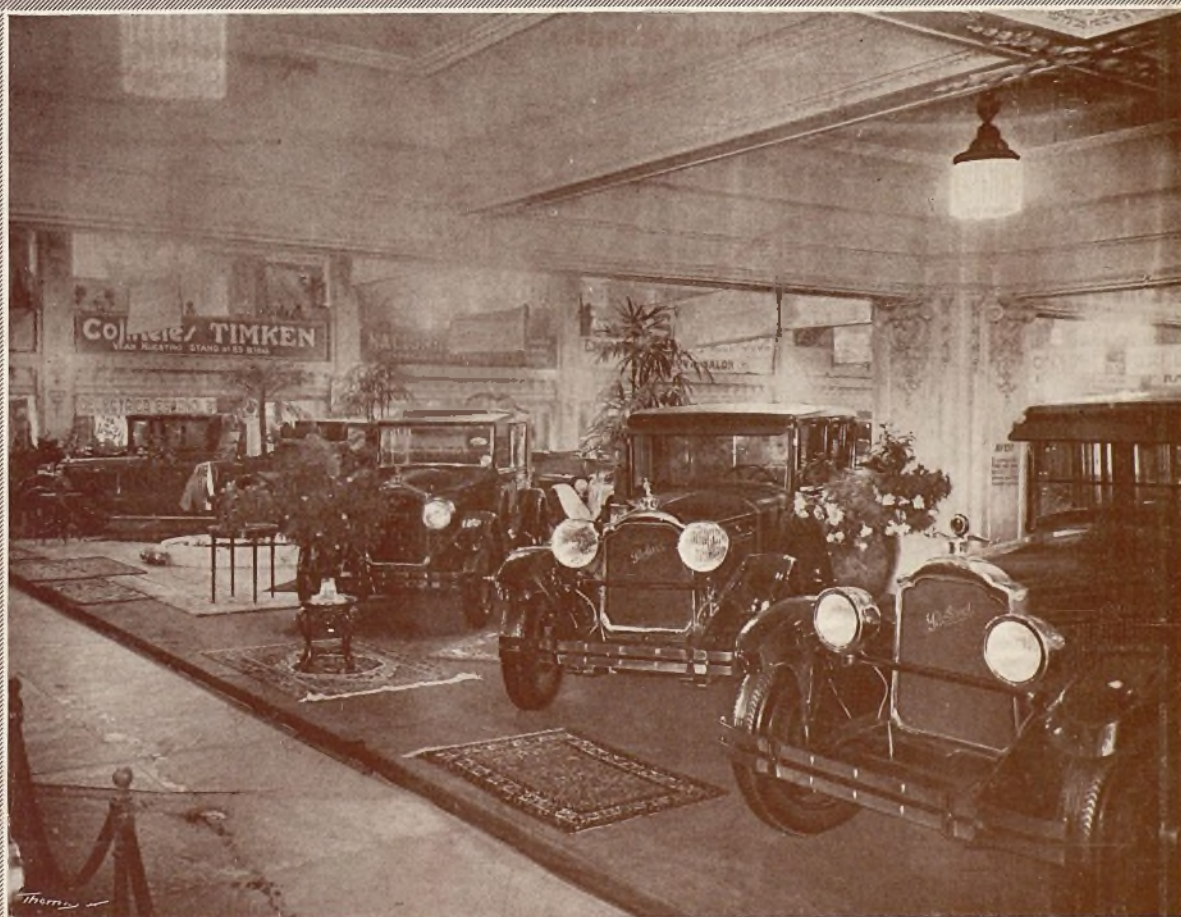


Stadium

Revista Ilustrada



Salón del Automóvil de Madrid



Brillantísimo aspecto que presentaba
el Stand PACKARD, de la Compañía
Española de Automóviles, S. A.

Año XVI : Núm. 462

1 de mayo de 1926

50 cts.

Ayuntamiento de Madrid

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

SANROMÁ

Ruedas metálicas intercambiables Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos de venta para España

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



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

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

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

Automóviles

2 y 4 plazas
 de elegantes líneas



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

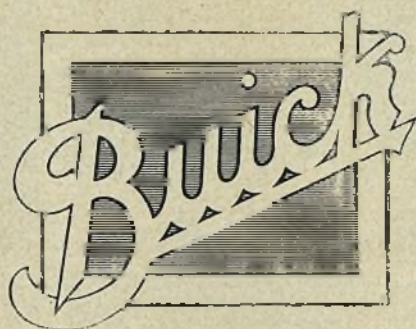
EXPOSICION Y VENTA: AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS, NUM. 22 - GRACIA

AUTOMOVILES



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

VEA VD.
EXAMINE VD.
PRUEBE VD.
el automóvil



1926

y se convencerá de su
calidad

Pruebas y demostraciones

F. Abadal

Aragón, 239-245
Pl. Letamendi, 17
BARCELONA

Alcalá, 62
O'Donnell, 14
MADRID

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

NUEVOS
MODELOS
6 CILINDROS



GRANDES STOCKS DE
PIEZAS DE RECAMBIO

AUTOMÓVILES S.A.

TALLERES Y GARAGE : CLARIS - 98-100 - BARCELONA

**¡Ciclistas! Debéis
usar**

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

REG.
MARCA
6918

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

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

Hispano-Suiza

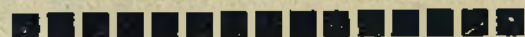
ha batido los siguientes

**“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

AUTOMOVILES NASH Y AJAX

**Autolocomoción
S. A.**

F. de la Viesca
Calle Benjumeda, 30
Cádiz

Rambla de Cataluña, 90
Barcelona

H. E. Motors
C. de San Jerónimo, 53
Madrid

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Chofer 1.º—¿Quién llevaba, en el Salón de Madrid, NACIONAL PIRELLI?

Chofer 2.º — “Hispano-Suiza”, “Isotta-Fraschini”, “Fiat”...

Chofer 1.º—Sin discusión, siempre es esta marca la que montan los verdaderos conocedores.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



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

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER

Inalterable a todas las temperaturas

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20.

LA PRENSA

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

Agencia de Anuncios de

RAFAEL BARRIOS

Carmen, número 18
Teléfono 132 Madrid

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles : Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas : Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas : Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splitorf y otras marcas : Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Cenicerros, 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

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

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

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

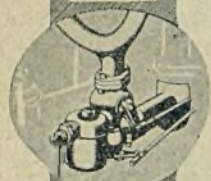
Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Renault
6 CV



Renault
10 CV



Chenard
15 CV



Saurer
30 CV



Berliet
15 CV



Peugeot
10 CV

Cualquiera que sea la marca
de su coche, usted puede
fácilmente hacerle adaptar
un Carburador

SOLEX

Entonces estará usted libre
de las preocupaciones
de la carburación



El nuevo modelo SOLEX tipo M, ofrece a
usted las mayores garantías de *máximo
rendimiento, de energía en las repisas
y de consumo mínimo*

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



MADRID
Fernández de
la Hoz, 17

BARCELONA
Rosellón, 192



Berliet
25 CV



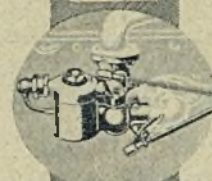
Fiat
15 ter



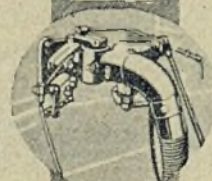
Panhard
10 CV



Panhard
12 CV



Delage
11 CV



Packard
4 ton.



Fiat
M 2



Unic
12 CV

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: 72, Faubourg
Poissonnière

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pta.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

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

AÑO XVI

BARCELONA, 1 DE MAYO DE 1926

NÚM. 462



Comité Olímpico Español



*Señores Delegados y Consejeros suplentes del nuevo Comité Olímpico Español que concu-
rieron al acto de constitución, presididos por el Delegado Olímpico Internacional
Excmo. Sr. Barón de Güell. En el círculo, Excmo. Sr. Marqués de
Lamadrid, Presidente electo del Comité Olímpico Español*

Foto Claret

Ayuntamiento de Madrid

El Salón del Automóvil de Madrid



El Conde de Patilla, presidente de la A. N. I. A.

ALGUNOS amigos nuestros no se han recatado en manifestarnos, y han hecho bien, que nuestra crónica anterior relativa al V Salón del Automóvil celebrado en Madrid, distaba de parecerse al diapasón que se usa en esta casa, y que en vez de las mieles de que untamos el pan nuestro de cada día—llevados de nuestros eternos optimismos, que tantas simpatías nos han valido, según expresión de esos mismos amigos—, vertíamos hieles que disonaban en

nuestras columnas. Ciertamente que por lo regular nuestros escritos reflejan siempre una dosis de optimismo, que somos muy dables al elogio, pero debiéndonos como nos debemos a nuestros lectores, las cosas las hemos de decir siempre claras y, francamente, la inauguración del Salón de Madrid nos pareció una cosa muy fría, y por mucho calor que quisimos poner a nuestras palabras escritas al término del acto inaugural, resultaron propias de la temperatura que aquel día se disfrutó en el Palacio de Hielo, que una vez más respondía con los actos que en él se celebraban al nombre que se le impuso al crearlo.

Un antiguo amigo nuestro que ha vivido intensamente la vida de esta última Exposición, se ha expresado en *España Sportiva*, colega estimado que hace 14 años que ve la luz en Madrid, redactado por distinguidos escritores madrileños, del siguiente modo:

«... El primer día no se vieron más que caras largas, tanto en los visitantes como en los expositores. Aquellos repetían: «No hay nada nuevo.» Estos, lo de siempre: «Las exposiciones son una molestia enorme para nosotros; no nos producen más que incomodidades y gastos.»

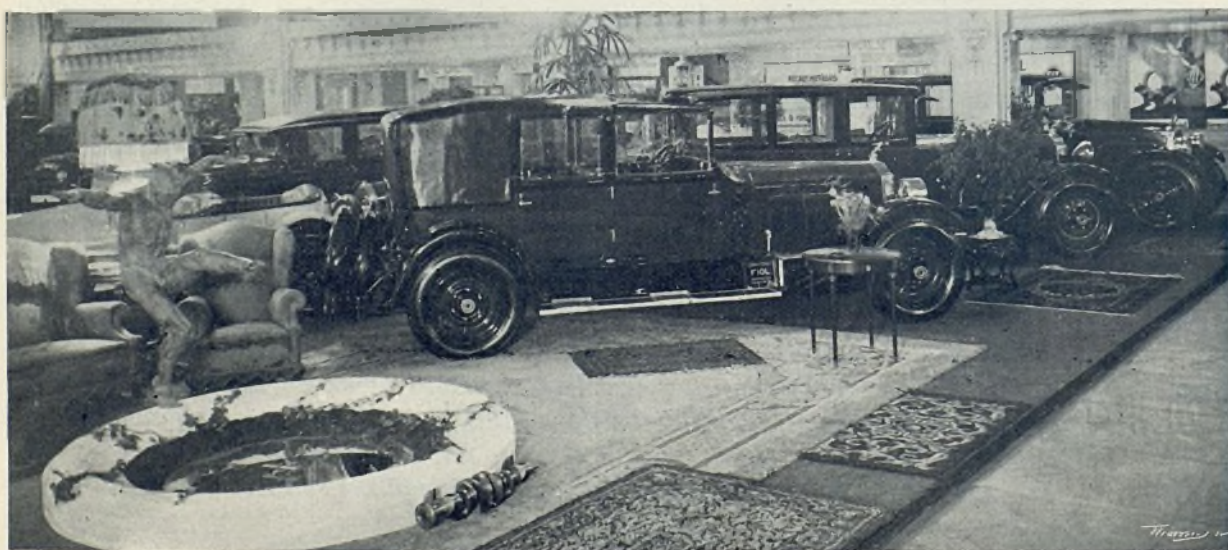
Pero... amigo mío, el segundo día empieza por ambas partes a

romperse el hielo, se eleva la temperatura al calor de las transacciones, y unos y otros se ponen en tal tren, que cuando termina el Salón ¡se habían embalsado de una manera los negocios!, que ya quisiera embalsarse en esa forma el motor del futuro «as» que venza en el próximo Gran Premio de Europa.

Al cuarto o quinto día de Salón ya se hablaba del futuro próximo, o sea: del del año que viene en Barcelona y de la gran Exposición Internacional que en 1928 se celebrará en Sevilla...

Realmente estas frases, escritas mitad en serio, mitad en chanza, estilo peculiar de Sánchez de León, reflejan con toda exactitud lo que nosotros hemos podido contemplar durante los diez días que ha durado el Salón, después de escrita nuestra anterior carta.

Las primeras horas de vida del Salón fueron lánguidas; después fuese viendo más y más animado, el público fué aumentando en proporciones crecidas y nos fué dable estrechar la mano de amigos muy queridos con los que contamos en las provincias cercanas a la capital, en Aragón, Vascongadas, Castilla la Vieja, Asturias, Galicia, Extremadura, Andalucía, aunque en escaso número los sevillanos, dada la coincidencia de fechas con la famosa feria.

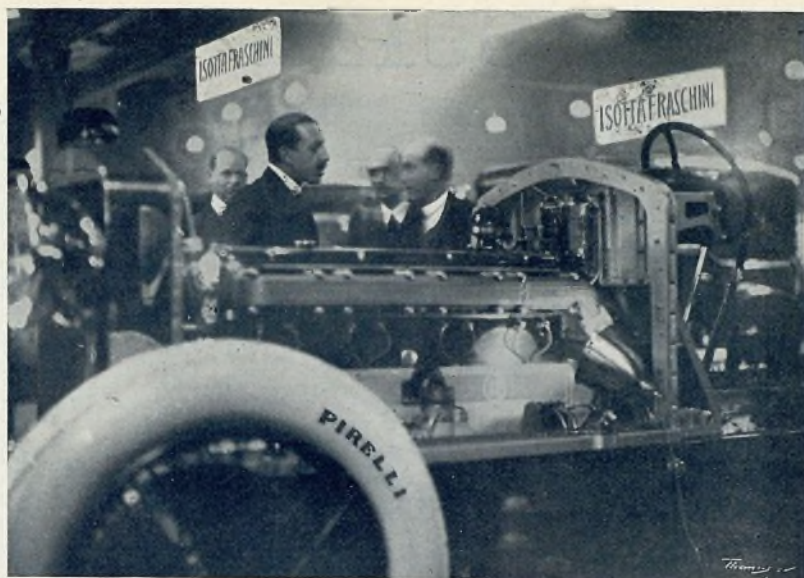


Aspecto del salón principal desde el stand Packard

Fotos Ragel

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



S. M. el Rey visitando el stand *Isotta Fraschini*, donde se exhibían modelos interesantísimos

De Valencia, Alicante y Baleares escasearon los visitantes, agentes y compradores.

El Salón reúne sobre el de Barcelona el estar situado en el punto más céntrico de la península, por lo que la afluencia de forasteros es mucho más fácil y además, y es menester decirlo para lección de nuestros adinerados convecinos, hay más decisión y desprendimiento en las compras.

En Madrid, nos consta a ciencia cierta, se han hecho crecido número de transacciones, incluso repetidas veces, de coches marcados en el catálogo con un precio oscilante entre las 80 y las 100.000 pesetas.

Algunos de los stands estaban soberbiamente dispuestos, debiendo citar en término preferente los del *Packard*—dicho sea en honor de nuestros amigos la señora Luesma y el señor Carreras—, *Buick*, *Hispano Suiza*; pero por falta de espacio, la mayoría de los expositores, en su afán inmoderado de querer presentar todos los tipos de coches, atiborraron con ellos el stand dentro del reducido espacio de que disponían, y el exceso de coches y su mala colocación restó belleza y arte al conjunto.

«Nada nuevo», se repetían los visitantes, y francamente, escudriñando *par ci par la*, pudimos darnos cuenta de una refinada elegancia que ha presidido en la construcción de las carrocerías, de

modo que los coches a simple vista gustan más.

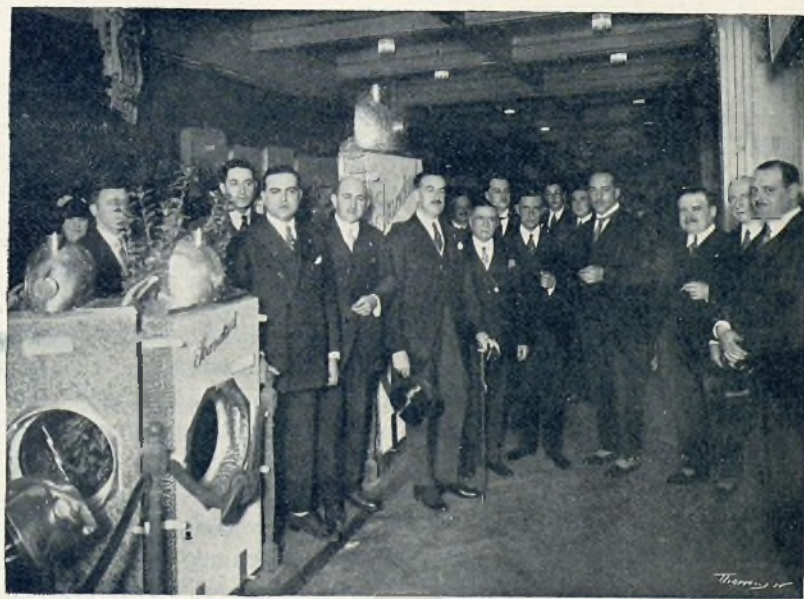
Nos detuvimos a contemplar los chassis y coches expuestos por *Minerva*, *Avions Voisin*, el *Lincoln* de Rada, el que fuimos presentados en el stand de *Ford*; *Bugatti*, *Stutz*, *Berliet*, *Chevrolet*, *Chenard-Walker*, *Citroën*, *Fiat*, *Isotta-Fraschini*, *Studebaker*, *Overland*, *Willys Knight*, *Rochet Schneider*, *Peugeot Nash*, *Ajax* y *Steyr*; en materia de accesorios cabe mencionar en primer térmi-

no los stands *Rudge-Whitworth*, *Willard-Delco-Remy*, *Xaudaró*, *Zenith*, *Corominas*, *Pirelli* y *Walker*, y señalar preferentemente entre los carroceros a Fiol, Roqueta, Farré, Forcada, de Barcelona, y a Labourdette, de Madrid, haciendo especial mención de los coches carrozados por Weymann o con patente de esta importantísima firma.

La Exposición ha sido visitada por Su Majestad el Rey en una visita sin aparato ni ostentación alguna, siendo obsequiado con un aperitivo en el bar del Palacio de Hielo; por SS. AA. RR. los Infantes Doña Isabel y Don Fernando, y clausurada con un banquete en el que el Presidente de la Junta Automovilista Nacional, el director general de Administración local y el Presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, expresaron sus sentimientos en términos los más sentidos y elocuentes.

* * *

Nuestro distinguido amigo y compañero el Director de *Heraldo Deportivo*, obsequió el día de la clausura del Salón, con un vermouth a los expositores, teniendo la delicada atención de convidarnos, fraternizando en aquellos momentos con los elementos que con entusiasmo se dedican a propagar «por cuantos medios están a su alcance» el automovilismo.



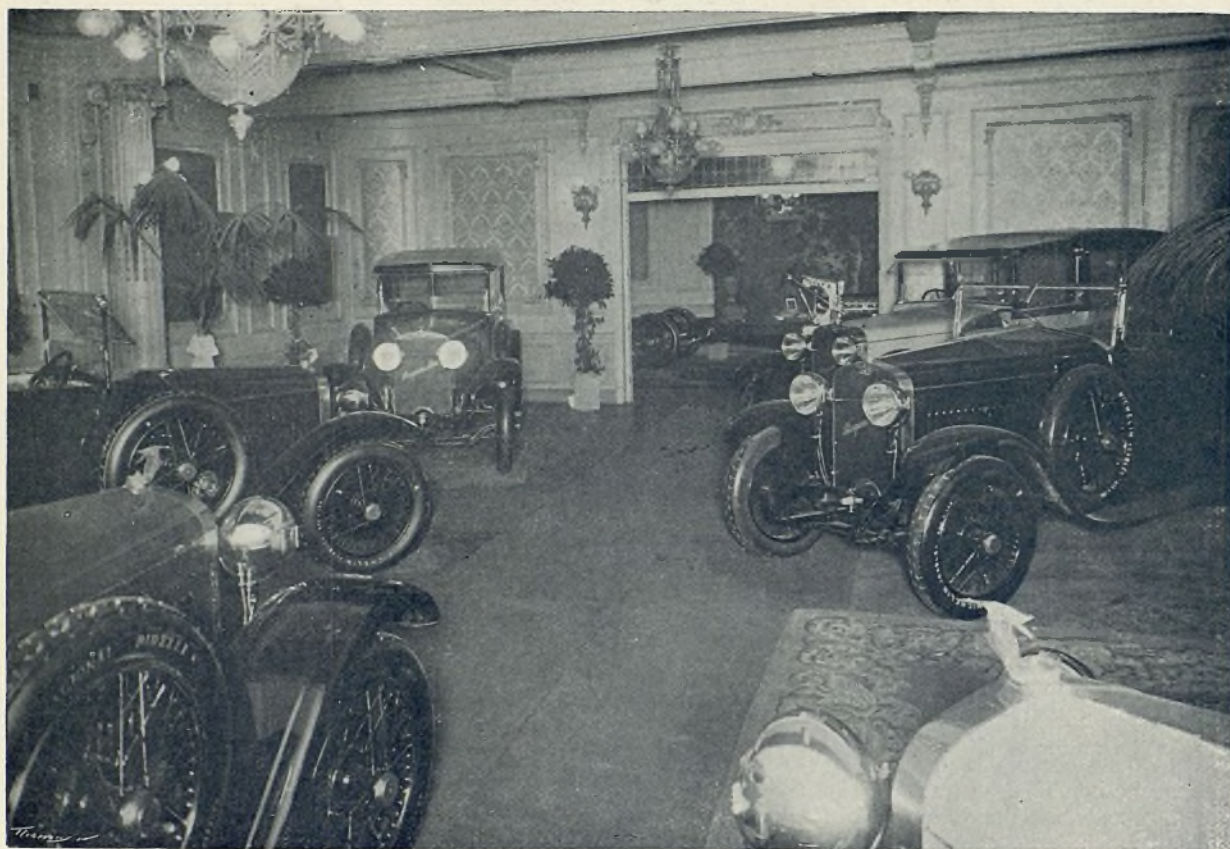
El alcalde de Madrid, Conde de Valde Llano, inaugurando la Exposición. Grupo tomado frente a la instalación *Corominas*.

Fotos Ragel y Marín

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

HISPANO-SUIZA



EL stand de la *Hispano Suiza* ocupa una amplia nave, digna antesala del lujoso salón en que aparece regiamente expuesto el ya famoso chasis seis cilindros *Hispano*, tan admirado en la Exposición de Barcelona como en la de Madrid.

Ese *chef d'œuvre* del maestro y amigo admirado Birkigt, ha sido contemplado con embeleso por cuantos han visitado en estos días el Palacio de Hielo, haciendo los debidos elogios para los que contribuyen con su concienzudo trabajo a enaltecer el nombre universalmente conocido de nuestra fábrica *Hispano Suiza*.

Nuestros amigos los señores Arítio y Alvear se han desvivido por atender a toda la clientela, mostrándoles los diferentes tipos expuestos.

Aparte del chasis pulido, que

estaba rodeado de cuatro soberbios motores *Hispano*, el público se fijaba en el doble cabriolet façon Fiol, el afamado maestro carrocerero, que ha hecho de la carrocería un verdadero modelo de lujo y confort tan apreciado, que los pedidos se han duplicado y triplicado; en la conducción interior fija marca Roqueta y en el *tous les temps* Farré.

La carrocería catalana ha brillado a gran altura y nuestros carroceros han sido felicitados por los verdaderos amateurs.

Otros modelos figuraban en el stand, debiendo señalar una carrocería Labourdette, de fino y pulcro estilo.

La *Hispano Suiza*, aun teniendo el stand en uno de los extremos del piso bajo, se ha visto constantemente lleno de gente, ávida de admirar los lujosos trenes pro-

ducto de la gran factoría catalana.

En la visita que S. M. el Rey hizo al stand, dirigió diferentes preguntas a los representantes de la reputada marca, felicitándoles por la presentación del coche y de los chasis, por el avance que la *Hispano* imprime en su fabricación y por ser ésta la única marca española que ha concurrido a este certamen, mostrándose hoy como siempre en la plenitud de su actividad, quedando probados los afanes que el Consejo de Administración de la misma siente por que nuestra industria nacional florezca, con o sin la protección que le es debida, merced a su voluntad sin límites y al éxito positivo, indiscutible, que su fabricación alcanza en todas partes.

En resumen, un nuevo y señalado éxito, bien merecido, para nuestra gran marca nacional.

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

BUICK



EN el centro mismo del Salón principal de la Exposición, se nos aparece el stand *Buick*, que a pesar de las escasas dimensiones del Palacio, dispone de mucho más del que tuvo en el Salón de Barcelona en los años pasados.

Los coches, excelentemente dispuestos, atraen la curiosidad y cautivan la admiración de todos los visitantes. El stand, con ser muy amplio, está siempre lleno de compradores y de agentes, a los que atienden solícitamente mañana y tarde don Francisco Abadal y el jefe de ventas de la casa de Madrid, don Oscar Leblanc.

Expone el señor Abadal en su magnífico stand, artísticamente alhajado con muebles de lujo, jarrones con macizos de flores y las banderas española y americana, nueve distintos modelos: Una conducción interior limousine, de siete

plazas, otra conducción interior *Brougham*, de cinco plazas, otra conducción interior *Coach*, de cinco plazas, y otra conducción interior, cuatro puertas, de cinco plazas.

Torpedos expone cuatro diferentes modelos, dos de gran lujo, de siete y cuatro plazas, un sport de cuatro plazas y uno ligero para cinco.

Además, en lugar preferente del stand, está colocado un modelo de chasis *Buick*, en el que se observan todos sus más ínfimos detalles de fabricación, que por su conjunto tan gran reputación han dado a los *Buick*.

El *Buick* se ha impuesto en Madrid, como en todas partes, como coche de gran lujo, reuniendo a la par todas las ventajas y comodidades que puedan ofrecer todos los demás que se fabrican: su

dívida de que cuando se fabriquen mejores coches *Buick* los superará, es una verdad incontestable. Tanto es así, que la aristocracia de Madrid ha demostrado su predilección por este coche, que alcanza, según las estadísticas que publican algunas revistas profesionales, el mayor número de inscripciones dentro, naturalmente, de su categoría.

Durante el breve período de tiempo en que ha estado abierta la Exposición de Madrid, el señor Abadal ha visto premiados sus generosos esfuerzos, que resplandecen siempre a la vista del público, suscribiendo buen número de contratos de todos los modelos expuestos, que tan admirados han sido por aquellos que han podido adquirirlos, como por aquellos otros que saben distinguir de lo bueno lo mejor.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

ROCHET-SCHNEIDER



UNO de los estands más visitados del piso primero lo ha sido, seguramente, el que instalaron con su peculiar gusto nuestros amigos los señores don Guillermo y don Manuel Bigas, que, como es sabido, cuentan con dos importantes casas abiertas en Madrid y Barcelona.

Saludamos en el stand del *Rochet-Schneider* a los referidos señores y al jefe de la exportación, de la casa de Lyon, monsieur Jouffray.

Mientras estos señores atienden a su clientela, nosotros nos dedicamos al examen de los coches expuestos, un 14 c. v. torpedo, un 20 c. v. torpedo, un 20 c. v. conducción interior, que ha sido, de los tres coches, seguramente el más admirado por la excelente construcción de la carrocería, constituyendo uno de los modelos más acabados del Salón.

El *Rochet-Schneider*, reconocido aquí entre nosotros como de las mejores marcas, hace abierto

en poco espacio de tiempo amplio campo de acción en Madrid, como coche de gran lujo coche pudiéramos decir de moda, apreciado por la más alta y aristocrática clientela, pues a su condición de coche veloz, como quedó patentemente demostrado no hace mucho y sin lugar a dudas, reúne la verdaderamente envidiable de ser un coche silencioso y de los más perfeccionados, esto es, de aquellos que desconocen la panne.

Reúnen estos coches una condición verdaderamente remarcable y es su perfecta *mise au point*. En los grandes talleres de Lyon preside un celo exquisito en la elección de materiales, examinados escrupulosamente en el laboratorio, el mismo que reúne en la fabricación de chasis y carrocerías. No se trata pura y simplemente de construir, sino de construir bien, de que el comprador que logra decidirse por un *Rochet-Schneider*, el coche de la máxima calidad, se convierta en un propa-

gandista de esta divisa que adopta el *Rochet* y que sigue manteniendo a pesar de las competencias que preténdese hacer a lo que en realidad bien puede decirse que no las admite.

Coche resistente por rudas que sean las pruebas a que sea sometido, lleva adquirida aquí, como en el extranjero, una sólida reputación, y nuestros amigos los señores Bigas suscribieron importantes contratos para diferentes regiones de España, siendo legítimamente recompensados sus afanes que tienden al desarrollo del automovilismo y de su marca, por la que sienten verdadera idolatría.

S. M. el Rey, en su visita al stand de los señores Bigas, felicitó al gerente, don Guillermo, por la bella presentación de los lujosos coches, que tan admirados han sido en la última Exposición madrileña, y tuvo frases alentadoras para estos amigos nuestros que se han establecido en las dos capitales más importantes de España.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

AUTOMÓVIL SALÓN



UNO de los mejores lugares de la Exposición de Madrid ha sido reservado a la casa Automóvil Salón.

Atraen nuestra atención los *Bugatti*, la famosa marca alsaciana. Presenta el señor Bertrand y Serra tres magníficos modelos: un cuatro cilindros de 1.500 c. c., tipo Brescia, frenos por cable en las cuatro ruedas, accionados a pedal; un ocho cilindros 2.000 c. c., y el Grand Prix 2.000 c. c., especial para carreras, con motor de ocho cilindros, con cigüeñal, en cojinetes de bolas y bielas de una pieza, con rodillos, coche que marca los 180 por hora en carretera.

Excusamos decir que todos estos modelos, y singularmente el Grand Prix, han tenido una serie de entusiastas, fervientes del sport, que han pasado sus pedidos

a la casa en proporciones altamente apreciables.

Llamó nuestra atención de un modo singular el novísimo modelo *Stutz* ocho cilindros en línea, 30 c. v., coche conocidísimo, de admirable suspendido, perfectamente estable, seguro, muy fácil de conducir.

La deceleración, resultado de la acción de los potentísimos frenos, juntamente con la distribución de peso en las cuatro ruedas y el centro de gravedad tan bajo, que la marcada puede sostenerse durante un tiempo ilimitado sin calentamiento de los frenos ni apenas desgaste.

Junto a estos modelos pudimos contemplar los *Chevrolet* (automóviles y camionetas), los *Berliet*, modelos turismo, 7, 10 y 12 c. v. y los chasis de gran lujo de 2 $\frac{1}{2}$ y 4 litros, lo propio que las

motos *Indian*, nuevos modelos perfectos, de 2 $\frac{3}{4}$, 5, 7 y 9 caballos, formando un conjunto verdaderamente sorprendente, tanto por su riqueza como por su bella y elegante presentación.

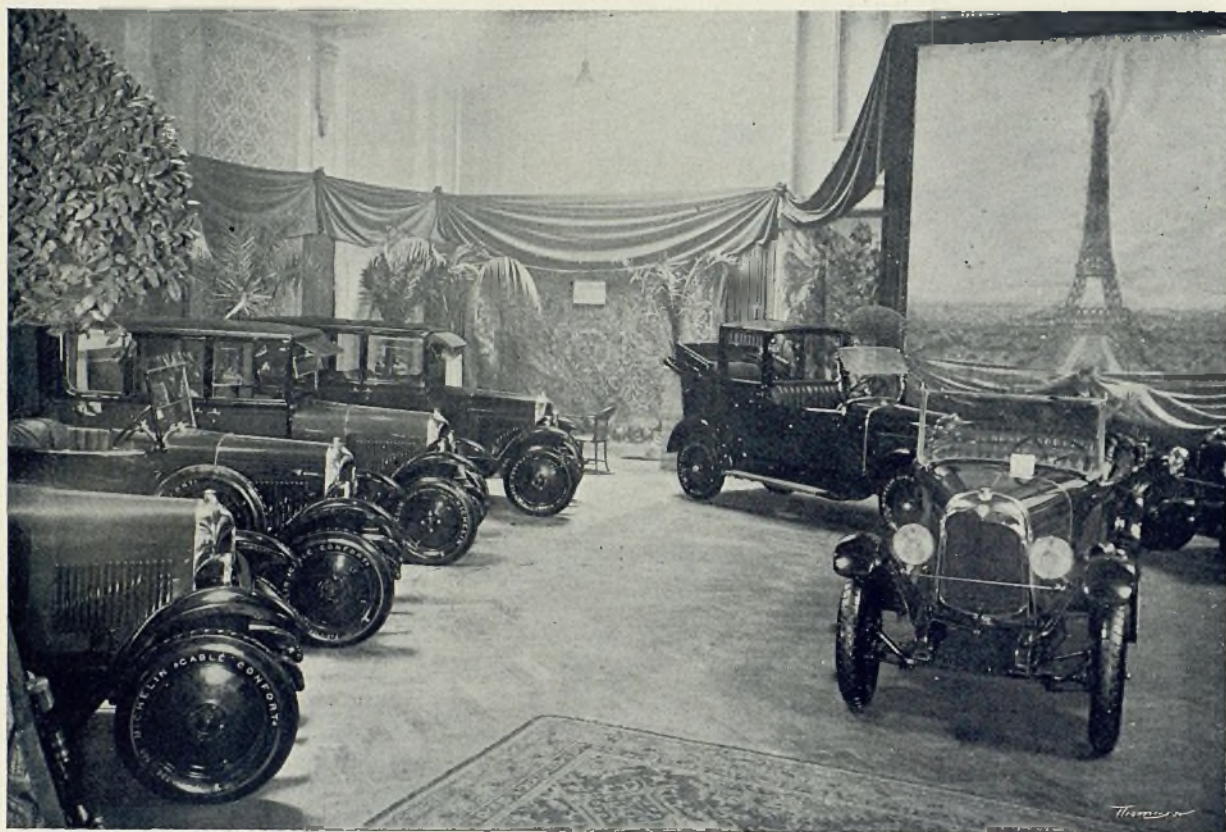
En la sección de accesorios y recambios figuraban expuestos, en perfecta combinación, engranajes, diferenciales, cuentakilómetros, amortiguadores, klaxons, gatos, segmentos de pistón, tornillería, parachoques, herramientas, etc., de cuya sección Automóvil Salón ha hecho una verdadera especialidad, apreciada por la clientela de toda España.

En nuestra visita a los stands fuimos solícita y cariñosamente atendidos por nuestros amigos los señores Bertrand y Serra, Casadó y Serrano, quedando altamente agradecidos a sus reiteradas atenciones.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

CITROËN



UNO de los más amplios espacios, estaba ocupado en el Salón de Madrid por los automóviles *Citroën*, el coche que detenta en nuestro país el record de ventas.

Toda la infinita y soberbia gama de los 10 c. v. *Citroën*, estaba expuesta en forma de que el público pudiera darse exacta cuenta de la perfecta fabricación de estos cochecitos y de sus diversos sistemas de carrocerías.

Llamaron singularmente nuestra atención el torpedo Standard, enteramente de acero, para cuatro asientos, y la conducción interior Standard, enteramente metálica como la anterior, cuatro plazas, una verdadera preciosidad de coche.

La conducción interior *Citroën* tiene cuatro puertas con cerraduras de seguridad; lunas de porte-

zuelas mandadas por manivelas; luneta rectangular en el respaldo trasero; parabrisas en dos cuerpos, siendo reglable el superior desde el asiento del conductor; visera protectora contra el sol; asientos y respaldos confortables; bolsillos para periódicos en las portezuelas traseras; tablero esmaltado con los aparatos de a bordo: contacto conmutador de alumbrado, amperímetro, nivel de aceite, mando del obturador de aire del carburador, botón de maniobra de la ventanilla que da acceso al depósito de gasolina (y que puede usarse como boca de ventilación); frenos sobre las cuatro ruedas; alfombrillas de caucho, salvabarros y faldillas esmaltados en negro, en chapa de acero, estampada en frío; cajas para herramientas, etc., en las faldillas; faros orientables en ambos sentidos,

con disposición para alumbrado de carretera y luz atenuada para población; amortiguadores atrás y rueda de repuesto calzada y su soporte trasero.

El coche se vendía en 8.250 pesetas y ha tenido, puede decirse, tantos admiradores como compradores efectivos.

Inútil nos parece hacer un detalle tan minucioso de los demás modelos expuestos, por cuanto todos ellos se ajustan a ese mismo plan, que tanto ha influido en la reputación mundial alcanzada por los *Citroën*.

En la pared del fondo del stand estaba colgado un cuadro en el que aparece la torre Eiffel, de París, con el anuncio luminoso de los *Citroën*, maravilloso reclamo, perfectamente reproducido y que ha cautivado la atención de los visitantes del Salón madrileño.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

PIRELLI



EN la Exposición ha sido la nota característica la falta de instalaciones de casas de neumáticos. Las principales firmas importadoras no han concurrido, ignorándose los motivos, ya que tanto en coches como en accesorios, todo cuanto tiene un nombre verdaderamente mundial ha figurado soberbiamente presentado.

Nacional Pirelli, nuestra marca española de neumáticos, en bien situado stand, exhibía sus clásicos productos, todos cual más a la altura del mejor extranjero, pudiéndose desde hoy decir que quien no emplee neumáticos o macizos de fabricación nacional, no será por falta de poderlos adquirir y si únicamente por falta de aquel estímulo que hace preferir lo nuestro a lo ajeno.

Figuraban en la instalación cubiertas a cuerda normales, tipos a

talón europeos y straightside americanos, con el clásico dibujo de la cruz de malta en las superficies de rodaje. Ballons de la clase llamada por esta marca *Superflex*, con dibujo apropiado a tal goma y completamente adecuado a baja presión, de acuerdo con las teorías americanas, únicas verdad en estos neumáticos por haber precisamente venido de allí la teoría revolucionaria de la nueva aplicación del aire.

Exhibíanse también los primeros gigantes con sus correspondientes ruedas de discos intercambiables, ruedas que llamaron la atención a los inteligentes en materia de pesos fuertes, que al compararlos con otras de marcas no expositoras esta vez, decían reunían cualidades muy superiores en lo referente a su solidez y acabado.

Un macizo del tipo trapezoidal

semi-elástico completaba la instalación, macizo que era un recordatorio del éxito que vienen gozando en nuestra nación desde su lanzamiento, allá en 1918 y que confirmó el Salón de Barcelona del Palacio de Bellas Artes en la primavera de 1919.

Pirelli, siempre que concurre a certámenes, presenta instalaciones dignas de su renombre y calidad, confirmando que no necesita mucho esfuerzo para demostrarse, bastando sólo consignar son prueba evidente de ello las visitas de las más altas personalidades que a las Exposiciones concurren, empezando por S. M. el Rey, que siempre tiene alentadoras palabras para los elementos directores por la ímproba labor que se han impuesto y para que vayan desarrollándose con un éxito de cada vez más grande y más positivo.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

COROMINAS



LA casualidad nos permitió escuchar de labios de don Ricardo Corominas las explicaciones que hubo de dar a S. M. el Rey a propósito del tubo *Standard* español tipo «panal», que este reputado fabricante ha patentado en todos los países y que resulta en la práctica de una eficacia verdaderamente superior.

El jefe del Laboratorio de la aviación Militar, don Emilio Herrera, tan reputado en el mundo de la aviación, ha subscrito un informe relativo a las pruebas y ensayos en vuelo, efectuados por la escuadrilla de *experimentación* del Laboratorio Aerodinámico, con radiadores para agua contruidos con tubo *Standard* español en los talleres del señor Corominas y el informe no puede ser más halagüeño ni más convincente.

Los radiadores fueron coloca-

dos en el aparato *Fokker* número 21, con motor *Lorraine-Dietrich* 450 c. v., utilizándose en 17 vuelos, con una duración total de 7 h. 45 m.; en el *Breguet 19 A-2*, con *Lorraine* 400 c. v., probado primero en tres vuelos de 1 h. 58 m. de duración y después en otros 17 vuelos, con una duración total de 14 h. 13 m.; uno de estos vuelos fué en viaje de Cuatro Vientos a Burgos y otro de Cuatro Vientos a Cartagena. En los restantes vuelos ha sido sometido durante 20 minutos cada vuelo a 75°; durante 12 minutos, a 80°, y durante cinco minutos, a 85, no habiendo perdido agua por ningún sitio.

Por último, el radiador para *Breguet XIV A-2*, fué ensayado en vuelo en Africa (Tetuán), durante 14 h. 24 s., continuando actualmente montado en dicho apa-

rato, siendo su funcionamiento perfecto y no habiendo habido necesidad de efectuar en él reparación alguna.

Antes de ser probados en vuelo los tres tipos de radiadores que anteriormente se citan, fueron reconocidos por el Laboratorio del Servicio, habiendo podido apreciar en ellos su perfecta y resistente construcción.

En vista del resultado indicado y ser fabricación completamente nacional, este Servicio piensa autorizar a los constructores que suministren radiadores a Aviación, utilicen el citado tubo *Standard* español.

No cabe mayor satisfacción para nuestro amigo Corominas que los elogios escuchados de labios de nuestro Monarca y de cuantas personas inteligentes en la materia visitaron su stand

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

PRODUCTOS BOSCH



LA casa Xaudaró, que representa desde hace muchos años en España los productos *Bosch*, de reputación mundial bien acrisolada, para dar plena satisfacción a su numerosísima clientela, es asidua concurrente a todas las Exposiciones que se vienen celebrando en nuestro país.

Atraídos por la excelente presentación de los productos *Bosch* y ante el cariñoso recibimiento que nos dispensan nuestros amigos los señores Xaudaró y Regard, nos detenemos en el stand 50 de la galería baja, contemplando durante largo espacio de tiempo los productos que se nos van exhibiendo, con las explicaciones consiguientes, demostrativas de la perfección absoluta a que se ha llegado en materia de fabricación en las grandes manufacturas alemanas *Bosch*.

Presenta esta casa diversidad de modelos de magnetos, dinamos, bujías, arranques eléctricos, faros, potentísimos reflectores, bocinas, engrasadores, distribuidores y bobinas para encendido por batería, dinamos-magnetos combinadas, amén de una serie de piezas de recambio.

Interesa a todos los automovilistas examinar toda esta intensa gama de aparatos para poderse hacer cargo que nada dejó el fabricante a la improvisación, que son todos ellos productos perfectamente acabados, refinados hasta un extremo que parecería inverosímil si no se tratara de factores de los más importantes para asegurar una marcha regularísima a los coches.

Y así se comprende que se haya arraigado tanto la fama de los aparatos *Bosch* en todos los países

del mundo, y que detente, como es consiguiente, el record de la venta, siendo los preferidos por los más inteligentes automovilistas, que con su empleo están firmemente persuadidos que no habrán de sufrir los inconvenientes de la panne.

Las dinamos-magnetos combinadas han dado tan excelentes resultados en la práctica, que los pedidos hechos a diario a la central de Barcelona y sucursal de Madrid sobrepasan los cálculos hechos de provisión, siendo innumerables las órdenes anotadas por nuestros amigos los señores Xaudaró y C.^a durante los breves días que duró la Exposición de Madrid, que para esa casa ha constituido un positivo y verdadero éxito, del que pueden sentirse muy ufanos y del que no podemos por menos de felicitarnos.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

E. Y J. PUJOL XICOY



Los hermanos Pujol son de los más asiduos concurrentes a los salones automóviles que periódicamente se celebran en España; y se comprende, porque cuentan con una numerosísima clientela en toda la nación. De ello nos hemos podido dar exactísima cuenta durante nuestras repetidas visitas al stand 22, que ocupaban en el piso primero de la Exposición, inmediato a la puerta de entrada.

El stand estuvo constantemente concurrido por conocidos comerciantes de toda España y por visitantes que se interesaban grandemente en presenciar los admirables efectos de los parches *Rustines*, que en esta Exposición, como en las de Barcelona, han confirmado su éxito.

Púsose nuevamente de manifiesto en Madrid, el interés del público por los aparatos O. S., el

más antiguo y popular de los contadores, lo propio que por los juegos de mesas y sillas de campaña, de ruedas *Rudge Whitworth* y de toda clase de accesorios expuestos artísticamente en el stand, que fué muy visitado desde el día de la apertura al de la clausura.

Merecen citarse, entre los accesorios, lo cuentakilómetros y cuentarrevoluciones, los elevadores de gasolina y los cuentavelocidades para velo, y el compresor para hinchar neumáticos *Bavox*, de tan enorme reputación como popularidad, con el que se hacían constantes demostraciones.

Pero el éxito positivo de este salón para los amigos Pujol Xicoy ha consistido en las ruedas metálicas intercambiables *Rudge Whitworth* para montar neumáticos y las llantas para la transformación a toda clase de ruedas metálicas,

siendo esos señores los únicos especializados en esta materia en España.

Lo que antes aparecía como verdaderamente dificultoso, resulta hoy, merced a la feliz intervención de los señores Pujol Xicoy, como una cosa sencilla y práctica, ya que poseen excelencias de ambos artículos en proporciones considerables, las suficientes para atender la clientela, y en cuanto a las llantas, de todas las dimensiones existentes, para poder montar todos los neumáticos americanos y europeos.

Nos complacemos en hacer estas manifestaciones, por cuanto el señor Pujol ha recibido en Madrid pruebas inequívocas de la alta estimación que la clientela española concede a la casa de Barcelona, que ha sabido imponerse en toda la línea en sus especialidades.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

ZENITH



EL carburador *Zenith*, que representan exclusivamente los señores F. Xaudaró y C.^a en España, tiene su lugar o puesto de honor, que realmente le es merecido, en la galería de la planta baja del Salón, stand núm. 51.

Es el carburador *Zenith*, y bien puede decirse sin ambages ni rodeos, el carburador que ofrece el grado sumo de perfección y el conjunto de todas las garantías.

Además, las nuevas instalaciones *Standard*, de la sociedad del carburador *Zenith*, resultan las más económicas y, para acreditarlo ante nuestros lectores, podemos decir que el carburador especial para el 10 c. v. *Citroën* cuesta 150 pesetas; para el 6 c. v. *Renault*, 170 pesetas; para el 10 c. v. *Fiat*, 190 pesetas; para el *Ford*, 150 pesetas, y para el 10 c. v. *Renault*, 195 pesetas.

Estos precios se entienden franco de portes, en la sucursal de Madrid o central de Barcelona, que tiene instaladas la casa Xaudaró y C.^a

Un dato curioso nos interesa registrar que acredita la fama enorme adquirida por el carburador *Zenith* y es el de que de 21.500.000 vehículos automóviles que están en circulación en el mundo entero, 5.500.000 están alimentados por el carburador *Zenith*.

Aparte de esos modelos, se exhiben en el stand *Zenith* otros, correspondientes a la serie a gran difusión, para motores de automóviles; de la serie R, para motores industriales; de la serie 15-20-25 HR o HKG, para pequeños motores o motocicletas, y de la serie normal para motores de automóviles.

Nuestra visita, larga, tal vez en exceso, nos permitió darnos una idea completísima del grado de adelanto a que se ha llegado en la casa *Zenith* para elaborar unos productos que se extienden por todas las partes del mundo y que son apreciados en alto grado por cuantos de ellos han menester, lo mismo en el mundo automóvil que en el de la industria.

Así se comprende como Xaudaró atiende los encargos que le son hechos de todos los rincones de España, y de ello nos percatamos plenamente, saludando a estimados amigos nuestros que rendían, como nosotros, visita al amigo Xaudaró y le confirmaban encargos ya hechos o le invitaban a anotar pedidos que suponen sumas fabulosas al cabo del año, quedando plenamente justificado el éxito de los carburadores *Zenith*.

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

CARROCERÍAS FIOI

A los éxitos francos y ruidosos que el gran carroceros don Baltasar Fiol ha obtenido siempre en las Exposiciones de Barcelona, donde su reputación alcanza los niveles más elevados, ha venido a añadirse el que acaba de alcanzar en la Exposición de Madrid.

Los que hayan concurrido a nuestra última Exposición, ocasión propicia y grata habrán tenido de admirar tres magníficas, tres soberbias carrocerías, dobles cabriolets, transformables, montadas sobre chassis *Hispano Suiza*, *Packard* y *Lincoln*.

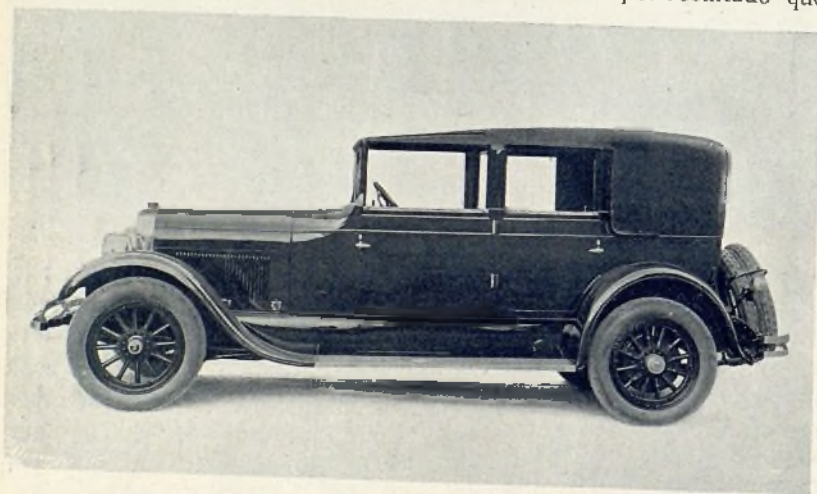
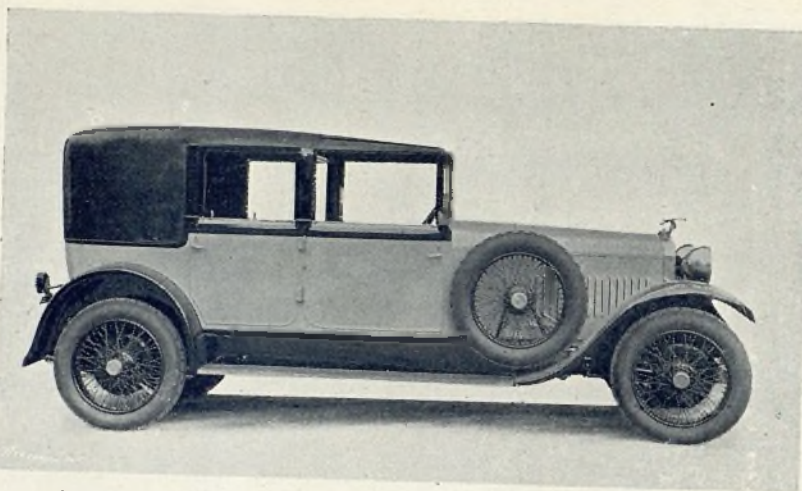
Constituyen esos tres dobles cabriolets el *desideratum* del refinamiento en materia de carroce-

anunciar estos éxitos, que vienen a constituir recompensa merecida a una labor titánica, perseguida con empeño durante largos años y que ha dado por resultado que

el arte de la carrocería en España, y singularmente en Barcelona, alcance el grado de superioridad a que teníamos derecho a aspirar.

Las carrocerías expuestas por el señor Fiol en el Salón de Madrid, modelos de gran lujo, acreditan la labor de sus talleres. Elegancia en sus líneas, a cual más perfecta; confort absoluto, ya que el detalle, por mínimo e insignificante que sea, está atendido con verdadero esmero; sobriedad en el color inalterable y pintura perfecta, son las características de estos coches, que representan lo ideal en materia de fabricación.

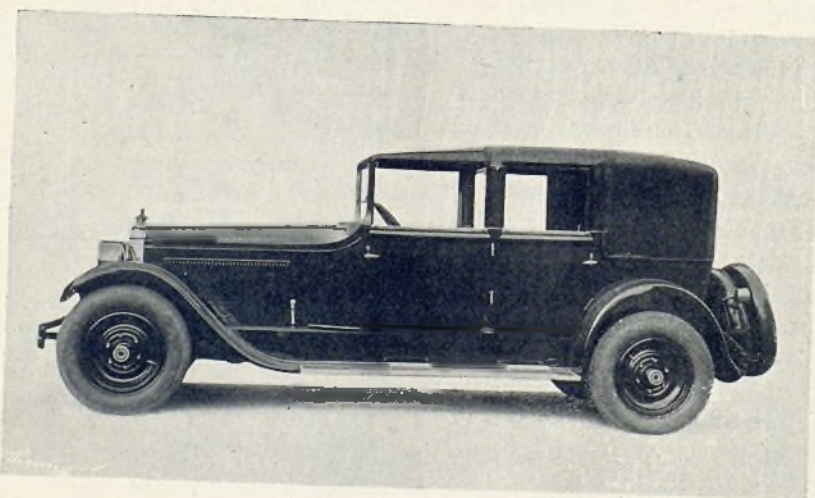
Reciba por ello sincera y espontáneamente nuestras felicitaciones, las más calurosas.



ría, lo mejor que hemos visto, tipo patentado en España por el señor Fiol, modelo de moda actualmente entre la alta aristocracia inglesa.

Esos coches han llamado la atención de las personas inteligentes y, como era de esperar, adquiridos en los primeros días del Salón, confirmando los encargos en cantidad que honra grandemente a nuestro gran constructor, que en tan alto grado ha sabido colocar la industria carrocera catalana.

Grato es para nosotros poder



STADIUM



BATERIAS WILLARD

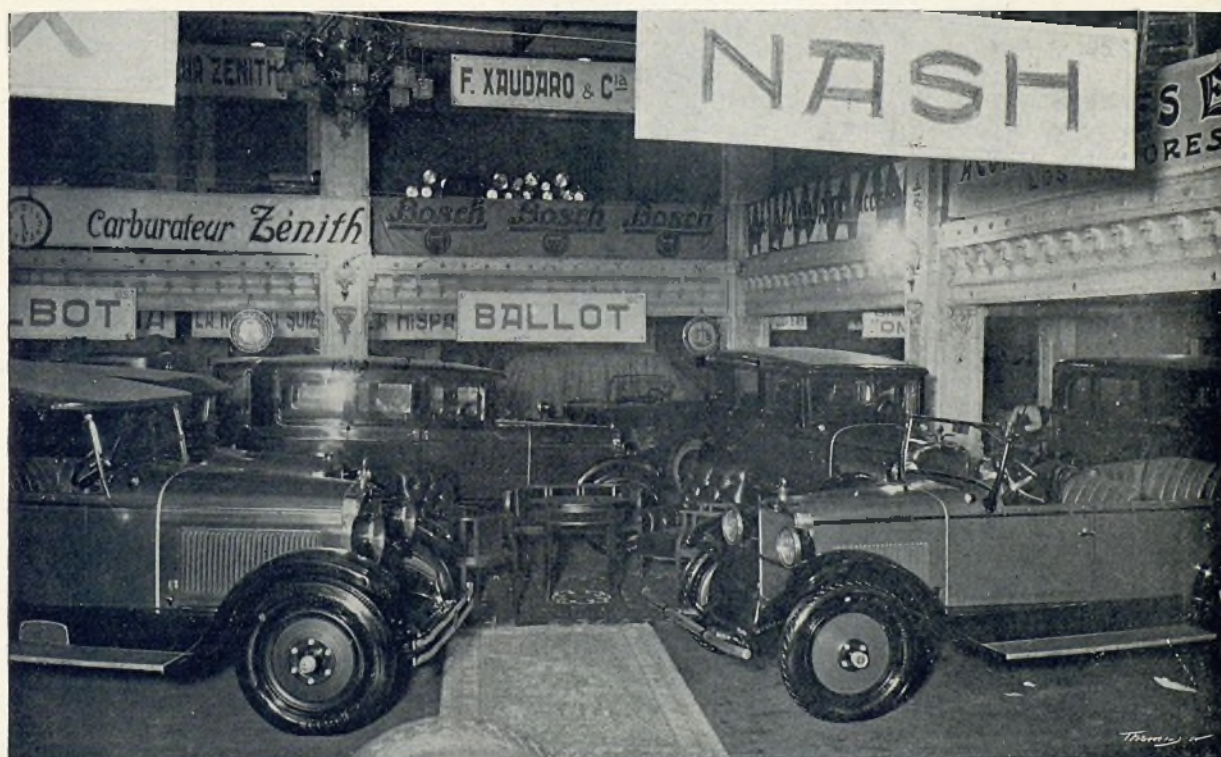
UNA rápida visita al stand *Willard*, donde somos afablemente acogidos por el amigo Llorens, nos permite apreciar la excelente disposición que abarca en conjunto.

Resplandecen en todo su valor y valer los acumuladores *Willard* para automóvil y radiotelefonía, el rectificador *France* para carga de acumuladores con corriente alterna, los receptores y altas voces *Atwaterkent*, cuentakilómetros A. C. y cuanto afecta y se relaciona con los sistemas de alumbrado, encendido y arranque *Delco* y *Remy*.

Pudimos darnos cuenta de que así como hasta ahora la batería *Willard* no tenía competencia en calidad, tampoco la tiene en precio, por el número considerable de pedidos anotados en el stand de esta famosa marca.

Las baterías *Willard* son universalmente conocidas y reconocidas como las mejores, pero con todo, y a pesar de ello, desde que nuestros amigos los señores *Coma*, *Llorens* y *Buñil* se encargaron de su representación general en España, han desarrollado en forma tal el negocio, que bien puede decirse que a la hora de ahora han llegado al summum de sus nobles aspiraciones.

AUTOMOVILES NASH Y AJAX



STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad futbolística

Siguiendo el curso del Campeonato de España / La marcha triunfal del Barcelona y un alto del Español / Preparando nuestra selección / El Congreso de Roma



En el campo madrileño, Samitier exclama: ¡goal!, después de uno de los marcados por los azul-grana.— Sagi es atacado por Escobal e Illera

Fotos Alvaro

Siguiendo el curso del Campeonato de España

CON los partidos cuarto finales del Campeonato de España hemos entrado en la fase apasionante por excelencia, cuya intensidad irá acreciendo hasta el día del desenlace final. Pero esto será si la veleidosa fortuna no quiere cortar en flor nuestras esperanzas risueñas de vernos representados en el partido decisivo, a poder ser por partida doble, ya que de no ocurrir contratiempos, automáticamente la atracción que ejerce en nosotros la lucha para el título máximo se desvanecería bajo el peso del desencanto. ¡Queremos, no obstante, ser optimistas! Pero recordamos el caso de la Real Sociedad donostiarra, señalada con casi la unanimidad de criterios como semifinalista, y pensamos que un factor imprevisto o una serie de ellos, no nos juegue, como ha ocurrido al simpático club de Guipúzcoa, una partida serrana.

La marcha triunfal del Barcelona y un alto del Español

¡Seamos optimistas! Serenamente optimistas, que es tanto como tener en cuenta que los términos del problema del Campeonato están sujetos a fluctuaciones inesperadas que alteran, cuando

menos se espera, un resultado que, por asentarse en factores que reputábamos incommovibles, dábamos como absolutamente seguro.

De tanto repetirlo, hemos olvidado ya que lo más paradójico se

da en el fútbol. Pero, paradójico más en apariencia que en realidad, si consideramos que los equipos no son máquinas de rendimiento fijo y que, aun siéndolo, están expuestos a desperfectos momentáneos, en la moral y en el físico de sus jugadores.

Comparemos los dos partidos jugados por el Español en su campo y en el Stadium madrileño y veremos que nada puede tener, examinando la cuestión superficialmente, menos explicación que el contraste de los dos resultados. Y sin embargo, la tiene. Los más o menos decisivos factores de campo y público; la moral elevada y la inspiración que brota a raudales, en un caso, dando alas a los jugadores, y la frialdad, tal vez debida a una confianza excesiva, que se convierte en desconcierto ante un adversario transformado buscando locamente rehabilitarse y que llega a lindar con la desmoralización por el desencaje de sus filas, al inutilizarse un jugador de la defensa. El mecanismo brillante de ayer que en plazo brevísimo es hecho trizas por elementos diversos, entre los cuales, claro está, figura en lugar preferente el cambio de inspiración de uno a otro campo. ¡6 a 1 y 0 a 2! Qué elocuencia en estas cifras para afirmarnos una y otra vez en la inestabilidad que preside el fut-



Madrid-Barcelona: En el campo madrileño, Monjardín remata de cabeza ante el terreno de Plattko

STADIUM



Español-Athletic de Madrid : En el campo de Barcelona, la victoria estuvo siempre en favor de los catalanes. Estas dos fotos demuestran bien claramente su dominio

bol y que aun lo más sólido en apariencia puede tener sus quiebras, aunque sean de corta duración.

Confiamos en que el Español se recuperará en Zaragoza, en donde se celebrará el partido de desempate. Y confiamos en ello, porque el once blanquiazul se presentará dispuesto a darse por completo, que es como ganan los partidos los equipos que poseen la ventaja de saber lo que se hacen en el campo de juego.

El equipo realista nos ha proporcionado esta sorpresa, que lo es incluso admitiendo que todo es posible en este deporte. La brusca sacudida que abatió en el césped lujurioso del estadio cortesano al campeón, para quienes deseábamos una marcha triunfal, sin escollo alguno que les hiciera vacilar en el camino, ha tenido una com-

pensación en el resurgimiento esplendoroso del Barcelona, que—otra sorpresa no menos contradictoria que aviva el filo de nuestra mirada un tanto perezosa—se deshace del campeón del Centro con inesperada facilidad. La perspectiva del valor de los onces en los matchs, más aún en los de campeonato, es siempre engañosa. ¿El subcampeón de Cataluña ha tenido enfrente a un Real Madrid en crisis? A juzgar por los hechos, sí. Pero, pensando en la relatividad de las actuaciones, ¿no será precisamente que esta crisis la ha sufrido ante un Barcelona, despierto de su modorra, mejorado en agilidad, plétórico de entusiasmos y de fuerza moral? Pensemos que la inspiración demostrada en el terreno se debe tanto a factores espirituales como físicos, y comparando el once azul grana de hace

tres semanas con el de estos dos partidos, hemos observado la presencia del móvil que antes faltara, que es el alma puesta en juego. Además, pesa mucho la responsabilidad de vestir los colores azul grana, y en los momentos solemnes los defensores de ellos pocas veces han fallado.

Felicitémonos de este resurgir brioso que tantos beneficios ya ha reportado de momento al glorioso club, sobre todo en su memorable partido de Madrid, que al ganarle nuevos lauros le conquistó a un público hasta hoy indiferente y le pone en el lugar que por tradición le corresponde de equipo de juego clásico, de sin par belleza y de suma eficacia.

Haciendo juego agradable, vistoso, que es el que hemos dado en llamar *científico*—algunos despectivamente—, pero que es el



Júpiter-Athletic de Sabadell : Jugaron con ventaja muy pequeña en favor del primero, el partido de desempate para el segundo puesto en la clasificación grupo B

Fotos Clarct

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid



Madrid-Barcelona : Interesantísimos momentos del partido jugado en el campo de Las Corts, en el que quedó confirmada la victoria obtenida en Madrid

verdadero, porque lleva la chispa de la inteligencia, también se pueden ganar partidos de campeonato. Con tal de que en él se ponga el corazón. El balance de 8 goals a 1 de estos partidos, es la mejor demostración.

Nota simpática de los matchs entre madrileños y catalanes ha sido la conducta admirable de los públicos, la corrección admirable del juego y la cordialidad que ha presidido las relaciones de los representantes de los dos clubs que ostentan el nombre de las dos principales ciudades de España.

Preparando una selección

Por primera vez la Federación Catalana, obligada por las circunstancias, presentará contra París una selección de los mejores elementos, excluidos los jugadores del Español, Barcelona y Badalona, interesados en esos trotes del Campeonato. Es un partido interesante el que deben jugar los seleccionados de Barcelona (sin el concurso de los indiscutibles) con los mejores de la Liga de París.

Nos dará la pauta del valor de muchos de nuestros jugadores

destacados, si bien la línea de comparación será de valor relativo. Y no pretendemos con esta palabra ser desconsiderados con los jugadores parisinos. Decimos relativo, porque es verdad si los comparamos con las estrellas del fútbol europeo. Pero no hay que echar en olvido que Francia ha ganado últimamente sus tres partidos internacionales con Bélgica, Portugal y Suiza. Estos resultados nos dicen que los franceses están en plena reacción y que darán que hacer a los nuestros, a quienes deseamos sinceramente que la suerte les acompañe, como también que el acierto inspire al seleccionador único, señor Soler, que modestamente va a sacar el mejor partido posible de los elementos disponibles, procurando salir airoso de su difícil misión.

El Congreso de Roma

Unas pocas palabras dedicadas al Congreso que los delegados de las Federaciones adheridas a la F. I. F. A. celebrarán en Roma dentro de pocas horas.

El Congreso tiene para el organismo internacional del fútbol una

importancia considerable. Se van a discutir en él cuestiones importantísimas, como son las de la definición del amateur, reglamentación del profesionalismo, relaciones internacionales, etc.

Somos optimistas y creemos que en el primer punto, el más espinoso, se llegará a un acuerdo sin venir la temible escisión. Los ingleses se muestran, al parecer, transigentes y esto ya es mucho.

También se reglamentará el profesionalismo... seguramente para que luego las Federaciones hagan de su capa un sayo.

Nos gustará ver lo que hace la célebre comisión de control que hay el propósito de nombrar.

España estará, por fortuna, bien representada en Roma. Nuestros amigos señores Olave y Cabot ostentarán la representación, en un momento muy delicado, y sabrán poner las cosas en su punto cuando se nos ataque, con o sin fundamento. Porque el nombre de España se pronunciará de seguro más de una vez en las deliberaciones, y no ciertamente con elogio.

ESPECTATOR



Rugby en el campo del Barcelona : Equipo del F. C. B., Campeón de Cataluña 1926. — Un momento de emoción. — Equipo del White Devies, de Perpignan, que fué batido por nuestros campeones

Fotos Claret

STADIUM

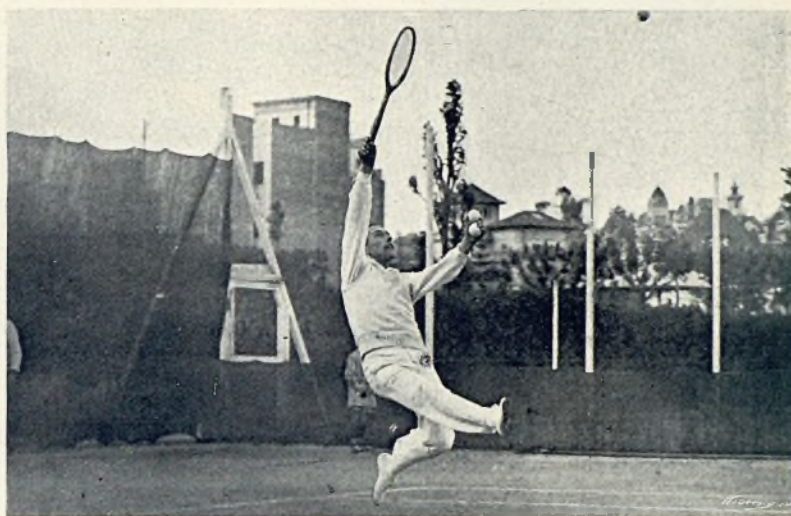
Ayuntamiento de Madrid

La quincena tennística

El Concurso Internacional en el Real Polo Jockey Club

EMPEZAREMOS recordando a nuestros lectores la protesta vigorosa que motivó en nosotros el épico entusiasmo de un grupo de señores propensos al falso endiosamiento, señalando a éste como un peligro para el deporte, ya que le agarrota y le ahoga. Viene pronto la hora del desquiciamiento y se produce la depresión colectiva ante el ídolo roto.

Ultimamente, no quisimos comentar las derrotas de Juanico ante Olano y Sindreu, porque la nobleza de nuestros sentimientos es respetuosísima con el vencido. De modo que nuestras frases van



Cochet, ganador del Concurso de caballeros



Señorita Rosa Torras, vencedora del de señoritas

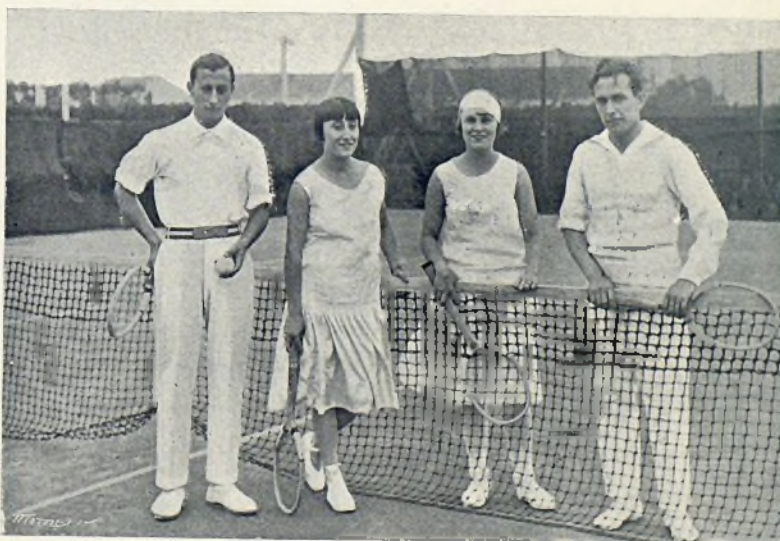
dirigidas, especialmente, a su corte, que había conseguido singularizarse con estridencias antipáticas, incluso con la intervención de alguno de sus cortesanos en campañas de Prensa, llegando a levantar un ambiente enrarecido entre los que frecuentamos los clubs de tennis, el cual hemos querido disipar algo. Se ha distinguido en este aspecto el «soldado desconocido», que no sabemos si considerarlo como a un crítico de tennis o como mozo de estoques del citado jugador.

Por tan ridículo partidismo no hay derecho a desprestigiar los valores consagrados y estimados como genuinos representantes del

tennis español, satisfaciendo así a un grupo de señores que tienen a bien crear banderías. Manolo Alonso, el que ha levantado más alto nuestro mérito tennístico patrio, lo señalaban como a un vencido. Juanico, Juanico lo derrotaría facilísimamente. Y Washer, una primera figura internacional, gana a Juanico, quien debía tener el máximo empeño en vencerlo, en tres sets, con dominio absoluto, y lo más notable, haciéndole los tantos a la derecha. Flaquer, otro

prestigio nacional, era un jugador en plena decadencia, un *veterano* tennista, poca cosa, nada. Y Sindreu, un segundón modesto. Juanico, ¡Juanico era el primer jugador peninsular!

Llegan a Barcelona ases internacionales, y su estupor ante la clase de juego de Juanico, de quien se les advirtió como de mérito extraordinario, se traduce en apreciaciones nada favorables acerca nuestras condiciones de valorización de jugadores. *Mais*,



Juanico, señorita Torras, señora Pons y señor Cochet, finalistas del Concurso parejas mixtas

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Señora Pons

c'est ridicule de le comparer à Alonso! Mais, si Flaquer c'est d'une classe beaucoup plus supérieure! (palabras de Cochet). Y luego nos miran con un aire como queriendo decir: «¡Pobre gente!»

Cochet tiene una seguridad absoluta; un smash definitivo, que no falla en algunos partidos ni una sola vez; es rápido dentro de la naturalidad, tiene ciencia y, sobre todo, anticipación. Es, seguramente, de entre todos los tennistas, el que anticipa más.

Washer es impetuoso y brillante. No tiene tanta seguridad en el smash como Cochet, pero su drive es mucho mejor. En el partido que jugaron entrambos, Washer no estaba «fino». He aquí la única razón porque perdió tan rápidamente, advirtiéndole que de los cinco matches habidos entre ellos, cuatro han sido ganados por Washer, siendo su interés en ganar a Cochet ahora bastante relativo.

Borman es un discreto jugador, que ha tenido épocas de notables éxitos. Pega el drive muy bien y tiene un saque bueno y elegante.

Entre los nuestros se ha distinguido en este concurso, Tarruella. Hizo cinco sets con Washer, es-

tando muy afortunado en su actuación.

Tejada es un buen jugador de San Sebastián. Como Carreras, tiene algunas jugadas espléndidas; pero, como Carreras, muy inseguro. Lo creemos superior al tenista catalán.

Durall es un junior que promete. Tiene gran acometividad y juega con entusiasmo.

Riera mejora mucho. Su estilo es bueno, de la escuela de Flaquer. Su compañero Tormo nos ha dado la impresión en este concurso, como siempre, de sus condiciones de luchador.

Andreu ha jugado desde las primeras vueltas con escaso empeño. No puede definirse su intervención en este concurso, ya que su valor tennístico es muy superior a los resultados obtenidos.

Sindreu tuvo algunos momentos muy brillantes en su match contra Cochet y en el doble semifinal, pero su actuación ha sido algo «gris». Convengamos en que de la excelente moral empleada en sus matchs contra Juanico, vemos muy poca en sus partidos internacionales.

Sala tiene gran variedad de juego; Suqué, rapidez fantástica, y nos preguntamos: ¿Por qué no mejoran su forma?

En cuanto a Flaquer, vemos está muy desentrenado y nada «preciso». Innegablemente su desgan del tennis se ha acentuado desde que aquel famoso grupo de sectarios ha procurado con diferentes medios desvalorar su renombre de jugador europeo.



Washer en la final de caballeros



Señor Tejada

Constatamos con viva satisfacción los progresos de la señorita Fabra, que en su match con la señorita Torras estaban a 5-3 en el tercer set a su favor.

La señora Baronesa de Segur llegó a la final en el mixto. La emoción que suponía la posibilidad de vencer a Cochet, se tradujo en una larga serie de faltas de saque.

De entre las noveles tenniswoman, nos parece tiene *chance* de éxito no remoto, la señorita Mona Dutton.

Ha ganado la final de damas la señorita Torras, después de vencer fácil y rápidamente en dos sets a la señora Pons. Este resultado, después del triunfo de la señora Pons sobre la señorita Marnet, nos explica la razón de esta misma victoria, debida a que la señorita Marnet había sufrido una ligera lesión que le impedía correr. La señorita Marnet, vencida en los dos últimos concursos, seguía después de su match con la señora Pons, con su aire de modestia, fingida o real; indiferente, mientras en sus ojos verdes claros, de mirar tranquilo, de continuada ausencia, había un no sé qué de perenne lejanía.

Fotos Vela

FIUZANTE

STADIUM

El raid de aviación Madrid-Manila



Los aviadores españoles en el campo Heliópolis, próximo a El Cairo, último aeródromo en que estuvieron reunidos los tres aparatos. (X) Capitán Estévez y mecánico Calvo, extraviados en el desierto de Arabia y recogidos por aviadores ingleses

Foto Transatlantic

Salón de Milán y Carrera Copa Exposición



SE acaba de celebrar en Milán el Salón del Automóvil anual, que tiene lugar simultáneamente con la Feria de Muestras. Además de todas las marcas italianas, ha concurrido gran parte de la industria francesa e inglesa. España estuvo espléndidamente representada por

el cohechito C. E. Y. C., construido por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones de Madrid según los planos del capitán señor Hernández.

Con motivo del Salón se disputó en el autódromo de Monza la carrera Copa Ferial. Los coches,

según el reglamento, debían recorrer por categoría una distancia determinada en el menor tiempo posible y disponiendo de una cantidad máxima de gasolina. Ganaron las diferentes categorías los automóviles *Diatto*, *Lancia*, *Fiat* y *Citroen*.

Fotos Strazza

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

El ciclismo en el extranjero



La XIX Milán-San Remo : El grupo de cabeza pasando por el pueblo de Novi. — El vencedor, Girardengo, atacando a los leaders en las cercanías de la llegada

QUE Girardengo continúa mereciendo el título de campeón, lo justifica el último triunfo obtenido con motivo de la gran prueba Milán-San Remo. La flor y nata de los ases franceses, belgas e italianos se pusieron en línea y Girardengo fué objeto de un duro ataque por parte de todos. A nadie extrañará, pues, que cuando en la dura cuesta del Turchino pinchósele un tubular al formidable corredor, los más crueles enemigos, Binda, Tys, Huot, Bellanger, Alancourt, Linari, Belloni, etcétera, escapasen como alma en

pena; pero tampoco causará sorpresa consignar que Girardengo, con esa seguridad de los hombres que se hallan en plena forma, aumentando paulatinamente su tren de caza, lograse contacto con todos, lograse luego dejarlos, incluso a su último enemigo Ciachieri; incluso que haciendo el merecido honor a la *Gazzetta dello Sport*, organizadora de la carrera, llegase a aumentar las proporciones de la «paliza» sacando 6 minutos de avance y ganarse una ovación.

Cuanto sabemos lo que vale Girardengo no nos hemos pasmado.

París-Roubaix, la clásica prueba ciclista francesa, esta vez ha alcanzado honores de épica lucha; sólo diremos que los 260 kilómetros fueron cubiertos a un promedio de 34,400 kilómetros por hora. Fué un apoteósico triunfo del belga Delbecque, quien ganó al sprint en lucha con Vam Slembrœck.

Digamos, no obstante, sin regatear el merecido honor al que venció, que el héroe, el botafuegos, la «chispa» de la carrera fué Henri Pelissier, ese hombre cuya altivez e inmodestia podemos perdonar en gracia a su alta calidad, a su combatividad excelente. Pellissier con sus 35 años, obligó a jóvenes y a veteranos a una ruda tarea, forzando el pelotón a cada momento. En los últimos kilómetros logró ir despegando adversarios con ardor salvaje; al final, sólo con él quedaron Delbecque y Van Slembrœck; la «negra» le pinchó un neumático cuando los miles de metros que le separaban de la meta eran pocos; el gran atleta cambia en pocos momentos (dos minutos), pero ya es tarde; los dos fugitivos llegan antes que él a la suspirada línea...

Pellissier recibe, no obstante, la ovacionaza merecida.

Sus 35 años demuestran que la cabeza tiene tanta o mayor fortaleza práctica que los músculos.

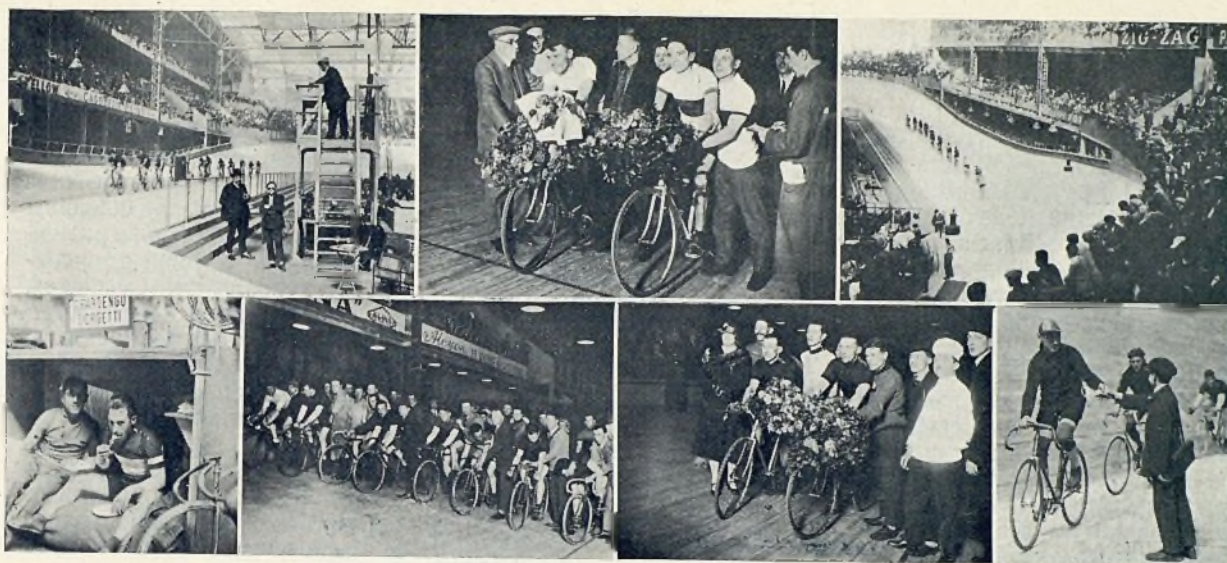
* * *



Carrera en cuesta Saint-Cloud : Momento de la salida. — La serie que disputaron Pellissier (Carlos), Rorback y Copin. — Copin, el vencedor
Fotos Rol y Strazza

STADIUM

La prensa ha venido dando cuenta de los múltiples «episodios» a



Los seis días de París : El veterano Carlos Ravaut, juez árbitro, desde su puesto contempla el paso de los corredores. — Los vencedores, Wambot y Lacquehay. — Vista general de la pista de invierno durante la lucha. El campeón italiano Girardengo. — La salida de la carrera. — Putzein y Marest, clasificados segundos. El servicio de telégrafos funciona durante la prueba

que han dado lugar los «seis días» de París, afirmándonos más, a base de ello, en nuestra creencia de que cuando las carreras traspasan las 24 o las 48 horas, empieza la mixtificación deportiva. Como no es éste el lugar de extendernos en comentarios, nos limitaremos únicamente a decir que 20 horas antes del término de la carrera iban empatados cuatro equipos con no gran diferencia de puntos; se llegó así a la última hora, se iniciaron cazas serias, aunque menos violentas en apariencia que las de los días anteriores; faltaban sólo 15 minutos para terminar cuando sorprendió al público y... a los enemigos, una fuga de Wambot y secundado admirablemente por Lacquehay, logran la codiciada vuelta que les valió neta victoria.

Fué un esfuerzo realizado en momentos de desespero; baste de-

cir que antes de su hazaña, el primer lugar era de Marcot-Barón (conocidos del público barcelonés) que llevaban sobre los vencedores una ventaja de 150 puntos.

* * *

«Xanfaina» ciclista la ha constituido, verdaderamente, una prueba ciclista en cuesta que sobre el trayecto que va al alto de Saint-Cloud ha hecho disputar nuestro colega *L'Auto*. La prueba no ha contestado concretamente el interrogante que en sus gacetas hizo figurar siempre el periódico organizador. ¿Stayer? ¿Routier? ¿Sprinter? La ha ganado Copin, un atleta del ciclismo, un hombre

que igual puede adaptarse a la máquina de medio fondo, que cargar con el zurrón de la carretera, que demarrar 200 metros sobre el cemento. La prueba la ganó un hombre fuerte, un hombre en forma; fué la demostración plena de que cuando es al organismo al que se pide un esfuerzo, es el privilegio de un organismo el que debe responder de todo; la especialidad, la táctica, la ciencia, son un complemento de los atletas del ciclismo, pero una cuesta pone a prueba todas las reservas de ese caudal de fuerza que se extiende por los músculos cuando un hombre como Copin, convencido de su calidad, ejecuta el ritmo de los pedales, no obstante sentir que cada golpe de pedal le hace sentir como dos enormes pesos que le clavasen los pies en la tierra...

KANT



París-Roubaix : El control de Amiens. — Pellissier cambia tubulares. — El pelotón de cabeza a mitad del trayecto

Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad deportiva en París

DE todos los acontecimientos acaecidos estos últimos días, ha sido el más notable la llegada en Puerta-Maillet de la última etapa de la Vuelta a Francia Automóvil, de la que en el pasado número se ocupaba ya STADIUM. Numerosa concurrencia asistió al acto, aplaudiendo los valientes conductores que procedentes de Lille llegaban a la capital francesa.

Lástima ha sido que tratándose de una prueba tan interesante, no se hayan preocupado de ella mayor número de marcas, que luego seguramente lo habrán sentido, después de haber visto la perfecta organización del concurso y la gran animación que en las poblaciones fin de etapa despertó el paso de los participantes, y todavía más las exhibiciones en forma de exposición de los vehículos en los campos cerrados. Tales exposiciones pueden calificarse de Salón ambulante, que según los interesados, para la venta directa al consumidor, ha dado mucho mejor resultado que los lujosísimos salones a base de stands y grandes iluminaciones.

Técnicamente los resultados han sido los siguientes: Tomaron la salida veintitrés concursantes, de los treinta y cuatro inscriptos, de éstos siete motos y diez y seis coches, llegando a París, después de 4.600 kilómetros de recorrido, cuatro motocicletas y catorce coches. Los abandonos, como se ve, no fueron importantes, confirmando los optimismos de los que opinan que cada día es más sólida la construcción de los modernos motores. De las motocicletas consiguieron la sin penalización una *Rovin* y dos *Gnome Rhône*, y en coches, *Benjamin*, *La Licorne*,



Georges Desgrange, vencedor del cross de los «ancêtres»

G. M., *Citroen* y *F. N.*, que estuvieron brillantísimos en todo el recorrido.

* * *

También ha revestido gran éxito el cross de los veteranos, carrera reservada a los viejos aficionados deportistas. Muchos de los que en ella tomaron parte contaban más de cincuenta años. Venció en forma espléndida Georges Desgrange, hermano de Henry, el director y propietario del gran rotativo *L'Auto*, a su vez empleado en la administración de tal periódico.

El velódromo del Parque de los Príncipes está a punto de abrir sus puertas para dar comienzo a la temporada de carreras del actual año. La hermosa pista se presentará remozada con una gran cantidad de sencillas construcciones, que son las primeras de la reforma proyectada, que debe acabarse en el invierno. Las reformas han consistido en dos nuevas grandes tribunas perfectamente cubiertas y en un túnel subterráneo por el que aparecen en mitad de la pista los corredores de las grandes pruebas en carretera que en ella tienen la llegada, tales como Burdeos-París y la Vuelta a Francia.

* * *

Con motivo de la nueva elección de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Francia, ocasionada por la dimisión de la antigua, que tuvo que retirarse ante el fiasco de inscripciones reunidas para el Gran Premio del A. C. F. C. que se correrá en Miramas, los nuevos elementos que la integran han decidido modificar y ampliar el programa de tal manifestación, dejándolo establecido así: Por la mañana, carrera de cycle-cars con cilindrada hasta 1.100 c. c.; por la tarde, Gran Premio del Automóvil Club de Francia reservado a los coches de 1.500 c. c., nueva reglamentación mundial, y por la noche, salida de los inscriptos a la prueba de seis días Copa Ansaldo. Con tal programa y faltando todavía algunos días para la clausura a derechos dobles, se espera pueda conseguirse sea un éxito lo que hasta ahora era un verdadero fracaso.

N. MASFERRER ALFONSO

París, 26-4-26.



Vuelta a Francia, automóvil : El parque de Malmaison. — En plena ruta. — El equipo Peugeot

Fotos Rol

STADIUM

MENSAJERAS

EN la noche del sábado 24 de abril quedó constituido el nuevo Comité Olímpico Español encargado de la preparación y asistencia de nuestros atletas a los IX Juegos Olímpicos que se han de celebrar dentro de dos años en Amsterdam.

El Comité que cesaba en sus funciones, presidido por el Barón de Güell, delegado Olímpico Internacional, dió posesión a los elementos prestigiosísimos que componen el nuevo Comité, que ha quedado constituido en la siguiente forma:

Presidente: señor Marqués de Lamadrid.

Vicepresidentes: don Carlos Muñoz Roca-Tallada (sports de nieve) y don Jorge de Satriestegui (pelota vasca).

Tesorero: don Ramón Puigmar-tí (lawn-tennis).

Contador: don Santiago Roure (yachting).

Vocales: don Pedro Cusell (atletismo), don José Clois (boxeo), señor Conde de Caudilla (esgrima), don Jaime García Alsina (lucha greco-romana), don Ricardo Margarit (remo), don Luis Bonet (natación), señor Marqués de Boveda de Limia (hípica), don Ricardo Cabot (futbol), don Narciso Masferrer (ciclismo), don Manuel Sota (hockey), don Manuel J. de Amézua (deportes de hielo).

Secretario: don José Mesalles Estivill.

Constituye una alta honra para la redacción de STADIUM ver figurar en el nuevo Comité a dos de sus elementos, por los que esta redacción más idolatría siente: don Ricardo Cabot y don Narciso Masferrer, fundador el primero y director el segundo de esta Revista, consagrada a propagar y a enaltecer los deportes en España, como lo prueba que sus dos inspiradores figuren conjuntamente en el nuevo Comité.

De ello nos felicitamos y por ello les felicitamos.

EL Centro Municipal de Propaganda e Información de San Sebastián proyecta celebrar el verano próximo un concurso de elegancia automóvil.

EL Real Club Deportivo Español envía su primer equipo a América. El equipo capitaneado por Zamora jugará en Brasil, República Argentina, Uruguay, Perú, Cuba y Costa Rica.

Hará su debut en América el 13 de junio, en el estadio de Río Janeiro.

SE anuncia como muy probable el match revancha entre Susana Lenglen y Elena Wills, la campeona americana.

Lugar de la acción, los courts del Racing Club de Francia; época, mayo actual.

AUTOMOVILISTAS, no olvidéis estos preceptos:

Las placas que deben llevar vuestros coches deben ser de fondo blanco, con letras negras, de madera o metálicas y de las dimensiones que determina el Reglamento de Circulación.

No deben estar ocultas por ningún otro objeto.

La posterior debe estar iluminada de noche.

La anterior no debe ser pintada sobre el radiador.

No deben contener más que la letra indicadora de la provincia y el número de orden de matrícula.

No pueden contener ninguna otra letra ni emblema de ninguna clase.

Cuando se viaje por el extranjero debe colocarse otra placa en la parte posterior, ovalada, de medidas señaladas en el Reglamento, con la letra E pintada en negro sobre fondo blanco. Esta letra no está permitido que se pinte en la placa de matrícula (R. A. C. C.)

EL nombre de Frantz-Reichel es sobradamente conocido entre los deportistas españoles. Preside en la actualidad, y desde su fundación, la Asociación Internacional de la Prensa Deportiva y además desempeña 18 cargos: 7 presidencias, 5 secretarías, 1 vicepresidencia y 5 vocalías.

Detenta en Francia el record de los cargos de carácter deportivo.

EL cronista regresa de un viaje a la Corte.

Su vida ha transcurrido placentera en sus largas visitas a los stands del Salón del Automóvil, asistencia a los matches de futbol en los hermosísimos estadios del Metropolitano y del F. C. Madrid.

La capital de España, merced a una entendida política municipal, progresa notablemente.

Dos cosas hay que molestan la vista y el oído: las «trincheras» de los pollos bien y el ruido incomprensible de las bocinas de los automóviles.

¡Allí está haciendo mucha falta un nuevo Marimón!

EL programa definitivo de los Juegos Olímpicos de Amsterdam (año 1928), es el siguiente:

20 junio a 8 julio: Futbol.
30 junio: Apertura y juramento.
2 a 7 julio: Hockey.
5 a 19 idem: Esgrima.
6 a 15 idem: Lawn-Tennis.
9 a 15 idem: Atletismo.
15 idem: Marathon.
7 y 8 idem: Pesos y halteras.
9 a 15 idem: Lucha.
9 a 13 idem: Penthatlon.
14 a 21 idem: Yachting.
16 a 23 idem: Natación.
18 y 23 idem: Gimnástica.
18 a 23 idem: Boxeo.
19 a 22 idem: Ciclismo.
10 a 23 idem: Hípica.
24 idem: Clausura solemne.

LA lista oficial de inscripciones para el IV Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa, ha quedado establecida del modo siguiente:

Ballot I (2.000 c. c.)
Ballot II »
Jean Graf I (1.500 c. c.)
Jean Graf II (1.100 c. c.)
Jean Graf III »
Jean Graf IV (750 c. c.)
Bugatti I (2.000 c. c.)
X., Sabipa.
X., Cristian.

Los inscripciones a derechos sencillos siguen abiertas hasta el 15 de mayo.

Aprovisionamientos
Gasolina Autorina.
Amortiguadores Hartford.
Bujías K. L. G.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

PARA adelantar a un coche debe hacerse siempre por la izquierda, quedando prohibido hacerlo en las curvas y en aquellos puntos en que la visibilidad de la zona delantera no sea suficiente (R. A. C. C.)

EN la Habana viene funcionando una entidad similar a la de nuestro Sindicato de Periodistas Deportivos con el título de Asociación de Cronistas de Sports de Cuba, formando parte de su Directiva don Rafael Conte, presidente; don J. Massaguer, vicepresidente; don B. Jiménez Perdomo,

secretario; don Adolfo Font, tesorero; don Eladio Secada, don José Conte, don Fank Moran, don Pedro Martínez, don Abel Du-Breuil, don Manuel Rego y don Julio Vassecer, vocales.

LA Copa Ansaldo, que se correrá en el mes de junio próximo en el autódromo de Miramas, consistirá en una carrera reservada a coches de turismo (tipo comercial) y se celebrará durante seis días consecutivos. Para cada coche concursante habrá un equipo de cuatro conductores y cuatro mecánicos.

EL célebre aviador, capitán francés Fonck, ha emprendido viaje en dirección a Nueva York, de donde piensa partir en los primeros días del mes de julio próximo, en avión, en vuelo directo a las costas de Francia.

SON muchas las mejoras que ha alcanzado el Real Automóvil Club de Cataluña y serían mucho más numerosas si el individualismo y egoísmo no fueran causa de que muchos propietarios de automóviles estén alejados del Club.

La quincena del Turf en Madrid

MADRID es, a la hora actual, el lugar adonde dirigen sus ojos todos los aficionados, para seguir la actuación de los diversos actores, al objeto de poder hacer calendarios para futuras actuaciones en Barcelona y San Sebastián.

La *Magdalena* ganó la prueba mejor dotada del día 11 del actual, mostrando la indiscutible primera plaza de su generación, y hasta nueva orden, también entre los potros, a no ser sus actuaciones hijas de la precocidad, cualidad muy desarrollada en las hembras en la época del año en que estamos; a veces, cuando es más adelantada la estación, llegan los ejemplares tardíos a estar en condición y no existen las mejores potrancas frente a frente de los machos en forma. Nos extrañaría si aconteciera a la brillante hija de *Billycock* tal cosa, pues en su vida de carreras ha demostrado una constancia y una regularidad en la forma, poco común en los productos nacionales. Su compañero de madre, *Boó*, ambos de casa Címera, llegó en segundo lugar delante una fila india cuyo primer batido era *L'Eneo*, a un cuerpo. La cátedra daba la cuadra Címera a $1 \frac{1}{4} \times 1$. La apuesta mutua pagóse a 9 ganador y 9,50 y 36 pesetas colocados, en el Premio Nouvel lin, de 1.800 metros de recorrido, efectuado en 2 m. $\frac{1}{5}$, no mal tiempo si se recuerda el estado de la pista, pesada.

La otra prueba, un a reclamar sobre la milla, ganado por *Labra-*

dor en 1 m. 48 s., dos cuerpos delante de nuestro conocido *Brownie* y dos y medio cuerpos delante de *Ogresse*; era la cuota del vencedor a la salida de 1×1 y pagóse en la mutua 7 ganador y 7,50 y 16,50 colocados.

Butarque, en la segunda carrera, llevóse de calle a sus competidores *Fleur de Munibe*, *Beaupré* y *Guarnizo*, saliendo a 2×1 y cobrando los tenedores 19,50 ganador y 9 y 9 colocados.

En el premio Larrikin el primero en llegar fué *Le Bouffon*, del Duque de Toledo, mas como aquél cortó a *Ibaritz*, los comisarios distanciarónlo, cobrando el producto de Címera las 2.400 pesetas del premio alcanzado en los 2.200 metros corridos; ocupaba el tercer lugar *Li Kiang*, que pronto veremos en Casa Antúnez. La apuesta a tanto fijo era de 1×1 y la mutua a 8 pesetas ganador y 5,50 y 6 colocados. Tiempo, 2 m. 33 s.

Cerró el festival un handicap tomado por medio cuerpo por un pesoligero, *Great Test* (47 kilos), delante *Martineti* (54 kilos) y *Pinocho* (59 kilos), precediendo a *Furnace*, *Spanis Blu* y *Braidizza*; 2 m. 45 s. $\frac{1}{5}$ fué el tiempo empleado en llenar los 2.400 metros de la carrera, saliendo el laureado a 5×1 y dando 16,50 pesetas a sus partidarios. Colocados, 13 y 8 pesetas.

Comenzáronse a ver inversiones de forma el 18 del dicho abril

en el reclamar, con *Ronde Champêtre* el laureado, delante la ex gran *Sandover*, *Ogresse* y *De Maistre*, sobre 2.200 metros, en 2 m. 30 s., a uno y medio cuerpos, tres cuerpos y lejos, dando a los tomadores de papel 20,50 ganador y 10 y 9,50 colocados.

La segunda inversión del día fué *Jorgito* en el premio Ponce de León (1.800 metros). El tren fué llevado por *Inconnu* a una velocidad fantástica, bajando el pie al entrar en la recta de llegada, vislumbrándose la victoria para *Baccich*, cuando de las lejanías vióse surgir en trancos fulminantes al hijo de *Saint Georges*, pasar a los cinco restantes sujetos en carrera y soplarle la victoria sobre el poste al hijo de *Holly Hillen* (1 m. 59 s. $\frac{4}{5}$), dando 37,50 pesetas a sus partidarios y siendo el tanto fijo $2 \frac{1}{2} \times 1$.

Con todos los respetos, permítanos el Conde de la Címera o su entrenador, recordarles que el caballo de carrera no es precisamente un instrumento mecánico cuyos componentes pueden cambiarse cuando se alteran o gastan; escribimos esto porque no tienen grandes miramientos ni consideraciones con *La Magdalena*, ya que hácenla correr casi de continuo, olvidando aquel viejo refrán de la Galia, que recuerda como todo buen caballo *claca* al tercer año de su vida. Y fué esta digna hija de *Billycock* y *La Gracieuse* la encargada, recibiendo 8 kilos de *Toribio*, de derrotarle en el pre-

STADIUM

mio Stanborough, sobre la milla, por tres cuartos de cuerpo, en 1 m. 45 s. $\frac{4}{5}$, pagándose 11 pesetas y 6,50 y 8,50 colocados, dando la apuesta a tanto fijo $\frac{3}{5}$ por la pensionista de Flatman, siguiendo en orden de llegada, *Kanewese, Fimunana, Lakman y Labrador*.

Por sus diferentes performances de cuanto va de temporada debemos decir de *Mussolini* que va muy retrasado en su forma, ya que se dejó batir a tres cuerpos por *La Doriguilla* en el premio Ancoin; y no nos extraña, pues no comprendemos como el menager de la cuadra permite, si el caballo no está en condiciones, exigirle en pocos días esfuerzos repetidos que le desmoralizarán — valga la palabra — y rehusará bien pronto poner el corazón en la lucha, y entonces habrá desaparecido el crack español. Hay que tener el valor de dejar el caballo en la cuadra en el caso del hijo de *Mordant*, y quizá, quizá alejarlo temporalmente del entrenamiento, pues estos grandes caballos que han corrido mucho, como han ganado su avena de sobra, dan más rendimiento después de una temporada de campo mari-

dada a un ejercicio juicioso, lo cual permite equilibrarlos y ponerlos a punto. ¿Es que en nuestro país hemos dicho la última palabra en la ciencia y arte de la preparación de los caballos para la carrera?

El caballo que dará sorpresas, en sentir de un aficionado catalán acabado de llegar de la corte, es *L'Eneo*, que se hizo vencedor en el premio Chispero, de 1.800 metros, por medio cuerpo sobre *Rimac II, Li Kiang, Lavandière y As du Cœur*, en 1 m. 59 s., dando 8,50 pesetas por duro y 7 y 8,50 pesetas colocados. Cuota a la salida, $\frac{2}{5}$.

Un ruego a los señores comisarios del hipódromo de Madrid: Ya sabemos es la forma del caballo pura sangre, no una línea horizontal sino una curva con oscilaciones; mas estas ascensiones bruscas y estos descensos rápidos observados en algunos concurrentes con cierta frecuencia, parece a buena parte del público si son debidos a causas externas accidentales; y ahora que tenemos entendido debe reformarse el hipódromo madrileño, ¿no sería del caso hacer construir un *salivarium*?; podríamos

alejar de nuestro espíritu suspicacias y dudas que hoy tenemos.

* * *

Barcelona abre sus puertas el 2 de mayo para celebrar su mitin anual de ocho reuniones; sabemos hay gran entusiasmo en ciertas esferas, pues la afición espera la temporada como una solemnidad.

Se dice vendrán muchas cuadras forasteras que, unidas a las varias establecidas aquí, sumarán un lote de caballos muy respetable.

Y por cierto que una de estas mañanas frescas, trías de abril nos llegamos al hipódromo de Casa Antúnez para ver a los pura sangre en entrenamiento durante el ejercicio, y gracias a la amabilidad, atención y solicitud para quien esto escribe, que jamás podremos agradecer lo bastante, de un hábil, concienzudo e inteligente preparador, hemos presenciado algunos galopes satisfactorios. Parecíamos al pasar un pensionista, oír toser. «Alguien tose», dijimos. «¡Ha oído usted mal!», respondiéronos. «Si hemos oído bien, Dios quiera no se nos agüe la fiesta.»

¡Inconvenientes del entrenamiento en comunidad!

PRINCIPE PALATINO

Gran Premio de Europa

IV Circuito Automovilista de San Sebastián / 18, 22 y 25 de julio de 1926

EL PALMARÈS DEL I, II Y III CIRCUITO

1923

Gran carrera de Motocicletas

CLASIFICACIÓN GENERAL

1.º, Eduardo Landa, 450 kilómetros en 3 h. 59 m. 16 s. (velocidad media por hora, 90 kilómetros); 2.º, Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s. 2; 3.º, Gremont (Peau), en 4 h. 33 m. 32 s. 2 (primero en su categoría). La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubriendo los 17,750 kilómetros en 10 m. 20 s.

Premio de Side-cars

CLASIFICACIÓN GENERAL

1.º, Vicente Naurer; 270 kilómetros en 2 h. 53 m. 57 s. 2 (media, 73,800 kilómetros por hora); 2.º, Villar, en 3 h. 50 m. 45 s. 6; 3.º, P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 s. 2. La vuelta más rápida, Vicente

Naurer, 17,750 kilómetros en 18 m. 25 s.

Gran Premio de Turismo

1.ª CATEGORÍA

1.º, Satrustegui, *Bugatti*, kilómetros 106,500, en 1 h. 14 m. (media, 86,667 kilómetros por hora); 2.º, Espeé, *Bugatti*, en 1 h. 16 m. 4 s.; 3.º, Bruner, *Citroen*, en 1 h. 29 m. 35 s.

2.ª CATEGORÍA

1.º, Martín, *Bignan*, 117,500 kilómetros, en 1 h. 57 m. 34 s. (media, 91,358 km. por hora); 2.º, Belven, *Delage*, en 1 h. 58 m. 6 s.

3.ª CATEGORÍA

No se clasificó ningún corredor.

4.ª CATEGORÍA

1.º, Dubonnet, *Hispano Suiza*, 443,750 kilómetros, en 4 h. 52 m.

52 s. (media, 91,650 kilómetros por hora); 2.º, Garnier, *Hispano Suiza*, en 4 h. 59 m. 2 s.; 3.º, Boyriven, *Hispano Suiza*, en 5 h. 13 m. 25 s. La vuelta más rápida, Dubonnet, en 9 m. 26 s. (media, 113,320 kilómetros por hora).

Prueba de Autociclos

CATEGORÍA 1.100 c. c.

1.º, Bueno, *Salmson*, 461,500 kilómetros, en 5 h. 39 m. 1 s. 6 (media, 82 kilómetros por hora); 2.º, Benoist, *Salmson*, en 5 h. 30 m. 15 s.; 3.º, Mauve, *Mauve*, en 6 h. 10 m. 43 s. 8. Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar.

CATEGORÍA 750 c. c.

1.º, Palazón, *Sénéchal*, en 6 h. 50 s. (media, 76,350 kilómetros por hora); 2.º, Sierra, *B. N. C.*,

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

en 6 h. 20 m. 26 s. (Sólo dió 23 vueltas al circuito.)

Gran Premio de San Sebastián

1.º, Guyot, *Rolland Pilain*, 443,750 kilómetros, en 4 h. 45 m. 57 s. (media, 93,773 kilómetros por hora); 2.º, Delalande, *Rolland Pilain*, en 5 h. 19 m. 12 s.; 3.º, Hamovich, *Ballot*, en 5 h. 37 m. 16 s. La vuelta más rápida, Guyot, en 10 m. 9 s. (Media de 105,300 kilómetros a la hora.)

Gran Premio de Voiturettes

1.º, Barón de L'Epée, *Bugatti*, 587,895 kilómetros, en 6 h. 54 m. 22 s. (media de 85,058 kilómetros por hora); 2.º, De Vizcaya, *Elizalde*, en 7 h. 25 m. 46 s.; 3.º, Satrustegui, *Elizalde*, en 7 h. 25 m. 46 s. 1. La vuelta más rápida, Benoist, *Salmson*, en 11 m. 6 s. (Media de 96,297 km. a la hora.)

1924

Gran Premio de Motocicletas

CATEGORÍA A

1.º, Marc, *Alcyon*, 266,250 kilómetros, en 3 h. 4 m. 24 s. 2 (media de 87,020 kilómetros por hora); 2.º, Jolly, *Alcyon*, en 3 h. 16 m. 5 s. 6; 3.º, Cantó, *Velocette*, en 3 h. 43 m. 17 s. La vuelta más rápida, Marc, en 11 m. 17 s. 8.

CATEGORÍA B

1.º, Mateos, *Douglas*, 355 kilómetros, en 4 h. 14 m. 32 s. 8 (media de 84,055 kilómetros por hora); 2.º, Anstice, *Douglas*, en 4 h. 41 m. 27 s. 2; 3.º, Whalley, *Douglas*, en 4 h. 44 m. 51 s. La vuelta más rápida, Whalley, en 11 m. 4 s. 2.

CATEGORÍA C

1.º, Fuentes, *Harley*, 443,750 kilómetros, en 5 h. 53 m. 34 s. 6 (media de 75,629 kilómetros por hora); 2.º, Arteche, *Harley*, en 5 h. 53 m. 44 s. La vuelta más rápida, Fuentes, en 11 m. 31 s. 2.

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

1.ª CATEGORÍA

1.º, Leblanc, *Salmson*, 177,750 kilómetros, en 2 h. 8 m. 55 s. 4 (media de 82,600 kilómetros por hora); 2.º, Rigal, *Aries*, en 2 h. 9 m. 33 s. 4; 3.º, Bloch, *Amilcar*, en 2 h. 19 m. 21 s. 8.

2.ª CATEGORÍA

1.º, Sailer, *Mercedes*, 213 kilómetros, en 2 h. 38 m. 27 s. 8 (media de 80,650 kilómetros por hora); 2.º, Peris, *Aurea*, en 2 h. 43 m. 51 s. 6.

3.ª CATEGORÍA

1.º, Matthis, *Bignan*, 319,300 kilómetros, en 3 h. 41 m. 17 s. 2 (media de 86,631 kilómetros por hora); 2.º, Springuel, *Bignan*, en 3 h. 51 m. 48 s.; 3.º, Maseratti, *Diatto*, en 4 h. 37 m. 15 s.

4.ª CATEGORÍA

1.º, Laly, *Aries*, 355 kilómetros en 4 h. 13 m. 9 s. 2 (media de 84,130 kilómetros por hora).

5.ª CATEGORÍA

1.º, Courcelles, *Lorraine-Dietrich*, 408,250 kilómetros, en 4 h. 43 m. 19 s. (media, 86,460 kilómetros por hora); 2.º, Brisson, *Lorraine-Dietrich*, en 5 h. 51 s. 4.

6.ª CATEGORÍA

1.º, Gartner, *Mercedes*, kilómetros 443,750.

CLASIFICACIÓN GENERAL

1.º, Leblanc, *Salmson*.

2.º, Matthis, *Bignan*.

Gran Premio de San Sebastián

1.º, Seegrave, *Sunbeam*, kilómetros 621,250 (35 vueltas), en 6 h. 1 m. 19 s. 6 (media, 103,190 kilómetros por hora); 2.º, Constantini, *Bugatti*, en 6 h. 2 m. 44 s. 4; 3.º, Morel, *Delage*, en 6 h. 3 m. 49 s.; 4.º, Divo, *Delage*, en 6 h. 11 m. 10 s. 8; 5.º, De Vizcaya, *Bugatti*, en 6 h. 29 m. 9 s.; 6.º, Chassagne, *Bugatti*, en 6 h. 46 m. 29 s. 8. La vuelta más rápida, Constantini, *Bugatti*, en 9 m. 15 s. $\frac{2}{10}$.

1925

El II Gran Premio de Autociclos

30 vueltas: 531 kilómetros

CATEGORÍA 1.100 c. c.

1.º, Casse, *Salmson*, en 5 h. 36 m. 10 s. Media de 94,082 kilómetros. 2.º, Uribealzo, *Hisparco*, en 6 h. 5 m. 39 s. $\frac{2}{10}$; 3.º, Marendet, *S. A. R. A.*, en 6 h. 6 m. 57 s. $\frac{2}{10}$; 4.º, Fuentes, *Hisparco*, en 6 h. 51 m. 53 s. $\frac{2}{10}$; 5.º, Arteche, *A. S.*, en 7 h. 22 m. 47 s. $\frac{4}{10}$.

CATEGORÍA 750 c. c.

1.º, Zubiaga, *Austin*, en 6 h. 48 m. 43 s. $\frac{2}{10}$. Media, 91,789 kilómetros. Vuelta más rápida en la categoría B: Casse, en 10 m. 2 s. Media de 105,847 kilómetros. Vuelta más rápida en la categoría A: Zubiaga, en 11 m. 10 s. Media de 85,104 kilómetros. *Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias*

1.º, Zubiaga, 18.330.942,5; 2.º, Casse, 22.146.660.

Copa Packard

Tiempo más rápido: Casse, segundos 20.170. Tiempo más lento: Arteche, 26.567,4 segundos.

Corredores que pueden concurrir a la Copa por hallarse dentro de la fórmula del apartado 3.º del Reglamento: Cassé, tiempo, segundos 20.170; Uribealzo, tiempo, 21.959,2 segundos; Marendet, tiempo, 22.017,4 segundos. Los restantes quedan eliminados por no reunir dicha condición.

Regularidad: 1.º, Marendet, 16 m. 18 s.; 2.º, Uribealzo, 21 m. 55 s. $\frac{3}{10}$; 3.º, Casse, 24 m. 21 s. $\frac{7}{10}$. La Copa Packard es adjudicada, por lo tanto, a Marendet sobre coche S. A. R. A.

III Gran Premio de Guipúzcoa

Turismo: Doce horas

CATEGORÍA C

1.º, Rigal, *Peugeot*, 1.144,732 kilómetros. Media, 93,394 kilómetros por hora. 2.º, Nicolás Diels, *Excelsior*, 1.113,181 kilómetros. Media de 92,765 por hora.

CATEGORÍA E

1.º, De Buck-Decrose, *Ballot*, 1.180,504 kilómetros. Media de 98,375 por hora. 2.º, Foresti Balestiero, *O. M.*, 1.097,813 kilómetros. Media de 81,434 por hora. 3.º, Minoia Morande, *O. M.*, kilómetros 1.005,592. Media de 88,872 por hora.

CATEGORÍA F

1.º, Sabipa, *Bugatti*, 1.051,722 km. Media de 87,645 por hora.

Copa de S. M. la Reina

De Buck-Decrose, 1.180,504 kilómetros.

Trofeo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa

1.º, De Buck-Decrose, 15.789; 2.º, Sabipa, 8.038; 3.º, Boillot-Rigal, 6.175.

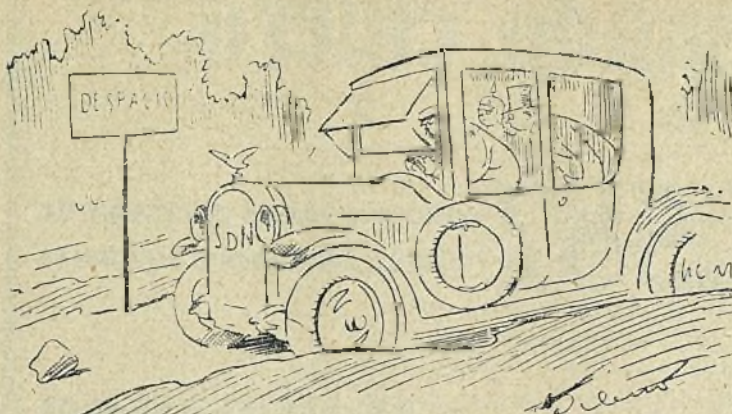
El III Gran Premio de San Sebastián

40 vueltas: 798 kilómetros

1.º, Divo, *Delage*, en 5 h. 45 m. 1 s. $\frac{6}{10}$. Media de 123,249 kilómetros. 2.º, Benoist, *Delage*, en 5 h. 53 m. 43 s.; 3.º, Thomas, *Delage*, en 5 h. 55 m. 25 s. $\frac{2}{10}$; 4.º, P. de Vizcaya, *Bugatti*, en 6 h. 1 m. 5 s.; 5.º, F. de Vizcaya, *Bugatti*, en 6 h. 18 m. 39 s. $\frac{4}{10}$; 6.º, Goux, *Bugatti*; 7.º, Lehoux, *Bugatti*. La vuelta más rápida, Divo, en 8 m. 6 s. $\frac{8}{10}$, a 131,111 kilómetros por hora. Record de la vuelta, Constantini, en 7 m. 57 s. $\frac{6}{10}$, a 133,584 kilómetros por hora.

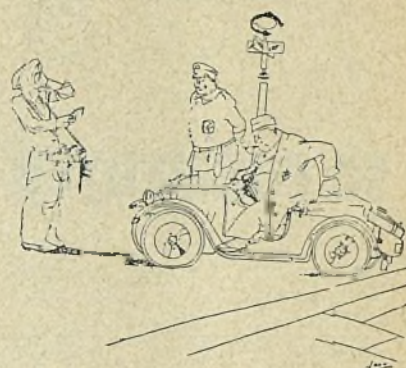
STADIUM

EL DEPORTE EN SOLFA



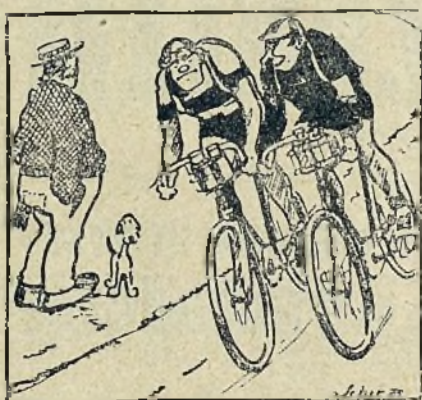
Una panne que tardará seis meses en repararse (véase la marca del auto).

(Informaciones, Madrid)



El vendedor: — ¿Quién necesita un buen calzador?

(Buen Humor, Madrid)



El ciclista: — Diga, buen hombre: ¿Hace mucho tiempo que pasaron los primeros ciclistas?

El campesino: — Si mal no recuerdo, fué en 1880.

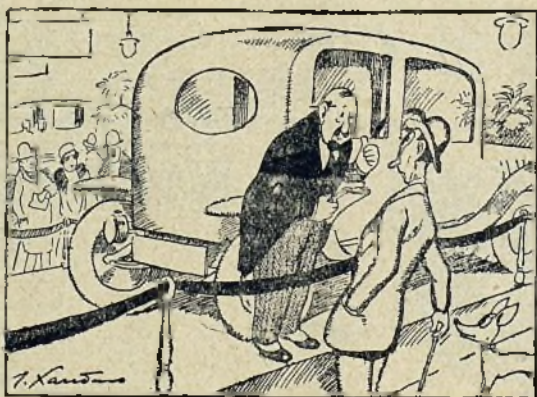
(L'Auto, París)



Ella: — Ahora nosotros vamos a realizar figuras parecidas.

El: — Bueno, como tú quieras.

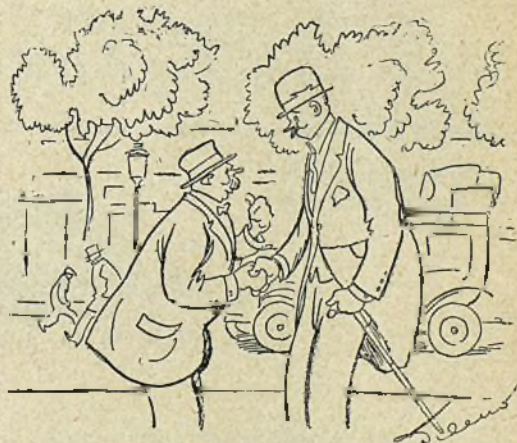
(Pêle-Mêle, París)



— Ya le digo: Puesto en Hendaya, son quince mil pesetas.

— Sí, ¡pero póngase usted a averiguar donde me ponen a mí las quince mill!... ¡Hay tanto pueblo!

(ABC, Madrid)



— Hombre, la verdad: lo que no me parece muy bien es que después del esfuerzo de ganar seis etapas, tengan que ir a «bender abbas».

(Informaciones, Madrid)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

En el mundo entero

se construyen 1.587 tipos o modelos diferentes de
coches, camiones o autobuses

771 van provistos de **CARBURADOR**
ZENITH

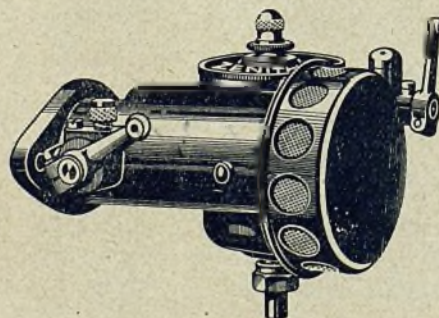
816 van provistos de **58 marcas diversas**
de **Carburadores**

Sociedad del Carburador ZENITH

Agentes generales para España

F. Xaudaró & C.^{ia}

Barcelona
Mallorca, 281
Teléfono 2172 - G



Madrid
Génova, 3
Teléfono 2131 - J

Fábricas y Sucursales en Lyon, París, Madrid, Barcelona, Londres, Berlín, Bruselas, Ginebra, Zurich, Milán,
Turin, Copenhague, Amsterdam, Nueva-York, Detroit (E. U. A.)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Annuaire Générale de l'Automobile et de la Vélocipédie

1 · 9 · 2 · 6

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en **Automovilismo** y **Ciclismo**, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerablemente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: **25 francos**

*Publicados por la Sociedad Anónima de
l'Annuaire du Commerce*

D I D O T - B O T T I N

*1, rue Villaret de Joyeuse
38 bis, avenue de la Grande Armée : PARIS*

Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM - Calle de Balmes, 54

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
B A R C E L O N A

LA MEJOR CASA
de España en artículos
para todos los sports

Tennis
Foot - Ball
Atletismo
Boxeo
Ping - Pong
Rugby

Hockey, Excursionismo, etc.



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

Lázaro y López

Concesionarios exclu-
sivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.



Rambla de Cataluña, 141 : Teléf. 985-6
B A R C E L O N A



DELCO · REMY

Alumbrado
Encendido
Arranque
perfectos



Servicio, Taller y Ventas

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Buñil, Ltda.

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

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
B A R C E L O N A
TELÉFONOS 2689-A y 4737-A

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

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

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



Talleres y Oficinas:

A. ELIZALDE

Paseo de San Juan, núm. 149

Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G

Barcelona

Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE

Casa en Madrid:

Avenida Reina Victoria, núm. 17