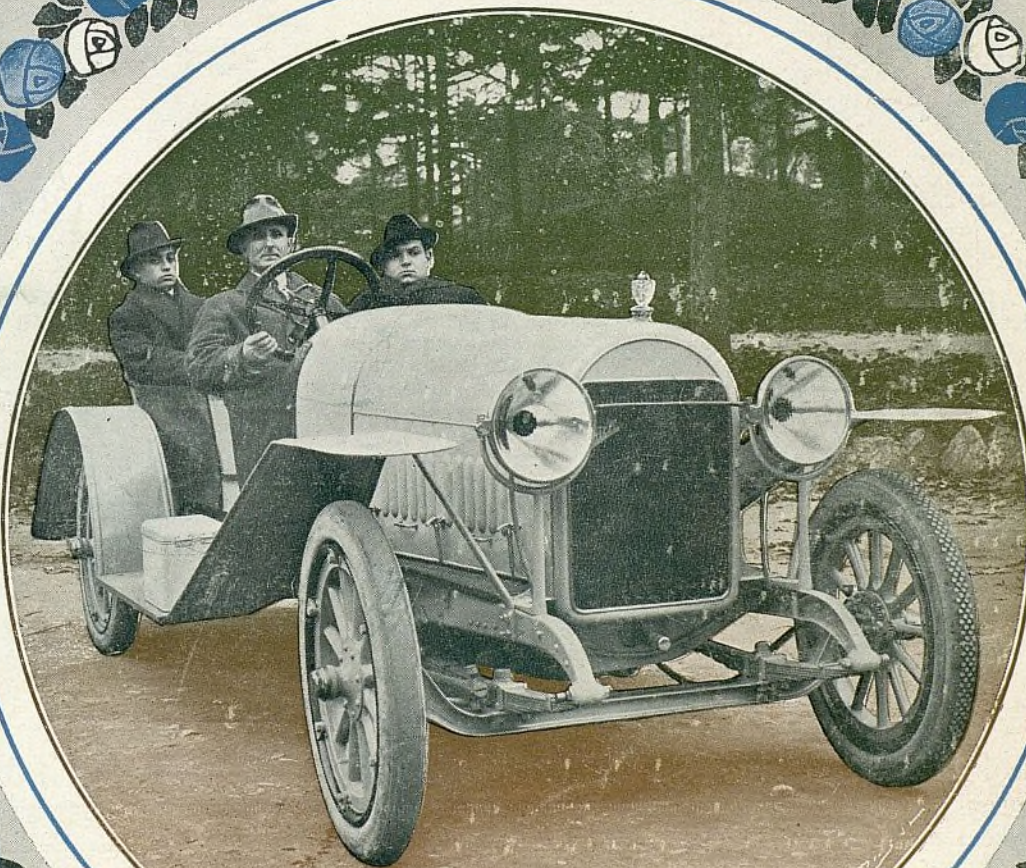




# STADIUM

El automóvil  
Abadal-Buick

*Revista Ilustrada  
de Sports*



El conocido sportman

**Paco Abadal**

conduciendo el nuevo tipo  
de coche, llevando a su lado  
al ingeniero de su casa  
don Rafael Bianchi

Año VII - Núm. 194  
10 Febrero 1917

**20** cts.



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

# SANROMÁ

Léase los martes **El Mundo Deportivo**

**Fábrica nacional de**  
**cochecitos**  
**automóviles**

# IDEAL

motor con patente española, construido en nuestros talleres

**PRIMERO y SEGUNDO premios** - Prueba de Regularidad 1915  
**PRIMERO y TERCER premios** - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A. **BARCELONA:** Rosellón, 189-191; Moyá, 6; Diagonal, 548  
**MADRID:** Alfonso XI, 5

# AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS	DESPACHO	GARAGE Y TALLERES
Plaza de Cataluña, 18	Trafalgar, 52	Diagonal, 429

**Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman**  
**Camiones Federal : Coches reparto Rusch**  
**Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto**

Ruedas motrices Auto Weel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases

<b>ESPAÑA</b> (BARCELONA) Carret. " de Ribas, 279 Teléfono 8250	<h1>La Hispano-Suiza</h1> <h2>FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES</h2> <p>Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.          Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación</p> <p>Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.<sup>a</sup>, S. en C.-Ronda Universidad, 37</p> <p>Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922</p>	<b>FRANCIA</b> (BOIS COLOMBES) : 27, Rue Réunion :
--	--	---





# Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



## SUSCRIPCIÓN:

España, año, 10 ptas. Extranjero, id., 15 fr.

## APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 20 cént.

Número suelto, atrasado, 40 cént.

## OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr. •  
Teléf. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

## Figuras de relieve

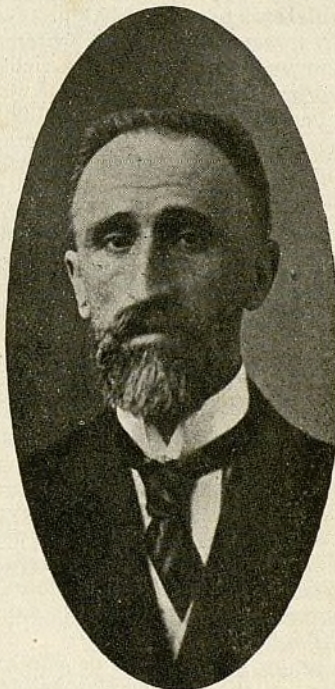
### Los primates

LA Sección de Sports de Montaña del importante centro excursionista con que contamos en Cataluña, fiel a su programa y a sus decididos propósitos, valiéndose de sus propios medios, sin auxilio ni subvención de nadie, nos ha vuelto a invitar a sus periódicas excursiones, que reúnen, unas veces, los grandes aliados de los sports de nieve, y otras, hacen que nuestros corredores salven las cimas de nuestras montañas en plena carrera, llevando siempre, la referida sección, sus alegrías a las altas cumbres.

Celebra hoy STADIUM un nuevo éxito del Centre Excursionista de Catalunya, y natural es que traigamos a esta primera página de nuestro periódico, el retrato de su digno presidente, don Jaime Massó y Torrents.

Es el señor Massó uno de los socios más antiguos del Centre y, por tanto, uno de sus más fervientes enamorados; persona que con entusiasmos grandes ha contribuido al esplendor que ha alcanzado tan importante sociedad.

Los socios del Centre, y con ellos el señor Massó, han sido los que han roto el hielo de nuestra indiferencia y los que con más arte y más maña han sabido iniciar las aficiones de muchos hacia el excursionismo en todas y cada una de sus múltiples fases. Así se comprende que, pagando los socios la enorme cantidad de dos pesetas mensuales, pueda vivir el Centre



DON JAIME MASSÓ Y TORRENTS  
Presidente del Centre Excursionista  
de Catalunya

en una casa que constituye un verdadero tesoro; que funcionen con vida propia, en su seno, las secciones de Sports de Muntanya, la Fotográfica, la Arqueológica, la Arquitectónica y la de Ingeniería, y que sus socios, tras de recorrer el país, vengán al Centre a darnos noticia galana del resultado brillante de sus excursiones.

Este es el Centre; entidad que vive con modestia, pero en la cual

vibran los entusiasmos de cuantos se enorgullecen formando parte de ella. Todos a una, sin excepciones, laboran con ardor por su florecimiento y todos trabajan, cada uno dentro de su ambiente, para que la obra del Centre sea admirada por propios y forasteros.

Por su cátedra han desfilaro personalidades ilustres, hombres estudiosos, excursionistas empedernidos, que nos han deleitado con sus relatos y nos han ilustrado con el fruto de sus profundos conocimientos.

Y entidad de esta índole, digna de admiración, ciertamente, está presidida, por el voto unánime de sus consocios, por don Jaime Massó y Torrents, honor tanto más merecido, cuanto que el presidente simboliza allí la fuerza que representan todas las voluntades puestas al servicio de una causa tan bella y tan hermosa como la que simboliza, de modo firme y positivo, el Centre Excursionista de Catalunya.

Es el señor Massó un publicista realmente distinguido; quien conozca su obra *Croquis Pirenencs*, convendrá, conmigo, en que quien reflejó en el papel tales impresiones reúne méritos más que suficientes para ocupar el cargo que de tan digna manera desempeña.

Quien reemplazó a don César Augusto Torras, aquel presidente insigne, no ha menester ya de más elogios ni alabanzas.

N. M.



## Pórtico

### La cuestión gasolinera

**T**IEMPO ha que tanto el Automóvil Club como la Cámara Sindical del Automóvil vienen dedicando energías a una campaña encaminada a recabar del Gobierno medidas que eviten el aumento continuo del precio de la bencina y aun que determinen una baja importante en el precio inaguantable que ya ha alcanzado por una continuidad de pequeños aumentos que ha ido sufriendo el precio de dicho combustible para motores desde el comienzo de la guerra.

Esta campaña tiene un fundamento justo y patriótico, porque el colmo a que han llegado las cosas implica consecuencias tan funestas para los que del automovilismo hacen un deporte como para aquellos que tienen en el automóvil un elemento más de trabajo, para los que han arriesgado capitales importantes en prestar servicios públicos de transportes que el Estado debería proteger como intereses propios, y, en fin, para los agricultores, que gracias al motor de gasolina pudieron perfeccionar y mejorar notablemente sus organizaciones. A pesar de la gravedad del problema, el Gobierno se ha declarado impotente para atacar el mal en su raíz, como hizo con otros productos en cuya venta quisieron lucrar desmesuradamente los acaparadores, y se limita a publicar una Real orden de Hacienda sometiendo las operaciones de las refinerías de petróleo a una estrecha inspección.

¿Es ése el remedio? — se pregunta un colega—. Indudablemente que no —decimos nosotros—, porque no creemos que fuese ésa la finalidad que perseguían los promovedores de la campaña de protesta. Se buscaba un beneficio para el consumidor y con la R. O. dictada tan sólo el Estado puede beneficiarse. Sólo se va, con esa R. O., a evitar que los refinadores puedan defraudar al Estado y, por tanto, en el supuesto de que la defraudación existiese, el cumplimiento de la R. O. se traduciría en perjuicio de los petroleros, y como éstos han demostrado no estar dispuestos al más mínimo sacrificio, dicho perjuicio repercutiría en una nueva alza del precio, con lo cual el consumidor saldría perdiendo; y en el supuesto de que la defraudación no existiese, las cosas quedarían tal como están, con lo cual nada se ganaría tampoco.

El remedio está en huir de toda gestión del Estado, que se ha declarado ya impotente para evitar lo que no tiene razón de ser, procurando que se agrupen bajo un nombre social cual-

quiera, constituyendo una anónima mercantil todos los garages de España, para importar por su cuenta la bencina; y por si esto pudiera parecer que entraña el peligro de un nuevo trust que pueda, mañana, obrar a sus anchas, hágase una coalición de automovilistas y comerciantes, pues por lo que éstos se benefician hoy día de la venta de gasolina les ha de parecer bien cualquiera solución que aleje o destruya para siempre ese peligro que amenaza la vida del automovilismo en todas sus ramas turista, industrial y agrícola.

RICARDO CABOT

### Estos días en otros tiempos

9 de febrero de 1888. — El pedestrista Albert, en Nueva York, bate el record de las 400 millas, empleando 84 h. 31 m. 18 s.

6 de febrero de 1897. — Nilson, en el mitin de sports de nieve de Montreal (Canadá) cubre las cinco millas inglesas en 14 m. 47 s.

5 de febrero de 1898. — Se crea en Barcelona la sociedad ciclista Velo Club, encargándose de la presidencia don Jaime Vidal y de la secretaria don Ernesto Antonietti.

9 de febrero de 1899. — En Liburna (Italia) se efectúa un asalto de armas en el que toman parte el profesor Nadi, sus alumnos Galeotti, Drazzini, Castei y Tide y el delegado de la Asociación Gimnástica Catalana, don Manuel Solé.

8 de febrero de 1900. — El diputado a Cortes don Alberto Aguilera, solicita que se cree un impuesto sobre las sociedades deportivas.

4 de febrero de 1901. — Llega a Barcelona el vicedirector de la Escuela Magistral de Esgrima de Roma, Cav. Pessina.

5 de febrero de 1902. — En Neuilly, cerca de París, se arrienda un espacioso terreno para construir un frontón.

6 de febrero de 1903. — El Automóvil Club de Italia inicia el propósito de celebrar una carrera de automóviles de París a Roma.

4 de febrero de 1904. — Se constituye en Madrid el Ciclo Moto Club, bajo la presidencia honoraria del Marqués de Alta Villa y la efectiva de don Julio Calleja.

10 de febrero de 1905. — En la espléndida finca del Marqués de Santillana, denominada El Goloso, se efectúa una cacería en honor y con asistencia de S. M. el Rey.

10 de febrero de 1906. — Se intenta, sin resultado, reorganizar en Madrid la Federación Gimnástica Española.

4 de febrero de 1907. — La Comisión del Ayuntamiento de Barcelona acepta el proyecto de fiestas presentado por las entidades deportivas, acordándose destinar a las mismas la suma de 125.000 pesetas.



## BANDAS MACIZAS U.S.

### Vallet, Fiol y C.<sup>a</sup>, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Teléfono A-922 - BARCELONA





# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## La Vuelta a Cataluña

EL Comité organizador ha fijado definitivamente la fecha de la II Vuelta a Cataluña, que tendrá lugar los días 6, 7, 8, 9 y 10 de junio próximo, a menos que dificultades insuperables, ocasionadas por el estado de algunas carreteras, obligue a aplazarla, lo que no se considera probable.

Los señores Andreu y Majó quedaron encargados de celebrar una entrevista con el diputado a Cortes señor Ballbé de Gallart para que éste gestione, junto con el Club, la construcción de un puente sobre el río Fluviá, en San Pedro Pescador, y no se tenga que prescindir de esta interesantísima parte del recorrido por no poder vadear el citado río.

Se acordó pedir los planos de los hoteles de Puigcerdá, Olot y otros puntos, para la mejor organización de los alojamientos.

Los señores Almirall, Coma y el doctor Cera dieron cuenta de sus estudios sobre el Reglamento, que no tardará mucho en estar terminado y en el que se introducirán algunas variaciones muy interesantes.

En vista de noticias recibidas del estado de algunas carreteras, se acordó un pequeño cambio de itinerario, que consiste en ir desde Tárrega a Cervera y desde esta ciudad, por Guisona, a Pons, utilizando una carretera muy buena que acaba de ser entregada al tránsito.

Se designó al señor Solá Andreu para formar parte de la ponencia que ha de formular el Reglamento y al señor Terradas para formar parte del Comité.

Se estudió detenidamente una proposición para la confección del programa y quedó acordado resolver definitivamente este asunto en la próxima sesión.

Se procedió al nombramiento del Comité de Honor en la forma siguiente:

Señor Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, señor Presidente del Real Moto Club de Cataluña, señor Presidente de la Federación de Sociedades Deportivas de Barcelona, Excmo. señor Gobernador civil de Barcelona, Excmo. señor Alcalde de Barcelona, Ilre. señor Ingeniero-Jefe de Obras públicas de la provincia de Barcelona, Excmo. señor Gobernador civil de Tarragona, Ilre. señor Ingeniero-Jefe de Obras públicas de Tarragona, Excmo. señor Gobernador civil de Lérida, Ilmo. señor Obispo de la Seo de Urgel, Príncipe de Andorra, Ilre. señor Ingeniero-Jefe de Obras públicas de Lé-

rida, Excmo. señor Gobernador civil de Gerona, Ilre. señor Ingeniero-Jefe de Obras públicas de Gerona, Ilre. señor Alcalde de Puigcerdá, Ilre. señor Alcalde de Olot, Ilre. señor Alcalde de Cadaqués, Ilre. señor Alcalde de Caldas de Malavella, Ilre. señor Alcalde de Manresa.

La Comisión técnica estará formada por los distinguidos ingenieros señores don Esteban Terradas y don Luis Bosch-Labrus.

Presidió don Salvador Andreu y asistieron los señores Majó, Soldevila, Dr. Cera, Ribas, Solá Andreu, Almirall, y Coma, habiendo excusado su asistencia los señores Freixa, Más Bagá y Petit.

El lunes próximo, día 12, a las seis y media, volverá a reunirse el Comité, y es probable que se trate de realizar un viaje de estudio por el itinerario de la prueba.

## Notas del R. A. C. de C.

### Proyecto acertado

El distinguido e ilustrado ingeniero de caminos don Francisco G. de Membrillera, ha publicado en la *Revista de Obras públicas* un interesantísimo trabajo sobre la imprescindible necesidad de abastecer de agua a las carreteras para su buena conservación, indicando como solución la formación de pequeños embalses o pantanos, convenientemente distanciados en las hondonadas y cauces apropiados a tal objeto y cuyos diques o presas estarían constituidos por los mismos terraplenes de las carreteras.

Tan acertada idea fué propuesta por su autor a la zona de Barcelona de la Asociación de Ingenieros de Caminos, que la aceptó, y en la última reunión de delegados de todas las zonas, celebrada en Madrid, se ha acordado solicitar de la Dirección general de Obras públicas su implantación, ampliándola a todas las carreteras existentes que lo requieran.

### Pasos a nivel

El Real Automóvil Club de Cataluña se está ocupando activamente de gestionar la supresión de varios pasos a nivel, de acuerdo con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, la que está ya estudiando que desaparezcan dos, situados entre Mollet y Montmeló, y tiene casi terminados los proyec-



tos del de Palou, en la carretera de Masnou a Granollers.

Se ha propuesto el R. A. C. de Cataluña ver si consigue vencer las dificultades que se oponen hoy a la supresión del paso a nivel de Cornellá, que constituiría una importantísima mejora para el automovilismo.

### De la Diputación La carretera de la Rabassada

El Secretario del Real Automóvil Club de Cataluña ha visitado al ingeniero señor Moreno en la Jefatura de Obras públicas provinciales, para rogarle se active todo lo posible la reparación de la carretera de Gracia a Manresa, en el trozo comprendido entre Rubí y Barcelona, pasando por la Rabassada, que forma parte del itinerario de la próxima Vuelta a Cataluña y que se halla en mal estado, habiendo prometido dicho señor ingeniero hacer todo lo posible para atender la petición.

### El Alcalde visita la fábrica "Elizalde"

El sábado último, por la tarde, el Alcalde de nuestra ciudad señor Marqués de Olérdola, hizo una visita a la fábrica nacional de automóviles que D. Arturo Elizalde tiene instalada en la amplia manzana que forma el Paseo de S. Juan con las calles de Rosellón, Industria y Bailén.

Por referencias conocía ya nuestra primera autoridad municipal la importancia y especial organización de esta casa que, ciertamente, se halla a la altura de las del extranjero en cuanto a precisión y adelanto de sistemas, pero no pudo por menos que manifestar la muy agradable sorpresa que le causaba la magnitud e intensidad del trabajo que con la maquinaria más moderna que existe, allí se realizaba. Don Arturo Elizalde y sus hijos don Salvador y don Arturo Luis, no se cansaban de contestar a las preguntas que sobre el funcionamiento de cada máquina les hacía el señor Marqués de Olérdola, que por todo se interesaba. Pero lo que verdaderamente entusiasmó a nuestro Alcalde fué la instalación, sin igual, que en aquellos locales tiene el señor Elizalde para toda clase de piezas de acero, sean o no para automóviles. La ocasión fué oportuna, pues se acababa de colocar, en aquel momento, una soberbia «Chabotte» de más de 50 toneladas de peso, destinada a las piezas de mayor tamaño.

## Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

**AUTO GARAGE BALMES**

**F. de A. Puig & C.<sup>a</sup>**

Mallorca, 231 : Balmes, 96 : Teléf. G-1102

**BARCELONA**

En la sala de pruebas también pudo apreciar el Alcalde, a más de las buenas condiciones de los motores que se hallaban en el banco—y que, sobre todo uno especial de aviación, se lanzó a toda marcha—, lo rigurosísimo que resulta el ensayo, por medio de los procedimientos empleados, en aquella sala de experiencias de la fábrica, constituyendo la más completa garantía para los clientes.

El señor Marqués de Olérdola salió complacido de la visita, y, al despedirse, felicitó efusivamente a don Arturo Elizalde y a sus hijos por el éxito alcanzado ya en los comienzos de producción de aquella obra, fruto de su capital e inteligencia, que toda la ciudad y aun España entera ha de admirar y agradecer.

### MOTORISMO

## La carrera Barcelona-Bilbao-Barcelona

En la reunión de Junta directiva del R. M. C. B. celebrada anteanoche, comenzó a tratarse de la gran carrera motorista Barcelona-Bilbao-Barcelona.

En principio quedó acordado que la prueba se verifique en cuatro días y uno de descanso, si bien aprovechando éste para efectuar la etapa Bilbao-San Sebastián.

El plan general será el siguiente:

Día 27 de junio, Barcelona-Zaragoza; día 28, Zaragoza-Bilbao; día 29, Bilbao-San Sebastián; día 30, San Sebastián-Huesca; día 1 de julio, Huesca-Barcelona.

# S. A. ESPAÑA

## Automóviles "ESPAÑA"

Neumáticos y accesorios de todas las marcas

Oficinas y exposición: Provenza, 247 - Teléfono G.-1023

Fábrica: Piferrer, 118 (San Andrés) - Teléfono S. M.-409



# V Prueba anual en cuesta en los Bruchs

organizada por el R. M. C. de C.

11 de marzo de 1917

## REGLAMENTO

El Real Moto Club de Cataluña organiza para el día 11 de marzo próximo la V Prueba anual en cuesta de los Bruchs, que se correrá bajo los reglamentos del Real Automóvil Club de España y con arreglo a las siguientes condiciones:

1.<sup>a</sup> La prueba de velocidad en cuesta tendrá lugar, como en los anteriores años, en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, entre los kilómetros 585 y 574, poco después de la salida del pueblo de Esparraguera en dirección a Igualada, dándose la primera salida a las 10'30 de la mañana.

2.<sup>a</sup> Podrán tomar parte en esta prueba las motocicletas, side-cars y autociclos de las categorías a continuación citadas, dividiéndose en dos clases: turismo y libre, de acuerdo con lo que se especifica en la condición 3.<sup>a</sup>

### 1.<sup>a</sup> MOTOCICLETAS

#### Prueba libre

*Clase A.*—Motocicletas hasta 350 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase B.*—Motocicletas hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase C.*—Motocicletas hasta 1.000 c. c. de capacidad cilíndrica total.

#### Prueba de turismo

*Clase D.*—Motocicletas hasta 300 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase E.*—Motocicletas hasta 350 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase F.*—Motocicletas hasta 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase G.*—Motocicletas superiores a 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

### 2.<sup>a</sup> MOTOCICLETAS CON SIDE-CARS

#### Prueba libre

*Clase H.*—Motocicletas hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase I.*—Motocicletas superiores a 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

#### Prueba de turismo

*Clase J.*—Motocicletas hasta 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

*Clase K.*—Motocicletas superiores a 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

### 3.<sup>a</sup> AUTOCICLOS

#### Prueba libre

*Clase L.*—Categoría única, hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

## Prueba de turismo

*Clase M.*—Categoría única, hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

3.<sup>a</sup> En lo que se refiere a motocicletas y side-cars, sólo tendrán opción a la prueba de turismo aquellos cuya especificación corresponda exactamente a los tipos llamados de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras, con la sola excepción de la forma del manillar y de los gases, que podrá ser libre para el corredor.

Todas las motocicletas con o sin side-car que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscritos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo, con carrocería, estribos, guardabarros, faros, útiles, etc. Se exceptúan de la especificación el parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior clasificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

4.<sup>a</sup> Los premios a conceder en esta prueba consisten en medallas de oro, plata y cobre para los primeros, segundos y terceros clasificados, respectivamente, en cada una de las clases antes mencionadas.

5.<sup>a</sup> Para la otorgación del primer premio en cada clase, deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda del indicado a continuación; para la otorgación de los segundos y terceros premios, será condición precisa que la diferencia de tiempo entre el segundo o tercer clasificado y el primero, no exceda de 4 y 7 minutos, respectivamente.

6.<sup>a</sup> Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos de la condición anterior:

<i>Clase A.</i> —12 m. Velocidad por hora 55 km.				
» <i>B.</i> —10'30 »	»	»	»	63 »
» <i>C.</i> —10 »	»	»	»	66 »
» <i>D.</i> —16 »	»	»	»	41 »
» <i>E.</i> —15 »	»	»	»	44 »
» <i>F.</i> —13 »	»	»	»	51 »
» <i>G.</i> —12 »	»	»	»	55 »
» <i>H.</i> —15 »	»	»	»	44 »
» <i>I.</i> —13'30 »	»	»	»	63 »
» <i>J.</i> —18 »	»	»	»	37 »
» <i>K.</i> —16 »	»	»	»	41 »
» <i>L.</i> —13 »	»	»	»	51 »
» <i>M.</i> —16 »	»	»	»	41 »

7.<sup>a</sup> Las inscripciones para esta prueba serán dirigidas al señor Secretario del Real Moto Club de Cataluña, no más tarde del día 5 de marzo, acompañadas de su importe de 5 pesetas para los señores socios del R. M. C. de C. y de 10 pesetas para los señores no socios. La inscripción con derechos dobles será prorrogada hasta el día 8, en que quedará definitivamente cerrada.

En la secretaría del R. M. C. de C. se facilitarán los correspondientes boletines de inscripción.

8.<sup>a</sup> No se admitirán inscripciones de un



## LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta  
de toda clase de accesorios para

## AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182  
BARCELONA

mismo vehículo para varias clases distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concurrente para distintas clases.

9.<sup>a</sup> Los concurrentes recibirán un número de orden el sábado, día 10, de cinco a ocho tarde, víspera de la prueba, en el local del R. M. C. de C., donde deberán presentar sus vehículos, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlos y precintarlos.

10. Los concursantes, por el hecho de inscripción, aceptan los reglamentos del Real Automóvil Club de España y lo estipulado en las presentes condiciones, comprometiéndose, además, a acatar todas las disposiciones referentes al orden en la celebración de la prueba que sean dictadas por el R. M. C. de C. o por sus comisarios o jueces.

11. El Real Moto Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los concurrentes.

12. Han sido nombrados comisarios para esta prueba los señores don Francisco de Moxó, el Marqués de la Laguna de Cameros y don Francisco Coma. Y jueces de salida y llegada, los señores don Agustín Gusi y don Rafael Bianchi.

### ADVERTENCIAS

1.<sup>a</sup> Los concursantes deberán presentarse en el lugar de salida, kilómetro 585, con media hora de anticipación a su salida.

2.<sup>a</sup> Se recomienda a los concurrentes que hayan tomado parte en la prueba, dejen sus vehículos fuera del recorrido de la misma y procuren por todos los medios posibles mantener la meta libre de obstáculos, encomendando esta conveniencia al público en general que se halle presente.

3.<sup>a</sup> Caso de impedir las condiciones atmosféricas la celebración de la prueba, el R. M. C. de C. se reserva la facultad de aplazarla o suspenderla, devolviéndose, en este segundo caso, el importe de las inscripciones, y en el primero, devolviendo únicamente la cantidad a los que manifiesten su imposibilidad de tomar parte en la prueba en la fecha aplazada.

4.<sup>a</sup> El Club recomienda a los asistentes a la fiesta se reúnan en el restaurant de Montserrat, para la comida, una vez terminada la prueba.

Barcelona, 5 de febrero de 1917.—El presidente, *Francisco Coma*.—El secretario, *Ernesto Antonietti*.

## Aleteos y pistonadas

El notable aviador cubano Jaime González, hablando con un redactor de la revista *El Automóvil*, ha dicho que las velocidades que consiguen hoy los aeroplanos, con ser enormes, no llegan a la mitad de lo que se ha de lograr en lo futuro.

González opina que el éxito de la aviación está en la rapidez y que el día que se llegue a descubrir un motor turbina de poco peso y gran potencia, se podrán conseguir velocidades fabulosas y construir aeroplanos para 50 pasajeros.

El motor rotativo, del cual es ferviente devoto, es, según dijo, un intermedio entre el motor fijo y el motor turbina. Cree también que para la rapidez no hay como el monoplano, por ser más ligero y ofrecer menor resistencia al aire.

\* \* \*

S. M. el Rey don Alfonso XIII ha encargado cuatro coches a la casa americana Willys-Overland y C.<sup>a</sup>



NEUS IRELLI

Barcelona

Ronda Universidad, 31



# Los automóviles Abadal-Buick

EL nombre de don Francisco Abadal es conocido en toda España, tanto por su brillante historial deportivo como por su justa fama en los negocios de automóviles, a los cuales ha venido dedicándose constantemente desde los primeros tiempos de conocerse ese moderno medio de locomoción con un éxito y con una autoridad verdaderamente indiscutibles.

Gracias a los grandes conocimientos que posee el señor Abadal en lo que hace referencia a la construcción y a la técnica de los automóviles y a la experiencia comercial que ha adquirido durante tanto tiempo, pudo presentar, no hace mucho, al mercado un coche cuyas líneas elegantísimas conquistaban las simpatías de los más profanos y cuyas privilegiadas condiciones mecánicas le consagraron bien pronto, en opinión de los más inteligentes, como coche ideal para nuestro país.

En la imposibilidad de seguir construyendo en la infortunada Bélgica el coche de su marca, D. Francisco Abadal hizo un estudio minucioso, tal como le interesaba, de la fabricación de coches mundial, y, como sportsman y comerciante dedicado siempre al automovilismo desde su iniciación, y habiendo, por lo tanto, seguido paso a paso todas las fases de sus progresos, no le fué difícil llegar a la conclusión de que la nación por todos conceptos más adelantada en automovilismo es actualmente, Norte América, no ya sólo por su gran producción, que excediendo, como es sabido, en algunas marcas, los 100.000 coches anuales, permite ofrecer precios sin competencia, si que también por ser un país que se ha colocado en

primera línea en lo tocante a calidad de materiales y, sobre todo, en lo que a la industria eléctrica se refiere.

Por otra parte, existiendo en aquel país tal variedad de modelos, tampoco le ha sido difícil al señor Abadal dar con el tipo de chasis que reuniera las condiciones necesarias para dar satisfacción completa a las exigencias espe-

ciales del mercado español, dadas las condiciones de solidez, de suspensión y de elasticidad que necesitan poseer los automóviles destinados a circular por los accidentados caminos españoles.

Quedaba únicamente hallar solución al problema estético, pues ya es sabido que el gusto refinadísimo y elegante de nuestros automovilistas no se aviene muy fácilmente con las líneas externas de los coches americanos, y a esto ha dado el señor Abadal solución de una manera felicísima, dotando al modelo por él adoptado de un radiador más alto, construido en sus propios talleres, circunstancia que permite dar al capot una elegancia y una esbeltez realmente insospechables y hacer que, embellecido el chasis de esta manera, sea susceptible de recibir dignamen-

te la más hermosa carrocería, creando, así, un nuevo y propio tipo de automóvil que, por su estilo completamente europeo, puede rivalizar con las mejores marcas del viejo continente.

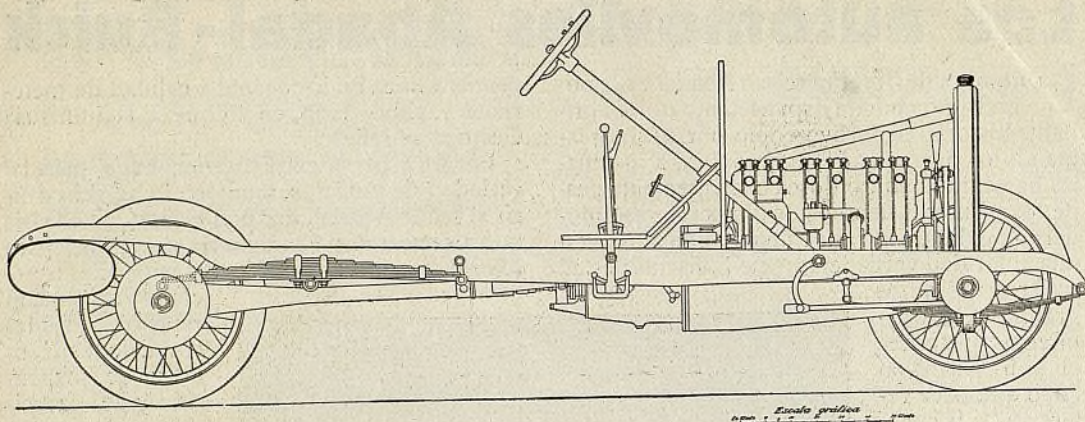
## Particularidades del chasis Abadal-Buick

El motor de 6 cilindros con las válvulas por encima, debido a su disposición muy estudiada, le da el máximo de fuerza y el mínimo de



*Don Francisco S. Abadal*





*El chasis Abadal-Buick, visto de costado*

superficie al calor de la explosión, calentándose, por tanto, menos, y hace que el consumo sea sumamente económico, hasta el punto de que en prueba oficial hizo un recorrido de 104 kilómetros con cuestas, con sólo 12  $\frac{1}{2}$  litros de bencina.

Su elasticidad es tal, que dándole el máximo de energía en el arranque — lo que constituye gran ventaja en las carreteras con curvas y pendientes —, permite marchar en directa a una velocidad de 4 kilómetros por hora, y acelerando, sin cambiar la marcha, alcanza los 100 por hora, pudiendo también subir pendientes hasta 10 o 12 %.

La suspensión Cantilever legítima de tres cojinetes le proporciona un movimiento sumamente estable, que evita molestias en los malos caminos.

Los frenos interior y exterior, obrando sobre las ruedas motrices, suprimen todo esfuerzo del diferencial y del mecanismo transmisor.

El puente oscilante, con las cardans tapadas, deja los muelles traseros completamente libres para que den el máximo de elasticidad a los movimientos de la suspensión, evitando los choques bruscos.

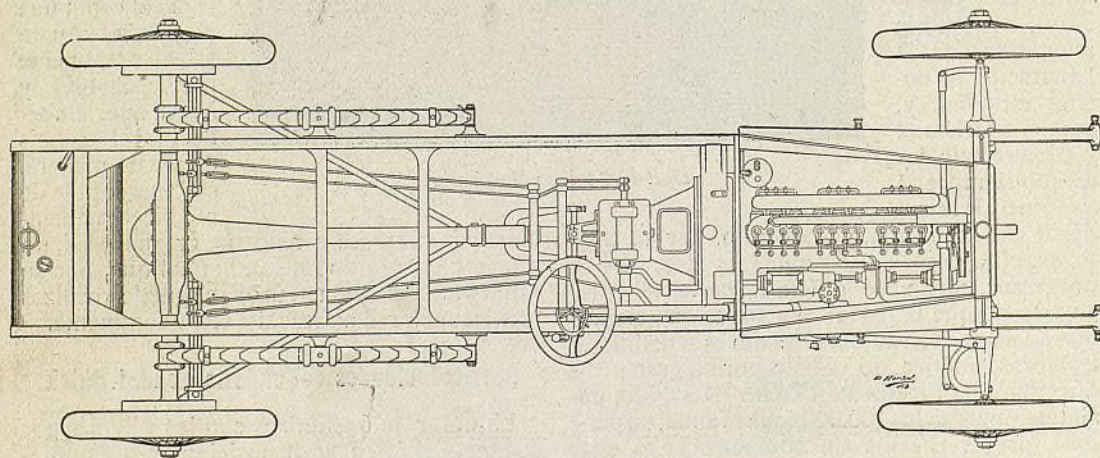
La corona y el piñón del diferencial están cortados helizoidalmente, suprimiendo el ruido de resonancia que tan molesto es cuando se lleva carrocería cerrada.

El aparato Delco que lleva y que proporciona la chispa, la puesta en marcha automática y la luz eléctrica, suprimiendo los dos dinamos que llevan otros coches de gran precio, es otra ventaja muy apreciable, por cuanto el motor funciona con más regularidad por estar la bobina y el distribuidor separados, lo que le permite trabajar en mejores condiciones, y, por otra parte, siendo mayor el voltaje, se engrasan menos las bujías.

Tiene el depósito de bencina sin presión, funcionando por aspiración y suprimiendo los inconvenientes de tener que bombar constantemente, cuando hay un escape, y regularizando mejor la llegada de bencina al carburador.

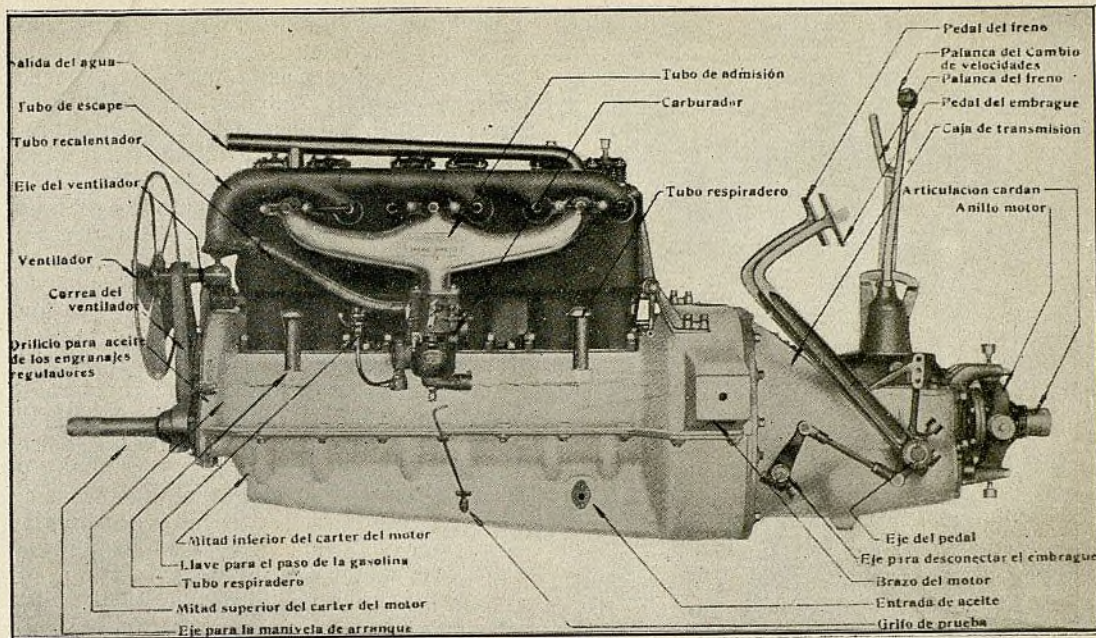
Todos los materiales son de alta calidad, y en particular los organismos de mayor esfuerzo, de acero níquel y tungsten tratados al calor y carbón, con lo que se obtiene mayor resistencia con el máximo de ligereza.

El manejo es sencillísimo y agradable, siendo todos los movimientos muy suaves, y estando el carburador muy recalentado permite al



*El chasis Abadal-Buick, visto de plano*





Motor, lado carburador

motor variar de régimen de marcha sin hacer variación ninguna.

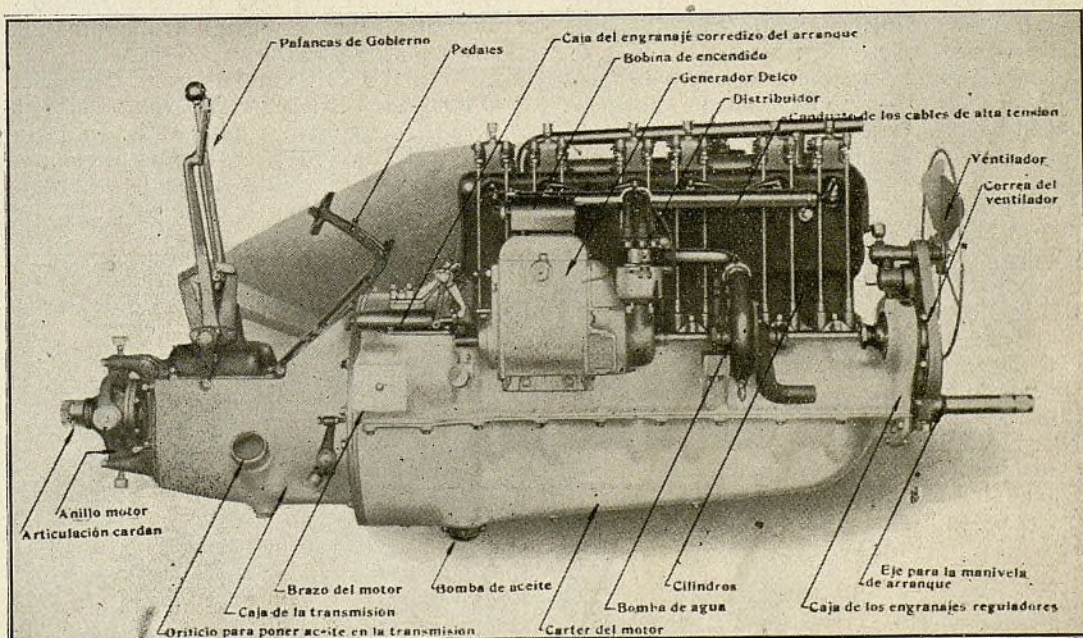
Los clisés que publicamos darán una idea de cuanto dejamos expuesto, restando únicamente añadir que el señor Abadal ha establecido el negocio en forma de tener siempre existentes de 30 a 50 coches de todos los tipos y un gran stock de piezas de recambio, estableciendo los precios reducidos que indicamos a continuación, con las características de los coches, para que nuestros lectores formen idea cabal del conjunto.

## CARACTERÍSTICAS

### Modelos DX-44 y DX-45 de seis cilindros

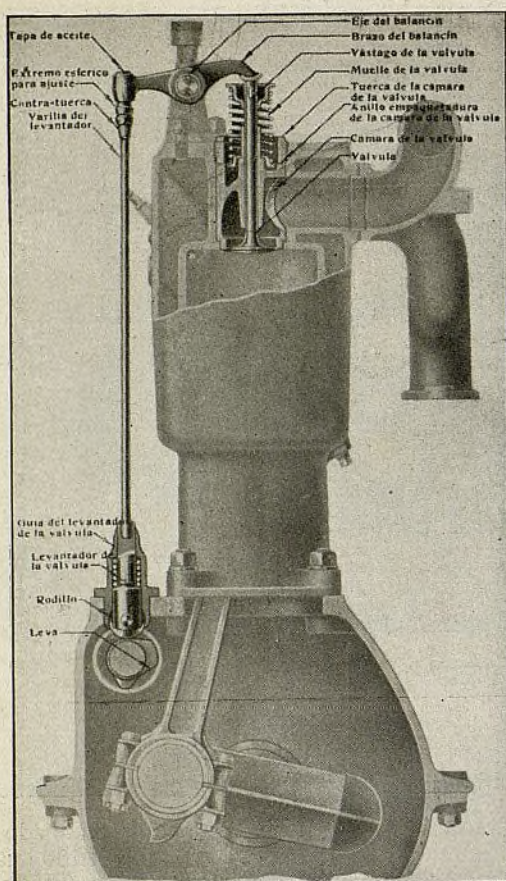
**CHASSIS.**—De plancha de acero estampado, reforzado, extra-fuerte. Largueros de 150 milímetros ancho y 4 milímetros espesor.

**SUSPENSIÓN.**—Muelles delanteros semi-elípticos. Traseros de tipo especial, llamado de «Cantilever», de 63,5 milímetros de ancho y 126,8 centímetros de largo. Los muelles son de aleación de acero templados y cementados.



Motor, lado Delco





Mecanismo de las válvulas

**EJE DELANTERO.** — Forjado al martinete, perfilado en I. Las horquillas son solidarias con el eje. Los extremos y las horquillas de la barra de acoplamiento son forjados al martinete, templados y cementados. Ruedas delanteras dotadas de grandes cojinetes de bolas.

**EJE TRASERO.** — Tipo enteramente «flotante». (En los coches con eje trasero «flotante» el peso del coche descansa en la envoltura del eje y éste sirve únicamente para transmitir el movimiento giratorio a las ruedas motrices.) Diferencial y piñón motor dotados de cojinetes de tope.

**RUEDAS.** — De madera, tipo artillería, con llantas desmontables. Platillos grandes. Doce radios muy fuertes. O rueda metálica.

**NEUMÁTICOS.** — «Michelin» o «Goodrich».

**DISTANCIA ENTRE EJES.** — 292 o 312 centímetros.

**HUELLA O VÍA.** — 142 centímetros.

**MOTOR.** — Seis cilindros, fundidos en «bloc». Tres puntos de apoyo. Válvulas en la cabeza. Diámetro interior de

los cilindros 80 milímetros. Carrera del émbolo 114,3 milímetros. El cigüeñal descansa en cuatro cojinetes extra-grandes con metal blanco «Babbit». Válvulas de admisión de acero-níquel. Válvulas de escape de acerotungstén. El motor desarrolla sobre el freno dinamométrico 45 caballos de fuerza.

**ENFRIAMIENTO.** — Por bomba de agua mediante bomba centrífuga fija al cárter del motor por pernos y accionada por engranajes helicoidales. Tubos de toma y salida de agua. Radiador, tipo celular, de construcción fuerte y de gran capacidad, o tipo Abadal. Ventilador de acero prensado (en el tipo Abadal, de aluminio, en forma de hélice, fundido en una sola pieza), girando en cojinetes silenciosos, accionado por el árbol de distribución.

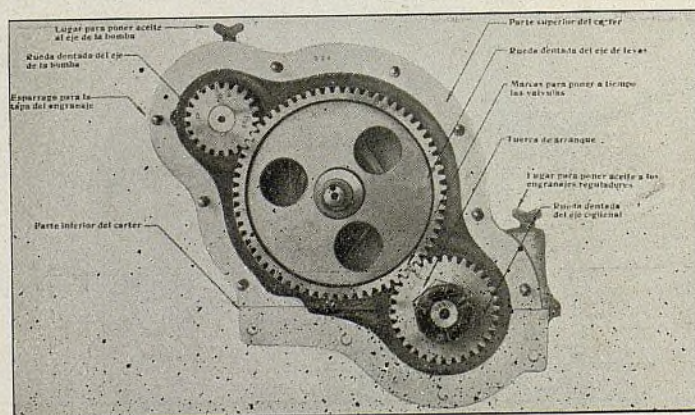
**ENCENDIDO.** — Por chispa de alta tensión. La corriente para el encendido es suministrada por el sistema Delco, como también la corriente para el alumbrado y la puesta en marcha. (Chispa por medio de la manecilla en el sector del volante de dirección, y avanza automático para las altas velocidades.)

**CARBURADOR.** — Tipo de flotador automático. Alimentación automática mediante el depósito al vacío. Depósito de gasolina suspendido en la extremidad trasera del bastidor. Capacidad 60 litros.

**LUBRIFICACIÓN.** — Automática, a presión, salpicadura e inmersión. Nivel de aceite constante. Circulación de aceite, accionada por una bomba de engranajes. Ventanilla de inspección en el tablero de instrumentos.

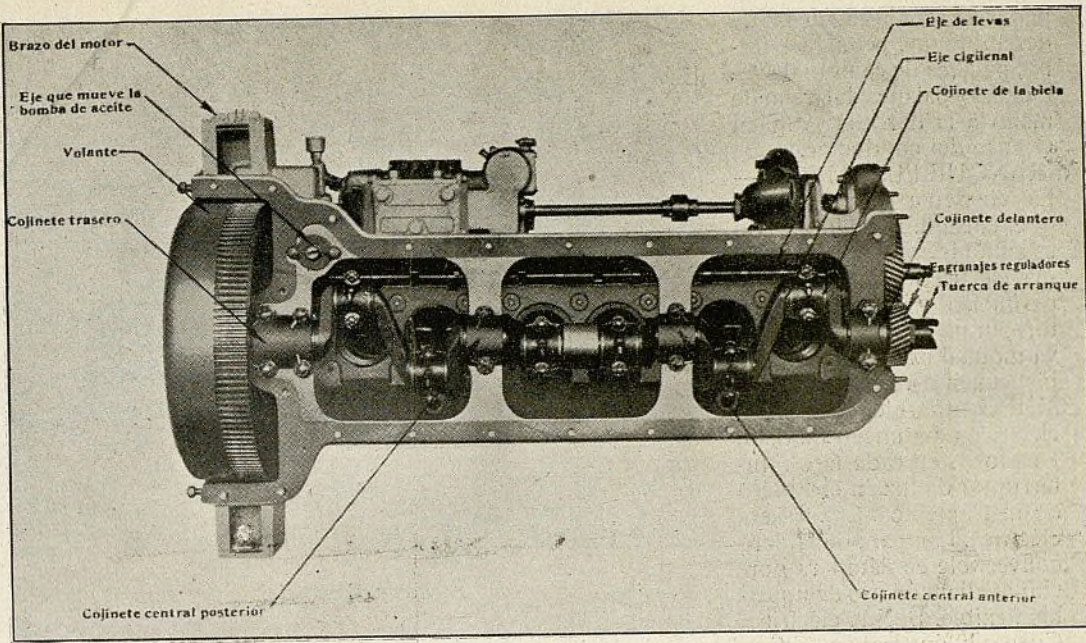
**EMBRAGUE.** — Cono de aluminio extra-grande, recubierto de una banda de cuero. Provisto de un freno para facilitar las maniobras de los engranajes de cambio de velocidad. Bajo la banda de cuero hay cuatro dispositivos de muelles para asegurar un embrague suave y progresivo.

**MECANISMO DE CAMBIO DE VELOCIDAD.** — Tren Baladeur. Tres velocidades hacia adelante y marcha hacia atrás. Todos los engranajes son de acero-cromo-níquel, tratado al calor. El eje del piñón del embrague y el árbol primario que lleva los engranajes



Distribución completamente metálica, helicoidal, sin ruido





Vista inferior del cárter del motor, mostrando la sujeción del cigüeñal por cuatro cojinetes

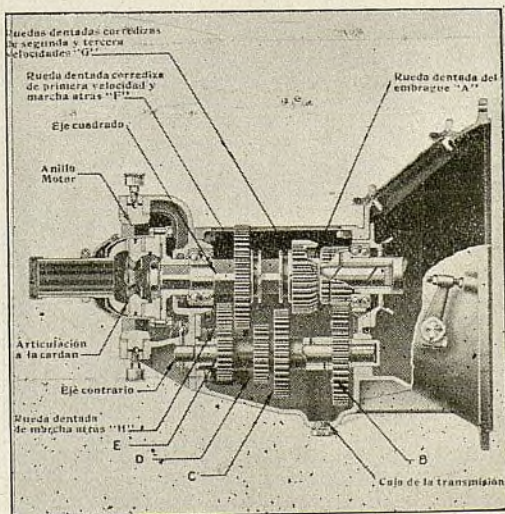
corredizos descansan en cojinetes de doble hilera de bolas. Los engranajes del árbol secundario giran sobre cojinetes lisos de bronce.

**IMPULSIÓN.**—La fuerza motriz es transmitida directamente a los engranajes cónicos del eje trasero mediante la cardán y el árbol propulsor. El árbol propulsor, de acero-níquel tratado al calor, está completamente encerrado en una envoltura tubular y gira en cojinetes de doble hilera de bolas. Todos los engranajes del diferencial son de acero-níquel templado y cementado.

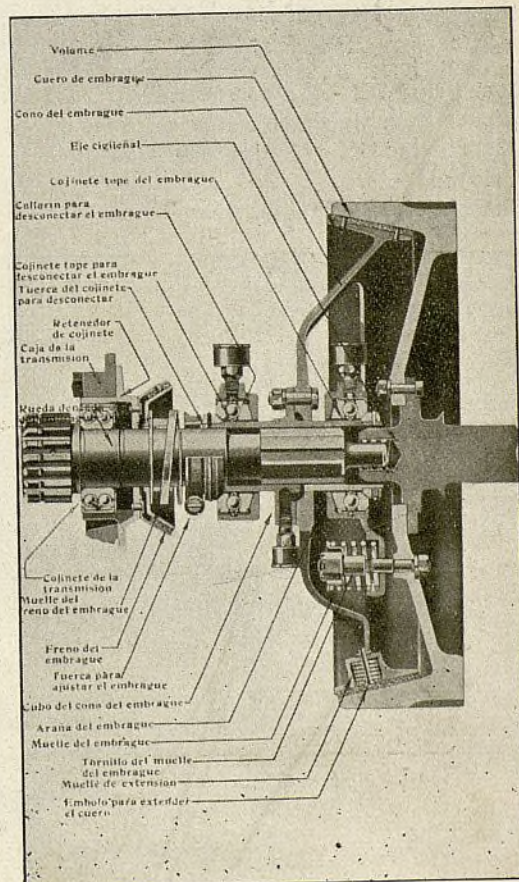
**FRENOS.**—De mano y de pie, accionan directamente sobre las ruedas.

**MECANISMO DE DIRECCIÓN.**—Tornillo sin fin, regulable.

**CONTROL.**—Pedal de acelerador de acción independiente, botón para el «escape libre».



El cambio de marchas



Embrague progresivo, de cuero



pedal de arranque, pedal de desembrague, pedal del freno, palanca de cambio de velocidad y palanca del freno de mano a la derecha y al fácil alcance del conductor.

#### ARRANQUE ELÉCTRICO.—

La corriente para el arranque, encendido y alumbrado es suministrada por el sistema eléctrico Delco. El amperímetro y el interruptor forman un solo conjunto que va montado en el tablero de instrumentos.

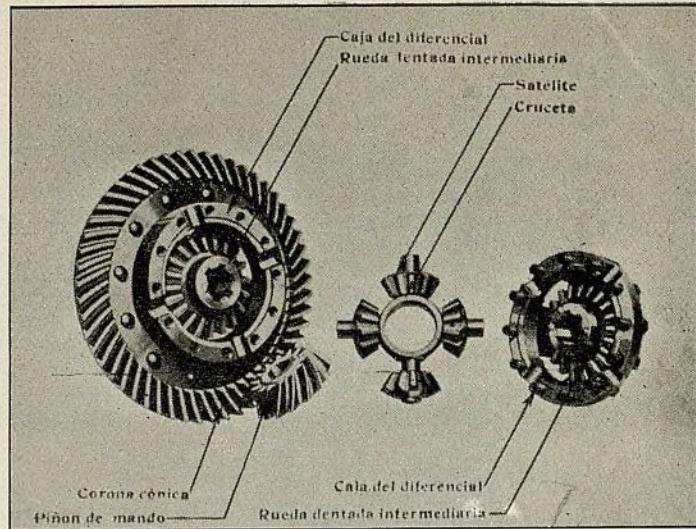
#### EQUIPO.—

Faroles delanteros eléctricos de nuevo modelo. Dos focos en cada farol. Interruptor de luz en el tablero de instrumentos. Luz trasera eléctrica. Lámpara de tablero convertible en lámpara portátil mediante el uso de un cable flexible. Bocina eléctrica.

Cuenta-kilómetros e indicador de velocidades. Una llanta de acero extra, o rueda de recambio cuando son metálicas. Soporte para la llanta o rueda de repuesto. Juego completo de herramientas inclusive cric, bomba y estuche para la reparación de los neumáticos.

### PRECIOS

Coche tipo DX - 45, carrocería americana de cinco asientos	Ptas. 12.500
Chassis tipo DX - 45, tipo americano . . . . .	Ptas. 11.000
Chassis tipo DX - 45 Abadal-	

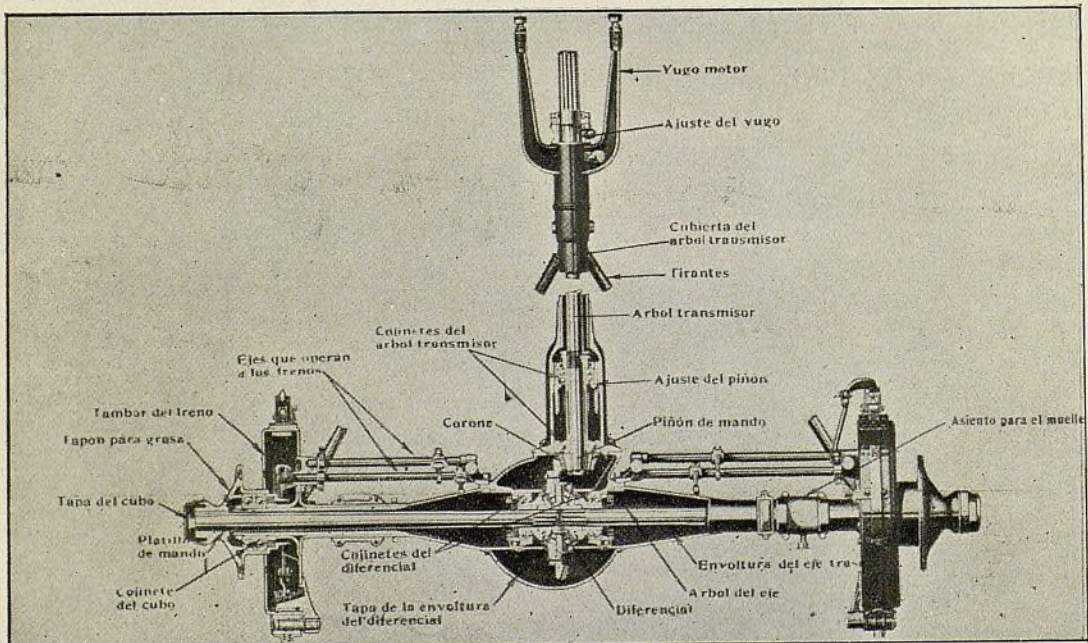


*Frenos y diferencial*

Buick, con el radiador alto y 2,55 metros disponibles para la carrocería . . . . .	Ptas. 12.000
Coche tipo DX - 31, carrocería americana de cinco asientos.	Ptas. 9.500
Coche tipo DX - 34, carrocería americana de dos asientos . .	Ptas. 9.000
Suplemento por ruedas metálicas	500

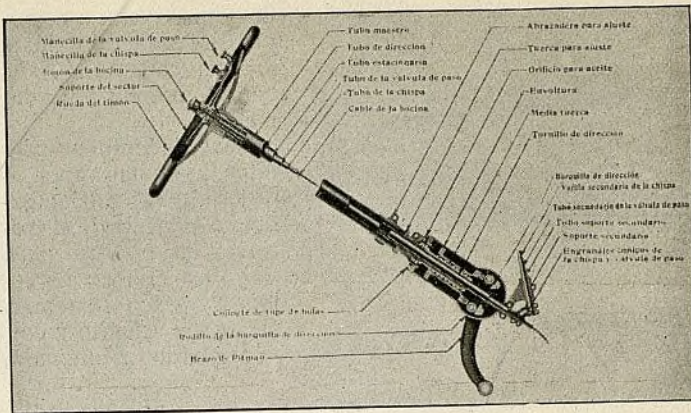
Todos los coches y chassis Buick y Abadal-Buick se entregan con cuatro neumáticos y equipo completo.

Para las carrocerías Abadal, solicítense presupuestos.



*Eje trasero y diferencial*



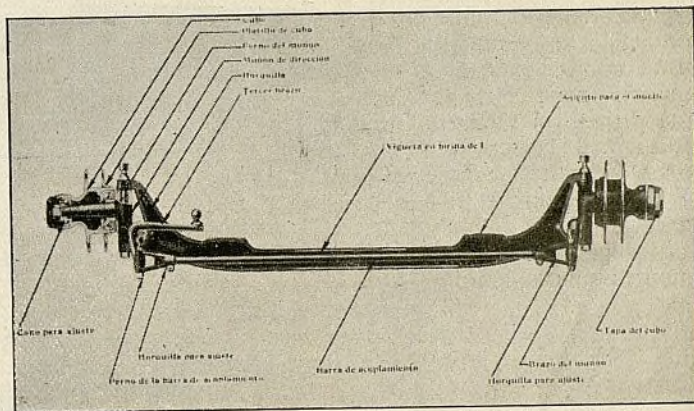


Dirección

Como complemento de la amplia información que aquí publicamos, referente a las características técnicas de los automóviles *Abadal-Buick*, no ha podido venir más en su punto la prueba que ha dado ocasión de realizar la copiosa nevada caída estos días.

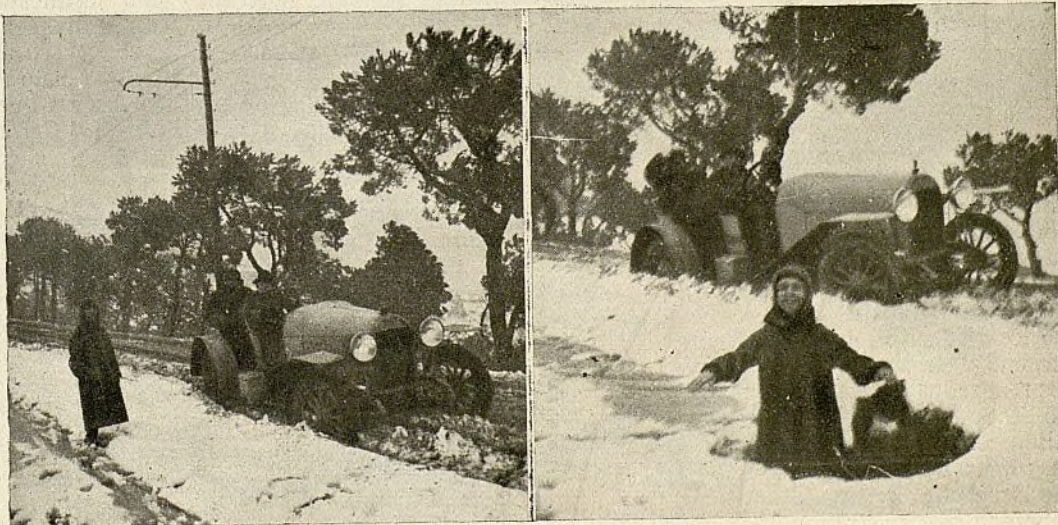
Todos los automovilistas saben el valor que tiene para demostrar las condiciones de potencia y de elasticidad de un motor una prueba hecha en cuesta y con nieve, y el *Abadal-Buick* la realizó en forma por demás espléndida el miércoles de esta última semana, subiendo magníficamente al Tibidabo, a pesar de que la nieve alcanzaba en algunos puntos un espesor de cincuenta centímetros.

Uno de nuestros compañeros fué invitado



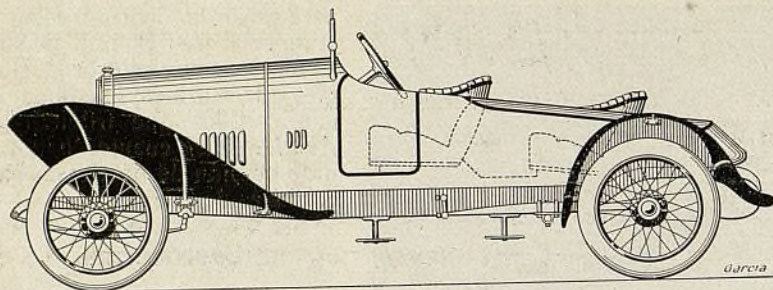
Eje delantero

*Buick*, que realmente nada deja a desear, como podrán apreciarlo nuestros lectores por la serie de grabados que publicamos y que acreditan, una vez más, al señor Abadal como carrocerero de primísima categoría, ya que, en reali-



*El automóvil Abadal-Buick, conducido por el ingeniero don Rafael Bianchi, subiendo la cuesta del Tibidabo el día de la última nevada*





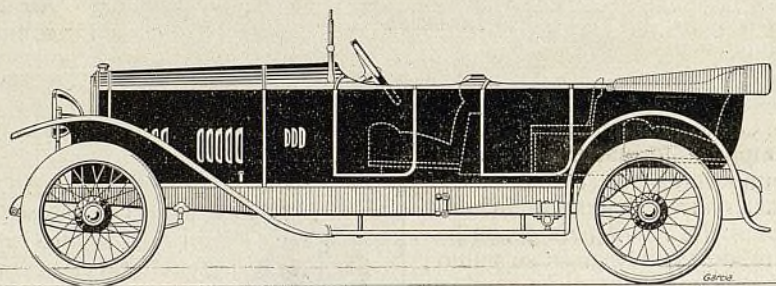
*El Abadal-Buick, carrocería tipo Sport*

de España entre personas preeminentes de la aristocracia, de la alta banca, industria y comercio.

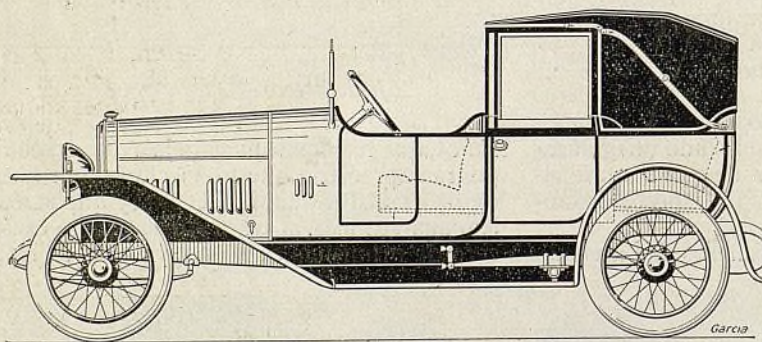
Es verdaderamente significativo y halagador lo que se ha ido adelantando en materia de carrocerías en nuestro país, singularmente en Barcelona, y Paco Abadal, a fuerza de estudio y con su sagacidad e intuición,

dad, la perfección de líneas y el refinadísimo gusto que reúnen todos los modelos que salen de sus grandes talleres, unido todo ello a una esmeradísima construcción y a una solidez perfecta, hace que el público inteligente, la élite de nuestros automovilistas, le dispensen el favor que tiene bien merecido.

El lugar preeminente que de un modo tan dig-



*El Abadal-Buick, carrocería torpedo, seis asientos*

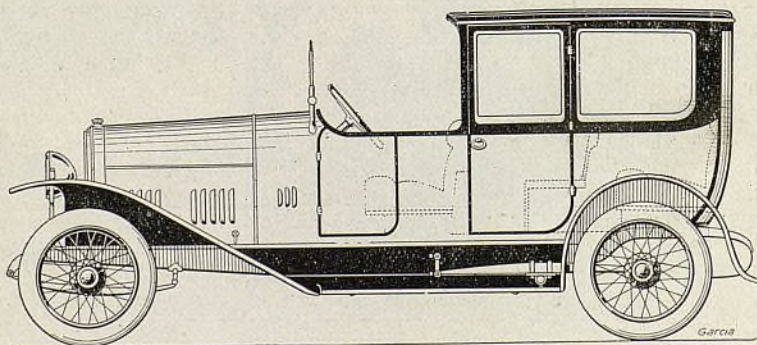


*El Abadal-Buick, carrocería cabriolet*

ha logrado alcanzar una fama envidiable.

Nada tenemos ya que temer a la competencia que en el día de mañana pretendan hacernos los grandes carroceros extranjeros; de los talleres de Barcelona, de aquellos a los que hoy nos referimos con justificado elogio, habrán de salir modelos que causen la admiración que habrán de producir las carrocerías de los Abadal-Buick.

no y tan honroso ocupa entre cuantos se dedican con esmero al arte de la carrocería, está sólidamente cimentado por un número de trabajos entre los que podemos citar, entre otros muchos, los realizados por encargo de S. M. el Rey don Alfonso XIII, la Serenísima Infanta de España doña Isabel de Borbón e infinidad más, repartidos hoy por la Corte y las principales poblaciones



*El Abadal-Buick, carrocería limousine, seis asientos*



# Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo  
Náutica • Caza y Pesca  
Lawn-tennis • Tiro  
Deportes atléticos, &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>



## Crónicas ligeras

### Buenos augurios

Son siete de nuestros mejores muchachos los que mañana en Madrid se disputarán con los bravos castellanos y los formidables bilbaínos, amén de otros no menos esforzados pedestristas, el más alto honor de los corredores españoles. Desde estas columnas, desde el «Pórtico» ya nuestro compañero «Rómulo» insinuó el feliz y definitivo despertar del pedestrismo español. Y nosotros, modestos cronistas, el pasado domingo pudimos contemplar lo que son esos muchachos que se llaman Prat, Erra, Calvo, Pons, Calvet, García y Blanch. Hubo momentos en que éramos más de veinte los ciclistas que, ávidos de emociones, habíamos partido del campo del Barcelona, tras de los corredores; hubo un momento en que éramos seis; otro momento en que hubimos que arrojar las máquinas como cosa inútil y saltar un margen; otro momento en que tuvimos que cargar con ellas a cuestras y escalar muros de tierra, montones de arcilla, arroyuelos llenos de piedras, terreno de labor; hubo un momento en que tras de los muchachos nos quedamos «Chispa», Tobeña, Gargalló y el cronista; más tarde Gargalló y el cronista, y después, después el cronista ya iba a abdicar y ceder el terreno a Gargalló, pues aquéllo era horrible, pero era... admirable. Por eso con Tobeña, con Gargalló, con «Chispa» y con otros buenos amigos, no vacilamos en resistir aquellos diez kilómetros durísimos para todo ciclista, porque pudimos darnos cuenta de lo que puede mañana hacer nuestro equipo en Madrid.

### ¿Qué harán?

**Prat.**—La marcha triunfal de Prat sufre una crisis, de la que pudimos el pasado domingo darnos cuenta. Prat hubo de hacer duro esfuerzo para alcanzar el lugar en que pisó la meta; pero le vimos en una ocasión, al descender, cómo supo ganar terreno, aun a trueque de un cansancio físico, pero no moral. ¿Qué prueba esto? Que Prat, físicamente, puede sufrir restricciones, pero hay fuerza moral, hay cabeza para correr, y esto es lo que le proporcionará, tal vez, mañana un buen lugar.

**Erra.**—Es el corredor incansable, metódico y el más sereno que hemos visto. El pasado domingo corrió fresco, salvando los obstáculos con facilidad pasmosa y pisando la meta con

tanta sencillez como cuando partió. ¿Por qué no llegó el primero? ¿Por qué tampoco llegó el primero en igual jornada de mañana en Madrid el pasado año? Las dos respuestas pareceríanse como una a otra dos gotas de agua.

Lo indiscutible, por sus condiciones, por sus hechos y por la forma espléndida en que se encuentra, es que Erra es el catalán, a nuestro juicio, más adecuado para triunfar mañana en la villa y Corte. Creemos haber dicho suficiente.

**Calvet.**—Aunque por poca cosa, le va a la zaga a Erra. Su admirable resistencia, la inteligencia que pone en cuantos movimientos ejecuta, le han proporcionado ese admirable estilo que todos en él reconocen. Y ese estilo le proporciona a su vez un rendimiento favorable a la marcha, permitiéndole soberbias carreras como la de selección.

Calvet también tiene gran cabeza; a nuestra modesta opinión, hoy muy poco le falta para llegar a Erra.

**Pons.**—Para muchos la carrera del mahonés Teodoro Pons fué una revelación. Para el cronista no. Hemos presenciado bastantes kilómetros durísimos recorridos por Pons en bicicleta y hemos adivinado en él una fortaleza física capaz de cosas grandes, aprovechada con método.

**Los demás.**—¿García, Calvo, Blanch? De estos tres sí que podemos esperar una revelación mañana. ¿Cuál nos sorprenderá? La campaña que el pasado año han realizado estos muchachos ya les es suficiente mérito para representarnos dignamente en Madrid.

### ¿Optimismo?

Hay una razón que nos hace presagiar un brillante papel para nuestros corredores. Son los hechos. Esos hechos, analizados y discutidos por todos, pero más que nada con la autoridad que en tales asuntos compete al amigo Trabal, alma y vida de estas cosas de pedestrismo.

¿Que vencen en ruda lid los vascos o los castellanos? Lejos de considerar el triunfo débil, habremos de creerles los mejores, los más fuertes, porque tenemos la seguridad de que los nuestros valen; y si los nuestros son vencidos ¿no será grande la valía de los vencedores?

En tanto, esperemos que el hilo metálico, frío e implacable, nos anuncie con su sistemático laconismo quién es el mejor de los pedestristas españoles...

F. A. CANTO ARROYO



LA GRAN SEMANA DE RIBAS

## El IX Concurso de Sports de Nieve



Grupo de concursantes que participaron en la carrera de luges.

## IMPRESIONES

## Barcelona a Ribas

Lentamente, pausadamente, cual cumple a su abolengo y justa fama, el ferrocarril de San Juan de las Abadesas nos transporta pasito a paso hasta Ripoll, término de la primera etapa del viaje a Ribas.

La plana de Vich, la extensa plana, aparece a nuestros ojos envuelta en blanco sudario.



Eva Illing, vencedora de la carrera de luges, (Copa Montagut)



El corredor August Herzog, clasificado primero en la carrera internacional de skis

¡Nieve!

Lo que tanto anhelamos, lo que nos llevó a levantarnos antes del alba se nos ofrece abundante a menos de la mitad del camino, y por si fuese poco, en la estación de Vich, mientras esperamos que la vieja locomotora reponga sus fuerzas, unos blancos copos nos inducen a presagiar muy buenas jornadas allá en las pistas.

El tren continúa su fatigosa marcha, y en el departamento que ocupamos suena el primer chiste de la mañana:

«¿En qué se parece el tren a los fotógrafos?... En que tiene máquina.»

Suena el timbre de alarma y «el respetable» pide la cabeza del autor...



Ripoll; unas tartanas; enchiqueramiento... Moretó protesta, y... partimos camino de Ribas balanceándose la tartana «com si fos un barco».

#### La villa de Ribas

Vistióse traje de luces la pintoresca Ribas para recibirnos, y bajo arcos de follaje, colgados los balcones, engalanada la población toda, detiéndose los carruajes ante los hoteles, al tiem-



*El distinguido y notable sportsman Alberto Santamaria, clasificado segundo en las pruebas de skis (velocidad) e internacional de skis (fondo)*



*Santiago Codina, ganador de la carrera nacional de skis (fondo)*

po que una copla comienza una típica sardana.  
¿En obsequio nuestro?  
Es posible; así, por lo menos, tenemos la pretensión de suponerlo.

#### Nieve

No la hay en la población y hemos de confesar que ello nos tiene alarmados por unos



*Concursantes que tomaron parte en la carrera de skis*





**RAQUETAS DRIVA**  
Y PELOTAS PARA  
**LAWN-TENNIS**  
de **WILLIAMS & Co., de PARIS**  
AGENTES EXCLUSIVOS:  
**EDUARDO SCHILLING, S. en C.**  
MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

momentos. ¿Habrá que subir al Taga? ¿Dónde hallaremos pistas?

Los que están ya en Ribas nos tranquilizan. Mas-Conill y Campelles están en buenas condiciones, y más cerca, en terrenos incultos de propiedad particular, una hermosísima pista de muy fácil acceso sería lugar adecuado para celebrar los concursos.

—¿Entonces?...

—No, no es posible; el propietario niega el permiso.

—¿Un payés, acaso?

—No, un sportsman.

—¡Definitivo!

#### Los Concursos

Nos contentamos con las pistas de Mas-Conill, y a fe que no nos pesa, pues aun cuando es abrupta y rápida la cuesta, la esplendidez del paisaje y el buen estado de la nieve (que se conserva allí en buenas condiciones, no obstante las lluvias que amenazaron dar al traste con los concursos) nos compensan sobradamente de las fatigas de la ascensión.

Y el primer día con los concursos locales, el segundo con las carreras de fondo y el último con las de velocidad, parejas y luges, aquellos de ordinario desiertos lugares son invadidos por centenares de sportsmen que acuden allí, unos para tomar parte en los concursos, otros, los menos, para *hacer pose*, pero unos y otros ataviados con raros y caprichosos equipos.

El aspecto que ofrecen las pistas en aque-

llos momentos es verdaderamente espléndido. Grandes hileras de banderines de color indicando los recorridos, se destacan sobre la inmaculada blancura de la nieve. Controls, jurados, comisarios y cronometradores, ostentando los brazales de sus respectivos cargos, andan disponiendo todos los detalles de la carrera. Los corredores, luciendo grandes números sobre sus pechos, se alinean para tomar la salida y luego, tras las señales reglamentarias, salen uno a uno camino de la meta... Y mientras, los no concursantes invaden las pistas de ensayo, donde son de ver las contorsiones, el pánico y todo lo demás de los que por vez primera calzan skis o cabalgan luges.

Fotógrafos y pelucistas, contrastando con el frío y blanco cuadro, sudan y se ven negros para realizar con su objetivo el objetivo que se han impuesto...

Luz... colorido... alegría... y ¡música!

¿Música en lo alto de Mas-Conill?

Ciertamente no todo podía ser alegría. Los músicos, por lo menos...

#### Diversiones y obsequios

Los buenos vecinos de Ribas procuraron hacernos grata la estancia en aquella población, organizando, al efecto, una serie de festejos que obtuvieron lisonjero éxito.

De entre todos sobresalió el vino de honor con que nos obsequió el Ayuntamiento, a cuyo acto asistieron todos los concurrentes, llenando por completo el salón de la Casa Consistorial.

También en los hoteles improvisáronse bailes, conciertos y otras diversiones para amenizar los cotidianos ágapes.

En resumen, el chiste y el buen humor reinaron soberanos en Ribas durante los tres días, y quien no se divirtió fué sencillamente porque no quiso.

#### El regreso

Soñolientos, ojerosos, salimos de Ribas a las cuatro de la madrugada, y nuevamente enchiquerados vamos camino de Ripoll, transportados por aquel vehículo que balancea «com si fos un barco».

La estación dormida, los empleados ídem, y luego el tren, que pasito a paso nos reintegra a la ciudad, atravesando aquellas comarcas que tres días antes aparecían cubiertas de nieve y que ahora la lluvia que cae lentamente, pausadamente, ha convertido en extensos barrizales.

Ya no vemos nieve y todos nos congratulamos de que la lluvia haya respetado los días del concurso, bien ajenos de que a las pocas horas, la que tan avara se nos mostró en Ribas, había de enseñorearse nuevamente del llano y la montaña, persiguiéndonos hasta las mismas puertas de la ciudad, abundante y compacta, como mofándose de quienes tan lejos habíamos ido en su busca.

Es por ello que cuando en pleno nevasco subíamos el martes al Tibidabo, nos pareció que los blancos copos decían al caer: ¡Necios! ¿creísteis, acaso, que era Barcelona ciudad de invierno?

J. M. C.





Neumáticos

# DUNLOP

AUTO  
MOTO  
VELO

**Sociedad Española DUNLOP, S. A.**

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741  
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>**

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

**BARCELONA**

**ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS**

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente



## El neumático ideal no existe

El

# Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA  
TARIFA A **KLEIN y C.<sup>A</sup>**

**BARCELONA:** Princesa, 61

**MADRID:** Carranza, 12

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



# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

## A. ELIZALDE

**PASEO DE SAN JUAN, 149**

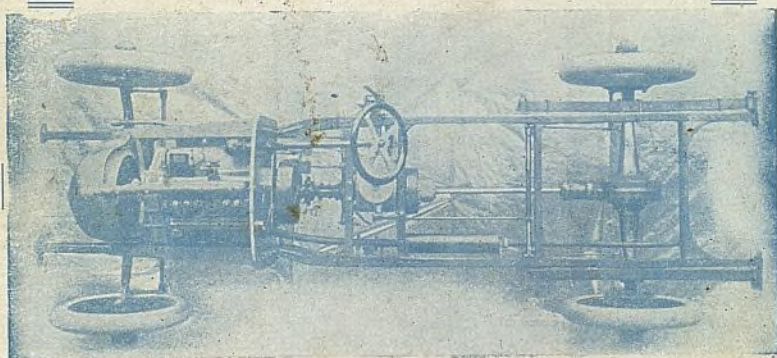
Dirección telegráfica y telefónica: AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

**Pujadas y Llobet** - Paseo Gracia, 88 - **Barcelona**

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS:

**Alvaro Ureña** - Barquillo, 14 dup. - **Madrid**



**Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía**

**Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales**

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA  
BALMES, 54 • TELÉFONO 2689 • BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid