

CASINO
de MADRID
BIBLIOTECA

467

Stadium

Revista Ilustrada

Año XVI : Núm. 557

15 de julio de 1926

50 cts.

Administración de Madrid

Los corredores subiendo
Aubisque, en la etapa
pirenaica

Foto R.

CICLOS

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

Cuenta kilómetros
Cuenta revoluciones
Relojes
Elevadores de gasolina

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España

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

CARRERA EN CUESTA RABASSADA

Primero absoluto todas las categorías

F. de Vizcaya sobre **Bugatti** 2.000 c. c.

con pneus

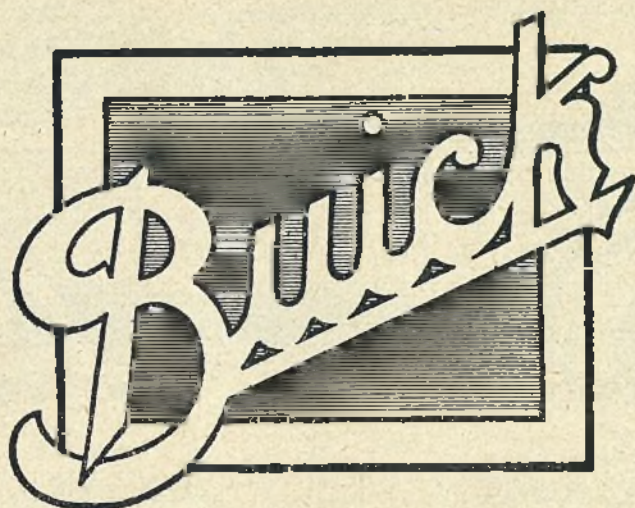
Bergougnan Unicorde

AUTOMOVILES



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

Ayuntamiento de Madrid



SUS CARACTERISTICAS SOLO
SE HALLAN EN COCHES
DE DOBLE PRECIO



F. Abadal

BARCELONA

Aragón, 239-245
Pl. Letamendi, 17

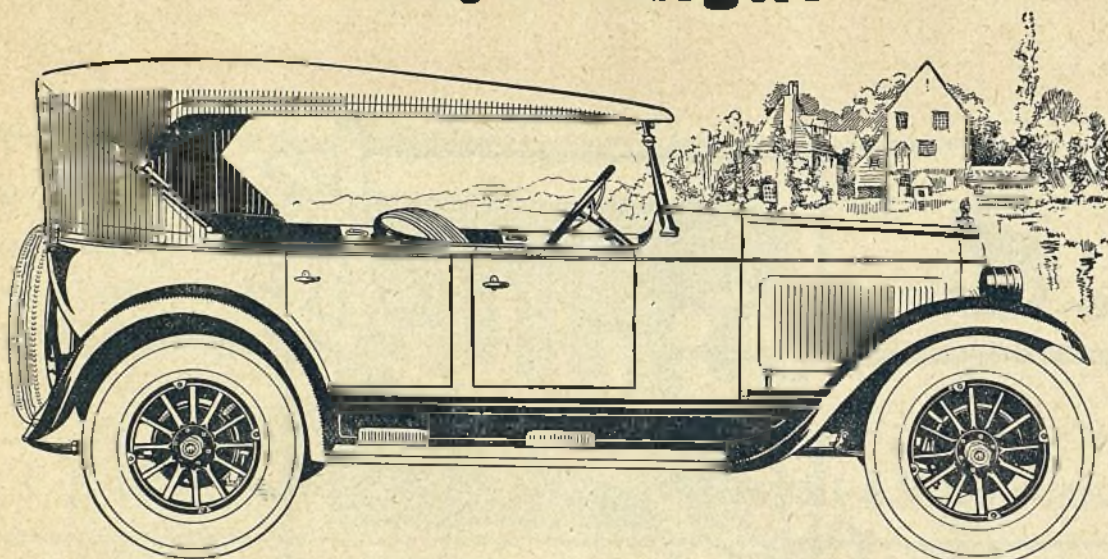
MADRID

Alcalá, 62
O'Donnell, 14

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

El famoso sin válvulas americano
Willys-Knight



Modelo 70, de 2,600 litros de cilindrada
Automóviles, S. A. - Talleres y Garage: Claris, 98 y 100 - Barcelona



AUTOMOVILES
"MERCEDES-BENZ"

LAS DOS MARCAS DE ALTA CALIDAD

Coches turismo - Camiones - Motores marinos

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

Mercedes Española, S. A.
S U C U R S A L D E B A R C E L O N A
Rambla de Cataluña, núm. 135 : Teléfono 2415-G

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

CARRERAS DEL "TOURIST TROPHY" INGLÉS 1926

celebradas en la isla de Man

Victorias obtenidas por las cadenas "COVENTRY" modelo "ULTIMATE"

CATEGORIA JUNIOR

1.º Alec Bennet	Velocette
3.º W. L. Handley	Rex Acmé
4.º F. W. Dixon	Douglas

MOTOS LIGERAS

1.º C. W. Johnston	Cotton
3.º W. Colgan	Cotton

MOTOS GRANDES

1.º Stanley Woods	Norton
2.º W. L. Handley	Rex Acmé

**todas estas máquinas iban equipadas con cadenas
"Coventry" del tipo "Ultimate"**

Carreras del T. T. 1925
5 categorías: 5 primeros puestos

Carreras del T. T. 1926
3 categorías: 3 primeros puestos

**¿Qué mayor prueba puede exigirse de la superior
calidad y eficacia de las**

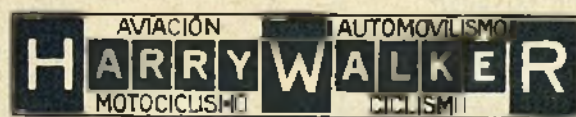
Cadenas "COVENTRY"

para Motocicletas?

THE COVENTRY CHAIN COMPANY LIMITED

COVENTRY INGLATERRA

Representante exclusivo para España:



BARCELONA
Rosellón, 192

MADRID
Fernández de la Hoz, 17

Estas carreras, en que se han batido records de velocidad, demuestran una vez más que la cadena «COVENTRY» tipo «ULTIMATE» es la única recomendable para obtener grandes velocidades. Esta cadena patentada no puede «gripase» y proporciona una libertad de transmisión que permite conseguir velocidades muy altas. Para comodidad del motor, coloque en su máquina cadena «COVENTRY» del tipo «ULTIMATE»

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

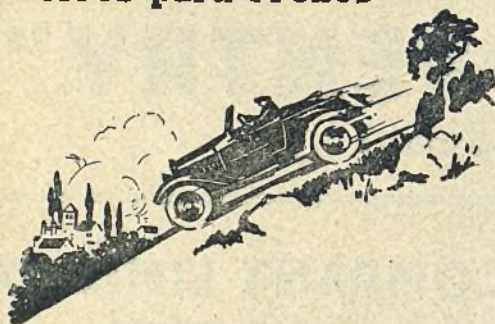
Bruch, 13, pral.

B A R C E L O N A

FERODO

MARCA REGISTRADA

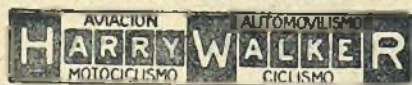
Forros para Frenos



CUANDO LOS FRENOS de su coche están guarnecidos con **FORROS FERODO** es Vd. su dueño absoluto en cualquier situación.

Los forros que no lleven la marca **Ferodo** no son **Ferodo**

VENTA AL POR MAYOR



CASA CENTRAL:

BARCELONA - Rosellón, 192

SUCURSAL:

MADRID - Fernández de la Hoz, 17



DELCO · REMY

Alumbrado
Encendido
Arranque
perfectos



Servicio, Taller y Ventas

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

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

Le Chauffeur

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

LOS PRODUCTOS

Bosch

SON INDISPENSABLES EN TODA
PROEZA AEREA

**EL DIRIGIBLE
"NORGE"**

en su reciente vuelo al
POLO NORTE
iba equipado con la famosa

**MAGNETO
BOSCH**

Representación exclusiva para España

F. Xaudaró y C.^a

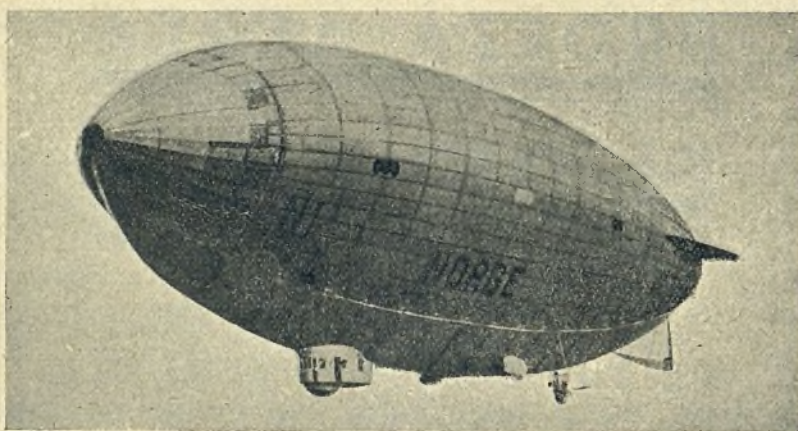
BARCELONA
Mallorca, núm. 281

M A D R I D
Génova, núm. 3

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Cual el *Norge*, construido con
tejidos cauchoutados Pirelli,
conquistó el Polo Norte



El neumático
**NACIONAL
PIRELLI**

de Manresa,
conquista los automovilistas
verdaderamente conocedores
de cuanto se refiere al
buen servicio de
cubiertas y cámaras



STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Otra de las razones de la
supremacía



Studebaker

fabrica sus propios embragues

Sólo dos fábricas americanas, Ford en la categoría de coches baratos y **STUDEBAKER** en la categoría de coches de calidad, fabrican todos sus motores, frenos, diferenciales embragues, carrocerías, etc.

**La economía que esto representa se
invierte en mejorar la CALIDAD**

AGENCIA ESPAÑOLA

Stevenson, Romagosa y C.^{ia}

Exposición y ventas:
VALENCIA, 295

Salón Studebaker
Paseo de Gracia, 54

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

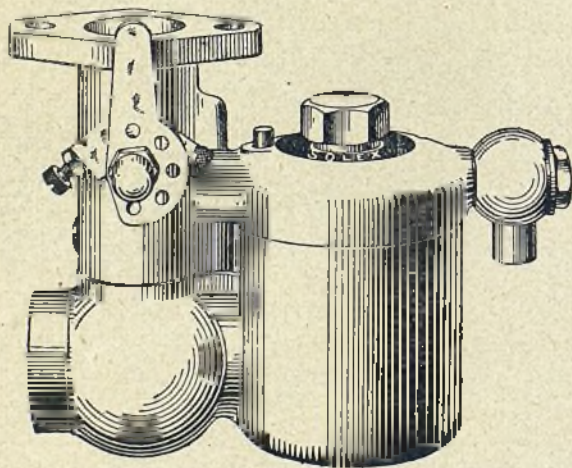
No espere Vd.

a que su motor sea incapaz de un servicio regular; si persiste en *calarse* en *ralenti*, en arrancar difícilmente o en consumir demasiada gasolina, no pierda el tiempo — ni el dinero — buscando un remedio a males incurables; haga equiparlo con el nuevo

CARBURADOR SOLEX

Tipo M

como única solución posible al problema



PRUEBA GRATIS

Por mediación de su garagista facilitaré, a título de prueba y por un mes, el carburador que requiera para su coche

VENTA AL POR MAYOR

BARCELONA
Rosellón, 192



MADRID
Fernández de la Hoz, 17

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: 23, Sainte
Apoilone

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pl.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

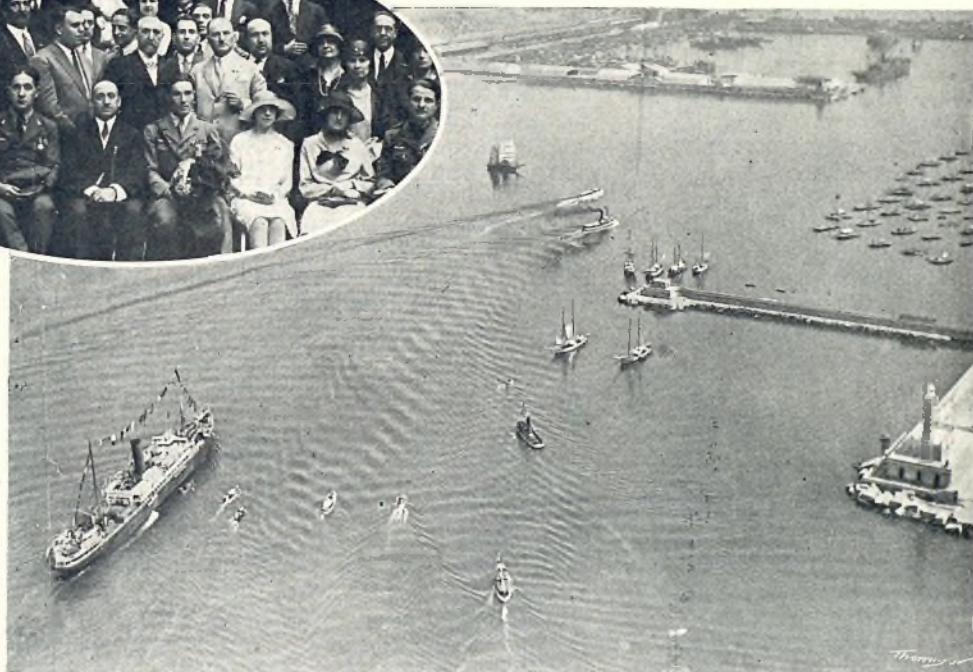
España, un año . . 15 plas.
Extranjero, un año. 30 plas.

AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE JULIO DE 1926

NUM. 467

El vuelo Madrid-Manila



Momento interesantísimo de la entrada en nuestro puerto del Legazpi, en el que regresó a su patria el capitán Gallarza. Claret, desde el avión de la Liga Aeronáutica de Cataluña, hábilmente conducido por Canudas, supo plasmar el momento de llegar a la Península el bizarro piloto.—El alcalde e invitados rodeando al bravo Gallarza, a su mecánico Arozamena y al capitán Estévez

Foto Claret

Carreteras y Automovilismo



HEMOS tenido el atrevimiento —que conceptuamos nos será difícilmente perdonado— de ir a interrumpir la labor intensa a que está entregado nuestro entrañable amigo don José Cabestany, imponiéndole una tregua en su trabajo y exigiéndole unas cuartillas para STADIUM.

Y aquel excelente y buen camarada, con el que intimamos en nuestra juventud, al que conocimos en Madrid afanoso por lograr distinguirse y sobresalir en la Escuela de Ingenieros de Caminos, accede a nuestros deseos, como es consiguiente, escuchada nuestra petición, solicita unos días de tregua y cumple con nosotros entregándonos el artículo que hoy nos honramos en publicar.

Cabestany, que ha sentido infinitamente más que otros cariño intenso por la «carretera», que lo ha demostrado y su celo e inteligencia ha sido apreciado en alto grado e infinitamente agradecido por nuestras sociedades automovilistas, encariñado, como es lógico, con el automovilismo, al que ha tratado de favorecer «abriéndole el camino», habla hoy a nuestros lectores de carreteras y de automovilismo, de la obra magna que se persigue con el Circuito Nacional de Turismo, en forma tan clara y precisa, con argumentos tan sólidos que, rindiéndonos ante la evidencia, comprendemos que hemos llegado al término de nuestros anhelos y que merced a la labor de nuestros ingenieros el problema de la carretera va a quedar definitivamente resuelto. (N. DE LA R.)

LA para mí agradabilísima circunstancia de haber sido el Ingeniero que, por el cargo oficial que entonces desempeñaba en la Jefatura de Obras públicas de Barcelona, hubo de preparar las carreteras de los circuitos de las diversas carreras que se celebraron hasta el año 1916, en que me ausenté de esta capital para ocupar un nuevo destino, y la honrosa circunstancia que, cuando desempeñé el cargo de Ingeniero Jefe de la provincia de Tarragona, se trasladaran tales manifestaciones automovilistas a aquella provincia, por el buen estado en que, gracias al excelente personal a mis órdenes, pude poner las vías de comunicación de la misma, han determinado en mí tales sentimientos de afecto y solidaridad con la entusiasta pléyade de automovilistas y motoristas que a tan gran altura han puesto este deporte en España, que haría traición a mis más íntimos afectos si en este primer artículo que publico en la benemérita revista STADIUM no los expresara con todo el entusiasmo y la intensidad con que los siento.

Por esta intensidad de afectos, por el título que tengo la honra de ostentar y por los cargos oficiales que he desempeñado, siempre he mirado con especial cariño cuanto de la vía de comunicación en general se relaciona con su utilización por el automovilismo, y entendiendo que éste es un momento oportuno para decir algo en este sentido, me he permitido emborronar estas cuartillas.

El actual Excmo. señor ministro de Fomento, ingeniero de Caminos de relevantes aptitudes, ha logrado dar realización práctica al «Circuito de firmes especiales»; pero si esta denominación responde al espíritu ingenieril del que le ha dado vida, los automovilistas, que no son ingenieros, ven, en tan meritoria obra, realizado su ideal del tan necesario como indispensable y patriótico «Circuito nacional de turismo».

Y mezclando yo mi condición de ingeniero de Caminos con mis sentimientos antes expresados, quisiera aportar mi pequeñísimo,

mi modesto grano de arena, no para llenar ningún vacío, que la insignificancia de mi aportación no alcanzaría a tanto, sino solamente para abogar por las ventajas en favor del automovilismo, que yo desearía ver realizadas.

Ciertamente que es condición indispensable la construcción de firmes especiales en *toda la longitud* del circuito, porque sería absolutamente inadmisibles que los vehículos automotores circularan envueltos en una nube de polvo, que, además de las molestias que ocasiona, expone a múltiples peligros; pero la elección de estos firmes sería de desear que se hiciera teniendo muy en cuenta las necesidades y conveniencias del automovilismo, cuya velocidad de marcha reclama condiciones especiales según los diversos trazados horizontales y verticales de las vías de comunicación, y dentro de cada uno de éstos, del clima de la región atravesada; del mayor o menor tráfico ordinario que por ellas circule; de la situación y condiciones de las travesías de las distintas poblaciones, etc. Es preciso no perder de vista que las condiciones de los automóviles de turismo, con las velocidades que deben alcanzar, son vehículos de fáciles resbalamientos, y como éstos son causa de gran número de accidentes, es ésta una de las circunstancias que hay que tener muy en cuenta al elegir el sistema de pavimento, en relación con las demás particularidades de cada caso antes apuntadas.

No es aventurado suponer que una de las principales preocupaciones, así del Estado como de los ingenieros a su servicio encargados de las carreteras del circuito, ha de ser la parte económica de tal empresa. Es asunto éste que ha de preocupar a todos los ingenieros, como nos preocupa a los que dirigimos servicios municipales, que, con Erarios asaz mermaados por múltiples atenciones, se ha de hacer frente a los crecidos gastos de pavimentación de las vías urbanas. Yo he debido prestar especial atención a estos asuntos y así lo demostré en un artícu-

STADIUM

lo publicado en la *Revista de Obras públicas* correspondiente al día 1 de enero del año actual, en el que senté el principio: que habían de tomarse como base principal para la resolución de tal problema los pavimentos de hormigón hechos en forma que la rodadura se hiciera sobre el elemento más resistente, que es la piedra que entra en su composición, y además, los revestimientos superficiales de los macadams. Y ahora, por si puede ser útil, he de verter la opinión de que estos mismos sistemas han de dar también la solución técnico-económica en la mayor parte de las carreteras.

Para ir demostrando mi tesis, además del pavimento de hormigón que hice construir por primera vez en España en la Avenida de la República Argentina de esta capital, que, siendo mucho más resistente que todos los pavimentos que hasta ahora se han construido en Barcelona, su coste es un 33 por 100 más barato que los adoquinados sobre cimientado de arena, que tanto abundan en nuestra urbe y que tan caros resultan de conservación, he hecho construir otro sistema de pavimento hormigonado que resulta sumamente económico y que, por los buenos resultados que con él se han obtenido, se ha extendido su empleo al paseo de Pi y Suñer, a la caizada de carruajes del Parque, al paseo de Manuel Girona, a la Avenida de Pedralbes y a la prolongación de la Avenida de Alfonso XIII.

Este sistema, cuya base técnica he expuesto en un artículo que ha publicado la *Revista de Obras públicas*, es sencillísimo y consiste, escuetamente, en construir un buen macadam perfectamente apisonado, pero sin recebo, ya que éste se substituye por una lechada de mortero de arena y cemento. Este pavimento incomparablemente más resistente y duradero que el macadam ordinario, cuesta en Barcelona, donde los jornales son caros, solamente 1,20 pesetas más por metro cuadrado que el macadam ordinario, cuando el espesor del lechado alcanza a 12 centímetros de profundidad, dando un pavimento de gran resistencia. Alcanzando solamente 8 centímetros de profundidad, que será muy suficiente en la mayor parte de los casos, el exceso de

gasto sobre los actuales afirmados se reduciría a unos 80 céntimos por metro cuadrado; lo que aplicado a las carreteras de tercer orden, haría ascender el mayor gasto a 4.000 pesetas por kilómetro, como máximo. En Barcelona, atendiendo al aspecto estético principalmente, se alquitrana la superficie y este alquitranado resulta mucho más económico que el de los firmes ordinarios, porque no es necesario picotear la superficie del firme, operación costosa, y porque bastan dos capas de alquitran para dejarlo con el aspecto de un asfaltado, en vez de tres capas que hoy se emplean.

Y puedo afirmar además que tal sistema de *macadam lechadado* constituye un firme esencialmente *automovilista*, digámoslo así, porque no produce polvo, no permite el descarnado de la piedra, no da trepidaciones molestas y no facilita el resbalamiento.

Seguramente éste es uno de los firmes especiales más económicos, teniendo en cuenta su resistencia y la durabilidad que lógicamente ha de suponersele.

Insistiendo en el punto de vista del turismo que se desarrollará, sin lugar a duda, en dicho circuito, sería altamente conveniente que se atendieran en él otros asuntos de capital importancia, y aunque no pretendo llegar a que como sistema se construya la carretera puramente *automovilista*, que es timo de rara necesidad y sólo aplicable en condiciones especialísimas, no entiendo exagerado pretender que en aquellos trayectos de tráfico muy intenso se tomara la resolución de duplicar el trazado, en la parte estrictamente necesaria, para evitar probables accidentes.

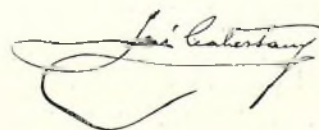
No debe olvidarse que existen muchas travesías cuyas condiciones son inadmisibles en un circuito de esta índole, por los peligros generales que representan y los entorpecimientos que crean; su substitución por *ronchas* se impone en muchos casos, y mientras esto no se alcance, deberían quedar iluminadas y con las indicaciones necesarias durante la noche. Son también inadmisibles muchas de las curvas en su actual situación; éste es un defecto que debería enmendarse a toda costa para evitar accidentes. No pretendo que se aumenten los radios, que

en muchos casos sería costosísimo y a pesar de ello no se evitarían los peligros, pero si se ha de desear el ensanchamiento de la carretera en forma que se puedan establecer las dos direcciones de marcha con burladero central que las separe y de tal latitud, cada una de ellas, que puedan cruzarse holgadamente dos vehículos en los alcances.

Tampoco es necesario olvidar que este circuito será frecuentemente utilizado durante la noche, y en consecuencia, las carreteras han de quedar perfectamente definidas mediante hitos que sean claramente visibles al ser iluminados por los faros, particularmente en las curvas; y aun en casos muy especiales, es decir, para señalar graves peligros, debería llegarse a establecer en ellos señales luminosas, que tampoco deberían faltar en las casillas de peones camineros donde exista teléfono y en las de aprovisionamiento, que seguramente no faltarán. Los pasos a nivel es otro peligro que convendría evitar, suprimiéndolos en absoluto, y si alguno de ellos por circunstancias especiales no fuera económicamente posible su supresión, debería quedar perfectamente bloqueado de noche a la proximidad de los trenes.

Por fin, una reglamentación especial sería necesaria para este circuito, tanto para la circulación como para la interpretación de las señales que seguramente abundarán en él, así como con frecuencia se deberán encontrar todas aquellas suscitadas indicaciones o referencias que permitan al viajero no perder la contemplación de un paisaje, la admiración de una obra artística, la visita de unas ruinas interesantes, etc.

Si se presta eficaz atención a cuanto interesa al automovilismo, este «Circuito de firmes especiales», además de evidenciar ante el mundo entero que estamos a la altura técnica de las naciones más adelantadas, será el arma destructora de esa inmemorial leyenda, forjada en el extranjero, en contra de nuestra querida patria, que al ser conocida, será admirada.



STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Los campeonatos del R. M. C. C. / Las 12 horas del Guadarrama / El T. T. inglés
El Gran Premio de Francia / El Gran Premio de Indianápolis / Las 24 horas belgas



Vidal, vencedor del Campeonato del R. M. C. C. 1926, y Macaya, que tanto acaba de distinguirse en el circuito de la isla de Man

EN el circuito de Torredembarra se han corrido este año los Campeonatos Regionales organizados por el R. M. C. C. Ocho corredores tomaron la salida y sólo tres quedaron en lucha después de pocas vueltas, ganando Vidal con *Norton*, a 72 kilómetros de media. La organización deportiva perfecta, como todo lo que hace nuestro Moto Club; la espectacular no existió. ¡Qué lejos estamos de aquellas tribunas del Trofeo Armangué, que no han podido todavía superar las de Lasarte, a pesar de las enormes subvenciones de que disfruta el mítin donostiarra! Deseamos a nuestra entidad motorista entusiasmos más efectivos para otra próxima ocasión.

* * *

Nueve categorías dividían a los que disputaron la prueba madrileña de 12 horas, siendo 22 los corredores que tomaron la salida al ser llamados por el starter. Desde la primera vuelta empezaron a retirarse concursantes, lo que demostró lo poco preparados que se presentaron muchos de ellos. Doce solamente terminaron las 12 vueltas del reloj, siendo los más notables Oscar Leblanc, que con *Salm-*

son de 1.100 c. c. cubrió 903 km. 201 metros, y la señorita Patrocinio Benito, que conduciendo de mano maestra un *Amilcar*, se adjudicó el segundo lugar de los autociclos. En motos el gran vencedor fué, hoy como siempre que se trata de pruebas en Madrid, *Douglas*, pilotada esta vez por Zacarías Mateos, quien con un motor de 500 c. c. hizo los 879 km. 696 metros. Alafont, con *Velocette*, demostró lo interesantes que son las máquinas de tal marca.

* * *

Cada año se disputa en Inglaterra y en el circuito emplazado en la isla de Man, la carrera motociclista del T. T., que interesa grandemente a la afición mundial. Este año el triunfo ha sido para Alec Bennett, que ha efectuado la espléndida media de 66 millas. Dificilísimos virajes constituyen la característica del circuito, siendo el más notable el llamado Governor's bridge, donde precisamente el vencedor del pasado año perdió en el presente la carrera. Nuestro motociclismo ha estado representado dignísimamente por Macaya, quien, como en sus anteriores actuaciones, ha dejado bien sentado

STADIUM

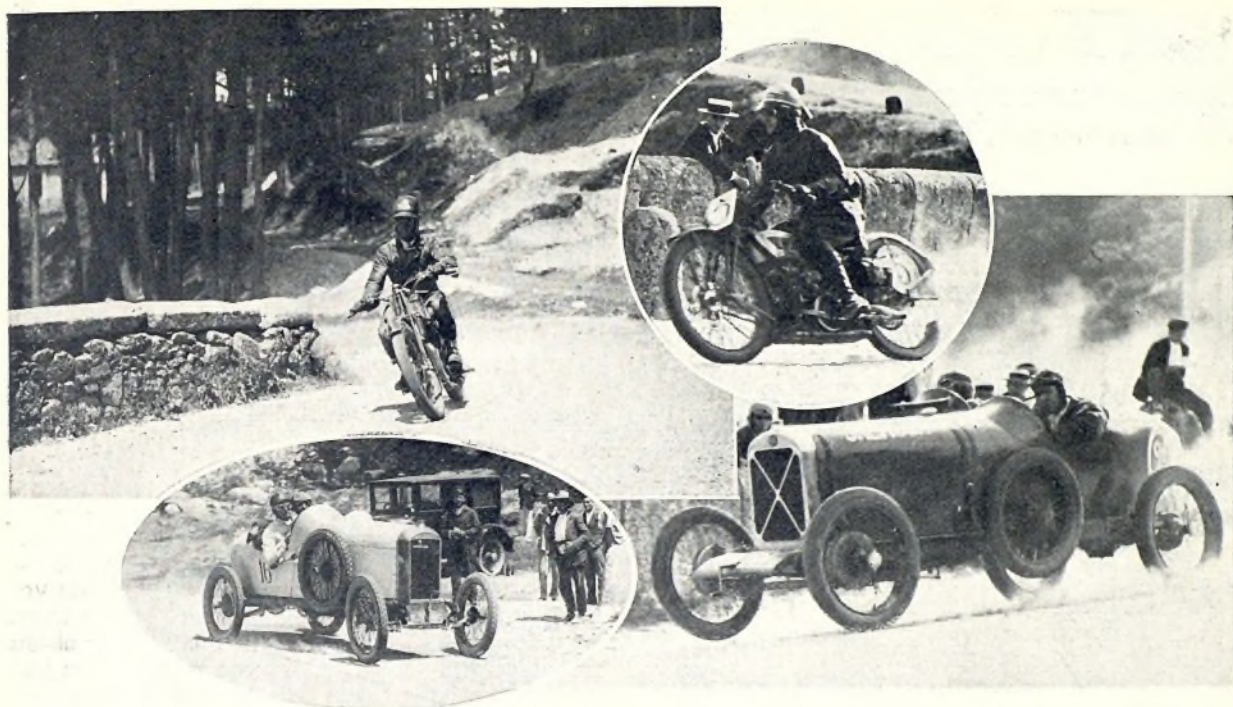
el pabellón de nuestra nación, clasificándose en honorabilísimo lugar.

* * *

Se ha corrido el Gran Premio del Automóvil Club de Francia. Este acontecimiento, años anteriores ocupaba sendas páginas de esta Revista; este año un grupo de cinco fotografías es el todo, y todavía tres de ellas se refieren a una carrera de autociclos organizada a última hora para dar interés a la jornada. Mucho se ha escrito sobre el Gran Premio de Velocidad; la mayoría dan la culpa del poco éxito a la vieja comisión deportiva; pero nosotros, que desde hace mucho tiempo preconizamos las carreras de coches turistas y en circuito, creemos es más bien el poco interés que despierta una ronda de bólidos en un autódromo, que las equivocaciones de una comisión. Si los constructores viesan entusiasmos de público para tales espectáculos y luego, como consecuencia, negocios, no faltarían a Montlhéry ni a Miramas. Dentro pocos días se corre en Lasarte el Gran Premio de Europa velocidad; allí la lucha es en circuito; veremos si por la carretera sienten los constructores más



La salida del T. T. y uno de sus más difíciles virajes
Fotos Claret y Nostá



Carrera madrileña de 12 horas : Alafont, *Velocette*, primero de los 350 c. c.—Zacarías Mateos, vencedor absoluto de motos, sobre *Douglas*. — Señorita Patrocinio Benito, que tanto se distinguió con un *Amilcar* gran sport, cubriendo en las 12 horas 626 kilómetros.— Oscar Leblanc, con *Salmson*, fué el héroe de la jornada, adjudicándose el primer lugar y el record español

simpatía. De no ser así, ¿para qué insistir más? Luchas de coches turistas como las 24 horas de Le Mans, allí sí que no faltaron participantes ni emociones; 41 vehículos tomaron la salida y los records llegaron a 2.533 km. en 24 horas, algo más de cien de media. ¿Qué racer de los 1.500 c. c. de pura velocidad podría llegar a tal? Hasta ahora ninguno, por lo cual no es herejía el dudarlo. Goux, con *Bugatti*, ganó de entre los tres únicos coches que esta marca presentó a la salida, cubriendo los 509 km. 560 metros en 4 h. 38 m. 42 s., lo que representa una media de 109 km. 769 metros. En la carrera de cycle-cars, ganó la general y la categoría de 1.100 c. c. un *Salmson* pilotado por Casse; la de 750 c. c., el español Zubia-ga, con *Austin*, y la de 500 c. c., Jack, con *Sima-Violet*.

* * *

Debido a la lluvia, el Gran Premio de Indianápolis se ha corrido sobre 400 millas, en lugar de 500 que es la distancia normal. Tomaron la salida solamente coches del tipo clásico, bólido americano de pista, destacándose desde el

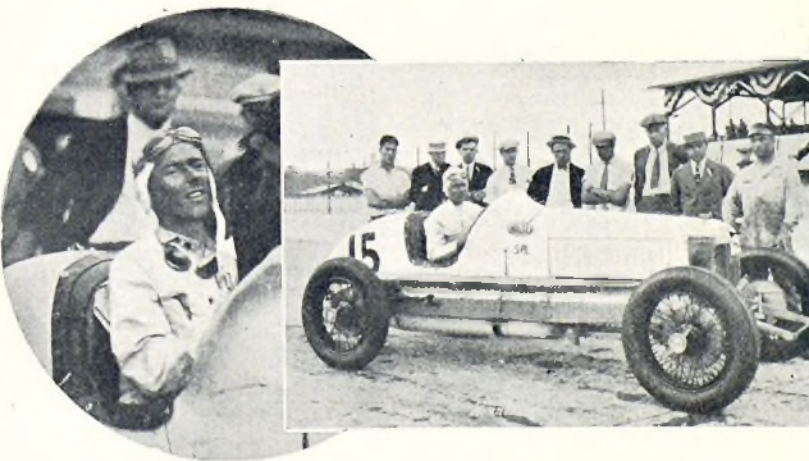
primer momento los *Duessenberg* y los *Miller*. Los europeos *Guyot* y *Eldridge* no existieron. Ganó la carrera Lockhart, pilotando un *Miller*, a velocidad media de 152 kilómetros.

* * *

En el circuito de Spa se acaba de correr el Gran Premio de Bélgica, carrera de 24 horas, de pura velocidad, para coches turistas.

Gran número de automóviles tomaron la salida, resultando vencedores, por categorías, las siguientes marcas: *Peugeot*, *Aries*, *Georges Irat*, *F. N.* y *Chenard Walker*. Las actuaciones más notables fueron las del *Peugeot*, pilotado por Boillot-Rigal y la del *F. N.*, de Georges-De Grady, con las medias respectivas de 95 y 93 kilómetros a la hora.

M. F. C.



Lockhart, vencedor del Gran Premio de Indianápolis 1926, con coche *Miller* 1.500 c. c.

Fotos Rugel y Nostá

STADIUM

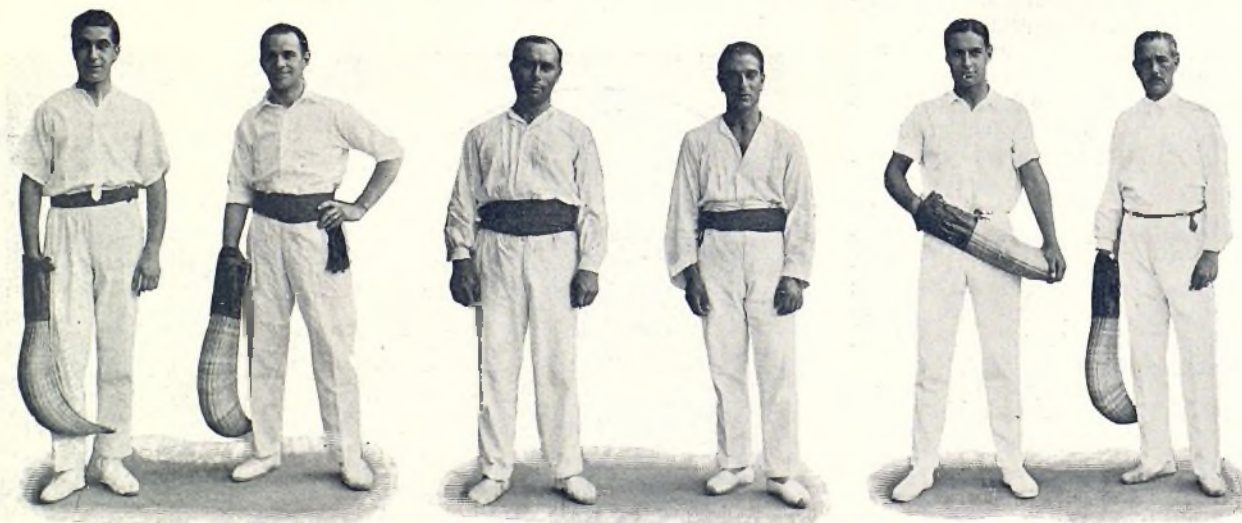
Ayuntamiento de Madrid



Autódromo de Miramas : El *Bugatti* de Goux, vencedor del Gran Premio de Francia.—Casse, *Salmson*, primero de la carrera autociclos con un 1.100 c. c. de cilindrada. — Los dos únicos clasificados en la categoría 500 c. c. fueron los *Sima-Violet* de Jack y Stanton.—El deportista español Zubiaga ganó en la categoría 750 c. c., caballero en un *Austin*.—En el centro, Goux, el simpático driver que este año se ha adjudicado el Gran Premio francés

Fotos Rol

Los Campeonatos Sociales de la R. S. S. Vasco



Duffo y Salader, vencedores de la segunda categoría cesta

Rico (J.) y Segura, primeros de la categoría a mano

Llopart (A.) y García ganan la primera categoría cesta y se adjudican la Copa Cadira Menta

Fotos Juandó

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Un nuevo edificio de la Compañía Hispania



QUE el deporte automovilista ha favorecido notablemente el desarrollo del automovilismo práctico y que éste ha tomado un incremento insospechado en nuestro país, no obstante las innumerables rémoras que aun se oponen a ello, lo demuestran, entre otras cosas, el número de Compañías aseguradoras de accidentes que existen, algunas de ellas de una importancia excepcional. Entre éstas, merecen citarse Hispania, la más importante y antigua de las nacionales en el ramo, y Zurich, la tan entendida en el mundo, cuyo crédito moral y financiero sería pueril pretendiésemos descubrir. Ambas Compañías, por el incremento que de día en día han tomado sus negocios de seguros, captándose la confianza de automovilistas y empresas industriales que tienen cubiertas sus obligaciones ante la ley de Accidentes del Trabajo, se han visto en el caso de tener que dejar su antiguo domicilio de la Rambla de Canaletas, pasando a la casa que Hispania ha construido para sí en la plaza de Urquinaona, embelleciendo con dicha propiedad aquel lugar tan céntrico de Barcelona.

El edificio, de líneas de arte serio, que remata un preciso y bien visible reloj eléctrico, la instalación de oficinas de lo más moderno y el Dispensario que consta de los últimos adelantos científicos, son una prueba más de que

Hispania y Zurich gozan merecidamente de la confianza popular.

Y el acierto en la edificación de la nueva casa para oficinas de Hispania y Zurich, ha culminado con la colocación en lo alto de un magnífico reloj, idea que puede calificarse bien mercedamente de mejora urbana. En efecto, Barcelona, no obstante la intensidad de su tránsito, apenas si cuenta con relojes públicos, y lo más sensible no es eso solo, sino que la mayoría de ellos, cuando funcionan, funcionan mal. Inútil suponer con cuanto agrado habrá recibido el público ese nuevo reloj, que dotado de

una bien visible esfera, día y noche, es el control del tiempo para la gran masa que desfila por la Plaza de Urquinaona.

Con el *savoir faire* característico de Hispania y Zurich, la Dirección inauguró la nueva casa, cuyo grabado reproducimos, invitando a lo más selecto de Barcelona al acto inaugural, mereciendo los señores don Conrado Siegfried, Consejero-Delegado, y don Jorge Boeufoé, Director de ambas Compañías, unánimes felicitaciones por el acierto en la construcción y organización de la nueva casa, felicitaciones que alcanzan al Jefe-Médico del Dispensario, don Fernando Badosa, quien secundado por los notables doctores Monteys, Sancho, Oños y García Tornel, ha logrado que la clínica de Hispania y Zurich sea una de las primeras de la ciudad por su instalación y excelente trato a los obreros lesionados.

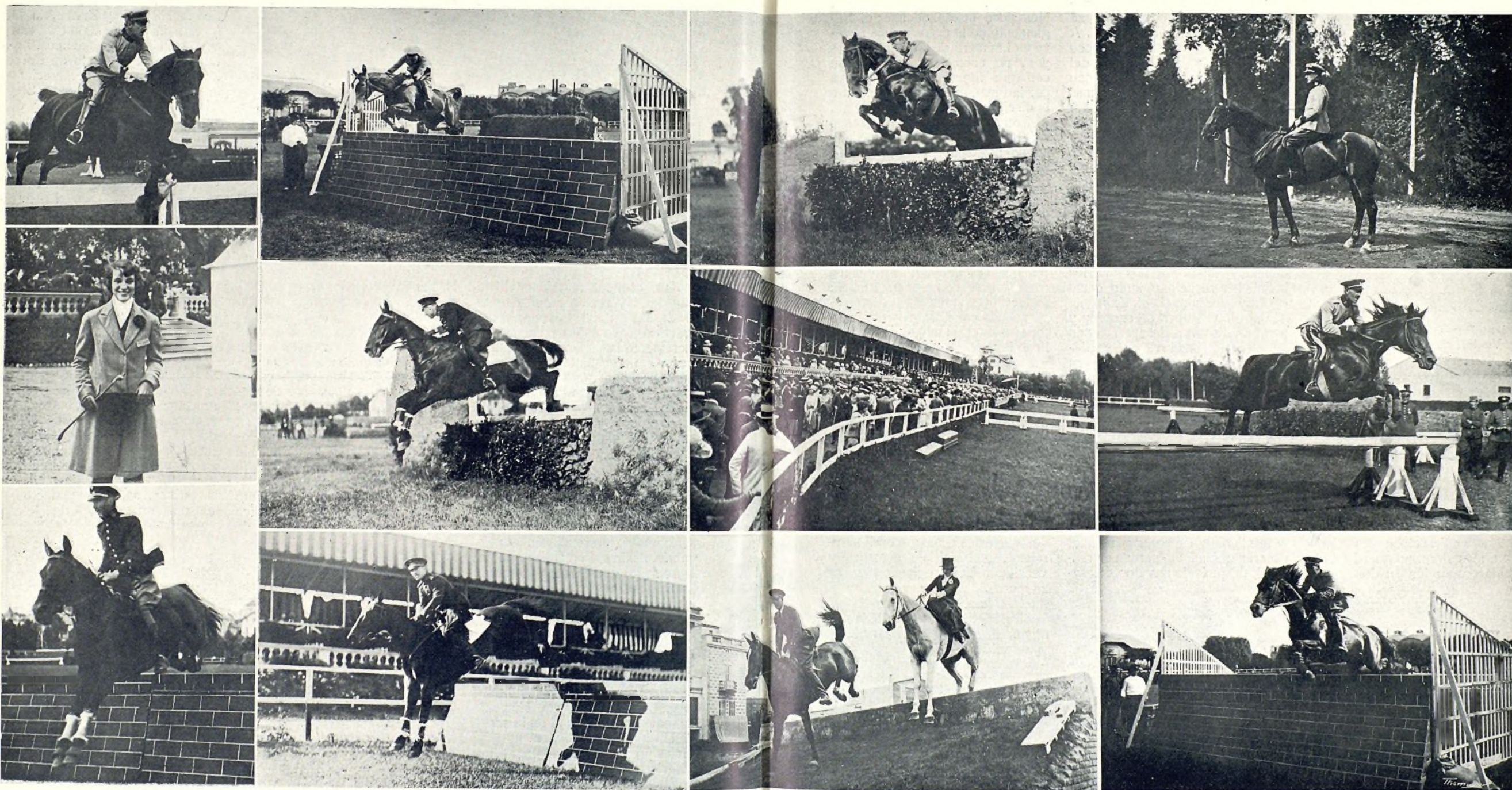
* * *

Con motivo de la inauguración, el personal de ambas Compañías fué objeto una vez más de las atenciones de la Dirección, que lo reunió en una de las vastas dependencias de la casa en animado lunch, como se muestra en el otro grabado que publicamos, renovándose con tal motivo las pruebas de alta consideración y afecto que existen entre Directores, Jefes y subordinados.



STADIUM

El XXIV Concurso Hípico Internacional celebrado con éxito extraordinario en la pista del Real Polo Jockey Club de Barcelona



1. *Recado*, montado por D. Fernando Barrón, vencedor de la Prueba Barón de Benimuslem. — 2. *Acolorado*, montado por D. Manuel Serrano, que ganó la Prueba Potencia. — 3. Salto de la barra. — 4. *Quart d'heure*, montado por D. Francisco J. Alfaro, primero del Premio Ganadores. — 5. La señorita María Dolores Bové, amazona participante en la Prueba Parejas Mixtas. — 6. *Pretty Boy*, montado por D. Carlos Fernández de Córdova, vencedor de la Prueba Ensayo. — 7. Espléndido aspecto de palcos, tribunas y paseo central. — 8. *Eléctrico*, montado por D. Benigno Aguirre, vencedor de la Prueba Polo. — 9. *Gallopary II*, montado por D. Antenor Betancourt, vencedor de la Prueba Omnium. — 10. Salto del muro. — 11. Señora Mary de de Koenighagen y Sr. Segalés, que obtuvieron el primer premio Parejas Mixtas. — 12. El caballo *Eléctrico* en el salto del muro

Fotos Vela

STADIUM

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La Vuelta a Francia ciclista



Luciano Buysse, leader actual de la Vuelta, seguido por Aymo

LUCIANO BUYSSE — cuando escribimos este comentario es el leader de la Vuelta a Francia—, que nos deparó un carácter marcadamente conservador en las primeras etapas, exentas de recios collados y una demostración del estado físico de los participantes cuando ha llegado el rápido cortejo a las montañas con sus penosos ascensos cual el Aubisque. La Vuelta a Francia, cada vez más larga, más dura, no guardando la debida proporción su dureza con

los adelantos que en el orden técnico viene realizando el ciclismo, resulta hoy sólo una prueba de organismos anatómicos, que maravillosamente rinden un esfuerzo físico de inexplicable eficacia. A nuestro juicio, han sido bien poco eficaces las varias cláusulas del Reglamento de la carrera, que como tenaza cada vez hace más ardua la tarea de los corredores; ni las penalizaciones ni los halagos de un premio extraordinario en las llegadas aisladas individuales con grandes ventajas, han conseguido modificar la estructura de la carrera; la ronda interminable, en buen número de etapas, se ha caracterizado por una monotonía anormal, monotonía explicable si se tiene en cuenta que Bélgica ha dominado hasta ahora y que los belgas han respetado tanto como el éxito individual el éxito de equipo. Las etapas se suceden y uno tras otro van desapareciendo de la batalla hombres que partieron animosos y optimistas para lanzar la máquina sobre la cuneta en lo alto de un «bucle», agotados, rendidos...

* * *

Las dos notas más importantes de la actual Vuelta a Francia las han constituido: primero, la abstención de las primeras figuras, los Pellissier, por ejemplo; después, el abandono de Botecchia, la formidable esperanza italiana, esperanza fundada, porque en realidad, después de sus dos colosa-

les actuaciones en 1924 y 1925, tenían los italianos motivo, razón y derecho perfectos a esperar confiados. De las abstenciones, bien poco puede decirse; el Reglamento de la carrera más severo y el número de kilómetros mayor, no encuadran ciertamente con esas figuras consagradas ya por la fama, que se rebelan ante la disciplina de Desgrange y que, disfrutando de un bien ganado crédito deportivo (al par que una buena posición social), no están para sufrir el calvario de un «tour» que bien poca cosa va a proporcionarles ahora y dejan el teatro de las proezas para la gente joven que empieza. De Botecchia sólo diremos que lo a él sucedido ha sido lo propio que a otros que también han abandonado, aunque menos coreados por la afición; Botecchia se malbarató el estómago cuando corrió su primera vuelta; en ella consumió el bravo italiano la verdura a cestos y el agua a tanques; era un ignorado y nadie se preocupó de esa ignorante forma de alimentación; poco a poco fueron fijándose en el italiano y éste, con fruta y agua, en su mayor parte, iba rindiendo esfuerzos y acercándose a los primeros puestos de la clasificación; cuando quisieron enmendar el error ya era tarde: Botecchia tenía desequilibrado el estómago, corrió las dos vueltas merced a infinitos cuidados y gracias a su general naturaleza, pletórica de energías y venciendo siempre donde el clima



Van Stenbrœck



Degonghe



J. Buysse



F. Sellier

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

o el terreno eran ingratos, sol canicular, lluvia, tormenta, granizo, collados salvajes de cruel piso, etcétera, etc., pero ha llegado un momento en que ha aparecido el daño y ha sido ahora; Botecchia ha tenido que abandonar sólo por eso, por nada más.

¡Que no es poca la inutilización del horno en una locomotora!

* * *

Pronósticos, fácil y difícil es hacerlos; por un lado, Luciano Buysse, magníficamente secundado por todo el equipo *Automoto*, práctico en estos menesteres, ya que desde 1923 viene ganando sucesivamente el «tour» con Pellissier primero y Botecchia luego, llevándolos después de las etapas pirenaicas con todo el cuidado de los *domestiques* a fin de que no perdieran las ventajas consigui-

das, irá desarrollando su carrera con la máxima precaución a fin de presentarse el domingo próximo en el Parque de los Príncipes.

Por otra parte, Frantz, el campeón de *Alcyon*, q e en estas últimas etapas suma los primeros puestos con una facilidad portentosa, intentará lo indecible para batir al seguro vencedor dentro de los terrenos legales.

KANT



Atravesando una ciudad. — La lucha en un ravituallamiento. — Cambiando la multiplicación. — Una llegada de J. Buysse. — En el borde del Atlántico. — Camino de los Pirineos

Fotos Devred

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La quincena tennística

El Concurso Social del Turó / Lili Alvarez en Wimbledon / Inglaterra gana la semifinal de la Copa Davis en la zona europea



Señorita Lili Alvarez

FUZZANTE no puede por menos que recoger el eco de las censuras de que ha sido objeto últimamente, no atendiendo, sin embargo, a otras manifestaciones, que culminaran en vengar agravios, ya que el crítico, en orden a su intelectual estructura, queda por encima de ellos.

Dichas censuras se deben a la consciencia de nosotros mismos, que nos lleva, que nos empuja, siendo francos, a ser verídicos.

Tal conducta explica suficientemente las censuras, y aun más, las antipatías, que se han despertado contra nosotros y que han cristalizado en violentas amenazas. Quien emite su opinión respecto de este o aquel otro asunto, si alguien la estima equivocada, que contraponga su raciocinio al expuesto, pero que no pretenda desfigurarla con el peso brutal de su puño. El k. o. no desvirtuará, sea lo que sea, tal como sea y nada más que lo que sea.

Si el crítico debiera ceñirse únicamente a glorificar lo bello y lo bueno, holgaría su razón de existir, que radica, precisamente, en aquella disección minuciosa que tiende a la depuración, ya que la

crítica es el juzgar las cosas con sujeción a las reglas de la verdad y del arte.

Basados en ese criterio escribimos, con la soberanía propia de la libertad, que es la verdad en el entendimiento, nuestras apreciaciones, apoyadas en aquel derecho debido a principios que se inspiran invariablemente acerca del bien y del mal, de lo feo y de lo bello, en cualquier punto de la actividad humana, advirtiendo que seguiremos el camino trazado. Quien desee escapar a la crítica, que no se manifieste en el terreno donde pueden escucharse aplausos o exteriorizarse censuras.

Ciertos espíritus serenos, se muestran benévolos con nosotros, pero no nos perdonan las crónicas firmadas con pseudónimo. Estamos de acuerdo; es una de tantas «impurezas de la realidad», pero tiene sus ventajas: cualquiera soporta la «coba» que propina algún jugador ¡que por la publicidad «se perece!»

Por último, alguna mentalidad extremadamente aguda, ha creído descubrirnos y nos ha personificado en un socio del Turó Tennis. Le felicitamos calurosamente por su sagacidad... ¡y que Santa Lucía le conserve la vista!

* * *

En la crónica anterior reseñábamos nuestras impresiones recibidas ante el juego de un selecto número de miembros del Real Lawn-Tennis Club del Turó en ocasión de celebrar su XXVI Concurso Social. Hoy citaremos los nombres de las señoras y señoritas que en el mismo se distinguieron, retirando varios párrafos de nuestro primitivo original y olvidando determinadas consideraciones y particularísimos estudios nuestros personales, consecuentes éstos con nuestra opinión, ya antes soslayada, de que el estilo revela el carácter y, por ende, el rendimiento del individuo. Nos abstenemos ahora de ello por varias razones, ninguna de las cuales creemos pertinente señalar por el momento.

Se ha distinguido de manera

notabilísima la señorita Mona Dutton, ganando la final handicap y el doble damas. Escasamente hace un año que juega y ha obtenido ahora en su actuación resultados inesperados. En el match open con la notable jugadora señorita María Luisa Ferrer le ganó un set, por 6-1.

Es una tenniswoman a la que unánimemente se indica como futura campeona y tiene innegablemente probabilidades de llegar a serlo. Hasta ahora no se ha distinguido por ningún golpe especial, pero es segurísima. Sus movimientos son desenvueltos; su noción del bote de la pelota, exacto; su resistencia notable. Tiene mucha sangre fría, calma y serenidad y, principalmente, mucha «vista»; corre sin precipitarse y llega, llega siempre. Tenemos la seguridad de que la señorita Mona Dutton conseguirá muchos laureos y triunfos en lo futuro. Nosotros se los deseamos vivamente. Debemos, sin embargo, hacernos eco de una queja: Parece que existe la costumbre de que cuando esta señorita juega en concurso, hay alguien que se coloca en la pista y continuamente le da consejos



Señoritas Windisch y Mona Dutton

STADIUM



Señora de Moré

acerca de la forma como debe jugar, derivándose de ello una comprensible molestia para la jugadora contraria. Esto hay que evitarlo y recordaremos a los jueces árbitros que durante las pruebas no deben haber personas extrañas al juego en la pista.

Otra señorita que ha llamado la atención por sus éxitos es la señorita Frida Windisch. Pega el drive con ímpetu, es rápida y su juego, que resulta siempre agradable, tiene el colorido de viveza, juventud y ardimiento.

También han obtenido buenos resultados en el doble damas la señora Borrás y señorita María Teresa Suqué. Esta última tiene un saque muy bueno, largo y que no bota casi. La señora de Morales juega con alma, posee un magnífico drive y en los mixtos, ha llegado a compenetrarse de tal manera con su pareja, que ello le ha valido ganar la final.

La señorita Chassaigne corta mucho y multiplica los dobles. Lo que nos atrae es su voz suavísima cuando se admira de tener dos juegos a cinco.

No nos convence del todo la posición de saque de la señorita Ramoneda. Su drive es duro y la bolea alta, de derecha, la coge siempre muy bien.

La señora de Moré, alta y distinguida, tiene el servicio con mo-

vimiento de brazos ondulatorio, dentro su *tenue* correctísima; juega sin descomponerse ni en un ápice. El drive lo pega con cierta saña y su revés, cruzado, es bueno de veras.

La señorita Pilar Durán es muy segura y se defiende bien, contestando largamente, mientras su cara expresa intensa inquietud.

La señorita Olivia Henke es una jugadora de primera clase, muy aficionada al juego cortado y tan excelente persona, que le encanta que gane su contraria, celebrando y entusiasmándose con el juego de ésta.

La final single damas fué disputada entre la señorita Torras y la señora Pons. Esta jugó magistralmente, siendo el mejor partido que le hemos visto. La señora Pons tiene gran ciencia de juego y conoce bien el tenis. Atacaba a su contrincante de drive y de revés espléndidamente y concluía muchos puntos en la red, colocando con acierto matemático. La señorita Torras se comportó como siempre, si bien creemos que el fuerte viento reinante entonces la molestó mucho y coadyuvó a aumentar su nerviosidad, que determinó perdiese el match en dos sets.

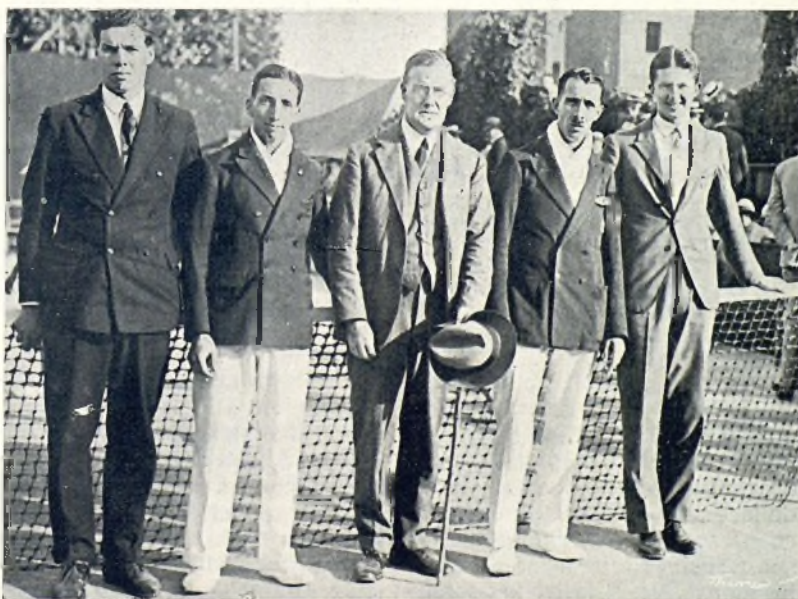
La señora Pons, cuyo semblante cuando la pelota está en juego es de constante sobresalto, tiene expresivo gesto de seguridad y de orgullo al finalizar un game y,



Señora de Pons

cosa rara, tanto si lo ha ganado como si lo ha perdido. Fué muy felicitada después de su triunfo, aun cuando no unánimemente, notándose con ello lo poco grato que es para los socios de un club que uno de sus elementos representativos más brillantes, tenga veleidades con otra entidad similar.

¡Sigue en la página 26



El equipo inglés vencedor de la semifinal de la Copa Davis, disputada en Barcelona

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad deportiva en París



1. Equipo de cuatro seniors de Ginebra, vencedor en Courbevoi.—2. Avión *Potez*, pilotado por los hermanos Arrachart, detentor para la más larga distancia.—3. El equipo del Marne, vencedor en Courbevoi.—4, 5 y 6. Escenas del Rally aéreo de Reims.—7. El pelliculero Biscot da la salida a los concurrentes a París-Reims.—8. y 9. La carrera París-Soissons.—10 y 11. Carreras ciclistas del Gran Premio de la Villa de París.—12. Morlon gana en Colombes el Campeonato de París, 100 metros

Fotos Rol

COMO es natural, conforme indicaba en mi última correspondencia, todo el interés de la juventud deportiva parisina está concentrado en las diversas fases de la Vuelta a Francia, del «tour» como se dice entre la gente de sport. Primero la monotonía de las etapas llanas, luego la enorme lucha de la Bayona-Luchon con las gestas magníficas de Luciano Buysse y actualmente la defensa

del jersey amarillo por éste, convertido en leader; son tantos y tantos los comentarios que se originan de tales hechos, que ni disponiendo de un STADIUM entero podría explicar de manera concreta lo que en el mundo deportivo por mi frecuentado se habla y discute sobre la gran prueba de *L'Auto*, este periódico cuna y ejemplo de cuanto en España, en materia deportiva se ha hecho.

Las fotografías que acompañan estas líneas se refieren a los hechos más salientes de la quincena, destacándose en primer lugar la de los hermanos Arrachart, que acaban de batir el record del mundo efectuando el recorrido París-Bas-sorah (golfo Pérsico), alcanzando la suma de 4.400 km. en 26 horas 30 minutos.

N. MASFERRER ALFONSO

Pans, 13-7-1926.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad futbolística

*Los últimos partidos del Campeonato de Cataluña / La legalización del profesionalismo
El fútbol catalán conquista beligerancia en Praga / La tournée del Español por Sud América*

Los últimos partidos del Campeonato de Cataluña

EL domingo posterior a la festividad de San Juan tuvo este año la característica de ser la última jornada del Campeonato de Cataluña. En temporadas anteriores recordamos que se había celebrado en tal fecha o aproximada la clausura oficial de la temporada; en la actual quedaba terminada la extemporánea disputa por el título de campeón sin que oficialmente le diera el cerrojazo, acto que para lo que sirve puede ser arrinconado sin inconveniente alguno en beneficio del buen sentido y de la lógica.

Nos trajo el último día de partidos oficiales algunos resultados que discrepaban de lo previsto y otros que, sin ser inesperados en absoluto, llamaron la atención por apartarse de las características de las anteriores jornadas.

El Barcelona sufría su primera derrota, en la segunda vuelta, en el campo del Sans, luchando contra el primer once titular, el cual quedaba empatado en puntos, en virtud de la victoria, para el segundo lugar de la clasificación, con el Sabadell. El Barcelona sufrió sólo el quebranto moral de verse vencido ostentando los títulos de Campeón de Cataluña y España, ya que al presentarse al campo era ya campeón, pero la derrota tiene justificantes por jugar incompleto el equipo, y más que el equipo, la delantera, en buena parte del encuentro (al ser expulsado Torralba y pasar Piera a los medios), y por su deficiente defensa, en la que faltaba Walter. Pedret y los defensas blanquiverdes ganaron el match para su bando, ya que la delantera hizo un partido vulgar a pesar del goal de la victoria y de haber podido aún marcar otros. Lo más interesante fué el choque del ataque azulgrana, desgraciado en los remates, en repetidas ocasiones, con las líneas defensivas del Sans.

El reserva del Español hizo un excelente partido, empatando con el Tarrasa. Y hasta pocos minutos

antes del final, en que Broto aseguró el empate a los egarenses, pareció que el vencedor tenía de ser el equipo reservista de los blanquiazules, que a última hora se reivindicaba de sus anteriores partidos, malos con exageración. Su posterior empate con el Martinec, en partido amistoso, confirmaba que el once segundón del club realista había encontrado la buena carburación. ¡Lástima que fuera tan tarde!

Acusaba también mejoría el Martinec al ser vencido difícilmente por el Sabadell, en el último partido. La reacción del equipo rojo se confirmó en el match a beneficio de Lakatos, en el que venció a una selección por 6 a 1, haciendo juego brillante. Sin embargo, en los próximos encuentros de promoción con el Badalona, se presenta una dura tarea al team de San Martín, que ha terminado el Campeonato con el hecho sin precedentes de no haber ganado ni un solo punto. Es de justicia consignar que no mereció el simpático club tal resultado, en el cual ha tenido influencia decisiva la mala estrella.

El resultado más inesperado se dió en el campo del Europa, cuando el primer equipo titular, con un ataque improvisado, en el que figuraban tres reservas, desconcertó al Gracia, venciendo netamente por 3-0. Después del brillante match que hicieron los rojos gracienses con el Barcelona, nadie pudo suponer que cerrare el Campeonato con un traspies de tal consideración. ¡Las eternas contradicciones del fútbol! Más frecuentes ahora, en que los equipos sufren oscilaciones alarmantes de forma, que legitiman más todos los resultados, por extraños que parezcan.

Terminado el Campeonato—que la temperatura comenzaba a hacerse excesivamente pesado, siéndolo ya de sí por las características de esta segunda vuelta—, la clasificación ha quedado establecida como sigue: 1.º Barcelona, con 20 puntos; 2.º *ex æquo*, Sabadell y Sans, con 16 puntos; 4.º *ex æquo*, Europa, Español, Gra-

cia y Tarrasa, con 15, y 5.º Martinec, con ningún punto.

El segundo lugar tendrá que decidirse con uno o algunos partidos suplementarios, lo cual no ocurriría de haberse adoptado el sistema de clasificaciones por *goal average*. Se decidirán el segundo y el tercer lugar, pero quedarán sin clasificación precisa los cuatro clubs siguientes que tienen todos 15 puntos. Con la base del *goal average* (orden de cocientes de los goals favorables divididos por el número de adversos), el Sans sería ya segundo (cociente: 1.52), delante del Sabadell (1.27). Los demás clubs quedarían así: 4.º Europa (1.33), 5.º Gracia (1.22), 6.º Tarrasa (1.16) y 7.º Español (0.93).

La legalización del profesionalismo

La última Asamblea de la F. E. señala el ingreso de nuestro fútbol en una nueva etapa cuyos comienzos habrán de ser ejemplares para el exacto conocimiento de quienes están encargados de dirigir a los clubs españoles más importantes.

Quisiéramos hablar con alguna extensión de la Asamblea y del Reglamento sobre profesionalismo en ella aprobado. La abundancia de temas que merecen un breve comentario en esta reseña quincenal, nos impedirán hacerlo. Quétese para ocasión más propicia, ya que el tema del profesionalismo, lejos de perder interés, lo tendrá mayor a medida que la experiencia de la aplicación de los nuevos reglamentos nos procuren nuevos hechos que nos ilustren acerca de la oportunidad de aquéllos.

De momento queremos hacer constar que por el simple hecho de haberse legalizado la situación de los *pros*, la Asamblea ha hecho labor provechosa. No importa que todavía hubiese delegados que, despreciando con gesto indiferente (reflejo de poca sinceridad, de insuficiencia o de interés mal entendido, ¡vaya usted a saber!), la realidad ahogadora de un profe-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

sionalismo generalizado, quisieran aun retardar la solución. El hecho es que se ha aceptado el reconocimiento oficial y se ha reglamentado.

Aparte de ello, nada significa que se perdiera algún tiempo en discusiones bizantinas, o que chocaran con ímpetu criterios opuestos. Y asimismo queda como hecho secundario la existencia de acuerdos contradictorios, que en el fondo, sin verlos con ojos de águila, no son sino confirmación de que el *amateurismo verdadero*, en los clubs más destacados, no es sino una ilusión.



Con más detención trataremos de este tema en fecha ulterior.

El fútbol catalán conquista beligerancia en Praga

Se ha celebrado el segundo match — ojalá no sea el último — Praga-Barcelona, y el telégrafo nos transmite la noticia de que nuestro equipo ha sido vencido por 2 goals a 1. Sin más explicaciones, la derrota, vistas las dificultades y la premiosidad con que se combinó el equipo de Barcelona y atendiendo al valor del fútbol



Samitier, Ivancie (árbitro) y J. Kada sorteando el terreno. — Salida de Hockmann que evita un remate de Samitier y Sastre. — El equipo barcelonés. — Los representantes de Praga

Fotos Frankevic

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

checo y a su fuerza acrecida en propios terrenos, el resultado, antes que disgustarnos, nos llena de satisfacción intensa.

Pero si nos enteramos luego del curso del encuentro y vemos que la actuación de los jugadores catalanes se califica unánimemente de brillante por las personalidades del fútbol checo, grandes conocedores en la materia, la satisfacción se convierte en gozo.

Raro es que una derrota llegue a producir júbilo, pero en este caso no es para menos. Creemos que no son precisas muchas razones para hacer comprender el aparente contrasentido. Hemos salido, por confesión de los mismos adversarios, con amplio prestigio de la lucha, y se concede, de buena gana, un lugar preferente a Barcelona entre las grandes capitales futbolísticas de Europa.

En campo praguense, el once barcelonés fué dignísimo adversario del representante de la capital de Checoslovaquia, patria de grandes jugadores y maestra por su escuela de juego. ¿Para qué pedir más? Preferimos tal derrota a una victoria que pasase como un meteoro, dejando un rastro fugaz, de la cual nadie se acordara al cabo de unos días por la mísera impresión causada por los vencedores. Lo que queda es eso: la honda impresión de la fuerza acompa-

ñada a la destreza y de un conjunto sólido que pueda parangonarse con los mejores.

Nuestro equipo merece plácemes por este partido, plácemes que habremos de renovar si en Zurich—como creemos—ha repetido su bella actuación de Praga.

Y como no nos duelen prendas, reconocemos que por esta vez el *mons parturiens* a que aludíamos en nuestra crónica anterior, no ha hecho acto de presencia, y que no merece censura la Comisión Deportiva de la Federación Catalana. Pero si nos sobraron tantas dudas y vacilaciones, demostrativas de un criterio de poco sólido fundamento.

La tournée del Español por Sud América

Los tres primeros partidos jugados hasta el momento en que escribimos estas líneas por el equipo del Español en tierras sudamericanas, han sido otros tantos éxitos.

En su primera salida, conteniendo con una selección del norte de la capital argentina, venció por 2 goals a 1; empató luego con una selección de la zona sur de Buenos Aires a un goal y, finalmente, obtuvo otro empate a dos con la selección más fuerte que puede hacerse con los jugadores

adheridos a la Asociación Argentina de Fútbol, pertenecientes todos a clubs de la capital. El domingo debía contender con una selección rosarina, que aproximadamente tendría la misma fuerza que la de Buenos Aires, como lo demuestran los resultados de los encuentros que juegan ambas.

Limitándonos a esos tres primeros encuentros, puede decirse que el Español ha entrado con buen pie en tierras americanas.

Después de esos matches podía ostentar el título de imbatido, que seguramente no ostentará después de realizada la tournée, ya que falta aún que se enfrente con serios adversarios, cuyos jugadores estarán en buena forma, al paso que los del Español, tal vez, por ser la campaña intensa, no puedan dar su rendimiento normal. Y a ello hay que añadir la posibilidad de que se le lesionen algunos de los elementos de que dispone.

¡Es muy seria una tournée a Sud América para que junto a la satisfacción de las victorias no exista el disgusto de las derrotas!

Señalemos, por ahora, sus valiosísimos resultados, de los cuales el más transcendental es el empate que obtuvo con la selección de Buenos Aires, formada a base de los magníficos jugadores del Boca Juniors.

SPECTATOR

LA QUINCENA TENNÍSTICA

(Continúa de la página 21)

* * *

La señorita Lili Alvarez, eximia jugadora, la primera entre las españolas, de un modo relevantísimo ha llegado a la final de single damas en el torneo de Wimbledon. Felicitamos sincera y cordialmente a nuestra compatriota por su maravillosa actuación y por sus éxitos en tan importante prueba.

Hace ya largo tiempo que no hemos tenido la fortuna de contemplar su gentil y «souple» figura en nuestras canchas, ni su gracioso donaire, tan primorosamente seductor y de atractivo único, ni aquel su juego arriesgadísimo y netamente clásico.

Nos permitimos, ante tales circunstancias, dirigir una modesta súplica a nuestro excelente amigo Pepe Vidal y Ribas, Nestor de la

Asociación, ese magnífico Júpiter olímpico, *Pontifex maximus* infalible e intangible, Saladino excelso, Kaiser del tennis, a quien nosotros queremos y admiramos mucho por sus cualidades personales múltiples que le hacen acreedor a todas las simpatías, decidor correcto y convincente siempre, cumplido caballero, enérgico e íntegro, inteligente y dignísimo, gran señor por encima de todo. En gracia a tan preclaras virtudes y cualidades, le perdonamos ampliamente sus arranques, sus arrebatos bruscos, sus miradas concentrando y conteniendo las iras de los dioses, su fiera de león que ruge en la selva en noche apocalíptica.

Si no hemos de provocar vuestra cólera, nos permitiremos hacerlos observar, a propósito de la señorita Lili Alvarez, que entendemos sería convenientísimo atraer al tennis español a tan gran

jugadora, procurando interesarla en nuestro sport desde el punto de vista nacional, adelantándose a darle facilidades y comunicarle el ardor sportivo y fraterno bajo nuestra misma bandera, de suerte que, en los torneos internacionales, el triunfo de Lili Alvarez sea no sólo el triunfo de una personalidad, sino que lleve aparejada y uncida a su victoria el nombre de su patria.

* * *

El equipo representativo de Inglaterra en la Copa Davis en competición con España, era integrado por los notables jugadores Kingsley, Gregory, Crole-Rees y Lester. El equipo nacional estaba formado por Flaquer, Sindreu y Morales. Perdió España por un punto, contra cuatro que consiguió Inglaterra.

La explicación de este resultado es bastante sencilla. La Asocia-

STADIUM

ción obligó a jugar a Flaquer porque estimaba que éste, aun cuando debido a un esguince le dolía fuertemente el brazo, recientemente y con el propio inconveniente había hecho cinco sets contra Kinsey, el finalista de todas las pruebas en Wimbledon y, por tanto, cabía la probabilidad de que pudiese sostener el match Inglaterra-España. Sin embargo, la Asociación, dos días antes del encuentro, debía cerciorarse del estado de Flaquer, y visto que nuestro

campeón no se encontraba en forma y hasta empeorado en su dolencia, debía relevarle de jugar los ingles. Luego, jugándolos, eran seguras dos derrotas.

Ahora bien, nosotros opinamos que Sindreu perdió por tres motivos: por su falta absoluta de entrenamiento atlético, que le impedía sostener el tren que presenciábamos en algunos ratos y que le llevaba al triunfo; por el handicap que representaba ver a su compañero Flaquer rápidamente vencido

y por su incorregible defecto, que segunda su extrema nerviosidad, de no saber llevar un match sensacional.

En nuestra próxima crónica hablaremos extensamente del encuentro indicado, y fiuzantes en el mérito de nuestros jugadores nacionales, sostendremos la tesis de que el equipo inglés designado, en la región de las probabilidades, de diez matchs contra España puede perder seis o siete.

FIUZANTE

La quincena del Turf

LA gran semana hípica de Francia comienza con el Gran Steeple Chase de París, corrido el día 20 de junio; sigue con la Gran Carrera de Vallas de Auteuil, en la misma semana; la prueba de Steeple, acabando el último domingo de junio con el Gran Premio de París. Como a compensación y como último gran día de la temporada, el primer domingo de julio se corre en Saint Cloud el Premio del Presidente de la República.

Cinco sociedades de carreras existen en París, que se reparten los días del año para no dejar ociosos a los aficionados.

En algunas ocasiones especiales son dos los campos de carreras en que se corre simultáneamente, asistiendo siempre numeroso público. Ello explica el estado floreciente de las sociedades hípicas.

Al admirar líneas rectas de mil y dos mil metros, y al contemplar en Longchamps los tres mil metros de su pista, volvía los ojos hacia su patria quien esto escribe, invadiéndole un sentimiento de tristeza parangonando la vida amplia, robusta y poderosa de las Sociétés d'Encouragement, Sociétés d'Sport de France, Sociétés Sportive, Sociétés d'Steeple Chase y Sociétés de Demi-Sang, al lado de las sociedades madres de España, de vida raquítica, estrecha y endeble. ¿Causa? ¿La poca afición?... No pensamos así, pues hasta que se nos demuestre lo contrario seguimos opinando, como hace muchos años, que es debida la pobreza de nuestros centros turfísticos a la falta de *concreción* en los negocios de nuestro país.

El Gran Steeple Chase de París fué corrido en Auteuil ante una concurrencia extraordinaria, que llenaba los tres recintos del pesaje, el pabellón y la pradera.

El número de asistentes fué en este día tan grande, que en concepto de entradas en el hipódromo de la Sociedad de Steeple Chase se recaudaron 900.000 francos, cifra record; concurrieron 11.200 vehículos de todas clases y apostóse por valor de 12.967.470 francos, cifra a que jamás se había llegado en la pista de la «butte Mortemart».

El plato fuerte era la tercera carrera, que debía correrse sobre 6.500 metros por la gran pista de Auteuil, que comprende obstáculos muy serios, en número de 16, cuando se trata del recorrido número 34 bis, entre los cuales existe el salto de la ría junto a las tribunas, cuya anchura es de cuatro metros treinta centímetros. Tomaron parte 16 concurrentes, acabando la carrera sólo ocho.

Ganó *Portmore* y con ello francos 333.150, a más de un objeto de arte. Se trata de un viejo caballo castrado, hijo de *Meleager* y *Wid Hag*, perteneciente a Mr. Zaewenstein y montado por Biarrotte, llevando 69 kilos y saliendo a la cuota de $10\frac{1}{2}$.

El miércoles 23 corrióse la Gran Carrera de Vallas sobre 5.000 metros, siendo el primero *Histoire de Rire* delante diez concurrentes, saliendo a la cuota de $1\frac{1}{4}$.

Por fin, la jornada de los «drags»; el steeple de 4.500 metros logrólo *Banco*, de Mr. Eugenheim, a la cuota de $1\frac{1}{2}$, y muy bien montado por Ed. Haës.

El broche de oro que cierra la gran semana es el Grand Prix en el hipódromo de Longchamps, en donde se dan cita los más ilustres aficionados de las naciones del mundo entero.

La carrera del Grand Prix, con sus 3.000 metros de recorrido, después de tres salidas falsas, fué magnífica; lanzóse al dar la señal *Cranach* delante el lote; al llegar a la vuelta del Molino, el caballo italiano *Apelle* pasó delante de su compañero de cuadra *Cranach*, llevando la delantera a un tren fantástico y a cinco cuerpos destacado delante los 22 participantes, dando la impresión de una superioridad aplastante sobre los caballos en carrera; así siguieron hasta la altura del Pabellón, en donde el caballo de M. Tesio se agota y pasan *Biribi*, *Bois Josselyn* y *Take My Tip* en paquete, en los últimos trancos, *Biribi* al látigo da la impresión de ser el ganador, mas *Jennings* sobre *Take My Tip* apoyado en la cuerda, se desliza y gana de un cuello. Premio al ganador, 669.100 francos.

Ha constituido esta carrera un record de tiempo: 3 m. 10 s. $\frac{50}{100}$; de las apuestas: 18 millones de francos; del número de carruajes: 23.500, y del de concurrentes: 200.000.

* * *

¿Cuál es el mejor tres años en Francia? Para nosotros el más regular es *Biribi*, pues ha alcanzado en las dos grandes pruebas de su edad, Jockey Club y Grand Prix, el mismo segundo lugar, mientras que los ganadores de los premios

STADIUM

no han figurado en la llegada más que en los titulados primero de las dos grandes carreras dichas.

De los participantes en la prueba, pues era internacional, ¿cuál es el mejor caballo? *Apelle*, pues llevó el tren a gran paso durante 2.950 metros y terminó quinto, y lo prueba el hecho de haber sido comprado después de la carrera en 15.000 libras esterlinas. Cuota del ganador a la salida, $\frac{40}{1}$.

Unas horas después del magno acontecimiento francés, nos despierta el criado del Hotel, entregándonos un telegrama de Madrid que un amigo cariñoso nos envía, participándonos que *Apa, Noy*, ha ganado brillantemente el Gran Premio de Madrid. ¡Quedamos ad-

mirados! Reflexionamos un instante y sacamos la siguiente conclusión: el caballo del Barón de Güell es el mejor tres años de España.

Cuando sonríe la aurora, un taxí nos lleva a los centros de entrenamiento de los alrededores de París. Hablamos con propietarios, entrenadores y jockeys, haciendo recaer la conversación sobre el resultado del Gran Premio de Madrid, y alguno nos dice: «¿Por qué no aconsejáis al propietario de este caballo de que habláis que lo envíe a Francia, con objeto de poder medirlo con los nuestros?» Este humilde cronista se atreve a dirigirle el ruego al Excmo. señor Barón de Güell, brindándole la

idea primero y felicitándole después por los éxitos de su crack.

Acabamos de llegar de Saint-Cloud, en donde se ha corrido el Premio del Presidente de la República, último número de las carreras clásicas francesas. La entrada ha sido enorme; apostáronse 11.578.000 francos. El tiempo, hermoso sobre toda ponderación, siendo el resultado de la prueba dicha de 2.500 metros para *Nino*, de M. Moulinas, y el segundo lugar para *Biribi*. Como decíamos, éste es el más regular de los tres años de Francia. A tener una punta final, no lo dudemos un momento, sería el as de su generación.

PRINCIPE PALATINO

París, 4-7-26.

MENSAJERAS

Los suscriptores de STADIUM que se ausenten de Barcelona durante los meses de verano, podrán recibir la revista sin aumento de precio, en el punto donde fijen su residencia, si nos envían bien detalladas sus señas. Los que se trasladen al extranjero tendrán que abonar el importe del franqueo.

BENDICIÓN DE AUTOMÓVILES.— Con toda pompa y solemnidad se ha efectuado la bendición de automóviles en la capilla del Regomir, Nuestra Señora de Pompeya, Concepción, San Francisco, etc., etc.

Bueno será recordar a este propósito que un buen día (cuando el automovilismo estaba en sus albores, allá en Madrid, a principios de siglo), en aquel precisamente en que se bendice la cebada en la capilla de las Escuelas Pías de Madrid, se presentó el entonces popular actor cómico Pepe Riquelme, el «charrango» del famoso tango del automóvil, irreprochablemente vestido de chauffeur, con la gorra en una mano y en la otra una lata de bencina.

—¿Tiene usted a bien, señor cura—dijo Riquelme—bendecirme esta gasolina? La iglesia bendice las máquinas de vapor y las eléctricas. El petróleo, señor cura, es tan obra de Dios como la ceba-

da, la paja, la avena, etc., que hoy se bendice en este devoto lugar y constituye el alimento del artefacto que reemplaza en mi carruaje la fuerza animal. ¿Cómo negarle la bendición en nombre del glorioso San Antonio Abad, protector de los animales domésticos, si precisamente viene a ahorrar penas y fatigas a las pobrecitas bestias?

El clérigo bendijo el «precioso líquido» del automóvil. «Charrango» dejó una buena limosna y salió triunfante haciendo *taf... taf... taf...* por la calle de Fuencarral abajo.

Y de este modo se inauguró la solemne bendición de los automóviles y de sus conductores, puestos hoy bajo la protección de San Cristóbal.

CON hondo pesar acogemos la noticia del fallecimiento de la respetable señora doña Adelaida Llusá de Pujol y Brull, hermana de nuestros muy estimados amigos los señores Llusá, gerentes de Auto American Salón, y de don Francisco Alegre, hermano y padre político, respectivamente, de los señores Cayetano Alegre, gerente de Autolocomoción, S. A., y de don Narciso Freixa, de Tarrasa.

A estos estimados amigos, como a cuantos lloran tan enormes y sentidas pérdidas, expresamos nuestro profundo y sentido pésame.

EN el autódromo de Montlhéry un automóvil *Renault* de 40 c. v., seis cilindros, acaba de establecer los siguientes records del mundo:

50 km., en 17 m. 47 s. $\frac{62}{100}$.

50 millas, 27 m. 52 s. $\frac{29}{100}$.

100 km., 34 m. 15 s. $\frac{59}{100}$.

100 millas, 54 m. 16 s. $\frac{97}{100}$.

500 km., 2 h. 49 m. 56 s. $\frac{49}{100}$.

500 millas, 4 h. 32 m. 42 s. $\frac{74}{100}$.

1.000 km., 5 h. 39 m. 15 s. $\frac{78}{100}$.

Seis horas, 1.063 km. 495 metros, a una velocidad media de 179 km. 248 metros.

1.000 millas, 9 h. 13 m. 59 s.

2.000 km., 11 h. 33 m. 19 s. $\frac{8}{100}$.

3.000 km., 17 h. 22 m. 24 s. $\frac{98}{100}$.

2.000 millas, 18 h. 36 m. 23 s. $\frac{56}{100}$.

4.000 km., 23 h. 1 m. 45 s. $\frac{8}{100}$.

12 horas, 2.075 km. 809 metros.

24 horas, 4.167 km. 578 metros.

Última vuelta a una velocidad media de 191 km. 118 metros a la hora.

¿Puede pedirse más?

EN el Real Monasterio de Nuestra Señora de Montserrat ha contraído matrimonio con don Joaquín Hortal Pavani la encantadora señorita Pilar Millán González, hermana de nuestro querido compañero y secretario de redacción don José.

Reciban nuestra más cumplida enhorabuena.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

LOS AUTOMÓVILES



en El Gran Premio de Bélgica 24 HORAS

Se adjudican por segunda vez la
COPA DEL REY

4 INSCRIPTOS : 4 CLASIFICADOS : RECORD BATIDO

Categoría 1.500 c. c., con cilindradas 1.300 c. c.

1.º F.N. Con 151 VUELTAS (2.235 Km.)
a un p. m. h. de 93,125 Km.

2.º F.N. Superior al vencedor de las categ. 2 y 3 litros
con 147 vencedores (2.175,400 Km.) a un p. m. h.

3.º F.N. Superior a la categoría 2 litros con 146 a
la categoría (2.160,500 Km.) a un p. m. h.

4.º F.N. Superior a la categoría 2 litros con 145
a la categoría (1.862,500 Km.)

Agentes de la FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE

JOVER, ALMIRALL Y BIOSCA, S. L.

Salón de Exposición: Mallorca, 279 (esquina Claris) - Teléfono 1900 G

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas **Austin**

CORTINA Y ESTEVE

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

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

El amateur don Pedro Soler, con el imbatible **AMILCAR** 1.100 c. c. de su propiedad, B.-16128 se clasifica **PRIMERO** cat. Sport 1.100, estableciendo el **nuevo record** en 4 m. 39 s. $\frac{2}{10}$ y siendo

primero absoluto todas categorías, sport y turismo

AGENTES EXCLUSIVOS

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

Gran Premio del Real Automóvil Club de Bélgica - 24 horas

1^{OS} absolutos, RIGAL y BOILLOT, sobre
Peugeot

18 HP. sin válvulas, batiendo el record de la prueba

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

La Prensa

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

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

Talleres Mecánicos

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

CASIMIRO SOLER

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

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA

LA MEJOR CASA
de España en artículos
para todos los sports

Tennis
Foot - Ball
Atletismo
Boxeo
Ping - Pong
Rugby

Hockey, Excursionismo, etc.



PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS

AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUSES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.

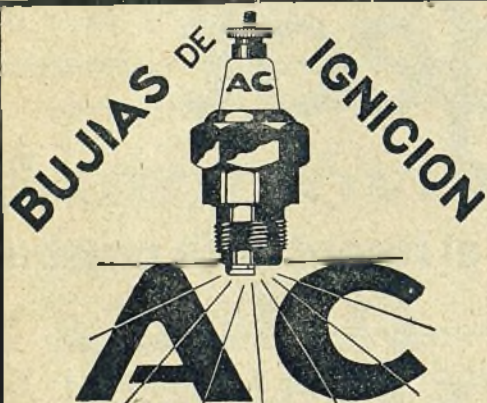


AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente
de serie

bate todos los records del mundo
velocidad y resistencia

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



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

VENTA AL POR MAYOR

AVIACIÓN AUTOMOVILISMO
HARRY WALKER
MOTOCICLISMO CICLISMO

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

OPERADIO

Malefín Radiotelefónico

FUNCIÓN A
sin antena, sin ca-
bles y sin aparato
alta voz supletorio

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



A. CASAJUANA

Diputación, núm. 279 - BARCELONA

STADIUM

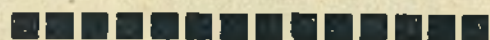
Ayuntamiento de Madrid

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

Hispano-Suiza

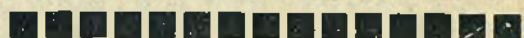
ha batido los siguientes

**“records”
mundiales**



La Hispano-Suiza

Carretera de Ribas, número 279
La Sagrera - Barcelona



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

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

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

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

Automóviles

2 y 4 plazas

de elegantes líneas y
excelente suspensión



Provistos del acreditado Motor

“Chapuis Dornier”
8 y 10 HP.

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

Agente general de ventas: FRANCISCO LLOBET

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

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

B. S. A.

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

Colecciones de STADIUM

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

Cadenas The Coventry para motocicletas



PRUEBA
de su alta calidad
247

Records Mundiales
han sido batidos por corredores
empleando cadenas "Coventry"



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

¡Ciclistas! Debéis usar

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

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



DUNLOP

CORD

son los más económicos que
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho
montad DUNLOP"**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP

(SOCIEDAD ANÓNIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81
Lagasca, 103

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

VALENCIA
Paz, 33
Salvador Giner, 23

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

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

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

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

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

NORTHEASTER



Consumo mínimo
Duración ilimitada

La bocina
de calidad a
precio moderado

Sonido agradable
y penetrante

AGENCIA EXCLUSIVA

Autotracción Eléctrica, S. A.

GARAGE ELÉCTRICO - Moyà, 6 y 8 (Aribau y Diagonal)
Teléfono 101 6 - Barcelona

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

Ayuntamiento de Madrid