

Stadium

Revista Ilustrada

50 cts.



First - Barcelona

Ostricer repele un atac

1 de februarie 1926

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

Rustines

Concesionarios exclusivos
de venta para España
E. y J. Pujol Xicoy
Clarís, 103 : Teléf. 371-G
Barcelona

**El mejor PARCHE
para la reparación
de cámaras de aire**



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : Barcelona

Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mis talleres una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción : PIDANSE REFERENCIAS

Automóviles



Motor "Chapuis Dornier"

De elegantes líneas
Los más resistentes

EXPOSICIÓN Y VENTA

GARAGE ASTURIAS : Avenida del Principe de Asturias, 22 : GRACIA

AUTOMOVILES



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

El éxito del automóvil



No tiene precedentes en la historia del automovilismo :: Su supremacía es universal

Compare sus características y resultados obtenidos con las demás marcas, aunque sean de doble precio, y sólo entonces se convencerá de que ha quedado confirmado su lema:

“Cuando se construyan mejores automóviles, BUICK los superará”



F. Abadal

BARCELONA
Aragón, 239-245
Pl. Letamendi, 17

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

Según estadísticas oficiales publicadas en los Estados Unidos, de cada cuatro automóviles de categoría vendidos, uno es BUICK



PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS

AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUS/ES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.



CIRCUITO DE LASARTE : SAN SEBASTIÁN
Los automóviles **OM** ganan el segundo y tercer premios Turismo

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JÚPITER



Inalterable á todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Pajeo San Juan. Nº2 Pral

La Prensa

Agencia de Anuncios

de

**Rafael
Barrios**

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



Calle Carmen, 18
Teléfono número 123

Madrid

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, Plafontiers Cuenta kilómetros O. S. : Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

JAIME ROCA

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

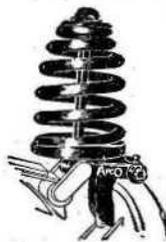
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES

APCO

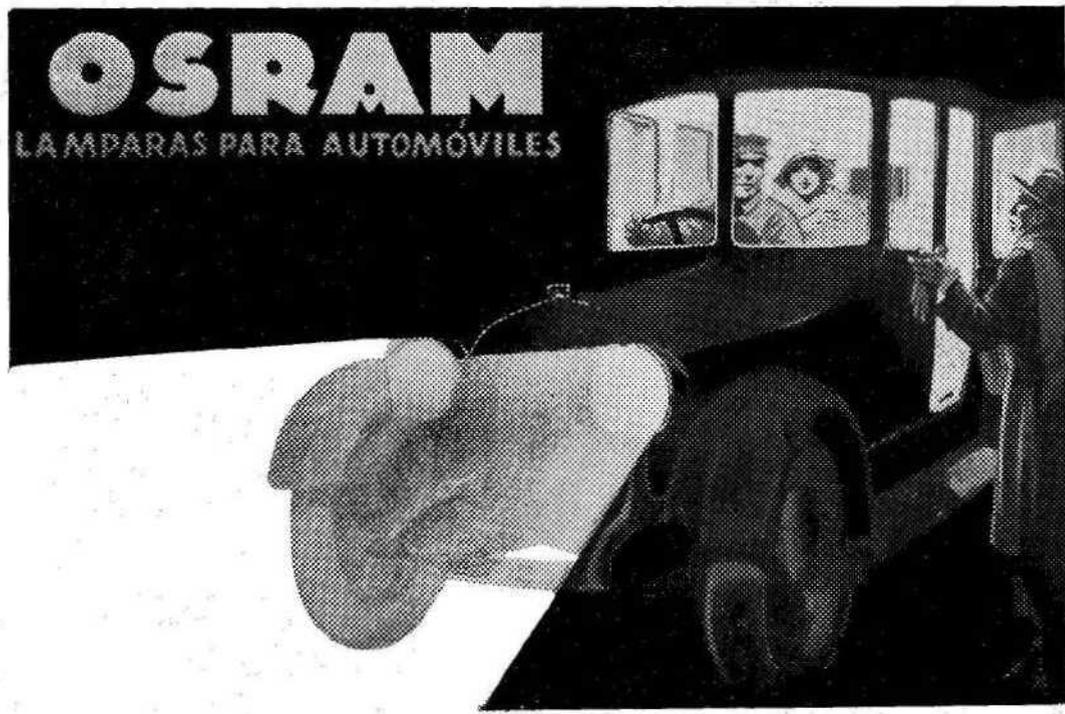
son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS

APCO

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores





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

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes
"records"
mundiales



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



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

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

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

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



Bosch

Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

REG. MARCA
6918

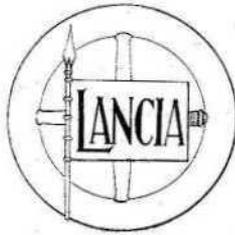
También
nosotros los europeos
cual los americanos
podemos asegurar
que

1926

será el año
de

Nacional Pirelli

el Neumático fabricado
en España



¡Neumáticos!

El más elevado porcentaje de reventones obedece a un montaje deficiente de cámara y cubierta; otro menos importante proviene de una deformación del perfil de la llanta o bien de la aplicación de una medida inapropiada a ella; *sólo* un pequeñísimo tanto por ciento tiene su origen en la goma misma.

La Agencia *LANCIA*, que posee el mayor stock de neumáticos y macizos, demuestra prácticamente a sus clientes como debe montarse un buen neumático y asegura el máximo rendimiento de todos los que entrega, ya directamente o por medio de sus revendedores.

A. G. y T. "Lancia, S. A."

Rambla de Cataluña, 123 : Teléfono 1814-G

Barcelona

¡Ciclistas! Debéis
usar

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

Gran Premio de Autociclos del Real Moto Club de Cataluña

CARRERA DE TRES HORAS

1.º F. S. (amateur) cubre con autociclo 1.100 c. c.

AMILCAR

239,138 KILÓMETROS

la mayor distancia cubierta de los inscriptos categoría autociclos

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

Lea Vd.

**El Mundo
Deportivo**

STADIUM

GRANS PARTITS INTERNACIONALS

DIES 1 Y 6 DE GENER : A LES 3 TARDA

**ATHLETIC CLUB
S P A R T A
DE PRAGA**

CONTRA

F. C. Barcelona

CAMP DE LES CORTS



OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: N^{re}.-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 XVI

BARCELONA, 1 DE ENERO DE 1926

NÚM. 454

La reapertura del campo del F. C. Barcelona



Con el fin del término de la suspensión gubernativa que ha pesado durante seis meses sobre el F. C. Barcelona, ha reanudado éste su vida deportiva con la brillantez de siempre y con la solemnidad y una emoción que reflejaba la sentida por toda la ciudad, cuya actividad deportiva había quedado incompleta y anodina sin la actuación del club que por ser tantas veces campeón y por vivir bajo la evocación de su nombre, ha sido, es y será siempre el representativo de la ciudad de Barcelona. En esta jornada memorable compartió el honor de actuar con el F. C. Barcelona el First de Viena, cuyos respectivos capitanes aparecen en nuestra fotografía cambiando los obsequios de ritual, ante sus respectivos equipos, antes de comenzar el primer partido

Foto Claret

La actualidad futbolística

*El restablecimiento de los partidos inter-ligas / El equipo de Selección Catalana
La victoria del día 13 / La reapertura del Barcelona / El próximo Campeonato*



Los equipos representativos de las ciudades de Praga y de Barcelona, que jugaron uno de los más interesantes partidos de selección celebrados en nuestros campos, alcanzando el equipo catalán una de sus más brillantes victorias al vencer al formidable equipo de Praga

El restablecimiento de los partidos inter-ligas

LA psicología de las multitudes, que tan aficionadas se manifiestan a los bellos espectáculos del fútbol de gran clase, va acusando, con el tiempo, las características de inteligencia en relación con la marcha ascensional del valor de nuestro fútbol.

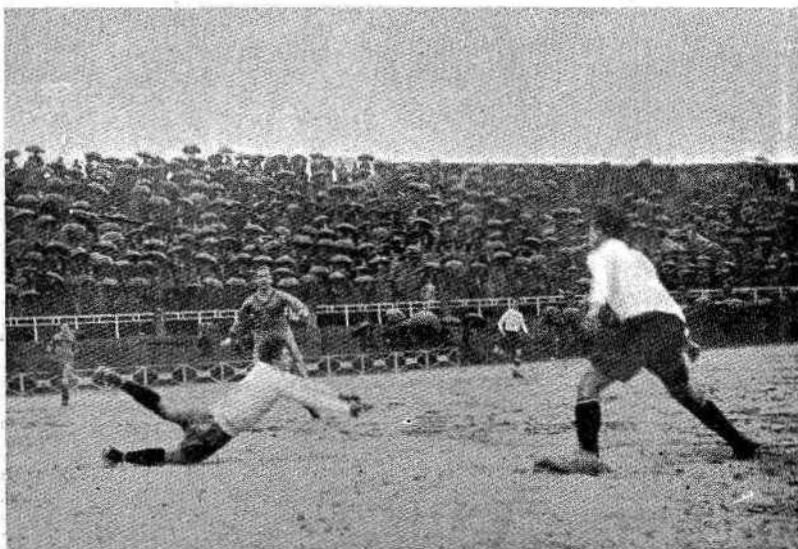
Mientras éste pasaba por el período de formación, que ha llenado los primeros veinte años de la vida de este deporte entre nosotros, los partidos de campeonato, a excepción de aquellos llamados de máxima rivalidad, no despertaban entre nuestros aficionados el interés que tenían los partidos amistosos con equipos extranjeros, casi siempre superiores a los nuestros, porque se presentía que aquellas exhibiciones de los mejores valores de otras naciones eran lecciones provechosas que iban recibiendo los nuestros como estímulo de perfección que con el tiempo ha venido a dar sus naturales frutos, llevándonos a un grado de plenitud que, sin ser aún absoluta, ha dado a nuestro fútbol una constitución de caracteres propios, que le han ganado una consagración mundial entre los más famosos.

Y hoy ocurre, como ocurre en la misma Inglaterra, y cada día se acentuará más este hecho digno

de registrarse, que los partidos de campeonato han llegado a conquistar con tal fuerza el interés de la afición, que los partidos amistosos con extranjeros que antes tenían el don de constituir los más grandes acontecimientos de la temporada, hoy son simplemente aceptados como descanso sedante y reparador de las emociones que proporciona la interesante incertidumbre de las victorias en los partidos de campeonato.

Paralelamente a esto, los parti-

dos de selección nacional, que desde los Juegos Olímpicos de 1920 constituyen la piedra de toque para juzgar del valor de nuestro fútbol en relación con los de los otros países, han ido adquiriendo un máximo interés y, como por efecto reflejo de ello, también los partidos de selección regional, que no hace mucho tiempo eran mirados aún con cierta apatía, han logrado el prestigio que merecían por su alta calidad, sobre todo al enfrentar nuestros equipos repre-



La lluvia y el estado del terreno no impidió que el juego entre los equipos de Praga y Barcelona se desarrollara con una perfección insospechada

Fotos Buyosa



Barcelona-First de Viena.—Samitier y un defensa vienés se disputan la posesión del balón por el procedimiento del salto

representativos con los de ciudades extranjeras de gran predicamento.

Por esta razón merece sinceros plácemes la iniciativa tomada este año por la Federación Catalana de formar un verdadero programa de partidos de selección con los concertados con Asturias para la adjudicación definitiva de la Copa de las Regiones, instituida en 1922 por la Asamblea Nacional celebrada en Vigo, y con las selecciones de París y de Praga, realizados ya estos últimos en su primera mitad.

Realmente, en el pugilato de valores establecido entre las Federaciones Regionales, es bueno liquidar la posesión de la famosa Copa y dar a conocer el valor de nuestro fútbol, cuyo prestigio mundial adquiere el máximo relieve con esos partidos solemnes, que la Federación Catalana ha restablecido venturosamente, substituyendo con ello mojigangas de otros tiempos.

El equipo de Selección Catalana

Consecuencia lógica del restablecimiento de los partidos interligas, es la necesidad de preocuparse seriamente de la formación del equipo de selección catalana de una manera normal y permanente que permita afrontar la trascendencia internacional de estas luchas con la seguridad de obtener el adecuado rendimiento.

No obstante, ésta es la labor más espinosa de cuantas pueden acometer los hombres especializados en cuestiones de fútbol, porque todo el mundo se cree en estos casos con autoridad para dar su opinión y para restar autoridad a los únicos que debieran tenerla de una manera absoluta.

Basta solamente examinar las propuestas que se hacen y los resultados de votaciones y plebiscitos, para llegar a la conclusión de que la desorientación de los consejeros y de los críticos es absoluta, y que toda esta labor, a la cual se entregan algunos con energías dignas de mejor causa, resulta absolutamente negativa y perturbadora.

En los primeros pasos de esta nueva fase de actuación internacional, la Federación Catalana mandó a París un equipo improvisado, dada la poca importancia que se concedió al enemigo, que por cierto confirmó sus progresos y el dicho popular de que no hay enemigo pequeño, pues aunque la victoria fué para los nuestros, no fué lo rotunda que se esperaba.

Ha venido luego el partido con la formidable selección de Praga y las cosas se encauzaron ya por un camino de mayor seriedad y cuidado en la elección del equipo, y si bien no puede decirse que sea el mejor que pudo formarse, lo era relativamente si se tiene en cuenta la situación en que estaban algunos clubs de primera línea, como

el Barcelona, sujeto a forzada inactividad, y el Europa, a dieta general, decretada por su Directiva como medida disciplinaria.

Así es que sin conocer la forma con que estos importantes hechos, agravados por la crisis de medio centro, influyeron en crear dificultades al Comité de Selección, es impropio y temerario meterse a juzgar su labor, sobre todo cuando la responsabilidad de unos es enorme, mientras la de los otros es nula.

De los tres sistemas que pueden seguirse para hacer un equipo de selección, o sea uno a base de un equipo de club, otro a base de selección de las mejores líneas completas y el tercero a base de las mejores individualidades en cada lugar, no se nos oculta que el que tiene más ventajas, y sobre todo resulta más cómodo, es el primero; pero también hay que reconocer que tiene sus inconvenientes, sobre todo para el club *agraciado*, y que, por encima de todo, no es una verdadera selección, ni responde leal ni propiamente a la verdadera naturaleza de estos partidos.

Nuestro voto es, pues, que la selección sea lo que debe ser, a pesar de los pesares, procurando que, en lo posible, los entrenamientos tiendan a dar la cohesión y a buscar la penetración necesaria entre los componentes del equipo.



Sobre la ancha franja de público, uniformemente distribuido en las imponentes gradas laterales, destaca una bella jugada del «avante» barcelonista



First de Viena-Barcelona. — Una fase de la cerrada defensa que de su marco hizo en varias ocasiones el equipo austriaco

Indudablemente es éste el procedimiento más difícil y más costoso, pero es el único que desarrollado con alto criterio puede conducir al más legítimo de los éxitos.

Es un error creer que los mejores jugadores son los mejores componentes de un equipo de selección, y así se da el caso de que se forme sobre el papel un equipo de nombres cuya composición no admita reproche ni discusión, y ese equipo, puesto sobre el terreno y en juego, sea un desastre por falta de compenetración e inteligencia entre sus componentes, y este fenómeno es tanto más fácil de producirse cuantos más fenómenos haya en el equipo.

La voluntad y las facultades de acoplamiento de los jugadores son factores principalísimos a tener en cuenta por parte de los seleccionadores y, por tanto, es explicable y es digna de loa toda exclusión que aun recayendo en el jugador más indiscutible, individualmente considerado, sea impuesta por las consideraciones precedentes.

¡Cuán pocos son los que piensan en estas cosas, que constituyen los principios elementales de la técnica de la selección, al censurar con una simplicidad de criterio escalofriante, y sin pizca de responsabilidad por lo que dicen, la obra de los seleccionadores, sin conocer los motivos de obrar de éstos y sin parar mientes en los

estragos que causan entre la opinión y entre los mismos jugadores!...

Nadie es capaz de responder de la eficacia de un equipo antes del partido, porque éste constituye realmente el banco de prueba definitivo. Cada partido es una experiencia más y sólo a base de una continuidad de partidos puede irse a la formación perfecta de un equipo de selección. Quienquiera que sea que salga a la palestra como descubridor y definidor, hará el ridículo noventa y nueve veces de cada ciento, pero el mal está en que estas noventa y nueve veces no valen lo que una de quienes tienen la misión oficial de formar el equipo.

Hemos dicho bastante para que se entienda que nuestro criterio es contrario a las críticas negativas que tanto han abundado con anterioridad al partido, contra los seleccionadores, y que éstos estarán tanto más cerca de acertar cuanto mayor sea el respeto y la confianza que se les otorgue por todos.

La victoria del 13

No vamos a atufarnos y a hacer desmesuradamente el pavo ante la victoria neta y bien legítima que el equipo de selección catalana obtuvo el día 13 contra el de Praga.

Ciertamente los presagios no eran muy halagadores, pero los

hechos se han empeñado una vez más en hacer quedar mal a los augures, y aunque para éstos el fracaso ha sido aplastante, pasará desapercibido por contraste cruel con lo que hubiera ocurrido de no habernos sonreído la victoria, que con sus destellos resplandecientes de gloria para nuestros jugadores ha borrado mucha tinta mal empleada.

Hemos dicho que la victoria fué neta y legítima, y para demostrarlo sólo cabe considerar las condiciones en que se combatía, todas desfavorables para los nuestros.

Praga presentaba un equipo a base del de un club tan famoso como el Sparta y, por tanto, con las máximas posibilidades de rendimiento, y en cambio, Barcelona, un equipo que, aun retocado juiciosamente a última hora, no había jugado junto seriamente ni una sola vez.

El terreno, que en condiciones normales, era lo único que podía favorecer a los nuestros, se convirtió en todo lo contrario por arte de las influencias meteorológicas, que mediante una lluvia pertinaz de horas y horas puso el campo hecho un barrizal, con gran contento del equipo forastero, que salió a jugar presintiendo una gran victoria.

Sin embargo, nuestros jugadores, que no están acostumbrados a luchar en tales condiciones, supieron sobreponerse a los augurios y a las desfavorables circunstancias, y jugaron el más bello partido de selecciones que se ha visto y supieron ganar demostrando que lo merecían, que es como se gana bien.

¿Cómo se hizo el milagro? ¿Fué acierto de los seleccionadores?



La calle que da acceso frente a una de las puertas del campo del F. C. Barcelona, llena de público que espera turno para entrar el día de la reapertura



El equipo del Barcelona saliendo por primera vez al campo después de los seis meses de clausura

¿Fue solamente obra del entusiasmo de los jugadores.

Discretamente hemos de contestar con un enigmático encogimiento de hombros, ya que una cosa y otra están íntimamente relacionadas y acaso haya en el fondo algo de cada una, aunque sin duda más de lo segundo que de lo primero.

No podemos dar a esta victoria un valor definitivo hasta que se juegue el segundo partido en Praga, pero si nos atrevemos a decir que si el acierto indudable, pero no absoluto, de esta vez, puede completarse con algún toque necesario y con algún entrenamiento, podremos afrontar la prueba definitiva que nos falta con cierto optimismo.

A no ser que los hechos se empeñen en demostrar que para que nuestros jugadores se porten bien es preciso hacer el equipo como siempre se ha hecho aquí, es decir, a la latina.

¡Cuántas veces hemos pensado que con la primera materia excelente que hay en nuestros jugadores podría hacerse con preparación y disciplina el mejor equipo del mundo!

Pero... ¡cuántas veces hemos pensado también, y por contra, que tal vez el día que hubiera preparación y disciplina, desaparecerían las cualidades geniales de la raza que tantas veces nos han hecho triunfar, y que nuestros jugadores dejarían de ser nuestros jugadores!...

Reapertura del F. C. Barcelona

Por la historia y por la preeminente significación que en la vida deportiva de Cataluña tiene el F. C. Barcelona, el hecho de haberse reincorporado éste a la vida activa del fútbol constituye

un acontecimiento transcendental.

Seis meses de forzada clausura mantenida a pesar de las fundadas esperanzas que se han tenido en diversos momentos sobre la posibilidad de una medida que atenuara el rigor de la pena que se le impuso y volver a la actividad con el ímpetu y el acierto con que lo ha hecho el F. C. Barcelona, significan una capacidad de resistencia y una dosis de entusiasmo, tanto en los socios como en los jugadores y directivos de nuestro club campeón, verdaderamente ejemplares y difícilmente igualables por ninguna otra sociedad sometida a tan dura prueba.

Ha sido un paso difícil que ha sabido salvar con dignidad y con acierto el Consejo Directivo, que en estos momentos ha de contar con la cordial adhesión de todos los socios amantes de su club y una nueva demostración de que el glorioso emblema de los colores azul y grana simboliza la serena posesión de las cuatro virtudes cardinales, tan necesarias en el orden deportivo como en cualquier otro.

Y dicho esto, hemos de terminar este comentario registrando la reapertura del F. C. Barcelona con la satisfacción inmensa con que lo ha celebrado la legión de aficionados que acudió al campo de Las Cortes y la que en ella estaba espiritualmente representada, como seguramente lo habrá sido por toda la afición sana de España.

El Campeonato de Cataluña

Reintegrado el F. Barcelona a la normalidad deportiva según se había previsto al formarse el Calendario del Campeonato de Cataluña, grupo A, y no habiéndose podido celebrar los partidos de la primera fecha reglamentaria allá por el mes de octubre, a causa de la lluvia, la Federación tomó el plausible acuerdo de comenzar por los primeros partidos según había resultado del sorteo, empezando por la fecha del 3 de enero, que es así en realidad la primera jornada de Campeonato de Cataluña.

Empieza, pues, a dibujarse el gran interrogante que acaso no se cierre, como ocurrió el año pasado, hasta llegar el último día; empiezan, pues, los días de nerviosidad y de emoción, para reproducirse este año con mayor intensidad que nunca, ya que la nivelación de valores se ofrece aproximada como nunca.

Difícil es hacer un pronóstico, pero, sin miedo de pecar de temeridad y sin caer en los largos equilibrios que en estos casos se acostumbra a hacer para acabar dejando la pelota en el tejado, nos atrevemos a decir que, a nuestro juicio, las posiciones de los clubs no cambiarán gran cosa con relación al Campeonato de la temporada pasada.

ALIRÓN



Bordoy, el excelente guardamarco del Europa, rechazando una pelota durante el partido amistoso jugado con el R. C. D. Español, en el transcurso del cual sufrió una seria lesión

Fotos Claret

El testamento automovilista de Elizalde



Notas analíticas sobre la situación de la industria automóvil española

STADIUM recogió — meses antes de que el destino arrebatara para siempre a nuestro afecto, a aquel hombre bueno que tanto laboró en pro de la industria automóvil — su pensamiento sobre tan vital problema a resolver en lo que afecta a España, que nos es dable reproducir hoy en estas columnas y que realmente constituye el testamento automovilista de aquel benemérito prócer, tan amante de la grandeza y prosperidad del automovilismo en nuestro país

1.º—Comparación de España con las vecinas naciones.

2.º—Causas que impiden a España tener una industria automóvil importante.

3.º—Necesidad para España de una industria automóvil bien organizada.

4.º—De la defensa de la patria en caso de guerra.

5.º—Las necesidades de España desde el punto de vista civil.

6.º—Medios para dotar a España de una industria automóvil potente.

1.º—España no cuenta con una industria automóvil digna de su importancia y no se la puede en modo alguno comparar con la de otras naciones como, por ejemplo, Francia, que posee en la sola región de París varias fábricas de automóviles que pueden cada una de ellas fabricar más de 5.000 coches, y una de ellas, antes de la guerra, libraba cada año unos seis mil coches. Obsérvese que estos números se basan en estadísticas de antes de la guerra y se trata de coches de fuerza mínima de 12 HP. Después de la guerra, las fábricas de automóviles que ampliaron sus talleres pueden elaborar un número más importante de automóviles, resultando mucho más elevadas las cifras antes indicadas.

2.º—Las causas de no tener España una gran industria automóvil son de varias índoles:

a) No se producen en España los aceros especiales, que deben ser adquiridos en el extranjero a

precios elevados, pagándose derechos de Aduanas muy crecidos y gastos de transportes, añadiéndose a ello las dificultades correspondientes que origina la importación de esa materia.

b) La mano de obra resulta enormemente cara en razón de la implantación de la jornada de ocho horas y ser el rendimiento de los obreros sumamente bajo comparado con el que se obtiene en el extranjero, obedeciendo esta lentitud en el trabajo al carácter general de la nación, así como a las enseñanzas deplorables del sindicalismo.

El resultado es evidente y el precio de coste llega a ser casi el doble que en la vecina República francesa.

c) La situación de los cambios permite el que sean introducidos en España coches procedentes de los países que tienen la moneda depreciada, y si se añade a esto que ninguna barrera aduanera protege la industria nacional, por ser España uno de los únicos países que no ha puesto un valladar proteccionista para la industria automóvil, ésta no puede competir en iguales condiciones con los países en que existe cambio bajo.

Además, los coches americanos introducidos en el mercado español merced a sus reducidos precios, como el *Ford*, o bien por métodos comerciales que demuestran la voluntad de introducirse estableciendo precios inverosímiles con tal de conseguir vender aunque sea con pérdida.

La propaganda intensiva americana, dirigida por una organización activa que conoce exactamente la situación del mercado español, los puntos débiles sobre los cuales puede basar sus trabajos, han dado lugar a una invasión de coches americanos que causa gra-

ve perjuicio a la industria española.

d) Otra causa no menos grave es la de que los compradores españoles, atraídos por esa propaganda sistemática mediante métodos comerciales que hace que se ofrezcan coches baratos o en condiciones que la industria nacional no puede competir, se olvidan de que ésta existe o hacen caso omiso de ella, dando preferencia a lo que es extranjero, y compran lo barato como también lo más caro del extranjero, que a menudo lo resulta más aún que el coche nacional de idéntica calidad.

3.º—Toda persona que estudie esta cuestión animado del amor a su patria, comprenderá fácilmente la necesidad que tiene España de poseer una industria automóvil bien organizada, por constituir una segura riqueza para la nación.

4.º—Una organización poderosa de la industria automóvil en España aseguraría la defensa de la patria en caso de guerra, tanto desde el punto de vista del transporte de tropas como desde el del abastecimiento rápido de municiones y víveres; pero también podrían ser rápidamente transformadas esas fábricas para construir motores de aviación, cartuchos y obuses, como lo demostró la guerra, pudiéndose citar la fábrica de los automóviles *Delahaye*, que siguió fabricando los camiones militares y llegó a elaborar más de 6.000 obuses diarios de 75 milímetros.

Los obreros de las casas francesas fueron militarizados y muchos de ellos regresaron del frente para elaborar los pertrechos de guerra que tan necesarios eran para contener al enemigo.

Glorioso fué para la historia de la guerra la obra realizada por las fábricas de automóviles en Francia. Sus ingenieros, sus obreros,

trabajaron día y noche para realizar la obra que se les había encomendado. ¿Qué hubiese sido de Francia sin la existencia de esas fábricas. ¿Dónde se hubiesen encontrado esos hombres acostumbrados a trabajar con precisión y esas excelentes máquinas empleadas en la fabricación de automóviles, que bastó transformar para elaborar los obuses? Se puede decir sin exageración alguna que sin las fábricas de automóviles, Francia no hubiese podido resistir al enemigo y resultar vencedora.

5.º—Las necesidades de España en materia de coches de turismo, de transporte de pasajeros y mercancías, son considerables, pudiéndose evaluar en más de 8.000 coches los necesarios anualmente para las sustituciones por desgaste de los existentes, sin contar los que se deben comprar para las nuevas necesidades.

Son los países extranjeros los que abastecen la casi totalidad de nuestro mercado; el dinero de los españoles traspasa las fronteras para ir a enriquecer las fábricas extranjeras, y es triste el pensar que esa riqueza que se aleja pudiera y debiera servir para mejorar la situación no siempre lo suficientemente próspera de los obreros nacionales.

6.º—Estas líneas pretenden demostrar el interés que merece la

organización de la industria automóvil en un país y se puede recomendar para que se desarrolle gradualmente sobre unas bases de seguridad, que en primer término el Gobierno tenga la voluntad de protegerla y haga en su favor una campaña como la realizan los Gobiernos extranjeros, y particularmente el de los Estados Unidos, para hacer que los automóviles nacionales se puedan adquirir en condiciones más ventajosas y preferentemente a los extranjeros.

Esta voluntad de proteger por parte del Gobierno se puede exteriorizar prácticamente en la forma siguiente:

a) Revisión de las tarifas arancelarias para oponer a la invasión metódica de los coches extranjeros una prohibición absoluta, como Francia impone un 45 por 100 *ad valorem*, más 10 por 100 de tasa de lujo, más el coeficiente de 1,80 a los automóviles españoles, resultando que un coche español de 25 mil pesetas pagará más de 18.000 francos de derechos de aduanas y resultará al precio fabuloso de más de 75.000 pesetas, cuando el coche similar francés se vende de 35.000 a 40.000 pesetas, pero sin una protección eficaz que permita a la industria nacional el poder vivir.

b) Que el Gobierno reserve sus pedidos a la industria nacio-

nal, teniendo en cuenta que los precios que deberá concederle serán adecuados a la situación causada por la carestía y escaso rendimiento de la mano de obra. Asimismo convendría que el Gobierno pasara sus pedidos por un período de varios años, con el fin de que las casas fabriles puedan conservar al núcleo de ingenieros y de obreros especialistas de que disponga, que serían en caso de guerra los encargados de dirigir y encauzar los trabajos para la fabricación de los pertrechos de guerra.

c) Una revisión de las tarifas contributivas, actualmente sumamente elevadas, acordando a los fabricantes que trabajasen para el Gobierno las tarifas mínimas y protectoras.

d) Convendría también que el Gobierno acordara primas a los propietarios de automóviles que pudiesen ser útiles para la defensa nacional y que fuesen de fabricación española, siendo esto último de importancia en caso de movilización, para tener siempre piezas de recambio y no estar a merced del extranjero.



El dos litros ha caducado. ¡Viva el litro y medio!

ESTE es el grito que todo amante del deporte automovilista debe lanzar hoy al empezar el año 1926. La fórmula del dos litros, que tuvo sus brillantes comienzos en el Gran Premio de 1921, presentando Ballot un coche de tal cilindrada para luchar contra los de la fórmula oficial de los tres, y habiéndolo conseguido clasificarlo entre los primeros, internamente, quedó reconocida esta cilindrada como la ideal, corriéndose con ella en todas las grandes competiciones europeas y americanas cuatro años, desde 1922 hasta 1925, terminando hoy por orden de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs por haber adoptado para este año la de los 1.500 c. c.

A nosotros, como automovilistas

catalanes, debería, más que a otros, alegrarnos el triunfo de una cilindrada sobre otra, ya que no en vano fué una de las primeras carreras de fama mundial para esta reglamentación el Gran Premio Penya Rhin, que a tan alto nivel



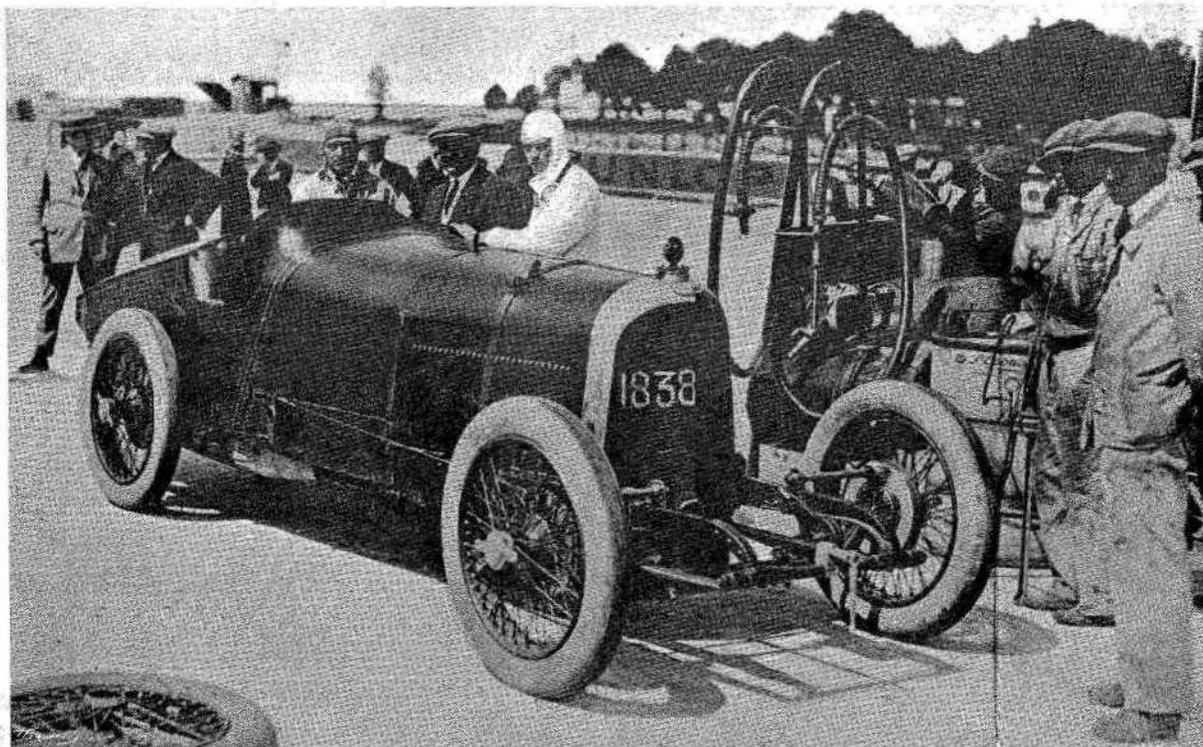
Coche Alfa-Romeo 2 litros, Campeón del Mundo 1925 Foto Rol

colocó nuestra fama automovilista.

Ya que una nueva medida regirá las carreras más importantes, veamos qué adelanto ella nos puede traer; el dos litros ha implantado la sobrealimentación, el litro y medio, seguramente, la perfeccionará, haciéndola práctica para su aplicación en coches turistas. ¿Será éste sólo el beneficio que nos reserva?... Sólo el tiempo puede decirlo, pero si ello fuese así, ya podríamos alegrarnos desde este momento del advenimiento del nuevo rey.

Para sus primeras armas tiene infinidad de pruebas a disputar, entre ellas la magna española, para la que San Sebastián está produciendo el mayor esfuerzo, colocando el Circuito de Lasarte en condiciones incomparables.

Los grandes records sobre pista en 1925



El 18 HP. 4 cilindros sin válvulas *Voisin*, de 3,980 litros de cilindrada, que pilotado por Marchand y Julienne ha batido, en la pista francesa de Montlhéry, los siguientes records en las dos tentativas efectuadas, cuyos brillantes resultados publicamos a continuación: Foto Voisin

Resultados del 23 de septiembre

1.º — RECORDS DEL MUNDO

6 horas 969 km. 947. Media, 161 km. 657,5
 1.000 kilómetros . . . 6 h. 11 m. 3 s. ⁸³/₁₀₀ . . . » 161 » 694

2.º — RECORDS INTERNACIONALES

Clase C. 5.000 c. c. de cilindrada. Categoría carreras

500 kilómetros	3 h. 6 m. 24 s. ⁴¹ / ₁₀₀	Media, 160 km. 970
1.000 »	6 h. 11 m. 3 s. ⁸³ / ₁₀₀	» 161 » 694
1.500 »	9 h. 39 m. 25 s. ⁵⁸ / ₁₀₀	» 155 » 325
2.000 »	12 h. 59 m. 49 s. ⁵³ / ₁₀₀	» 154 » 648,8
500 millas (804 km. 657,5).	4 h. 58 m. 12 s. ⁸⁶ / ₁₀₀	» 161 » 920,8
1.000 » (1.609 » 315).	10 h. 20 m. 31 s. ⁸⁵ / ₁₀₀	» 155 » 606,4
1.500 » (2.413 » 972,5).	15 h. 45 m. 10 s. ⁹² / ₁₀₀	» 153 » 237,6
3 horas	987 km. 651	» 162 » 530
6 »	969 » 947	» 161 » 657
12 »	1.845 » 541	» 153 » 795

Resultados del 6 de noviembre

500 kilómetros	2 h. 53 m. 46 s. ⁷³ / ₁₀₀	Media, 172 km. 640
500 millas (807 km. 671)	4 h. 41 m. 26 s. ⁶² / ₁₀₀	» 172 » 190
1.000 kilómetros	5 h. 48 m. 54 s. ⁷³ / ₁₀₀	» 171 » 968
3 horas	517 km. 834	» 172 » 611
6 »	1.032 » 280	» 172 » 046

El Salón Automóvil de Bruselas



Vista general de la nave central del Palacio del Cincuentenario

Si interesante resultó el Salón de Berlín, muchísimo más lo ha sido el de Bruselas, celebrado, como los anteriores, en el palacio del Cincuentenario, viniendo a constituir el verdadero sustituto del Salón de París, suplenido este año por las causas por todos conocidas.

Como carácter general, ya que no podemos pretender hacer un examen técnico de todo lo nuevo que exponen las diversas marcas, detallaremos en breves términos cuáles son las más curiosas orientaciones iniciadas.

En lo que respecta al motor, debemos reconocer que el árbol a levas por encima va perdiendo terreno. La solución era atractiva, pero resultaba cara y difícil de hacer silenciosa cuando se trataba de grupos de seis y ocho cilindros, cosas muy dignas de tener en cuenta con las teorías modernas y fabricaciones en serie. Dos soluciones parecen disputarse su substitución: el conocido tipo «Ricardo», empleado con éxito desde hace mucho tiempo por Chenard

& Walcker, o bien la solución «Buick», de todos apreciada, inútil de detallar por ser bien conocida. Dejamos aparte el sin válvulas, que hoy, como ayer, tiene infinitos partidarios, principalmente entre los europeos, contando con conocidas marcas que en absoluto a él se han entregado. *Voisin* y *Peugeot* son dos casos bien concretos de esta afirmación.

Entre el elemento continental, el dos litros, como cilindrada normal, va ganando todas las oficinas de estudio de las grandes firmas, pareciendo bien lejos aquel Salón en que Ballot lanzó tal medida como tipo de turismo sportivo. También la tendencia general va directa a la implantación del seis cilindros para los pequeños motores, siendo una de las marcas que va a la cabeza *Talbot*, junto con la mayoría de americanos.

Los pequeños coches dominan, distinguiéndose *Renault*, *Peugeot* y *Citroën*; *Amilcar* da un paso adelante con la adopción del frenaje en las cuatro ruedas, en su modelo siete caballos.

En materia de neumáticos se prevé el triunfo definitivo del *Ballon*, con mayoría en favor del sin talón a borde rígido. La llanta *Dunlop* tiene sus partidarios, especialmente en los coches de potencia reducida.

Veamos, nación por nación, lo más interesante expuesto: Bélgica presenta su floreciente industria por completo rejuvenecida después de la tremenda lucha de la post-guerra; *Excelsior* tiene su clásico chasis de lujo, propio para carrocerías cómodas y confortables, presentando bellas soluciones de estabilización y frenaje. *F. N.* y la *Imperia* fabrican coches muy interesantes, la segunda entregada por completo al sin válvulas. *Metallurgique*, como normalmente, ha estudiado sus producciones hasta el más mínimo detalle, siendo una de sus preocupaciones la lucha contra el polvo y la facilidad del engrase. *Minerva*, la precursora del sin válvulas, continúa por el mismo camino, del que es maestra indiscutible, así como también *Nagat* y *P. M.* no dejan



El departamento de autobuses

sin honor la brillante serie belga.

Italia participa con sus mejores paladines: *Fiat*, con su enorme surtido de modelos, triunfa por completo, desde el pequeño 509 de siete caballos hasta el portentoso 519. *Alfa Romeo* llama poderosamente la atención por sus espléndidos acabados y por su tipo sport, que recuerda el reciente triunfo de Spa. *Ansaldo* no merece entre sus compatriotas, siendo muy admirados los *O. M.*, en especial el seis cilindros, bello conjunto de mecánica. *Isotta Fraschini*, como siempre, es el coche de calidad. *Lancia*, con su creación «Lambda», obtiene buenas ventas.

Inglaterra está poco representada, defendiendo sus colores el coloso campeón, el *Rolls-Royce*.

Quienes producen formidable esfuerzo en la Exposición belga son los americanos. *Ford*, con gran reclame, lanza sus nuevos modelos. La General Motors, dispuesta siempre entre las primeras, presenta todas sus marcas, destacándose, como siempre, en forma indiscutible *Buick* y *Chevrolet* con sus perfectos modelos 1926. *Chrysler* llama la atención por sus novedades, lo propio que *Dodge*, *Locomobile* ocho cilindros, *Packard* y *Pierce-Arrow*, marcas muy apreciadas en este país. *Essex* y *Hudson* con sus seis cilindros, lo propio que *Studebaker*, se distinguen, en especial la última mencionada, por su bella solución de

servo-freno. El cuatro cilindros *Gray* procura seguir las huellas de *Ford*.

Francia es quien mayor número de coches expone, debido a que, a falta de su Salón, ha buscado refugio en el de la nación amiga y vecina para exhibir sus últimas creaciones. *Aries*, *Ballot Bignan*, *Cottin Desgouttes*, *De Dion Bouton*, *Delage*, *Delahaye*, *Delaunay Belleville*, *Donnet-Zedel*, *Georges Irat*, *Hotchkiss*, *La Licorne*, *Lorraine-Dietrich*, *Panhard Levassor*, *Rochet Schneider*, *Salmson* y

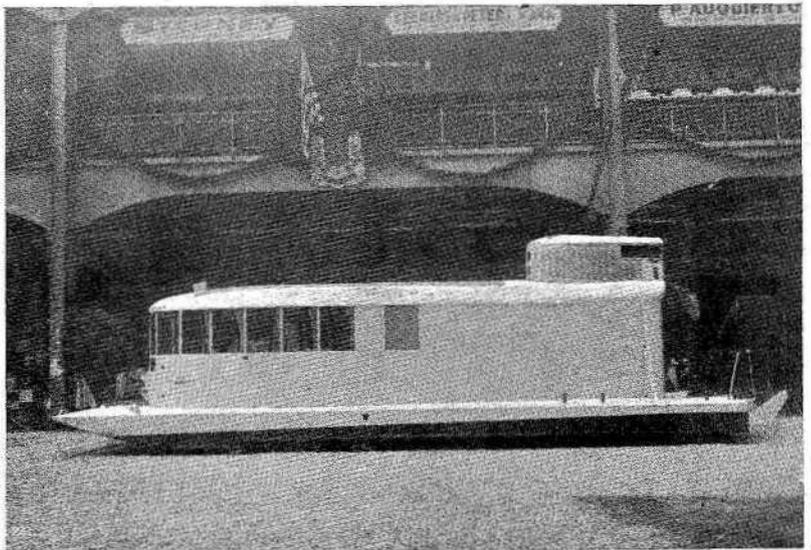
Unic, demuestran una vez más la bellas cualidades de la industria de la progresiva república. *Amilcar*, además de la novedad de los frenos en las cuatro ruedas, presenta una solución cantilever muy acertada; *Berliet* llama poderosamente la atención con su siete caballos, de bellas líneas; *Bugatti* es la marca de gran renombre deportivo; *Chenard-Walcker* tiene expuesto un nuevo ocho caballos bellissimo. *Citroën* es el de siempre, apreciado en todos los mercados. *Mathis* tiene el célebre modelo poseedor del record de los 30.000 kilómetros en 30 días. *Peugeot* y *Renault*, los dos grandes luchadores, presentan bellísimas soluciones en sus series completas de modelos y tipos. *Voisin*, llamado en Bélgica el coche más mecánico, obtiene marcadísimo éxito, máxime su 10 caballos. *Talbot* causa verdadera revolución con su nuevo seis cilindros, digno de ser tenido muy en cuenta.

España, como en todas las Exposiciones, está representada... ¿y por quién?... por *Hispano Suiza*, la indiscutible, la perfecta, la gran rival de *Rolls-Royce*.

Esto es cuanto, lector querido, hemos visto en el Salón de la activa Bélgica, Salón que, aunque pequeño, nos hacía recordar con añoranza el del Gran Palacio de París.

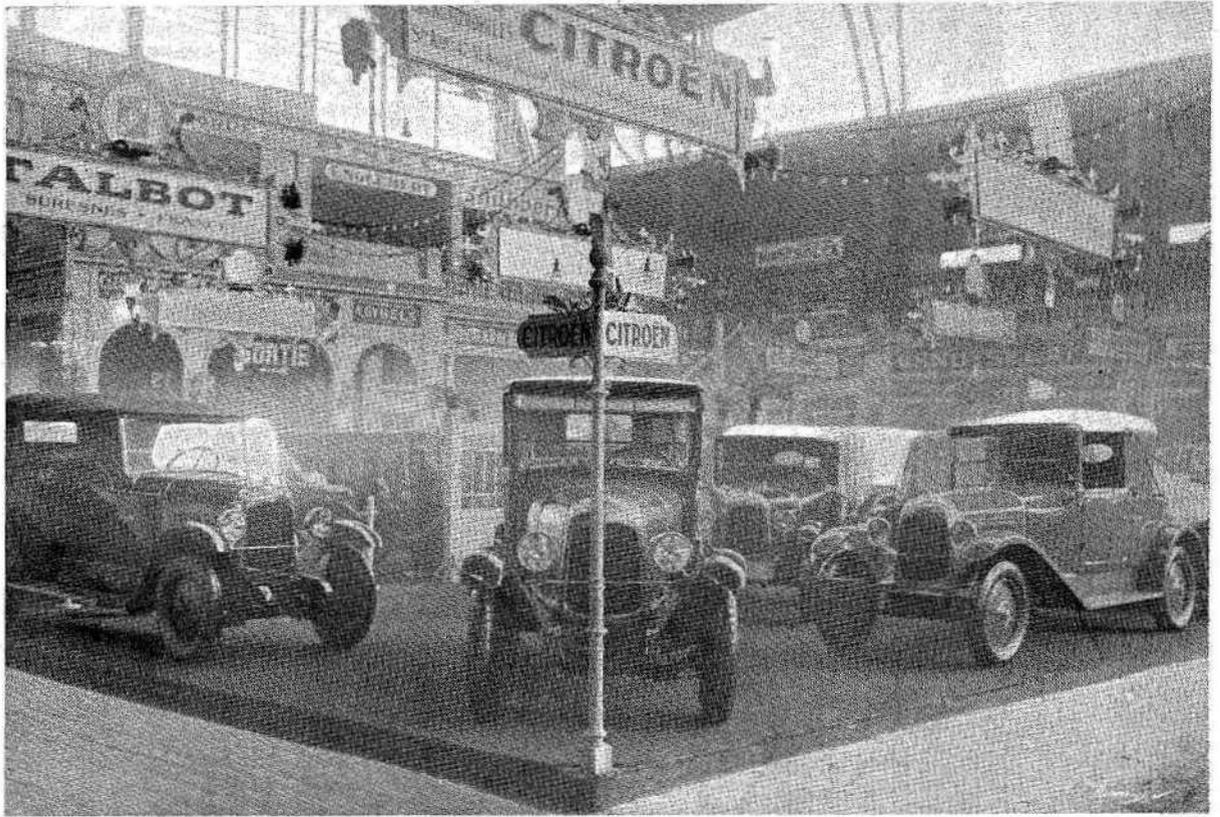
INCOGNITUS

Bruselas, 17 diciembre 1925.



Curioso hidroplano destinado a la navegación en el Congo

Fotos Rol



La instalación de la gran marca francesa *Citroën*

Las dos marcas que en nuestra ciudad representan los activos elementos de Autolocomoción, S. A., estaban en el Salón de Bruselas magníficamente representadas.

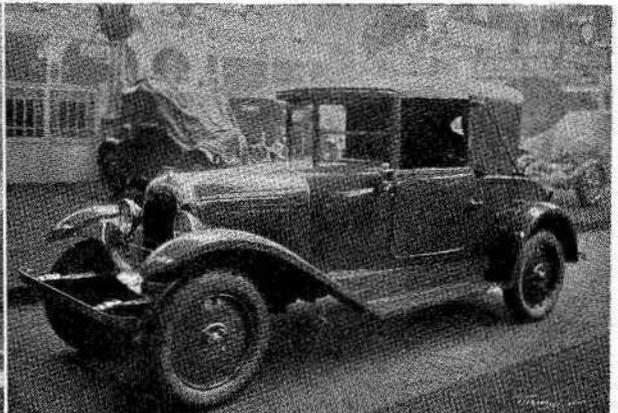
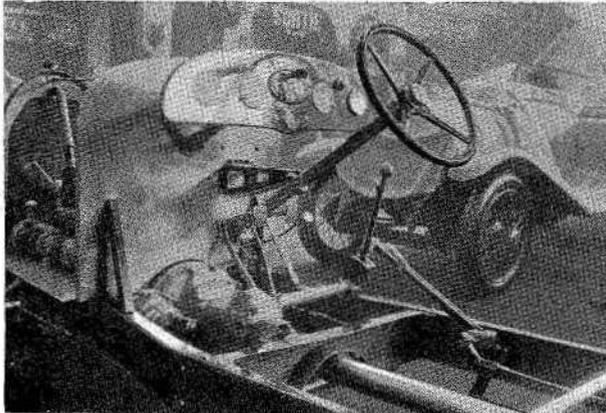
Citroën, que tan bien sabe atraer a sus stands la masa visitante, estaba concurridísimo y eso que en el Salón de que nos ocupamos no había *clou* especial, bastando con ello los magníficos mo-

Citroën y Talbot

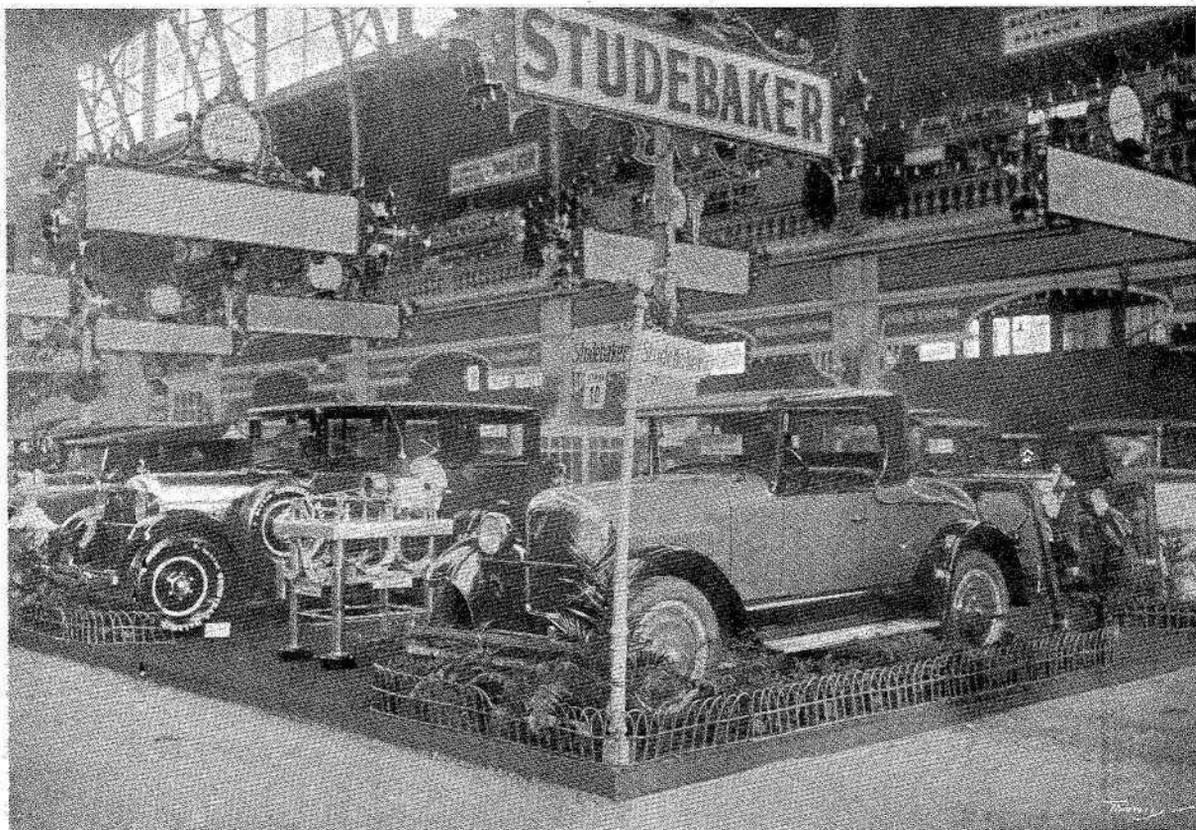
delos expuestos para que substituyan con ventaja la atracción del coche partido o de la chenille que brillantemente atravesó sin avería ni dificultad la inmensidad del desierto del Sahara. De entre sus curiosísimas y prácticas carrocerías, la novedad constituía el ca-

briolet dos plazas 10 HP., que, cual en nuestra ciudad, empieza a ser el vehículo preferido de los sportsmen.

El stand *Talbot*, como siempre, ha sido de los más concurridos. Como toda gran firma, esta casa no sale con reclamos anunciando que es ella la mejor, sino que lo demuestra por el más concreto y sin discusión posible alguna: la carrera de velocidad.



Bello detalle del tablier y cambio *Talbot*. — El cabriolet 10 HP. *Citroën*



Vista general de la magnífica exposición *Studebaker*

AL comentar producciones de firmas de primer orden, hemos dicho ininidad de veces que los vehículos de gran lujo estaban contruídos a base de los estudios encaminados a la busca de la perfección mecánica dentro del principio de gran rendimiento del motor, marcha perfecta en cuesta y llano, regularidad completa, silencio absoluto; en una palabra, empleo de todos los elementos que pueden asegurar un agradable uso del coche.

Tales particularidades las reúne, sin objeción alguna, la gran marca americana *Studebaker*, reina indiscutible de la fabricación del seis cilindros, el motor perfecto por su equilibraje, que en sus inmensas manufacturas se produce en cantidades enormes, conquistando en los mercados mundiales éxitos como los que acaba de obtener en Bruselas recientemente con motivo del gran certamen anual, más importante este año, si cabe, por la falta de la Exposición parisina.

Studebaker, en su instalación del Palacio del Cincuentenario,

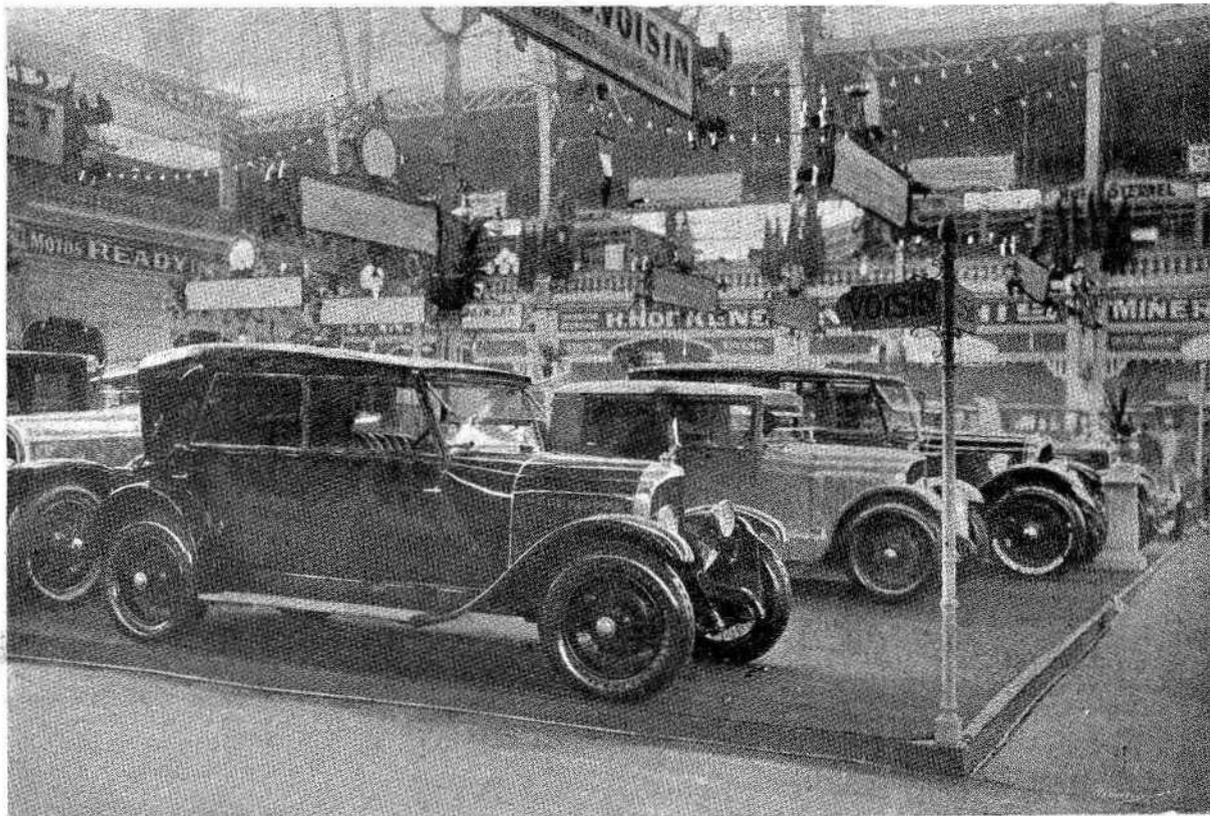
Studebaker

vió coronados una vez más sus esfuerzos, obteniendo éxito clamoroso, no sólo para Bélgica, si que también para Francia e Inglaterra, naciones que mayor contingente de visitantes han proporcionado, gracias al summum de perfeccionamientos obtenidos con sus recientes modelos. Sus modelos ligeros y de gran lujo han conseguido sobre la concurrencia el éxito clamoroso que merecían, motivando juicios críticos en extremo lisonjeros en relación a las producciones de otros fabricantes, también campeones de las normas características del motor preconizado por *Studebaker*, que actualmente y por muchísimos años será el seis cilindros el motor más apreciado en todas partes.

Ocupan lugar preferente un duplex faetón siete asientos, motor «Big Six»; coche «Special Six» y «Standart Six», en los que se han buscado y rebuscado hasta el infi-

nito los más insignificantes detalles con objeto de facilitar al público un coche rápido, resistente y seguro, provisto de cuantas cualidades pueda apetecer el más exigente comprador.

Después de la breve explicación que nos sugiere el contemplar la magnífica instalación de la marca americana, nada tiene que extrañar que tal cúmulo de éxitos acrediten una vez más la indiscutible firma que en nuestro país ocupa uno de los lugares más preeminentes, asegurando a sus activos agentes, la importantísima casa Stevenson, Romagosa y Compañía, otra temporada de brillantes éxitos que se traducirá en otra nueva aplicación del lema que de sobras comprobado es una realidad desde hace muchas temporadas: «Este es otro año de la *Studebaker*», lema que en todas las tierras de España equivale a observar el aumento considerable del número de estos automóviles en las listas de registro, que luego por carreteras y calles se convierten en otros mensajeros de la marca, cual si ella necesitase de propagandas.



Las esbeltas siluetas de los *Voisin* destacábanse triunfadoras en Bruselas

Fotos Rol

LA importantísima firma francesa de automóviles y aeroplanos que tanto contribuyó en los albores de la aviación a los perfeccionamientos del vuelo mecánico y luego en los momentos difíciles de la Gran Guerra contribuyó a la defensa de su patria, *Voisin*, este nombre mágico de la mecánica, que desde su aparición ha sabido impulsar sus esfuerzos en el sentido de la fabricación del coche de calidad, de esa calidad mecánica propia de la industria francesa, acaba de obtener en la Exposición de Bruselas éxito enorme, éxito más interesante, si cabe, por existir en la pequeña nación belga marcas de calidad y características, en términos generales, parecidas a la sin válvulas *Voisin*.

Sus modelos, todos de coches de gran lujo, potentes, capaces de alcanzar grandes velocidades y al propio tiempo seguros y suaves en las más moderadas marchas de ciudad y paseo, creciéndose ante el obstáculo y desliziándose lentamente en los pisos llanos, sin sobresaltos ni fatiga alguna para sus conductores, obedeciendo delicada-

Voisin

damente al mando, plegándose a sus menores insinuaciones, resultan verdaderamente la realización del ideal, haciendo del automóvil, no una máquina que se mueve por palancas y volantes complicados, sino una realización pronta al deseo de quien la gobierna.

Los más insignificantes detalles han sido estudiados y ejecutados con soluciones propias de *Voisin*, tanto en los elementos que componen los chasis, tales como motor, cambios y diferencial, como lo que las carrocerías integran, que comparación ninguna admiten, ya que el acabado de las cajas *Voisin*, tanto torpedos, conducciones interiores, landaulets y grandes limousines, es perfectísimo, propio para el gusto más refinado y respondiendo a las exigencias del más difícil amateur; de conjuntos clasicísimos y soluciones originales que hacen que los coches *Voisin* tengan, entre los

centenares del Salón belga, una personalidad bien marcada.

Novedades importantes, como era de prever, la *Voisin* no las ha presentado; sus modelos son los que en la última Exposición de Montjuich presentó. ¿Para qué realizar cambios en modelos que el público ha aceptado con entusiasmo y que los técnicos han declarado irreprochables?

Así, pues, en sus grandes líneas, el chasis 1926 es el de 1925.

No obstante, en ciertos detalles, el modelo del año actual ha sido perfeccionado de acuerdo con los dictados de la experiencia y con los progresos mecánicos verificados por los constructores de *Voisin* después de los serios ensayos y de estudios realizados a conciencia. En vista de la gran aceptación que la clientela ha mostrado hacia el tipo de frenos actuando sobre las cuatro ruedas, se adopta este sistema de frenaje para todos los chasis, quedando convertidos en verdaderas máquinas de gran turismo, desde el 10 HP. hasta los modelos más potentes.

La Copa de Navidad ha constituido un éxito

SIGUIENDO la tradicional costumbre, el Club Natación Barcelona celebró su clásica prueba Copa Navidad, añadiendo a ésta unas pruebas más, en su piscina, que fueron altamente interesantes y de verdadero valor deportivo.

El Club Natación Barcelona, en su labor impelente en pro del sano deporte de la natación, no escatimó medios para que sus pruebas resultaran del máximo interés, y así lo consiguió, apuntándose en su historial un éxito más a los muchos que lleva adquiridos y que seguirá con su entusiasmo obteniendo, pues sabemos que dentro de poco, y como periodistas no somos indiscretos en darlo a conocer, vendrán a nuestra ciudad un núcleo de nadadoras extranjeras, probablemente checoslovacas, que debido a su fama y a su gran clase, serán acogidas en Barcelona con el mayor entusiasmo. Omitimos, no obstante, el nombre del equipo, para no romper la promesa que ante una indiscreción hicimos.

El clásico Campeonato de Invierno, que se disputó en 200 metros línea recta, en aguas naturales, o sea en aguas del puerto, fué presenciado por numeroso público que aplaudió entusiasmado el magnífico estilo y gran tren del campeón del Barcelona don José Pinillo, que fué el único que corrió la prueba, de la que es notable especialista, a un tren ejemplar, con un estilo perfecto y en un tiempo maravilloso.



La salida en el antepuerto

No era menos de esperar del verdadero valor deportivo de Pinillo, que esta prueba fuera para él de una importancia real, puesto que entre los nombres de los diferentes ganadores anuales faltaba el suyo, sentándolo gloriosamente en medio de los innumerables títulos adquiridos ya, con el de recordman del Campeonato de Invierno. Su tiempo es ya por sí solo un elogio a su labor; cubrió la distancia en 2 m. 48 s. $\frac{2}{10}$.

Los demás participantes, que llegaron a seis, merecen también un caluroso elogio, pues demostraron con su participación, la voluntad sublime del gran deportista y amante de los colores de su club.

Majó y Segalá, voluntariosos y llenos de entusiasmo, se disputaron el segundo lugar con un tesón formidable, haciendo Majó 3 minutos 14 s. $\frac{3}{5}$ y Segalá 3 minutos 15 s. $\frac{8}{10}$, ocupando el segundo y tercer lugares. Los demás cumplieron bien, cubriendo el cuarto lugar Borrás en 3 m. 25 s. $\frac{1}{10}$; el quinto, Asencio, en 3 m. 25 s. $\frac{1}{10}$; el sexto, Domingo, en 3 m. 48 s., y el séptimo, Pros, en 3 m. 48 s. $\frac{1}{10}$. La poca diferencia en los tiempos es suficiente prueba de la lucha que los concursantes llevaron.

Terminada la prueba en el puerto, los invitados y concursantes pasaron a la piscina del Club, en la cual el agua estaba ya en condiciones más apacibles, debido a la magnífica instalación para calentarla que el Club Barcelona tiene instalada gracias a su gran entusiasmo y sacrificio en pro de la natación.

La nota más simpática fué, sin duda, la que la señorita Lucrecia Muñoz dió, intentando batir su propio record de Cataluña, de 100 metros, lo que consiguió, batiendo, además, el de España, que detentaba la señorita Méndez, de San Sebastián, por una notable diferencia de 13 y 6 segundos, respectivamente, en un perfectísimo estilo de «Crawl», añadiendo a ello un sprint final maravilloso, de perfecta nadadora, dejando establecido el record en 1 m. 37 s.



Grupo de participantes a la Copa Fotos Claret

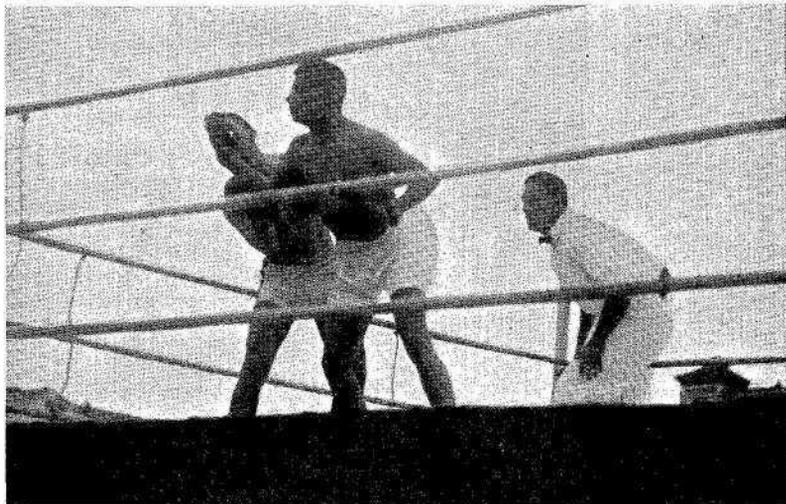
Ruiz gana con brillantez el Campeonato Europeo

EL Campeón de Europa del peso pluma Ruiz conservó su título y arrebató el de España a Young Ciclone, después de 15 rounds magníficamente llevados y con un dominio absoluto.

El resultado de este combate, celebrado en Madrid el día 26 del pasado mes en el campo del Racing, era de prever. Ciclone no es, a pesar de haber llegado a la posesión del preciado título de Campeón y a la de challenger del de Europa, un hombre para poder ganar a Ruiz. No se vea en nuestras afirmaciones el deseo de desmerecer a Ciclone, en el cual vemos un gran clase, pero reconocemos su juventud y su falta de dureza; posee un formidable punch, pero le falta la fuerza contundente que posee Ruiz, más fuerte que él. Vemos en él un futuro Campeón de Europa con un entrenamiento y una formación más perfecta. Lo consideramos más elegante, más preciso, mucho más vistoso que Ruiz, pero le falta aún mucho ring y más eficacia en el golpe.

Probó nuestro Ciclone, en su reciente combate, todas las tácticas: golpes largos, a media distancia y en el cuerpo a cuerpo, que es en el que esperaba encontrar el flaco de Ruiz, encontrándose frustrado ante la contestación rotunda y categórica del mismo, que llevó esta táctica maravillosamente.

Aquí fué donde Ciclone empezó a desconcertarse. Ciclone, al ver que Ruiz sabía responder tan bien, mejor indudablemente que lo que él esperaba, decayó notablemente



Momentos del combate Ruiz-Ciclone, arbitrado por Casanovas

su ánimo, pues empezó a reconocer la superioridad del Campeón de Europa.

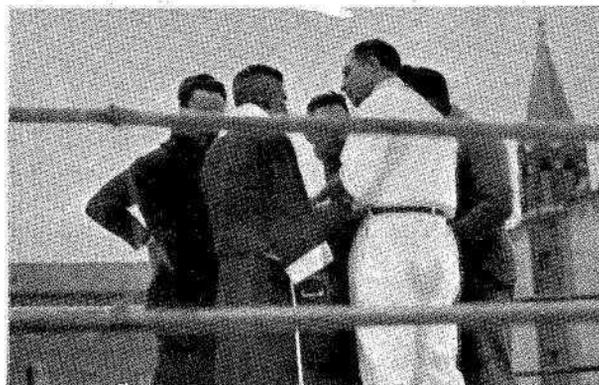
Lo único que temió breves momentos Ruiz fué el cuerpo a cuerpo, pero en cuanto notó que Ciclone no le aventajaba en él, se empleó a fondo, mientras su contrario se replegaba en guardias cerradas, evitando quizá un golpe fatal.

Ruiz, al terminar el encuentro, manifestó su seguridad y su convicción en aquella victoria que acababa de obtener, si bien reconocía que su contrincante posee una guardia cerradísima y admirable.

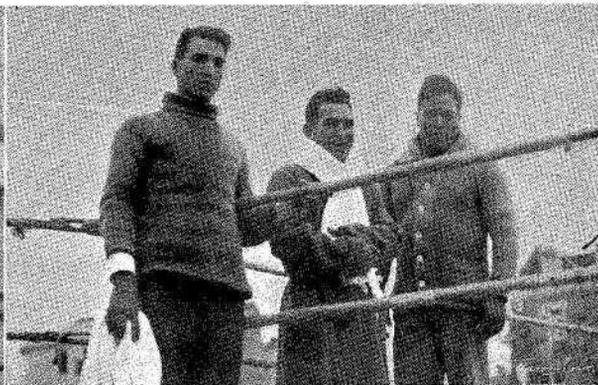
Ciclone se mostraba conformadísimo con su derrota, pues reconocía que Ruiz había estado superior a él, con una nobleza digna de su fama, con un golpe rudo y

bien dirigido, y poseedor de una táctica espléndida en el cuerpo a cuerpo, y que él desconocía. Se mostró sumamente encantado de la corrección y deportividad del pueblo madrileño, que estuvo con él correctísimo y cariñoso, ante el cual no tendría inconveniente en celebrar cualquier otro match.

Nosotros nos permitiremos exponer nuestra opinión, y ésta es que para el combate Ciclone-Ruiz, revancha, debe el catalán esperar a que su forma sea más completa, su golpe más eficaz y su cuerpo más formado, más fuerte, y luego venga la revancha enhorabuena, que seguramente traerá la victoria para Ciclone; de lo contrario, no creemos en los optimismos muy justos y muy naturales de nuestro púgil.

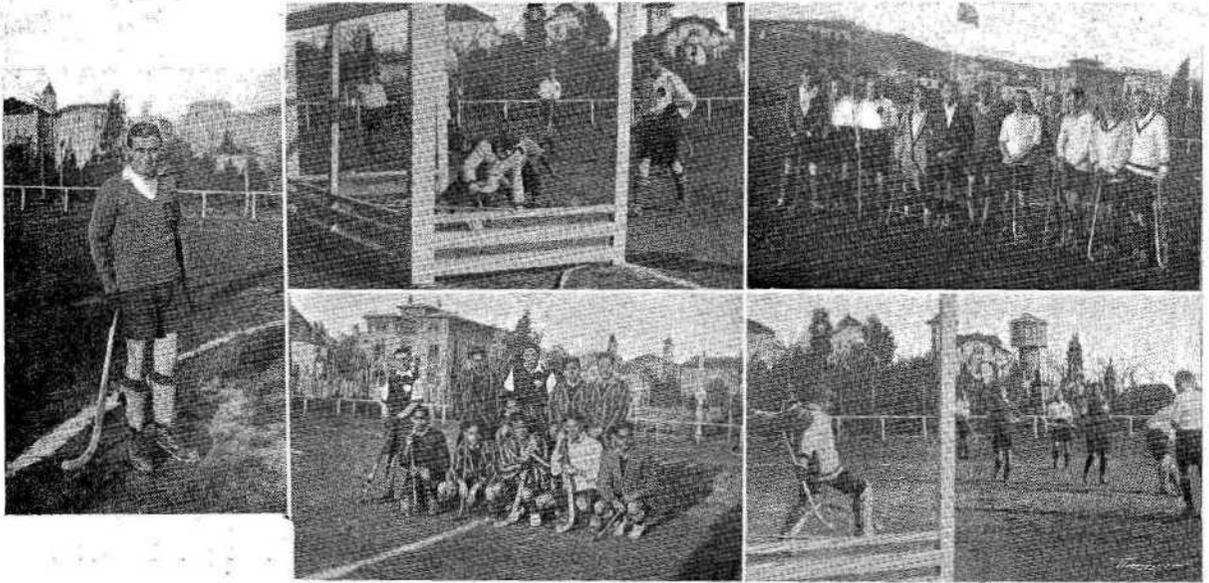


Los preparativos



La sonrisa del Campeón Fotos Alvaro

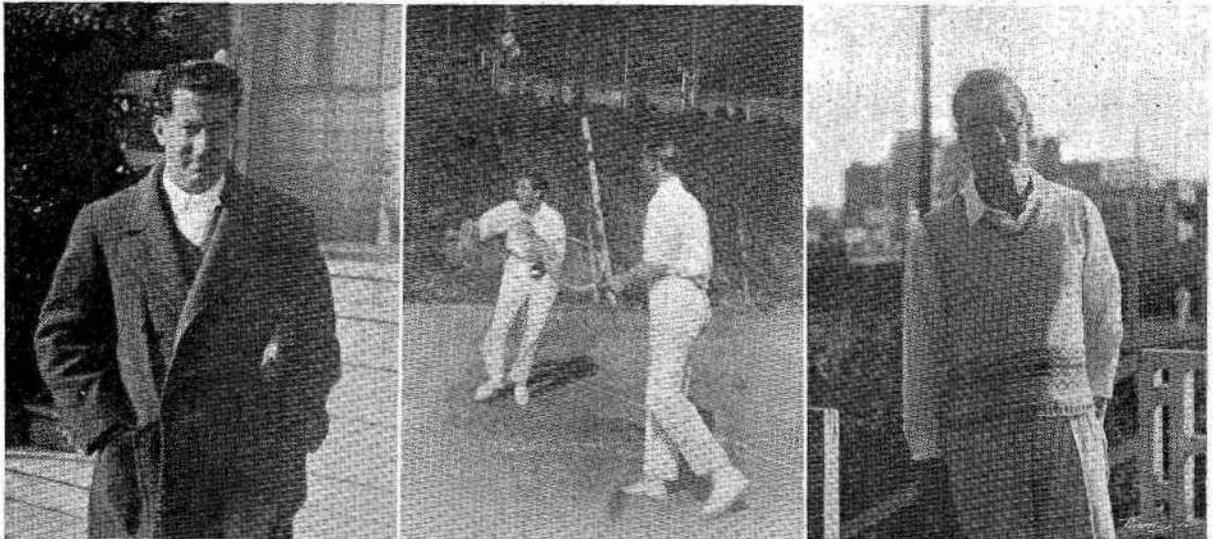
El All Indian lucha con el Real Polo Jokey Club



Patricio Satrustegui ha sido la primera figura del equipo polista.—Lucha en la puerta.—Equipo del Real Polo Jokey Club.—Equipo del All Indian.—Un ataque

Fotos Vela

Concurso del Real Lawn-Tennis Club del Turó



Juanito Audreu

Herberg jugando

G. S. de Olano

EL Real Lawn-Tennis Club del Turó acaba de celebrar una de sus más interesantes pruebas con su clásico concurso.

Sus deliciosas y magnificas pistas se vieron concurridísimas de selecto público, que sintió con satisfacción el placer de poder presenciar los interesantes encuentros allí celebrados. Como siempre, predominó en sus jardines la abundancia de flores naturales,

representadas en bellas mujeres que tanto realce dan a las pistas de tan aristocrática sociedad.

De entre los hombres vimos a los mejores tennis-men conocidos y el conjunto fué una nota simpática de alto valor deportivo.

Las pruebas que se jugaron despertaron el máximo interés y se siguieron con gran atención todas las fases de los encuentros.

MENSAJERAS

STADIUM, al aparecer por 454.^a vez, en una fecha tan solemne como la del Año Nuevo y entrar en el XVI de su publicación, se complace en enviar a todos sus amables lectores y anunciantes su más cariñosa felicitación, deseándoles con este motivo toda suerte de dichas, prosperidades y salud la más completa.

QUIERE usted asistir al cierre de STADIUM, operación que no deja de ser muy distraída?

Sobre los mostradores de nuestros talleres se van amontonando los paquetes de STADIUM, después de haber pasado por el suplicio de la *guillotina* (con la que se cortan los extremos del papel que sobresale de las medidas del formato) y del cosido.

Las operarias se amparan del papel y empieza la operación de meterlos en los tubos de cartón, fabricados *ad hoc*, con lo que se evita que lleguen los ejemplares deteriorados a su destino.

¿A dónde vais, STADIUMS queridos?

No hay más que escoger de entre el montón de fajas del extranjero unas cuantas y leer: Quito (Ecuador), Mar del Plata (República Argentina), Valparaíso (Chile), Guatemala, Arecibo (Puerto Rico), Tapaste (Cuba), Ohío (Estados Unidos), Manchester (Inglaterra), Braga (Portugal), Pforzheim (Alemania), Tver (Rusia), Weltevreden (Java)...

Allá va STADIUM... ¿quién sabe do va?

ESTE año no celebrará Barcelona su Exposición del Automóvil. Se efectuará una en Madrid organizada por el Palacio de Hielo, bajo el patronato de la Asociación Nacional de Importadores. Fecha, del 20 al 30 de marzo.

Por lo que a la de París se refiere, están acordadas ya las fechas del 7 al 17 de octubre próximo, siendo éste el XX Salón parisino.

Qui vivra, verra...

HA salido para París, adonde va a fijar su residencia, el que hasta ahora ha sido compañe-

ro nuestro muy estimado de redacción y de *La Vanguardia*, Narciso Masferrer Alfonso, hijo de nuestro Director.

El señor Masferrer hijo, representará a STADIUM en París, a partir de esta fecha.

REGRESÓ hace días de Madrid nuestro estimado amigo don Francisco Mir Albanell, director para España de los Establecimientos Raynaud & Bourceret, que ha merecido últimamente la distinción de ser nombrado por el Consejo de Administración de la Casa Bellamar, S. A. — Automóviles Panhard-Levassor—inspector general de las agencias en España de dicha marca.

LA Cámara del Automóvil de Cataluña, fiel a su tradición—no pudiendo estar quieta y en ello le alabamos el gusto—tiene en estudio la organización para el mes de mayo próximo de un concurso de camiones y autobuses por carreteras de Cataluña. La idea nos parece excelente.

EN el finido año se han vendido y matriculado en la provincia de Barcelona unos 3.400 coches automóviles, desde el popularísimo *Citroën* hasta el aristocrático *Rolls Royce*, y se han efectuado otros tantos traspasos, lo que supone una venta de 6.800 unidades, que no estimamos despreciable.

De todas veras deseamos que en el año que hoy empieza se dupliquen esas cifras, ahuyentando la crisis que pesa sobre el comercio e industria del automóvil.

HA sido ya aprobado el reglamento del Campeonato de Europa, que debe celebrarse en el circuito de Lasarte, completamente terminado, el día 25 de julio próximo.

El programa comprende tres pruebas: 18 de julio, Gran Premio de España. Cilindrada libre, peso mínimo 650 kilos. Distancia, 700 kilómetros.

22 de julio, Gran Premio de Turismo. Todas las cate-

gorías. Distancia, 1.000 kilómetros.

25 de julio, *Gran Premio de Europa*. 800 kilómetros sin eliminatorias. Cilindrada, 1.500 c. c.

Los premios suponen una suma superior a 25.000 pesetas.

Por el Ministerio de Fomento se ha concedido una importante subvención para esta carrera.

EL Bureau Permanent revive. Cuenta con la adhesión de naciones tales como Francia, Inglaterra, Bélgica, Italia, España, Suiza, Holanda, Checoslovaquia, Austria y Estados Unidos.

Alemania y Japón tienen solicitado su ingreso.

Es probable que en su próxima reunión el Bureau adopte el acuerdo de que en ninguno de los países adheridos se pueda celebrar más que una sola Exposición al año.

Y esto es sencillísimo de obtener. A la nación que no se aviniera a esto, las demás le negarían su concurso de cooperación.

Y así como la Copa STADIUM va a parar de la Federación de Motorismo Marítimo al F. C. Barcelona, así el gran Divo pasa a ser detentor del Gran Premio de la Academia Automóvil de París, que consiste en 15.000 francos contantes y sonates, pasa de manos del Tesorero Mr. Rigol a las del gran corredor Divo, bien conocido entre nosotros.

LA imprenta La Polígrafa, en la que se edita STADIUM, ha impreso lujosa y artísticamente un calendario con el santoral, una relación fiel de las artes que son necesarias para hacer un libro y además con el viejo romance del año, hallado en los manuscritos de un santo monasterio.

Todo ello acredita el delicado gusto que preside en todas las operaciones de imprenta que se efectúan en La Polígrafa, de las que sirven de muestra todos los números de STADIUM.

Felicitemos a los directores de La Polígrafa, a la par que agradecemos el obsequio.

SOBRE LA NIEVE PIRENAICA

ESTA cadena plateada que en noches invernales luce a la luz de la luna con fulgor sólo compatible a nuestro claro cielo meridional, y que se nos asemeja como una gigante armonía que los siglos han materializado en piedra mientras enviaba sus arrullos ora al Océano, ora al Mediterráneo que de aquél lo separa, ofrece una viva y misteriosa atracción al observador que ante ella, desde cualquiera de estos soberbios cerros que con tanta profusión poseemos, está contemplándola. Se siente, al decir del poeta, que parecen más luminosos y más claros estos callados picachos, sólo turbados por el sollozar de una fuente enterrada bajo el hielo, que a sus pies siente la añoranza de los ganados estivales, estos picachos y estas carenas altivas de suaves ondulaciones que emergen de la dulce neblina, sudario de los valles y que semejan hechos para ser cruzados en la soledad nocturna por los mismos seres alados que roban el centelleo a las estrellas para engarzarlo en las cimas, o mejor y más real, por los entusiastas amadores de las crestas que a ellas acuden con el ala del moderno montañés: el ski.

Reconozcamos que hubo también, entre los primeros atraídos, algunos forasteros que se fijaron en lo plateado de estas cúspides que parece se dilatan siempre hacia lo alto: lo propio que ha acontecido en otros países. Somos muchos los que de gente extraña hemos debido tomar ejemplo en lo que respecta al alpinismo en general: no tanto al pirineísmo. Como compensación también se debe reconocer que, además de ser de los menos imitadores, estamos en camino de superarles. Si es que tomamos el excursionismo, afición nobilísima superior al deporte en general, como a tal sport, comprobamos con satisfacción que, en el día de hoy, en ninguna rama del deporte hay la enorme afición que hay al excursionismo. Podrá parecer, por la Prensa, por el anuncio, que el fútbol hoy tiene hegemonía, como realmente la tiene en la masa del público, del público de «espectáculo», pero quien haya estado en Nuria una fiesta de agosto, en la Molina una

de febrero, en el Montseny en toda época del año, en el mismo regazo de los Montes Malditos y en el benemérito Centre Excursionista de Catalunya cualquier noche de estos meses, comprenderá que tiene más importancia para el público «practicante» el excursionismo que el resto de los deportes juntos en nuestra tierra, y esto de poco tiempo.

Y bien está aquí el decirlo: no es la misma comodidad la de jugar a cualquier sport una mañana dominguera a pleno sol, que tomar mochila y piolet e irse en busca de aventuras y—¿por qué no decirlo?—de penalidades a veces, por estas cuevas y barrancos helados...

No conocían el hechizo de la montaña invernal nuestros antepasados, pero sí en su plenitud estival. La religiosidad de nuestro tiempo, manifestándose en romerías hacia los venerandos santuarios catalanes, estuches de las benditas imágenes de Nuestra Señora y receptáculo de la devoción del pueblo a su Medianera, fueron causa de este primitivo amor a nuestras cordilleras, que se manifestaba, bien que a veces implícitamente, en la vida de no hace muchos años.

Las campañas del Centre Excursionista pro-mitins invernales del 1909 y años sucesivos, en vista a lo que se hacía en el extranjero, campañas sucesoras de luegos años de continuado trabajo, desde 1876, pro-patria, que le hicieron benemérito y único fundador de este verdadero patriotismo que comienza amando el terruño, fueron los primeros brotes del árbol en que hoy nos cobijamos. Este mismo Centre, que en honor de la verdad tendría que ser, a la vez, federación de todos los demás Centros, que deberían reconocer en él los insignes méritos e historia que los demás ni pueden ni podrán nunca igualar, porque el tiempo ya ha pasado para alcanzar lo que tiene ganado el Centre Excursionista de Catalunya después de su primera salida, que hoy en día nos parece infantil, cuando fué desde el punto de vista deportivo trascendental reunión en el Montseny—causa extrañeza que entonces hubiese nieve suficiente allí—, celebró concursos en la Molina —

tiempos aquellos de que los veteranos cuentan cosas legendarias—Ribas, Nuria y Camprodón, carreras simpáticas por no ser entonces skiadores más que una selección de la *élite* de dicha sociedad y dar, por tanto, un tinte familiar a tales concursos, que convertían al excursionista feliz de aquellos tiempos en una especie de héroe, admirado por amigos y conocidos por su «valor» al ir a desafiar tanta inclemencia.

Tras algunos años de alguna baja de tales mitins, han venido estos tiempos, de los que sería pretensión ridícula hablar, en los que se ha dejado impreso el surco paralelo del ski en el Aneto, en la Pica dels Estats, en casi todos los puntos culminantes de nuestra tierra, poniendo en comunicación Ull de Ter y la Renclusa, proyectando nuevos refugios tal como el César Torras, concluyendo obras de la importancia del Chalet de la Molina.

Sin embargo, y no para ponerlo como obligado tópico para dar relieve a la excursión de invierno, conviene encarecer la prudencia y el estudio de las propias fuerzas a todos nuestros lectores que pretendan hacer un recorrido con ski, por hábiles que sean. Así como para efectuar una excursión no debe dejarse de lado o menospreciar preceptos, deberes y obligaciones, del mismo modo el más elemental sentido común exige que no se convierta, por disparatada presunción, en un camino de angustias. Lo decimos otra vez, y lo suplicamos, a quien esto lea.

* * *

Muchos lugares nos ofrece esta cinta de plata para desfogarnos por sus pendientes blanqueadas. Tenemos puntos rivales de aquellos famosos de los Alpes, tales como el Fancigny, montañas de Annency, Tarentaibe y el paraíso de Megève, cerca de Chamonix, a la base del Mont-Blanc y su cerco de agujas enhiesto y altivo, lugar de encanto y de recopilación de cuantas hermosuras alpinas puede juntar la naturaleza en el contraste de los fatales abismos con los apacibles prados de verdor.

Tenemos también muchos otros lugares no tan a propósito para el

blanco elemento, en los que se funde fácilmente o esconde la traición de una helada brusca, consecuencia del inclemente clima de ausencia de lluvia que sufrimos, tan diferente del Atlántico, más dulce y estable y, por lo mismo, de más nieves.

Nuestros escarpados y salvajes Pirineos no son muy asequibles en verdad, lo que hace reconocer el uso del ski como cosa bastante exótica, lo que no impide sea loabilísima, pues hace más grande la lucha con la montaña.

El trozo que no es país de nieves de nuestra cordillera es sin duda las Alberas y la Garrotxa, en la que, excepto la Comanegra, sólo sirven de peldaño al Canigó, hermoso en verdad, pero de régimen de nieves sumamente vario. A la otra parte del Rosellón, las montañas de Madus y Puigperic nos brindan un sugestivo panorama de anchas pendientes y abundantes nieves, en país interesante y no muy conocido. En la parte de acá, pasado el Canigó y guardando celosamente la Patrona de nuestro Pirineo, la Virgen de Nuria, las montañas del mismo nombre, cuyos capitanes son Puigmal y Bastiments, nos ofrecen ancho campo, unido a la facilidad de comunicaciones y el chalet de Ull de Ter, campo limitado por ser estos montes, prototipos del carácter pirenaico, abruptos y de clima vario también.

Como apéndice de aquellas montañas, la larga sierra del Cadí, con su valle de la Molina¹, base del hermoso chalet del skiador, ancha y cómoda miranda del Puigllançada, enhiesto Puig d'Alp, dentellados pedazos de la Greixa y Moixaró, el Cadí con la Comabona y la sublime e incomparable Canal Baridana, balcón encantado de walkyrias, imponderable Pedraforca, anchas y atrayentes sierras d'en Cijà, rasos de Peguera y la más que interesantísima y simpática del Port del Comte, casi virgen del excursionista de invierno, nos ofrece una larga tira de puntas y valles que desde el collado de Tosas hasta morir (siempre partiendo aguas del Segre y Llobregat) en el Urgel, con vistas del Montserrat, en los que aparte de un clima el más vario que darse

¹) Generalmente se toma como Cadí sólo el trozo de cadena comprendido entre el collado de Tancalporta y el Segre.

pueda, posee una fuerte atracción.

Pasado esto, Cerdanya, a la que echa flores todo el Pirineo, del que es el único valle ancho que tiene, entramos en tierras parte de Andorra y del Ariège, con cambio de decoración, al menos en este último. El clima atlántico nos otorga una mayor uniformidad de clima y nieves¹. Valles misteriosos de Auzat, Nagear, Uston, Quioulés, etc., en medio de mares de lanzas que contrastan con otras más serenas cimas sólo holladas en verano por sus primitivos habitantes, que viven en tristes y apartadas cabañas, como si aquel rincón, en medio de hielos, no perteneciese al mundo habitado. La sensación despegada y amplia de sublime abandono a través del tiempo y de sus ultrajes, deja una impresión duradera. Es aquí, en Fontargent, donde el poeta descubrió que brillaba la luna juntamente con la celística, fulgores de cristal que guarda fuera de toda observación humana.

Después de mirar desde el Ariège, o sea desde los picos de Rulle, Etang-fourcat o Arcobes, Andorra, con sus picos fronterizos que parte del Segre son Maranges, Tossas de Bascarán (en medio de un país también, a la par que hermoso, casi virgen de la pisada del excursionista, al que recuerda los tiempos «heroicos» del alpinismo, en que toda la montaña era así), con el Pic de l'Estanyó, culminante de la República, pasamos a la atrevida Comapedrosa, la que domina las sierras de Ras de Conques y parte del Pallars, las que son interesantes por su despoblamiento e inmensidad de llanuras a gran altura, cabeza a su vez de este paraíso de bosques, la Megève catalana, las sierras de San Juan de l'Herm, que parecen guardarlas celosamente, las rotas y cortadas de forma desafiante del Boumort y Santa Fe, que parecen no querer jamás la blanca nieve que ofende su bravura.

Y llegamos a la Pica dels Estats, culminante de nuestra tierra bien amada, que domina las tres ramas de este árbol del Noguera Pallaresa «velado por la calina», como para ocultar mejor la despoblación y viviente enigma, Ariège, digamos en Cataluña, de las sierras éstas que desde el Pico de San-

¹) Miguel G. Llubera: *Les altes valls de l'Ariège*.

pons, por los Plans de Menja se extienden al lunar circo de Cestercans, y desde Montroig la montaña siempre alegre y brillante, quizá porque en las estribaciones que a su espalda tiene despunta, como vigilando la llanura de la Francia, lo aguda sierra que lleva en su frente la Cruz de San Vallier¹.

Y aquí, cercano al Arán, se nos presentan estos dos postes de la travesía invernal: los puertos de la Bonaigua y de Beret, tan llanos y tan bellos, que brindan a una ligera travesía. El Arán se nos ofrece a nuestra vista: es el ideal del ski.

¿Qué decir de las montañas, para no alargar más estas líneas, que dominan los Nogueras y el Flamisell, de este Montseny de Pallars, de estos Cómolos, de este Bicibeni y de los Montartos, con sus estanques helados? Recurrirémos a la clásica definición, tan impropia siempre, pero aquí algo más aplicable: la Suiza catalana.

Y así llegamos al pie de los Montes Malditos y contemplamos sus eternos glaciares. Grandes peligros pueden ofrecer en sus rigores de la mala estación. Refugiémonos, no sin haber saludado a Nuestra Señora de las Nieves, patrona cuya capilla queda perdida en el regazo de tantas heleras largos meses, en la Renclusa, y honremos de este modo la memoria del que fué principal promotor del excursionismo por la nieve en Cataluña, Julio Soler y Santaló, a quien el Valle de Arán debe haber sido conocido, no como era antes, cual un paseo para la sociedad de Luchon, sino que su fama, traspasando el collado de la Bonaigua, ha llevado a Barcelona, la urbe catalana, el aire fresco y perfumado de sus bosques y sus prados, y el torbellino también, cuando pasa el otoño, de sus nieves, que en avalanchas cuidan de desprenderse de sus altas cúspides.

La nieve pirenaica, de la que soy admirador, me ha sugerido estas ligerísimas y tal vez poco coordinadas impresiones, pero me servirá ello de dispensa si cual yo, lector que me has seguido, eres entusiasta de la montaña en esta época del año.

LUIS CREUS
del C. E. de Catalunya

¹) Canigó.

EL DEPORTE EN SOLFA

AMANTE DE LAS LLANURAS

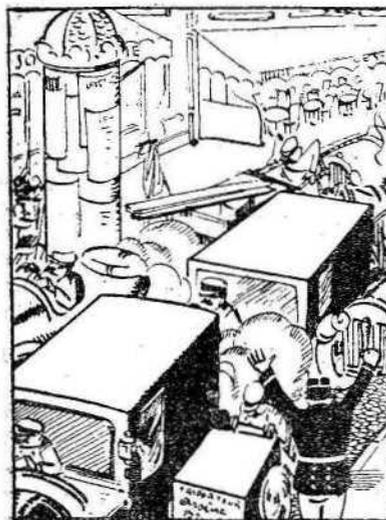


El piloto. — ¿Qué le parece esta catedral?

El pasajero. — Continúe continúe; prefiero aterrizar en otro sitio.

(Le Loup-Garou)

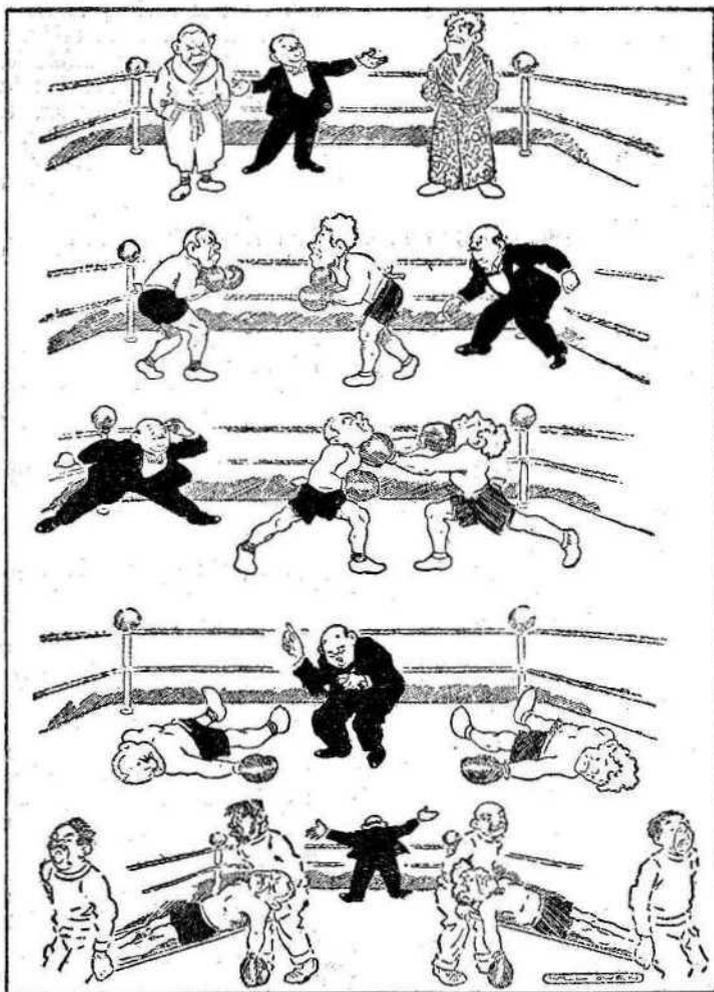
LA CIRCULACIÓN



Las calles de París son como las muchachas: cuanto más pequeñas, más lío meten.

(Le Merle Blanc, París)

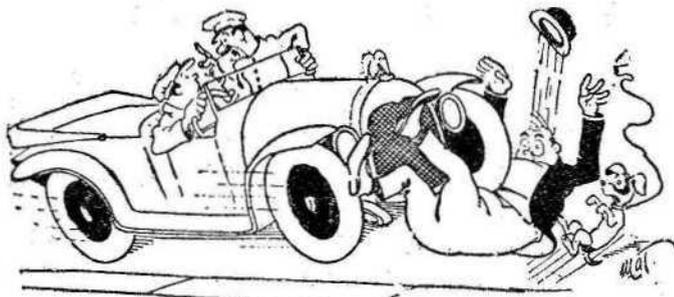
CASO GRAVE DE COMBATIVIDAD



¡¡ Un verdadero «knock-out» !!

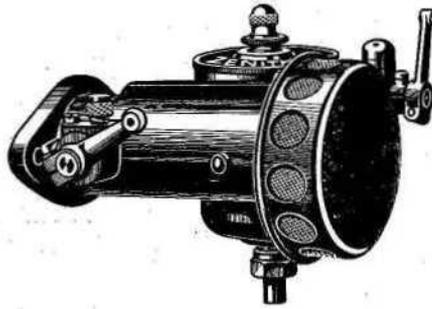
(Por Will Oven)

ESCUELA DE CONDUCTORES



— En la vida, amigo, todo consiste en salvar bien los obstáculos.

(Le Pèle-Mêle, París)



Velocidad máxima
Puesta en marcha instantánea
Consumo mínimo

He aquí lo que obtendrá Vd. con el

Carburador
ZÉNITH

Sociedad del Carburador ZÉNITH

Agencia general para España

F. Xaudaró & C.^{ía}

Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3

La serie
de triunfos de

Peugeot

en la TARGA FLORIO y en la VUELTA A FRANCIA
se enriquece con el

GRAN PREMIO DE TURISMO
del Automóvil Club de Francia (Categoría de cinco litros)

1.º BOILLOT, sobre conducción interior **PEUGEOT**, con peso obligado de 2.800 kilogramos, alcanza, en los 1.050 kilómetros, una velocidad media de 85,990 KILOMETROS POR HORA.

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

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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



Ernest F. C. Witty

Calle Aragón, núms. 259-261
BARCELONA

**Artículos para
todos los Sports**

La casa más importante de España

Tennis : Raquetas y Pelotas de *Slazengers Ltd.*

Foot-ball : Los mejores Balones ingleses.

Sports de Invierno

Atletismo

Excursionismo

Piolets de 10 a 25 Ptas.



Trabajos pulcros y rápidos de

M E C A N O G R A F I A

hechos por casa especializada

Dirigirse: STADIUM, número 373

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.



Rambla de Cataluña, 141 : Teléf. 985-G
BARCELONA

**TODOS LOS
AUTOMOVILES
A CREDITO**

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ª

Plaza Cataluña, 9 : BARCELONA

Facilidades de pago en

DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y seis años de publicación

APARECE LOS DÍAS
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . 50 céntimos
» atrasado. . 1 peseta

Precios de subscripción:
España, un año . . . 15 pesetas
Extranjero, un año. . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

*PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4*

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA
CALLE DE BALMES, NÚM. 54
BARCELONA
TELÉFONOS 2689-A y 4737-A

NUEVOS 6 MODELOS CILINDROS



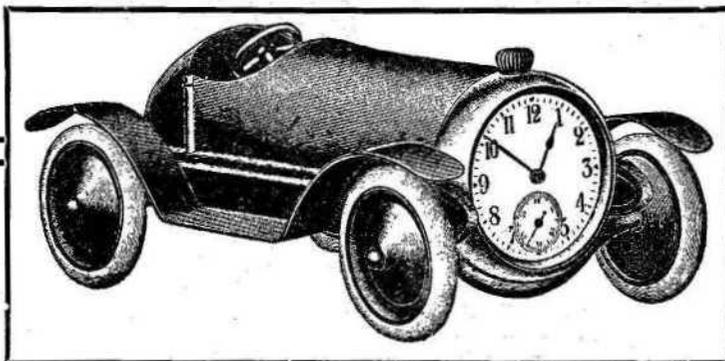
GRANDES STOCKS DE
PIEZAS DE RECAMBIO

AUTOMÓVILES S.A.

TALLERES Y GARAGE : CLARIS - 98-100 - BARCELONA

Automóvil-Reloj, miniatura

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada

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

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles

Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMÓVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante ; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo, es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de la Revista STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

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 ANONIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA
Paz, 33
Salvador Giner, 23

*REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS
STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI*

*Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL*

Motocicletas INDIAN

*Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos*

Neumáticos de las mejores marcas

Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construido con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

A. ELIZALDE
Paseo San Juan, 149 : Barcelona