

AUTO-MOTO

REVISTA

DEL REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA
Y DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : RONDA SAN PEDRO, 2 PRAL.

Director : JOSÉ ORTIZ

SUMARIO

La carrera «Copa Cuesta Ordal».

Varias censuras y un elogio, por J. V. Solá
Andreu.

Reseña de la Cuarta Prueba por equipos, corrida
el 1.º de Diciembre de 1918.

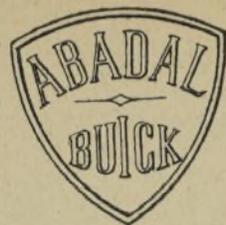
Las carreras de Valencia : «Copa Porta Cœli».

Sección oficial.

Año I - Núm. 5

Enero de 1919

A BADAL



BUICK

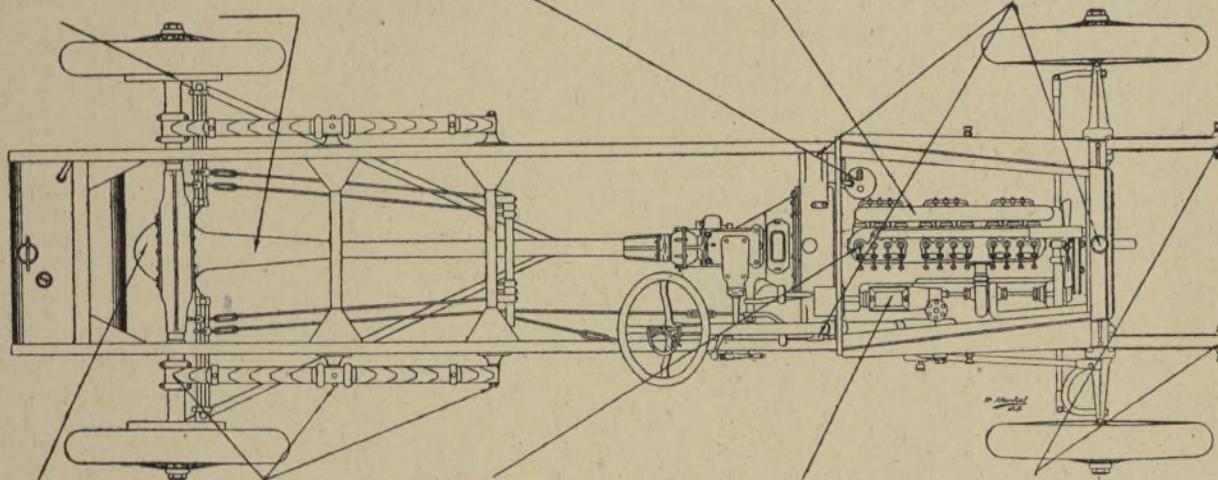
Freno de mano y de pie en las ruedas motrices suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y eje motrices

Puente oscilante suprimiendo un juego de cojinetes. Empuja el coche por la parte delantera permitiendo a los muelles ejercer una suspensión perfecta

Stewart. - Aparato al vacío que evita el tener que dar presión al depósito de gasolina

Carburador Marvel graduable, con calentamiento que permite el uso de toda clase de carburantes

Motor suspendido en tres puntos permitiendo al chasis adaptarse a las desigualdades de la carretera sin perjuicio del mecanismo



Corona y piñón del diferencial con engranajes helicoidales suprimiendo el ruido que producen los engranajes rectos

Articulación Cantilever siendo los tres puntos de suspensión articulados y lubricados

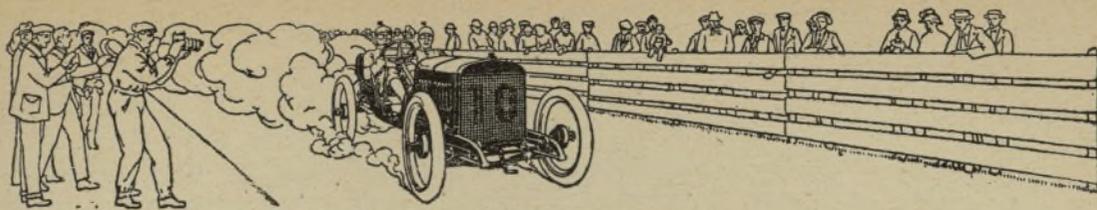
Válvulas con su envoltura. Pueden quitarse con suma facilidad estando situadas en la parte superior y central de la culata lo que aumenta al máximo el rendimiento y economía del motor

Sistema eléctrico Delco que suministra la corriente para el arranque alumbrado e ignición

Articulaciones cónicas en los muelles y en la dirección pudiéndose ajustarse fácilmente

Es la admiración de todos los automovilistas por su nueva disposición y por reunir el conjunto de mecanismos más modernos y de mejores resultados demostrados por la práctica

Ayuntamiento de Madrid



La carrera "Copa Cuesta Ordal"

En el trayecto comprendido entre los kilómetros 70,400 y 65,400 de la carretera de Tarragona a Barcelona, se celebraron en la mañana del día 29 de Diciembre próximo pasado las carreras organizadas por el «Real Automóvil-Club de Cataluña» y el «Real Moto-Club de Cataluña» y fueron presenciadas por un público numerosísimo que empleando todos los medios de locomoción conocidos se trasladó a Ordal ocupando los puntos estratégicos del recorrido y de un modo especial los alrededores del punto de llegada, prestando a aquellos lugares, de ordinario tan solitarios, una animación extraordinaria y desconocida.

Desde el amanecer empezó a notarse en nuestra Capital una inusitada actividad, oyéndose incesantemente las sonoras bocinas y el ruido característico de los motores de automóviles, autociclos y motocicletas que se dirigían a Ordal a presenciar las carreras.

Un día espléndido y una temperatura ideal contribuyeron en gran manera a que se reuniera en aquel pintoresco lugar tan extraordinaria multitud procedente no sólo de nuestra Ciudad sino también de Tarrasa, Molins de Rey, Martorell, Villafranca y otras poblaciones cercanas y era un espectáculo curioso e interesantísimo ver subir a pie por la carretera interminables filas de personas, mezcladas con innumerables ciclistas, tartanas, motoristas, ómnibus, carros y automóviles, llevando estos últimos, cuyo número puede calcularse en varios centenares, entre sus pasajeros un número muy importante de señoras y señoritas, encantadoras con sus atavíos automovilistas y que dieron con su distinción y belleza un extraordinario realce a la fiesta.

A pesar de tan gran contingente de espectadores no hubo que lamentar ningún incidente desagradable y este hecho constituye una nota de cultura que nos complacemos en reconocer, aunque la actitud de nuestro pueblo en ocasiones análogas nos ha permitido siempre hacerlo constar y es proverbial en el mismo.

Realizadas sin contratiempo las operaciones de pesar los automóviles que tuvieron lugar en el importante depósito de maderas del Sr. Marsell, en Vallirana, se procedió a cerrar la carretera al tránsito y a las diez y ocho minutos de la mañana se dió la salida al primero de los inscritos en la prueba del «Real

Moto-Club de Cataluña», Sr. D. Alfredo Ferrán (side-car «Motosacoche») que resultó ganador de la «Copa Ordal» para side-cars.

Las demás salidas fueron dadas a continuación con intervalos de un minuto, dejando de presentarse más de un cincuenta por ciento de los inscritos, pues solamente lo verificaron 18, clasificándose 14 únicamente. Hubo que lamentar la ausencia de varios concursantes que como los Sres. J. Clavería, F. F. y otros no pudieron participar en la prueba por hallarse enfermos.

Fueron causa de otras sensibles bajas diversas averías y pequeños accidentes sin importancia ocurridos en el entrenamiento o antes de la carrera y que nos privaron de admirar los notables recorridos que sin duda hubieran realizado J. A. Orús, A. Lloberes, el conductor de la «Indian» de 8 válvulas con side-car, el del autociclo «Hércules» y algunos más.

Aun es preciso añadir a estas bajas las de algunos motociclistas que encontraron el piso en los virajes poco a propósito para desarrollar grandes velocidades y las de algunos concurrentes que al darse cuenta de la superioridad real o aparente de un contrincante o compañero en la elección de vehículo renuncian a la lucha, como sucedió a varios de los conductores de los «David» inscritos entre los autociclos.

No creemos fuera de lugar hacer notar aquí la inveterada y mala costumbre existente entre un pequeño número de los que inscriben sus nombres para participar en una carrera y dejan luego de verificarlo por una diversidad de razones, como son, falta de entrenamiento, ignorancia de las dificultades del recorrido y otros motivos imputables a falta de previsión e incompleta preparación.

Por todas estas razones y además por la imposibilidad material de que estuvieran presentes una porción de marcas extranjeras que han suspendido su actuación en España desde el comienzo de las hostilidades y cuyos nombres nos eran familiares en anteriores pruebas, no estuvo la concurrencia de corredores en Ordal en proporción con los premios ofrecidos y el esfuerzo realizado para la organización, si bien nos es grato hacer constar que las velocidades obtenidas por algunos de los vencedores como Ferrán (side-car «Motosacoche»), Vidal («Indian») y Armangué («David») compensaron sobradamente, por su alto valor, el esfuerzo del «Real Moto-Club de Cataluña».

Alfredo Ferrán, ganador de la «Copa Ordal» para side-cars, que se adjudicó sobre «Motosacoche», continuó sus proezas deportivas iniciadas en la reciente prueba de equipos, haciendo con su 3 y $\frac{1}{2}$ HP. un recorrido notabilísimo y siendo sus virajes finales, tomados con insuperable estilo, las primicias del atrayente espectáculo de que disfrutaron los numerosos espectadores colocados alrededor de aquéllos.

Corresponde a J. Vidal, con su ocho válvulas «Indian», el honor de haber establecido el mejor tiempo entre todos los concurrentes del «Real Moto-Club de Cataluña», adjudicándose la «Copa Ordal» para motocicletas. Si al juzgarlo tenemos en cuenta el deficiente estado de la carretera, especialmente en

los virajes y la dura pendiente del recorrido, nos haremos perfecto cargo del mérito que le corresponde como corredor y conductor de la «Indian» cuyo buen nombre no pudo estar depositado en más expertas manos.

A Frick Armangué le correspondió la «Copa Ordal» para autociclos, llamando muy poderosamente la atención tanto la potencia de su «David» como su pericia al conducirlo, bastando hacer constar en elogio del corredor y del vehículo que fueron muy pocos los automóviles que batieron su tiempo, a pesar de disponer de motores varias veces superiores en cubicación y potencia al del autociclo «David». Sus correctos virajes y la *terme de route* del «David» en los mismos, motivaron cumplidísimos elogios de cuantos los presenciaron.

Merecen especial mención entre los demás concursantes, Renom (side-car «Indian» 8 HP.), M. Encio, debutante en esta clase de pruebas, que sobre «Indian» 8 HP. estableció el mejor tiempo después de J. Vidal, y a J. M. Cardelús, y L. Coll, ambos sobre «Motosacoche» cuyas velocidades les hicieron acreedores al 1.º y 2.º premios entre las motocicletas 3 1/2 HP., siéndonos especialmente grato registrar los nombres de M. Encio y L. Coll entre los premiados, el primero por ser, como ya hemos dicho, un debutante entre nosotros, y el segundo por haber justamente obtenido un buen lugar en la clasificación tanto en esta prueba como en la reciente de equipos en la que efectuó su debut de corredor.

A continuación damos cuenta de los resultados :

SIDE-CARS 500 c. c.					
1.º A. Ferrán	«Motosacoche»	6'11"2 d.	48'300 k. h.	Copa Ordal	
SIDE-CARS 1000 c. c.					
1.º A. Renom	«Indian»	7'50"4 d.	38'200 k. h.	Copa de Plata	
MOTOS 350 c. c.					
1.º M. Cendra	«Acme»	8'40"	34'600 k. h.	Copa Junta Direct.ª «R. M. C. C.»	
MOTOS 560 c. c.					
1.º J. M. Cardelús	«Motosacoche»	5'56"4 d.	50'500 k. h.	Copa Real Asociación Cazadores	
2.º L. Coll	«Motosacoche»	5'59"8 d.	50'100 k. h.	Medalla de Plata	
3.º Lux	«Sumbean»	6'22"8 d.	47'200 k. h.	Medalla de Bronce	
4.º Ray	«Ariel»	6'49"6 d.	44'000 k. h.		
5.º A. Alá	«Indian»	7'01"4 d.	42'700 k. h.		
MOTOS 1000 c. c.					
1.º J. Vidal	«Indian»	4'34"7 d.	65'600 k. h.	Copa Ordal	
2.º M. Encio	«Indian»	4'55"9 d.	60'600 k. h.	Medalla de Oro	
3.º E. Rovira	«Indian»	5'05"5 d.	59'000 k. h.	Medalla de Bronce. Clas.ºn general	
4.º F. Estalella	«Indian»	6'09"6 d.	48'700 k. h.	Medalla de Plata. Clas.ºn turismo	
AUTOCICLOS					
1.º F. Armangué	«David»	5'03"1 d.	59'400 k. h.	Copa Ordal	
2.º J. Lluch	«David»	7'03"8 d.	42'600 k. h.	Medalla de Plata	

El «Real Moto-Club de Cataluña» ha dado fin con esta prueba al programa de sus manifestaciones deportivas en 1918, que por las circunstancias excepcionales atravesadas no han podido ser tan brillantes como las de años anteriores, pero es de esperar que las que se organizarán en el año actual, especialmente en su segunda mitad, volverán a competir en éxito con las mejores manifestaciones pasadas.

Con un retraso de veinte minutos, inevitable porque fué causado por los cronometradores que necesitaban comprobar sus relojes de precisión, dió principio a las once y veinte la carrera de automóviles, que tomaron la salida de tres en tres minutos, dejando de verificarlo once de los veinte y siete inscritos.

El primer automóvil que tomó la salida fué el «Elizalde» conducido por D. Andrés Ruíz, que a pesar de llevar una limousine y seis asientos, realizó el recorrido a una velocidad muy apreciable.

A los pocos minutos apareció el «Hispano» de D. Francisco Coma, marchando a gran velocidad, pero un contratiempo durante un viraje le hizo perder un tiempo precioso que deslució la forma espléndida con que terminó el recorrido.

Sigue después el «Elizalde» de D. José M.^a Llobet, conducido por el mismo, llevando entre sus pasajeros a su distinguida esposa, haciendo un recorrido muy notable.

A poco de llegado el automóvil anterior, lo verificó el «David» conducido por D. José Andreu, llamando la atención la velocidad que llevaba y la forma impecable con que tomaba los virajes.

Cuando todavía se comentaba entre los espectadores la maestría del anterior corredor, apareció en el extremo de la recta visible desde la meta el «T. H.» conducido por D. José Alvarez, bajándola con vertiginosa velocidad. Los espectadores que esperaban ansiosamente verle tomar los virajes quedaron defraudados al ver que una intempestiva avería de neumático le obligaba a detenerse, pasando entretanto el «Lancia» de D. Joaquín Palazón, que hizo el recorrido en espléndida forma, demostrando su conductor gran habilidad. Seguidamente pasa el «Elizalde» de D. Santiago Soler, marchando a buena velocidad y llegando en bonita forma a la meta.

Llega después el «Ideal» conducido por D. Joaquín Cortés, subiendo a gran velocidad la cuesta final de la carrera, y a continuación el «Apperson» conducido por D. Luis Mora, que no realizó la velocidad de que era capaz por no funcionar perfectamente el motor en el final del trayecto.

Entretanto consigue el señor Alvarez reparar la avería sufrida y la forma espléndida en que terminó el recorrido hace creer fundadamente que a no ser el contratiempo sufrido se hubiera clasificado en muy buen lugar.

Entonces llegó a la meta el automóvil «Elizalde» conducido por D. Salva-

dor Elizalde, cuyo retraso en llegar fué causado por tener que cambiar una bujía, cuya operación realizó entre el arranque y la salida, realizando también un buen recorrido.

Al ver aparecer en el extremo visible de la carretera otro automóvil aumenta el interés de los espectadores, resultando ser el «Elizalde» conducido por D. A. Luis Elizalde, que hizo el recorrido a una gran velocidad, causando sensación en el público por su manera de tomar los virajes.

A los tres minutos se divisa el otro «Elizalde» conducido por el habilísimo conductor M. L'Huillier haciendo el recorrido en forma no menos espléndida y sensacional.

Sigue aumentando la expectación del público, que espera ansiosamente oír el ronquido de los motores. Por fin se oye en lontananza uno de ellos y aparece el rápido «Chevrolet» conducido por G. Dutrieu, que se lanza con un arrojado inverosímil por la bajada que precedía a los virajes, teniendo la desgracia en el segundo de éstos de derrapar sobre un acopio de grava. Termina el recorrido en forma magistral.

El público, entusiasmado, cuenta ansiosamente el tiempo que falta para ver aparecer el siguiente corredor, hasta que el ronquido de su motor delata su presencia, y se le ve descender a gran velocidad y finalizar el recorrido de una manera espléndida. Es el «Abadal-Buick» conducido por Pascual Sogas.

Terminada la carrera empezó el desfile, viéndose una verdadera procesión de automóviles que regresaban a esta capital, sin contar los que se dirigieron a Sitges, que pasaron por las poblaciones en medio de la expectación de sus habitantes.

CLASIFICACIÓN POR VELOCIDAD

Nombres	Marca	Tiempo	Velocidad media	Premios
1.º Pascual Sogas	«Abadal-Buick»	4'15"6 d.	70'300 k. h.	Copa Ordal
2.º Gilbert Dutrieu	«Chevrolet»	4'17"6 d.	70 k. h.	Copa Círculo Liceo
3.º A. Luis Elizalde	«Elizalde»	4'37"4 d.	65'060 k. h.	Copa Círculo Ecuestre
4.º Marc L'Huillier	«Elizalde»	4'37"8 d.	65 k. h.	
5.º José Andreu	«David»	5'11"8 d.	57'800 k. h.	
6.º Joaquín Cortés	«Ideal»	5'38"2 d.	53'200 k. h.	
7.º José M.ª Llobet	«Elizalde»	5'38"6 d.	53'200 k. h.	
8.º Joaquín Palazón	«Lancia»	5'45"2 d.	53'200 k. h.	
9.º S. Oleriago	«Elizalde»	6'08"4 d.	48'900 k. h.	
10.º Francisco Coma	«Hispano»	6'16"8 d.	47'900 k. h.	
11.º Luis Mora	«Apperson»	6'21"	47'200 k. h.	
12.º Salvador Elizalde	«Elizalde»	6'32"2 d.	45'900 k. h.	
13.º Andrés Ruíz	«Elizalde»	7'43"4 d.	38'800 k. h.	
14.º José Alvarez	«T. H.»	18'30"4 d.		

CLASIFICACIÓN POR FÓRMULA

Nombres	Marca	Cilindraje	Peso	Valor de X	Premios
1.º Andrés Ruiz	«Elizalde»	2'296	2.143	496.510	Copa Pte. Cté. Organizador
2.º José M.ª Llobet	«Elizalde»	2'678	1.728	524.080	Copa Pte. «R. A. C. C.»
3.º Salvador Elizalde	«Elizalde»	2'678	1.992	526.580	Copa Comité organizador
4.º Francisco Coma	«Hispano»	2'949	1.970	564.100	Copa Real Círculo Artístico y Vallirana.
5.º Santiago Soler	«Elizalde»	2'678	1.614	610.470	
6.º Joaquín Cortés	«Ideal»	1'128	580	661.590	Copa H.ª F. Carreras y Copa Sdad. Atracción Forasteros
7.º José Andreu	«David»	1'592	690		
8.º Joaquín Palazón	«Lancia»	4'082	1.954	721.140	
9.º A. Luis Elizalde	«Elizalde»	3'018	1.096	762.950	
10.º Marc L'Huillier	«Elizalde»	3'018	1.066	785.560	
11.º G. Dutrieu	«Chevrolet»	3'258	1.068	786.050	
12.º Luis Mora	«Apperson»	5'370	1.867	1.094.400	
13.º Pascual Sogas	«Abadal-Buick»	4'749	1.073	1.128.782	

El gran triunfador fué el automóvil «Abadal-Buick» conducido por D. Pascual Sogas, que efectuó el recorrido a una velocidad media de 70'300 kilómetros por hora, empleando 4 minutos 15 segundos y 6 décimas, estableciendo el record de la carrera, demostrando su conductor gran audacia en el manejo del volante y el automóvil extraordinarias condiciones de velocidad y resistencia.

Pero no ganó de lejos, pues el automóvil «Chevrolet», muy bien conducido por D. Gilbert Dutrieu, ocupa el segundo lugar con dos segundos de diferencia, a una velocidad de 70 kilómetros por hora, a pesar de haber chocado en un viraje con un acopio de grava.

Sigue inmediatamente después el «Elizalde» conducido por D. Arturo Luis Elizalde, que hizo un magnífico recorrido a una velocidad de 65 kilómetros por hora de promedio, demostrando su conductor, no obstante su juventud y ser debutante en carreras, extraordinarias condiciones para el manejo del volante.

El conocido corredor D. Marcos L'Huillier ocupa el cuarto lugar, con una insignificante diferencia de 4 décimas de segundo sobre el anterior, también con automóvil «Elizalde» y dando una prueba más de su indiscutible maestría de conductor, siendo el quinto D. José Andreu en su «David» convertido en automóvil.

Sigue luego el buen conductor Joaquín Cortés sobre «Ideal» y D. José M.ª Llobet sobre «Elizalde», y se clasifican detrás y por orden D. Joaquín Palazón, D. Santiago Soler, D. Francisco Coma, D. Luis Mora, D. Salvador Elizalde, D. Andrés Ruiz y D. José Álvarez sobre automóviles «Lancia», «Elizalde», «Hispano», «Apperson», «Elizalde», «Elizalde» y «T. H.» respectivamente.

Después de felicitar calurosamente a D. Francisco S. Abadal por el indiscutible triunfo de su automóvil, muy meritorio si se tiene en cuenta el poco tiempo de que dispuso para entrenarlo, y al «Auto American Salón» por el brillante papel desempeñado por el suyo, es indispensable hacer notar muy especialmente la hazaña memorable de la fábrica de automóviles de D. Arturo Elizalde, que inscribió seis automóviles de su marca y obtuvo el tercer y cuarto lugar por velocidad y el primero, segundo, tercero y quinto, noveno y décimo puestos según la fórmula, clasificándose la mayoría en los puestos de honor y estableciendo un record que no será, seguramente, batido en mucho tiempo. El «Hispano» del señor Coma ocupa el cuarto lugar según la fórmula. Como ocurre siempre en carreras de velocidad de corto recorrido, la de Ordal tuvo sus víctimas, en las que se cebó la mala suerte y que podían y debían haber desempeñado un brillante papel. Los hermanos señores Llusá, excelentes deportistas que podían aspirar con sus «Chevrolet» a ocupar buenos puestos en la clasificación, tuvieron averías en los neumáticos que les impidieron terminar la carrera, y D. José Alvarez con su «T. H.» no pudo demostrar de lo que era capaz, teniendo en cuenta su reconocida pericia en conducir y la forma en que se le vió correr.

Hubo más abstinencias de las que estaban anunciadas, y si algunas estuvieron justificadas por motivo de ausencia o de averías sufridas por los automóviles durante el entrenamiento, otras no tuvieron excusa y demostraron falta de entusiasmo deportivo.

Los tiempos establecidos por los vencedores fueron muy notables y serán batidos con mucha dificultad por automóviles del mismo o parecido cilindraje, ya que en Ordal se reunieron los automóviles más rápidos y los más famosos conductores, formando un conjunto homogéneo del que será casi imposible obtener una segunda edición.

El servicio de vigilancia estuvo muy bien atendido, mereciendo la gratitud del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y del «Real Moto-Club de Cataluña» tanto las fuerzas del regimiento de Treviño como las de la Guardia civil, que lo desempeñaron con la indispensable energía para hacerse obedecer.

Ostentando la representación del Excmo. Sr. Capitán General de la 4.^a Región asistió a la carrera el distinguido oficial de Estado Mayor D. Mariano Rivera, tan ventajosamente conocido en nuestras sociedades hípcas, que se encargó de distribuir las fuerzas de Treviño por todo el trayecto con gran acierto.

Los Exploradores de España prestaron por su parte un penoso e inolvidable servicio estableciendo un telégrafo de banderas, que fué afortunadamente innecesario utilizar por estar reservado a casos de accidente.

El delicado trabajo de cronometrar la carrera fué excelentemente ejecutado por los señores D. Antonio Catalá y D. Fernando Reyes, cronometradores oficiales designados por el «Real Automóvil-Club de España», que pusieron toda su competencia y buena voluntad en su desempeño, consiguiendo una

exactitud matemática muy elogiada por los mismos concurrentes y unánimamente aceptada por todos. Fueron muy bien secundados por los señores Blasco y Ocampo respectivamente.

En la tarde del mismo día de la carrera pudo proclamarse la clasificación, realizando los citados cronometradores y sus ayudantes y de un modo especial el Sr. Ocampo un trabajo muy meritorio por la serie de cálculos necesarios para establecer la clasificación con arreglo a la fórmula del Reglamento.

Hemos dejado para el final el tratar del estado de las carreteras de acceso y de los cinco kilómetros del recorrido y debemos hacer constar que el «Real Automóvil-Club de Cataluña» antes de empezar la organización llamó al contratista encargado de ejecutar las obras y le consultó sobre la posibilidad de celebrar la carrera en un plazo de tres meses, habiendo recibido toda clase de seguridades y promesas, ratificadas más tarde por la Jefatura de Obras Públicas, que desgraciadamente quedaron incumplidas en su mayor parte.

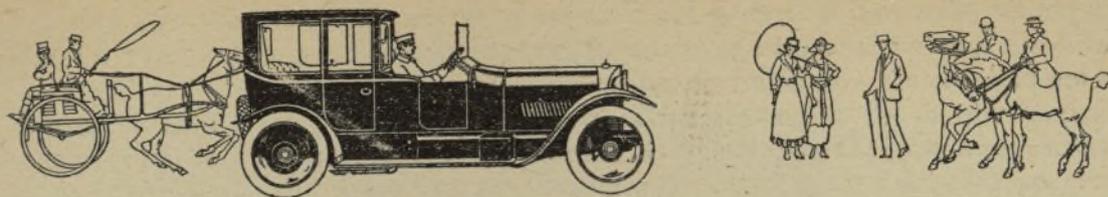
Bastará decir que para dirigirse a Ordal hubo que utilizar una carretera de la Mancomunidad de Cataluña dando un rodeo para evitar la del Estado, que era la de primer orden, de Madrid a Francia por la Junquera, que estaba y continúa en estado poco menos que inaccesible a los automóviles, y que de los ocho kilómetros de la carretera de Tarragona a Barcelona que era forzoso pasar para dirigirse al punto de salida, solamente se habían reparado en forma muy deficiente dos de ellos en un plazo de dos meses, continuando los demás en malísima condición.

Por lo que se refiere al trayecto de la carrera, fueron repasados y cilindrados los cinco kilómetros, pero la escasez de piedra empleada y de mano de obra, dieron por resultado que si algunas rectas podían considerarse aceptables, en cambio los virajes fueron deshechos en el entrenamiento por falta de consistencia y estaban en mal estado el día de la carrera.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» suplicó la supresión de los guardarruedas y que se retiraran los acopios de grava, siendo muy deficientemente atendidas estas peticiones tan sencillas y que al no serlo pudieron ser causa de un grave accidente que la pericia de los conductores supo evitar.

Sin este importantísimo factor de poder disponer de un trozo de carretera en buenas condiciones, resulta muy difícil e ingrata la organización de manifestaciones automovilistas de alguna importancia.

Tanto el «Real Automóvil-Club de Cataluña» como el «Real Moto-Club de Cataluña» han de terminar dando las gracias a cuantas personas y entidades les prestaron su valiosa ayuda en la organización de las carreras celebradas en la cuesta de Ordal y a aquellas que les cedieron los valiosos premios con que las mismas estuvieron dotadas.



Varias censuras y un elogio.

Constituiría un pecado de parcialidad el dejar de reprochar a los organizadores de la carrera «Copa Cuesta Ordal» una falta o mejor una omisión, que si no ha logrado deslucir la brillantez de esta gran manifestación deportiva, ha podido comprometer una parte del éxito que todos celebramos, dando lugar a comentarios que no por estar desprovistos de todo fundamento técnico dejan de encontrar su eco entre el público poco iniciado en cuestiones automovilistas.

Toda novedad, para que no provoque estridencias, necesita de cierta preparación, y siendo novedad en España, al menos así lo creo y así lo confirman los que se han escandalizado, el reglamento de la carrera que nos ocupa, la falta de esta preparación constituye a mi juicio, materia de censura para el Comité organizador. Una nota explicativa, facilitada a la prensa deportiva, sobre la fórmula de clasificación y las razones tenidas en cuenta para su adopción, hubieran sin duda ahorrado muchas de las vaciedades que se han dicho.

El gran público, y hasta algunos que deberían destacarse de él, no se avienen fácilmente a la idea de considerar vencedor en una carrera más que al que *llega primero*, sin meterse en otras averiguaciones. Esto es lo corriente... y lo cómodo; lo demás está reservado a una selección. Recuerdo que cuando la carrera «Vuelta a Cataluña», en todos los pueblos del tránsito eran ovacionados los autos que pasaban en primer lugar y agasajados con cuchufletas de más o menos buen gusto los últimos, en la creencia de que eran aquéllos los que llevaban el mejor tiempo.

Indiscutiblemente, la carrera que despierta mayores entusiasmos entre la generalidad es la de velocidad y fuerza libres y en circuito cerrado. Poder seguir el curso de la misma sin auxiliar alguno; apreciar las alteraciones que sufre el orden de los corredores en virtud de retrasos o averías, cada vez que pasan por un punto del recorrido; no tener que esperar los datos oficiales del jurado para saber que el número tal va a la cabeza y que el cual pierde terreno, es cosa que despierta entusiasmo aún entre los que no ven en manifestaciones de este género más que lo que salta a la vista.

Los kilómetros lanzados, los records, las pruebas en cuesta, las de consumo y las que se sujetan a determinadas condiciones de orden técnico, tienen el inconveniente de no interesar más que al verdadero aficionado, al que al día

siguiente busca en la prensa los tiempos y demás datos, al que llega en ocasiones a leer y aún a estudiarse el reglamento. Lejos de querer quitar interés a las pruebas de velocidad absoluta, sostengo el criterio de que las sujetas a apreciación de otras circunstancias que un rendimiento sin trabas, al arrojarse de un conductor y aún a la suerte, constituyen una verdadera enseñanza y una orientación para la industria automóvil. Pocas horas después de celebrada nuestra carrera y cuando con carácter oficioso se daban a conocer algunos resultados de la misma, un fabricante español de automóviles hizo la declaración de que los datos verdaderamente interesantes para él, como constructor, eran los referentes a los autos de tipo normal que habían figurado en la prueba.

El alejamiento de las luchas deportivas que las actuales circunstancias han impuesto a las fábricas europeas, que afecta también a las americanas, si bien en menor grado, hacían de todo punto imposible la celebración de una carrera de velocidad libre, que exige máquinas especiales y corredores debidamente preparados. Se discutió la forma en que podía ser organizada una carrera mixta en la que una categoría de velocidad sin restricciones, que diera lugar a la exhibición de los elementos de que en la actualidad se dispone, pudiera combinarse con otra, sujeta a fórmula determinada, que pusiera de manifiesto lo que puede una preparación consciente y una buena conducción aplicadas al auto de serie. La feliz adopción de la fórmula ⁽¹⁾ que tanto ha dado que hablar, permitió al «R. A.-C. C.» hacer un llamamiento a todos los automovilistas, profesionales y amateurs para un concurso en el que no era precisa una clasificación previa, ya que ésta se hacía por sí misma en virtud de los resultados y sin perjuicio moral para unos ni otros.

El reglamento permitió suprimir la llamada *categoría de turismo*, imposible de establecer en forma verdaderamente equitativa, substituyéndola por una fórmula que, teniendo en cuenta cilindrada, peso desplazado, distancia recorrida y tiempo invertido, convertía la carrera en un trabajo casi de laboratorio, manteniendo su mismo interés para el inteligente y dándole el de fiesta deportiva para el profano. No ha faltado quien ha pretendido demostrar que necesariamente tenía que resultar vencedor de la prueba el que concurriera a ella con un auto de peso exagerado, y aun, según se dijo, alguien pretendía realizarlo sirviéndose de un camión, si no lo hubiera impedido una anterior disposición del Comité que prohibió la inscripción de autos que no fueran de ciudad o turismo, por decoro de los particulares que presentaban el suyo bajo su conducción y ocupado por familiares o amigos. Sin esta consideración podía y hasta debía haberse admitido el camión y el ómnibus, vehículos que el constructor establece con miras idénticas a las que se persiguen en el auto de lujo y de sport, por lo que a rendimiento se refiere.

Pretendiendo ridiculizar la fórmula que ha servido para la clasificación de

(1) $x = \frac{0,785 \cdot n \cdot D^2 \cdot L \cdot T}{P}$ n, número de cilindros; D, diámetro de los mismos; L, carrera; T, tiempo invertido; P, peso total.

CARRERA «COPA CUESTA ORDAL»
REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

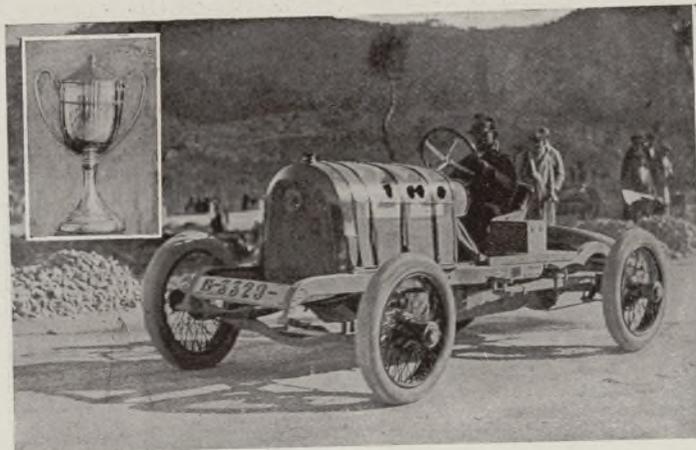
PREMIOS DE VELOCIDAD



Ganador de la «Copa Ordal»: Pascual Sogas, con «Abadal-Buick». (Primer premio).



Segundo Premio: Gilbert Dutrieu, con «Chevrolet».

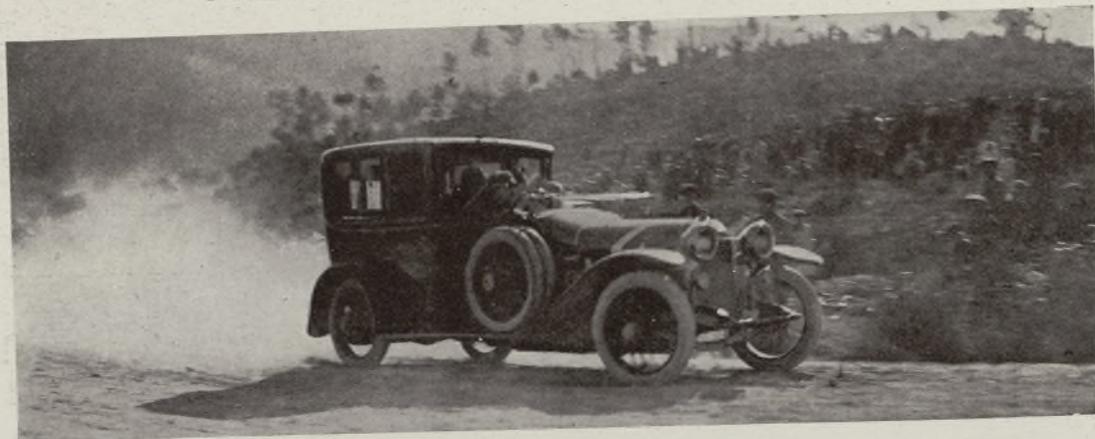


Tercer Premio: Arturo Luis Elizalde, sobre «Elizalde».



Los doce premios.

PREMIOS SEGÚN LA FÓRMULA



Primer Premio: Andrés Ruiz, con «Elizalde».



Segundo Premio: José María Llobet, con «Elizalde».



Tercer Premio: Salvador Elizalde, con «Elizalde». Cuarto Premio: El «Hispano» de Francisco Coma.



Quinto Premio: Santiago Soler, con «Elizalde».



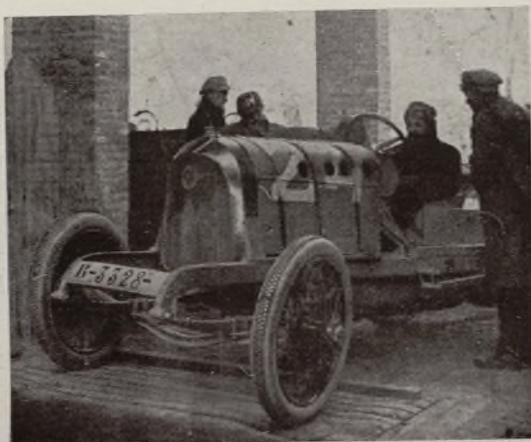
Sexto Premio: Joaquín Cortés, con «Ideal».



Séptimo Premio: José Andreu, con «David».



El público en la parte alta de la cuesta. — Llegada de D. Joaquín Palazón, con «Lancia».



Marcos L'Huillier, en el pesaje.



El «Apperson», de Luis Mora.



El «T. H.», de José Álvarez.



Llegada de un concursante a la meta.



El «Abadal-Buick», en el último viraje.



Grupo de espectadores.

v





El «Chevrolet», en un viraje difícil.



Un detalle del público.



Aglomeración de público en los alrededores de la meta.



Numerosos espectadores junto a un viraje.



El « Abadal-Buick » en un viraje rápido.



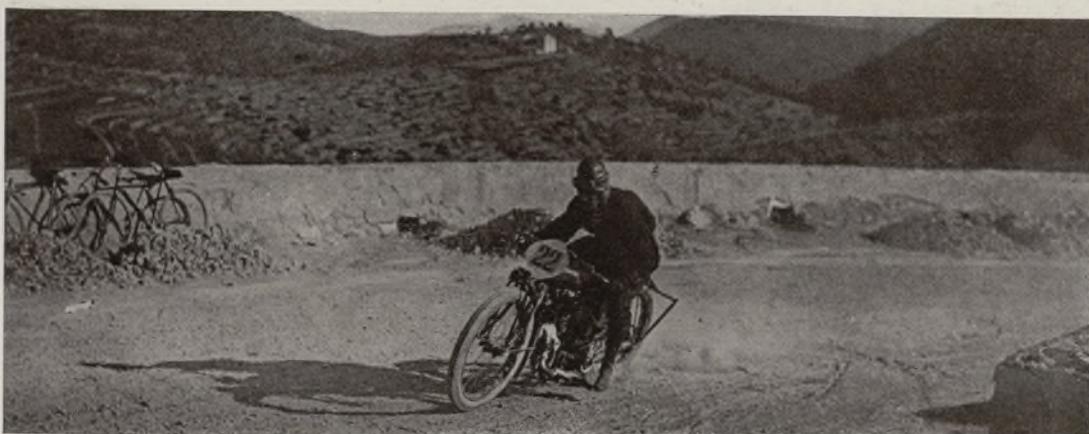
El « Chevrolet » en el último viraje.



Llusá, sobre « Chevrolet », al tomar la salida.

VIII

CARRERA «COPA CUESTA ORDAL»
REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA



Vidal, sobre «Indian». Primero de la categoría 1000 c. c.



Coll, sobre «Motosacoche». Segundo de su categoría.



Alá, sobre «Indian».



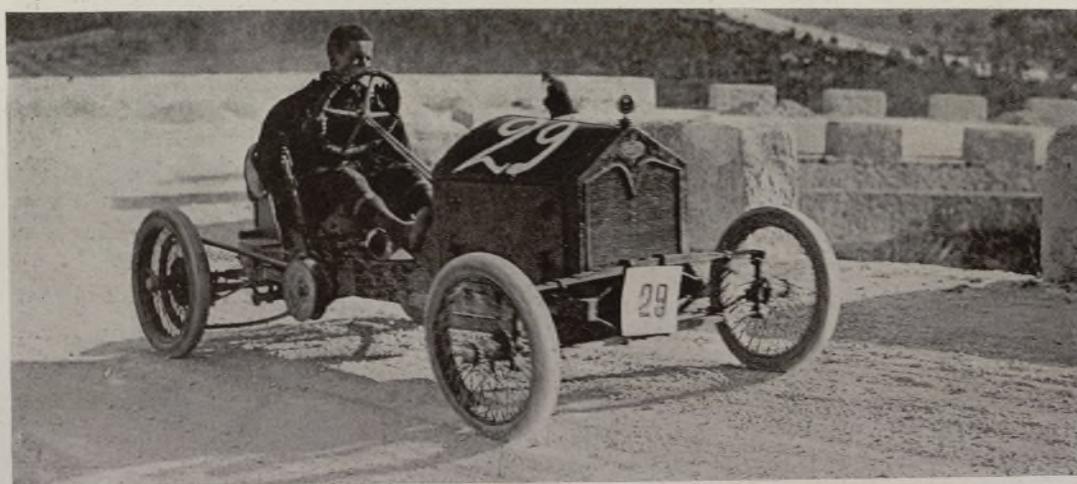
Renom, con «Indian», gana en la categoría de 1000 c. c. (Side-cars).



Side-car *marcando* un viraje.



Frick Armangué, con «David», vencedor de autociclos.



Lluch, sobre «David», segundo de la categoría de autociclos.

X

CARRERA DE EQUIPOS

ORGANIZADA POR EL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA. — (1.º Diciembre 1918)



J. M.^a Moré, J. A. Orús, E. Antonietti, L. Coll. Equipo Kaki. Ganador de la IV Prueba por equipos.



Un autociclo baja el collado de Mura.



Carles, sobre «David», en las cercanías de La Garriga.



Pintoresco aspecto de la carretera cerca de Talamanca.



Moré, del equipo vencedor, en plena carrera.

XII

turismo de la carrera «Cuesta Ordal», se emprendió una campaña tan inoportuna como desprovista de todo sentido técnico, hasta el punto de que alguien que de ella se hizo eco presentaba un supuesto resultado en el que se atribuía a un auto de 16 HP. «Hispano Suiza», precisamente dotado de un motor de gran rendimiento, con una velocidad media de 20 kilómetros por hora, con un peso total de 1,350 kilogramos, cuando a un camión 30-40 de la propia fabricación se le atribuía una media de 12 kilómetros por hora con un peso total de 5 toneladas, suposiciones completamente gratuitas y sin otro fin que el manifestado. Si las velocidades anotadas hubieran sido justas, lo resultaba también de modo innegable la fórmula, que daba la victoria al segundo, ya que acusaba un rendimiento mucho mayor. Pero vino la realidad y se encargó de destruir completamente la errónea suposición, pues el 16 HP. que con un peso de 1,350 kilos debía efectuar el recorrido en 15 minutos, lo hizo con una carga de 1,970 en minutos 6-18-8.

A ninguno de los organizadores de la carrera cabe el honor de poder atribuirse la paternidad de la fórmula adoptada para la clasificación que pudiéramos llamar de *turismo*. Aquella figura en un sin fin de reglamentos de carreras celebradas en Inglaterra, donde goza de gran aceptación. Ahora que, por lo visto, las brumas del Llobregat no le han sido tan favorables como las del Tâmesis, y lo que los elementos autorizados de allí estimaron como bueno ha sido calificado por otros de aquí, quien sabe si más o menos autorizados, como descabellado.

Una prueba en cuesta es ni más ni menos que la determinación de la potencia de una serie de motores a los que se aplica un freno constituido por el recorrido, el peso y el tiempo. Puestos al freno mecánico los motores que concurrieron a nuestra carrera, hubiéramos obtenido un resultado en kilográmetros que luego, para establecer el orden de rendimiento, hubiéramos relacionado con la cilindrada correspondiente: sobre la carretera hemos obtenido para cada uno una cifra que nos permite igualmente su clasificación por comparación de potencias.

La idea de que la fórmula elegida resulta más justa en un tipo de automóvil que en otro no puede ser admitida, y si con su aplicación adquieren alguna ventaja los autos pesados provistos de motores de escaso cilindraje es porque esta ventaja existe en realidad. Cualquiera medianamente iniciado en cuestiones automovilistas sabe perfectamente que la velocidad de un automóvil no crece en la misma proporción que se aumenta la fuerza de su motor o se disminuye su peso, debido a que al acrecentar su velocidad se multiplican pérdidas que a regímenes moderados tienen escasa importancia. A 10 kilómetros por hora son muy poco apreciables las pérdidas por trepidación, por levantamiento de las llantas sobre el suelo, por resbalamiento de las mismas en uno u otro sentido, por la resistencia ofrecida por el aire, etc., etc. A 40, la importancia de estas pérdidas de fuerza ha de ser muy tenida en cuenta para

cualquier cálculo y a 90 absorben una buena parte de la fuerza suministrada por el motor.

La exactitud absoluta de las pruebas sobre el banco de ensayos no es más interesante para el constructor y para el aficionado que la relativa que ofrecen ciertas pruebas en carretera, por el motivo de que la máquina que se ensaya tiene en ella su natural campo de operaciones. Dificilmente nos interesará tanto el rendimiento de nuestro motor como el del conjunto de nuestro automóvil. De nada nos aprovecha un aumento de 2 HP., por ejemplo, en el productor de fuerza si éste ha de ser luego largamente absorbido por rozamientos anormales de otros órganos o por una defectuosa adherencia de las ruedas sobre el suelo que les sirve de punto de apoyo.

Si una imperfección notable existe en la fórmula adoptada es, a mi juicio, precisamente lo que nadie ha objetado, que yo sepa al menos. Las dimensiones interiores del motor o cilindrada no tienen, dentro de ciertos límites, importancia más que por la relación que pueden guardar con el consumo del mismo. Lo único que quita interés a la fórmula es que no se hace mención del consumo, que debería relacionarse con la cilindrada, y aún podría prescindirse de ésta, ya que aquél constituye uno de los factores que más hay que tener en cuenta.

Lo que a algunos se les habrá antojado, seguramente, un contrasentido, es que los autos concursantes se hayan clasificado por la fórmula en sentido inverso de lo que lo han hecho por velocidad, lo que prueba de un modo indiscutible que la persecución de ésta es siempre en perjuicio del rendimiento mecánico del conjunto del automóvil, por las razones ya expuestas.

Pruebas como la celebrada con el nombre de «Copa Cuesta Ordal» constituyen siempre una enseñanza y ello bien vale el riesgo de una censura. No cuenta, desgraciadamente, nuestro «Automóvil-Club» con un laboratorio de ensayos, y sustituímos éste por la espléndida naturaleza, amiga inseparable del automovilista. Trocamos el freno de Prony, Renard o dinamo-dinamómetro por el que representa el peso del auto, sus alegres ocupantes y el desnivel a salvar, y proporcionamos a los que tal vez no se preocuparían mucho de nuestras investigaciones técnicas, el placer de una fiesta a la vista de nuestra campaña encantadora, dorada por un sol que nos trae en pleno invierno sensaciones de primavera.—J.-V. SOLÁ ANDREU.

Junta directiva.

El día 23 de Diciembre último, celebró sesión la Junta directiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña», habiéndose aprobado el presupuesto de gastos para el año actual, formulado por el Tesorero Sr. Moreno; se señaló el día 14 del corriente para la celebración de la Junta general ordinaria que previenen los Estatutos; se admitieron 12 socios nuevos; se examinó un Mapa itinerario de carreteras de toda España para ver si procedía su adquisición.

Presidió el Sr. Bertrand, y asistieron los Sres. López, Almirall, Moreno, Ribas, Coma y Solá Sert.



Reseña de la Cuarta Prueba por equipos, corrida el 1.º de Diciembre de 1918.

Nuestros lectores hubieran podido encontrar esta reseña en el anterior número de AUTO-MOTO, sino hubiera impedido nuestros propósitos la pasada huelga de tipógrafos, ya que se hubiera retrasado aún más la publicación de dicho número de haberla querido incluir en él.

La Junta directiva del «Real Moto-Club de Cataluña», tenía perfecto conocimiento antes de publicar el programa de esta Prueba, de que no le sería posible lograr una crecida inscripción como en alguno de los anteriores años, debido a una diversidad de causas y especialmente a los substitutivos y la escasez de motocicletas y side-cars disponibles, pues es sabido que la importación de motocicletas suizas, francesas, alemanas e inglesas, está poco menos que suprimida desde los comienzos de la guerra, traduciéndose ello en el hecho de que una porción de devotos de las mencionadas marcas se han ido absteniendo en participar con las mismas en nuestras pruebas.

Debía celebrarse esta Prueba el día 20 de Octubre pasado, impidiendo nuestros propósitos la desdichada epidemia de grippe. Propúsose para el 17 de Noviembre y hubo aún de sufrir un nuevo aplazamiento a causa de las lluvias que habían imposibilitado el paso por algunas partes del recorrido. Fijó entonces la Junta del «Club» la fecha de 1.º de Diciembre de acuerdo con los equipos inscritos, y después de darles a conocer el estado pésimo en que se encontraban las carreteras, conformándose los concursantes a excepción de un equipo, en sufrir las penalidades que ello había de acarrearles, lo que merece especial mención en honor a los participantes que demostraron una vez más cuán arraigado está entre nosotros el espíritu deportivo.

Los equipos primitivamente inscritos eran seis, que sufrieron algunas modificaciones forzadas por haber el cambio de fechas imposibilitado la asistencia de algunos concursantes, quedando así los equipos reducidos a cinco, de cuya actuación en la prueba pueden formarse idea nuestros lectores por la clasificación de tiempo y penalizaciones que a continuación insertamos:

CLASIFICACIÓN DE LA IV PRUEBA POR EQUIPOS

232 Kilómetros

Primero. — EQUIPO KAKI.	J. M. Moré	«David»
	J. A. Orús	«Motosacoche» (side-car)
	Magneto (E. Antonietti)	«Motosacoche»
	L. Coll	«Motosacoche»
Tiempo invertido en el recorrido de la prueba.		7 horas 40 minutos.
Idem límite sin penalización		6 > 43 >
Penalización		0 > 57 >
Velocidad media del equipo		30,220 Km. por hora.

Segundo. — EQUIPO AZUL.	J. R. Carles	«David»
	J. Clavería	«Matchless» (side-car)
	P. Llorens	«B. S. A.»
	F. Piferrer	«Vindec»
Tiempo invertido en el recorrido de la prueba.		8 horas 22 minutos.
Idem límite sin penalización		6 > 43 >
Penalización		1 > 39 >
Velocidad media del equipo		27,640 Km. por hora.

Tercero. — EQUIPO BLANCO.	Cipriano Tejedor	«D. y G.»
	A. Renom	«Indian» (side-car)
	E. Clarasó	«Indian»
	Lux (L. Cumella)	«Sumbean»
Tiempo invertido en el recorrido de la prueba.		8 horas 26 minutos.
Idem límite sin penalización		5 > 53 >
Penalización		2 > 33 >
Velocidad media del equipo		27,500 Km. por hora.

Cuarto. — EQUIPO ROJO.	Juan Andreu	«David»
	J. Vidal	«Indian» (side-car)
	P. Estalella	«Indian»
	A. Alá	«Indian»

No pudo clasificarse en este equipo el Sr. Vidal, llegado a Barcelona una vez retirado el control de tiempo.

La clasificación de los tres restantes concursantes fué la siguiente :

Tiempo invertido en el recorrido de la prueba.	8 horas 21 minutos.
Idem límite sin penalización	5 > 53 >
Penalización	2 > 19 >
Velocidad media del equipo (tres concursantes)	28,090 Km. por hora.

Quinto. — EQUIPO AMARILLO.	S. Soler	«David»
	L. Ferrer y Vidal	«Triumph» (side-car)
	J. Ferrer y Vidal	«Triumph»
	José Andreu	«Douglas»

Los Sres. L. y J. Ferrer y Vidal, retiráronse durante el recorrido de la mañana no clasificándose el equipo.

El recorrido de la prueba consistía en 232 kilómetros repartidos en la siguiente forma:

MAÑANA. — Barcelona, San Cugat, Rubí, Tarrasa, Talamanca, Navarces, Artés, Avinyó, Prats de Llusanés, San Quirico de Besora. — 139 kilómetros.

TARDE. — San Quirico de Besora, Vich, Aigua-Freda, La Garriga, Granollers, Santa Coloma de Gramanet y «Real Moto-Club de Cataluña». — 93 kilómetros.

El estado general de las carreteras hubiera sido bueno de no haber sobrevenido las lluvias que precedieron la Prueba y que convirtieron en verdaderos lozadales un abundante número de kilómetros del recorrido.

Muchas de las travesías de las poblaciones se hallaban en estado lamentable, y buena parte del resto del itinerario estaba cruzado por surcos y roderas que imposibilitaban las velocidades. Únicamente se hallaban en buen estado las carreteras comprendidas entre Barcelona y Navarces, el descenso de San Agustín de Llusanés a S. Quirico y una parte de la carretera de Barcelona a Ribas.

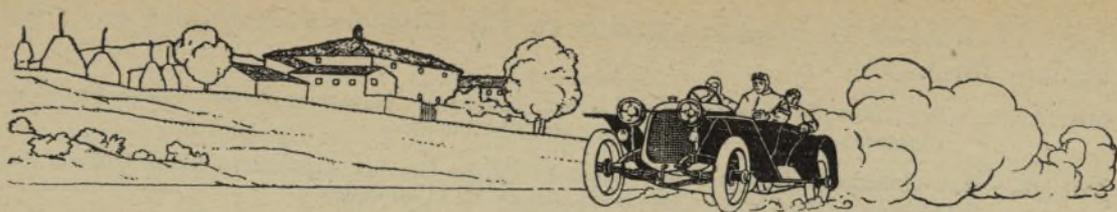
Para colmo de desdichas cernióse sobre la mayor parte de las carreteras una espesa neblina que dificultaba las velocidades e impedía la visión de los hermosos paisajes por los que se desarrolló la Prueba y cuya contemplación hubiera sido una compensación a las penalidades del día.

Alrededor de S. Agustín de Llusanés nos encontramos a considerable altura sobre la niebla reinante, pudiendo entonces apreciar la belleza de aquella región cuyas montañas que constituyen una avanzada de los Pirineos Catalanes, nos sirvieron de balcón, desde el cual veíamos a nuestros pies la capa de blanca neblina cubriendo los campos y vertientes de aquellas montañas, destacándose en el horizonte los picos Pirenaicos con su blanca vestidura de invierno.

En cuanto a los concursantes, exceptuando la guigne que persiguió a Vidal, y a los Ferrer y Vidal, dejándolos fuera de concurso, rivalizaron todos en su lucha para la clasificación de los diversos equipos a que pertenecían. Fueron especialmente dignos de mención los recorridos de P. Estalella, «Indian» y Juan Andreu, «David» llegados en cuarto lugar, así como el de Alfredo Ferrán, equipier del Sr. Moré en el equipo ganador, que contribuyó notablemente a la victoria de su equipo. Los Ferrer-Vidal nos privaron la clasificación del equipo amarillo. Sus mismas motocicletas que les habían llevado en anteriores Pruebas del «Club» y en las que se habían clasificado brillantemente, no les acompañaron en este día con la fidelidad de anteriores ocasiones.

No hubo incidentes dignos de especial mención, exceptuando el sacrificio involuntario de un cordero realizado por un autociclo; las pannes entre los concursantes fueron pocas, y de haber las carreteras y el estado atmosférico acompañado los buenos propósitos del «Club» hubiéramos disfrutado de una jornada agradable en extremo como correspondía a una Prueba del carácter de compañerismo que caracteriza nuestras pruebas por equipos.

Diciembre de 1918.



Las carreras de Valencia: "Copa Porta Coeli".

El día 22 de Diciembre próximo pasado, se celebraron en Valencia estas importantes carreras organizadas por la Cámara Sindical del Automóvil, con asistencia de las primeras autoridades y numeroso público.

Tomaron parte 11 automóviles repartidos en las diversas categorías establecidas, corriendo en la prueba libre el «Apperson», del Sr. Barón de Casa Soler, y el «Elizalde», de D. Carlos Basset, que tuvieron que repetir el recorrido porque al efectuarlo la primera vez se interpusieron en su camino varias motocicletas y automóviles que creían terminada la carrera.

Ganó la «Copa Porta Coeli» D. Carlos Basset, con «Elizalde», en 2 m. 28 s. 4/5, que fué muy felicitado por su triunfo. Los demás resultados fueron:

PRIMERA CATEGORÍA

<i>Primero</i> :	D. José Aparici	«Brasier»	3 m. 34 s. 2/5
<i>Segundo</i> :	Sr. Barón de Casa Soler	«Hispano-Suiza»	3 » 42 »
<i>Tercero</i> :	D. César Sánchez	«Hispano-Suiza»	4 » 29 » 2/5

SEGUNDA CATEGORÍA

<i>Primero</i> :	D. Carlos Basset	«Elizalde»	2 m. 34 s. 1/5
<i>Segundo</i> :	D. Vicente Hernández	«Dodge»	3 » 53 » 1/5

TERCERA CATEGORÍA

<i>Primero</i> :	D. José Pons	«Ford»	3 m. 9 s. 3/5
<i>Segundo</i> :	D. Vicente Marín	«Fiat»	3 » 19 » 3/5
<i>Tercero</i> :	D. Antonio Sala	«Ford»	3 » 59 » 4/5

CUARTA CATEGORÍA

<i>Primero</i> :	D. Manuel Nahrer	«Paige»	2 m. 33 s. 2/5
<i>Segundo</i> :	D. José Cuquerella	«De Dion-Bouton»	3 » 48 » 4/5

QUINTA CATEGORÍA

<i>Primero</i> :	D. Luis Mora	«Apperson»	2 m. 47 s.
------------------	--------------	------------	------------

SEXTA CATEGORÍA (libre)

<i>Primero</i> :	D. Carlos Basset	«Elizalde»	2 m. 28 s. 4/5
<i>Segundo</i> :	D. Luis Mora	«Apperson»	2 » 34 » 1/5

Terminada la carrera, se celebró un banquete en el Hotel del Monasterio presidido por el Sr. Capitán General que tenía a su derecha a los Sres. Escribano, Ibáñez y Gargallo, y a su izquierda, a los Sres. Dicenta, Ariño y Ballester, reinando la mayor animación entre los comensales que comentaban los resultados de la carrera.

Cerca ya del anochecer, se organizó una caravana para regresar a Valencia, cruzando las principales calles y deteniéndose los numerosos automóviles que la formaban ante el domicilio del «Real Automóvil-Club Valenciano», donde se sirvió un champagne de honor, haciendo los honores el Presidente señor Gargallo.

La carrera de automóviles fué precedida de otra muy interesante formada de motocicletas, side-cars y auto-ciclos.

La Cámara Sindical de Valencia merece sinceros plácemes por el éxito obtenido, que no dudamos ha de animarla a repetirlo en corto plazo.

SECCIÓN OFICIAL



El concierto de consumos de la gasolina.

La Comisión de consumos del Ayuntamiento de esta capital, ha acordado prorrogar hasta el día 31 de Marzo próximo el concierto de consumos de la gasolina, hasta cuya fecha podrán utilizarse los talonarios correspondientes al año próximo pasado y la placa del mismo.

Los automovilistas que deseen concertarse, pueden hacerlo por la cantidad de 40 pesetas, equivalente a 400 kilos, y el talonario deberá emplearse íntegramente antes de aquella fecha, pues en caso contrario, se perderán los talones sobrantes.

El paso a nivel de Cornellá.

La «Gaceta» del día 3 del actual publica una R. O. desestimando los recursos presentados por algunos propietarios de Cornellá contra el proyecto de substitución del actual paso a nivel por otro inferior, que desde hace más de dos años viene gestionando el «Real Automóvil-Club de Cataluña» con el único objeto de lograr la desaparición de tan molesto obstáculo para el automovilismo.

La venta libre de la gasolina y sus substitutivos.

La *Gaceta* del 14 del próximo pasado mes de Diciembre, publica el Real Decreto del Ministerio de Abastecimientos autorizando la venta libre de la gasolina y sus substitutivos, sin que por lo tanto se necesite para su adquisición los bonos de consumo que se venían facilitando por los Gobernadores civiles, y sólo podrán venderse a los precios de tasa fijados o que se fijen por el citado Ministerio de Abastecimientos.

Esta importantísima disposición es un gran paso hacia la normalidad en la venta de combustibles para los automóviles, y aunque el precio de tasa resulta algo excesivo, es de esperar que la baja de los fletes y la facilidad de exportación permitirán que en un plazo breve disminuya el citado precio y podamos obtener gasolina al precio existente antes de comenzar la guerra europea.

Informes interesantes.

El Socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña», D. Ramón Puigmartí, participa, por considerarlo de utilidad para sus consocios, que para ir en automóvil desde esta capital hasta Tárrega pasando por Valls y Montblanc, puede evitarse la segunda mitad de la carretera de Vendrell a Valls y la salida de Montblanc hacia Belltall que están en muy mal estado, tomando al terminar la primera mitad en buen estado de la citada carretera de Vendrell a Valls, a la derecha, pasando por Pont de Armentera, Sarreal y Rocafort saliendo cerca de Belltall, y si se quiere evitar la entrada y salida de Tárrega, antes de Belltall, puede tomarse la carretera de Rocallaura a salir a Bellpuig, pues todos estos trozos de carretera están en buen estado.

El próximo Salón Automóvil.

Continúan con gran actividad los trabajos de organización de esta gran manifestación, y sabemos que en la Cámara Sindical del Automóvil se reciben constantemente comunicaciones de varios puntos de España y del extranjero solicitando datos e informes demostrativos del grandísimo interés que despierta y del éxito grandísimo que ha de alcanzar la celebración del primer Salón Automóvil.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» y el «Real Moto-Club de Cataluña» — requeridos al efecto — han empezado un cambio de impresiones para tratar de la posible organización de alguna prueba, coincidiendo con la apertura o la clausura del Salón Automóvil.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Diciembre han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Julián Olave, D. José María Oriol, de esta ciudad; D. Miguel Lliviria, D. Víctor Dotti y D. Juan Bravo, de Madrid; D. Miguel de Lis, D. José María Freixa, D. Julio Pau, D. Juan P. Fábregas y D. Andrés Fonrodona, de esta ciudad.

Como socio corresponsal con domicilio en Igualada, D. José Rojas Prats.

Asimismo ha sido admitida la baja presentada a petición propia por D. José Mirats.

Junta general.

Con arreglo al art. 19 de los Estatutos de este «Real Moto-Club de Cataluña», el día 16 del actual se celebrará Junta general ordinaria para dar cuenta de la gestión de la Directiva durante el año 1918, y elección de cargos.

Programa deportivo para el año actual.

En reunión celebrada por la Junta directiva de este «Real Moto-Club de Cataluña», el día 19 del próximo Diciembre quedó acordado el programa siguiente:

Mes de Marzo. — Prueba de los Bruchs o km. lanzado; para motocicletas, side-cars y autociclos.

Mes de Mayo. — Prueba de regularidad; para motocicletas, side-cars y autociclos.

Mes de Junio (últimos). — Campeonato Español de Autociclos, Barcelona-Bilbao-Barcelona.

Mes de Octubre. — Campeonato de España; motocicletas y side-cars. Gran Premio, José María Armangué; autociclos.

Mes de Noviembre (últimos). — V. Prueba para equipos.

Se espera podrá ser concurrido el programa antedicho, sobre todo en la segunda mitad del año si como es lógico se reanuda la importación de motos, side-cars y cycle-cars extranjeros.

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION DE TODAS LAS MATERIAS DE ESTA REVISTA

La Hispano-Suiza

Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

Carretera de Ribas, 279. Teléf. S. M.-250

FRANCIA (BOIS COLOMBES)

27, Rue Réunion

COCHES DE TURISMO, PARA HOTELES,
DE REPARTO, ETC.

ÓMNIBUS, CAMIONES, MOTORES MA-
RINOS, MOTORES PARA LA AVIACIÓN

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.

ANTES

VALLET, FIOL Y C.^A, S. en C.

Oficinas y Garage : Provenza, 171 - Teléfono G-922

Talleres : Borrell 236 a 244

PRÓXIMO TRASLADO DE LAS OFICINAS Y EXPOSICIÓN
AL PASEO DE GRACIA, 20

Fábrica Nacional de Automóviles
S. A. ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. EN C.

Calle de San Andrés, núm. 430

Teléfono: S. M. 467 - Telegramas: AUTOSBATLLÓ

Coches automóviles

de gran lujo para ciudad
y turismo, fabricados
con aceros especiales,
estudiados y probados
en las más duras carre-
teras de España

Tipo 8/10 HP.

para carrocerías abier-
tas o cerradas, de cuatro
y cinco asientos
*El automóvil de menor
consumo, con mayor
rendimiento*

Agente general de ventas :

J. ROSINACH

SALON DE EXPOSICION :
Calle Provenza, 247 - Tel. G. 1023

BARCELONA



FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

J. B. H.

FABRICACIÓN
NACIONAL

JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31

BARCELONA



Automóvil Salón

Coches de las grandes marcas :

SIMPLEX

STUTZ

MITCHELL

Camiones :

FEDERAL

Motocicletas :

INDIAN

Ruedas motrices :

AUTO WHEEL

BICICLETAS AUTO-MOTO

NEUMÁTICOS : ACCESORIOS

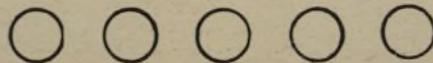
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE

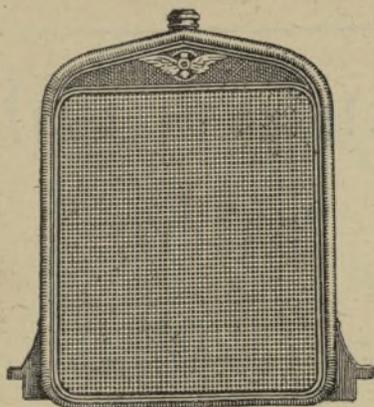
SPORT DE TODAS CLASES

Despacho :
TRAFALGAR, 52
Teléf. 490 S. P.

Exposición y venta:
P. CATALUÑA, 18
Teléf. 575 A.

Garage y Talleres : DIAGONAL, 429
Teléf. 450 G.





FÁBRICA DE RADIADORES PARA
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

FAROS, BOCINAS, ETC., ETC.
CAPÓS DE TODAS CLASES

MADRID

Calle Monteleón, núm, 28

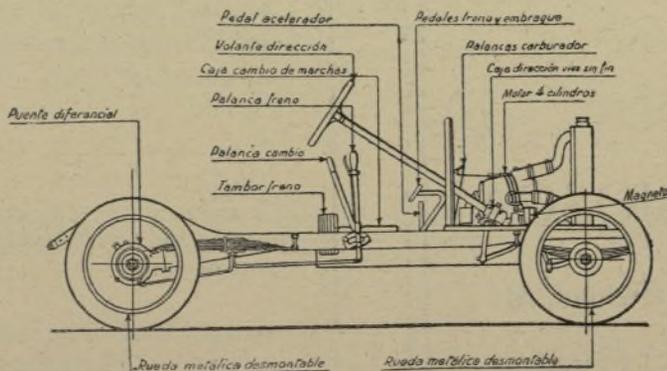
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvia Diagonal), 458

Teléfono G. 788

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ



Sicilia, 141-143. - BARCELONA

CICLOS J. MONTPEÓ, S. A.

Fábrica de Bicicletas, Motocicletas, Side-Cars y Accesorios

Participan a sus clientes el nuevo traslado de sus talleres a la calle Pedro IV, núm. ° 451, Teléfono 100 S. M. (Carretera de Mataró) montados con los más adelantados útiles que la industria requiere.

Barcelona, Diciembre de 1918.

Despacho y Almacén: Comercio, 27
Teléfono 1864-A

MOTOCICLETAS
MOTOSACOCHÉ

MOTORES

M. A. G. (MOTOSACOCHÉ)

PARA MOTOCICLETAS,
CYCLECARS, AUTOMÓVILES,
AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA
MOTOSACOCHÉ, S. A. GINEBRA

A. ROVIRA MOREU

Rosellón, 255. Barcelona

SUBSTITUTIVO

ROFE

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,
ha ganado

El record de velocidad, en la carrera en Cuesta de la
Conrería, 24 Marzo 1918

El Premio de regularidad, el primer premio de motos
ligeras y el primero y segundo de side-cars, en la
carrera Peña Rhin, 28 Abril 1918, y en la IV Prueba
de regularidad del 26 Mayo 1918, organizada por el
Real Moto-Club de Cataluña, (171 kilómetros),
4 primeros premios con medalla de oro.

F. de A. PUIG & C.^A

MALLORCA, 231 Y BALMES, 96 Y 98

Teléfono 1102-G

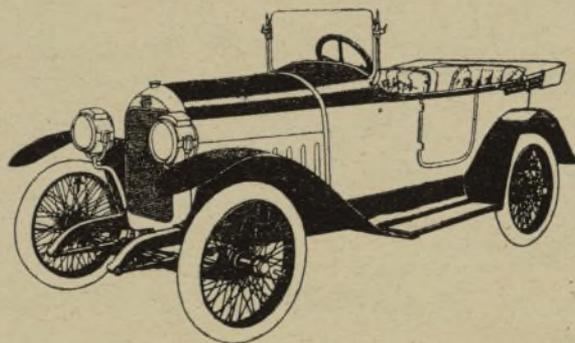
BARCELONA

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES Y AUTOMÓVILES
 "TALLERES HERETER", S. A.
 BARCELONA

AUTOMÓVILES

IDEAL

6-8-HP.



AUTOMÓVILES

T. H.

12-15-HP.

CONCESIONARIO PARA
 CATALUÑA:
VALENTÍN GUÍ
 Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA
 EN ESPAÑA Y PORTUGAL:
J. ÁLVAREZ Y C.^a, S. en C.
 Provenza, 185. BARCELONA

AUTO-MOTO ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB
 CATALUÑA Y DEL REAL MOTO CLUB CATALUÑA

ANUNCIOS

Los señores socios del R. A. C. C. y del R. M. C. C. tienen concedida una rebaja de un diez por ciento sobre los precios que se expresan a continuación.

La última página se considera la más preferente y su precio será superior en un cincuenta por ciento al de las demás, y el anuncio que en ella se inserte deberá ocupar toda la página.

Las otras páginas preferentes deberán asimismo estar ocupadas por anuncios enteros y su precio será superior en un treinta por ciento al de las otras páginas.

PRECIOS

	Una inserción	Seis inserciones 15 % de rebaja	Doce inserciones 30 % de rebaja
Página entera	100 ptas	600-90 : 510 ptas.	1.200-360 : 840 ptas.
Media página	60 »	360-54 : 306 »	720-216 : 504 »
Cuarto de página	35 »	210-31'50 : 178'50 ptas.	420-126 : 294 »



FÁBRICA
NACIONAL DE BICICLETAS

J O S É
P O N S A

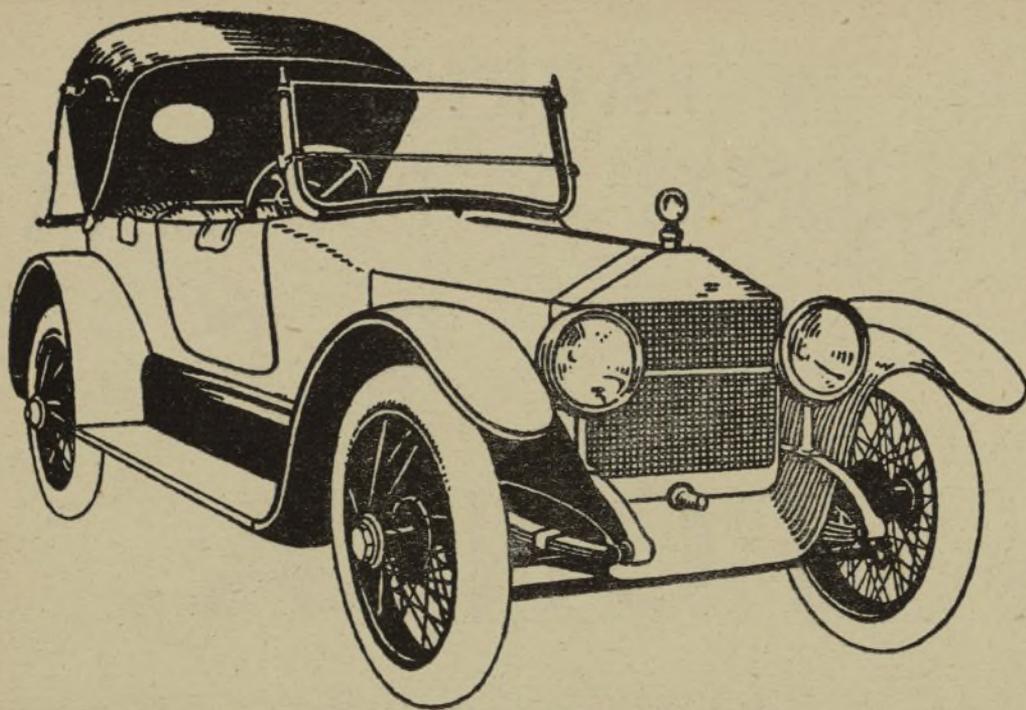
MARCAS "PONSA" Y "VILARDELL"

FABRICACIÓN
DE ACCESORIOS Y PIEZAS DE
RECAMBIO PARA TODAS
LAS MARCAS DE CICLOS

VENTAS EXCLUSIVAMENTE AL POR MAYOR

MALLORCA, 129 TELÉFONO G-252 BARCELONA





AUTOMÓVILES
DE GRAN TURISMO

ROAMER

EL ROLLS AMERICANO

AGENTE PARA
CATALUÑA:

JUAN LLUCH
BARCELONA

LAURIA, N.º 119
Teléf. 1214-G