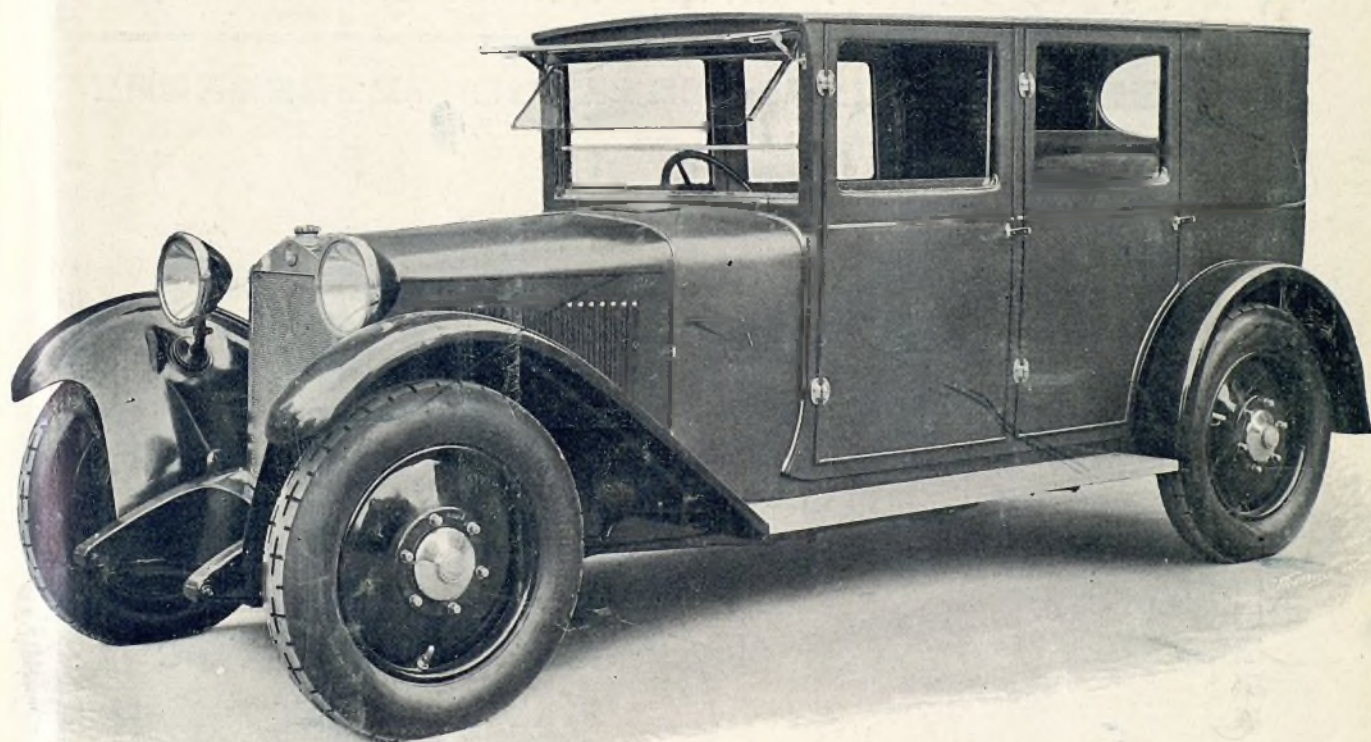


Stadium

Revista Ilustrada



Torpedo - Conducción interior
sobre

chassis 10 HP. Tipo XII
última creación de la marca mundial

STEYR

que figura en la Exposición de
Automóviles madrileña

Año XVI : Núm. 461

15 de abril de 1926

Ayuntamiento de Madrid

50 cts.

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

SANROMÁ

Cuenta kilómetros
 Cuenta revoluciones
 Relojes
 Elevadores de gasolina

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España

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

Pruebe Vd. el

Bergougnan- Unicorde

Neumático de inmejorable
 fabricación



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

En la Gran Prueba Internacional de Turismo

París-Niza

en la que participaron veinte de las principales marcas



presentó dos coches, obteniendo los siguientes resultados:

1^o

París - Niza (1.550 kilóms.)

Prueba Ralentir

Kilómetro, salida parada

Kilómetro, frenando en menos distancia

Carrera Cuesta de La Turbie

Esta "performance" se ha llevado a cabo con su organismo mecánico, chasis y capó precintado

Los dos **BUICK** que participaron en estas pruebas, eran **estrictamente de serie**

Coches idénticos a los que han realizado estas proezas puede usted verlos y adquirirlos en los Salones de Exposición de

F. Abadal

Aragón, 239-245
Pl. Letamendi, 17
BARCELONA

Alcalá, 62
O'Donnell, 14
MADRID

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

NUEVOS
6 MODELOS
CILINDROS



GRANDES STOCKS DE
PIEZAS DE RECAMBIO

AUTOMÓVILES S.A.

TALLERES Y GARAGE : CLARIS - 98-100 - BARCELONA

¡Automovilistas!

*En vuestros viajes a París,
no dejéis de visitar el*

Palais de l'Automobile

*24, Avenue de la Grande Armée, 24
(Entre el Arco de la Estrella y la Puerta Maillot)*

SE HABLA EN ESPAÑOL

*Exposición permanente de las
mejores marcas francesas y
los mejores precios de venta*

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Studebaker

con sus actuales modelos perfeccionados justifica
una vez más su lema:

Ninguno da mayor satisfacción

LO COMPRUEBAN:

Sus 4 frenos hidráulicos, reconocidos como UNICOS. El haber suprimido el molesto SHIMMY, que no permitía apreciar la enorme ventaja del Balloon.

El record Barcelona-Madrid, en 8 h. 47 m. 11 s., que no se ha logrado batir a pesar de los muchos intentos realizados, incluso con coches especialmente preparados.

The Royal Automobile Club de Inglaterra, en el estudio que ha hecho ha clasificado al Studebaker Standard Six como el coche más potente del mundo, entre los de su peso y tamaño.

El Libro de Oro de poseedores Studebaker, enriquecido ahora con el augusto nombre de S. M. el Rey Don ALFONSO XIII.

No le superan ni los de doble precio
en

Suavidad - Suspensión - Potencia - Seguridad absoluta de los frenos - Duración... Calidad

Automovilista : Comprador : Público

PIDE

una demostración práctica de la calidad

Studebaker

AGENCIA ESPAÑOLA:
Stevenson, Romagosa y C.^a
Calle Valencia, núm. 295 : Barcelona

Salón Studebaker
I. PONS
Paseo de Gracia, núm. 54

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Ernest F. C. Witty

Calle Aragón, núms. 259-261
BARCELONA

**Articulos para
todos los Sports**

La casa más importante de España

Tennis : Raquetas y Pelotas de *Slazengers Ltd.*

Foot-ball : Los mejores Balones ingleses.

Sports de Invierno

Atletismo

Excursionismo

Piolets de 10 a 25 Ptas.



Colecciones de STADIUM

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

ACUMULADORES



Unicos por su
aislamiento
perfecto



**Servicio Taller de
Reparaciones**

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

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

Automóviles

2 y 4 plazas
de elegantes líneas



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 Y VENTA: AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS, NUM. 22 - GRACIA

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

6918

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

B. S. A.

MOTO-NAFTA



la mejor esencia para
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

Taxímetros ARGO

Vendemos con las dos tarifas
CASA KIENZLE · Calle Corles, núm. 495

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

Bruch, 13, pral.

BARCELONA

1926 · Año XX

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars,
Automóviles, Coches turismo,
Vehículos industriales,
Camiones, Aparatos de motocultura,
Accesorios para automóviles,
Maquinaria y Herramientas

Precio: 13 francos (Envío franco certificado)

Editores:

Vve. Victor Lefèvre & M. Baron
FRANCE 1, Avenue Félix-Faure
Paris (XV^e)

AÑO XXI

EN VENTA :

L'Annual

1926

ANUARIO UNIVERSAL DE
LA INDUSTRIA AUTOMÓVIL

*Editado especialmente
para los Agentes, los Comerciantes y los Constructores de Automóviles*

1.300 páginas con direcciones y documentos
Circula por todo el mundo

Precio del ejemplar: 30 frs.
(Portes para España : 6 francos)

222, Boulevard Pereire, 222
Teléfono : Wagram 30-79 PARIS

STADIUM

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

**¡Ciclistas! Debéis
usar**

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

SOLEX



presenta a Vdes.
su nuevo modelo de
**Carburador
Tipo M**

**"Perfeccionar, siempre;
complicar, nunca"**

sigue siendo la divisa de

SOLEX

Prueba gratis

Por mediación de su garagista facilitaré, a título de prueba y por un mes, el CARBURADOR que requiera para su coche — Escriba a la **Sección S** pidiendo detalles

VENTA AL POR MAYOR

Barcelona
Rosellón,
núm. 192

AVIACIÓN		AUTOMOVILISMO	
H	A R R Y	W	A L K E R
MOTOCICLISMO		CICLISMO	

Madrid
Fernández de
la Hoz, 17

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

CINAS

Balmes, 54

Preciados, 46

PARIS: 72, Faubourg
Poissonnière

Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

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

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

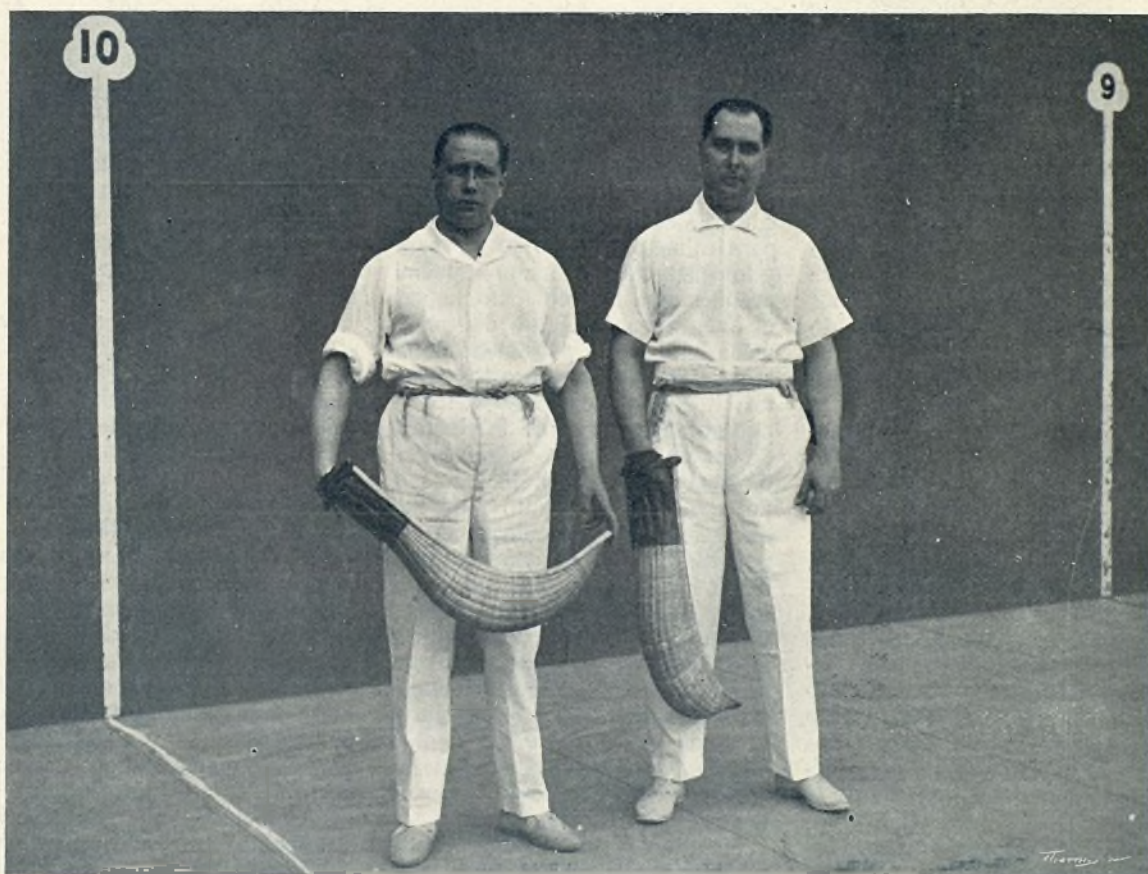
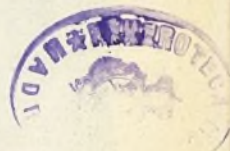
España, un año . . 15 plas.
Extranjero, un año. 30 plas.

AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE ABRIL DE 1926

NÚM. 461

Los Campeones de Cataluña



Los señores Rigau y Rovirosa, que defendiendo al Club Vasconia han obtenido el preciado título de Campeones de España de 1926 en la especialidad del juego de pelota a punta y a cesta

Foto Juandó

Ayuntamiento de Madrid



Nuestros colaboradores

La cultura física es una necesidad nacional

que es la consecuencia inmediata del decaimiento moral y del agotamiento físico, por la falta armónica de la actividad del organismo.

Ejemplo viviente de aquella civilización, que tanto culto rindió a los deportes al aire libre y al ejercicio corporal, metódico y diario, para la formación científica, estética, de cuerpos bellos, armónicos y robustos, lo tenemos a la vista con: la sola contemplación de las obras inmortales del arte antiguo. de la escultura griega, modelos todos de belleza del cuerpo humano y de cuerpos sanos, robustos y perfectamente modelados.

Los pueblos anglo-sajones, todo el Norte de Europa, han sentido la función educativa del pueblo y la cultura física que debe darse al hombre, fomentando, no sólo esa cultura, sino todos los deportes para el mejoramiento de su raza, y los han cultivado con especial predilección, no sólo para lograr el buen funcionamiento del organismo y el vigor y fortaleza de la raza, sino por considerarlos como una necesidad, como algo indispensable para la vida intelectual de los pueblos, como reguladores de las funciones intelectuales y del equilibrio tranquilo y sereno del cerebro y enervadores de la pereza, de la inercia, de la indolencia y de la inactividad, que matan y destruyen el alma de los pueblos. Con un organismo deprimido, raquítico, depauperado, enfermizo y neurasténico, no es posible lograr que el entendimiento, el ánimo, el espíritu y la voluntad estén en condiciones de buen funcionamiento, para ser útiles al hombre y a la nación.

Hay que reconocer que es de admirar la afición y el entusiasmo que en estos últimos tiempos se ha despertado en todo Cataluña, y especialmente en Barcelona, por toda clase de deportes, congregando grandes masas humanas al aire libre en los espectáculos deportivos, llevados a ellos por su creciente inclinación y admiración por el deporte, que hoy sienten todas las clases sociales, cuyo espíritu deportivo debe ser resuelta-

mente apoyado y propulsado por todos los que tienen las responsabilidades del poder, por ser indudablemente el saneador, el vigorizador e higienizador del individuo y del alma nacional.

En ese sentido consideré en el Pleno del Ayuntamiento del 25 de febrero último, al defender la aprobación del dictamen de la Exposición de Barcelona, como un indiscutible acierto del Comité de la Exposición de Barcelona el haber dado, en el proyecto aprobado por el Ayuntamiento, una gran preponderancia a los deportes, dedicando uno de los suntuosos palacios a la instalación de los Grupos de Ejercicios físicos, para Material y útiles para deportes y para juegos y Deportes, así como la construcción de un gran Estadio capaz para contener 60.000 espectadores y en el cual se podrán celebrar toda clase de espectáculos deportivos.

Entiendo, pues, que para elevar el valor físico e intelectual de la nación, están en el deber tanto el Estado como el Municipio de Barcelona, de prestar toda su cooperación a los deportes al aire libre, ereando para ello Barcelona en las proximidades de la ciudad, en lo que ha de ser el día de mañana la futura Barcelona, grandes parques en los que podrían concentrarse todos los deportes, que serían el centro de atracción de la población, debiendo imponerse además, tanto en las escuelas nacionales como en las municipales de Barcelona, los sistemas pedagógicos modernos con la cultura y la educación física obligatoria, para lograr, mediante ella, la perfección del pueblo tanto en su aspecto psicológico como en el fisiológico y anatómico, formando el hombre sano de inteligencia, de alma y de cuerpo, que tanto ha de contribuir a elevar el valor, la preponderancia y la influencia cada día mayor de la raza hispana en los destinos del mundo.

Alfonso Turiá

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



La Exposición del Automóvil de Madrid



Edificio del Palacio del Hielo, de Madrid, donde se celebra la Exposición. — Vista general de los stands

EN la tarde de hoy, sábado, se ha inaugurado el Salón del Automóvil de Madrid, en el Palacio de Hielo.

Por defecto de propaganda, sin duda alguna, el acto inaugural no ha constituido una solemnidad, la grande y verdadera solemnidad de que deben ir revestidos estos acontecimientos, que tienden al desarrollo del automovilismo.

Para el «todo Madrid» estoy por creer que la inauguración del Salón del Automóvil ha pasado desapercibida. Cuando los que llevados de sus aficiones al sport automóvil hayan admirado los lujosos coches que figuran expuestos en la mayoría de los stands y propagado por todas partes las maravillas de fabricación que encierran, que nos son conocidas por haberlas visto en otras recientes exposiciones, estoy seguro que el Palacio de Hielo en días sucesivos se verá mucho más concurrido que en la tarde de hoy.

La inauguración se ha efectuado a las tres y media de la tarde. Aunque tenía anunciada su asistencia S. M. el Rey, no estuvo presente, como tampoco ningún miembro del Gobierno.

Vimos únicamente al Gobernador, al Alcalde, al ingeniero señor

Brugaleta, del Ministerio del Trabajo; Conde de Patilla; don Alvaro de Loma y el Secretario del Comité organizador señor Pardo, encargados de presidir la apertura.

Más tarde visitaron la Exposición los embajadores de Francia y de los Estados Unidos, los agregados comerciales de esta nación, Méjico e Italia.

Ocupa la Exposición el gran Salón central, las galerías y el piso primero.

Como que el espacio es sumamente reducido, tratándose de una Exposición de esta índole y en una capital como la de España, los stands están juntos los unos a los otros y colocados los coches pegados los unos a los otros, en su afán lógico y meritorio de exhibir todos los tipos. El conjunto resulta todo ello amazacotado, falta de la esplendente visualidad a que nos tienen acostumbrados en otras partes.

Hemos hecho una rápida visita a los stands. Más que un minucioso examen de coches y accesorios expuestos, ha consistido nuestro paseo en un continuo saludo afectuoso a los amigos queridísimos de Madrid y de Barcelona que aquí exponen. Será cuestión de repetir esta visita en días sucesivos con

nuestro compañero el fotógrafo Ragel, para dar a nuestros lectores una idea, aproximada siquiera, del esfuerzo siempre altruista y generoso realizado por nuestros amigos en favor del automovilismo.

Aparte del contingente de visitantes que da por sí solo Madrid, es de esperar que, a medida que transcurran los días, vayan acudiendo forasteros, entre los cuales predominan los catalanes.

Abandonamos el Salón cerca de las nueve de la noche, juntamente con otros amigos, todos ellos expositores, que reconocen y aplauden el generoso esfuerzo realizado por la A. N. I. de A., que presta su patronato a los directores del Palacio de Hielo, que preparan y organizan por su cuenta y libre albedrío estos salones. La Asociación que preside el Conde de Patilla requiere más amplio espacio para desenvolver sus iniciativas en este orden de cosas. Un gran Palacio en que poder celebrar una gran Exposición digna de la Asociación, de Madrid y de la importancia que el automovilismo alcanza y está llamado a alcanzar en nuestro país.

X. DE LA Z.

Madrid, 10-4-26.

STADIUM

La actualidad futbolística

Durante el primer entreacto del Campeonato de España / La desafortunada gesta del Europa en Praga / El proyectado viaje del Español a América



Los subcampeones de Cataluña y Aragón cerraron en Barcelona la serie de las eliminatorias de grupo con un partido sin interés, en el cual, mientras el Zaragoza demostraba sus progresos, el F. C. Barcelona nos daba una penosa sensación de pobreza de juego

Durante el primer entreacto del Campeonato de España

Los últimos partidos correspondientes a las eliminatorias de grupo, han dado, en general, los resultados previstos, y hoy tenemos ya clasificados para los cuartos de final que comienzan el domingo próximo, a todos los equipos que lógicamente era de presumir, excepción hecha del Athletic de Madrid, que aun no tiene el puesto

definitivamente ganado, por haber quedado con igual número de puntos que el Betis de Sevilla, debiéndose disputar con éste el lugar de honor en el partido de desempate que se anuncia para el día de hoy en Madrid, desempate que se resolverá seguramente a favor del Athletic si el desenlace corresponde a los augurios lógicamente fundados que cabe hacer.

No habrá sido solamente el Athletic de Madrid el que se haya

dado el lujo de empatar, sino que también han debido decidir su participación en partido decisivo el Celta de Vigo y el Sporting de Gijón. Y es de justicia hacer resaltar aquí la rotunda victoria alcanzada por el Celta, club que al parecer vuelve por sus fueros y se presenta como temible para sus contrincantes del Norte.

La jornada prevista para desempates ha venido a establecer una tregua que nuestros clubs han aprovechado para organizar partidos amistosos de entrenamiento, a los cuales no han sabido substraerse ni el Español ni el Barcelona, contra lo que cabía esperar.



Partido Zaragoza-Barcelona.—Ante la sorpresa general de los jugadores, el árbitro anula un goal de Samitier

La desafortunada gesta del Europa en Praga

Libre de las obligaciones y responsabilidades que trae consigo la participación en el Campeonato nacional, el Club Deportivo Europa ha tenido la corazonada de irse a Praga para jugar con el Victoria y el Sparta.

Elocuentes por demás, los resultados obtenidos demuestran o bien la poca estima que se tiene al propio prestigio o la excesiva que se desarrolla hacia la percepción de beneficios materiales.

No hay por qué involucrar exageradamente el papel más o menos

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

lucido que represente un club jugando por su cuenta y riesgo, con el buen nombre del fútbol nacional y regional, puesto que cada club es muy libre de aceptar las lecciones que quiera, siempre que cuente con quien esté dispuesto a dárselas, pero de todas maneras es indudable que si gestas tan desgraciadas como las del Europa en Praga habrán de contribuir mucho al descrédito de nuestro fútbol en el extranjero — y ello bien merece que los directivos de nuestros clubs mediten bien las consecuencias de sus actos antes de exponer a sus equipos al ridículo — tienen, en cambio la ventaja de acostumar a nuestros equipos a viajar y a jugar fuera de su casa, lo cual no deja de ser, por otra parte, muy interesante.

El proyectado viaje del Español a América

Hace ha algunas semanas que se da como cosa segura que el Español embarcará para América a primeros de junio próximo para jugar una serie de partidos en los países ibero-americanos.

Este proyecto del Español tiene aspectos completamente contrapuestos, y como quiera que probablemente ello será tema de discusiones apasionantes, vamos a decir sinceramente lo que a nuestro juicio hay de bueno y de malo, anticipando que hay más de esto que de aquello, hablando, naturalmente, en sentido general.

Está bien que el Español haga ese viaje si está seguro de hacer un buen papel, pero el viaje de los vascos, la revelación olímpica de los uruguayos y los resultados de

éstos en sus partidos con los argentinos, hacen temer que se reproduzca un motivo de rechifla, aunque se refuerce con otros elementos, no sólo para quedar mejor allá, sino también para dejar un equipo decente aquí.

Está mal que el Español no ponga freno al espíritu de codicia que parece presidir a esta empresa, puesto que al parecer hay empresario, y no limite su tournée al tiempo que le dejan libre sus obligaciones con relación al Campeonato y a los deberes de reciprocidad que ha de cumplir con los otros clubs.

Está mal que por esta causa se empeñe en provocar un conflicto de autoridad del cual el solo tendrá la culpa, previstas como están ya las consecuencias en el orden deportivo e incluso en el político.

No está bien ni mal que ese viaje de carácter esencialmente mercantilizado y que es un síntoma importantísimo del carácter que van tomando los asuntos de fútbol en los grandes clubs, se explote como pretexto de una nueva manifestación «plus ultra» y se hable con tal motivo de confraternidad, de raza y de lazos, y que aun en el lazo se enganchase el Gobierno en forma de protección oficial, porque, al fin y al cabo, la multitud tiene una predisposición simplista a aceptar bien todas estas cosas y aunque muchas veces no son más que fuego de virutas, no hay por qué dudar del éxito de la empresa en este sentido y puede creerse confiadamente en él.

Y no decimos más por hoy, primero, porque nada se ha dicho oficialmente, y segundo, porque acaso aun sea tiempo de evitar la



Samitier remata con un cabezazo, un corner contra el Europa

rotura del saco procurando no lesionar derechos ajenos, puesto que si el Español tuviera el acierto que le deseamos y se limitara a pensar y obrar con vistas a utilizar solamente los meses de julio, agosto y septiembre, nadie tendría derecho a interpellarle, cuando menos por lo más importante que sería la grave falta de leal correspondencia en las relaciones deportivas y económicas que se crean entre los clubs por razón del mutuo compromiso que establece la participación en el Campeonato regional, aparte del juicio a que se prestaría un acto que pudiera interpretarse como desprecio del mismo.

ALIRÓN



Bordoy y Platko, blanco de alternados ataques, estuvieron constantemente en juego defendiendo su marco

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Challenge Federación Catalana de Futbol



Salvador Tapias, vencedor de la prueba. — Interesante momento de la salida

POR primera vez se ha celebrado la prueba Challenge Federación Catalana de Futbol, que quedará como anual acontecimiento para lo sucesivo.

Ganó brillantemente Salvador Tapias, R. C. D. Español, senior,

38 m. 20 s. $\frac{2}{5}$, seguido de Miguel Palau, F. C. Barcelona, y Miguel Ramón, A. E. Tagamanent.

La clasificación por equipos quedó establecida como sigue:

1.º R. C. D. Español: 1, 5, 7, 8, 12; 33 puntos.

2.º F. C. Barcelona: 2, 4, 6, 17, 19; 48 puntos.

3.º A. E. Tagamanent: 3, 9, 11, 28, 35; 86 puntos.

Durante la celebración de la carrera, en el campo de Las Corts se disputaron diferentes pruebas.

El rally-paper del Real Polo Jockey Club



Un grupo de jinetes en pleno rally

FUE un éxito el rally organizado por el Real Polo Jockey Club en las inmediaciones de Santa Perpetua de la Moguda y Mollet.

Concurrieron a la prueba unos cuarenta concursantes, entre los que predominaban las clásicas casacas coloradas.

El recorrido, pintoresco y lleno de atractivos, fué marcado por la

señora Molina y el señor Dubler.

La prueba fué habilmente ganada por la señora Mac-Trory y por el señor Jorge Puig, que ganaron las copas ofrecidas por el señor Saïd Medina.

Después del rally-paper, y en medio de la mayor animación y alegría, se comió en el Hotel Mariner, de Mollet.



Entrega de las copas a los vencedores por su donante señor Medina

Fotos Claret

STADIUM

Los concursos por equipos de nueve nadadores



Equipo Basté, vencedor del concurso

BRILLANTE ha sido la actuación de nuestros nadadores en los concursos últimamente celebrados.

En ellos ha quedado patentizada una vez más la labor impropia que el Club Natación Barcelona ha llevado a cabo en la propagación del deporte máximo. Sus esperanzas y sus deseos se van viendo coronados por los éxitos que se suceden, aunque entre tantas glorias existan algunos elementos, siempre los hay en medio del camino del éxito, que pretendan con sus «chismorrerías» empañar el cristal de pureza que enmarca el alma del Club, con sus inmensos sacrificios en la construcción de un local y una piscina que es ya la envidia del resto de España.

Festival anunciado, éxito rotundo; y es que el alma del Club vive perenne en el pecho de sus numerosos socios, que no ven en él más que el palacio sublime de su bienestar y el rincón apacible donde sienten, ante la inmensidad del mar, la tranquilidad espiritual, y su cuerpo encuentra en la dorada arena, entre musgosas rocas, la cuna deliciosa, bañada de sol, para su descanso apacible y tranquilo, después de haber disfrutado en sus pistas, las delicias de un juego a pelota, o la rigidez de unos ejercicios suecos. Y esto, que es el engrandecimiento de las facultades físicas y morales del hombre,

es lo que el Club proporciona a sus socios, que lo saben agradecer con su interés y valiosa cooperación.

Ved el ejemplo de esos concursantes, antiguos nadadores, los veteranos, que comparten con alegría juvenil el entusiasmo de los demás y como los que hoy batien records con ardor y entusiasmo; ellos contribuyen con su ala-

do recuerdo de lo que fueron, a despertar el ejemplo y el estímulo en los que son, y los que serán.

¡Bello gesto el de estos bravos hombres que predicán con el ejemplo vivo, alistándose como valientes voluntarios en las filas de las nuevas y frescas huestes juveniles, demostrándoles con sus resultados, que aun saben quedar «como los buenos»!

En estos concursos ha salido victorioso el equipo del Barcelona, capitaneado por el entusiasta nadador Basté, que obtuvo 191 puntos.

Siguió en orden de clasificación Puig, con 185; Granicher, con 138; el Club Atlètic, con 135; Bretós, con 130; el equipo de veteranos, capitaneado por Ludwig, con 125, y por último, el Club de Arenys, con 124 puntos, en seis pruebas efectuadas por cada equipo.

Basté ha sabido imponer a su equipo la seguridad de vencer y así lo consiguió con brillante éxito, digno de encomio y de ejemplaridad.

Hacemos votos por la próspera ascendencia de nuestro primer club de natación, lleno de valerosos entusiastas.

NORAY



Equipo de veteranos de water-polo, que tan bien ha contribuido al éxito de los concursos

Fotos Claret

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Gran Premio de Roma - Gran Premio de Provenza - Grandes Premios de San Sebastián - Records mundiales - Vuelta a Francia automóvil - Circuito de l'Aisne



Maggi, sobre Bugatti dos litros, vencedor del Gran Premio de Roma, a 99 kilómetros de media

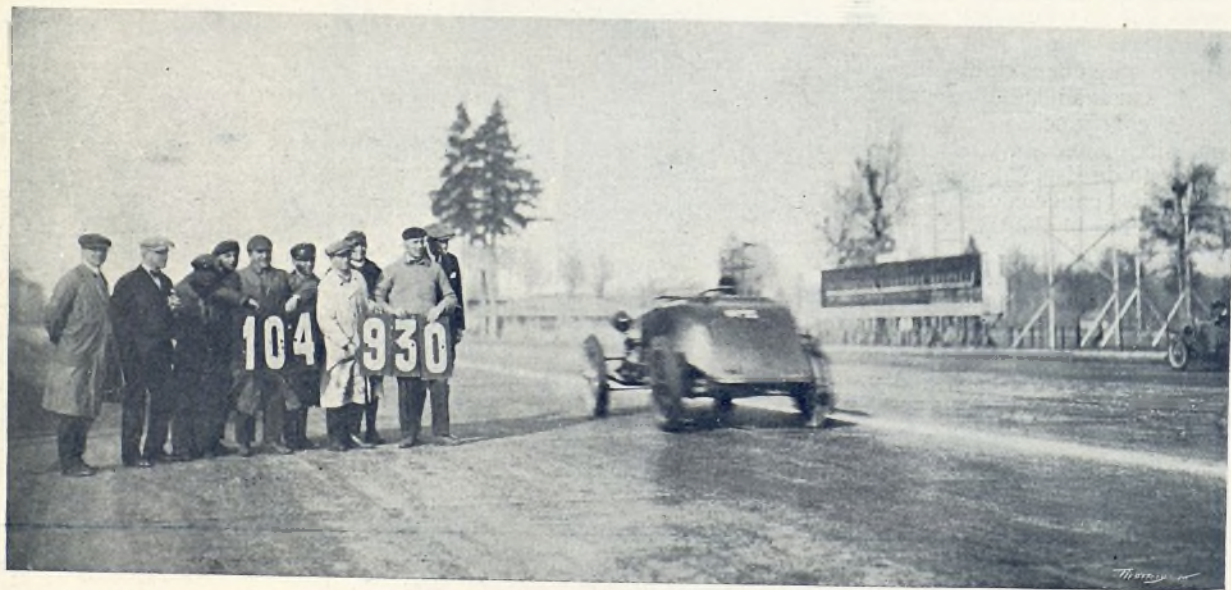
Foto Rol

CON la primavera han empezado las carreras a grandes recorridos y los ensayos de records mundiales, aprovechando las hermosas pistas parisina y milanese. Intentaremos dar ligeras impresiones de lo que han sido éstos y aquéllas, acompañados de las informaciones de nuestras agencias fotográficas extranjeras.

Gran Premio de Roma. — Por segunda vez se ha corrido este año tan popular carrera de velocidad; el circuito era de 7 kilómetros y medio de buena carretera, si bien con el grave inconveniente de tener parte de ella ocupada por las vías de tranvía, defecto del que también adolecen San Sebastián y Boulogne.

La distancia total de la competición era de 300 kilómetros, recorriendo el circuito cuarenta veces. La lucha estuvo circunscrita entre *Alfa Romeo* y *Bugatti*, pues si bien hubo otras marcas en el momento de la salida, no se presentaron con elementos necesarios para el triunfo, no por falta de calidad de los coches, ya que algunos cuentan en su palmarés con victorias en el Gran Premio del Automovil Club de Francia, prueba cumbre mundial, sino por preparación inadecuada a la importancia de la lucha entablada. De los *Bugatti* todos los conductores estuvieron a la altura de las circunstancias, y de los de *Alfa* distinguióse Brilli-Peri, que clasificándose segundo a poca distancia del vencedor, cubrió la vuelta más rápida a la media de 104,732 kilómetros.

Respecto a los coches, ambas marcas lucharon con los clásicos dos litros, que tan grandes proezas llevan realizadas en estos últimos tiempos en que la tal cilindrada era la internacional. Como la carrera era de fuerza libre, vieron en la salida coches de tres, dos y litro y medio; los primeros,



Coche O. M. de serie, que ha batido el record mundial de los seis días en el autódromo italiano de Monza, cubriendo mas de 1.500 kilómetros y batiendo 36 records intermedios

Foto Strazza

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

de modelos demasiado anticuados, no consiguieron llegar a la meta, y de los segundos, la diferencia en más de cilindrada triunfó.

Los resultados técnicos fueron; 1.º, Maggi, coche *Bugatti* dos litros, en 3 h. 1 m. 25 s. $\frac{3}{4}$ (media 99,213 kilómetros); 2.º, Brilli-Petri, *Alfa Romeo*, a 10 segundos; 3.º, Bommartini; 4.º, C. Mazetti; 5.º, Lepori; 6.º, Croce, éste con un litro y medio *Bugatti*.

Gran Premio de Provenza. —

También por segunda vez, y en el autódromo de Miramas, se ha corrido esta carrera, cuyo premio consistía en la adjudicación de la Copa Hartford. La base del reglamento consistía en una carrera reservada a coches provistos de motores con características de modelos comerciales con carrocerías libres. Cinco categorías dividían los coches; para cada una de ellas había una carrera de 50 kilómetros, quedando los clasificados en condiciones de disputar la carrera de fuerza libre sobre una distancia de 252,500 kilómetros.

La concurrencia de público fué enorme, lo que hace presagiar para el Gran Premio del A. C. F., ahora que la cuestión de participantes parece resuelta, un éxito sin precedentes en Francia y sólo comparable a los entradones de Indianápolis en Estados Unidos y Monza en Italia.

Las carreras de 50 kilómetros según cilindrada, corriéronse como

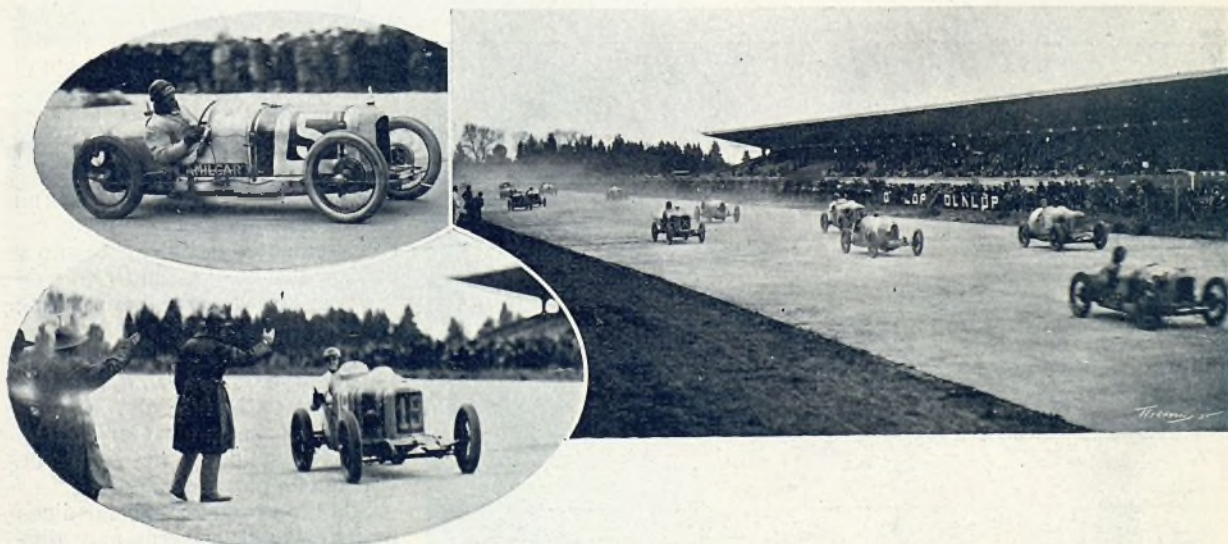


Gran Premio de Provenza : Seegrave, vencedor, coche *Talbot* de 1.500 c. c., neumáticos *Dunlop*

sigue: la de mas de tres litros, habiéndose presentado sólo un *Alfa Romeo* conducido por Massias, quedó clasificado sin necesidad de tomar la salida. En los tres litros fué vencedor Rost, *Georges Irat*, neumáticos *Dunlop*, a 115 de media, seguido por un *Ford* transformado por Montier. Cuatro *Bugatti* llegaron en los dos litros, y de ellos el primero, el que pilotaba Lehou, a 129 de promedio. Para los litro y medio clasificóse primero el equipo *Talbot*, neumáticos *Dunlop*, compuesto de tres coches, y luego un *Delfosse*. Pilotaba el primer *Talbot* Bourlier,

que marchó a 119 kilómetros hora. La lucha más seria fué entre los litro cien (antes cycle-cars), por reunir quince concurrentes, de los cuales nueve terminaron la prueba con sólo 9 minutos de diferencia. El vencedor fué Morel, con un *Amilcar*, a 123,660 kilómetros.

Todos los clasificados en las series tomaron la salida para la Copa Hartford. Desde la segunda vuelta Seegrave, el piloto inglés de la *Talbot*, logró la cabeza, que conservó hasta el final. Después de la 30 vuelta, Williams, *Bugatti*, ocupó definitivamente el segundo lugar, disputándole al lea-

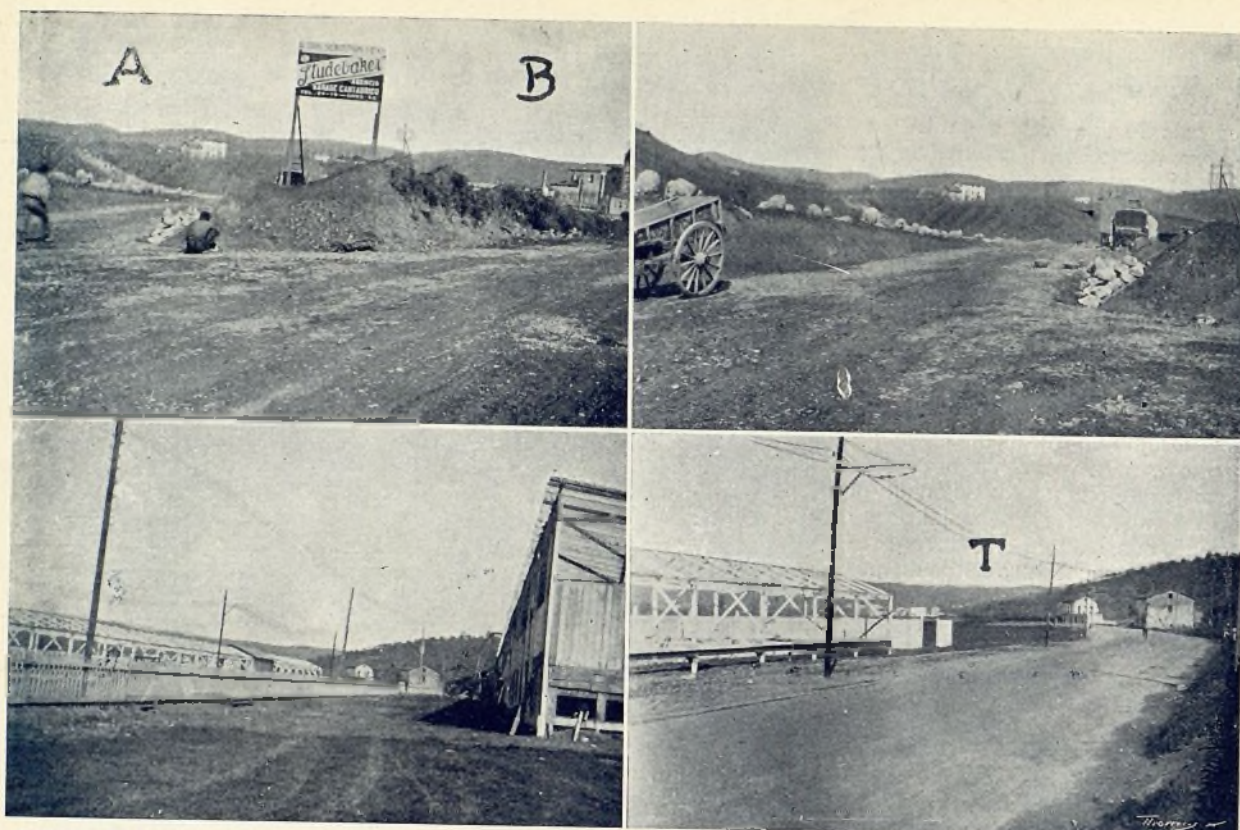


Autódromo de Miramas : Morel, con un nuevo *Amilcar* 1.100 c. c., fué el héroe de las primeras vueltas. Ganó su serie. — Seegrave, sobre *Talbot* 1.500 c. c., primero del Gran Premio de Provenza. — A la derecha : Salida del Gran Premio de Provenza

Fotos Rol

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid



Circuito de Lasarte, donde se correrá el Gran Premio de Europa : Bifurcación de la nueva carretera; A, la nueva pista; B, vieja ruta a Hernani. — Trabajos de terminación del moderno trozo. — Estado actual de las tribunas. — Nuevo emplazamiento del cuadro de tiempos, que se situará donde marca la T. Fotos Nostá

der palmo a palmo la diferencia, que cada vez fué menor. Una ligera equivocación en el tablero de tiempos no permitió al público, hasta cerca del final, darse cuenta exacta de tan brillante carrera ascendente llevada por el leader del

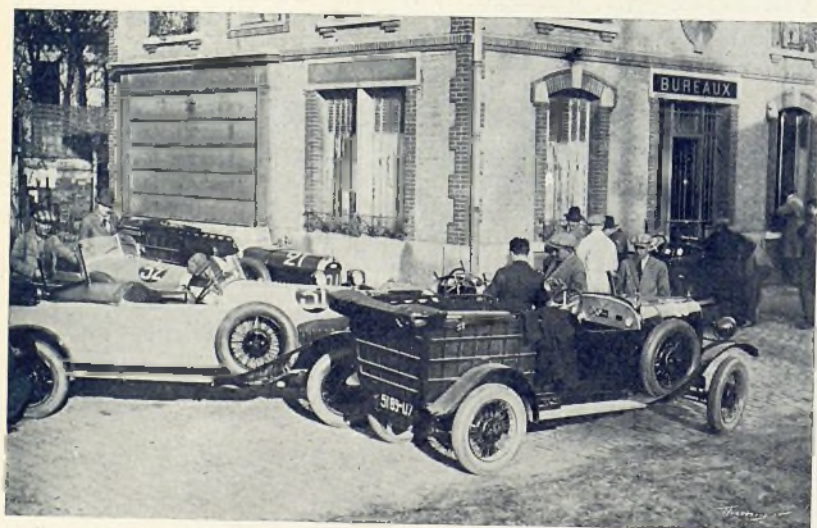
equipo *Bugatti*. Como dato interesante de la actuación del mencionado equipo, merece señalarse un cambio de rueda realizado por Foresti en veintiséis segundos.

Los *Talbot* vencedores eran los veteranos vehículos que dos veces

hemos visto triunfar en la Penya Rhin y que cuentan en su activo treinta y cuatro grandes victorias consecutivas, en seis años que llevan de vida, en toda clase de terrenos y competiciones. Con el tiempo sus creadores los han provisto, como es natural, de nuevos dispositivos, pero el conjunto del chasis y motor ha permanecido el mismo. Con compresor sobrepasan los 190 kilómetros a la hora; si esto hacen estos viejos coches, ¿qué no se podrá esperar de los nuevos 1.500 c. c. que se preparan en diversas fábricas para las carreras cumbres del presente año y de las cuales el Gran Premio de Europa de San Sebastián tiene que ser el primero?

Morel llevó a Provenza un nuevo 1.100 c. c. *Amilcar*, de los que tanto se ha hablado. Era sin duda el coche que mejor reprise tenía a la salida de los virajes de la pequeña pista estradal.

Sus 123 de media mucho dicen en favor de él, y serán muy dignos de tener en cuenta estos nuevos litro cien para las futuras competiciones.



Vuelta a Francia en automóvil : Preparativos de precintaje en los laboratorios del Automóvil Club de Francia

Foto Rol

STADIUM



Circuito de l'Aisne : La salida. — André, con *Salmson*, primero de los 1.100 c. c., pasa a un compañero suyo de marca, en panne. — Licolati, sobre *Peugeot* 750 c. c. — Marcel Violet, con *Signa-Violet*, pasando a un *Salmson*. — Krebs, sobre coche *Irsan*, primero de los cycle-cars 750 c. c. — Clausse, sobre coche *Bignan*. Avincourt, *Amilcar*, segundo voiturettes 1.100 c. c. — Saget, *Bugatti*, primero coches 1.500 c. c. — Tixier, moto *Dé-Dé* 175 c. c. — Talube, *Monet-Goyon*, segundo de motos 175 c. c. — Mase, *Alcyon*, moto de 350 c. c.

Fotos Rol

Como antes ya indicamos, fué primero Seegrave con *Talbot* y neumáticos *Dunlop*, realizando los 252,500 kilómetros en 1 h. 55 m. 3 s. $\frac{3}{4}$, lo que da una media de 131,650 kilómetros.

Los Grandes Premios de San Sebastián. — En visita reciente que hemos efectuado al circuito de Lasarte, hemos podido apreciar las grandes mejoras en él realizadas, mejoras que le convertirán

en la más perfecta pista estradal del mundo. La carretera está ya ensanchada en todas cuantas partes era preciso; el trozo de carretera que evita el peligrosísimo paso de Hernaní ya está termina-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

da, pudiéndose asegurar quedarán las obras listas con tiempo más que suficiente para que los futuros concursantes puedan ensayar la carretera con toda libertad.

Por lo que se refiere a inscripciones, la prensa ha publicado ya las primeras, que son importantísimas, esperándose que hasta el momento de cerrar los derechos dobles se verán aumentadas con otras tantas o más valiosas que las actuales. Para entonces, procuraremos dar ligero examen de las características de todas ellas. Ahora basta decir que los esfuerzos de los Rezola, Resines y Zappino prometen verse coronados por el más lisonjero éxito, éxito que pondrá muy en alto el nombre de los Real Automóvil Club de Guipúzcoa y Real Automóvil Club de España, sus organizadores, y sobre todos ellos el de nuestra patria.

Records.—Después del colosal esfuerzo realizado en Monza por O. M., del que ya dimos cuenta a su tiempo, elevando a la cifra de 14.916 kilómetros el record mundial de los seis días, batiendo 36 records intermedios también mundiales, los pilotos Seegrave y Ortsmans han efectuado brillantísimas performances muy dignas de considerarse por jugar en ellas con facilidad la cifra de los 200 kilómetros de media.

Seegrave, en la playa de Sout-Sport, pilotando un coche *Sunbeam*, batió el record mundial del kilómetro lanzado, dejándolo establecido en 14 s. $\frac{687}{1000}$, lo que resulta una media de 245,114 kilómetros a la hora. Para tal hazaña empleó un coche 12 cilindros en V con 67 de alesage y 94 de carrera, lo que da una cilindrada de 3 litros 977. En el freno y a 5.000 revoluciones, desarrolló el tal motor 300 HP. El carburador empleado era un *Solox*, lo que dice mucho en favor de tan conocida marca.

Ortsmans, que ya poseía varios records mundiales conseguidos en el autódromo francés de Linas-Monthery, en diversas intenciones realizadas recientemente en la misma pista y con un *Panhard Levassor* 35 HP. 8 cilindros en línea, provisto de carrocería perfilada monoplaza, se ha adjudicado los siguientes records mundiales:

50 kilómetros, en 14 m. 58 s. $\frac{187}{100}$ (200,131 km. de media).

50 millas, en 23 m. 58 s. $\frac{93}{100}$ (200,441 kilómetros de media).

100 kilómetros, en 29 m. 44 s. $\frac{7}{100}$ (201,785 km. de media).

100 millas, en 48 m. 30 s. $\frac{30}{100}$ (199,059 kilómetros de media).

La hora, 193,666 kilómetros.

Tiempos que dicen mucho en favor de la vieja marca que empieza a dar señales de vida deportiva, queriendo reverdecer aquellos brillantísimos laureles conquistados en la época de oro del automovilismo.

La Vuelta a Francia automóvil.—El domingo día 4 tomaron la salida en París los concurrentes al certamen nacional francés titulado Vuelta a Francia, que con tanto éxito organiza anualmente el Motociclo Club de Francia, bajo el control del Automóvil Club de la Isla de Francia por lo que se refiere a los coches de cuatro ruedas. Desde las seis de la mañana tomaron la salida en Porte Maillot los participantes, divididos en categorías, a saber: dos motos de 175 c. c., una 250 c. c., una 350

c. c., tres 500 c. c., dos camionetas normandas de 1.100 c. c., dos de dos litros, dos coches turistas de 750 c. c., tres de 1.100 c. c., tres de dos litros y uno de tres litros. Además, participaban dos tipo sport de 500 c. c. y uno de litro y medio.

El circuito de l'Aisne.—En un circuito formado por las carreteras que unen las poblaciones Cornet d'Or, Urvilliers, Essigny, Gilbertcourt y Ly-Fontaine, total kilómetros 21,134, tuvo lugar recientemente una prueba de velocidad reservada a coches y motos. Varios miles de espectadores asistieron a las carreras, que se disputaron en forma parecida a aquellas viejas manifestaciones de Penya Rhin en el Bajo Panadés, por la mañana motos y por la tarde coches. Distinguiéronse infinidad de marcas, entre ellas de modo sobresaliente, *Bugatti* y *Peugeot*, clásicas luchadoras de todo cuanto representa progreso en materia automóvil.

M. F. C.

Carrera ciclista Trofeo Vivert

EN Cataluña ha habido en la primera quincena de abril una competición seria: el trofeo Vivert, que con su acostumbrado celo ha organizado el Ciclo-Moto-Club El Pedal de Tarragona.

Un verdadero criterio de ases fué la gran prueba, pues en línea se pusieron entre otros Sans, Español, Magdalena y Janer, todos ellos batidos al «sprint» por José Saura, el Campeón de España de 1922, que, contra lo que muchos creían, ha recuperado su forma y parece dispuesto a reverdecer laureles.

La prensa diaria ya ha apuntado la posibilidad de que Saura llegue a ser un verdadero as si él mismo se somete a la «tortura» de conservar la forma. Lo que no dice la prensa es si Saura decididamente imitará el virtuosismo de los grandes campeones, y recordando que su título de campeón de España y otros triunfos le obligan a sostener su prestigio deportivo, perseverará en el camino emprendido.

Los técnicos están de acuerdo en que Saura cuenta con la materia «prima» para ser un gran cam-

peón; que la administre sabiamente es lo que importa.

KANT



José Saura, vencedor del Trofeo Vivert, corrido en Tarragona

Foto Bonet

STADIUM

El raid Madrid - Manila en escuadrilla



Los aviadores Gallarza, Estévez y Lóriga, que sobre *Breguet* realizan el raid Madrid-Manila. — La ruta del raid

EN los momentos gloriosos en que Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada regresaban a Palos de Moguer, henchidos de satisfacción y de legítimo orgullo por el deber bien cumplido, partía de Cuatro Vientos la escuadrilla El Cano, compuesta de tres aviones pilotados por los capitanes Martínez Estévez, Lóriga Taboada y González Gallarza, en dirección a Filipinas y con la firme intención de efectuar el regreso a España por la vía aérea.

Se han trazado esos valientes pilotos el siguiente itinerario:

Madrid-Argel, 800 kilómetros; Argel-Túnez, 600; Túnez-Trípoli, 750; Trípoli-Bengasi, 1.150; Bengasi-El Cairo, 1.200; El Cairo-Bagdad, 1.300; Bagdad-Buchir, 900; Buchir-Bender Abbas, 1.250; Bender Abbas-Karachi, 1.250; Karachi-Agra, 1.250; Agra-Calcuta, 1.300; Calcuta-Rangoon, 1.200; Rangoon-Bangkok, 600; Bangkok-Saigón, 750; Saigón-Hanoi, 1.250; Hanoi-Macao, 850; Macao-Fu Chou, 900; Fu Chou-Kelung, 250; Kelung-Manila, 1.200. Total del recorrido, 18.750 kilómetros.

El itinerario señalado para el regreso en vuelo, siguiendo sensiblemente el eje del continente asiático europeo, está señalado en las quince etapas siguientes:

Tokio-Osaka, 450 kilómetros; Osaka-Taikón, 600; Taikón-Mukden, 1.300; Mukden Kharbrú, 600; Kharbrú-Tchile, 1.300; Tchile-Irkutsk, 750; Irkutsk-Kranojarsk, 1.000; Kranojarsk-Novo Nicolaiev, 700; Novo Nicolaiev-Kurgen 1.100; Kurgen-Kazan, 1.000; Kazan-Moscú, 700; Moscú-Kónisberg, 1.200; Kónisberg-Berlín, 600; Berlín-París, 950; París-Madrid, 1.150. Total recorrido, 12.400 kilómetros.

Sabemos a la hora en que trazamos estas líneas que las primeras etapas se han realizado con una regularidad perfectísima, pero los medios de acción de que disponemos en STADIUM no son tan rápidos como los de un rotativo, con su servicio de telegrafía S. H., que nos permita llevar a conocimiento del lector el último despacho relativo a la marcha de la escuadrilla recibido momentos antes de serle entregado el presente número.

Lo que STADIUM quiere es, dentro de su modestia acostumbrada, rendir el tributo de su admiración sin límites a esos compatriotas nuestros que habiéndose educado y hecho pilotos por amor a España, a la aviación y al sport, se lanzan a un viaje en que han de ir, etapa por etapa, recogiendo muestras de respeto y veneración hacia el nombre de nuestra patria, si algún día menospreciada, alabada cual lo merece en ocasión en que nuestros grandes aviadores realizan idénticas hazañas, y a veces mayores, a las que llevaron a efecto otros navegantes aéreos.

La ruta emprendida por la escuadrilla de los *Breguet*, provistos de motores *Lorraine* de 450 c. v., es larga y ha de ser penosa.

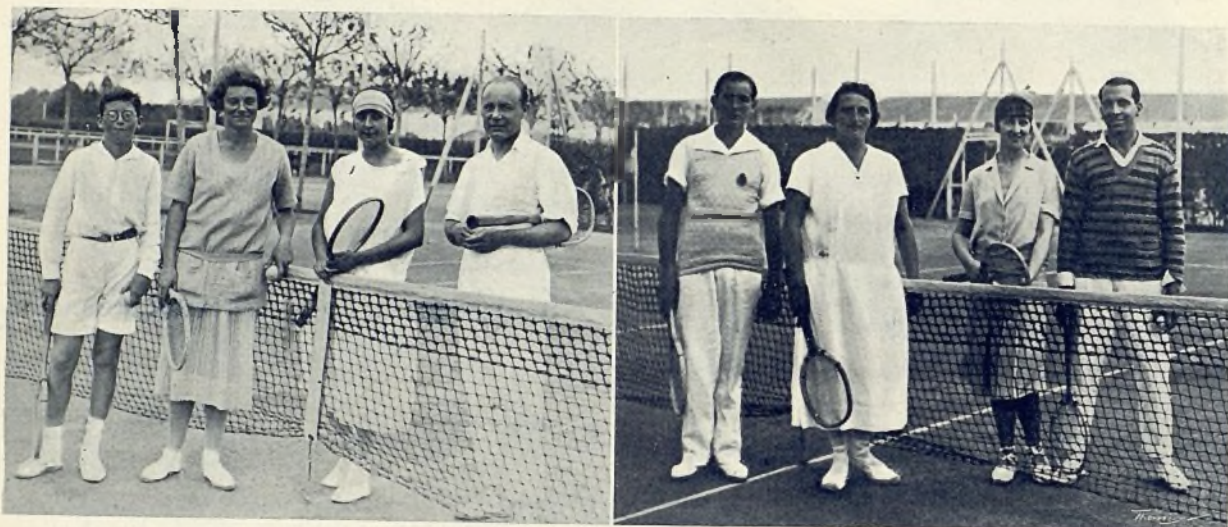
Cerca de Amann y mientras Lóriga y Gallarza reemprenden el vuelo hacia Bender-Abbas, Estévez sufre una nueva avería, habiendo encontrado intacto el aparato una escuadrilla inglesa, con un papel en el volante escrito por Estévez anunciando que se dirigen a Amann, en busca de una pieza de recambio.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La quincena tennística

El Concurso del Real Polo Jockey Club / La cuestión de los jueces árbitros



Señoras Sister y Herberg y señores Camman y Herberg. — Señora Isabel Mayer y señorita María Luisa Muntadas y señores Mayer y González

PRESENCIANDO algunos partidos de los celebrados en el concurso social del Polo Club, nos ha llamado la atención el asunto arbitraje. Es doloroso, pero hay que convenir en que es cierto: los jueces-árbitros que actúan en Barcelona son, en su gran mayoría, muy medianos.

Es necesario crear un colegio de árbitros, personas imparciales y entrenadas, que sean equitativas y capaces, que impongan resueltamente su criterio. Hemos visto en nuestra ciudad, matchs de verdadera importancia, con jueces francamente malos, que discutían

con los jugadores, se equivocaban mucho y pedían la opinión del público.

Por lo general, es pertinente acoger con benevolencia a todo individuo que se presta a arbitrar un partido. Si por falta de experiencia incurre al principio en repetidos errores, no debe despreciarse su concurso. Es conveniente se le invite a entrenarse actuando en las pruebas de escasa importancia y se vaya luego a la selección.

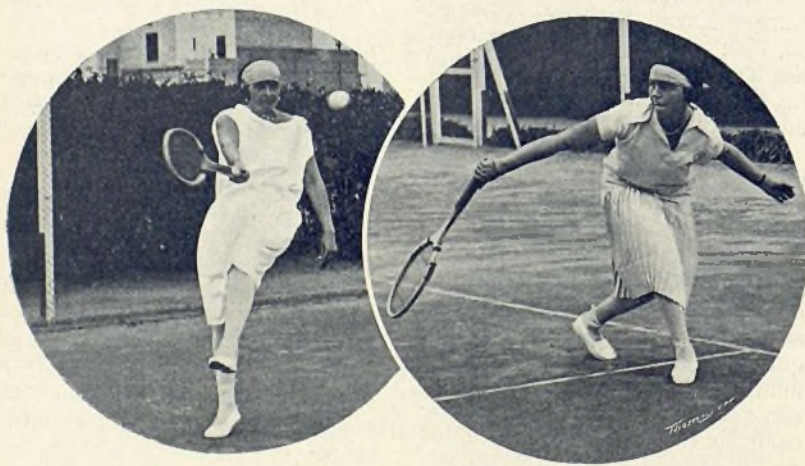
Hemos observado varias veces como se trata a un novel árbitro. Como *mínimum* se le ridiculiza

con amables sátiras, ahogando así aquel primer noble impulso de ser útil, que tan generosa como tímidamente ofrecía y es entonces cuando, desanimado, rehuye toda intervención suya en este sentido.

Es indispensable advertir también a los árbitros, la conveniencia de que se les oiga y anuncien continuamente y adecuadamente la marcha del partido, de suerte que en cualquier momento sepa el público la situación del match. Además, deben ser rápidos en sus decisiones, fallando sin vacilar, con celeridad, los outs y no pronunciando jamás la palabra «buena».

El juez de línea ha de atenerse a igual norma en lo que le atañe. Al que le corresponda la de saque, en el momento de su función, ha de mirar con fijeza la línea. Los demás, preferentemente, a la pelota.

Es, consiguientemente, de todo punto inaplazable, prestar atención al asunto árbitros. Esperamos que nuestro llamamiento merecerá ser recogido por las personas dirigentes del *tennis* local y, de entre éstas, por las que especialmente aplican gran parte de sus actividades al mejoramiento y relieve de nuestro noble y bello deporte.



Señora Herberg y señorita Montserrat Llobet

Fotos Vela

STADIUM

FIUZANTE

Carrera por montaña Copa Santa Fe

REVISTIÓ caracteres de verdadero acontecimiento deportivo el éxito alcanzado por esta prueba, efectuada por los hermosísimos parajes de nuestro Montseny.

El éxito alcanzado fué debido al gran celo y entusiasmo desplegado por don Emilio Estradé, encargado de la organización por el Hotel Santa Fe.

El recorrido estaba comprendido entre San Celoni, donse se dió la salida, Muscaroles, Les Agudes, Turó de l'Home y Santa Fe, meta de llegada.

Una gran concurrencia cubrió el circuito, ávida de presenciar la interesante lucha que allí se iba a celebrar.

En San Celoni la aglomeración era enorme: todo el pueblo presenció la salida de los excursionistas.

Normalmente se deslizó la prueba en medio del mayor interés y entusiasmo, sin que lunar alguno manchara el éxito rotundo que se obtuvo.

Y de los 73 excursionistas inscriptos, tomaron la salida 59 y se clasificaron 40.

Estos datos son elocuente prueba de lo interesante que resultó la carrera excursionista por montaña.

La clasificación fué:

1. José Costa, del Ateneo Enciclopédico Popular, en 2 h. 39 m.



La salida de los corredores en San Celoni

2. Félix Casals, del A. E. P., en 2 h. 45 m.

3. José Gil, del A. E. P., en 2 h. 50 m.

4. Juan Andreu, del A. E. P.

5. Francisco Feliu, del A. E. P.

6. P. Pera, del C. E. Terrassa.

7. Carlos Villanueva, del A. E. Tagamanent.

8. Francisco Bordas, del Ateneo E. P.

9. José Beige, del A. E. P.

10. Emilio Dolcet, del A. E. P.

11. Federico Roig, del Pedraforca.

12. Juan Pablo, del A. E. R. Casanovas.

13. Manuel Montguíó, del G. E. Táber.

14. Fernando Ferrer.

15. Ramón Roig, de la Peña Pati Blau.

La clasificación por equipos fué la siguiente:

Primero. Ateneo Enciclopédico Popular, con 15 puntos.

Segundo. A. E. Tagamanent, con 114 puntos.

Tercero. Peña Pati Blau, con 141 puntos.

Después de la prueba y por la tarde, en el salón de fiestas del Hotel Santa Fe y ante numerosa concurrencia, se procedió al reparto de premios, siendo saludados los agraciados con grandes muestras de alegría.

La Copa Santa Fe se adjudicó al Ateneo Enciclopédico Popular; el Premio Barón de Güell, al A. E. Tagamanent, y la Copa de la Condesa de la Valle de Canet, a José Costa, primer clasificado.

Abogamos porque estas pruebas se repitan con más frecuencia, pues las consideramos de gran valor atlético, así como de gran estimulante para la afición excursionista, sano y noble deporte que hace conocer las numerosas bellezas de la tierra catalana, al mismo tiempo que ensancha las facultades morales y físicas.



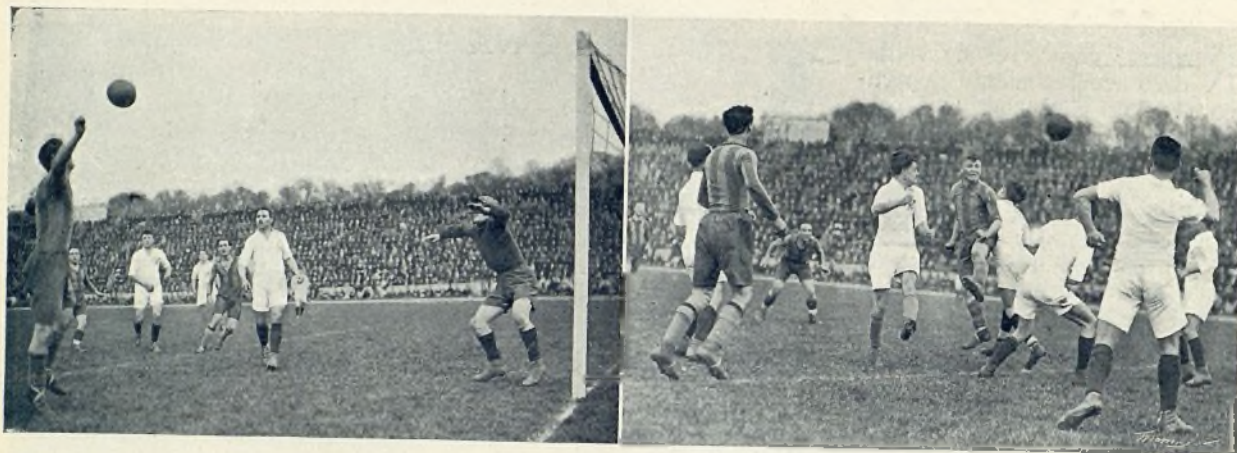
El equipo vencedor

Fotos Bonet

ZAN. K. DA

STADIUM

La actualidad deportiva en París



En el Stade Pershing se han disputado las semifinales de la Copa de Francia, de Fútbol-Asociación: El encuentro Valentigney-Vitry fué un memorable partido, del que salió vencedor el primero

YA empieza a tocar a su fin la Copa de Francia, prueba máxima del Fútbol Asociación francés, que podríamos comparar a nuestro Campeonato español. Este año los encuentros se han visto mucho más concurridos en cuanto a público se refiere, demostrándose una vez más el enorme incremento que va tomando en Francia el fútbol, incremento iniciado con los partidos de las últimas Olimpiadas. Las semifinales, que se disputan actualmente, han sido verdaderos éxitos de público, pudiéndose apreciar en los jugadores adelantos notables, que hacen concebir esperanzas para épocas futuras a los buenos aficionados franceses, tan escarmentados hasta ahora en las pruebas internacionales en que han luchado sus defensores. La semifinal entre los fuertes equipos Valyigney y Vitry fué muy disputada, terminando con la victoria del primero, que

demonstró superioridad sobre su adversario.

Con la primavera han terminado las reuniones del velódromo de invierno, empezando las de las pistas al aire libre. Búffalo, el velódromo perfecto, ha inaugurado ya, siendo su apertura un éxito de taquilla. Deportivamente sobresalieron las pruebas de primas en que vimos en pista más de 30 corredores, y las de medio fondo, en que lucharon cinco stayers de lo más notable que actualmente se encuentra en París. Para su entrenamiento dispone la dirección del velódromo de motos parecidísimas, lo que hace que las probabilidades de triunfo sean muy iguales, pudiéndose decir dependen casi exclusivamente del valor del corredor ciclista y de la pericia del entrenador, suprimiéndose casi en absoluto la probabilidad ventaja de la moto.

En otros deportes ha sobresali-

do un match de hockey entre los equipos belga y francés, que fué muy interesante.

Mientras escribo estas líneas se está disputando en el velódromo de invierno la carrera de los seis días ciclistas, prueba que despierta mucho interés entre los aficionados por la calidad de los equipos que en ella toman parte, que son los siguientes: Lacquehay, Van Kempen, Aerts, Mac Namara, Beyl, G. Vandenhove, Girardengo, Stockelynck, Oliveri, Tollembeck, Fauchaux, Boogmans, Baron, Marcot y Catudal.

Partieron después de darles la salida el célebre aviador Pelletier d'Oisy, notable por sus vuelos en Asia, que ahora van a batir seguramente nuestros Estévez, Lóriga y Gallarza, que componen la flota *Elcano*.

N. MASFERRER ALFONSO
París, 6-4-26.



Reapertura del Velódromo Búffalo: Los stayers van a pegarse a las motos entrenadoras. — Partido internacional de hockey Francia-Bélgica, disputado en los terrenos de Porte Dorée. — En el Búffalo, con motivo de la primera reunión de la temporada de primavera, disputóse una interesante carrera de primas

Fotos Rol

S T A D I U M

MENSAJERAS

EN la sección de nuestros colaboradores sale hoy la prestigiosa figura del señor García Faria, que no necesita presentación previa porque sus propios méritos son más que suficientes para hacerle el merecido homenaje.

Hubiera sido nuestro deseo poder hacer la nota de redacción presentándole, pero su artículo, interesantísimo, hubiera sufrido los efectos de nuestra nota con ligera mutilación, y hemos preferido insertarlo íntegro, por encerrarse en él un sabor altamente deportivo, que deseábamos fuera saboreado con toda plenitud por nuestros lectores.

Su elocuencia es también suficiente presentación.

Que sirvan, pues, estas líneas de justificada excusa.

LOS inscriptos para la Targa Florio son los siguientes, en la fecha de la clausura de inscripciones:

Categoría 1.100. — Salmson, Conelia; Salmson, Bozzachini; Salmson, Rallo; Salmson, Geri; Austin, Zubiaga; Austin, X...; Amilcar, Starrabba.

Categoría 1.500. — Bugatti, Morawitz, Bugatti, Croce; Bugatti, Coccia.

Categoría 2 litros. — Delage, R. Thomas; Delage, R. Benoist; Delage, Divo; Delage, Masetti; Bugatti, Costantini; Bugatti, J. Goux; Bugatti, Minoia; Bugatti, Messeri; Bugatti, Antonelli; Bugatti, Aymo Maggi; Bugatti, Dubonnet; Bugatti, Lepori; Bugatti, Williams; Ansaldo, Vittoria.

Categoría de más de 2 litros. Hispano, Becquet; Peugeot, A. Boillot; Peugeot, Wagner; Hala, Materassi; Alfa-Romeo, Sillitti; Austro-Daimler, Zsolnay; Steyr, Candrilli; Diatto, Desterlich.

Se confía en que a derechos dobles se inscribirán Maserati y Brilli-Peri.

LEVAD siempre la mano derecha y en especial en las revueltas, curvas y en las partes estrechas de las carreteras (R. A. C. C.)

NUESTRA portada refleja claramente el valor positivo del nuevo modelo *Conduite interieure*, última palabra en la producción automovilística de la marca internacional *Steyr*, con motor 6 cilindros de litro y medio tipo XII y que está llamando poderosamente la atención en el Salón Automóvil madrileño, por su elegante presentación y por su construcción sólida, armonizada con los principales adelantos de la industria automovilista y que será seguramente el preferido de los aficionados.

EN Long Island City, en las inmediaciones de Nueva York, va a construirse en breve un grandioso estadio capaz para 100.000 espectadores.

Se calcula que tardará un año en construirse y que costará un millón de dólares.

EN el Salón del Automóvil de Milán participan, entre otras importantes casas, la Hispano Suiza, Bugatti, Citroën, Talbot, Mathis, Sizaire Frères, Derby, Salmson y Sénéchal.

AL adelantar a otro vehículo, no rectificuéis la posición del vuestro hasta tener la seguridad de que no puede haber colisión (R. A. C. C.)

EN París se preparan para hacernos agradable la existencia en ocasión del próximo Salón del Automóvil (octubre 1926).

Una entidad automovilista organiza un gran baile, con sus correspondientes atracciones, consistiendo el *clou* el desfile de todos los ases del automovilismo, aeronáutica, ciclismo, pugilismo, etcétera, etc.

PEDRO Y JUAN DE VIZCAYA, bien conocidos nuestros, se van a dedicar a la aviación por puro amateurismo.

En la actualidad realizan sus ensayos en el aeródromo de Morane en Velizy (Francia).

STADIUM

LA juventud, la ilusión, la vida, han sido ganadas una vez más por la Parca irreverente.

José María Mani, el campeón de Barcelona de los cinco mil metros y defensor del F. C. Barcelona, ha muerto tras larga y penosa enfermedad, rodeado de su familia.

Mani fué a La Habana, donde llevó una vida ejemplar, dedicada únicamente al trabajo y a los estudios con exagerado exceso, y este exceso, unido al clima del país, prendieron en su cuerpo joven para arrancarle de la vida a su regreso al solar patrio.

Sentimos íntimamente el dolor que aflige a los suyos y con ellos compartimos el pesar que nos causa su muerte prematura.

¡Que la resignación cristiana calme el dolor de sus padres!

EN la Copa Gordon Bennett, reservada a globos esféricos, se han inscripto: España, con dos unidades; Bélgica, Francia, Estados Unidos, Inglaterra e Italia, con tres, y Suiza, con una.

INVOCANDO una ley del año 1607 (hay que retener la fecha), se ha impuesto una multa a un comerciante francés por haberla infringido al instalar, sin la oportuna autorización, un poste distribuidor de bencina en la vía pública.

¡Y esa es, precisamente, y caso raro, la misma ley que rige aquí para los distribuidores de bencina!

CAMBRIDGE ha vuelto a ganar a Oxford por seis largos de embarcación.

Se llevan celebradas 78 regatas: Oxford ha ganado 41 veces y Cambridge 36.

En el año 1877 hubo empate.

AUTOMOVILISTAS: Ceded el paso cuando se os solicite, pues al pedirlo se demuestra mayor deseo de correr o mayor velocidad del coche. Al ceder el paso, aproximarse lo más posible al borde derecho de la carretera (R. A. C. C.)

El programa de las carreras de Barcelona

LA ciudad condal celebrará, como acostumbra, su mitin de primavera, cuyo programa ha publicado la Real Sociedad de Carreras de Caballos.

Se compone de ocho reuniones, comenzando el 2 de mayo próximo y siguiendo todos los domingos hasta el 13 de junio, además del jueves, 13 de mayo, día de la Ascensión.

Cada reunión se compone de cinco pruebas: comienza una carrera a reclamar, sigue luego una carrera a peso por edad de tres años en adelante, viene después lo que podríamos llamar el Derby con el Premio Cerdaña, sigue una exhibición para dos años, terminando con un steeple-chase sobre 3.400 metros, el primer día.

Un reclamar de tres años en adelante, otra carrera de igual edad con recargos y descargos, una tercera para potros y potrancas de tres años también pertenecientes a propietarios de Barcelona, una prueba nacional y acabando con un recorrido de vallas de cuatro años en adelante, será ello para el segundo día, 9 de mayo.

Tras el reclamar acostumbrado, anúnciase una manifestación de dos años en el Premio José Pons Arola, viene con el Premio El Siglo una carrera civil-militar para gentlemen-rider, oficiales del Ejército y asimilados y el primer Handicap, el Gran Steeple-Chase para sujetos de cuatro años en adelante, con recargos y descargos; tal será la fiesta anunciada para el jueves 13 de mayo.

El Premio Faro, un reclamar para caballos por 6.000 pesetas y una carrera nacional sobre la milla, será el comienzo del programa para el 16 de mayo, corriéndose en éste el Gran Premio de Barcelona, modesto por tratarse de tan grande e ilustre ciudad, pues sólo es su consignación de 10.000 pesetas. Un Premio Consolación para los no ganadores sigue después y un handicap para vallas cierra el programa del día.

Un handicap para caballos y yeguas de propietarios de Barcelona hay el 23 de mayo; efectuaráse seguidamente, con el Premio

Julietta, otro para quienes hayan corrido en el año y no ganado 4.000 pesetas, de tres años; llama la atención un steeple-chase mixto en este día que, como de todos es sabido, podrá poner a reclamar a voluntad el propietario del caballo ganador.

El último domingo del mes, después del reclamar que descurre la cortina, habrán tres handicaps: uno civil-militar, otro para cuatro años que no hayan ganado un premio de 8.000 pesetas, siendo el tercero una carrera de vallas para quienes hayan corrido en 1925. Un premio para dos años, nacional, dotado con 2.500 pesetas hay también anunciado, que llamará de modo particular la atención.

Los días 6 y 13 de junio están casi dedicados a handicap; el primero, un nacional para quienes no hayan ganado 20.000 pesetas en su vida; otro para tres años que no hayan ganado 30.000 pesetas, y un tercero, steeple, amén de una carrera para cuatro años no habiendo ganado 8.000 pesetas; el último día, día triste porque los sportmen se despiden hasta el año próximo, se dará un reclamar para dos años, potestativo al propietario de ser vendido o no el ganador. Habrá en este día dos handicaps, uno para caballos y yeguas que hayan ganado dos o más premios o se hayan colocado en el Premio Cataluña o en el Gran Premio y un segundo para quienes no estén clasificados con los méritos atrás mentados. Acabará la reunión, el mitin y la temporada con una carrera de vallas, a la cual se le asigna una cantidad, la más rica del día.

Este es el programa anunciado, pobre y raquítico para una ciudad tan importante cual la nuestra; extrañanos y en gran manera no le sea dable a una entidad tan importante cual la Real Sociedad de Carreras no sepa hallar medios para poder aumentar el número de reuniones o de temporadas en el año. No pretendemos molestar ni muy menos a los directores, pero ¿es que realmente no es posible modificar esta anual cantinela? ¿Siempre debemos ver los mismos

premios y las mismas condiciones? Ya sé la respuesta: no hay dinero; generosos donantes y abnegados socios deben hacer sacrificios extraordinarios para poder dar este mitin esmirriado. Presentando todas mis excusas a los dignísimos señores del Comité de Carreras, permítome decirles que hay bastantes aficionados en Barcelona y fuera de ella que opinamos no llevan los señores dichos del Comité el asunto de que tratamos con la energía, sagacidad, habilidad y voluntad que se requiere para progresar en la ciencia, que ciencia es, de lograr sean un éxito las carreras en la capital de Cataluña.

* * *

En Madrid han comenzado con los Premios Cimera y Torre-Arias los Grandes Premios; el primero, destinado a los potros de tres años y a las potrancas el segundo, de igual edad. Corridos ambos el 4 del actual—por imposibilidad de hacerlo el 28 de marzo como estaba anunciado, dado el estado de la pista—, el Conde de Cimera hizo honor a la carrera que lleva su nombre, pues sus caballos entraron a pares los primeros, que fueron *Dame de Pique* y *La Magdalena*, delante del lote, a $\frac{1}{10}$, separados por medio cuerpo, dos cuerpos. Lejos. Fué el tiempo 1 m. 47 s. $\frac{2}{5}$ en la milla. Apuestas 5 pesetas y 7 y 6 colocados. El Premio Torre-Arias cobrólo el Duque de Toledo con *Boldi*, seguido de *L'Eneo*, ante un grupo respetable, separados por una corta cabeza a 2 y $\frac{1}{2}$ por 1 en 1 m. 46 s. $\frac{2}{5}$. Apuestas, 25 pesetas. Ganador, 8, y 8,50 colocados.

El handicap fué para *Pinocho*, delante *Porto Sauro* y cinco concurrentes más, ocasión de una brillante victoria en los 2.200 metros, ganando por 1 y $\frac{1}{2}$ cuerpos en 2 m. 29 s. $\frac{2}{5}$. Apuestas, 12 pesetas. Colocados, 7,50 y 25 pesetas. Cuota de salida para el ganador, 1 y $\frac{1}{2}$ por 1.

En la carrera reservada a los aprendices, hicieron empate *Martineti* 2 por 1 y *Avanti* 3 por 1, delante un buen contingente en

STADIUM

los 1.800 metros; pagáronse las apuestas a 10 y 14,50 y colocados 8 y 6. Tiempo, 1 m. 58 s. $\frac{2}{5}$.

Le Boufon $\frac{6}{11}$, del Duque de Toledo, ganó la carrera mixta del Premio Coruña, de 1.800 metros, en 1 m. 59 s., delante *Ogresse*, *Rochers Rouges* y seis más; pa-

gáronse las apuestas a 24 ganador y 9, 9,50 y 33 colocados.

* * *

Sevilla comienza el 23 del actual a desarrollar su programa, corto, pero interesante. El Gran Premio es de 10.000 pesetas y se

correrá el 25 de abril. Llama la atención el número de pruebas para cruzados hispano-árabes y pura sangre árabe, así que para anglo-árabes, anglo-hispanos y anglo-árabe-hispanos. Hablaremos de este mitin.

PRÍNCIPE PALATINO

¿Política o deportes?

No hemos concebido todavía la idea de que en un fuerte shoot o en una magnífica carrera, el atleta pudiera simbolizar tal o cual partido político.

No obstante, en determinados sectores políticos, en decadencia absoluta, hija natural de sus desaciertos, se aprovechan todos los medios para sugerir a la masa, que se entusiasma y se enardece con el acontecimiento deportivo que se celebra, la idea política que interesa, y eso precisamente es lo censurable, lo ilógico, lo irreal.

El deporte, sacerdocio immaculado para la creación de una raza sana y fuerte, noble, leal, optimista, no puede empañarse ni debe cubrirse con banderías determinadas, limitando su anchuroso campo de acción a un sector interesado.

El deporte debe cubrir toda idea política con un solo ideal: el de cumplir su sacrosanta misión creadora, nunca destructora, y esto es precisamente lo que STADIUM viene haciendo desde hace largo tiempo.

En sus páginas, completamente desinteresadas en conceptos políticos y sí muy ligadas a todo lo que represente el noble fin que con el deporte se persigue, desfilan las más prestigiosas firmas nacionales; no son solamente los hombres, sino los ideales deportivos, sus opiniones o sus conceptos educativos del cuerpo y del alma los que por estas páginas desfilan. No nos han interesado sus ideas políticas; la que nos ha interesado en nuestra campaña, es su representación en la vida ciudadana o nacional, su influencia en la sociedad y esa opinión, valor precioso para el deporte, es lo que interesa a nuestra causa.

¡Por y para el deporte!

Ni blancos ni negros pueden in-

fluir en nuestras campañas, pero sí influye en ellas el que esos blancos y esos negros definan, cada cual en su punto de vista, la opinión concreta, el valor escueto, la importancia real que al deporte conceden.

Amamos esas opiniones en pro del deporte, emitidas por hombres que, en su vida particular o pública, discrepan totalmente en conceptos políticos, pero que en el momento de emitir la opinión deportiva todos coinciden desde sus diferentes puntos de vista.

Y en eso estriba el engrandecimiento del deporte.

No puede ni debe crearse en el sector deportivo diferencia política entre los bandos contendientes para convertirlos en masas desenfrenadas, despertando sus odios.

El amor al club, escuetamente al club, sin otro significado que su propio valor educativo; vencer con valor y abrazar al vencido con cariño, sentándole a su mesa para cumplir el precepto divino de partir su pan y su vino, sin llegar con bajas pasiones a convertir los campos de deportes en vulgares campos de batallas políticas.

El escritor, el crítico, el hombre que con su colaboración intelectual interviene en la causa deportiva, debe tener la nobleza de alma de abandonar en aquel momento toda pasión política y todo personalismo político y, escrito en catalán o en castellano, saber elevar su espíritu en pro del deporte, no rebajándolo en críticas de más o menos buen gusto, para llegar a polémicas desagradables que ningún beneficio aportan al deporte.

Su precioso tiempo debe de emplearlo en la causa deportiva escuetamente, no obligando con sus crónicas a despertar odios que se traduzcan en la práctica en bata-

llas campales, dignas de caníbales y no de hombres civilizados.

Si la política abstracta invade el deporte, la decadencia de éste será notable, en perjuicio de la raza y de la evolución física del país.

Política no, deporte sano y noble, lógico y bien encauzado es lo que debe hacerse.

Nuestros colaboradores, prestigiosas figuras de nuestra vida, han hecho ya notables observaciones encaminadas en este sentido y STADIUM puede sentirse orgulloso del éxito obtenido con esa noble campaña; con sólo lo dicho, sus ediciones han sido agotadas y, no obstante, su campaña sigue y seguirá boyante, acogiendo en sus columnas y con el mayor cariño todas las firmas notables de España, sin entretenerse en ver en ellas la idea política.

Puede converger notablemente en una misma opinión deportiva la discrepancia del socialista con la del monárquico, la del republicano con la del católico, puesto que la causa deportiva no tiene otra bandera ni otra frontera que la que marca únicamente el valor de su potencialidad, de su club, de su evolución.

Queda, pues, bien patentizado que el lema leal y desinteresado de todo buen deportista es el de «Por y para el deporte»; fuera de él podrá pensar y predicar el ideal político que mejor le plazca; en el deporte sabrá vencer noblemente y perder con honor, dejando de lado si el vencedor o el vencido profesa tal o cual idea política.

Nobleza, dignidad, honor, deben ser los ideales deportivos.

Y parodiando una célebre frase de un gran prohombre catalán, acabaré diciendo: ¿Política? ¿Deportes? ¡Raza!

J. MILLÁN GONZÁLEZ

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Turismo por la pantalla

CLARO está que, como casi todas las cosas de este mundo, el turismo tiene dos aspectos. Uno, el que los miopes del ochocientos ridiculizaban en el inglés de opereta, obsesionado por su Baedeker y su catálogo de sensaciones del mundo. Y otro, el que cualquier hijo de vecino puede experimentar en sí mismo con solo acercarse a la naturaleza, y cambiar la monotonía de su horizonte habitual por otro nuevo y vario, y buscar y hallar el conocimiento de los hombres, de las tierras y de las cosas que le eran desconocidas. Revela pobreza de espíritu en todo momento y en algunos mezquindad envidiosa el reírse del turismo. El turismo es tan bello y provechoso que sus beneficios alcanzan por igual al que lo practica y al que recibe su visita. Hay países que, salvo las primitivas bellezas de la tierra—atracción del turista—todo cuanto son lo deben precisamente al turismo. Así Suiza. Por eso las naciones conscientes y amantes de lo suyo y cuidadosas de sus inte-

reses, fomentan el turismo por todos los medios.

No así nuestra España. Dijérase que aquí nos estorba la gente que viene a dejarnos su cordialidad y su dinero. Mientras la historia, el arte y la naturaleza atraen al viajero de todas las partes del mundo, parece como si nosotros nos complaciéramos en alejarlo. No hay fomento del turismo en pueblo tan adecuado para él como el nuestro. Porque, como no sea para lamentarlos, más vale no hablar de los intentos desastrosos que hasta ahora se han hecho.

En Gijón se ha proyectado una película de Asturias. Trátase seriamente de una sucesión de paisajes de extraordinaria belleza, enlazados de modo que son como un viaje a través de la región fértil y bella. A semejanza de la película de Galicia con que Rey Soto alivió la morriña de sus paisanos los gallegos de América, este film de Asturias está destinado a pasar los mares y llegar, en peregrinación maternal, hasta los asturianos que sienten la *sau-*

dade del país lejano. Sería así consuelo, pero no revelación.

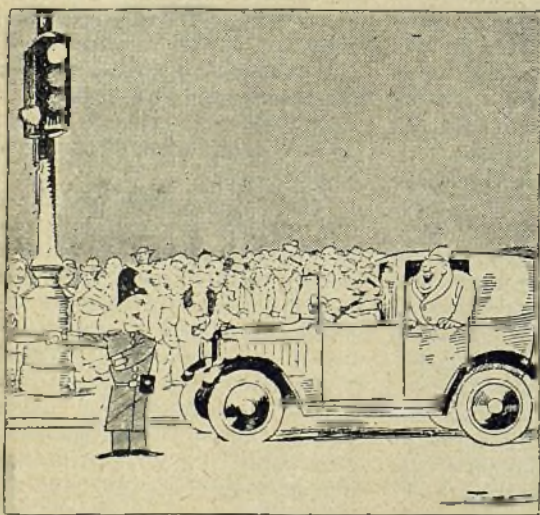
Mas ¿por qué no ha de serlo? El fomento del turismo requiere, ante todo, propaganda de las cosas bellas de cada país. Una a modo de anticipación ilusionada, prometedora de realidad. El paisaje, nuestro paisaje — ¡Galicia, Asturias, Cataluña, Mallorca! — difundido por medio de las pantallas del mundo, bien pudiera atraer el turismo, el buen turismo hacia acá.

Ahora que los franceses que vienen a nosotros en busca de la España de Gautier y de Dumas, tienen que marcharse decepcionados del todo; ahora que los ingleses que esperan hallar a cada paso toreros llevados en hombros, majas con navaja en la liga, panitorios e inquisición han de confesar su fracaso, es preciso volver por nuestro prestigio y ofrecer al mundo algo que realmente le podamos dar. Y creemos que no habrá que quejarse del cambio que significaría en substitución de tan ridícula mentira, tan bella verdad.

FELIPE CENTENO

EL DEPORTE EN SOLFA

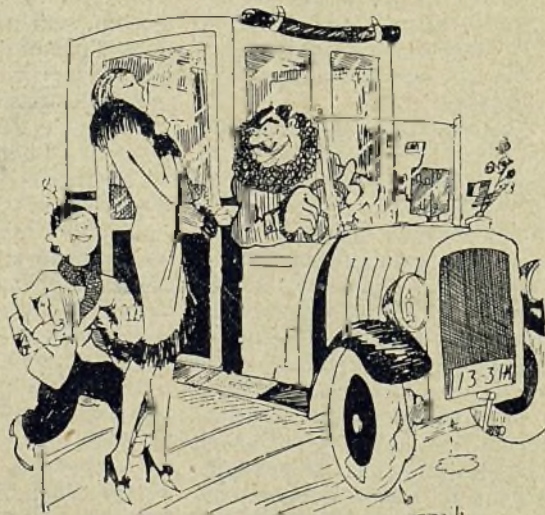
ANTE LAS NUEVAS FAROLAS DE MADRID



El guardia:—¡Vamos, hombre! ¡Siga adelante! ¿No está usted viendo la luz verde?

El chauffeur:—¡Sí, señor! ¡Pero es que el señor quiere ver también la roja y la amarilla!

(La Voz, Madrid)



—Llévame al Ideal Cucú.

—Dispense usted, pero voy a encerrar.

—¡Pues vete... al garage!

(Muchas Gracias, Madrid)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Nacional Pirelli

fabrica el tipo

Ballon "Superflex"



que es el complemento ideal
de todo
coche moderno

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Gran Premio de Autociclos del Real Moto Club de Cataluña

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

CARRERA DE TRES HORAS

AMILCAR

239,138 KILÓMETROS

la mayor distancia cubierta de los inscriptos categoría autociclos

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

PARA TAXIS

el

Peugeot

*10 y 11 HP. landaulet 6 plazas, completamente
equipado*

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

La Prensa

**Agencia de Anuncios de RAFAEL
Carmen, 18 · Tel. 123 · MADRID BARRIOS**

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

Talleres Mecánicos

*especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación*

OASIMIRO SOLER

Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 1950-A :: BARCELONA

*Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación
Sección especial de cementación y rectificado*

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS
AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUSES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.



AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente de serie

bate todos los records del mundo velocidad y resistencia

Seis días de marcha: 15.000 kilómetros de recorrido, a un promedio de 104 km. a la hora

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles: Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas: Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas: Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splitdorf y otras marcas: Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S.: Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

JAIME ROCA

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

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y seis años de publicación

APARECE LOS DÍAS
1 Y 15 DE CADA MES

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

Precios de subscripción:

España, un año . . . 15 pesetas
Extranjero, un año. . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4

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

OPERADIO

Maletín Radiotelefónico

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

En sus excursiones,
en sus viajes,
no olvide su
MALETIN



A. CASAJUANA

Diputación, núm. 279 - BARCELONA

STADIUM

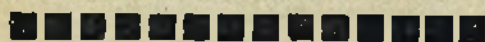
Ayuntamiento de Madrid

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

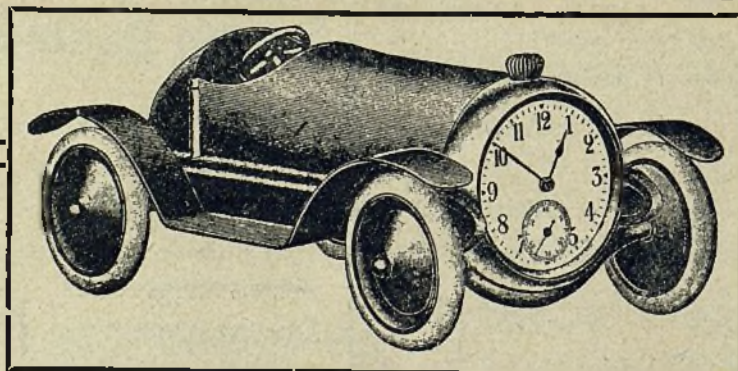
De velocidad, sobre 1.000 kms.:
a 248,750 kilómetros de media

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

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

Automóvil-Reloj, miniatura

PRECIO: 30 PESETAS



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

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

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

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

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**

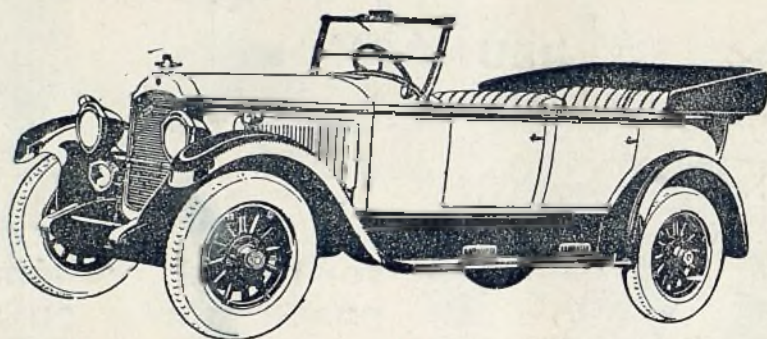
Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

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

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

Ayuntamiento de Madrid

El famoso sin válvulas americano



Willys - Knight

con motor de 6 cilindros, n.º 4677 de **3,874** c. c. y chasis n.º 4267, ambos estrictamente **DE SERIE, DEBIDAMENTE PRECINTADOS** y equipados con carrocería torpeda, capota, parabrisas, guardabarros, estribos, faros Grebel, neumáticos **Good-Year** semi-balón, provisto del reglamentario lastre de 360 kgs. correspondiente a 6 pasajeros además del conductor, establece el

RECORD OFICIAL DE ESPAÑA de las 24 HORAS



de la categoría turismo, clase C, de 3.000 a 5.000 c. c.

con un recorrido de **1.874 kilómetros**, estableciendo igualmente los **RECORDS** intermedios de:

50 kilómetros a 104.408 k. p. h.	1 hora a 105.705 k. p. h.
100 kilómetros a 105.727 k. p. h.	6 horas a 91.325 k. p. h.
1000 kilómetros a 89.791 k. p. h.	12 horas a 90.153 k. p. h.

El coche que ha alcanzado los citados records es **EXACTAMENTE IGUAL** a los que se entregan al cliente, siendo su precio el de catálogo: **Pesetas 19,500**

Alumbrado de la pista y del coche alimentado por baterías **EXIDE**

Agencia para Cataluña,
Aragón y Baleares:

AUTOMOVILES, S. A.

Clarís, 98 y 100 - Gerente: JOSÉ BOFILL - BARCELONA

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

Ayuntamiento de Madrid