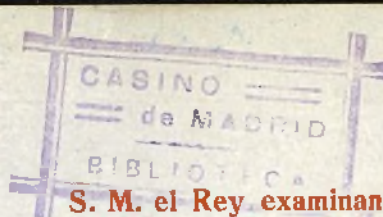


# Stadium

*Revista Ilustrada*

50 cts.



Año XVI : Núm. 469

15 agosto de 1926

S. M. el Rey examinando  
el "Peugeot" de Boillot,  
en Lasarte



Ayuntamiento de Madrid



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

# SANROMÁ

# Rustines

Concesionarios exclusivos  
 de venta para España  
 E. y J. Pujol Xicoy  
 Claris, 103 : Teléf. 371-G  
 Barcelona

El mejor **PARCHE**  
 para la reparación  
 de cámaras de aire

Pruebe Vd. el

# Bergougnan- Unicorde

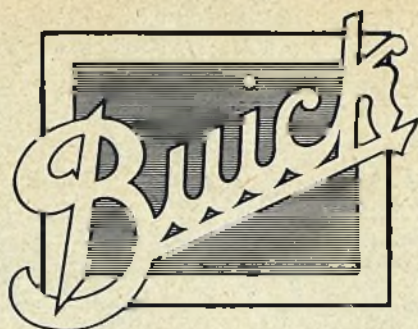
Neumático de inmejorable  
 fabricación



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

Ayuntamiento de Madrid





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

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

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

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

*PRUEBAS Y DEMOSTRACIONES*

BARCELONA  
Aragón, 239-245  
Pl. Letamendi, 17

*F. Abadal*

MADRID  
Alcalá, 62  
O'Donnell, 14

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





AUTOMOVILES

# "MERCEDES-BENZ"

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

1.<sup>o</sup> MERCEDES

GRAN PREMIO TURISMO  
DE SAN SEBASTIÁN

1.<sup>o</sup> categoría B Mercedes

TRES COCHES A LA SALIDA, TRES A LA LLEGADA

Estas dos grandes victorias demuestran  
la gran calidad de la fabricación

**MERCEDES**

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

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

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

JULIO 1926

Nuevamente los **PRODUCTOS**

## ***Bosch***

se imponen por su calidad inmejorable en las duras pruebas  
y conquistan los

### **3 Grandes Premios**

de la Jornada

En el

Gran Premio de Europa  
Gran Premio de Turismo  
y  
Gran Premio de España

la

**Magneto  
blindada**

## ***Bosch***

contribuye al triunfo equipando los motores de los

**VENCEDORES ABSOLUTOS**

Representación exclusiva para España

**BARCELONA**  
Mallorca, 281

**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

**MADRID**  
Génova, 3

STADIUM

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**

**HARRY WALKER**

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, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S.: Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

**JAIME ROCA**

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# ¿Ignora usted esto?

Cuando han llegado otros coches al límite de su uso, cualquier STUDEBAKER está en condiciones de servir un número de kilómetros superior al que ya tiene recorridos

Ningún coche posee la resistencia de STUDEBAKER, porque ninguna marca construye sus coches con los materiales empleados en nuestros coches

**¡PRUEBE USTED UNO!**



AGENCIA ESPAÑOLA  
**Stevenson, Romagosa y C.<sup>ía</sup>**

EXPOSICIÓN Y VENTAS: VALENCIA, 295

**SALÓN STUDEBAKER**  
PASEO DE GRACIA, 54

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



**U**sted, si es un entusiasta y ferviente admirador del futbol mundial, no debe regatear su adhesión al máximo homenaje que se tributará a nuestros famosos equipiers, dignos representantes del futbol catalán y balear.

## SUSCRÍBASE y honre con su nombre las páginas del **LLIBRE D'OR DEL FÚTBOL CATALÀ**

TEXTO CATALÁN, CASTELLANO Y FRANCÉS



Pida detalles, solamente por correspondencia, a la Secretaría de la F. C. F. A., Vía Layetana, 43, o a la casa organizadora, Paja, 6 - BARCELONA

# 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

## SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN **IV Gran Premio de Turismo**

**XII HORAS**

Categoría de 3.000 a 5.000 c. c.

# Peugeot

se clasifica con coches de serie

**PRIMERO**

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

**SEGUNDO**

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

Alcanzando mejor clasificación que coches de categorías superiores

Agencia para Cataluña y Baleares

**VICENTE PRAT BOSCH**

Salón de Exposición y Ventas

Garage y Talleres

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



**Automóviles y Camiones**

**Austin**

**Moon**

**Maxwell**

**Tractores**

**Agrícolas Austin**

**CORTINA Y ESTEVE**

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

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

El amateur don Pedro Soler, con el imbatible **AMILCAR** 1.100 c. c. de su propiedad, B.-16128

se clasifica **PRIMERO** cat. Sport 1.100, estableciendo el **nuevo record** en 4 m. 39 s. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> y siendo

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

**AGENTES EXCLUSIVOS**

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

**La Prensa**

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

Combinaciones económicas de varios periódicos : Pidense 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



# Semana Automovilista de San Sebastián

## Gran Premio de Europa 1926

18 de Julio - 779 kilómetros 175

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

Vuelta más rápida

- 1.º **BUGATTI** (Constantini)

equipados  
con carburador

# SOLEX

## Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

22 de Julio - XII horas

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

Vuelta más rápida

- 1.º **Chenard & Walcker**

equipados  
con carburador

# SOLEX

## Gran Premio de España

25 de Julio - 692 kilómetros 600

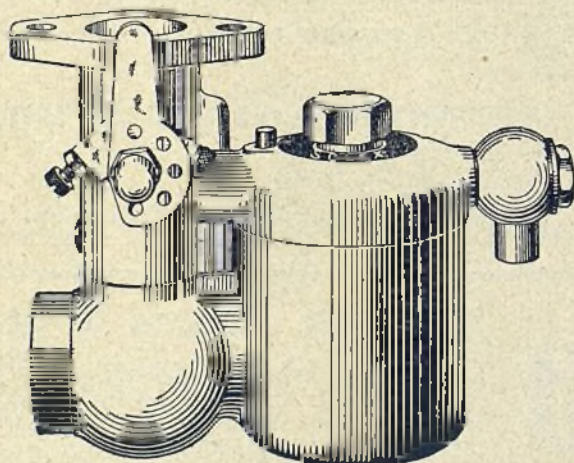
- 1.º **BUGATTI** (Constantini)  
2.º **BUGATTI** (Goux)

Vuelta más rápida

- 1.º **BUGATTI** (Constantini)

equipados  
con carburador

# SOLEX



que se trate de velocidad,  
de resistencia o de consumo

# SOLEX

demuestra siempre su  
superioridad indiscutible

VENTA AL POR MAYOR

BARCELONA  
Rosellón, 192

AVIACION AUTOMOVILS  
**HARRY WALKER**  
MOTOCICLISMO CICLISMO

MADRID  
Fernández de la Hoz, 17

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54

MADRID: Preciados, 46

PARIS:  
Jean Beausire, 3

# Stadium

REVISTA ILUSTRADA  
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

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

PRECIOS DE  
SUBSCRIPCIÓN

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

AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE AGOSTO DE 1926

NUM. 469



*Los audaces marchadores valencianos Archelos, Lora y Cucarella  
que en la actualidad realizan la Vuelta a España a pie,  
poniendo muy en alto la excelente calidad de los  
atletas del F. C. Valencia*

Foto Vidal

Ayuntamiento de Madrid





## Falta una guía turista y sobran muchas

**A**RTEMÁN—Miguelito Artemán, como le seguimos llamando sus más íntimos—, es un catalán de la más pura cepa transplantado a Sevilla, pero que a pesar de los años que lleva habitando en la capital de Andalucía, continúa pensando en Cataluña.

Ha sabido montar allí y hacer prósperos sus negocios, pero por encima de esto ha inculcado en aquellas gentes el espíritu deportivo que adquirió aquí junto a sus amigos queridísimos de STADIUM.

Le hemos pedido un artículo, que no se ha hecho esperar, ya que, como buen comerciante, despacha su correspondencia al día, y en ese artículo, escrito a vuela pluma, dictado seguramente a su «steno» al correr veloz de su veloz pensamiento, refleja su amor por el deporte y por el turismo, proclamando la necesidad de que se edite una guía que responda a lo que el excursionista anhela, una indicación exacta que le oriente en sus viajes por este nuestro país.

Ojalá que STADIUM reúna el mérito de que las palabras de nuestro amigo Artemán sean recogidas y que por quienquiera que sea que desee prestar un servicio de alta consideración a España, se llene por fin ese vacío de que con tanta razón lamenta que exista nuestro amigo, compañero y colaborador estimadísimo.

**U**NO de los problemas más serios que se presentan al turista al querer emprender un viaje por España, es el de la adquisición de una guía, y si para el turista por carretera es problema,

mayor lo es para quien recibe el encargo de algún forastero de proporcionársela.

No ha muchas semanas recibí la visita de un señor acompañado de sus dos hijas. Acababa de desembarcar del *Manuel Arnús*, formando parte de una expedición de turistas norteamericanos, y al día siguiente le entregaban despachado su coche. El buen señor, español de origen, había emprendido el viaje para que sus hijas, dos yankis, conocieran su patria y como es natural, para ello me suplicaba lo recomendase una buena guía general de la península. ¿Qué hacer? Le indiqué los mapas del R. A. C. E., algunos particulares de otras entidades automovilistas regionales y los de una casa extranjera especializada en artículos de automóvil; esto eran mapas... pero ¿y la guía?

Mi biblioteca estaba llena de ellas, mas todas incompletas como datos y sobradas de anuncios. Acabé por decirle emplease los mapas y comprase una guía general de las conocidas por *Bædeker*, ya que en otro sentido nada existía.

La guía que no pude entregar a nuestro compatriota, que vive en Nueva York, es la que falta. Tendría que contener detalle amplísimo de los principales itinerarios cuyos puntos de base serían las grandes ciudades, Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Bilbao, para de éstas emprender excursiones a los interesantes sitios históricos y pintorescos de nuestra patria: Montserrat, Santiago, Córdoba, Granada, Toledo, El Escorial, Segovia, San Sebastián, Al-

geciras, y tantos y tantos, que resultaría ya índice de una tal publicación el nombrarlos aquí. Con especificación de carreteras, indicaciones de hoteles y fondas, no como propaganda pagada, sino a base de realidad, diciendo bien claramente si es recomendable parar en ellos o si únicamente deben tenerse en consideración para casos de absoluta necesidad. Listas de mecánicos, depósitos de accesorios, fuentes de gasolina, estaciones de ferrocarril más cercanas; en una palabra, cuanto precise el motorista, viaje en coche o motociclo, para su esparcimiento o para su auxilio, si lo necesitase. ¿Cuál o cuáles son las que sobran?

Esta sí que es respuesta rápida: sobran todas las editadas por personas o entidades que buscan el lucro inmediato por medio de sendas páginas anunciadoras de garages, balnearios u hoteles, aunque en éstos las instalaciones higiénicas sean deficientísimas, sin preocuparse, porque lo desconocen, de indicar los datos más indispensables para el turista de la carretera, debido a que jamás han sentido la necesidad de consultar una, ¿para qué, si a esos editores el único fin que persiguieron al decidir tales ediciones fué el de conquistar páginas enteras de anuncios para cobrar mucho y conseguir el mayor espesor posible a la publicación que, si no les da fama, buenos dineros les hace ganar?

STADIUM



# Amateurismo mundial : El caso Lenglen

SUSANA LENGLEN, la campeona de campeonas, una de los dos «fuera clase» —palabra inventada por sus compatriotas para designar su suprema calidad y la del esgrimista Gaudin—, la que antes de la guerra ya era una estrella de primera magnitud del firmamento tennístico mundial y que después de la terrible lucha de doloroso recuerdo, ha sabido conquistar el primer puesto entre todas las jugadoras, acaba de realizar un gesto que ha hecho correr más tinta de imprenta que muchos acontecimientos de verdadera importancia política, capaces de cambiar la marcha de una nación.

¿Qué gesto ha sido el de Susana Lenglen?

Firmar un contrato con un empresario americano, a quien a cambio de dólares le servirá la campeona para partidos y exhibiciones de tenis allá en la Yanquilandia, como también para impresionar algunos films cuya base será el tenis y otros deportes que también practica la famosa raqueta.

Con tal firma renuncia al amateurismo y entra de lleno en el campo del profesionalismo, campo que según para qué deportes, parece quita categoría al que a él pertenece y según para que otros constituye el *summum* de la calidad el poder llegar a él.

Los deportes que el profesionalismo quita calidad son los en que mayor número de infracciones se cometen y si todas las grandes figuras del deporte aficionado tuviesen que jurar por su honor no haber jamás realizado a escondidas actos de los llamados profesionales, se resolvería de una vez la cuestión, pues la mayoría de ellos pasarían sin más al campo opuesto, dejando únicamente como aficionados a los de categorías inferiores.

El ejemplo de la Lenglen es probable que momentáneamente no encuentre imitadores, pero marchando nuestra época a pasos agigantados hacia las realidades, no tardaremos mucho tiempo en ver desaparecer esa comedia de amateurismo que tantas energías hace perder a sus directores, que en lugar de laborar pro sport se pasan la vida discutiendo si tal o cual deportista ha cobrado unas

pesetas en forma que haya sabido o no engañar a los reglamentos, pues al público en general ya no se le engaña, puesto que de las primeras figuras amateurs, hasta el sereno del barrio sabe lo que cobran y en qué concepto lo aplican.

Hagamos comparaciones entre los practicantes de los dos deportes más populares españoles: el ciclismo y el fútbol. El ciclista que es profesional, escasamente tiene en nuestra nación diez carreras donde el primer premio pasa la ci-



fra de 500 pesetas; tiene que ocuparse de sus máquinas y otros accesorios. Aquella leyenda de que todo se lo subvencionan las casas de ciclos, será allende el Pirineo, que lo que es aquí pocos o ninguno tienen asegurada siempre tal imprescindible cuestión. Cuando no hay carreras es necesario trabaje en algún oficio, ya que tan problemáticos ingresos no le aseguran la vida; en cambio, al futbolista «aficionado» los medios de vida se los proporciona el club, y el trabajo extra, que oficialmente es el que le proporciona el sustento, es únicamente la fórmula de disfrazar sus ingresos. Cuántos estudiantes hemos visto viajar continuamente los meses de abril y mayo para disputar campeonatos, y a cuántos empleados no les conocen sus compañeros de trabajo, si es que éstos no son asiduos concurrentes a los campos de fútbol. El ciclista profesional que cobra oficialmente

para ir a correr a provincias, apenas consigue de los organizadores de carreras un billete de segunda, y para ello precisa sea un «as»; en cambio, los equipos futbolistas viajando en coche cama y hospedados en grandes palaces, gastan sus componentes más que los mismos directores de su club, personas de posición reconocida.

¿Quiere decirse con ello que los futbolistas no merecen tal trato? No y mil veces no, como tampoco no dejan de merecerlo conocidísimas raquetas que se pasan gran parte del año viajando de un extremo a otro de la península tomando parte en concursos; lo que no merecen esos simpáticos atletas es tener que pasarse la vida disimulando y haciendo equilibrios para poder demostrar no son sus ingresos fruto del triunfo deportivo y si de negocios en los que nadie cree. Dejados disfrutar de sus victorias, dejad que el coche que guían por estas carreteras puedan lucirlo por haber ganado soberbiamente un campeonato disputadísimo. ¿Serán con ello mejores o peores jugadores? No, al contrario: serán mejores deportistas, pues vivirán dentro de la sinceridad, cosa hoy completamente imposible para ellos.

Hace años, unos valientes directores de la Unión Velocipédica Española suprimieron la categoría amateurs del ciclismo español y crearon sólo tres categorías profesionales, según las victorias obtenidas; tal resolución produjo sus frutos en el seno de la Unión Ciclista Internacional, motivando la creación de los *Independientes*, clasificación intermedia entre el profesional y el aficionado, pero por razones del olimpismo no pudo prosperar la idea y se continuó clasificando a los aficionados.

Con esta manera de pensar tal vez haya quien observe no podrían celebrarse las Olimpiadas; efectivamente, con la equivocada teoría actual, no; pero si se prescindiera de la comedia del amateurismo, tendrían éstas la ventaja de que ganarían tan maravillosas manifestaciones los mejores deportistas de cada especialidad y no los mejores en saber practicar el doble sport, el de su predilección y el más difícil, consistente en dar

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



vueltas al código del amateurismo sin caer en sus sanciones.

Estas consideraciones nos ha sugerido el caso Lenglen; sepamos aprovechar el ejemplo que nos da esa campeona y que nos confirma, mientras escribimos es-

tas líneas, la bella hazaña realizada por una joven nadadora profesional americana, Miss Ederle, que después de reírse del viejo código amateur, acaba de asombrar el mundo atravesando el Canal de la Mancha, proeza sólo realizada por

cinco grandes nadadores, con un tiempo mejoradísimo, ya que ha empleado 1 h. 53 m. menos que el más rápido de sus antecesores.

¿Sabremos aprovechar el ejemplo de estas dos mujeres?

M. F. C.

## La travesía del Canal de la Mancha a nado : Miss Gertrude Ederle recordwomen del mundo



Foto Devred

**L**EGAR a ser recordman es una obsesión que atormenta a todo buen deportista.

Pero, actualmente, no se trata ya de alcanzar mejores marcas por  $\frac{1}{4}$  de segundo o por milímetros; de lo que se trata es de realizar las mayores aventuras para alcanzar la máxima celebridad, esto es, que el nombre y apellidos

de un modesto ciudadano, logre popularidad mundial.

En natación existen establecidos una porción de records, difíciles todos ellos de ser batidos.

Pero entre los nadadores existe una obsesión: *la travesía del Canal de la Mancha*.

La pista en cuestión debe ser ideal (los que la han pisado, en días de fiero temporal, saben de lo que se trata) por cuanto ha sido escogida por todos aquellos que han querido demostrar que el paso de Calais es un paso sencillo.

Muchos, hombres y mujeres, fueron los que partieron de las costas francesas o inglesas con ánimos de llegar a la otra orilla, mas ¡ay!, que unas veces el frío y otras la enorme fatiga, malograron sus titánicos esfuerzos.

Cuentan las crónicas que en 1875 el capitán Webb atravesó el Canal de la Mancha, de Deul a Gris Nez, en los días 24 y 25 de agosto.

Esta enorme performance ha sido discutida y puesta en duda, incluso por periódicos deportivos de reconocida importancia y seriedad.

Ya adelantado el siglo de los deportes, y con testigos oculares de reconocida solvencia, en los días 5 y 6 de septiembre de 1911, el inglés T. W. Burgess logró efectuar el recorrido de Deul a Gris Nez en 23 h. 40 m.

Sobrevino la guerra y los intentos de los nadadores quedaron por completo anulados.

En 1923, el americano H. F. Sullivan efectúa la travesía a nado de Dower a Calais en los días 5 y 6 de agosto, empleando 27 h. 23 m.

El record de tamaña hazaña fué establecido en agosto de 1923, en los días 12 y 13, por el italiano Tiraboschi, en el magno tiempo de 16 h. 23 m.

25 días después, el americano C. Tho realizó la travesía de Gris Nez a Dower, empleando 16 h. 51 m.

El record de Tiraboschi parecía imbatible, cuando la olímpica Gertrude Ederle, a la que conocimos en Tourelles en ocasión de los últimos Juegos Olímpicos, se lanza al agua al amanecer del 6 de agosto y, animada por el famoso titán Burgess, consigue establecer el record de travesía, empleando de una orilla a la otra nada más que ¡¡14 HORAS 30 MINUTOS!! ¡Sencillamente portentoso y admirable como resistencia natatoria y de mujer!

Miss Ederle, que ejerce en su país el cargo de profesora de natación, se ha preparado asiduamente para su noble intento y, merced a un esfuerzo soberano, no tan sólo ha logrado ir de Francia a Inglaterra a nado, sino que ha mejorado el tiempo empleado por Tiraboschi en una hora 53 minutos.

Se lanzó al agua a las seis de la mañana, previo un masaje y ser untado todo su cuerpo de aceite de oliva y de una cuádruple capa de grasa. Su cuerpo iba revestido de un maillot, en el que se destacaba el escudo de los Estados Unidos.

Las primeras millas fueron cubiertas—empleando continuamente el *craw*—con facilidad pasmosa al parecer.

A las ocho menos cuarto de la tarde, cuando empezaba a oscurecer, se hallaba a seis millas de costa inglesa. A las 8'30 no le faltaban más que dos millas. La fuerte marea le arrastró de la bahía de Santa Margarita a King's Doven. A las 9'40 tocaba tierra inglesa, entre los vítores y aplausos de los que le seguían en el vaporcito *Alsacia*.

POLÍPERO CORTICAL.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# La quincena tennística

De viaje / La Davis Cup / Concursos veraniegos



Cochet

NUESTRO carísimo «Fiuzante» se fué un buen día de la Redacción, diciéndonos que se ausentaba por pocos días, ávido de gozar de temperatura más fresca de la que disfrutamos en Barcelona. Dijo que nos enviaría algunos originales para seguir teniendo derecho a la nómina, a pesar de que marchaba en plan de veraneo.

«Fiuzante» se ha eclipsado: ni una postal de Biarritz, ni de Deauville, ni de Ostende, ni siquiera de Santa Cristina o de Badalona-sur-Mer.

Ofreció hablarnos de la Davis Cup, pero ¡que si quieres, Catalina! Lo cierto es que si nos ha escrito, la carta se ha perdido y que continuamos a estas horas, después de un mes, sin saber ni *parole* de «Fiuzante». ¿Qué habrá sido de él?

¿A qué misteriosos e incomprensibles designios de la vida se debe su silencio?

*Chi lo sa?*

\*\*\*

Aunque agua pasada no mueve molino y que es ya de todos conocido el triunfo de Francia sobre Inglaterra (triunfo previsto) en la final de la Copa Davis de la zona europea, nos interesa registrar

los resultados de esta magna manifestación, en la que España intervino tan felizmente.

Cochet y Lacoste, cuyos retratos damos nuevamente a la estampa, lograron en la primera jornada vencer en los simples a Gregory Turnbull, respectivamente. Cochet, por 7-5, 4-6, 7-9, 7-5 y 6-0 y Lacoste, por 6-4, 6-4, 6-4.

En el doble, Borotra-Brugnon lograron vencer sin gran esfuerzo a Kingsley-Crole Rees, por 6-2, 6-0, 6-3.

Los últimos matches constituyeron dos nuevas victorias para los franceses. Brugnon, en match con Turnbull, lo venció por 4-6, 1-6, 6-2, 6-4, 6-0, y Landry, que reemplazaba a Lacoste en su match con Gregory, venció a éste, por 5-3, 6-2, 6-1.

Los matches se celebraron en Coburg ante una muy numerosa asistencia, alcanzándose en los dos primeros días una recaudación de muy poco inferior a 30.000 francos por sesión.

El tercer día, vencidos los ingleses, perdido todo interés y habiendo llovido por la mañana, el público no acudió en la misma proporción.

Cochet halló un temible rival en Gregory y el match fué disputado



Lacoste

Fotos Rol

STADIUM



Turnbull

con verdadero empeño por ambas partes, siendo de los jugadores el que causó mayor emoción entre el selecto e inteligente público que lo presenciara.

Lacoste, ya en su forma habitual, se impuso a Turnbull y en los demás partidos no se vislumbró ni remota esperanza de que Inglaterra pudiese salir airosa en su encuentro con el equipo francés, para el que no existe actualmente rival en Europa.

¿Qué sucederá en América?

\*\*\*

En Masnou, Flaquer, Morales y los hermanos Satrústegui han evidenciado que el arte de manejar la raqueta cuenta ahora entre nuestros deportistas con *virtuosos*.

A la hora actual, en todos los balnearios, en toda colonia veraniega, impera el tennis como el juego de moda, el preferido por los aficionados al sport, y al caer la tarde, mientras se disputa un match, en derredor de las pistas se reúne el público veraniego, siguiendo la moda... el sendero único del sport, que es el que en todas partes manda e impera.

De ello debemos felicitarnos y felicitar a cuantos lo practican.

ARISTIDES



# El actual momento ciclista

Los Campeonatos del Mundo / El de España velocidad / La Vuelta a Asturias y al País Vasco



Moeskops, campeón del mundo velocidad, momentos después de su triunfo en el velódromo de Milán

CUATRO verdaderos acontecimientos ciclistas—entre otros ocurridos durante la última quincena—merecen ser reflejados en nuestras páginas, si no para ser detallados—tarea que encuadra más en las columnas del rotativo que en las nuestras, dedicadas a extraer lo más saliente en cuestión de deporte—, para por lo menos poder ser comentados a grandes rasgos, en gracia a su trascendencia.

Uno de ellos se refiere a los campeonatos mundiales de velocidad corridos en Italia este año y admirablemente organizados por los discípulos del Dante. En efecto, el gran holandés Moeskops detentor de tan preciado título desde 1921 a 1924, que lo perdió el pasado año sin duda por un error técnico en su preparación, ha vuelto a orlar su frente con el título de Campeón del Mundo, mal que los franceses no se hayan mostrado conformes ni con ese fallo, ni con el del italiano Moretti, que ha alcanzado igual título en la categoría de amateurs. Moeskops ha confirmado su alta clase y ha evidenciado la posibilidad de una duradera forma. De Moretti alegan en Francia que no es amateur.

Un detalle importante para España en estos campeonatos, es la circunstancia de que en ellos participaba Yermo, el atleta nortño, que pasando del atletismo al ciclismo, en un momento dado, pero sujetándose con ciega fe a una rigurosa preparación y entreno, ha constituido una revelación entre los «pistards» nacionales, y ha honrado a España al ser el primero que en unos campeonatos del mundo ha representado a la nación. La calidad de Yermo queda reflejada diciendo que ha cubierto en su prueba contra Nazaire para las eliminatorias del campeonato

de amateurs, los 200 metros en 13 segundos.

Creemos fundadamente, y al decir fundadamente nos basamos en los hechos, que Yermo, hoy por hoy, puede conceptuarse de esperanza del ciclismo español.

\* \* \*

Julián Español, ese modestísimo corredor de velocidad, nacido y formado en la defectuosa pero inolvidable pista de Sans, repitiendo la actuación de 1925 y tal vez en mejor forma que entonces, acaba de ganar el Campeonato español de velocidad, organizado por el velódromo de Vitoria, batiendo en la final al alicantino Torres—conocido de nuestro público—y al nortño Yermo, en una prueba definitiva, disputada con todo ardor y poniendo los tres finalistas a contribución cuanta energía poseen...

Triunfó, pues, espléndidamente al decir de la mayoría de los críticos que presenciaron la carrera, con excepción de alguno que—como de costumbre en todas las victorias que no van a su patria chica—puso reparos, incluso inventando una imaginaria combina y falseando la realidad del hecho.

Es bien lamentable que después del enorme esfuerzo que ha hecho y viene haciendo Cataluña por el ciclismo, y cuyo esfuerzo culmina con el triunfo de Español, neto en



Tres fotos del corredor francés Dayen, ganador del Campeonato del Mundo aficionados, corrido entre Milán y Turín. — La tercera foto, una vista del recorrido

Fotos Rol y Strazza

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid



1925 y neto en 1926, señores que apenas si llevan cuatro días viendo carreras sean tan ligeros en sus apreciaciones y nos escatimen aún el derecho a estar orgullosos de contar una gran figura cual Español, que si hoy posee un admirable sprint, como ya se le vislumbró en 1924 en Badalona atacando al formidable Llorens, lo tiene ganado concienzudamente merced a sus desvelos y solamente gracias a una constante afición que le ha permitido mantener su forma durante tres años.

\* \* \*

Asturias, y merced a la gran dosis de voluntad de su Club Gijonés, acaba de celebrar una vuelta al pintoresco principado, gran manifestación del ciclismo que ha levantado explosiones de entusiasmo por toda la risueña región de las olorosas «pomeradas.» Un recorrido bueno, pero duro; un calor sofocante y enormes deseos de lucha por parte de los concursantes, han hecho de la Vuelta a Asturias una de las más interesantes de la campaña ciclista. El vencedor, Ricardo Montero, que bien puede decirse es uno de los ciclistas más regulares con que cuenta España y casi invencible en las cuestas, en espléndida batalla con Mució, el dos veces vencedor de la Vuelta a Cataluña, ganó también netamente la Vuelta a Asturias, maravillando su completa forma y sus inagotables facultades, que puso de manifiesto sin regateos, muy deportivamente. Mució, quedando en lugar segundo, ni que ello sea muy honorable, ha adquirido el



Interesante momento de la carrera Vuelta a Asturias, que tan brillantemente ganó Montero

sagrado compromiso de una revancha, que si no pudo tener efecto en la Vuelta vasca porque una rotura de horquilla puso fuera de combate a Montero en la primera etapa, se dirimirá en la próxima Vuelta a Cataluña, que organiza la Unión Sportiva de Sans con mayores arrestos que nunca y para la cual a estas horas hay inscripto un soberbio lote de extranjeros y nacionales. Mució, con Monteys, han dejado a gran altura el ciclismo de Cataluña en dicho raid, y de ello podemos estar satisfechos; lástima que Cañardo, en plena forma y con el entusiasmo que respira desde que por primera vez

se puso en línea, tuviese que sucumbir, mermando con su baja, consistencia a la representación catalana.

Ganó Montero, el gran routier, y su triunfo lo aplaudimos con tanta sinceridad como merece, que, amigos acérrimos de los nuestros, no por ello vemos menores los méritos ajenos. Si Montero sabe dosificar sus participaciones en carreras y logra hacerse con un sprint vigoroso y adquiere el hábito preciso para lanzarse temerario por los descensos (modalidad esta última peculiar de los grandes ases de España Crespo, Magdalena, Janer, Gargalló, etc., etcétera), Montero difícilmente será batido, o por lo menos obligará a las figuras nacionales a pulir más aún su forma.

\* \* \*

La Vuelta al País Vasco ha merecido muy justamente la atención del público deportivo español durante unos días, y la prensa local —ya era hora— ha dado cuenta de ella en la sección telegráfica, rindiendo el obligado servicio a una manifestación de alta clase que acaba de regar de entusiasmos la risueña tierra vascongada.

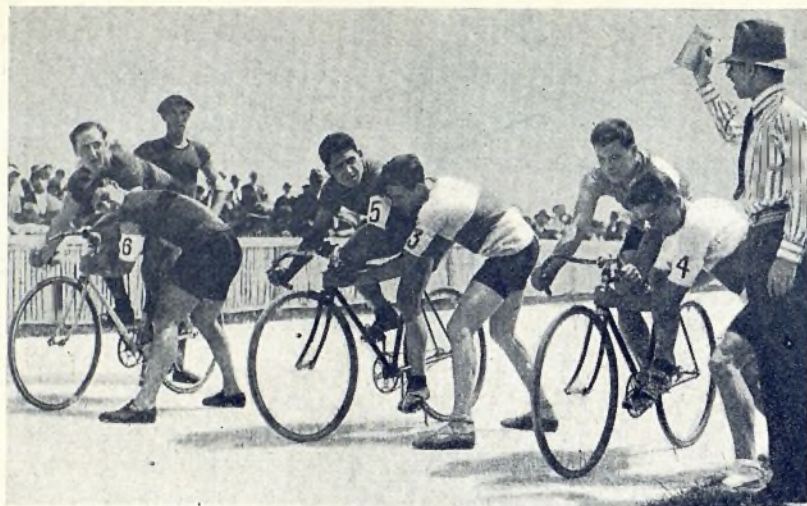
La carrera, organizada bajo el prisma internacional, ha reunido un crecido lote de corredores franceses, belgas e italianos, que entre ellos—cuando menos aparen-



Salida de la final del Campeonato del Mundo aficionados. — A la izquierda, Martinetti, el vencedor Fotos Nostá y Strazza

STADIUM





Campeonato de España velocidad : Final entre Yermo, Español y Torres.  
En el centro, Español, el vencedor

temente—han librado gran batalla, significándose Frantz y Bottechia, que han sido las dos figuras más dominantes, este último, al parecer, repuesto ya de la recaída estomacal sufrida en la Vuelta a Francia, consecuencia de su primera participación en la referida prueba francesa.

Y cuando Bottechia tenía asegurados unos minutos de ventaja capaces de concederle el primer puesto de la carrera, un pinchazo inoportuno le obligó a ceder su puesto de leader, no sin habernos demostrado el formidable italiano que era lo mejor del equipo extranjero.

Frantz, que ya en la pasada Vuelta a Francia ha brillado espléndidamente y que tanto en la pasada como en la anterior ha constituido la amenaza de los vencedores, ha ganado la prueba vasca, merecido premio a su constancia.

En cambio, si en el orden internacional (de Francia hacia afuera) la carrera ha tenido alguna importancia, en el orden nacional nos ha demostrado hasta la saciedad cuán lejos estamos del ciclismo extranjero.

Porque si bien es cierto que nuestro «as» Montero, una de las más fundadas esperanzas nacionales, tuvo que abandonar a los pocos kilómetros de la primera etapa, privando al lote nacional de uno de sus más firmes sostenes, nos engañaríamos si nos hiciésemos la ilusión de que Bottechia,

por ejemplo, hubiese tenido nada que temer al gran donostiarra. Montero, tal vez algo más que Mució habría resistido, pero bien poco más, pues precisamente Mució ha efectuado una magna carrera, clasificándose muy merecidamente en el primer puesto de los nacionales y prometiendo con su actuación una muy brillante Vuelta a Cataluña.

El segundo lugar de los españoles lo ha alcanzado el balear Juan Juan, quien se nos aparece no poco recuperado, y que en la Vuelta a Cataluña también ha de emplearse con Mució, Janer y otros a una descomunal pelea.

Ahora bien, si espectacularmente y en cuanto a organización he-

mos de felicitar a los organizadores de la Vuelta al País Vasco, en el fondo deportivo de la prueba nos causa pena que la mayoría de los participantes hayan sido extranjeros, limitándose el lote nacional a un número exiguo. Hoy por hoy, precisamente conviene excitar la afición de las categorías inferiores, brindándoles carreras, si bien de cierta magnitud, que les permita probar fortuna. En carreras cual la Vuelta al País Vasco, el ciclismo nacional resulta deprimido, y mucho nos tememos que de lanzarnos ahora a la moda de carreras internacionales, dado el escaso número de corredores de primera con que contamos, retrocedamos en un año el paso que nos ha costado de adelantar años y años.

Lo que con bastante unanimidad ha reconocido buena parte de la Prensa del norte al comentar la pasada Vuelta al País Vasco—y ello nos lo explicamos en parte—, es que la guigne de Montero nos ha privado de conocer lo que habría dado de sí el gran trepador y que sin su presencia la vuelta vasca, en lo que al orden nacional se refiere, ha disminuido no poco en interés. En cambio, a la actuación de Miguel Mució y de Juan Juan, no se le ha concedido el merecido mérito con la misma unanimidad, y ello, francamente, no nos parece muy leal; Montero, realmente, fué un jalón del equipo español, de los principales; esperábamos mucho de él, pero estamos orgullosísimos de Mució y de Juan Juan.

KANT



La Vuelta al País Vasco : Frantz, ganador de la carrera, y Mució, primero de los nacionales  
Fotos Nostá, Rol y Bonet

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# Campeonatos de España de Skiff y Outriggers



La tripulación del Real Club Marítimo, de Barcelona, ganadora del cuatro remeros

No sabemos por qué ni qué motivos hay para que nuestras regatas nacionales sean todos los años la cosa más sosa y más fría que se pueda imaginar.

Los clubs, incluso el organizador, a pesar de ser su título fiel garantía de su actuación, no ponen en la celebración de las regatas nacionales el empeño e interés que es de esperar. No obstante, su clásico Campeonato Regional adquiere la importancia y realce que merece el Nacional.

La gente no se enteró de que se celebraba el Campeonato y no acudió; las tripulaciones fueron dos por regata, desentrenadas, sin preparación y sin voluntad para la lucha épica nacional.

No es éste el camino de hacer deporte sano y antipartidario, ni

mucho menos camino para dar importancia al deporte del remo: así lo que se consigue es enfriar a los partidarios con que cuenta ya el deporte. ¿Con qué utilidad? ¿Por qué?

El Real Club Marítimo, entidad eminentemente representativa en Barcelona del remo clásico, es la que debe contestar con valentía a la pregunta.

Las regatas fueron todas ganadas por el club organizador, demostrando mejor escuela y estilo, junto con un desentrenamiento enorme.

Y como competidor, el único contrincante que tuvo en estas regatas de Campeonato fué el Club de Mar, que sostuvo la lucha gallardamente, pero sin interés en conseguir el título a todo trance.

Un equipo extranjero fué también el participante en estas regatas, la Société des Regates Emulation Nautique, de Toulouse, que en la regata de cuatro quedó netamente vencido por los equipos locales.

No fué, a pesar de todo, muy aburrida la regata, llegando en varios momentos a interesar y entusiasmar al público, que es el primero en desear la constante repetición de estas competiciones.

Hubo alguna lucha bonita y vistosa, pero de corta duración.

Las regatas a cuatro, a dos y ocho fueron las que más interés despertaron, por la lucha sostenida entre los tres participantes.

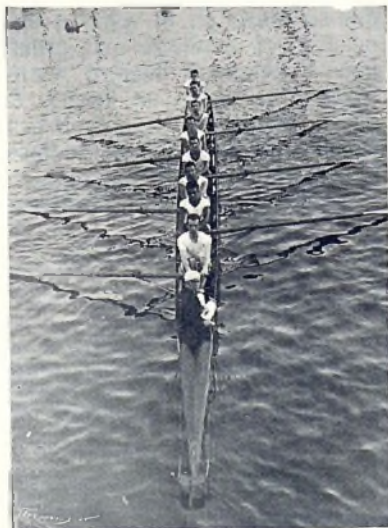
Los resultados fueron:

En la regata a cuatro remos ganó la embarcación *Doris*, del Real Club Marítimo, tripulada por Canals, Morales, Massana, Omedes, actuando de timonel Oliver, cubriendo el recorrido en 7 m. 21 segundos  $\frac{1}{5}$ .

El tercero en la clasificación fué el *Ulises*, de la Société des Regates Emulation Nautique de Toulouse, tripulado por Marin, Esterle, Guthnix, Coubieres y como timonel actuó Piron, marcando el tiempo de 7 m. 56 s.

En la carrera de skiff no se vieron más concurrentes que los del Real, pero a pesar de esto, la lucha entre Pérez y Campiani fué bonita, consiguiendo éste con su gran tren, un poco abandonado por falta de entreno, llegar a vencer, a pesar de seguirle valientemente Pérez en toda la prueba, que quedó establecida en el siguiente tiempo: Campiani, en 8 m. 38 s.  $\frac{4}{5}$ , y Pérez, en 8 m. 39 s.  $\frac{4}{5}$ , resultado que como puede verse por los tiempos fué muy igualado por los dos concursantes, obligándose mutuamente a desplegar toda su energía.

Los outriggers a dos tampoco fueron lo que se esperaba, pues la falta del club de Tarragona restó a la lucha interés, ya que toda la prueba fué una regata interclub, sin gran lucha y entusiasmo; venció el *Once de Septiembre*, tripulado por Otín y Olivella, con Oliver de timonel, cubriendo el trayecto en 9 m. 6 s.  $\frac{1}{5}$ , seguido de *Hanley*, tripulado por Millet, Oliver-Catalá y de timonel Pascual, que cubrieron la regata en 9 m. 17 s.  $\frac{3}{5}$ , sin despertar gran interés su desarrollo, por haber



En ocho remeros también salió triunfante la representación del R. C. Marítimo

STADIUM





Campiani, del R. C. M., ganador del de skiff

procurado mantenerse los contrincantes en una lucha sin gran arranque y competencia.

No obstante, la de outriggers a ocho ya varió de concepto, pues dada su composición la lucha fué más reñida y la regata se deslizó en una continua igualdad entre los contrincantes, igualdad que acabó en una ligera y casi continua ventaja del Real Club Marítimo, la cual, bien sostenida por los representantes de dicho club, fué la que les llevó a la victoria, con una ventaja bastante notable entre ambas embarcaciones al finalizar la prueba y efectuar los vencedores el último esfuerzo para ganar la regata. Los resultados fueron:

*Lucita*, del Real Club Marítimo, tripulada por Giralt, Nater, Dalmau, Saló, Ferrer, Preses, Arruga y Estop, actuando de timonel Lamarca, cubriendo el recorrido en 6 m. 27 s.  $\frac{3}{5}$ .

Siguió al vencedor el *Tetis*, del Club de Mar, tripulado por Wol-

fisberg, Sanz, Olivella, Montserrat, Canadell, Sarsanedas, Mes- tres y Julián, actuando de timonel Anglada, empleando en esta regata 6 m. 33 s.  $\frac{3}{5}$ .

No nos pareció de categoría suficiente el equipo de Toulouse para contender con los nuestros; hoy por hoy están muy por encima de ellos, mientras otro equipo de la vecina nación no nos venga a quitar el mal sabor que sus paisanos nos han dejado en su poca acertada actuación en la prueba de a cuatro, la que por otro lado nos proporcionó una bonita lucha, sin llegar a más, entre los dos clubs representativos barceloneses. La ventaja fué desde el principio del Marítimo, que venció bien.

Tampoco nos podemos explicar muy claramente los motivos que obligaron a los bogadores del Tarragona a no participar en las pruebas nacionales, después de sus brillantes actuaciones en los campeonatos regionales y que po-

dían haber confirmado en la prueba que debe de tener la máxima importancia de los campeonatos.

No sólo nos extraña su no participación, sino que nos sorprende de una manera especial su actitud, poco correcta y seria, al mandar su inscripción para la regata a dos y llegado el momento de la alineación los remeros tarraconenses no comparecieron a su sitio de honor. ¿Por qué motivo?

No sólo representa esta desatención una irreverencia al club organizador, al cual no se avisó esta deserción, sino al público adepto, a la afición que les alienta con su aplauso en el camino de la victoria y a la cual le causó una amentable impresión esta actitud inexplicable, por el momento, del club de Tarragona.

Representa esto una indisciplina y una decadencia en el deporte, que deben evitar con energía cuantos en el deporte se mueven; no pueden tolerarse estas faltas, que dicen muy poco en favor de nuestra evolución y las Federaciones respectivas deben tomarse en serio estas actitudes y cortar por lo sano toda gangrena que empiece a roer lentamente el deporte, sea cual fuere.

No es precisamente el remo uno de los deportes más arraigados entre nosotros, a pesar de ser puerto de mar y, por lo tanto, no puede admitirse que por pequeñeces, por diferencias de cualquier carácter se malogre y se enfríe la poca afición que se ha creado.

No vemos muy llano el camino que se traza en el remo a este paso y, si se sigue así, pronto unas regatas en nuestro puerto serán algo como un intento de paseo, al cual asistirán cuatro curiosos para reírse de los equipos, si los hay, que luchen en ellas.

EL DUENDE DEL MARÍTIMO



La lucha entre los de dos remeros terminó con la victoria definitiva del Marítimo

Fotos Vela

STADIUM



# AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Las Cuestas Vascas / El Gran Premio de Europa Motocicletas / Kilómetro en Friburgo  
Gran Premio de Inglaterra / Últimos ecos de Lasarte / El futuro Gran Premio Francés



Simpson, vencedor del Gran Premio de Europa Motociclista

ORGANIZADOS respectivamente por el S. D. Indauchu y por el Club Deportivo, ambas sociedades bilbaínas, se han celebrado en las cercanías de la capital de Vizcaya dos pruebas en cuesta, la primera en la conocida por el nombre de Castrejana y la segunda en la de Urquiola. Fueron los héroes de ambas Tarabussi, con un *Aurea especial* provisto de un motor de aviación *Fiat*, y Escauriaza, con un *Bugatti* dos litros. El primero efectuó el mejor tiempo en Castrejana y el segundo batió el record establecido el pasado año en Urquiola también por otro *Bugatti*. Muchos coches y motos participaron en ambas pruebas, y numerosísimo fué el público que acudió a presenciarlas.

\* \* \*

En el presente año le ha correspondido a Bélgica la organización del Gran Premio Europeo Motociclista, carrera que sin tener la importancia del T. T. inglés, ha sido después de ésta la que más éxito ha alcanzado de todas las organizadas en Europa. Numerosos fueron los participantes, efectuando el mejor recorrido el inglés Simpson con una *A. J. S.*, demostrando una vez más la superioridad británica en motociclismo.

\* \* \*

En Friburgo se ha celebrado una prueba del kilómetro lanzado, al que han concurrido conocidísimos pilotos y notabilísimas marcas.

El mejor promedio fué hecho por el italiano Campari con *Alfa-Romeo* dos litros (tipo del pasado año), que cubrió el kilómetro en 16 s.  $\frac{13}{100}$ , o sea a 198 kms. 350 metros por hora.

En la categoría sport, la mejor media fué de 153 kms. 584 metros por hora, hecha por Carracciola, con *Mercedes* 8 litros, con compresor.

En motos, ganó absoluto el suizo Alfter con *Zenith*, a 179 kilómetros 284 metros por hora, y en side-cars, Alfter, con su propia máquina, hizo también el mejor promedio, que fué de 144 kms. 115 metros por hora.

\* \* \*

En el autódromo de Brooklands y con cuatro virajes artificiales agudos contruidos exprofeso para esta carrera, se ha corrido el Gran Premio del Automóvil Club Británico, reservado a coches de cilindrada máxima de 1.500 c. c. Tomaron la salida nueve coches; dos *Thomas Special*, un *Alvis* y un *Talbot* dejaron de presentarse.

La lucha se desarrolló entre tres *Talbot* de reciente construcción, que en esta prueba debutaban, y

tres *Delage*, los de San Sebastián, debidamente puestos a punto. Desde el primer momento los nuevos *Talbot* demostraron ser mucho más rápidos, distinguiéndose de manera muy notable el que pilotaba Seegrave.

Desgraciadamente para la marca de Suresnes, la falta de preparación dió por resultado el que tuvieran que retirarse sus representantes, siendo el primero el pilotado por Moriceau: siguióle Divo y finalmente Seegrave. El *Aston Martin* y el *Halford Special* no existieron, desarrollando magníficamente su carrera un *Bugatti* de serie pilotado por el especialista de la pista inglesa Campbell. De los *Delage*, uno se vió obligado a retirarse, llevando primero la cabeza, al desaparecer Seegrave, el que pilotaba brillantemente Benoist y que en diversas ocasiones también condujo Dubonnet. Este coche tuvo diferentes paradas, siendo sobrepasado por el de Wagner, que a la salida llevó Sénéchal. Los resultados técnicos fueron: 1.º, Wagner-Sénéchal, *Delage*, neumáticos *Dunlop*, cubriendo los 462 kms. en 4 h. 55 s., o sea a una media de 115 kms. 200 metros;



Tarabussi, pilotando un *Aurea Spécial*, neumáticos *Nacional Pirelli*, primero de la Cuesta Castrejana Fotos Nostá y Espiga

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid





Wagner y Sénéchal, ganadores del Gran Premio de Inglaterra

2.º, Campbell, *Bugatti*; 3.º, Dubonnet-Benoist, *Delage*.

La victoria de *Delage* es una confirmación de la impresión de velocidad demostrada en Lasarte, si bien el cambio de conductores nos demuestra que todavía no renunen los nuevos 1.500 c. c. de la marca francesa las condiciones de habitabilidad apetecidas. *Bugatti*, sin correr oficialmente, confirma, consiguiendo el segundo lugar con su participación única, que no fueron sus triunfos del Gran Premio de Francia y Gran Premio de Europa resultado de meras circunstancias casuales y si consecuencias evidentes del gran estudio que de coches rápidos es maestra la marca alsaciana. Ahora sólo falta, para decidir cuál de los tres campeones del litro y medio es el mejor, que participen en Monza *Bugatti*, *Delage* y *Talbot* perfectamente preparado, en dicha carrera, última de la actual temporada; si tal sucede, podrá quedar el enigma resuelto, ya que en el momento actual nadie es capaz de fallarlo con los elementos resultantes de los tres últimos Grandes Premios celebrados.

Seamos optimistas y esperemos que el Gran Premio italiano consiga reunir estas tres marcas, y si a ellas se juntase el *Miller* de Indianápolis, la prueba del autódromo milanés podría ostentar con orgullo el pomposo título de Campeonato del Mundo.

\*\*\*

Los últimos ecos que repercutan por nuestras columnas han de ser los que emanan de nuestro agradecimiento por las atenciones que les fueron dispensadas a los representantes de STADIUM en las carreras del circuito de Lasarte.

STADIUM, como *La Vanguardia*, *Las Noticias*, *El Noticiero Universal* y de los periódicos profesionales únicamente *El Mundo Deportivo*, tuvo su sitio re-

servado en la amplísima tribuna de la Prensa universal, capitaneada por Salvador Díaz, delegado del Comité cerca de los representantes de la Prensa, cuyas primeras filas ocupan los maestros en el arte de bien hablar en lenguaje deportivo, Charles Faroux y Paul Rousseau, y en la que convivimos por espacio de breves horas con compañeros madrileños, vascos, catalanes, franceses, italianos, ingleses y alemanes, imponiéndonos todos de lo que acontecía en la pista para transmitirlo a nuestros respectivos periódicos, dando cuenta de una bella y simpática manifestación automovilista, llevada a término sin accidente desgraciado en el valle de Lasarte, rincón ideal enclavado en región tan animada como la vasca.

Tuvieron las carreras como digno complemento la distribución de premios, realizada en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en presencia de los elementos directivos de ese club y del de España, siendo muy crecido el número de copas que fueron entregadas a los vencedores, todas ellas de artístico e intrínseco valor material, amén de una cantidad en preciosas pesetas—que relucen más que el oro—y que, como ya es sabido, constituyeron el famoso reclamo, que hizo que las inscripciones abundaran, aunque luego los forfaits vinieran a echar un jarro de agua fría sobre las ilusiones que habían concebido los organizadores.

Estos, los directores del club guipuzcoano, excelentemente secundados por los del de España y muy particularmente por los señores Duque de Alba, Conde de

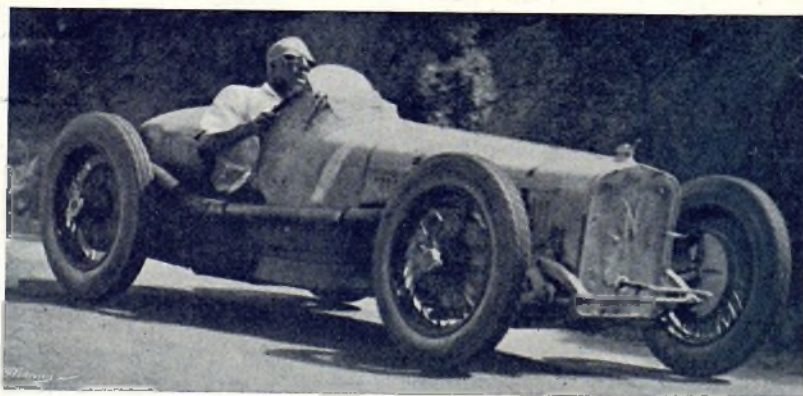
Caudilla y don Carlos Resines, llevaron espléndidamente a término feliz su impropia y difícil misión.

Ni puede pedírseles más ni mayor acierto en cuanto ordenaron, dispusieron y ejecutaron. La organización fué, de todos, el éxito más remarcado.

San Sebastián ha demostrado que, ante su voluntad, no hay obstáculos, y orgullosos pueden sentirse por haber demostrado ante el mundo que, si aun no nos igualamos en el terreno en lo referente a organizaciones, la maestría es fidelísima compañera de la voluntad que ponemos los españoles en hacer bien las cosas.

\*\*\*

La comisión deportiva del Automóvil Club de Francia, convencida de que su futuro Gran Premio de 1927 no puede ser un éxito, ya que a excepción de las casas francesas *Talbot*, *Delage* y *Bugatti*, que ya tienen establecidos vehículos de carrera de 1.500 c. c., sólo podría contar con la participación problemática italiana de las marcas *Fiat*, *O M* e *Itala*, preocupándose de que su carrera próxima sea un éxito y encontrándose con el compromiso internacional de que la reglamentación tiene que ser precisamente la misma de este año, con la sobrealimentación autorizada, ha decidido, a fin de asegurar el éxito deseado, crear otro Gran Premio, que se disputaría en el mismo circuito y con reglamentación especial, que en nada tengan que intervenir los poderes internacionales, que precisamente este año tan mal han puesto a los pobres organizadores, que sólo han



*Delage*, con su litro y medio 1926, equipado con *Dunlop*, se adjudica en el autódromo de Brooklands la carrera británica

STADIUM





Campari, *Alfa Romeo*, ganó el primero absoluto del Kilómetro de Friburgo, neumáticos *Pirelli*

visto ponerse en línea: Francia, tres coches; España, seis; Inglaterra, nueve, cifras escasísimas para los enormes sacrificios realizados, especialmente por los españoles, pues los otros, para ahorrar gastos, han aprovechado autódromos ya existentes, convertidos en circuitos (según ellos) por medio de montoncitos de arena estilo carrera de obstáculos.

Para asegurar el éxito del Reglamento y con ello la participación de número suficiente de coches, dicha comisión deportiva acaba de publicar una circular que ha enviado a todos los constructores que más o menos pueden participar, indicándoles los puntos en

que dicha reglamentación se basaría. Los fabricantes a quienes se ha dirigido tal circular, son los que de la guerra a esta parte han corrido en los grandes premios de velocidad, en las 24 horas de Le Mans y Bélgica, en la Targa Florio, en la Copa Bolliot, en el circuito de Carreteras empedradas y que, sin disputar carreras, han establecido notables records tanto de distancia en autódromo como de ciudad a ciudad. La circular está concebida en términos generales de la manera siguiente: Explica no poder cambiar la reglamentación de 1.500 c. c. con compresor autorizado y 700 kilogramos de peso, por ser acuerdo in-

ternacional; demuestra el poco interés que se han tomado las fábricas por tal fórmula este año y las también pocas probabilidades de que les interese en el próximo, y propone un anteproyecto de reglamentación destinado como base a una carrera que se disputaría en el mismo circuito que se escogiera para la carrera anual. El anteproyecto es: Carrera de velocidad para una sola categoría, distancia 700 kilómetros para coches de fuerza libre, empleando esencia turismo, en cantidad limitada o no, siendo el 10 por 100 para aceite en caso que se decidiese limitarla.

La susodicha circular es también una convocatoria para una reunión en la que todos los constructores susceptibles de participar en la carrera tendrán voz y voto para elaborar el proyecto definitivo. La fecha de esta reunión será para los días del próximo octubre y durante la celebración del Salón Automóvil parisino de este año.

La idea no puede ser más acertada, ya que desde hace mucho tiempo está en el ambiente general una temporada de carreras a base de consumo y libertad en los motores, y que por fin podamos tener un Gran Premio de velocidad en el que al darse la señal de partida no se sepa qué marca será la ganadora.

M. F. C.



Impresiones de la semana en San Sebastián: Goux, después de su triunfo.—Las tribunas.—Constantini, ganador de la carrera libre.—El equipo *Chenard Walcker*.—La tribuna regia.—Los campeones de *Mercedes*

Fotos Rol y Ragel

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid



# La actualidad deportiva en París



1 y 6. Roger Schlachpel, para demostrar su maestría y las grandes condiciones de su *Ford*, desciende las escaleras de la Rue d'Alsace; al final de su hazaña es recibido paternalmente por un guardia, que le lleva a la Comisaría.—2 y 7. Prueba de marcha París-Estrasburgo, ganada por el suizo Linder.—3. En el velódromo del Parque de los Príncipes se ha disputado el clásico Petit Tour de France, que ha ganado Van Slambroeck.—4. La carrera ciclista Bruselas-París ha sido ganada por Debaets.—5. Tambuter, campeón de Europa, espada.

Fotos Rol

STADIUM



# La actualidad futbolística

*El Badalona pasa al grupo A / La gran obra del Español en tierras americanas / Burlando la reglamentación del profesionalismo*



La lucha entre el Martinenc y el Badalona

## El Badalona pasa al grupo A

COMO premio a su entusiasmo derrochado durante la última temporada y como justa consecuencia de la eficacia demostrada por el equipo en múltiples ocasiones, el Badalona acaba de ganar en forma brillante su ascenso al grupo superior.

En fútbol existen dos sistemas de promoción: uno que dicta el paso automático del primero o primeros equipos de un grupo secundario al superior, y otro que obliga, aun después de ganar el primer lugar en los grupos inferiores en forma brillante, a disputar al colista de la sección inmediatamente superior el derecho a figurar en el mismo.

Desde que está reglamentado nuestro fútbol no ha habido otro sistema que ganar el ascenso a pulso, por obra y gracia de la ciencia, la habilidad, el coraje y el entusiasmo. Hacía años que el campeón del grupo B se estrellaba en sus esfuerzos para abatir al último del grupo A, que sin variación ha sido, en los últimos años, el Martinenc. Pero esta vez, a pesar de que creímos algo problemática la hazaña, en virtud del partido deficiente que hicieron los badaloneses en el campo del Español (primero de promoción), el Badalona se ha impuesto en forma que su superioridad no deja lugar a dudas.

Si en el segundo partido venció por un solo goal, en el decisivo superó al once de San Martín en forma tal, que los rojos casi dieron la impresión de no estar en el campo.

En realidad, hubo un solo equipo — el vencedor — que jugó un partido soberbio en todos conceptos. Venció a los desconcertados jugadores martinenses por 6 goals a 0, y en la forma espléndida en que se presentaron los muchachos costeños, se hubieran indudablemente impuesto a más de un equipo del grupo A.

Tanto por este sonado triunfo como por toda la campaña hecha durante la temporada, merece plácemes sinceros el Badalona. Los vencidos tendrán campo ancho en el grupo B de demostrar si su temple está a prueba de adversidades, única condición que se exige para hacer florecer pasadas glorias.

## La gran obra del Español en tierras americanas

Para darse exacta cuenta de lo que significa la campaña que el Español está haciendo en «fields» americanos, basta leer los comentarios halagüeños de la prensa americana, que, aparte de ensalzar nuestro fútbol a través de las gestas del once de Zamora, acepta la verdad de la preeminente posición que ocupa aquél en el fútbol europeo.

El Español ha demostrado en todos los partidos una preparación física excelente, que ha permitido a los jugadores rendir un esfuerzo enorme que ha admirado a los más reacios. Han demostrado que nuestros jugadores, en entusiasmo, no tienen rival, pero también han sabido, en alguno de los partidos, demostrar que en España se sabe jugar a fútbol.

Un empate con la selección de la Asociación Argentina y una victoria sobre el Nacional, en su propio terreno, no los consigue quien quiere, sino quien puede. El Español ha podido, y con ello ha escrito una página brillante en los anales del club y en la historia del fútbol catalán y del deporte español.

Han hecho con la *tournee* una obra altamente meritoria, dando una idea aproximada de cuanto representamos en este aspecto deportivo, más valiosa porque al oponerse a los mejores conjuntos americanos — conjuntos de selección — ha hecho anteceder la declaración de que era un equipo de club y no la representación mal autorizada del fútbol hispano.

Insistimos en que Cataluña y su deporte ha subido algunos enteros con los resultados de los blanquiazules en América, haciendo caso omiso de la formación del equipo. Como jugadores, como *sportmen* y como diplomáticos han estado los componentes de la expedición a buena altura, y hemos de agradecerse.

Un hecho simpático queremos subrayar. Si la recepción en la Argentina ha sido cariñosa y entusiasta, en el Uruguay ha sido apoteósica. Las fibras de los corazones uruguayos vibraron ante la presencia de los futbolistas del equipo de Barcelona, cuyo público tanto mimó y agasajó a los uruguayos en las fechas brillantísimas de sus partidos en nuestros terrenos.

No podemos prescindir de dar a conocer el saludo que en el gran diario de Montevideo *El Plata* se dedica al Español a su llegada a su capital.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



El título es: «Footballers hispanos, estáis en vuestra casa», y el texto dice así:

«En nuestra memoria aun se mantiene fresco el recuerdo de aquella tarde, en que ante 35.000 aficionados catalanes, entró al field de Las Corts el equipo de Nacional. Era el adversario de ese día Barcelona, el siete veces campeón de España, el conjunto que en épocas todavía recientes tuvo en sus filas al gran restador Zamora y al multiplicador Alcántara. Mientras el gran arquero detenía firmemente los arrestos enemigos, el delantero, una vez y otra también, se encargaba con la potencia de sus shots de colocar guarismos en las tablas del «tanteador».

Nacional, en la tarde que traemos a cuenta, fué recibido cariñosamente por la afición de la ciudad condal. La concurrencia, con ovaciones estruendosas y delirantes, le presentó armas, porque perduraba tal vez la impresión de la última Olimpiada.

Pocas veces vimos más expectativa y nerviosidad en una multitud, que la que saludó la llegada de Nacional a la cancha donde los catalanes forjaron a sus campeones, preparados perseverantemente, para quitarle su cetro a los footballers de Vasconia.

En ese field, que sintetiza todo lo que de tradición e historia tiene el sport catalán, Nacional se encontró en su propia casa. La hidalguía, la nobleza, la hospitalidad que es innata en la madre patria, se ofreció sin tasa ni limitación a los que llegaban de tierras muy lejanas.

Verdad es que cada vez que un suramericano pisa la tierra hispana, sabe que llega a la casa de sus mayores.

No nos extrañó, pues, la amable acogida. Allí apuramos distintas sensaciones, desde la amargura del contraste hasta la satisfacción intensa que brinda la victoria.

Pero el éxito y el ambiente todo quedó librado, dentro del terreno, a cosas perfectamente normales. El público, a pesar de ser multitud, no obstante su cálido apasionamiento, consecuencia de su latinidad, estimuló a sus favoritos y saludó con palmas a los visitantes, en la oportunidad en que pudieron hacer cátedra de su juego.

Barcelona, en lo que se refiere a sus aficionados, rectificó las es-

pecies que de ellos se propalaban mucho antes de nuestro arribo a la progresiva capital. Ni era el tigre como la pintaban ni la concurrencia tenía participación capital en las incidencias que se desarrollaban dentro del field. El azar tuvo mucho que ver en algunos contrastes sufridos por Nacional; pero ellos jamás fueron provocados por la hostilidad y agresividad del público.

Un principio elemental de consecuencia y gratitud impone que mañana nuestro público reciba afectuosamente, cariñosamente, entusiásticamente, a los que están tan vinculados a nuestra vida.

La tierra americana es tierra española. Y espiritualmente no hay fronteras entre la madre patria y el joven continente. De ahí que para los huéspedes de hoy existe una sola bienvenida: españoles, están ustedes en su propia casa.»

Este efusivo saludo ha llegado a emocionarnos. Con la estruendosa ovación con que fueron saludados nuestros jugadores, iba el agradecimiento por la anterior recepción cordial que nuestro público hizo a los emisarios del fútbol sudamericano; los aplausos iban dirigidos a nuestra ciudad en la persona de sus representantes.

¿No es ésta obra de aproximación real, efectiva y perdurable? Deben tenerlo en cuenta quienes niegan al deporte otra categoría que el de simple juego para pasar el rato.

### Burlando la reglamentación del profesionalismo

El peligro máximo de que la bien intencionada labor de la última Asamblea fuera estéril, estaba

y está en la reincidencia en el vicio de falta de sinceridad en la declaración del estatuto de los jugadores.

La Federación Centro acordó que todos los jugadores a ella adscritos continuaban siendo amateurs, a despecho del secreto a voces de las cantidades que perciben muchos de aquéllos. Este criterio radical de no querer cambiar de posición, a pesar de las insistentes demostraciones de que la realidad y la nobleza tenían que impulsar a un cambio absoluto, había sospecha de que sería seguido por otras Federaciones.

La Federación Nacional parece que no quiere transigir con el engaño. Podrá darse algún caso—es inevitable—que pueda esconderse de profesionales con capa de amateurs, pero los directivos del fútbol no transigen con las cómodas actitudes de dejar las cosas tal como estaban antes.

Su circular a las Federaciones invitándoles al estudio del reglamento aprobado y a la sinceridad, es digno de aplauso. Más lo será la persecución enérgica de todos los profesionales emboscados que quieran colocarse en adelante como puros amateurs.

Esperemos que en este sentido la guerra sea sin tregua, en bien de la verdad y de la purificación de nuestras costumbres deportivas.

La determinación de la Federación Española ha traspasado la frontera de todas las regiones y parece que en el seno de los Comités regionales se efectúan aquellas delimitaciones que han de separar a amateurs y profesionales.

SPECTATOR



El dominio del Badalona fué absoluto en el último partido de promoción

Fotos Buyosa

STADIUM



## La quincena del Turf

LA ciudad de San Sebastián, haciendo honor a su historia de amante del deporte del *caballo nacido en pureza*, ha abierto las puertas de su hipódromo de Lasarte.

Los premios más importantes son: la Copa de S. M. la Reina Doña María Cristina, carrera nacional, con 25.000 pesetas; el Gran Criterium, para dos años, naturalmente, magnífica prueba subvencionada en los tiempos en que Mr. J. Marquet era presidente de la Sociedad de Carreras con 100.000 pesetas, rebajadas hoy a 15.000; el Derby de San Sebastián, al cual se destinan 20.000 pesetas; el Premio Príncipe de Asturias, carrera mixta y especie de handicap, con 25.000 pesetas; la Copa de S. M. el Rey y 50.000 pesetas, con cargas y descargas y, finalmente, la Copa de S. M. la Reina y 25.000 pesetas.

El esfuerzo es verdaderamente de gigante, por lo que felicitamos cordialmente a los directores del mitin de Guipúzcoa y les animamos para proseguir por el camino trazado. Les recordamos que para la Copa de Oro del Rey y las 50.000 pesetas está esperando la afición el anuncio en el *Boletín de Carreras* para el año próximo... ¿Que pedimos mucho? Nos deben la repetición de tan magno acontecimiento.

Las reuniones hasta el presente celebradas, se han visto nutridas de público y abundantes de campos, ya que la mayoría de los pura sangre presentables de España están en la pista de aquel hipódromo.

La Copa de S. M. la Reina Doña María Cristina ha sido, hasta el presente, la mayor prueba corrida; el triunfador, *Toribio* (del Marqués del Llano de San Javier), hijo de *Brunor* y *Appam*, un cuatro años muy desgraciado, pues debiera haber ganado muchos premios y, a pesar de su corazón en la pelea, ha debido bajar pabellón en muchas ocasiones y por circunstancias accidentales.

A la subida de la storting-gate *Toribio* púsose a la cabeza de los seis participantes, seguido de *Ilbaritz*, *La Magdalena*, *Bolívar*, etcétera; en la recta de en frente,

el pelotón se agrupa, viéndose a *Ilbaritz* querer tomar el mando, entrando así en la línea recta, en donde *Toribio* corre al poste asaltado por el tranco de *La Magdalena*, que debe bajar el pie ante la pujanza del hijo de *Brunor*, ganador por 2 cuerpos y medio; tercero *Bolívar*, a 1 cuerpo y medio. Tiempo: 2 m. 11 s.  $\frac{1}{5}$ , que no es malo si se recuerda que los 2.000 metros de la prueba se corren en una pista de arena.

Hemos visto en algunos periódicos y firmado por algunos críticos posiblemente inteligentes en estas cuestiones, lamentarse de no haber tomado parte en la pelea *Apa*, *Noy*, que no estaba matriculado, pues hubiérase patentizado cuál era el mejor caballo de España. Algunos escritores dicen que en la pista de Lasarte el mejor nacional es *Toribio*; puede ser, mas creemos débense efectuar nuevos ensayos para resolver cuestión tan delicada.

Las otras carreras del día fueron interesantes, habiendo dado un resultado inesperado la victoria de *Sauveuse*, *Hally Hill* y *Mousmée*, que ganó en extrema out sider, el reclamar, dando 162 pesetas a sus partidarios.

\* \* \*

La segunda reunión constituyó una fiesta simpática, sin que grandes performers abordaran la lucha; la dotación mayor del día fué para el caballo *Noriale*, del Duque de Toledo, venciendo a *Elys* y *La Doriguilla*, la excelente yegua del Conde de la Cimetara.

Hacia tiempo deseaba la afición ver a *Lord Presto* medirse con nuestros nacionales, y su propietario, el señor Marqués del Llano de San Javier, que tiene en gran estima a su caballo, ganador de importantes y grandes premios en Francia, satisfizo aquellas ansias haciéndole correr en el Premio Pantagrúel, ganándolo en brillante estilo. Esperamos nuevas exhibiciones para poder juzgar el valor del dicho importado.

*Sandover*, vieja y eterna, vemos tiene aún temple y son sus huesos de acero para pasar el poste primera, delante productos como *Lavandière* y *Reinosa*, lle-

vando el mayor peso de la carrera. La Marquesa de Villagodio parécenos no ha hecho muy malos negocios con la fuerte hija de *Oversight*.

\* \* \*

En la primera carrera del actual mes, la Militar dió ocasión para lucirse a uno de los hijos de *Cholx de Roi*, *Juanité*, conquistando la victoria ante un grupo de muy buenos caballos militares. Ocho pesetas dió a sus tornadores.

El reclamar, nueva victoria de la yegua de nuestro amigo don Mariano de Rivera, *Sauveuse*, alcanzada con muy buen estilo, dando a sus apoyadores 52,50 pesetas.

Esperábase con interés la carrera del Premio Parthenon, para ver cómo se media *Apa*, *Noy* con *Avanti* y un grupo de importados.

Era la prueba sobre 1.850 metros; de salida toma *Avanti* el mando del grupo y, maestro de la situación, llega el primero 3 cuerpos delante los demás; *Apa*, *Noy* no pudo hacer otra cosa que colocarse detrás, una cabeza delante de *Neuwillars*.

¿Hay que condenar al hijo de *Brunor*? Opinamos que no debe hacerse apreciación alguna, pues tiempo tendremos para juzgar rectamente a los buenos y a los malos.

Siempre se miran los Criterium como carreras de excepcional importancia, puesto que en ellos se juzga, se discierne, se prevé, se tamiza, no sólo al vencedor de la carrera, sino que se toma una línea o punto de partida para el día de mañana. En general, los vistos a la llegada de los grandes Criterium, son caballos de gran porvenir y a los tres años obtienen los primeros puestos de su generación; repito lo que he dicho en múltiples ocasiones: las leyes biológicas no son leyes matemáticas y, por ello, hay excepciones. *Eneas*, un hijo de *Clarissimus*, perteneciente al Marqués del Llano, ganó en gran estilo dentro de su acción y con superior autoridad, 3 cuerpos delante seis dos años, alguno excelente; el tiempo no es bueno, 1.000 metros en 1 m. 17 s.  $\frac{2}{5}$ , mas acordándonos de la pista de arena puede admitirse.

STADIUM



*Bengali* adjudicóse la última carrera sin grandes esfuerzos, oponiéndose a un lote de medianías.

\* \* \*

De un acto realizado no hace muchos días en la ciudad condal queremos dar cuenta en estas páginas, dejando de mano otras notas de actualidad. Nos referimos a la reunión celebrada por la entidad Barcelona-Turf, para escuchar una plática de su Secretario referente a un viaje realizado por los centros de entrenamiento y cría del puro sangre en Francia.

Ante una concurrencia distinguida y numerosa habla el platicante del origen del puro sangre, afirmando ser un producto artificial debido a la herencia, al entrenamiento y a la alimentación y pudiéndose formar bajo todos los cielos, los climas y sobre todos los terrenos. Remóntase, por la herencia, a los tres sementales-raíces, de procedencia oriental, ayuntados a yeguas escogidas y seleccionadas de Inglaterra, sobre todo en tiempos de Carlos II; dice como la alimentación ha coadyuvado a la herencia y encuentra grandes lagunas en la fórmula de la nutrición, y refiriéndose al entrenamiento, a pesar de lo mucho que se ha adelantado, debe modificarse, temando por base la fi-

siología y la fisicoquímica, aprovechándose de los elementos que pródiga le muestra la mecánica animal y la electrología. Se declara contrario decidido de las carreras a los dos años, mentando una larga lista de enfermedades debidas al osteísmo, hijas de los defectos de irrigación, por los excesos en temprana edad, que debiera deslizarse galopando el «yearling» por placer en los prados. Sienta el criterio contrario a la precocidad, que nosotros no compartimos en muchos puntos, diciendo que el caballo de carrera debiera comenzar a correr a tres años y los grandes premios a cuatro, dando ello grandes energías a la raza. Se extendió en consideraciones sobre las carreras en Francia e Inglaterra y pide se introduzcan en España carreras muy a menudo, aun con pequeños premios, para educar al pueblo y seleccionar los caballos, para que en los premios importantes corran buenos sujetos y no estorben los *no valores*, como acontece en la actualidad. Cuenta como son las grandes yeguas en Francia y su funcionamiento, y como deberíamos en lo posible no sólo imitar, sino mejorar nosotros.

Habla de la Prensa, haciendo grandes elogios a los periódicos que destinan secciones a tratar de cuestiones hípcas, como acontece

en los grandes rotativos de Europa y América, enalteciendo y glosando la labor de STADIUM y presentando a su Director, don Narciso Masferrer, como el tipo acabado del periodista moderno que tiene la visión de la Gran Prensa y estimulando a los periódicos a seguir sus enseñanzas, condenando y ridiculizando a los rotativos que sólo saben hablar de carreras de caballos cuando se celebran y aun sin la menor noción de lo que tratan en muchos casos, destinando para ello, el lugar junto a los Ecos de Sociedad... «*risum teneatis*, exclama el conferenciante, cuando todos sabéis son las carreras de caballos un sport, y sport especial, que requiere lugar apropiado para poder tratar y enseñar a gran parte del público que lo desconoce».

Termina afirmando cree en un futuro no lejano esplendor de las carreras en nuestra patria y abriga la fe que ello se realizará por los esfuerzos, la tenacidad, la voluntad y la energía de Barcelona-Turf.

Felicitemos a la Sociedad, agradeciendo los elogios prodigados a STADIUM y, aunque no compartimos muchas de las ideas expuestas en el referido acto, aplaudimos la labor realizada por el conferenciante.

PRÍNCIPE PALATINO

## ¿Un nuevo impuesto? ¡Ja, ja!

Don EMILIO JUNOY, que ha sido todo un gran tribuno, diputado y senador, en aquella época en que en España estaba de moda eso del parlamentarismo, cuenta ahora—¡lo que va de ayer a hoy!—con una «pequeña tribuna».

A nosotros, en cualquier periódico que se dignase aceptar nuestra colaboración, no se nos ocurriría nunca motejar la tribuna de «pequeña», porque a nadie, y menos a los periódicos que viven de la publicidad, les gusta ser calificados de ínfimos o pequeños.

Pero como eso es cosa de don Emilio, ex diputado, ex senador y ex republicano, y del periódico en que colabora, vayamos a lo que nos importa: don Emilio tiene la monomanía de perorar hogaño, como antaño; si no, no podría vivir.

Hogaño, como antaño, tiene que decir cosas, y cuando no existe tema lo inventa; el caso es poder hacer uso de la tribuna, que para eso se ha creado.

Como a ex demócrata, se le ha ocurrido facilitar una idea al multijorjador de las que influyan en esquilmar al pobrísimo contribuyente, y la grandiosa idea, por si ustedes y Calvo Sotelo la ignoran, consiste en ofrecerle a la Hacienda UN MILLÓN DIARIO, ni un céntimo más ni un céntimo menos.

Con pocas ideas como ésta se salva la patria, y el Estado español, no sabiendo en que emplear el dinero sobrante, puede que se decidiese a subvencionar a STADIUM, que desde hace diez y seis años, sin intermitencias, viene dedicándose a propagar las excelencias que reportan los ejercicios físicos, que es cosa digna de empezar a ser recompensada.

La idea consiste en lo siguiente: Automóviles (¡ya salió aquello!) —dice don Emilio Junoy (sin saber lo que se dice)—hay en España 200.000. Antes de la guerra todo el mundo pagaba muy a gusto (?) 90 céntimos por el litro de gasolina. Ahora cuesta 55 céntimos, en aquellos depósitos en que sus dueños miran más por el interés del automovilismo que por el suyo propio... (es cosa probada, palabra de honor), pues como esto del automóvil, según el ilustre ex demócrata, es un verdadero lujo, para nadie supondría un verdadero sacrificio pagar un realito de impuesto por el litro de bencina que se adquiriera y el *poverino*

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Estado español hallaría una mina con que poder reforzar los ingresos y saldar el déficit.

Suerte que los ecos de la «pequeña tribuna» de que actualmente dispone don Emilio, no llegan a la antigua aduana de la calle de Alcalá y suerte también que Calvo Sotelo sabe mucho más de estas cosas que dice y le d-*jan* decir a don Emilio.

En primer término, sepa el señor Junoy que no circulan por España «y sus colonias», no ya 200.000 coches automóviles, pero ni siquiera 100.000.

La última estadística oficial (31 diciembre 1925) arrojaba un total de 111.765 autociclos, coches, camiones, autobuses, etc., de los cuales deben circular la mitad aproximadamente.

De modo que el famoso millón de don Emilio queda reducido a la cuarta parte.

A Calvo Sotelo no se le ocurriría nunca, aun no siendo demócrata al *estilo* de Junoy, que comió a manteles con reyes y príncipes pero también con Lerroux, aunque puede que sin manteles, gravar una mercancía que se cotiza a 55

céntimos el litro con un *30 por 100 de impuesto* SOBRE TODOS LOS DEMÁS QUE PAGA el respetable público pagano.

La gasolina paga, al entrar en España, sus derechos de aduana; pagan su contribución al Estado quienes la venden al por mayor y quienes la revenden al por menor, y pagan los distribuidores de gasolina al Estado y al Municipio.

Para un país como el nuestro, respetable ex senador, el vender a ínfimo precio la gasolina es favorecer el turismo — que si se supiera explotar en España habría de sobras con que enjugar el eterno déficit —, es acrecentar el número de fábricas nacionales de automóviles y la importación a España de número de cada vez más importante de coches; es dar pan y trabajo a miles de obreros, empleados en fábricas, en talleres, en garages, en la venta de esa misma gasolina, en la conducción de coches, que llevan a todos los confines de la patria nuestra riqueza y vida, signos de civilización y de grandeza, hasta allí donde no llega ni llegará nunca el ferrocarril.

El querer imponer nuevos im-

puestos sobre la gasolina es pretender cerrar la espita a aquello que ha de producirnos un 1.000 por 1.000 de interés, sin que nadie lo comprenda, y de ahí que el «automóvil» sea execrado por todo el mundo, hasta por don Emilio Junoy, que lo mismo pudo hablar en la forma que nosotros lo hacemos, a favor de la gasolina, del automovilismo y en contra del «fisco», del que abominaba cuando era director de *La Publicidad*, que en contra, porque de lo que se trata es de ocupar, con el mismo afán, ahora que los tiempos han *cambeado tanto*, la pequeña tribuna, que *in illo tempore* la tribuna grande, en aquella olvidada época en que hablando don Emilio a los gimnastas les decía: «El ejercicio físico es tan sano, que ya veréis como los soldados que pelean en Cuba y Filipinas vuelven pletóricos de salud y vida...»

... y volvieron, en efecto, ¡ay!, en su inmensa mayoría, tísicos.

Y es que se habla porque se tiene que hablar, sin saber, muchas veces, de lo que se habla.

ARMANDO GRESKA

## MENSAJERAS

EL fallecimiento del que fué nuestro muy querido y entrañable amigo don Dionisio Conde, ha producido hondo sentimiento entre todas las clases sociales de nuestra ciudad y de fuera de ella.

El acto solemnisimo de su entierro constituyó la demostración más patente del cariño y del afecto que supo captarse entre sus conciudadanos.

Fué un deportista de los de la antigua cepa; de los que con más fe y entusiasmo colaboraron en la época en que se empezó a practicar el sport en nuestra ciudad y entre el elemento deportista contaba a sus mejores amigos.

STADIUM debe a Dionisio Conde algo más que esta breve nota en la que queremos significar todo nuestro profundo sentimiento por la muerte del amigo al que quisimos tanto.

A su muy respetable viuda, a sus hijos, hermanos y a cuantos lloran su muerte, reiteramos la

expresión sincera y leal de nuestro vivo sentimiento.

E. P. D.

\*\*\*

HAN dado comienzo los trabajos de organización de la Exposición Internacional del Automóvil que se proyecta celebrar en Barcelona en la primavera próxima.

El Comité está constituido por los señores don Magín Matheu, presidente; Ciudad, vicepresidente; Elizalde (don Antonio), tesorero; Alegre, Bofill, Bosch y Pagés, Creus, Klein, vocales, y Masferrer, secretario general.

\*\*\*

OLÍMPICAS. — Recientemente publicó la *Hoja Oficial* (aunque con carácter puramente oficioso) un suelto que transcribimos a nuestras columnas con el mayor gusto:

«El Comité ejecutivo de la Exposición de Barcelona va a nom-

brar, uno de estos días, el Subcomité Deportivo, llevando al mismo personas de representación y valía interesadas en el buen nombre de Barcelona, y ofreciendo una representación al Ejército y otra a la Armada.

Suenan al efecto varios nombres de personas interesadas en el progreso de nuestra ciudad y en el éxito de la futura Exposición.»

En efecto, el Comité ejecutivo de la Exposición de Barcelona nombró a las siguientes personas de representación y valía e interesadas todas en el buen nombre de Barcelona:

Por el Ministerio de Instrucción pública, al Vicerector de nuestra Universidad don Eusebio Díaz.

Por la Aeronáutica Naval, al teniente de navío don Julio Guillén.

Por el Ejército, al coronel de infantería señor Franco.

Por el Comité Olímpico Español, a nuestro director señor Masferrer.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Por la Confederación Deportiva de Cataluña, sus tres vicepresidentes señores doctor Farnés, Roure y Cabot, y el tesorero señor Garriga Roig.

Estos señores han tomado ya posesión de sus cargos, bajo la presidencia del señor Marqués de Foronda.

El Subcomité Deportivo lo preside don Santiago Trias, tesorero del Comité ejecutivo de la Exposición, habiendo sido elegido secretario don Ricardo Cabot.

\*\*\*

HAN salido en dirección a Lausanne, Berlín, Estocolmo, Amsterdam, Amberes, Londres y París, nuestros muy estimados amigos el arquitecto señor Montaner y el secretario del Comité Olímpico Español señor Mesalles Estivili.

Acudieron a despedirles a la estación sus respectivas familias, muchos de sus amigos y nuestro director don Narciso Masferrer, del Comité Olímpico Español y Grupo Deportivo de la Exposición de Barcelona.

\*\*\*

EL primer equipo del Athletic Club de Bilbao jugará el día 5 de septiembre, en Viena, un partido contra el Wiener, amateur, equipo campeón de Austria, y el día 8 con el M. T. K., en Budapest.

En la misma capital, y el día 12, celebrará un partido contra el equipo campeón de Hungría, Tornacub.

\*\*\*

NUESTRO muy estimado amigo, el notable jugador del F. C. Barcelona Emilio Sagi-Barba, ha visto aumentada su familia con un nuevo y rollizo vástago.

Nuestra enhorabuena al simpático Sagi y a su distinguida familia.

\*\*\*

HOY es el día señalado para la inauguración del frontón construido en el monte Achanda, celebrándose un partido entre cuatro aficionados.

Con este motivo, será exhibida una preciosa colección de pelotas célebres, cada una de las cuales lleva anotada en el cuero su brillante historia.

El partido a que antes aludimos será jugado con una pelota formidablemente histórica. Con ella Pello ganó el año 1855 un partido a Bisimodu, celebrado en Marquina y que tuvo extraordinaria resonancia en el país.

En 1873, el Chiquito de Eibar obsequió con un banquete en Eibar al gran Gayarre y otros amigos, y en el banquete Pello regaló esta pelota a la persona dueña de esa colección *sui generis*.

\*\*\*

EL mes próximo se inaugurará en Irún el Estadio Gal, jugando un partido el Real Unión con el F. C. Barcelona.

\*\*\*

NUESTROS estimados amigos, los conocidos comerciantes en motos señores Lázaro y López, que han conseguido en pocos años alcanzar uno de los mejores lugares dentro de su especialidad, han inaugurado un lujoso salón de exposición en la Rambla de Cataluña, 104, montado con verdadero gusto artístico.

El acto inaugural se vió favorecido con la presencia de numerosos amigos, representantes, comerciantes y periodistas, todos los cuales elogiaron el bello gesto de los señores Lázaro y López, deseándoles aumento en su próspero y acreditado negocio, que han sabido colocar a gran altura.

Los invitados al acto fueron obsequiados con un delicioso lunch.

\*\*\*

CON una gran fiesta deportiva—carreras ciclistas y pruebas atléticas—se ha inaugurado el nuevo velódromo de Ibaiondo, propiedad del Club Arenas, de Guecho.

El velódromo de Ibaiondo viene a llenar una necesidad sentida largo tiempo en Vizcaya. Bilbao cuenta con el mejor velódromo de España.

Las características del mismo son las siguientes:

Recorrido por la cinta, 385 metros; altura estrados del velódromo, 2,30 metros; perfil constante inclinación, 22 grados; perfil variable inclinación media, 12 grados; velocidad, 100 kilómetros hora; longitud de las rectas, 80 metros; pista de llegada, anchura, 6,50 metros; anchura del peralte perfil constante, 5,50 metros; an-

chura media del perfil variable, 6,50 metros; radio de la curva de perfil constante, 34 metros; radio de la curva de perfil variable, 45,30 metros. La pista es de hormigón armado.

\*\*\*

EL Real Madrid ha elegido la siguiente Junta Directiva:

Presidente, marqués de Bolarque; vicepresidente primero, Antonio Bernabeu; vicepresidente segundo, José Peña; secretario, José Baamonde; vicesecretario, Mariano Cebrián; tesorero, Laureano Ortiz de Zárate; contador, Pablo Normand; vocal primero, Benito Pico; vocal segundo, Carlos Tafoada.

El señor Bernabeu, presidente de la Real Federación Española de Fútbol, ha declinado, con razón, el cargo para el que fué elegido.

\*\*\*

EN la última asamblea celebrada por la Confederación Nacional de Atletismo, se acordó designar a Castilla para que organice los campeonatos atléticos de 1927 y que el cross nacional se celebre en Valencia en el mismo año.

Se convino en multar con 3.500 pesetas a la Federación que no organice un campeonato que haya aceptado previamente, inhabilitando además a sus directivos por diez años.

Otro de los acuerdos fué el de celebrar en los días 21 y 22 del corriente, en Lisboa, el segundo match ibérico de atletismo.

\*\*\*

LA veterana Real Sociedad Gimnástica Española ha elegido nueva Junta Directiva.

He aquí los nombres de las personas designadas:

Presidente, don Julio Barrena; vicepresidente, don José García Echániz; tesorero, don Augusto Amillo; contador, don Aurelio Gutiérrez; secretario, don José Juan Lambad; vicesecretario, don Emilio Jiménez Arteta; vocales: don Sinesio Mendicute, don Francisco Martínez Larrañaga, don Ramón Sánchez Osorio, don Andrés Serano y don Fernando Moreno.

Algunas de estas personas, por cuestiones internas y causas explicadas en la prensa, no han aceptado los cargos para los que fueron elegidos.

STADIUM



# EL DEPORTE EN SOLFA



—¿Tiene dolor de muelas tu marido?  
—¡Ca! El otro día quiso presumir de Fronval y se rompió el pico.

(L'Auto, Paris)



—Es una ascensión estupenda.  
—Aoh, yes! La libra a 230 francos.

(Le Merle Blanc, Paris)



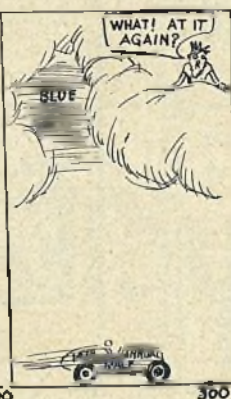
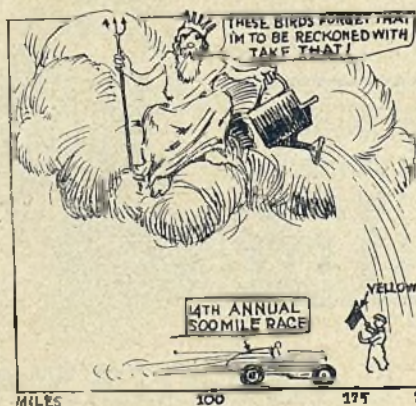
—Mamá, es la última vez que te advierto. Si vuelves a pegar baio, te descalifico.

(Sporting, Oporto)



—¿Dónde va usted por la acera?  
—Es que temo que me atropellen.

(Le Rire, Paris)



El dios Neptuno impidiendo en 1926 que la carrera de Indianápolis fuese de 500 millas

(Motor Age, Nueva York)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid





## Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Telef. 1017-A  
BARCELONA

LA MEJOR CASA  
de España en artículos  
para todos los sports

Tennis  
Foot - Ball  
Atletismo  
Boxeo  
Ping - Pong  
Rugby

Hockey, Excursionismo, etc.



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

VENTA AL POR MAYOR



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



## 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

## OPERADIO

### Maletín Radiotelefónico

FUNCIONA  
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

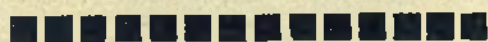


Continuando la serie de sus victorias de 1925  
EL MOTOR DE AVIACION

# Hispano-Suiza

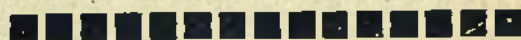
ha batido los siguientes

**“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.

1925 - Campeonato de Cataluña 1100 c.c. - **1.º** Fuentes, sobre **GAR**

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 Abundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



# Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas  
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

# B. S. A.

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

## MOTO-NAFTA



La mejor esencia para  
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

### Colecciones de STADIUM

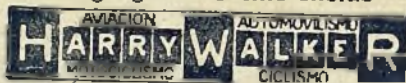
Año 1911, 60 ptas.; años 1912 a 1919, 100 ptas.; años  
1920 a 1925, 30 ptas. : Volúmenes encuadernados  
Pídanse a nuestra Administración : Calle Balmes, 54

Cadenas silenciosas marca "Coventry"



con y sin guía central, para coches  
americanos y europeos

Envíeme sus demandas  
Tengo grandes existencias



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

# ¡Ciclistas! Debéis usar

# Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid

Gaztambide, 3

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

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*



# NACIONAL PIRELLI

ES EL MEJOR  
NEUMATICO

SUS 30 X 3  $\frac{1}{2}$ , 29 X 4,40  
730 X 130 Y 715 X 115

NO CONOCEN  
RIVAL

Imprenta LA POLÍGRAFA : Balmes, 54 : Teléfono 2089-A : Barcelona

Ayuntamiento de Madrid