

# Stadium

*Revista Ilustrada*

*«Bugatti» triunfa en la  
Gran Semana de San Sebastián*



**Año XVI : Núm. 468**

**1 de agosto de 1926**

**50 cts.**

**Goux con un 1.500 c. c. gana el Gran Premio de Europa  
y Constantini con un 2 litros el Gran Premio de España**

La foto representa la única parada que Goux efectuó  
en el Gran Premio de Europa

**Agentes para España: "Automóvil Salón"**  
Barcelona - Madrid - Valencia

**Ayuntamiento de Madrid**



**CICLOS** ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS  
 Balmes, 62  
 BARCELONA  
 Teléfono 1445

# SANROMÁ

## Ruedas metálicas intercambiables Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos de venta para España

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



## Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

**Casimiro Soler**

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

2 y 4 plazas  
 de elegantes líneas y  
 excelente suspensión



Provistos del acreditado Motor

"Chapuis Dornier"  
 8 y 10 HP.

Representante para España: **Luis Regordosa Planas** E. Granados, 34 BARCELONA

Agente general de ventas: FRANCISCO LLOBET

EXPOSICION: GARAGE ARGERIC - CALLE ENRIQUE GRANADOS, 62 (antes Universidad)

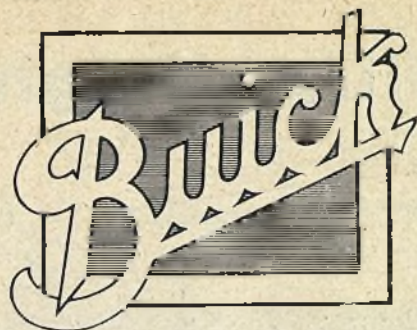
## AUTOMOVILES



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

Ayuntamiento de Madrid





**El valor y calidad de un automóvil se demuestran comparándolo con las demás marcas**

**SUS CARACTERÍSTICAS NO LAS OFRECE NINGÚN OTRO COCHE DE SU PRECIO**

Seis cilindros  
Válvulas por encima la culata  
"Delco" legítimo  
Parte trasera del chasis acorazada para obtener mayor estabilidad  
Suspensión Cantilever  
Embrague a discos múltiples  
Chasis protegido contra el agua  
Puente oscilante  
Frenos mecánicos en las 4 ruedas  
Faros combinados que permiten cruzar los coches sin apagarlos y sin peligro  
Engrase a presión  
Neumáticos a baja presión  
Carrocerías "Fisher" y pintura "Duco"  
Filtrador de bencina  
Filtrador de gasolina  
Purificador de aire

**Haga usted una detenida prueba con un BUICK, compárelo con los demás coches y se convencerá**

*PRUEBAS Y DEMOSTRACIONES*

BARCELONA  
Aragón, 239-245  
Pl. Letamendi, 17

*F. Abadal*

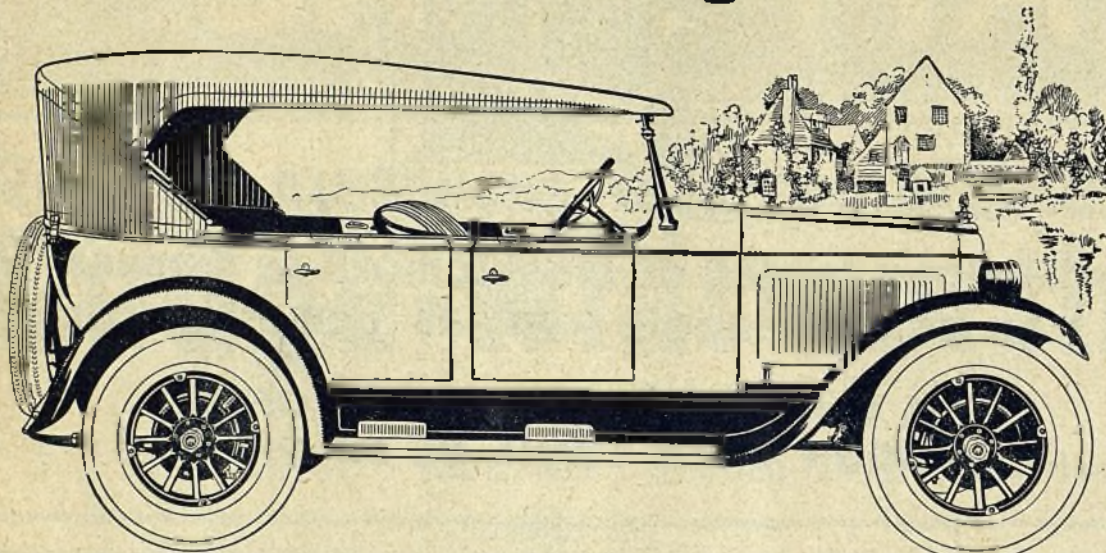
MADRID  
Alcalá, 62  
O'Donnell, 14

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



El famoso sin válvulas americano  
**Willys-Knight**



Modelo 70, de 2.600 litros de cilindrada  
**Automóviles, S. A. - Talleres y Garage: Claris, 98 y 100 - Barcelona**



AUTOMOVILES

**"MERCEDES-BENZ"**

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

**1.º MERCEDES**

GRAN PREMIO TURISMO  
DE SAN SEBASTIÁN

**1.º categoría B Mercedes**

TRES COCHES A LA SALIDA, TRES A LA LLEGADA

Estas dos grandes victorias demuestran  
 la gran calidad de la fabricación **MERCEDES**

Casa central en  
**M A D R I D**  
 Avenida del Conde  
 de Peñalver, n.º 25

**Mercedes Española, S. A.** SUCURSAL DE  
 Rambla de Cataluña, núm. 135 : Teléfono 2415-G BARCELONA

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

JULIO 1926

Nuevamente los

**PRODUCTOS**

**Bosch**

se imponen por su calidad en las más duras pruebas

En el

Gran Premio de Europa

Gran Premio Turismo

Gran Premio de España

la

**Magneto**

**blindada**

**Bosch**

contribuye al triunfo equipando los motores de los  
vencedores absolutos

Representación exclusiva para España

**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

**BARCELONA**  
Mallorca, núm. 281

**M A D R I D**  
Génova, núm. 3

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

## IV Gran Premio de Turismo

XII HORAS

Categoría de 3.000 a 5.000 c. c.

# Peugeot

se clasifica con coches de serie

**PRIMERO** con el coche conducido por Boillot, recorriendo 1.083 kms.,  
o sea a la velocidad media de 100,987 kms. por hora

**SEGUNDO** con el coche conducido por Rigal, recorriendo 1.078 kms.,  
o sea a una velocidad media de 100,295 kms. por hora

Alcanzando mejor clasificación que coches de categorías superiores

*Agencia para Cataluña y Baleares*

**VICENTE PRAT BOSCH**

*Salón de Exposición y Ventas*

*Garage y Talleres*

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

## Automóviles y Camiones

## Austin

## Moon

## Maxwell

## Tractores

## Agrícolas

## Austin

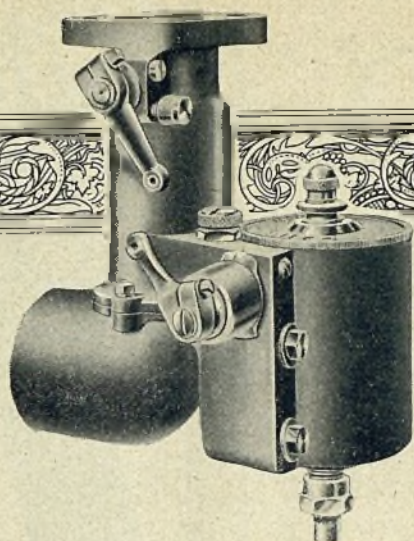
## CORTINA Y ESTEVE

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





# El Carburador ZENITH

## II. - El Corrector

El corrector del Carburador ZENITH os permitirá:

- 1.º Utilizar vuestro motor con el máximo de potencia y de economía.
- 2.º Evitar los cambios de «gicleurs» según sean las estaciones del año.
- 3.º Obtener la puesta en marcha o el arranque rápido de vuestro motor, aun estando frío.

Un carburador sin corrector es un carburador incompleto



CHAS G. BERTHILLIER.

LYON

51, chemin Feuillat

PARIS

15, rue du Débarcadere.

Representantes exclusivos

BARCELONA  
Mallorca, 281

**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

MADRID  
Génova, 3

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



## ACUMULADORES



Unicos por su  
aislamiento  
perfecto



Servicio Taller de  
Reparaciones

## AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens  
y Buñil, Ltda.

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

## Lázaro y López

Concesionarios exclu-  
sivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

# B. S. A.



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

## VIRAJES CERRADOS



En muchas ocasiones unos buenos frenos es lo único que se interpone entre el presente y la eternidad. Coloque usted forros "Ferodo" y estará a salvo.

Tenga presente que "Ferodo" es una palabra registrada, y que los forros para freno que no lleven la marca "Ferodo", no son "Ferodo". Los forros "Ferodo" no contienen algodón ni están embreados.

Los fabricantes de forros "Ferodo" están decididos a perseguir legalmente a los que hagan uso indebido de su marca, y ofrecen 1,000 pesetas a las personas que faciliten ciertos datos sobre el empleo fraudulento de su marca.

**FERODO**  
FRICTION LININGS

Escriba pidiendo detalles  
VENTA AL POR MAYOR

ROSELLON 192  
**HARRY WALKER**  
TELEGRAMAS BARCELONA  
AUTOCESORIOS

MADRID  
Fernandez  
de la Hoz, 17

BARCELONA  
Rosellón, 192

## Colecciones de STADIUM

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

STADIUM



# *Gran Premio de Turismo de San Sebastián*

---

Por qué  
al encontrarse  
con dificultad en  
sus neumáticos

escogió en plena carrera los

# Pirelli

la marca que corría con los coches  
más pesados y desarrollaba velocidades  
cercanas a los 112 Kms.



STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# Semana Automovilista de San Sebastián

## Gran Premio de Europa 1926

18 de Julio - 779 kilómetros 175

- 1.º absoluto **BUGATTI** (Goux)  
2.º absoluto **BUGATTI** (Constantini)  
Vuelta más rápida  
1.º **BUGATTI** (Constantini)

equipados  
con carburador

# SOLEX

## Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

22 de Julio - XII horas

- 1.º absoluto **Chenard & Walcker** (Zúñiga-Leonard)  
2.º absoluto **Chenard & Walcker** (Lagache-Pisard)  
Vuelta más rápida  
1.º **Chenard & Walcker**

equipados  
con carburador

# SOLEX

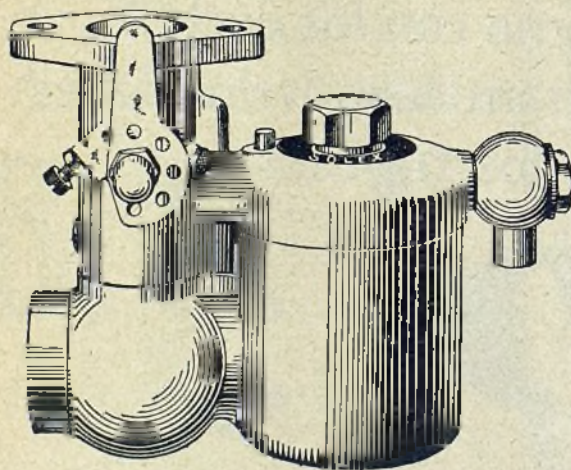
## Gran Premio de España

25 de Julio - 692 kilómetros 600

- 1.º **BUGATTI** (Constantini)  
2.º **BUGATTI** (Goux)  
Vuelta más rápida  
1.º **BUGATTI** (Constantini)

equipados  
con carburador

# SOLEX



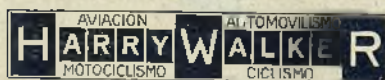
que se trate de velocidad,  
de resistencia o de consumo

# SOLEX

demuestra siempre su  
superioridad indiscutible

VENTA AL POR MAYOR

BARCELONA  
Rosellón, 192



MADRID  
Fernández de la Hoz, 17

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54

MADRID: Preciados, 46

PARIS:

Jean Beausire, 3

# Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.  
Número atrasado . . 1 pla.

PRECIOS DE  
SUBSCRIPCIÓN

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

AÑO XVI

BARCELONA, 1 DE AGOSTO DE 1926

NÚM. 468

## Concurso fotográfico de «Stadium»



Fotografía ganadora del primer premio

*Reunido en nuestra Redacción el Jurado adjudicador de los premios concedidos por STADIUM en 1 de octubre de 1924, compuesto de todos los redactores fotógrafos residentes en Barcelona y presidido por nuestro Director don Narciso Masferrer, acordó por unanimidad la siguiente clasificación:*

1.º *Medalla de oro.* Palma de Mallorca.  
EL PUERTO. Foto Cortazzi. Núm. 430.  
1 de enero de 1925.

2.º *Medalla de vermeil.* ORILLAS DEL  
FRESSER. Foto J. Palau. Núm. 435.  
15 de marzo de 1925.

3.º *Medalla de vermeil.* VISIÓN PIRE-  
NAICA. Foto Rosselló. Num. 434.  
1 de marzo de 1925.

4.º *Medalla de vermeil.* Valle de Arán.  
CAMINO DEL MONTARTÓ. Foto F. Coll.  
Núm. 445. 15 de Agosto de 1925.

5.º *Medalla de vermeil.* LA SIERRA DE  
VALLGORGUINA. Foto Torrent. Núm. 431  
15 de enero de 1925

*Lo que nos complacemos en participar a los interesados, suplicándoles nos indiquen sus respectivos domicilios para poderles avisar el día en que podrán recoger las medallas, que en este momento se están acuñando especialmente en uno de los mejores talleres de esta ciudad.*

*Barcelona, 15 de julio de 1926.*

M. F. CREUS  
Redactor-Jefe



## La educación física



**E**N todos los tiempos y en todas las edades se ha reconocido de absoluta necesidad el ejercicio físico en el hombre como medio de llegar a un perfecto desarrollo.

Son los pueblos clásicos los que nos dan el sublime ejemplo de toda la importancia que concedían a este aspecto de la educación. Convirtamos por un instante nuestros ojos al pasado y quedaremos convencidos de esta verdad.

En Esparta, el valor y el amor a la patria son las virtudes que exigen sus leyes, a las que hay que llegar por medio de la educación física. Un troquel recibe al niño al nacer y un troquel le sirve de cuna; a su lado se clava una lanza, que es el primer juguete del infante, hasta la edad de siete años que es puesto bajo la custodia de los magistrados. Entonces empieza para él el aprendizaje de las armas. Distribuidos en cohortes, mandados por un jefe de sus mismos años, acostumbrados a la sobriedad, velan de noche fuera de las habitaciones, duermen en el suelo y son sometidos a mil pruebas que no comprendemos en medio de nuestra dulce existencia, pero que se explican en aquel tiempo por la dureza de la vida común. De este modo obtuvo Lacedemonia hijos cuyo único pensamiento era la salvación de la patria. Cuando Antipater le pidió 50 niños en rehenes, prefirió dar 50 hombres ya formados, y Felopemen, que deseaba la ruina de Esparta, no halló mejor medio para conseguirlo que disponer la abolición de su educación pública.

El legislador deja en Atenas a los niños bajo el techo doméstico, pero deben ser conducidos

diariamente a los gimnasios. En dichos sitios, se ocupa todo el pensamiento del niño en la idea de la defensa del Estado: Ejercítanse en sufrir el frío, el calor, en correr sobre la arena, en lanzar dardos, en saltar fosos y barreras llevando armas o mazas de plomo, lanzando piedras, adiestrándose, por fin en la carrera. Sin embargo, como a la fuerza deben unir la gracia, el baile suaviza sus movimientos y la música les enseña las dulces modulaciones de la voz. A los 18 años ingresan en la edad adulta: inscriptos en el ejército, velan dos años en la guardia interior de la ciudad y, a los 20, el Estado, que no los ha perdido de vista un solo instante, los admite en la plaza pública en el número de sus ciudadanos.

En Roma, el campo de Marte reemplaza al gimnasio griego: los niños aprenden en él el manejo de la pica y el disco; lanzan globos de piedra, de cobre o de plomo; atraviesan a nado el Tíber, corren cubiertos de todas armas y se sirven de espadas, de lanzas y flechas mucho más pesadas que las usadas por los soldados. Terminan su educación con el estudio de la elocuencia y de las leyes y, a los 17 años, los jóvenes desprenden de su cuello la esfera de oro, ornamento de su infancia, consagrándola a los dioses domésticos, abandonan la púrpura para tomar la túnica blanca y son recibidos ciudadanos en medio de todos los amigos.

En este estado los pueblos alboraa el cristianismo y justo era que una religión que venía a predicar la paz entre los hombres dejase sentir sus efectos en la marcha de la sociedad e infundiese un espíritu nuevo en la educación humana. El clero, que era la única lumbrera de la época, dirigía la educación pública, y si en la Antigua hemos visto que los pueblos que caracterizaron su época fundaron todo su sistema educativo en desarrollar el cuerpo, preparando al hombre para el disfrute de la vida terrena, en la Edad Media se cae precisamente en el polo opuesto y, creyendo al cuer-

po como simple envoltura, se consagra al espíritu todo el desarrollo y cuidado de la educación, desligando al ser humano de todo cuanto pueda atraer su mirada en este mundo para fijarla sólo en lo suprasensible, en la venidera sempiterna vida del otro.

El carácter que distinguió a tal dirección durante el largo sueño de la Edad Media, podemos decir fué una abolición completa de toda personalidad, una sumisión ciega a los mandatos de la iglesia erigida por fuerza de las circunstancias en maestra y directora de la cosa pública; una educación rigo-rista y represiva que condenaba al cuerpo a un régimen demasiado severo, al que había que debilitar por el ayuno, la abstinencia y la mortificación, por lo que los educadores de esta época pudieron contar con hábiles razonadores, con argumentadores terribles, pero nunca con hombres completos.

En tal estado la educación, sorprende a Europa la Edad Moderna, y con ella el Renacimiento, que en ésta, como en las demás fases del saber humano, dejó sentir su bienhechora influencia. Los métodos pedagógicos que entonces se vislumbran, no se desarrollarán y perfeccionarán hasta más tarde; las doctrinas nuevas no pasarán a la práctica más que poco a poco y con el progreso de los tiempos, pero desde el siglo XVI la Pedagogía está ya en posesión de sus principios esenciales. A la educación de la Edad Media, educación rigorista y represiva, va a suceder, por lo menos en teoría, una educación más amplia, más liberal, que dará su lugar a la higiene y a los ejercicios físicos; que pondrá en libertad a la inteligencia, esclava hasta entonces del silogismo; que estimulará las fuerzas morales en lugar de comprimirlas; que substituirá con estudios reales las verbales sutilezas de la dialéctica; que dará a las cosas preferencia sobre las palabras y, en fin, que en vez de desarrollar una sola facultad, el razonamiento, procurará formar al hombre completo, espíritu y cuerpo, gusto y ciencia, corazón y voluntad...

STADIUM



Efectivamente; pedagogos como Rebelais, Comenio y Locke, expresan ya en sus teorías un concepto muy acabado de la educación, concediendo a la parte física su importancia, aspecto que tratan de desarrollar por medio del ejercicio, de paseos, de juegos...

Abundan en las mismas doctrinas los enciclopedistas del siglo XVIII. Rousseau escribe su *Emilio*, desarrollando en él todo un sistema de educación física; D'Alembert y Diderot son los consejeros de la emperatriz de Rusia, y Kant, el pensador que después de Descartes había promovido al más alto grado los problemas filosóficos, aborda las cuestiones pedagógicas y las esclarece con su penetrante crítica.

En el XIX Pestalozzi y Froebel, el P. Girard, H. Spencer y Bain definen perfectamente el carácter de la educación moderna y señalan al desarrollo físico un principal papel como base en la formación integral del hombre.

Es, pues, una necesidad que el niño haga ejercicio, que al igual que se dedica a desarrollar sus energías intelectuales, trate también de desenvolver su constitución física. De otro modo, no será sino un enclenque, un enerva-

do, nunca un hombre completo.

Muy olvidada esta fase de la educación en nuestras escuelas, a pesar de haber sido reconocida su importancia, opérase en nuestros días una saludable reacción en su favor. Así lo dicen la imposición de la Cartilla gimnástica en nuestras escuelas y algunas disposiciones dictadas con el fin de buscar en el desarrollo físico el resurgimiento de la raza.

Pero no es la Escuela sólo la que debe de cooperar a esta medida de carácter social, de interés nacional, no; somos todos los ciudadanos los que debemos de preocuparnos de continuar esa labor con el fin de conseguir hombres fuertes, robustos, que sean en su tiempo, por el vigor de su cuerpo y las virtudes de su espíritu, la suprema garantía de nuestra representación en el concierto mundial.

Es por esto una necesidad que a los juegos que han de contribuir al desarrollo físico del niño en sus primeros años siga, después, en la edad adulta, una cultura física mantenida por las excursiones al campo, a la montaña; por los deportes que, bien dirigidos, tanto pueden hacer en esta fase de la educación del hombre.

No olvidemos que un cuerpo raquítico, después de estar expuesto a múltiples enfermedades, ofrece un campo abonado para que en él prenda el morbo de muchas dolencias de carácter moral.

Al contrario, un cuerpo sano y fuerte es el mejor remedio para evitar la explosión de muchas pasiones que llevan a las razas a la degeneración y al exterminio. El imperio romano, la corte goda, el Califato de Córdoba, los reinados de Luis XIII y Luis XIV de Francia y otros muchos ejemplos que pudiéramos aducir hablan por esto.

La Historia, pues, canta por nosotros y nos releva de insistir más en este sentido, y ya que en estos momentos de renovación de todos los valores se trata de hacer una nueva España, pongamos la base haciendo de la educación física el factor principal de esa nueva era.

*Llano F...*

## Ferrand, challenger del Campeonato de Europa



Si se pudiera poner algún ejemplo de voluntad deportiva, el boxeador Ferrand sería una de las primeras figuras, pero creemos que todo hombre que siente y lleva en sus venas la sangre deportiva, no es mejor ni mayor que el que llega por ese mismo factor a la cumbre.

Ferrand se nos presenta hoy como el prototipo del atleta consciente de su valor, y con sus concienzudos entrenos y su constante educación física, ha conseguido llegar al borde del éxito y, a no dudar, al éxito completo.

Challenger al Campeonato de Europa, ha boxeado con los mejores de su clase nacionales y extranjeros y pronto esperamos verle alcanzar el título preciado de campeón y llegar con su corpulencia a mayores esferas.

Ferrand, de estatura baja, ojillos vivos y carácter jovial y alegre, es un muchacho que ha sabido

alcanzar, además de una educación física ejemplar, una educación social a fuerza de estudio y de empeño en ello.

Técnicamente sabe boxear muy bien, posee una esquivada que tiene buena relación con su punch temible por lo fuerte, científico y justo en el golpe, sabe muy bien adivinar a su contrario e imponerse a él aunque éste sea superior.

La afición vería con ganas el combate cumbre de Ferrand, y esta idea, que será una realidad, es esperada con gran entusiasmo por los aficionados.

No estaría de más que a esa serie de combates sin sabor, sin gusto, se incluyera el de Ferrand para el título, pues el público, amante ya de la buena boxe, lo espera con pasión.

Rumores que nos vienen del aire nos hacen esperar pronto el combate codiciado.

PUNCH

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





Luciano Buysse, vencedor de la Vuelta a Francia de este año

## Ha terminado la Vuelta ciclista a Francia...

### ...pero no el deportivismo de sus corredores



Rossignoli ha ganado el primer puesto de los routiers, turistas

UN reglamento draconiano, más aún, despótico, y una prolongación del recorrido, van endureciendo la Vuelta a Francia, que acaba de terminar, de tal manera, que hoy, más que una prueba genuinamente deportiva, viene a ser una prueba de organismos anatómicos, porque ciertamente los hombres que acuden a la Vuelta a Francia son seleccionados, no en el orden técnico, sino en el orden físico; unos enferman, otros se hastían desengañados, otros renuncian, convencidos de que realmente sólo por un interés comercial puede rendirse el sacrificio de una heroicidad de tal magnitud...

Por ello, porque la formidable competición francesa es algo extraordinario que rebasa los límites de la deportividad (prueba que no obstante reconocemos honradamente propaga en dosis enormes por todo el mundo grandes entu-

siasmos ciclistas), por ello hemos de rendir máximo tributo de admiración al belga Luciano Buysse, que ha ganado la dura competición «mano a mano», como diríamos apelando a términos vulgares. Tras de varias etapas inciertas y desaparecida la sombra amenazadora de Bottechia, Buysse, que ya asomaba temible en cada etapa, alcanzó el primer puesto de la clasificación después de la etapa Bayona-Luchon y mantuvo su lugar de una manera admirable, y al decir admirable queremos hacer constar que mientras en la mayoría de Tours los favoritos o leaders han tenido a su servicio o por lo menos han podido fiarse de routiers más o menos servidores, Buysse ha mantenido sólo merced a sus fuerzas el primer puesto, demostrando con ello una legitimidad indiscutible en el triunfo, digno de escribirse en el historial al lado de las gestas gloriosas de Bottechia, Lambot, Pellissier, Thys, Scieur, Petit-Breton, etc., etc.

Una victoria neta, completa, sin atenuantes, no obstante las dificultades que el reglamento impone y los obstáculos inimaginables que han de vencer los animosos tours en su bordear al perímetro de Francia.

\* \* \*

Ya en uno de nuestros números anteriores hemos expresado un tanto nuestra opinión relativa al fracaso que representaría la nueva reglamentación de la carrera en lo que afecta al propósito de los organizadores de caracterizarla de una máxima rudeza. Y los hechos han venido a confirmar nuestra opinión. A pesar del estímulo económico que para un vencedor llegando aislado, con unos minutos de ventaja sobre el resto, representa percibir, además de su premio, la mitad del de la etapa que corresponde a todos sus seguido-



A. Benoit



Frantz



Van Dam



Aymo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



res; a pesar de la merma que supone ello para estos últimos; a pesar de llegar al extremo de establecerse series eliminatorias en velódromos y de todos los recursos empleados, los corredores, percatados de antemano de que la Vuelta a Francia ya excede los límites deportivos, han tenido también que ajustar su actitud al margen extradeportivo, y lejos de lanzarse los más enteros a una batalla agotadora, han llegado—superficialmente—a una especie de *entente*, que sin desdoro de su deportivismo, les ha permitido terminar, clasificándose cada uno, no obstante, con arreglo a su forma; las batallas, en su mayoría, se han librado al finalizar las etapas, y la clasificación, que empezó a traducir la realidad después de la durísima etapa en que Buysse ostentó el maillot amarillo para no dejarlo hasta el final, ha seguido bastante

normal en las etapas siguientes.

No censuramos ni mucho menos esa *entente* entre los corredores, ni todo el cálculo y especulación que ellos adopten para su magna proeza ciclista. No es para nadie un secreto que las grandes casas constructoras de ciclos han de responder al llamamiento de *L'Auto*, organizador de la Vuelta, ni que el grupo de participantes está formado por corredores a sueldo de esas marcas, o por otros más modestos, pequeños mecánicos de provincias, que en su afán de crearse un nombre comercial acuden al sacrificio de la dura prueba, y por otros routiers que se someten al examen de ingreso en alguna marca importante terminando la Vuelta. Por ello se explica aún que terminen, como han terminado, la carrera 41 corredores, a los cuales, desde el vencedor Buysse hasta Drobecq, el úl-

timo de los clasificados, hay que aplaudir, porque los dramas que habrán pasado en su correría y los momentos en que hayan puesto a prueba su espíritu y su voluntad, habrán sido muchos, más, muchos más de los que puede resistir el humano temperamento.

De suerte que a la extradeportividad de la carrera, han sabido esos gigantes de la ruta sobrepasar su férrea voluntad de inagotable deportivismo.

Los primeros clasificados fueron los siguientes:

1. L. Buysse (*Automoto-Hutchinson*), 238 h. 44 m. 25 s.; 2. Frantz, 240 h. 6 m. 50 s.; 3. Ay-mo, 240 h. 28 m. 19 s.; 4. Beeckman, 240 h. 28 m. 19 s.; 5. Sellier, 240 h. 33 m. 38 s.; 6. Dejonghe, 240 h. 40 m. 40 s.; 7. Parmentier, 240 h. 53 m. 45 s.; 8. Cuvelier, 241 h. 12 m. 57 s.

KANT



1. El collado de Allos cerca de Briançon.—2. Rossignoli y Canova, los más valientes de los turistas routiers. 3. Luciano Buysse en acción.—4. En la cúspide de Allos.—5. Subiendo Sospee con día de lluvia.—6. Frantz en Perpignan.—7. Dossche, vencedor de la última etapa, y Luciano Buysse, ganador de la Vuelta.—8. Los corredores llegan al Parque de los Príncipes en París

Fotos Rol

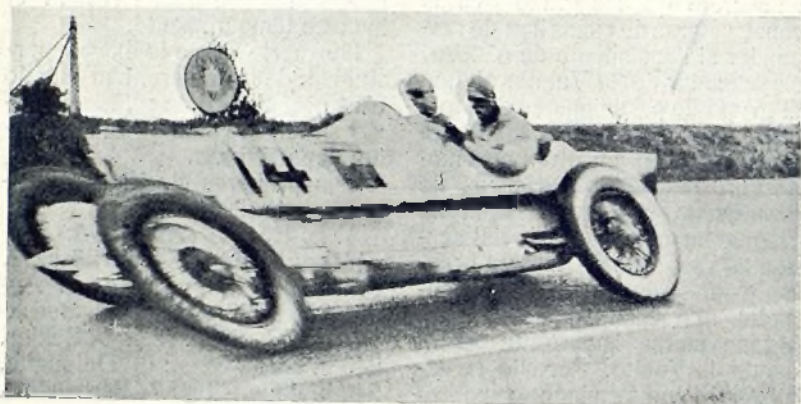
STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Gran Premio de Alemania / El Circuito del Lario / La semana de San Sebastián / Proyectos para el futuro



Rudolf Carracciola venció en el Gran Premio de Alemania con un *Mercedes*

SE ha celebrado en el autódromo de Avus, cercano a Berlín, el Gran Premio de Alemania. Consistía la carrera en efectuar 20 vueltas, que sumaban un total de 391 kilómetros. Cada vuelta era el recorrido de dos rectas, con dos virajes que las unen. Comprendía la prueba tres categorías, carrozadas libremente: litro y medio, dos y tres litros.

El vencedor absoluto fué el conductor italiano Carracciola, que pilotaba un *Mercedes* dos litros, sobrealimentado, que cubrió el recorrido en 2 h. 24 m. 17 s. Los litro y medio fueron ganados por la marca *Neckarsulm* y los tres litros por un *NAG*. Cuarenta y dos vehículos tomaron la salida, siendo numerosísimo el público que la presencié.

\*\*\*

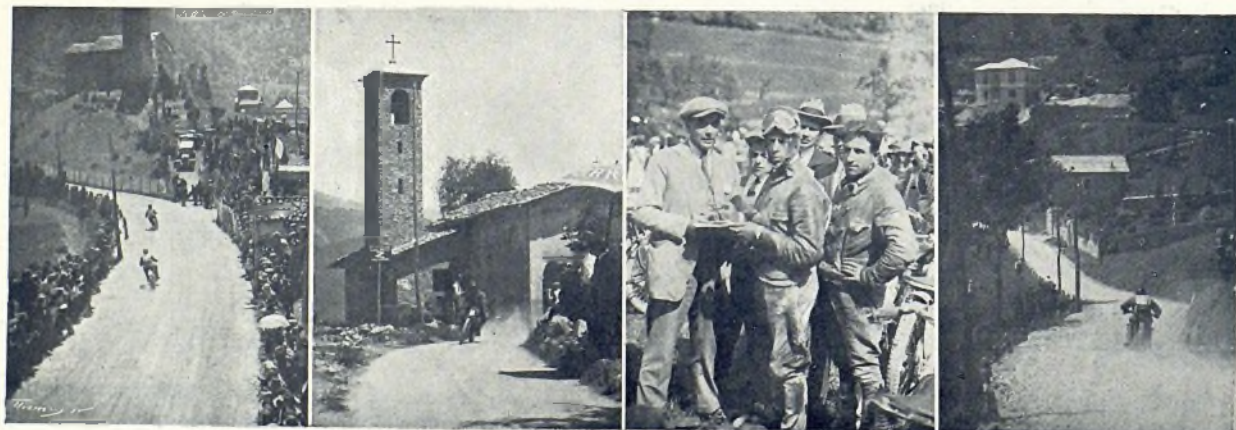
En Italia vienen celebrándose periódicamente importantísimas carreras de motocicletas, siendo la más notable de las últimas la del circuito del Lario, llamado Tourist Trophy latino; concurren a ella buen número de motoristas, siendo los vencedores: en 175 c. c., Manetti; en 250 c. c., Primi; en 350 c. c., Nuvolari, y en 500 c. c., Gherzi, que se adjudicó la clasificación general.

Para muy pronto nuevas organizaciones tendrán lugar, esperándose que, como en años anteriores, se disputará el Gran Premio de las Naciones, en ocasión de correrse en Monza el de Italia para coches y que, según rumores, será la más importante de las ma-

nifestaciones de los 1.500 c. c., por venir a luchar un equipo *Miller*, la marca vencedora este año en Indianápolis.

\*\*\*

Ya se ha corrido el Gran Premio de Europa con la nueva fórmula de los 1.500 c. c. Cuando allá en 1924 se debatía a quién correspondía organizarlo, si a Cataluña o a San Sebastián, nosotros dijimos que nos entusiasma tal organización, pues el flamante entonces Gran Premio de Europa no había sido más que un mote aplicado a los Grandes Premios Italiano primero y Francés luego. Vino la celebración de tan retumbante prueba en 1925 con sus propios medios, y en Bélgica sólo corrieron dos marcas y cinco coches en conjunto. Este año, con sacrificios dignos de mayor suerte, San Sebastián lo organiza y después de publicada una lista de inscriptos, que no queremos criticar, pero que para los profanos recordó algo parecido al Gran Premio 2 litros de apertura del autódromo de Terramar, sólo dos marcas tomaron la salida, una de ellas sin preparación ninguna y la otra, dueña absoluta de la situación, ganó de mano maestra, pero sin inquietudes. Aquello dijimos, y esto ha sucedido; no es que nos alegremos; pero, francamente, podemos muy bien felicitarnos de no haber roto lanzas por tener en



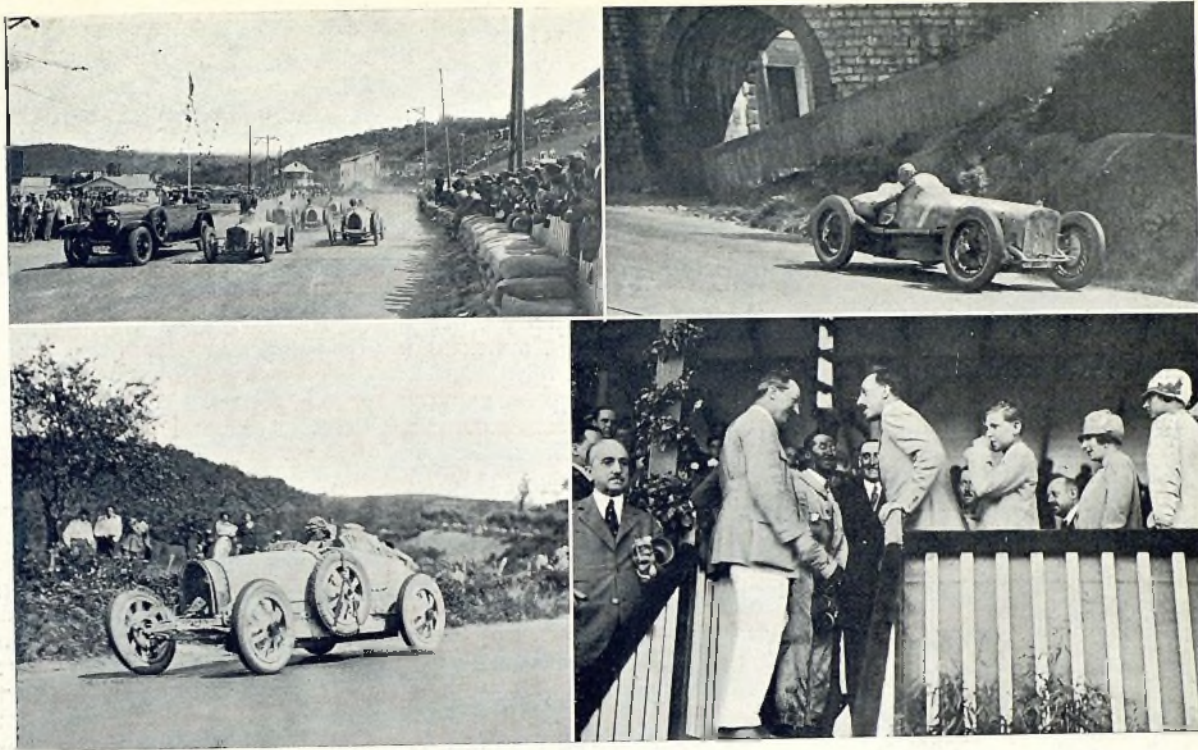
Vistas interesantes del circuito del Lario.—Gherzi, ganador de la clasificación general

Fotos Nostá y Strazza

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





GRAN PREMIO DE EUROPA : La salida.—Un Delage.—El Bugatti de Goux, vencedor de la carrera.—S. M. D. Alfonso, acompañado de la Real familia, felicita a Goux y a Bugatti por su triunfo en la máxima prueba europea de 1926

nuestra región tal carrera; muchos dineros hubiéramos gastado y poco éxito hubiéramos también obtenido. Abogábamos en aquel entonces por la prueba turista y, si bien la de este año de San Sebastián no ha sido de la importancia de unas 24 horas de Le Mans, ha resultado, por lo menos, la más interesante de la semana donostiarra. ¿Es que tampoco pueden tener éxito las pruebas turistas? Si, y nunca dejaremos de ser optimistas de lo que defendemos, si ello se enfoca en sentido español, nada de copias de lo que se hace fuera. No miremos allende los Pirineos; organizando en España y para España y entonces los sacrificios tendrán el seguro éxito que se merecen. El R. A. C. E., secundado por los demás Automóviles Clubs nacionales, puede hacer muy bien las cosas. ¿No fué una prueba completamente a la española el Gran Premio del Automóvil Club de España 1913 y ha sido la carrera de mayor éxito que se ha celebrado en nuestra nación? ¡Y qué éxito!; la célebre marca *Rolls-Royce*, que no concurre a carrera alguna, complacida por su reglamentación, inscribió un equi-

po. ¿Dónde y cuándo en el mundo se ha visto cosa igual?

Nosotros, que modestamente laboramos pro automovilismo, queremos en este momento histórico de la crisis de las carreras, lanzar una idea, no para que sea aceptada, pero sí para que, por lo menos, la lean quienes tienen en sus manos poderosas organizaciones, cual la del circuito de Lasarte, y que al reflexionar sobre el desengaño del Gran Premio de Europa, no dejarán de buscar algo interesante para desquitarse en 1927.

Nuestro proyecto es: un Gran Premio de España con dos clasificaciones, una general y por fórmula, en la que pueda clasificarse el que mayor rendimiento haya efectuado, y la otra, dividida por categorías, con vencedor por categoría, sirviendo de base el tiempo mínimo, que en este caso sería la suma de los diversos tiempos que luego detallaremos, siendo las categorías cuatro: 1.500 c. c., 2 litros, 3 litros y 5 y más, equipados los coches con carrocerías turistas completamente de acuerdo a los tipos de catálogo.

La salida se efectuaría en Barcelona; en la primera etapa ten-

dria lugar una carrera en cuesta a Montserrat, llegando los coches a Lérida, Huesca o Zaragoza, según se decidiese. La segunda etapa, de la ciudad escogida a San Sebastián, donde se correrían 1.000 kilómetros en Lasarte y luego en dos etapas a Madrid, con una prueba en cuesta en el Guadarrama. La suma de tiempos sería el Montserrat, Lasarte y Guadarrama. Los tiempos de las etapas a base de 45 a la hora, contándose en ellas solamente las diferencias de retroceso que aumentarían la suma total.

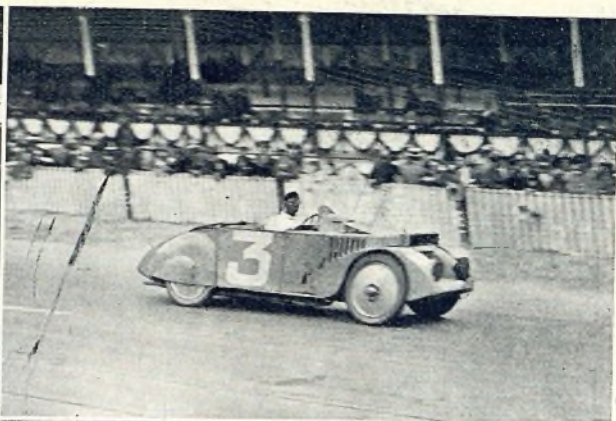
Los adelantos no contarían, a fin de evitar accidentes en el camino. Indicamos la media de 45, por haberse demostrado en las pruebas de R. M. C. C. ningún peligro ofrece para la circulación, máxime no teniendo los conductores la preocupación de los controles secretos, que en esta carrera se suprimirían.

\* \* \*

Lanzado nuestro proyecto, pasemos a reseñar brevemente lo que fué el Gran Premio de Europa 1926. Tomaron la salida tres *Bugatti* y tres *Delage*; los pri-

S T A D I U M





GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPÚZCOA : Manso de Zúñiga y Leonard con *Chenard-Walcker*, 1.º de su categoría y de las clasificaciones generales.—El *Chenard* pasa frente a las tribunas.—O M en plena carrera.—Minoia-Morandi, con el 2 litros O M, vencedor de su categoría (*Pneus Pirelli*).—Boillot, que ganó con *Letailleur* la categoría 5 litros, lleva su *Peugeot* al pesaje.—Un *Peugeot* en el circuito

meros, magníficamente preparados, repitieron el éxito del Gran Premio de Francia, y los segundos sin preparación, a pesar de demostrar en diversas vueltas grandes cualidades de veloces, acabaron con la resistencia física de sus conductores, los que fué preciso cambiar infinidad de veces. Los seis vehículos terminaron la prueba con más o menos kilómetros efectuados, pero debido a

cambios de drivers no inscriptos como suplentes, viéronse desclasificados. El resultado oficial fué: 1.º, Goux, *Bugatti*, en 6 h. 51 m. 52 s., lo que para los 739 kilómetros del recorrido da una media de 113 km. 400 metros a la hora. 2.º, Constantini, *Bugatti*, 7 h. 26 m. 18 s. 3.º Moree, *Delage*.

\* \* \*

En la mañana del jueves, día 22,

STADIUM

estaban frente a los box los coches siguientes, de los que se habían inscripto para la grancarrera turista Gran Premio de Guipúzcoa:

*Categoría 1.100 c. c.*

*Chenard Walcker*, Leonard y Manso de Zúñiga.

*Chenard Walcker*, Lagache y Pisart.

*Salmson*, Trenor y Leopold.

*Sénéchal*, *Sénéchal* y Degouy.



*Categoría 2 litros*

O M, Morandi y Minoia.  
*Georges Irat*, Rost y Ladhuie.  
 T A M, Heredia y Díaz.  
 O M, Danielli y Balestrero.  
 O M, Danielli.  
*Georges Irat*, Dorny y Rossi.  
 T A M, Baulieux y Gendron.

*Categoría 3 litros*

*Aries*, Laly y Flohot.

*Categoría 5 litros*

*Peugeot*, Boillot y Letailleur.  
*Peugeot*, Rigal y Serre.

*Categoría más de 5 litros*

*Mercedes*, Merz y Gartner.  
*Mercedes*, Carracciola y Kuhnle.  
*Mercedes*, Werner y Walb.

Atraían por su bello aspecto los *Mercedes* y los *O M*, carrozados de modo impecable.

Los dos *Chenard Walcker* iban equipados con carrocerías bajísimas, de la forma perfil de ala de avión, que causaban sensación entre los espectadores.

El *Aries* tenía el mismo aspecto que el año pasado, siendo asimismo análogos los *Peugeot*, de los que se destacaba el de Boillot.

Teniendo en cuenta el tiempo que cada una de las categorías debía correr y la distancia mínima de 1.000 kilómetros que debían ser cubiertos para clasificarse, resultaban las siguientes velocidades mínimas para los inscriptos en las siguientes categorías: 1.100 c. c., 83 km. 330 por hora; 2 litros, 90 km. 220 por hora; 3 litros,



GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPÚZCOA : El tablero de tiempos.—Un *G. Irat*.—El *Sénéchal*.—Preparados para la salida.—La lucha frente a las tribunas.—*Mercedes* ganó su categoría, demostrando la gran clase de sus coches

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



91 km. 080 por hora; 5 litros, 93 km. 020 por hora, y más de 5 litros, 95 km. 240 por hora.

A las once menos cuarto comenzaron a alinearse los coches, causando triste aspecto el cuadro anunciador en el que se notaba una cifra desanimadora de forfait poco corriente en las pruebas de turismo y sólo compensada por la alta cía de los vehículos y conductores que tomaban la salida.

A la hora anunciada salen los 1.100 c. c., a excepción del *Salmson*, por no reunir su capota las condiciones reglamentarias.

Cincuenta y cinco minutos después arrancan los 2 litros, a las doce y cuarto salen los *Peugeot*, habiéndolo efectuado antes el *Aries* y, finalmente, a las doce y media los *Mercedes*, muy handicapados por el peso, que según los reglamentos internacionales obliga para su cilindrada el de 3.000 kilogramos. Este peso, durante la prueba, les ocasionará una serie de molestias en los neumáticos, que tienen que resistirlo a medias no inferiores a los 112 por hora.

Desde el comienzo se ve gran ventaja para los pequeños *Chenard Walcker*, que parece son estudiados especialmente para la reglamentación de esta carrera, a pesar de ser los mismos coches que en el pasado año salieron triunfantes de las 24 horas de Le Mans y en el presente acaban de vencer en el Gran Premio del Automóvil Club de Bélgica.

Las horas iban transcurriendo, algunos se retiraban, entre ellos el *Aries*, que hasta el momento de su abandono había demostrado grandes condiciones para realizar espléndida performance.

*Mercedes* en la quinta hora, habiendo agotado la provisión de gomas prevista, adopta para finalizar la carrera los neumáticos *Pirelli*, marca distinta de la que había comenzado la lucha. Tal cambio le favorece bastante, si bien no evitó completamente las molestias de las averías.

Otros abandonos tuvieron lugar, abandonos que no influyeron en el interés de la prueba, ya que no afectaban a los leaders.

Terminó el día, las tribunas se iluminaron y los coches iban girando a velocidades notabilísimas. Suenan las once de la noche y van terminando los coches su ronda gi-

gantesca, cuyos resultados fueron:

1.º, *Chenard Walcker*, conducido por Leonard y M. de Zúñiga.

2.º, *Chenard Walcker*, pilotado por Lagache y Pisart.

3.º, *O M*, pilotado por Minoia y Morandi.

4.º, *Peugeot*, conducido por Boillot y Letailleur.

5.º, *Peugeot*, conducido por Rigal y Serre.

6.º, *Mercedes*, pilotado por Merz y Gartner.

7.º, *Mercedes*, conducido por Carracciola y Kuhnle.

8.º, *O M*, pilotado por Balestrero y Danielli.

9.º, *Georges Irat*, conducido por Rost y Ladhuie.

10, *Mercedes*, conducido por Werner y Walb.

11, *Sénéchal*, conducido por Sénéchal.

La clasificación por categorías se estableció como sigue:

#### Categoría 1.100 c. c.

1.º, Manso de Zúñiga y Leonard, sobre *Chenard Walcker*, cubrió la distancia de 1.245 km. 382 metros, a una media horaria de 103 km. 780 metros.

2.º, Lagache y Pisart, sobre *Chenard Walcker*, 1.229 km. 345 metros, a una media horaria de 102 km. 445 metros.

3.º, Sénéchal, sobre *Sénéchal*, 1.043 km. 444 metros, a una media horaria de 86 km. 953 metros.

#### Categoría 2 litros

1.º, Minoia y Morandi, sobre *O M*, cubrió en su recorrido 1.128 kilómetros 529 metros, a una media horaria de 94 km. 701 metros.

2.º, Balestrero y Danielli, sobre *O M*, 1.059 km. 278 metros, a una media horaria de 88 km. 890 metros.

3.º, Rost y Ladhuie, sobre *Georges Irat*, 1.058 km. 105 metros, a una media horaria de 88 kilómetros 792 metros.

#### Categoría 5 litros

1.º, Boillot y Letailleur, sobre *Peugeot*, cubrió en su recorrido 1.083 km. 457 metros, a una media horaria de 100 km. 987 metros.

2.º, Rigal y Serre, sobre *Peugeot*, 1.078 km. 175 metros, a una media horaria de 100 km. 295 metros.

#### Categoría más de 5 litros

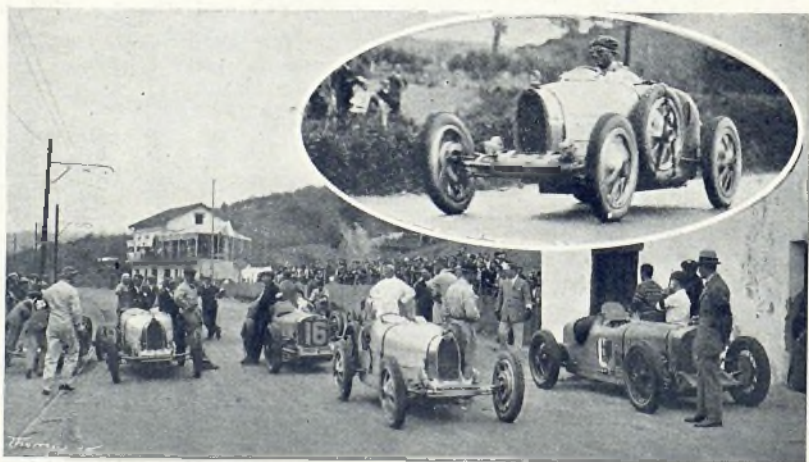
1.º, Merz y Gartner, sobre *Mercedes*, cubrió en su recorrido 1.069 km. 74 metros, a una media horaria de 101 km. 86 metros.

2.º, Carracciola y Kuhnle, sobre *Mercedes*, 1.067 km. 153 metros, a una media horaria de 101 kilómetros 633 metros.

3.º, Werner y Walb, sobre *Mercedes*, 1.055 km. 685 metros, a una media horaria de 100 km. 541 metros.

En la clasificación general triunforon en toda la línea los *Chenard Walcker*, ganando, entre otros trofeos, la Copa de la Reina y la de la Diputación de Guipúzcoa, ambas adjudicadas al de Manso de Zúñiga y Leonard, por haber recorrido mayor número de kilómetros (Copa de la Reina) y ser el primero de la clasificación general, según la fórmula de rendimiento (Copa de la Diputación).

(Sigue en la página 26)



GRAN PREMIO DE ESPAÑA : La salida. — Constantini, el ganador, con Bugatti 2 litros

Fotos Rol

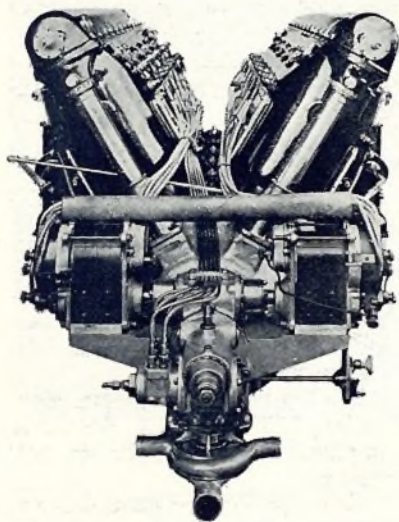
STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# El record mundial de distancia en avión es elevado a 4.700 kms.

en el recorrido París-Omsk, por un aparato «Breguet» provisto de un motor «Hispano Suiza» 500 HP.



El motor Hispano-Suiza 500 HP.

OTRO record del mundo acaba de ser conquistado por el motor 500 HP. 12 cilindros en V. Hispano Suiza; es el record de distancia en línea recta sin aterrizaje.

Este record, establecido recientemente en 4.400 kilómetros, ha sido elevado a 4.700 por un Breguet XIX A-12, motor Hispano Suiza, a pesar de haber sufrido durante cinco horas una tormenta en los Urales, que no le permitió avanzar; de otro modo, seguramente, se hubieran sobrepasado los 5.500 kilómetros.

**El avión y el motor.**—El avión, un Breguet especialmente construido a este efecto a base de suprimir peso inútil, llevaba dos depósitos de bencina, uno delante y otro detrás del piloto, de 1.425 litros el primero y de 652 litros el segundo, ambos provistos de un dispositivo especial, permitiendo vaciarlos en pocos segundos; dos depósitos de benzol de 310 litros cada uno en el fuselaje y dos de aceite de 100 litros.

El motor, un Hispano Suiza 500 HP. 12 cilindros en V., es la

nueva creación del ingeniero Marcos Birkigt, que tiene siempre la última palabra en lo que a avances de la aviación hace referencia. Provisto de un sistema especial de carburación que le permite consumir 85 litros de combustible por hora, con todo y haber dado en las pruebas una velocidad de 235 kilómetros a la hora con el avión a plena carga, es decir, como se encontraba en el momento de salir con todo el combustible, pesando cerca de cuatro toneladas.

Con estos elementos y con la pericia de los pilotos capitán Girier y teniente Dordilly, dos ases de la aviación francesa, fácil era prever el magnífico éxito que habían de alcanzar ya al primer intento de batir el record del mundo de la distancia.

**Lo que fué el raid.**—Salida de Bourget con buen tiempo a las 5'20 horas de la mañana, con un despegue fácil a pesar de la enorme carga; dos horas más tarde, antes que se levante el viento y que despeje el cielo, ya han pasado Friburgo y vuelan hacia Colonia y Berlín; sin dificultad cruzan sobre Berlín, luego Dantzig y al llegar a Khaim se levanta viento de frente que no llega a alterar la

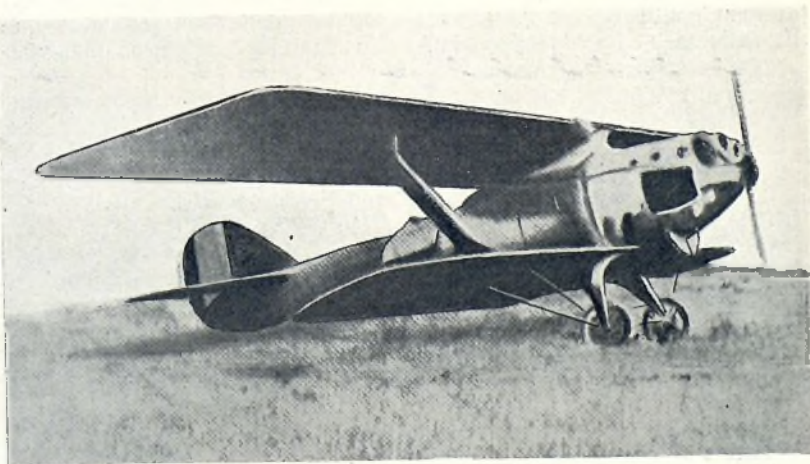
marcha regular del Breguet-Hispano-Suiza.

Se aproximan a los montes Urales, cuando se desencadena una violenta tormenta. Durante cinco horas sufren una tempestad deshecha en medio de rayos y huracán, que hacen tanguer al avión, el que resiste y se mantiene por la pericia de sus pilotos, pero no avanza. Logran, por fin, salir de la borrasca y, extenuados los pilotos y con su provisión de combustible mermada por el esfuerzo inútil para avanzar contra el huracán, aterrizan en Omsk, punto que oficialmente habían designado como fin de etapa.

Sin la tempestad, los deseos secretos de Girier se hubieran realizado, y no en Omsk, sino en Marinsk hubiera aterrizado, con lo que hubiera llevado a 5.600 kilómetros el record del mundo, que hoy deja establecido en 4.704.

Nuestra cordial felicitación por el éxito alcanzado, a los pilotos, a la casa Breguet y a la Hispano Suiza, cuyo nuevo motor, apenas aparecido, detenta, no sólo los records de velocidad, sino también los de resistencia.

K. R.



Motor Breguet XIX A - 12

Fotos Hispano

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



## Rally paper-verbena en La Ricarda



Don Eusebio Bertrand y Serra, organizador de la gran fiesta

**D**ON Eusebio Bertrand y Serra une a sus cualidades de gran hombre de negocios y a sus dotes de organizador de fiestas deportivas, la de eminente y entusiasta practicante del sport.

Gracias a él, las regatas de nuestros clubs adquieren vida y realidad, tanto por los valiosos premios que ofrece como por la parte activa que toman sus balandros.

Automovilísticamente es también una de las figuras más salientes; sus actuaciones al frente de la Cámara del Automóvil, presidiendo los Comités de las grandiosas Exposiciones e impulsando el lan-

zamiento de marcas puramente deportivas, como los clásicos *pur sang*, han sido hechos que sobradamente lo han demostrado. Pero donde el señor Bertrand se encuentra más en su elemento es cuando dedica sus actividades al deporte hípico; poseedor de espléndida cuadra, sus colores han pisado infinidad de veces victoriosos la meta, proclamando el nombre de su activísimo propietario.

Anualmente, en su finca de La Ricarda, del Prat de Llobregat, organiza un soberbio Rally paper. De tal fiesta son las fotos que ilustran esta página; en ellas pue-

de apreciarse fueron en gran número las amazonas y jinetes que asistieron, pudiéndose asegurar reunió la *élite* de la aristocracia barcelonesa.

Al terminar la prueba, quedaron vencedores: por las damas, la señorita Perarnau, que llegó primera en el difícil recorrido efectuado, y de los caballeros, don Jorge Puig, que efectuó un rally magnífico.

Luego se cenó y al terminar la comida empezó la verbena, que fué de un gusto y clasicismo magníficos, deleitándose largamente los amantes al baile.



Distinguida concurrencia en el patio de La Ricarda.—La salida del rally.

Fotos Vela

STADIUM



## Carrera de parejas mixtas



Señorita Agripina Puy y su equipier Roca, vencedores de la carrera

**E**MPIEZAN a tomar entre nosotros carta de naturaleza esta clase de carreras mixtas. En poco tiempo las bellas hijas de la tierra sienten un ferviente deseo de compartir con los hombres sus emociones atléticas y se lanzan a campo traviesa con su compañero, al que sirven de aliciente para animarle en la ruda prueba de marcha que las bases del concurso ofrecen.

La U. E. de San Andrés, atenta a su labor de educación física, organizó una interesante prueba que revistió caracteres de gran acontecimiento.

La carrera de excursionistas por parejas mixtas salió de San Andrés, llegando al bosque de «Les Alzines» (Baró).

Ayudó en la organización a la U. E. de San Andrés, el Fomento Sardanístico San Andrés, y fué presenciada la prueba por toda la barriada, por constituir para ella



La llegada

una interesante novedad, no vista aún.

A pesar del gran calor que reinaba, las 32 parejas que participaron en la prueba llevaron un tren excesivo, pues el circuito estaba marcado especialmente en terreno montañoso y su distancia era de unos seis kilómetros.

La llegada, que coincidió con un aplec sardanístico, fué clamorosa, pues el numeroso público congregado al rededor de la Cobia tributó a las parejas un merecido homenaje por sus brillantes resultados, que fueron:

1.<sup>a</sup>, Agripina Puy (C. E. de Gracia), 57 m. 55 s.; 2.<sup>a</sup>, Mercedes Castellort (C. E. Barceloní), 58 m. 48 s.; 3.<sup>a</sup>, Bienvenida Castro (A. E. Atlántida); 4.<sup>a</sup>, Lucía Mecaí (A. E. Catalunya); 5.<sup>a</sup>, Rosa Pinyol (C. E. Barceloní); 6.<sup>a</sup>, Ramona Martínez (C. E. Barcelo-

gurándoles que de prevalecer su entusiasmo y amor propio, encontrarán en nosotros su paladín en defensa de su idea colmada.

\* \* \*

Demostrado por estas recientes manifestaciones deportivo-excurcionistas la gran afición que va desarrollándose en nuestra ciudad por esta clase de actividades deportivas, creemos llegado el momento de que se realice una prueba cumbre, prueba que a la par que nos demostraría el grado de perfección a que hemos llegado, sería una propaganda en favor del excursionismo deportivo, que si bien ya no necesita andadores, nunca es bastante lo que por él se haga, ya que desde el punto de vista de mejoramiento de la raza es el de resultados más prácticos, pues resulta un deporte al que pueden



Equipo del Centre Excursionista Barceloní, clasificado en primer lugar

ní); 7.<sup>a</sup>, Antonia Mestres (C. E. de Gracia); 8.<sup>a</sup>, Maria Mercè (A. E. Catalunya); 9.<sup>a</sup>, Mercedes Huerta (C. E. de Gracia); 10, Maria Cabrera (U. E. de Gracia).

Se clasificaron hasta 26 parejas, ganando por equipos tres parejas.

La clasificación por clubs se detalló como sigue:

- 1.<sup>o</sup>, C. E. Barceloní, 13 puntos.
- 2.<sup>o</sup>, C. E. de Gracia, 17 puntos.
- 3.<sup>o</sup>, C. E. Atlántida, 32 puntos.

No podemos menos que felicitar a la U. E. de San Andrés y al Fomento Sardanístico por el éxito, esperando que ya que éste ha sido franco y lisonjero, perseveren en la obra emprendida, ase-

dedicarse todos por ser el más modesto y al alcance de cuantos quieran practicarlo. Muy bien está el que se haga futbol, pero eso de que el público que en invierno asiste tiritando de frío, cada domingo, a los partidos, y regresa a su casa muchas veces con un resfriado, consecuencia del plantón que se ha dado, y al día siguiente, tragando tazas de brebajes, lea la reseña, se llame deportista; preferimos, deportivamente, optar por el cine y deje en paz al deporte, que en su esencia no necesita espectadores y sí el mayor número de practicantes, y para conseguir tal fin es por lo que proponemos la prueba magna popular.

Fotos Bonet

STADIUM



# La actualidad deportiva en París



1 y 3. Regatas de Suresnes.—2 y 10. Gran Premio Alberto Champion, disputado en Bufalo: Girardengo, vencedor.—4, 5 y 6. Carreras pedestre y ciclista Verdún-París, del 14 de julio: Los vencedores depositan sus ramos en la tumba del soldado desconocido.—7 y 12. Travesía de París a nado: Llegó primero Boone.—8. Fauchaux vence en el Gran Premio ciclista.—9. Boome gana el Omnium de Saint-Cloud.—11, 14, 15, 16 y 17. Campeonatos de Francia de carreras pedestres: Porret llegó primero en los 100 metros.—13. La regata de canoas 12 litros. Fotos Rol

STADIUM



## Los actuales Campeonatos de Natación



Equipo de relevos 4 x 50 (señoritas) del Club de Natación Barcelona, Volgebain, Granicher, Muñoz, M. L. Vigo y Arenas.—Equipo de relevos 5 x 50 (hombres) del mismo club, Giménez, Ferrés, Cruells, Trueta y Parés

**E**XITO sobre éxito es lo que está consiguiendo el Club Natación Barcelona en sus organizaciones.

Los dos días de Campeonato la piscina estaba llena de selecta y buena aristocracia, que siguió con gran entusiasmo las interesantes pruebas.

Varios records fueron batidos, lo que demuestra los progresos de nuestros nadadores.

También se establecieron dos nuevos records femeninos. El de los 100 metros, braza, que quedó en posesión de la señorita María Luisa Vigo, en 2 m. 8 s.  $\frac{2}{10}$ , y el de 200 metros, relevos (4 x 50), en 3 m. 21 s.  $\frac{8}{10}$ .

El primer record fué el de Cataluña de los 1.500 metros, estilo libre, que su propio detentor Artigas, del Athletic, lo rebajó en cerca de 15 segundos. La carrera de Artigas fué brillante, siendo muy aplaudidos los tiempos parciales que realizó. Mantell fué un adversario temible que sostuvo perfectamente el duro tren impuesto por el vencedor.

En la prueba siguiente, González, del Arenys, batió los records de Cataluña y España de los 100 metros, espalda, después de una magnífica carrera, que demostró que tenemos en González un gran elemento para las futuras contiendas internacionales. González re-

bajó los records de Brull en 4 segundos  $\frac{1}{10}$ .

Los tiempos establecidos por Pinillo en los 100 metros no fueron mejorados, pero de todas formas el tiempo que empleó Parés en intentarlo puede aceptarse como bueno.

Francesch, el «as» del Arenys, batió también los records regional y nacional de los 400 metros, braza, que él mismo estableciera. La carrera de Francesch fué seguida con gran interés, pues encontró en Castro un serio contrincante.

En el último día se batieron aún dos records más de España, y de Cataluña fueron tres los derrumbados.



Parés, campeón de los 100 metros, estilo libre.—González, campeón de los 100 metros, espalda.—Artigas, campeón de los 200 metros, mar libre, y 1.500 en piscina.—María Luisa Vigo, campeona de los 100 metros braza y saltos de palanca

Fotos Claret

STADIUM



# La actualidad futbolística

Otra buena jornada para el futbol catalán / El Español sigue su magnífica campaña en «fields» americanos / Partidos de promoción / Un relativo descanso de nuestros equipos



Match selección Barcelona-Zurich celebrado en Suiza : El saludo de los teams

## Otra buena jornada para el futbol catalán

DESPUÉS del partido jugado en Praga por el equipo representativo de Barcelona, match que había de ser una completa rehabilitación del futbol catalán, e incluso del español, ya que uno y otro no quedaron muy bien parados en las anteriores visitas de equipos de clubs (Real Sociedad, Español y Europa) a la capital checa, cerró la breve excursión nuestro once seleccionado con una concluyente victoria obtenida en Zurich contra una excelente selección suiza.

Propiamente no contendieron las selecciones de ambas ciudades, ya que por rivalidades locales fué imposible reunir al benemérito Zu-

rich F. C. (cuyo nombre irá forzosamente unido siempre a la historia de nuestro futbol, puesto que de sus filas salió don Juan Gamper, el más enérgico y avisado propulsor de los progresos hechos en Cataluña por este deporte), un grupo de jugadores que fuese exacta representación del futbol de la bella ciudad helvética. Sin embargo, no nos engañaremos al afirmar que el equipo que fué opuesto al de Barcelona no distaba mucho de ser, por su fuerza, el que hubiesen podido poner en pie los clubs más importantes de Zurich (Youngs Fellows, Zurich, Grasshoppers).

Tal vez la defensa en este caso habría sido más consistente, pero la línea de ataque no hubiese sido

con seguridad lo peligrosa que fué la formada por jugadores de Zurich, Aaran y Lugano, en la que figuraban tres internacionales; ni posiblemente la línea media habría alcanzado la eficacia de la que formaron Schnorf, Mort y el prodigioso Faessler.

De todos modos, queda como hecho inconcuso que Zurich opuso al equipo catalán un fuerte equipo, que sucumbió por 5 goals a 2, sin que los nuestros llegaran a dar su total rendimiento.

Vióse la victoria fácil, y como es costumbre en tales casos, más en nuestros equipos, los jugadores barceloneses, o parte de ellos, tuvieron momentos de desgracia, que no bastaron a borrar el efecto de momentos de juego brillante,



Del match de Suiza : El equipo barcelonés. — Sastre atacando.

Fotos J. Schmid

STADIUM



demostrativos de una superioridad táctica y técnica, individual y colectiva.

La jornada de Zurich puede calificarse también de brillante y fructífera. Los comentarios de la prensa suiza coinciden al apreciar en el juego y en los jugadores del equipo de Barcelona una alta categoría que puede ser confrontada con la de los mejores equipos continentales.

### El Español sigue su magnífica campaña en «fields» americanos

Conjuntamente con las brillantes demostraciones del equipo de nuestra ciudad ha ido trayéndonos el cable los resultados altamente satisfactorios del equipo del R. C. D. Español en América del Sur.

El once que en los distintos encuentros ha defendido los colores del club realista, no ha sido un equipo propiamente catalán.

Sin embargo, no es menos cierto que es el fútbol catalán el que a los ojos de los públicos de la Argentina y del Uruguay ha ganado la difícil batalla de rehabilitar a todo el fútbol español, no muy bien parado después de la alegre y confiada excursión de los vascos. Cuando los periódicos americanos se refieren al Español, le llaman sistemáticamente «el equipo catalán» o «el equipo de Barcelona». Prescinden o hacen caso omiso de los refuerzos, y por tal motivo las victorias o las derrotas repercuten en el prestigio de que en América goza Cataluña como potencia futbolística.

El Español ha requerido el concurso de jugadores vascos, madrileños y un valenciano, además de figurar en el equipo los vascos y canarios titulares del mismo. Todos han contribuido con su inteligencia y sus inagotables energías y entusiasmo a esta labor de rehabilitación tan necesaria, y los vascos son quienes con más empeño han querido borrar la mala impresión producida por sus coterráneos en época ya algo lejana.

El mérito de la excelente campaña que lleva a cabo el equipo blanquiazul, en justicia debe corresponder a todos sus componentes. Pero observen los que escriben con harta ligereza y con cierto dejo despectivo que los catalanes figuraban en minoría, que, se-

gún los críticos americanos, el equipo se ha impuesto y ha impresionado por la energía inmovible de su conjunto y que individualmente sólo un jugador—el que ha hecho que económicamente los partidos fueran otros tantos éxitos—originó el interés enorme, sentido por la afición americana, interés que luego supo sostener con sus actuaciones, que produjeron el más vivo entusiasmo.

¿Tenemos necesidad de nombrar a Zamora? Cuando en un equipo figura nuestro goalkeeper nacional, no puede decirse, sin caer en pecado de ligereza, que una pequeña parte del éxito se debe a los catalanes, siquiera estén en minoría.

A pesar de los buenos resultados, los primeros partidos del Español, en cuanto al juego, fueron deficientes. Lo que se impuso—dicen los cronistas americanos—fué la energía y la vivacidad de nuestro temperamento; la moral de los jugadores no se deshizo jamás. Si en este aspecto otro equipo no podría aventajar al Español, tenemos la convicción de que en cuanto a la destreza y a la gracia del juego individual y a la habilidad y precisión en el conjunto, pueden ir a América otros equipos españoles—e incluso puramente catalanes—que superen al club realista. Esto es lo que se desprende de las noticias que tenemos hasta ahora. Y es natural que así sea. El Español ha evolucionado, como los demás equipos de Cataluña, hacia las normas del bello *passing-game*. Reforzando el equipo con jugadores de características distintas, la impresión puede ganar en vigor lo que pierde en armonía y esbeltez, hasta tanto que los equipiers incorporados al equipo no hayan asimilado el nuevo estilo, si es que ello es posible, que no lo es siempre.

Citemos, en breve, los nuevos resultados del Español: En Montevideo ganó (1-0) al Nacional, obteniendo la victoria más preciosa de la *tournee*, y fué vencido por Peñarol, el gran rival de aquél, por la mínima diferencia (0-1). Perdió, presentando un equipo incompleto, con la selección de la Liga de Rosario (3-0), y poco después contra la misma selección se rehabilitaba en Buenos Aires, empatando a cero. Otro resultado de menor importancia fué el que ob-

tuvo con otro equipo formado con jugadores de distintos clubs, venciendo por 1-0, en las afueras de Buenos Aires.

El Peñarol, por discutirse su victoria, ha retado al Español que, según noticias, deberá enfrentarse también con fuertes equipos brasileños, ya solucionadas las dificultades que hacían difícil la visita del once blanquiazul a Río de Janeiro.

### Partidos de promoción

Con un calor verdaderamente achicharrante, la Federación Catalana no ha tenido inconveniente en hacer disputar los partidos de promoción entre campeones de los distintos grupos y los colistas del superior.

Distintas veces se ha hecho objeto de duros y justificados ataques al fútbol estival, que si carece de valor de todo orden, tiene, en cambio, el inconveniente de minar el organismo de los jugadores y exponer a los mismos a una grave congestión. La Federación hasta hoy se inhibió, dejando en libertad a los clubs, que son quienes se han puesto en evidencia. Pero este año ha sido la propia Federación la que ha obligado a los equipos a agotarse en una lucha tan terrible como es la que decide la permanencia en una categoría o el paso a otra, de un club. Que Dios se lo tenga en cuenta a los beneméritos y altruistas directivos del fútbol.

Hemos visto parte de algunos de tales matches de promoción y, ante el espectáculo inhumano de unos muchachos forzados a rendir un excesivo esfuerzo, bajo el rigor de una temperatura canicular, no hemos podido contener nuestra indignación. ¡Lástima que ese delito de lesa humanidad quede sin su sanción correspondiente!

Hablando de los partidos brevemente, hemos de consignar el triunfo del Gimnástico de Tarracona sobre el Reus Deportiu. En el primer partido no hubo vencedores ni vencidos, así que el segundo tuvo la característica de ser decisivo. El Gimnástico se impuso brillantemente, resultando vencedor por 4 goals a 1. La victoria del once tarraconense fué merecida, ya que, aparte de la mayor eficacia que acusa el resultado, dió la sensación de ser más

STADIUM



sólido, más igual en todas sus partes y de juego más completo. En el once de Reus aparecieron puntos flacos y si sus jugadores demostraron ser hábiles y estar bien adiestrados, también dieron prueba de inexperiencia.

El Gimnástico de Tarragona puede hacer, por poco que se lo proponga, un buen papel en el Grupo B, de la primera categoría.

El Martinenc y el Badalona han ganado cada uno de ellos un partido de los dos en que se disputa la promoción. El primero fué netamente favorable al once de San Martín (4-2), que se demostró muy superior a su contrario. En cambio, en el segundo match, el mejor fué el Badalona y aunque venció este equipo (2-1), el resultado no expresa con fidelidad cuán superior fué el campeón del Grupo B al colista del Grupo A.

Si el Martinenc fuera un equipo regular en sus actuaciones, ni hubiera quedado a cero en la clasificación ni hubiera perdido con el Badalona.

A pesar de considerarlo, en principio, más equipo, no nos atreveríamos a asegurar su victoria en el match decisivo que se celebrará en agosto.

### Un relativo descanso de nuestros equipos

Este verano se caracteriza por un relativo descanso de nuestros clubs, en especial los más importantes, que dejan pasar las festividades sin hacer jugar a sus equipos.

El Barcelona ha dado el ejemplo, imponiendo un descanso forzoso a sus jugadores desde el 15 de julio hasta el 1 de septiembre.

Una excepción ha sido el permitir a algunos de sus jugadores que figuraran en el partido en homenaje al veterano jugador del Sans, Badal, formando parte de una selección que jugó con el primer bando de la Unió.

El Europa ha estado también inactivo algunas fiestas. De súbito ha emprendido un inopinado viaje a Valencia para jugar con el titular en las pasadas fiestas.

Los demás clubs, quien más, quien menos, también han observado un descanso relativo. Eso significa que el buen sentido va imponiéndose paulatinamente en nuestras agrupaciones deportivas. Ojalá se imponga por completo, y a la actividad en los campos substituya la actividad burocrática que es obligada en el interregno estival.

SPECTATOR

## AUTOMOVILISMO MUNDIAL

(Continúa de la página 18)

Esta carrera, a pesar de los *forfaits*, fué, de las tres de la Semana de San Sebastián, la más interesante, tanto por la lucha entre los concursantes como por la competencia en el circuito, desde el punto de vista deportivo. Es verdad que los *Chenard Walcker* pudieron considerarse vencedores desde el primer momento, mas debido a las salidas en handicap el interés consistía en ver si los de motores más potentes conseguían alcanzar a los pequeños, máxime al ver desde las tribunas pasar los *O M*, *Peugeot* y *Mercedes*, marcas que realizaron vueltas verdaderamente impresionantes. Si en lo futuro se conserva la clasificación por handicap y éste se establece en relación a las medias conseguidas en el presente, es innegable que el clásico Gran Premio Turista español se convertirá en una de las pruebas más interesantes del programa mundial. En nuestro anterior proyecto tal handicap puede perfectamente adaptarse, si se estudia de acuerdo con el espíritu de nuestra modesta idea.

\* \* \*

Con el nombre de Gran Premio de España, se disputaba la última carrera de Lasarte. Su reglamen-

tación, a base de fuerza libre, sólo debiendo responder los vehículos a la fórmula internacional de peso por cilindrada. También fueron muchos los que no se presentaron a la salida, siendo los que arrancaron al dar la señal, un *Sunbeam*, pilotado por Seegrave; tres *Delage*, conducidos por Benoist, Morel y Wagner, y seis *Bugatti*, cuyos conductores eran Constantini, Goux, Minoia, Williams, De Bouck y Ferry. El representante inglés, que era el de motor más potente, dió varias vueltas interesantes, retirándose luego. De los *Delage* distinguióse Wagner, que en diversas ocasiones lo substituyó en el volante Benoist por haberse retirado el coche que él conducía a la salida. Resultó el mejor de los *Bugatti* Constantini, quien llevando la cabeza de la carrera más de la mitad de la misma ganó de mano maestra el Gran Premio y con él la segunda gran victoria en España de los *pur sang*. Goux tuvo diversas dificultades, vencíendolas todas y pisando segundo la meta.

La pareja Wagner-Benoist clasificóse tercera, consiguiendo un lugar de honor a los 2 litros *Delage*, que el pasado año ganaron la misma carrera.

La clasificación establecióse:

Constantini, *Bugatti*, dando las 40 vueltas al circuito, o sean 692 kilómetros 600 metros, en 5 h.

35 m. 47 s., a una velocidad media de 123 km. 776 metros por hora. La vuelta más rápida la hizo a velocidad de 135 km. 214 metros.

El segundo en llegar fué Goux, *Bugatti*, que invirtió en la carrera 5 h. 52 m. 15 s., a una velocidad de 117 km. 964 metros.

El tercero fué Benoist-Wagner, *Delage*, que invirtió 5 h. 56 m. 57 s. Velocidad, 116 km. 425 metros hora.

Cuarto Minoia, sobre *Bugatti*, en 5 h. 57 m. 26 s.

El coche *Bugatti* conducido por Ferry se clasificó en quinto lugar, habiendo suspendido la carrera en su vuelta 33.

En lo que respecta a organización, la IV Semana Automovilista de San Sebastián ha sido un verdadero modelo. Todo cuanto de lejos o de cerca estaba relacionado con las carreras de Lasarte tenía una especial atención por parte de las autoridades locales, y esto dicho, por las de la capital donostiarra, es mucho, pues como todos sabemos, la perla del Atlántico es modelo de ciudades cuidadas. Los elementos del R. A. C. de Guipúzcoa no descansaron un momento y gracias a tales actividades, que tenían ya origen de varios meses, las tribunas, el circuito, el cuadro de tiempos, en una palabra, todo fué perfecto.

M. F. C.

STADIUM



# MENSAJERAS

**REVISIÓN PREMATRIMONIAL.**— En Madrid andan a la greña en las columnas de *El Imparcial*, el reputado escritor Eduardo Zamacois y el Conde de Coello de Portugal, ex consejero de la Corona.

Zamacois, el elevado literato, alaba—conforme se merece—una ley promulgada recientemente en Méjico por la que se ordena que no pueda sancionarse ninguna unión matrimonial en tanto que los contrayentes no justifiquen que no padecen enfermedades que por propagarse de padres a hijos constituyan un peligro para la salud de la especie.

Lección admirable, dice Zamacois, que nos brinda Méjico. Y el Conde de Coello de Portugal afirma que cuando fué ministro de la Gobernación en octubre de 1921, presentó un proyecto de ley—que quedó en proyecto—por el que se determinaba y requería para poder contraer matrimonio, acreditar ante el juzgado, mediante certificación facultativa, el hecho de hallarse exento de toda clase de enfermedades que pudieran influir en la degeneración de la raza.

Y quien tiene buena memoria y años en su haber, recuerda que el *comendador* don Antonio Fabié, de grata memoria, pidió en plena Asamblea de la Federación Gimnástica Española, celebrada en el paraninfo del Colegio de San Carlos de Madrid, en 1899, la revisión prematrimonial, y del dicho al hecho, va el largo trecho de los años y heredándose la tuberculosis y otras enfermedades incurables.

La voz de alerta, señores, fué dada por los amantes de la educación física.

\*\*\*

**LA X Exposición Internacional** de la Aeronáutica se celebrará en París en los días 3 al 19 de diciembre próximo.

\*\*\*

**LA** prensa madrileña ha publicado el siguiente suelto referente a la circulación de automóviles en aquella capital:

«Se previene a cuantos automovilistas lleguen a esta Corte, procedentes de provincias o del ex-

tranjero, de la necesidad en que se hallan de solicitar en la Inspección Sanitaria más próxima al punto por donde verifiquen la entrada, un bono de cruce, completamente gratuito, en posesión del cual deben presentarse en la Inspección general de Carruajes, donde se les facilitará, sin otros gastos que los de 1,70 por derechos de Timbre, un permiso de circulación valedero por siete días, sin el cual no podrán permanecer en Madrid.»

\*\*\*

**EL** renombrado piloto aviador Lasne acaba de conquistar un nuevo record del mundo de 1.000 kilómetros, a una velocidad media a la hora de 235 km. 997 metros.

Ha efectuado el record en el denominado circuito de Etampes-Villesauvage-La Marmogne, utilizando un aparato *Nieuport-Delage* de caza, 42 C. I., provisto de un motor *Hispano-Suiza* 500 c. v. y llevando una carga a bordo de 500 kilos.

Con esta performance Lasne consigue cuatro records del mundo: los de distancia con carga de 250 y 500 kilos y los de velocidad con los mismos pesos.

\*\*\*

**LA Gaceta** del 25 de junio publica una Real orden disponiendo que el reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España entre en vigor el 1 de agosto próximo, exigiendo su aplicación la renovación total o parcial de documentos y su distribución a las dependencias a quienes por el mismo texto legal corresponda.

\*\*\*

**HEMOS** recibido el prospecto anunciador de la Feria-Exposición (!) de Automóviles que organizada por la Junta de festejos del Ayuntamiento de Alicante se efectuará del 6 al 31 de agosto.

Los automóviles, nuevos o usados, serán exhibidos en los andenes del Paseo de Campoamor, cerrado con vallas.

Bueno sería que la Junta de Festejos de Alicante, antes de llevar más adelante su proyecto, pidiese

informes de lo que aconteció en Valencia últimamente, días antes de efectuarse la inauguración de la Feria de Muestras y Exposición del Automóvil.

\*\*\*

**EN** la reunión celebrada en Madrid por las sociedades de primera categoría, grupo A, se acordó hacer declaración de que los cinco clubs continúen en la clasificación de amateurs.

La declaración hecha por los clubs madrileños—al decir de un periódico de la villa y corte—no puede ser más regocijante. Claro es que no tardará en venir el tío Paco con la rebaja.

No en vano una de las sociedades que se tiene por más *pura*, ha gastado este año en atenciones de fútbol la bonita suma de cincuenta mil pesetas.

\*\*\*

**VARIOS** periódicos han publicado el acuerdo unánime recaído en sesión celebrada por la Confederación Deportiva de Cataluña, relativo al nombramiento de los elementos que en representación de esa importantísima entidad formarán parte del Grupo Deportivo de la Exposición de Barcelona, del Grupo que presidido por el Marqués de Foronda, habrá de entender en cuanto afecta a la preparación y organización de la parte deportiva, que presumimos habrá de ser de las más importantes.

Trátase, como ya se ha dicho en la prensa y ha sido expuesto en diferentes ocasiones por el ilustre presidente del Comité Ejecutivo de la futura Exposición, de dar una amplitud muy grande a la parte deportiva, la que se merece la deportiva Barcelona y la que por derecho propio corresponde a España.

El Comité Ejecutivo ha recurrido a nuestros dos más importantes organismos deportivos para la designación de las personas que han de ayudar con sus consejos, experiencia y amor, a la más rápida y feliz realización de la grandiosa idea que se persigue: a la Confederación Deportiva de Cataluña, a la que están adheridas todas las Federaciones deportivas regionales sin excepción alguna, y al Co-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



mité Olímpico Español, representación genuina del deportivismo nacional.

La Confederación, compuesta de las personas más capacitadas para dirigir al elemento deportista, ha tenido soberano acierto en la elección de sus delegados: el doctor don Juan Farnés, que ocupa una de las vicepresidencias de la Confederación y que durante largos años desempeñó a la perfección la presidencia de la Federación de Sociedades Deportivas, en cuyo cargo fué reelegido diferentes veces; don Santiago Roure, vicepresidente de la Confederación, una de nuestras personalidades más entendidas en olimpismo, cuya actuación en los Juegos de París 1924 fué tan celebrada; don Ricardo Cabot, también vicepresidente de la Confederación Deportiva de Cataluña y Secretario general electo de la Federación Nacional de Fútbol por designación y voto unánime de todas las regiones españolas, lo que significa un voto el más amplio de confianza que puede darse al que ha contribuido con su persistente trabajo a lograr el esplendor que el fútbol ha alcanzado en nuestro país; don Manuel Garriga, factor valioso e indispensable en toda organización deportiva a partir de aquella gloriosa fecha en que implantara en nuestra región las carreras de au-

tomóviles Copa Catalunya 1908.

Los cuatro son personas que han estudiado a fondo cuanto afecta a la marcha progresiva de los deportes y muy particularmente de cuanto se relaciona con los juegos olímpicos, hasta el punto de que han de ser factores importantes en el noble intento que se acaricia en las altas esferas de la Exposición, como también en las del Comité Olímpico Español y Confederación Deportiva de Cataluña, de llevar a efecto en el estadio, que no se tardará mucho en ver construido en la parte más elevada del grandioso parque de Montjuich, unos juegos latinos, o tal vez ibéricos, prólogo obligado de una Olimpiada, si es que a España ha de corresponder alguna vez ese honor, que creemos tiene bien merecido.

No hemos de hablar de la designación hecha por el Comité Olímpico Español a favor de nuestro director don Narciso Masferrer, quien ejerce el decanato del periodismo deportivo español, iniciador en la prensa en el año 1887 de la Real Sociedad Gimnástica Española, persona que ha sentido las palpitaciones de la vida deportiva nacional desde que esa vida despertó entre nosotros, vida que nos manifiesta, considera él, como acabada viendo convertidos en espléndida realidad los anhelos

de Barcelona entera de poder contar con un gran estadio y celebrar en él unos juegos olímpicos.

A eso tiende la obra a que van a dar comienzo esos hombres, ayudados indudablemente por cuantos sienten intenso y verdadero amor por el deporte y presididos por el Marqués de Foronda, tan encariñado de largos años con los progresos del deporte y la prosperidad y engrandecimiento de nuestra querida ciudad.

\*\*\*

HACE pocos días falleció la respetable señora doña Dolores Graupera, viuda de Buyosa, madre de nuestro querido amigo el reporter fotográfico de STADIUM, don Ramón Buyosa.

A nuestro fraternal compañero y a toda la respetable familia Buyosa, reiteramos el testimonio de nuestro profundo sentimiento.

\*\*\*

EL ministro de Aeronáutica de la Gran Bretaña ha declarado que encargará en breve varios ejemplares del autogiro de que es inventor el ingeniero señor Lacier y Codorniu, para que puedan realizarse durante este verano toda una serie de pruebas encaminadas a comprobar la utilidad de ese aparato para la aviación civil británica.

## El automóvil es un lujo

### Rebaja de pasajes en el ferrocarril

A los enemigos del automovilismo, a los eternos propagandistas de que «el automóvil es un lujo», les recomendamos la lectura de los avisos que en la prensa de la capital ha publicado la Empresa del Ferrocarril Central...

Lo que no han conseguido los ministros, lo ha conseguido ese artículo al que se ha gravado con toda clase de impuestos, con el errado criterio de que era artículo de lujo.

El Ferrocarril Central ha tenido que establecer trenes rápidos, rebajar las tarifas y hacer gran propaganda para defenderse de la competencia que autos, autobuses y camiones, con viajes rápidos y baratos a las ciudades cercanas, han hecho mella en las finanzas de

la poderosa empresa ferroviaria.

¡Ahí tiene nuestro Gobierno el problema del transporte solucionado!

No mire el avance automovilístico como un mal, al contrario: en vez de agobiarlo con gravámenes, rebájese los impuestos, fomente esa obra progresista, construya carreteras en todas direcciones y verá como cesa el clamor de nuestra campaña, que ve la mayor parte de los rendimientos de la producción, absorbidos por los exorbitantes fletes que cobran las empresas monopolizadoras, hasta el presente, del transporte.

¡Hay que alzar nuestro punto de mira, hay que elevarse sobre los convencionalismos de aldea y pensar en el porvenir, en el her-

moso porvenir que le está reservado a este pequeño pedazo de tierra, el día que nuestros caminos permitan el transporte rápido y económico por vehículos automóviles!

¡¡Convénzanse de que *automóvil no significa lujo*: significa progreso, engrandecimiento, prosperidad!!

\*\*\*

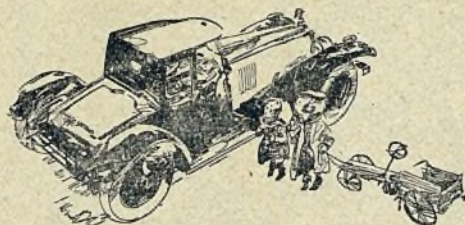
Esto que transcribimos a las páginas de STADIUM, no es ningún discurso hecho para rebatir la farsa de lujo que se cernía sobre el automóvil.

Es un artículo de fondo publicado por nuestro querido colega *Auto*, de Montevideo, clamando por que no se conceptúe allí como artículo de lujo el automóvil, calificado aquí de artículo suntuario.

STADIUM



# EL DEPORTE EN SOLFA



—¿Qué te parece, Pichín, si le proponíamos cambiar nuestro coche por esta cucaracha?

(A. C. A., Buenos Aires)



—¿No conoce a mi marido? Es aquel, el rubio.

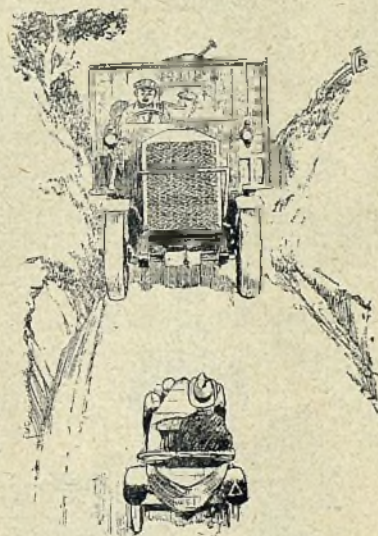
(Le Rire, Paris)



—Otro aeroplano, papá. ¡Pasan muchos!

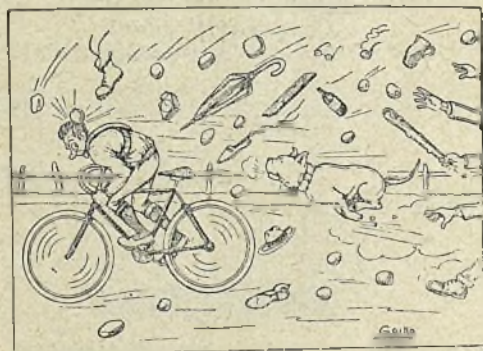
—¡Calla, imprudente! Si te oye el casero nos sube el cuarto.

(Passing Shaw, Londres)



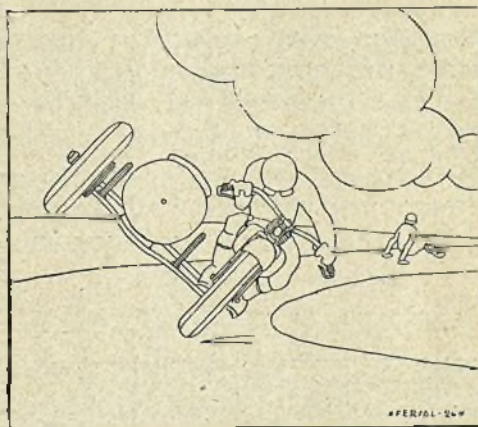
El del camión: —Si agacha usted la cabeza puede pasar sin miedo.

(The Humorist, Londres)



Artículo IV de carreras.—No serán válidos los entrenadores, fueren de la clase que fueren.

(Excelsior, Bilbao)



—¡Echate para afuera, que esta curva es peligrosa!

(España Sportiva, Madrid)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





## Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Telef. 1017-A  
BARCELONA

LA MEJOR CASA  
de España en artículos  
para todos los sports

Tennis  
Foot - Ball  
Atletismo  
Boxeo  
Ping - Pong  
Rugby

Hockey, Excursionismo, etc.



## AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente  
de serie

bate todos los records del mundo  
velocidad y resistencia

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



elegidas entre todas las de-  
más marcas, para equipos  
de sus coches, por más de  
200 constructores de auto-  
móviles en los Estados Uni-  
dos, y por más de 100 de los  
principales constructores in-  
gleses y franceses.

VENTA AL POR MAYOR



BARCELONA - Rosellón, 192  
MADRID - Fernández de la Hoz, 17

## Le Chauffeur

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

**JAIME ROCA**

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



**V Carrera en cuesta La Rabassada : 9 de mayo de 1926**

El amateur don Pedro Soler, con el imbatible **AMILCAR** 1.100 c. c. de su propiedad, B.-16128 se clasifica **PRIMERO** cat. Sport 1.100, estableciendo el **nuevo record** en 4 m. 39 s. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> y siendo

**primero absoluto todas categorías, sport y turismo**

AGENTES EXCLUSIVOS

**J. Alvarez y C.<sup>a</sup>, S. en C. :** Calle Provenza, núm. 185  
BARCELONA

## OPERADIO

### Maletín Radiotelefónico

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

En sus excursio-  
nes, en sus viajes,  
no olvide su  
**MALETIN**



**A. CASAJUANA**

Diputación, núm. 279 - BARCELONA

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

**ACEITE JÚPITER**



Inalterable a todas las temperaturas

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

Emplee



Cadenas de rodillos  
"The Coventry"

Máximo de fuerza y rendimiento  
Perfectas en todos sus detalles



BARCELONA - Rosellón, 192  
MADRID - Fernández de la Hoz, 17

**Lea Vd.**

# El Abundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



**¡Ciclistas! Debéis  
usar**

**Neumáticos DELTA**

**de fabricación nacional**

**Madrid**  
Gaztambide, 3

**Klein y C.<sup>a</sup>**

**Barcelona**  
Princesa, 61

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



**ESTUDIE Vd. COSTE** por neumático y kilómetro  
y encontrará que los

**NEUMÁTICOS**

**DUNLOP**

**CORD**

son los más económicos que  
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho  
montad DUNLOP"**



**SOCIEDAD ESPAÑOLA**

**DUNLOP**

(SOCIEDAD ANÓNIMA)

**M A D R I D**  
Claudio Coello, 106

**BARCELONA**  
Buenos Aires, 18

## AUTOMÓVIL SALÓN

**MADRID**  
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 aparatos aplicables a los mismos*

*Neumáticos de las mejores marcas*  
*Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport*

*Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas*



# ELIZALDE

## Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

Realizándose ambas fabricaciones  
a base de los mejores mate-  
riales conocidos y de los  
elementos técnicos  
más perfectos



Talleres y Oficinas:

**A. ELIZALDE**

*Paseo de San Juan, núm. 149*

*Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G*

**Barcelona**

*Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE*

Casa en Madrid:

*Avenida Reina Victoria, núm. 17*

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

Ayuntamiento de Madrid