo dejen de consignar la procedencia del original reproducido.

¿No opinan lo mismo nuestros compañeros los periodistas bilbaínos?

En el campo del Millwall F. C. jugaron el día 12 los equipos ingleses amateurs-profesionales, venciendo éstos por 7 goals a 2.

El equipo seleccionado por la Liga Irlandesa ha sido vencido en Dublin, por 4 goals a 1, por el equipo del Sur.

El día 15 del mes próximo se celebrará el match de football Holanda-Inglaterra.

El célebre nadador Hatfield ha batido el record de las 300 yardas, estableciéndolo en 3 m. 28 s. 2 q.

El día 8 de Noviembre tendrá lugar en Londres el match de hockey, Alemania contra Inglaterra.

Se ha celebrado en París el Congreso de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs.

¡La razón de la fuerza!

LIBRES DE TODA COMPETENCIA

NEUMÁTICOS

CON GARANTÍA MÍNIMA DE

8,046'50	KILÓMETROS
12,874'40	"
16,093'00	"

Expendeduría Técnica de Neumáticos **ESTEBANELL** BOQUERÍA, 32 : Teléfono 2139 :

FOOTBALL : GOLF : TENNIS : CICLISMO

(SIN COMPETENCIA)

PÍDANSE LAS TARIFAS DE PRECIOS VIGENTES

GIMNASIO GARCÍA

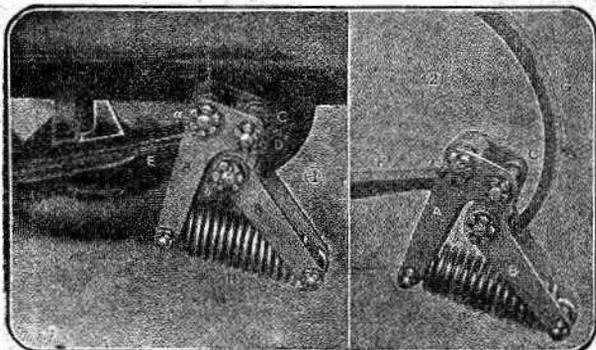
RAMBLA DEL PRAT, 2, 16 Y 18

GRANDIOSA SALA : CUBICACIÓN 2,000 METROS

Cultura física y medicación por el ejercicio, por el profesor García Alsina, con título de la Facultad de Medicina de Madrid. Profesor pensionado de los PP. Jesuitas y HH. de las Escuelas Cristianas.

Gimnasia Sueca, Médica, Higiénica y Deportiva. Kinesiterapia de las enfermedades nerviosas, desviaciones y de la obesidad. Masaje manual y eléctrico-vibratorio. Clases para señoritas por profesoras. Tratamiento crecimiento activo.

Jardín deportivo para ejercicios al aire libre, Tennis, etc., con sesiones exclusivas para señoritas.



EL AMORTIGUADOR MAMET

obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

N. S. U.

AUTOS ✦ MOTOS ✦ CICLOS

M. Comerma



Diputación, 297
Barcelona

Han sido fijadas las fechas en que habrán de celebrarse las grandes pruebas anuales. Son éstas: Primera semana de Julio: Grand Prix de l'A. C. F.; 26 de Julio: Grand Prix de l'A. C. de Bélgica; fin de Julio: Gran concurso de turismo organizado por el A. C. de Rusia; 8 y 9 de Septiembre: Grand Prix del A. C. de Italia.

La Copa Igueldo se la ha adjudicado en definitiva el motorista bilbaíno Luis de Arana, con moto *Douglas* y pneus *Hutchinson*.

Ha acordado el Automóvil Club de Vizcaya editar unos folletos con grabados para divulgar entre los niños los peligros que corren mientras permanecen estacionados en medio de las carreteras.

Meredith, el reputado corredor a pie, recordman mundial de los 800 metros, ha empezado a entrenarse seriamente, pues piensa dedicarse a las distancias largas.

El aviador Seguin ha batido el record de duración, habiendo permanecido en el aire 13 horas y 27 m.

Los norteamericanos se han adjudicado esta vez la Copa Gordon Bennet para globos esféricos, gracias a la performance realizada por los tripulantes del «Good-Year».

Los Campeonatos de Europa de Tennis, *courts couverts*, celebrados en Londres a mediados del mes de Octubre, dieron estos resultados:

Simple.—F. G. Lowe b. C. P. Dixon, 10-8, 6-1, 5-7, 6-3.

Doble.—F. G. Lowe y C. P. Dixon b. Hope Crisp y C. J. Tindell Green 6-4, 8-6.

Doble-mixto.—F. G. Lowe y Mrs. O'Neill b. A. W. Myers y Mrs. Satterthwaite, 6-0, 6-4.

Simple de señoras.—Miss Holman b. Madame O'Neill, 6-2, 1-6, 6-2.

Doble de damas.—Mme. Russel y Madame S. Hall. b. Mrs. Craddock y Mis Harper, 6-1, 7-5.

El Derby americano de aviación lo ha obtenido Luckey con biplano Curtiss. Cubrió los 96 km. en 53 m. 6 s.

El Consejo administrativo del Real Automóvil Club de Bélgica ha manifestado que el Gran Prix de Bélgica se correrá el día 26 de Julio de 1914.

Los grabados de STADIUM son ejecutados en los talleres de



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Frente al Palau de la Música Catalana



ALUMBRADO ELÉCTRICO PARA AUTOMÓVILES

DINAMOS Y FAROS

C. A. V.

de la Casa C. A. V. VANDERVELL & Co., de Londres

AGENTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: CARLOS E. MONTAÑÉS

ARAGÓN, 290 : BARCELONA

BOCINAS Y SIRENAS **AFMA**

Autovox, The Long Horn, The Magic

Silbatos escape

Avisadores mecánicos y eléctricos

GRAN STOCK :: GRAN SURTIDO

NOVEDADES

PIEZAS SUeltas Y DE RECAMBIO

Condiciones sin competencia a comerciantes del ramo

A. & F. MIR ALBANELL, S. EN C.

Calle del Bruch, 30, pral. : BARCELONA : Teléfono 1922

COPA CHALLENGE **STADIUM**

Segunda categoría **1.º J. Ansón** sobre

Ciclo **FONTANALS**

Y PNEUS BERGOUGNAN

J. FONTANALS VILLANUEVA Y GELTRÚ

Crónica nacional

SANTANDER

Football. — En los campos de sports del Sardinero se celebraron los anunciados partidos.

Por la mañana y ante numeroso público, se celebró un reñido encuentro entre los equipos infantiles del Strong y Sporting.

El match fué ganado por el Sporting, que sacó dos goals a uno al Strong.

Respecto al match de la tarde, no se pudo apreciar la labor de los del Strong, por hacer bastante tiempo que no jugaban.

Sin embargo, consiguieron sacar dos tantos a los del equipo blanco por uno de éste.

Ambos partidos fueron presenciados por numeroso público, que esperaba con impaciencia el resultado de los mismos.

Ciclismo. — Organizadas por la Unión Ciclista Santanderina se celebraron también las carreras anunciadas en nuestro número anterior, siendo clasificados los corredores como sigue:

Amateurs: 1.º Torcida Jiménez, que invirtió en las 10 vueltas de que constaba el recorrido (7 kms.), 35 m., sobre máquina *Aleyon*, pneus *Continental*.

2.º Arturo Mellado, 35 m. 10 s., ciclo *B. S. A.*, pneus *Dunlop*.

3.º W. García, 35 m. 20 s., ciclo *Panetton*, pneus *Continental*.

4.º José Ruiz, 36 m. 2 s., ciclo *Griffon*, pneus *Dunlop*.

Para esta carrera sólo podían tomar parte corredores de 15 a 23 años, y como quiera que el señor García (W.) pasa de la edad, quedó descalificado por el Jurado.

Por lo tanto, el tercer premio fué ganado por J. Ruiz, corredor inmejorable, pero falto de

entrenamiento, a causa de una caída de consideración en la carrera de neófitos que se corrió en el Sardinero días pasados y de la cual fué el vencedor.

Infantil: En esta carrera tomaron parte siete «petits» corredores.

Venció Mijancos, que tardó 15 minutos en el recorrido de cuatro vueltas.



J. Ruiz
campeón neófitos 1913



G. Mijancos
campeón infantil 1913

Numeroso público se situó a lo largo del recorrido, acrecentando el gran entusiasmo que reinó entre corredores y aficionados.

Durante las carreras hubo varias caídas que, afortunadamente, no fueron de importancia.

Aviación. — El intrépido aviador montañés don Juan Pombo ha realizado varios vuelos de importancia, llevando como pasajero a su compañero en los aires don E. Bolado.

Ambos señores se dirigieron por la mañana, en rápido automóvil, a la vecina villa de Torrelavega, con objeto de buscar un terreno a propósito para efectuar el aterrizaje del vuelo que tenían proyectado realizar por la tarde; una vez conseguido su propósito, se dirigieron nuevamente a ésta para preparar su magnífico aeroplano San Ignacio.

A las cinco de la tarde, próximamente, montaron en sus respectivos sillines los arriesgados aviadores, dirigiéndose a Torrelavega, donde les esperaba con impaciencia todo el pueblo. A los 13 minutos es avistado en aquella pequeña ciudad el San Ignacio, y la multitud que allí esperaba prorrumpe en una estruendosa ovación. El aterrizaje fué hecho con la mayor felicidad, siendo obsequiados nuestros paisanos con champagne, pastas, etc.

El Alcalde entregó a los aviadores un mensaje saludando al noble pueblo de Santander.

El regreso se hizo a las seis, también con toda felicidad, tardando 14 minutos, debido al fuerte viento que reinaba. — EL CORRESPONSAL.

SE VILLA

La copa de Turismo ha sido ganada en forma magnífica por el notable corredor Fernando Pullin, cuya fotografía publicamos hoy.



VICH

Nuevo campo deportivo. — Se ha hecho pública la constitución del «Estarjo Dominical María», sección deportiva de la congregación de María Inmaculada y San Luis Gonzaga, de esta ciudad.

Grande ha sido, en verdad, el entusiasmo que ha despertado esta nueva creación de sports entre la juventud vicense, donde sin duda encontrará un poderoso aliciente de expansión.

Este «Estarjo» cuenta con un grandioso campo, dos pistas de football, una de lawn-tennis y otra para los aparatos de gimnasia, como paralelas, trampolín, anillas, trapecios, escaleras, horizontales, pesas, etc., etc.

Nos complace en extremo dar noticia de las nuevas entidades que a la cultura física se dedican, especialmente en aquellas poblaciones que hasta ahora permanecían algo alejadas de las nuevas corrientes deportivas. — J. PUIGSERVER.

Imprenta-Ediciones ARTIS & Co. - Balmes, 54; Barcelona

AUTOMÓVILES

Georges Roy



AGENCIA EN ESPAÑA:

PLAZA TETUÁN 20, BARCELONA

◊ ◊ CHASSIS 8-10, 12 Y 16 HP ◊ ◊
CONSTRUCCIÓN IRREPROCHABLE

DOCUMENTO INTERESANTE

SOBRE UNO DE LOS NUEVOS MODELOS HISPANO-SUIZA

Los abajo firmados: A. Bazin y L. Carpe, cronometradores oficiales del Automóvil Club de Francia, certifican que hoy, 20 de Octubre de 1913, han cronometrado un coche HISPANO-SUIZA 85 x 130 conducido por M. Massuger en la distancia de un kilómetro en cuesta del hito 96 k. 600 al 97 k. 600 de la carretera nacional número 182, en Gaillon (terreno y distancia de la prueba de cuesta organizada por el diario *L'Auto*), y que este coche ha cubierto el kilómetro en 29" 3/5; velocidad media por hora: 121 k. 621 m.

En fe de lo cual libramos el presente certificado para servir y valer en lo que haya derecho.

Gaillon, 20 Octubre 1913

L. Carpe

A. Bazin

LA HISPANO-SUIZA

OFICINAS Y TALLERES

ESPAÑA - Barcelona: Carretera Ribas, 279 : FRANCIA - Levallois-Perret: 27, Rue Cave

Teléfono 8250

Teléfono 555-93



Fábrica de Géneros de Punto

Exclusivamente para toda clase de Sports

Balones TUNMER SPÉCIAL

Ronda San Antonio, 59 : BARCELONA

Biada, Elizalde y C.^a

TALLERES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Fabricación de piezas para todas las marcas, con aceros especiales ■ Hornos de cimentación

AMORTIGUADORES "EL TELESCO" ■ COJINETES DE BOLAS D. W. F.

Tornillos, tuercas y demás piezas de descolletaje, de fabricación nacional, en acero, acero-níquel, latón, etc.

Automóviles DELAHAYE

Turismo : Omnibus : Camiones : Reparto : Sanidad : Etc.

PÍDANSE CATÁLOGOS PARCIALES Y TARIFAS DE TODOS LOS ARTÍCULOS

Paseo de San Juan, 149  BARCELONA

Tel. 7921 : Apartado Correos 424 : Direc. tel.: AUTOVAL-BARNA.

CICLOS

== BALMES, 62 ==

SANROMÁ

A. ALIMUNDO & C.º Aragón, 259 y 261
BARCELONA

Extenso surtido de raquetas de las principales marcas, así como toda clase de géneros para tennis, football, polo, hockey, etc., etc.

Representante exclusivo de las MOTOCICLETAS

NEW-HUDSON

La más renombrada del mundo, de 2 ³/₄, 3 ¹/₂ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA



EL NEUMÁTICO IDEAL

== NO EXISTE ==

EL

PNEU-KLEIN

es el que más se le aproxima

PEDID LA TARIFA A

G. KLEIN

BARCELONA

MADRID

Princesa, 61

Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.)-Barcelona

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN
BARCELONA:

DAMIÁN MARTÍ

Casanova, 48, 1.º
Teléfono 2623