

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 precaución del Sr. Esteve, por J.-V. Solá
Andreu.

Noticias de Revistas.

Reseña histórica de las carreras organizadas por
el «Real Automóvil-Club de Cataluña».

Reseña histórica de las manifestaciones celebradas
por el «Real Moto-Club de Cataluña».

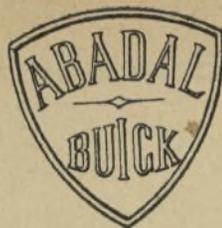
Información sobre el estado de las carreteras de
Cataluña por itinerarios.

Sección oficial.

Año I - Núm. 6

Febrero de 1919

ABADAL



BUICK

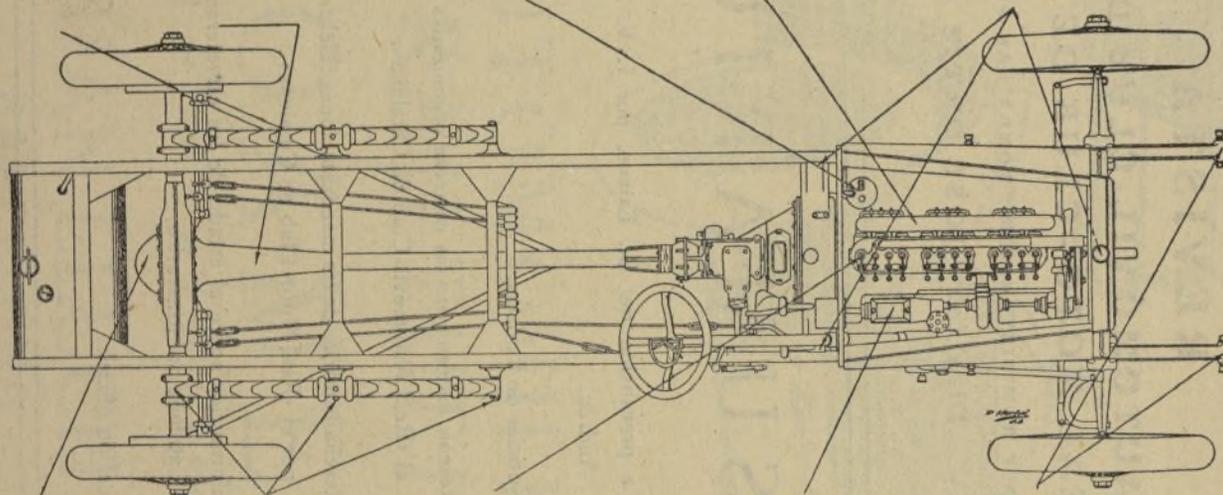
Freno de mano y de pie en las ruedas motrices suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y eje motrices

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 ajustar 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 precaución del Sr. Esteve.

El Sr. Esteve es un hombre precavido.

Sin que sus luces naturales fueran una explicación muy clara del porqué, ello es que sus negocios fueron prosperando de día en día hasta proporcionarle una fortuna de algunos milloneros de pesetas. Entonces creyó que venía obligado, por su posición, a montar su casa con cierto rumbo y entre otras cosas, hechas más para satisfacción de la propia vanidad que respondiendo a una necesidad de lujo y confort, se decidió a la adquisición de automóvil.

Nunca había pasado por su imaginación la idea de poseer un coche ni siquiera una simple tartana, pero el auto hacía que la cosa variara de aspecto: no era preciso sostener unos caballos que comen aun cuando no presten servicio alguno, ni cochero, que en ocasiones resulta un pillo redomado: la gasolina, cuyo gasto puede ser regulado a voluntad; el chauffeur, que podía muy bien ser un chico de los del almacén, que gustoso renunciaría a las pocas horas que tiene libres a cambio del beneficio que para él representa el aprender un nuevo oficio; algún neumático de cuando en cuando, que adquiriría el propio Sr. Esteve, previa cotización de todos los comerciantes del ramo y algún que otro traperero, y pare usted de contar.

Acallados los escrúpulos de orden puramente económico, nuestro hombre se decidió a correr la tartarinesca aventura de entrar a formar parte de los devotos de San Cristóbal, esos que no contentos con despertar en los infelices caminantes el sentimiento de la envidia y de llenarles de polvo, han acabado por birlarles el Santo Patrón. A San Cristóbal, pues, se encomendó desde el primer momento para que la protección del Patrono se manifestase en el acto transcendental de la compra, lo mismo que luego, cuando se lanzase rápido por esos caminos de Dios, dejados en muchas ocasiones de su mano.

He indicado ya que el Sr. Esteve era hombre precavido y añadiré que también bastante desconfiado, motivo por el cual la elección de auto fué más laboriosa que pueda serlo la de un presidente de república. Temiendo ser sorprendido, cerró la puerta de su casa a un sin fin de agentes que, naturalmente, acudieron al cebo de una posible venta.

Consultó con todos los amigos, automovilistas y no automovilistas, que, dicho sea de paso, acabaron por desorientarle del todo, si es que existía en él vestigio de orientación, y concedió especial importancia al parecer técnico

de un primo suyo ingeniero (de minas) y al del contraamaestre de una de sus fábricas, hombre inteligentísimo en cuestiones de máquinas por llevar cuarenta años entre ellas. Claro que esas máquinas no eran de automóvil pero, es lo que él decía, todas se parecen.

Contribuyó mucho a que la balanza se inclinara en favor de la marca X., la presión completamente desinteresada ejercida por un íntimo amigo del señor Esteve, automovilista de los más antiguos, que llevaba muchos miles de kilómetros recorridos sin el más leve contratiempo, según su decir. El tal resultó más tarde gran accionista de la fábrica de los autos X. y comendatario de la entidad concesionaria de la indicada marca.

En la compra y equipo del auto invirtió el Sr. Esteve bastante más de lo presupuestado, sobre todo en lo que respecta a la carrocería, que quiso llamar la atención, por lo cual decidió buscar la compensación reduciendo al mínimum los gastos de entretenimiento. Toda vez que la máquina era de lo más moderno y perfecto, según afirmación del propio vendedor y del amigo consejero, su manejo no exigiría seguramente grandes conocimientos: todo se reducía a conocer los efectos de las distintas manecillas y registros que gobernaban los órganos esenciales. Se echó, pues, mano de uno de los mozos del almacén, previas algunas lecciones de persona entendida, para desempeñar sus funciones de chauffeur mecánico, y se confeccionó un presupuesto de gastos del que era forzoso no pasar.

La primera salida se efectuó con toda felicidad, sin otro contratiempo que un topetazo con un tranvía que *se metió en el terreno del auto* y un conato de atropello de un guardia urbano, que cometió la *imprudencia* de situarse en la acera impidiendo una maniobra del auto en una calle cuya anchura no excedería seguramente de diez metros. Salidas sucesivas, tan afortunadas como la primera, pusieron al Sr. Esteve en conocimiento de que el público está todavía muy atrasado, por lo que a circulación por las calles de una ciudad populosa se refiere y que los conductores de vehículos no gastan grandes miramientos con los autos, aun cuando sean nuevos, sin tener en cuenta que el más leve deterioro en el barniz puede ser causa de un verdadero día de luto en la familia.

Con todo, el entusiasmo de los Sres. Esteve, padre, esposa e hijas, iba en *crescendo* y en una reunión magna de los citados se acordó que era indispensable buscar nuevos y más dilatados horizontes deportivos, organizando una excursión por caminos pintorescos, acordándose por unanimidad que fuera la meta de la misma el balneario de L., en el que se encontraban de temporada algunas familias amigas.

Se hicieron los preparativos para la marcha y el Sr. Esteve, cuya previsión era proverbial en la familia descendió al garage para dar personalmente al chauffeur (llamémosle así) instrucciones referentes al equipo del auto. Sabía, porque se lo dijo el vendedor, que aquél llevaba cuantos accesorios y herra-

mientas pudieran ser precisos, pero abrigaba la seguridad de que a él, como hombre previsor y experimentado, se le ocurriría algo más. En efecto, dispuso que se pusieran unas bujías por si fallaba el alumbrado, cerillas, un cuchillo, un paquete de clavos, dos piezas de cuerda, varios rollos de alambre y, sobre todo, unos botijos con agua por si la alimentación del radiador se hiciera precisa y no se encontrara cerca de la carretera manantial alguno.

Satisfecho una vez más nuestro héroe de su previsión, que le ponía, según él, a cubierto de esos contratiempos que tan a menudo asaltan a los automovilistas atolondrados, partió en compañía de su familia, ocupando el asiento delantero y dispuesto a advertir al chauffeur de cuantos obstáculos se ofrecieran en el camino. El hombre no se daba punto de reposo; tocaba la bocina para advertir a los transeuntes, a los que dirigía miradas feroches y alguna que otra imprecación si no andaban listos; recordaba a los cocheros con quienes se cruzaba la conveniencia de no contravenir el reglamento de circulación; encarecía a los chiquillos la necesidad de dejar de jugar en el arroyo, y no dejaba de dar instrucciones al chauffeur ni de preguntarle el por qué de cuanto hacía. El conductor sudaba la gota gorda: harto trabajo tenía con el de conducir, en el que no andaba muy práctico, para soportar aquel interrogatorio en regla. Lo que más le atormentaba era la advertencia por parte del dueño, de los obstáculos que él había visto ya y que al pronto se le antojaban otros nuevos. Así, cada perro, carro, chiquillo o piedra, eran vistos por él dos veces y hasta tres, si terciaba en la información alguno de los demás ocupantes del auto.

Pero éste marchaba admirablemente, salvando distancias y pasando obstáculos que era un encanto. Después de una prolongada cuesta, que el auto escaló con asombrosa facilidad, y cuando ya se divisaba un alto collado, se produjo en el motor un fenómeno hasta entonces desconocido: su potencia disminuyó en pocos segundos; un ruido como de estornudos se mezcló al de las explosiones cada vez más débiles e irregulares, y luego... nada, silencio... y parados.

El Sr. Esteve dió una ojeada a los varios registros que tenía ante su vista pensando cuál de ellos sería el causante de aquel paro tan inexplicable como inoportuno. La esposa y las hijas, sin articular palabra hicieron converger sus miradas en la flamante placa de San Cristóbal que adornaba el centro del torpedo y el chauffeur, inmóvil en su asiento, trataba de dar un repaso mental a las lecciones recibidas, que en aquel momento acudían a su memoria en forma embrolladísima.

El jefe de la familia recomendó calma y sangre fría, recordando que toda contingencia había sido prevista por él antes de la partida y acto seguido se dió principio a una serie de investigaciones y tentativas de puesta en marcha que no dieron resultado alguno. Lo que más le aterraba era la idea de que pudieran necesitar algo que su previsión hubiera dejado escapar.

Dos horas de infructuosas pesquisas, durante las cuales la señora y las hijas no dejaban de dar vueltas al auto porque su nerviosidad no les permitía estar sentadas, no dieron otro resultado que la declaración del chauffeur de que se consideraba insuficiente y la del esposo en el sentido de que aquello rebasaba los límites de todo lo previsto por él.

Cuando ya abatidos y sin pronunciar palabra, pensaban todos en lo fatigante que podía resultar la caminata hasta el pueblo más próximo, la hija menor, cuyo atolondramiento había merecido en muchas ocasiones las censuras del autor de sus días, dijo a su madre en voz baja:

—¿No será que, como ayer corrimos mucho más de lo que papá nos tenía tasado, gastamos mucha bencina y ahora se ha terminado?

Faltó tiempo a la señora para comunicar al Sr. Esteve la sospecha de la niña y, efectivamente...

El depósito de gasolina estaba vacío.

J.-V. SOLÁ ANDREU

La Tercera Vuelta a Cataluña en automóvil.

La Comisión Deportiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña» está preocupada buscando itinerario para la Tercera Vuelta a Cataluña que sea lo más diferente posible de los de las dos Vueltas a Cataluña pasadas y el mal estado de muchas carreteras hace sumamente difícil escoger un recorrido que reúna las condiciones de los anteriores.

Aprovechando el considerable esfuerzo realizado por el socio de Honor del Club, Sr. Cabestany, en las carreteras de la provincia de Tarragona, consideradas como carboníferas que han sido muy bien reparadas, se ha pensado en una Vuelta a Cataluña, que pasando por Tarragona y Tortosa, siguiera por Gandesa, Alcañiz, Caspe y Candasnos a Fraga y Lérida, continuando desde aquella capital hacia los Pirineos y regresando a esta ciudad por la provincia de Gerona.

Carrera de regularidad entre Barcelona y Valencia.

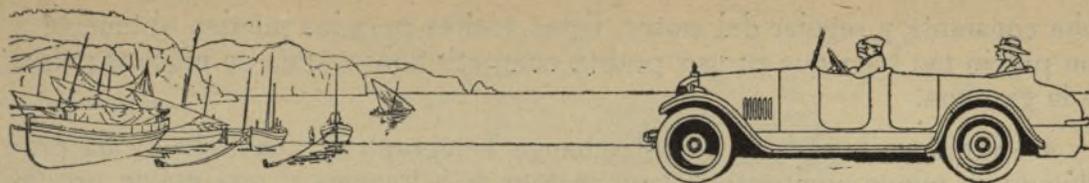
La Cámara Sindical del Automóvil de Valencia se ha dirigido al «Real Automóvil-Club de Cataluña» para proponerle la organización de una gran prueba de regularidad para automóviles en el trayecto comprendido entre esta y aquella capital durante las célebres ferias y fiestas del mes de Julio que allí se celebran anualmente, ofreciendo dar grandes facilidades para su realización y contribuir con todas sus fuerzas a que para aquella fecha fuera reparada la carretera que como es sabido tiene trozos muy deficientes en la provincia de Castellón de la Plana y sobre todo en la de Valencia.

La Comisión Deportiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña» ha acogido la idea con simpatía, pero entiende que en todo caso la prueba tendría que ser de ida y vuelta, y teme que la temperatura del mes de Julio sea demasiado elevada.

Los carnets kilométricos.

El aumento de las tarifas ferroviarias a producido otro, en el precio de los carnets kilométricos para el transporte de automóviles a gran velocidad y en vagón cerrado especial, que de ahora en adelante resultará de 55 céntimos por kilómetro, pues el carnet de 1.000 kilómetros vale 545,50 pesetas.

Es muy sensible que estos aumentos dificulten más cada día el transporte de automóviles por ferrocarril, tan indispensable por el mal estado de nuestras carreteras y siempre necesario a los vendedores de automóviles que tienen derecho a entregarlos en buen estado a los compradores de distintas localidades.



Noticias de Revistas.

* Numerosos constructores en el extranjero, se preocupan del coche pequeño y del autociclo, cuyo uso es de esperar se extenderá notablemente después de la guerra. Fábricas tan importantes como la F. I. A. T., Lancia, Peugeot y Bianchi entre otras, tienen terminados sus modelos para lanzarlos cuando se firme la paz. Los motores de estos vehículos no alcanzan 1.500 centímetros cúbicos de capacidad, mereciendo especiales elogios de la prensa profesional el motor F. I. A. T. nuevo cuatro cilindros 69×100 . El nuevo autociclo Peugeot, construido sobre la base del Baby, tiene un motor algo mayor que el que hasta ahora se montaba en dicho tipo.

* El periódico *Motor Age*, de Chicago, da unas cifras curiosas sobre el recorrido de los automóviles en los Estados Unidos. Los automóviles en América, según dicha revista, recorren diariamente 64 millones de kilómetros (1.600 veces el viaje alrededor de la tierra) y anualmente su recorrido total supera al de los ferrocarriles en 40.000 millones de kilómetros.

* El uso del gas de hulla, como combustible para automóviles y camiones empleados en trayectos cortos, tales como servicios interurbanos u otros similares, va extendiéndose en Inglaterra. Los diarios y periódicos profesionales, publican constantemente nuevos inventos y patentes relacionados con el uso del gas. Actualmente existen en el mercado diversos carburadores para gas y hay numerosos depósitos organizados para la distribución del combustible en muchas poblaciones.

* Los aceites pesados de alquitrán y antraceno, han sido satisfactoriamente ensayados en la tracción automóvil por el ingeniero Sr. Wilkinson, que se halla al frente de varias fábricas de gas en Inglaterra. Dicho señor ha hecho sus experimentos en un Overland y utiliza la corriente de los acumuladores para calentar un depósito adicional muy pequeño contiguo al carburador, en el que se halla una pequeña cantidad de aceite que en el corto espacio de unos dos minutos alcanza una temperatura suficiente para la volatilización del combustible y la puesta en marcha consiguiente del motor; una vez éste ha arrancado, se interrumpe la corriente eléctrica y mediante el calor de los gases de escape, debidamente aprovechado, mantiene el aceite en el carburador y los gases en la tubería de admisión, a una temperatura adecuada para la mar-

cha constante y regular del motor. Estos aceites pesados pueden obtenerse a un precio tan bajo que su uso podría competir con ventaja en muchos países a la gasolina.

Según un telegrama de la Exchange Telegraph C.^o, en Italia se ha producido un nuevo combustible muy análogo a la bencina y que puede producirse en cantidades considerables, pues las primeras materias para dicho combustible abundan en el país. Reproducimos aquí la noticia por tratarse de experimentos que han sido llevados a cabo en Catania, con intervención de técnicos nombrados por el Gobierno italiano, asesorados por el Ministerio de Guerra y Aprovisionamiento de municiones, lo que permite esperar que no se trata de uno de tantos ensayos que aparecen revestidos de gran éxito desde sus comienzos y luego no se traducen en ninguna realidad práctica. Los experimentos bajo la vigilancia de delegados del Gobierno, han durado dos meses y se han llevado a cabo con toda clase de motores de bencina, resultando el precio del nuevo combustible inferior al de la gasolina hasta ahora usada en Italia.

Asamblea automovilista.

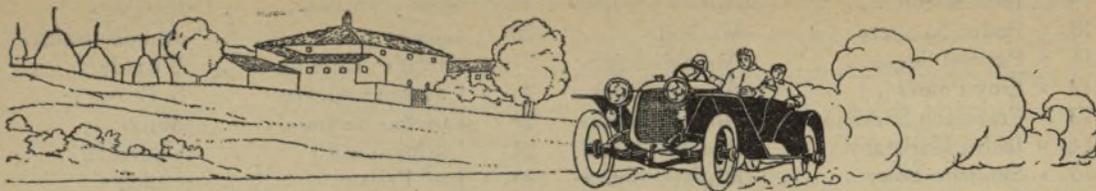
Con gran oportunidad la Cámara Sindical del Automóvil de esta capital se ha puesto de acuerdo con las Cámaras Sindicales de Madrid y Valencia y juntas convocan a una Asamblea que empezará sus sesiones el día 18 de Marzo próximo, o sea, a los pocos días de la inauguración del Salón Automóvil y se celebrará en esta ciudad, aprovechando la ocasión de hallarse reunidos en ella la mayor parte de los interesados en los negocios relacionados con el automovilismo, pues es indudable que uno de los temas preferentes de las conversaciones de cuantos visiten el Salón será tratar del porvenir que espera a las industrias y comercio automóvil, una vez restablecida por completo la normalidad en Europa, siendo seguro que en el tratado que habrán de suscribir las naciones que estuvieron en guerra se abrirán nuevos horizontes al comercio en general y que su desarrollo será tan portentoso que no conviene que nos sorprenda desprevenidos para evitarnos el bochorno de caminar, como siempre, distanciados y a la zaga de los demás.

En dicha Asamblea deberá deliberarse acerca de todo cuanto se refiera a los vitales problemas para el desarrollo del automovilismo, que son muchos, y tienen relación con aduanas, transportes, comunicaciones, carreteras, carburantes, impuestos y contribuciones, sin perjuicio de discutir además cualquier proposición que sea presentada y considerada interesante.

La grandísima importancia de una asamblea automovilista y el éxito de su celebración, que consideramos seguro, ha de influir indudablemente de una manera altamente beneficiosa en el desarrollo y fomento del automovilismo en España.

Kilómetro lancé.

Es muy posible que si el estado de la carretera lo permite, el «Real Automóvil-Club de Cataluña» celebre una prueba de un kilómetro lancé, por categorías, en Castelldefels, coincidiendo con la próxima apertura del Salón Automóvil.



Reseña histórica de las carreras organizadas por el "Real Automóvil-Club de Cataluña".

La segunda Vuelta a Cataluña.

(Conclusión)

La Comisión Deportiva del Real Automóvil-Club de Cataluña, animada por el éxito que obtuvo la primera gran prueba de regularidad y turismo para automóviles que con el nombre de «Vuelta a Cataluña» se celebró en Julio de 1916, se dedicó, a principios del año siguiente, a la organización de la segunda Vuelta a Cataluña, estableciendo en el Reglamento aquellas modificaciones que la experiencia del primer año demostró eran indispensables para el mejor éxito de la prueba.

Todos los señores que formaron el Comité organizador se distinguieron notablemente en los trabajos muy complicados de llevar a feliz término tan importante manifestación que tuvo lugar los días 6, 7, 8, 9 y 10 de Junio, tomando la salida en la Gran Vía Diagonal bajo un tiempo lluvioso y desapacible, veinte y siete automóviles de los treinta y seis inscritos, siendo los conductores y pasajeros despedidos con gran entusiasmo por el numerosísimo público reunido en tan céntrico sitio para animar a los valientes excursionistas a realizar el difícil recorrido de la prueba.

El itinerario fué el siguiente: Día 6, por la tarde: Barcelona-Vallfogona de Riucorp, 158 kilómetros. — Día 7, por la mañana: Vallfogona-La Seo de Urgel, 144 kilómetros. — Día 7, por la tarde: La Seo de Urgel-Puigcerdá, 51 kilómetros. — Día 8, por la tarde: Puigcerdá-Olot, 99 kilómetros. — Día 9, por la mañana: Olot-Palafrugell, 119 kilómetros. — Día 9, por la tarde: Palafrugell-Caldas de Malavella, 47 kilómetros. — Día 10, por la mañana: Caldas de Malavella-Manresa, 150 kilómetros, y día 10, por la tarde: Manresa-Barcelona, 78 kilómetros. Distancia total, 835 kilómetros. El orden de salida era diferente cada uno de los días de la prueba, habiendo partido de Barcelona en la forma siguiente:

1 D. Joaquín Vivó . . .	«Dion-Bouton»	5 D. José Banús	«Fiat»
2 Sres. Pujadas y Llobet . . .	«Elizalde»	6 » Emilio Soler	«Hispano-Suiza»
3 D. Alfonso Llobet	«Elizalde»	7 » Rafael Bianchi	«Abadal-Buick»
4 » José Valls Taberner . . .	«Scripps-Booth»	8 » Francisco de A. Puig . . .	«Maxwell»

9	D. Julio Marial	«Hispano-Suiza»	19	» Marc L'Huillier . . .	«Elizalde»
10	» Pedro Sampere . . .	«Mitchell»	20	» Luis Fargas	«Abadal-Buick»
11	» Pascual Sogas . . .	«Abadal-Buick»	21	» Salvador Elizalde . .	«Elizalde»
12	» Eloy Pomés	«Abadal-Buick»	22	» Cayetano Alegre . . .	«S. P. A.»
13	» Francisco S. Abadal .	«Abadal-Buick»	23	» Eusebio Bertrand . . .	«Stutz»
14	» Isidro Maristany . . .	«Abadal-Buick»	24	» Carlos Llusá	«Chevrolet»
15	» Santiago Soler	«Hispano-Suiza»	25	» José Freixa	«Lancia»
16	» Ramón Llusá	«Chevrolet»	26	» Felipe Batlló	«España»
17	» Federico O. Rissman .	«King»	27	» Enrique Casanovas . .	«Stutz»
18	» Mariano Rojas	«Singer»			

Todo cuanto se diga sobre el comportamiento de los conductores y de sus automóviles, resultará poco para ponderar la pericia de los primeros y la resistencia de los segundos, dándose el caso extraordinario de que terminaran la prueba veinte y seis, realizando una regularidad notabilísima por todos conceptos, hasta el punto de que resultaron vencedores *ex-equo* de la segunda categoría D. Julio Marial y D. José Freixa, con automóviles «Hispano» y «Lancia», respectivamente, empatando de una manera que parecía imposible en el número total de puntos y adjudicándose ambos las Copas de Honor del Club.

D. Alfonso Llobet fué el gran triunfador de la primera categoría, alcanzando el número de puntos más considerable de todos los concurrentes con su automóvil «Elizalde», adjudicándose brillantemente la Copa de Honor del Club y otra muy importante donada por la Mancomunidad de Cataluña; ganaron, además, D. José Freixa, con «Lancia» la Copa de la Sociedad de Atracción de Forasteros; D. Julio Marial, con «Hispano», la Copa Lucas y la Copa Cervelló; los Sres. Pujadas y Llobet, con «Elizalde», la Copa de la S. A. Vichy Catalán; D. Eloy Pomés, con «Buick», la Copa de la Sociedad del Agua Imperial; D. Francisco S. Abadal, con «Abadal-Buick», la Copa Red Room, de Tarrasa, y D. Eusebio Bertrand, con «Stutz», el premio de la Sociedad del Agua de Vilajuiga.

Catorce concurrentes fueron premiados con medallas de oro y nueve con medallas de plata.

No hubo más nota desagradable en la prueba que el calvario que tuvieron que sufrir los concurrentes al circular por el malísimo trozo de carretera situado entre Ripoll y Ribas, pero con gran decisión pasaron todos sin que milagrosamente hubiera que lamentar averías ni percances de clase alguna.

El número de señoras que participaron en la prueba, fué inferior al de las que tomaron parte en la primera Vuelta a Cataluña, pero no ha de ser menor por eso el tributo de admiración que merecen las que valientemente acompañaron a los concurrentes en su largo viaje y que si bien disfrutaron de buenos momentos en el Faro de San Sebastián, en Vallfogona, Seo de Urgel, Puigcerdá, Olot y Manresa, sufrieron algunas molestias por el deficiente estado de algunos trozos de carretera del itinerario.

Un automóvil de socorro provisto de un completísimo botiquín—regalo del entonces Presidente, Dr. Fábregas—y de un aparato telefónico portátil, cedido galantemente por la Sociedad General de Teléfonos, siguió constantemente a los concurrentes; siendo ocupado por el Vocal del Comité Sr. Ribas, insustituible en estos puestos de confianza y de trabajo, el joven médico Sr. Santacana y un empleado de Teléfonos; prestando durante todo el trayecto grandes servicios a los concurrentes.

Entre los pasajeros de uno de los automóviles, figuraba el distinguido periodista madrileño D. Ricardo Ruiz Ferry.

Los servicios de vigilancia y señalamiento de cruces de carreteras, estuvieron muy bien atendidos por los señores ingenieros de las cuatro Jefaturas de esta Región y las Compañías de ferrocarriles prestaron un señalado servicio al establecer una vigilancia extraordinaria en los numerosos pasos a nivel del trayecto.

Hemos de rendir aquí público homenaje de agradecimiento al digno Jefe de Obras Públicas de esta provincia, D. Blas Sorribas, por haber contribuido en gran manera al éxito de la prueba, asistiendo a las sesiones del Comité y asesorándole con su competencia, acompañando a varios vocales del mismo en sus excursiones para inspeccionar las carreteras del itinerario y mejorando notablemente las de esta provincia que en él estaban comprendidas.

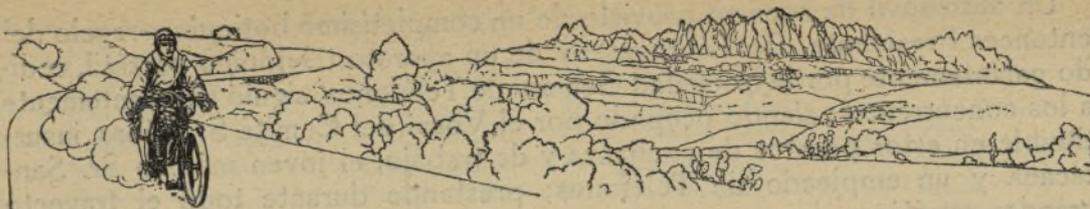
El Real Moto-Club de Cataluña realizó en forma espléndida el penoso y delicadísimo servicio de los controles secretos, de una inmensa importancia en la prueba.

Entre los concurrentes figuraba el conocido deportista madrileño D. Mariano Rojas, venido expresamente de la Corte para tomar parte en la prueba.

Resultó admirable la nota de cultura dada por todas las poblaciones del trayecto, en la mayoría de las cuales se levantaron arcos de follaje y los niños de las escuelas, correctamente formados y con sus profesores a la cabeza, presenciaban el paso de los concurrentes, estando también en algunas los individuos pertenecientes al Somatén.

Por mediación de la Jefatura de Obras Públicas, este Club gratificó con la cantidad de 1.810 pesetas a los peones camineros que habían trabajado en las carreteras del itinerario.

La falta de gasolina impidió celebrar el año pasado la tercera Vuelta a Cataluña y el estado deficiente de las carreteras pudiera ser un serio obstáculo para que se llevara a efecto el año actual, pero el Real Automóvil-Club de Cataluña, en su constante deseo de procurar por todos los medios el fomento del automovilismo, está dispuesto a la organización de la tercera prueba de regularidad si considera factible su celebración y tiene en estudio importantes modificaciones que harían que resultara más interesante aún que las dos Vueltas a Cataluña ya celebradas.



Reseña histórica de las manifestaciones celebradas por el R. M. C. de Cataluña.

(Conclusión)

A semejanza del anterior año, después de esta carrera, dedicó el Club toda su actividad a la organización de la carrera de autociclos Barcelona, Bilbao, San Sebastián, Barcelona, cuya celebración a última hora fué caprichosamente suspendida por el exministro Sr. Sánchez Guerra, cuando hasta las flechas indicadoras estaban ya colocadas a todo lo largo del recorrido.

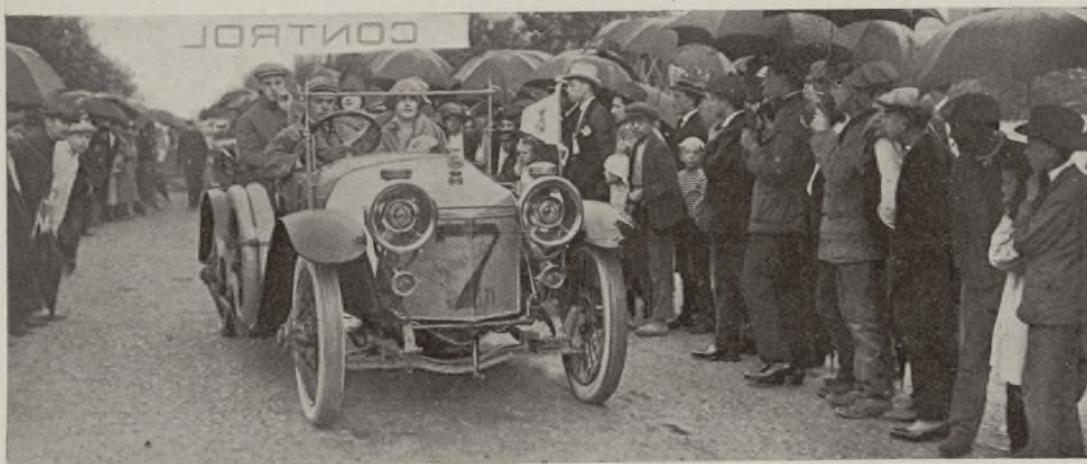
Lástima grande fué que los argumentos que la Junta del «R. M. C. de C.» adujo para lograr la revocación de la orden y la campaña iniciada por la prensa resultaran infructuosas. El ministro no quiso modificar su equivocado criterio y nos quedamos sin la segunda gran carrera de autociclos cuando estábamos todos dispuestos a tomar la salida.

Por los preparativos hechos por el Club, los fabricantes, los corredores y los elementos entusiastas de las ciudades y clubs del recorrido, cabía legítimamente esperar la repetición de un éxito deportivo tan grande como el de la carrera de autociclos Barcelona-Madrid-Barcelona. Otro día será.

Simultáneamente con el período de organización de la suspendida carrera se inició en España una rápida disminución del stok de gasolina, lo que había más tarde de ser causa de nuevas suspensiones y modificaciones del programa de actos del «R. M. C. de C.» La última prueba celebrada en los tiempos de escasez de gasolina, rayanos ya en los de carencia absoluta, fué la familiar prueba de equipos, corrida en 28 de Octubre y ganada por el equipo Díaz, «D. y G.»; Orús, «Motosacoche»; Cardelús, «Motosacoche», y Oliveras, «Motosacoche».

Dos días después de la tercera prueba de equipos, tuvo el «Club» la desgracia de perder trágicamente, víctimas de la aviación, dos queridos consocios: José M.^a Armangué, cuya influencia en el «R. M. C. de C.» se había hecho sentir considerable y justificadamente, debido a sus claros prestigios, y Salvador Hedilla, Director de la Escuela Catalana de Aviación, que pocos días antes había ingresado en las filas del «R. M. C. de C.»

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA
SEGUNDA VUELTA A CATALUÑA



El «Hispano-Suiza», de D. Julio Marial, al salir de Barcelona.



El «Lancia», de D. José Freixa.



Uno de los concurrentes.



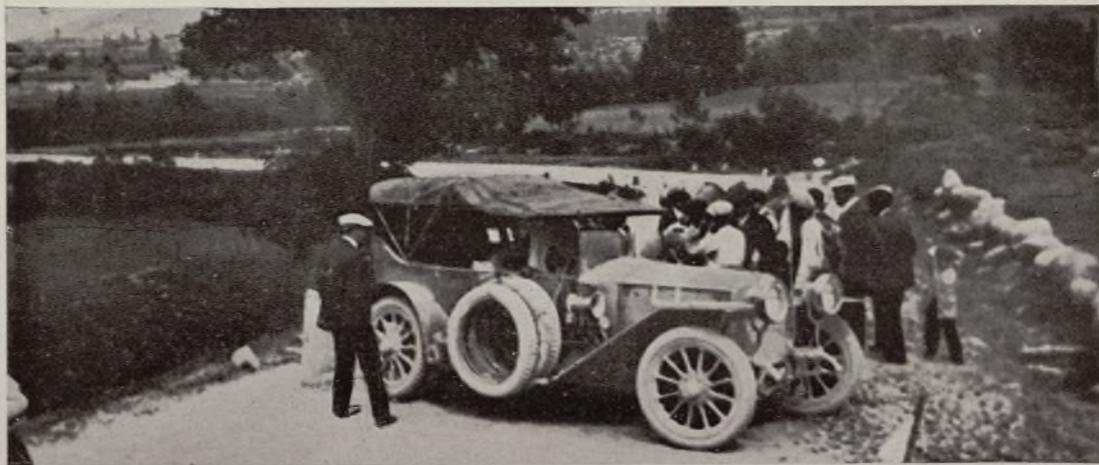
El «Stutz», de D. Eusebio Bertrand,
al tomar la salida.



El «Buick», de D. Eloy Pomés.



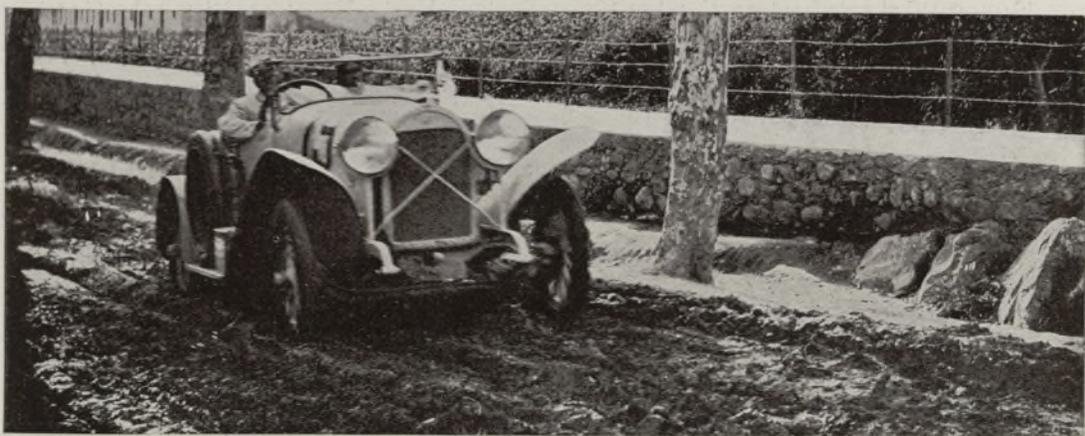
El «Abadal-Buick», conducido por el Sr. Abadal, al tomar la salida.



Una avería cerca de la Seo de Urgel.



El «Elizalde», de D. Alfonso Llobet, en la pésima carretera de Ripoll a Ribas.



Un concurrente entre Ripoll y Campdevánol.



El automóvil de socorro.

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA



Tercera Prueba de Equipos, Octubre 1917.—Equipo «Kaki». Vencedor: Díaz, «D y G»; Orús, «Motosacoche»; Oliveras, «Motosacoche»; Candelas, «Motosacoche».



Díaz en la Prueba de Equipos de 1917.



Cuesta de la Conreria, Marzo 1918.
A. Ferrán, «Recordman» del día.



Cuesta la Conrería, Marzo 1918.—P. Satrústegui, «Indian-Side-car», vencedor en su categoría.



Cuesta la Conrería, Marzo 1918.
Juan Andreu, «David», vencedor de autociclos.



Cuesta la Conrería, Marzo 1918.
Pizzala, «Douglas», vencedor de su categoría.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918. — Salida de los concursantes en La Garriga.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918.
P. Estalella, «Indian». Medalla de oro.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918.
J. Boris, «Indian». Medalla de oro.



Paso de dos concursantes en la Prueba de regularidad.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918.
A. Renom, «Indian». Medalla de oro.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918.—A. Díaz, «D y G». Medalla de oro.



Cuarta prueba de regularidad, Mayo 1918.—Juan Andreu, «David». Medalla de oro.

Recordando especialmente a José M.^a Armangué, no podemos pasar en silencio que él fué el introductor y propagador del cycle-car entre nosotros y constructor e inventor a un tiempo del autociclo «David», que tantos triunfos deportivos ha venido alcanzando.

Era justo que los elementos deportivos que habían tratado a José María Armangué y habían tenido ocasión de apreciar sus cualidades y sus entusiasmos, quisieran dentro de su propio terreno instituir algo en memoria suya, siendo éste el origen del Trofeo Armangué para autociclos, que tan pronto como las circunstancias lo permitan organizará el R. M. C. de C. Ningún recuerdo u homenaje mejor podíamos dedicarle; con ello contribuiremos a la continuación de su obra.

La carencia de gasolina vino más tarde a impedir la celebración del kilómetro lanzado que debía tener lugar en los últimos días de Noviembre y nos privó algunos días después de la Vuelta Cataluña que por tercera vez disponíase a celebrar el R. M. C. de C. Nuestro programa deportivo, debido a esta circunstancia, ha sufrido un paro o aplazamiento forzoso, habiéndose, a título de paliativo, organizado en 24 de Marzo último, una carrera en cuesta en la Conrería, que sirvió de ensayo de pruebas a base de substitutivos de gasolina.

Fueron realmente notables los recorridos realizados por Ferrán sobre «Excelsior», Pizzala (vuelto al motociclismo después de un intervalo guerrero de más de dos años) sobre «Douglas», de Satrústegui sobre «Indian» side-car y de Juan Andreu sobre «David».

Animado el R. M. C. de C., con la inscripción obtenida en el ensayo de la cuesta la Conrería, organizó para el 26 de Mayo la cuarta prueba de regularidad, reservada también para vehículos movidos por substitutivos de bencina.

Tomaron parte en la misma 31 concursantes de los cuales se clasificaron brillantemente un tanto por ciento muy elevado, según se desprende de la siguiente clasificación:

MEDALLAS DE ORO

AUTOCICLOS

Antonio Díaz «D. y G.»
 José Andreu «David»
 Carlos Pizzala «David»
 R. Más Bagá «David»
 Juan Andreu «David»

SIDE-CARS de 560 c. c.

Magneto «Motosacoche»

SIDE-CARS de 1000 c. c.

Antonio Renom «Indian»

MOTOCICLETAS de 300 c. c.

Joaquín Vidal «Indian»

MOTOCICLETAS de 560 c. c.

Antonio Alá «Triumph»
 Pedro Estalella «Indian»
 Juan Antonio Orús «Motosacoche»
 José M.^a Cardelús «Motosacoche»
 J. Borés «Indian»

MOTOCICLETAS de 1000 c. c.

Alfredo Ferrán «Excelsior»

MEDALLAS DE PLATA

AUTOCICLOS

Federico Ricart «David»

SIDE-CARS de 1000 c. c.

Enrique Rovira «Indian»

MOTOCICLETAS de 560 c. c.

E. C. «Indian»

MEDALLAS DE BRONCE

MOTOCICLETAS de 560 c. c.

Enrique Pujolar «Excelsior»

COPAS ESPECIALES

AUTOCICLOS

José Andreu, «David» Copa GASTINE
R. Más Bagá, «David» » GASOL

SIDE-CARS

Magneto, «Motosacoche» Copa BANÚS

MOTOCICLETAS de 560 c. c.

J. M. Cardelús, «Motosacoche» Copa MOTORMIN

MOTOCICLETAS de 1000 c. c.

A. Ferrán, «Excelsior» Copa ROFE

El tanto por ciento de primeros premios en esta prueba fué tan elevado, que ha quedado demostrada la necesidad de aumentar considerablemente las dificultades de las pruebas de regularidad y turismo, debido a que nuestros concursantes han hecho un verdadero estudio de las mismas, corriéndose con una regularidad ejemplar, pero muy cara para la Caja del R. M. C. de C.

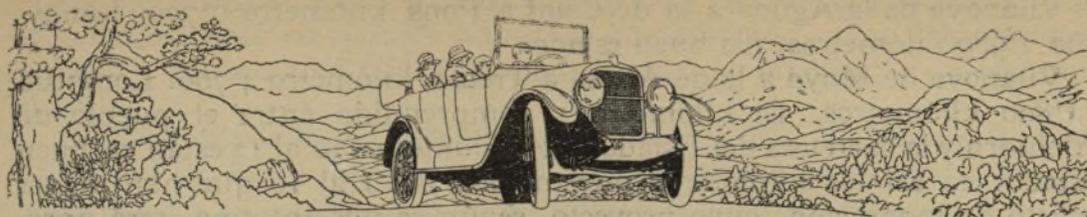
No podemos aun hablar de nuevos proyectos de pruebas y carreras, pero tan pronto como las circunstancias lo permitan, los ánimos organizadores del R. M. C. de C., que se encuentran ahora forzosamente parados, actuarán nuevamente y nos proporcionarán nuevos días de sport. Dios quiera que así sea.

PABLO LLORENS

Agosto 1918.

El paso a nivel de Cornellá.

El distinguido ingeniero de caminos D. José M.^a Ortega, ha sido encargado de la ejecución del nuevo plano del proyecto de sustitución del paso a nivel de Cornellá, por otro inferior que ha de construirse en diferente lugar del primeramente adoptado y este cambio de trazado retrasará inevitablemente la realización de tan interesante mejora para el automovilismo.



Información sobre el estado de las carreteras de Cataluña por itinerarios.

Continuación de la reseña sobre el estado actual de las carreteras y caminos de la Mancomunidad y observaciones sobre algunos de ellos.

De Bellpuig (estación del ferrocarril) a la carretera de Artesa de Segre a Montblanch en el kilómetro 52. Longitud 28'540 kilómetros. En conjunto se halla en buen estado, salvo la travesía por Vallbona de las Monjas en el kilómetro 18, por la dificultad de su escasa anchura, y los dos últimos kilómetros 27 y 28 que están actualmente reparándose. Como mejora importante ejecutada en el presente año, merece consignarse la supresión de veintiún badenes y su substitución por tajeas, entre los kilómetros 15 al 27, establecidos aquéllos en condiciones notablemente defectuosas y de peligro, pues estaban situados en tramos de fuertes pendientes. Subsisten aún dos vados de gran amplitud, uno para el paso del río Corp en el kilómetro 7'900 y otro en una hondonada situada en el kilómetro 14'900.

Bellpuig a Preixana. Longitud 3'040 kilómetros. Toda ella en buen estado.

San Martín de Maldá a la de Artesa de Segre a Montblanch, kilómetro 38. Longitud 6'200 kilómetros. En buen estado.

Guimerá a la de Artesa de Segre a Montblanch, kilómetro 39'400. Longitud 4'830 kilómetros. Toda ella en muy buen estado, habiendo no obstante un estrechamiento en una longitud de 100 metros correspondiente al kilómetro 1'800, que hace dificultoso el tránsito, motivado por dificultades de expropiación de una tejería, cuya indemnización debe ir a cargo del Municipio.

Verdú a la de Artesa de Segre a Montblanch, kilómetro 33'100. Longitud 0'950 kilómetros. En buen estado.

Mollerusa a Belcaire, por Liñola. Longitud 14'380 kilómetros. En buen estado.

Borjas Blancas a Bellpuig. Longitud 19'800 kilómetros. En buen estado.

Vilanova de la Aguda a la de Calaf a Pons, kilómetro 6'700. Longitud 2'950 kilómetros. En buen estado.

Vilanova de Moyá a la de Artesa a Tremp, kilómetro 4'700. Longitud 11'800 kilómetros. El kilómetro 1 comprendido entre el pueblo de Alentorn y la carretera del Estado y los kilómetros 10 al 12 están en buen estado; no así los kilómetros intermedios, del 1 al 10 que han de ser objeto de reparación, cuyo proyecto, según se nos informa, será aprobado en breve.

Vinaixa a Cerviá. Longitud 10'300 kilómetros. En buen estado.

Pobla de Ciérvoles a la de Vinaixa a Cerviá, kilómetro 2'100. Longitud 9'050 kilómetros. Toda ella en buen estado, incluso la travesía por Vilosell, algo estrecha, de una longitud de 200 metros, en el kilómetro 5.

Espluga Calva al Coll. Longitud 5'480 kilómetros. En regular estado y de poca utilidad mientras no se construya su prolongación hasta Maldá.

Serós a la de Madrid a Francia, kilómetro 452'800. Longitud 13'930 kilómetros. En muy buen estado, habiéndose substituído varios badenes por tajeas, con la consiguiente mejora que esto significa, sobre todo por ser una carretera utilizada por la Compañía de automóviles públicos que presta el servicio diario de Lérida a Serós y regreso. Hay sin embargo dos pasos difíciles, correspondientes a las travesías de Soses, hectómetros 2 al 5 del kilómetro 3 y Aytona, hectómetros 1 al 8 del kilómetro 8, por ser sumamente estrechas y no tener fácil salida las aguas que afluyen a las calles de las mismas, lo que da lugar a una humedad constante en el afirmado.

Torres de Segre a la carretera de Madrid a Francia, kilómetro 453'500. Longitud 2'000 kilómetros. En muy buen estado todo el camino, pero el puente que sobre el Segre construyó la Sociedad «Riegos y Fuerza del Ebro» en el origen mismo del camino y cuya conservación no corre a cargo de la Mancomunidad, tiene su tablero en pésimas condiciones.

De Altafulla a la Riera. Longitud 2'018 kilómetros. Actualmente se está haciendo la reparación del firme.

De Pobla de Montornés a la carretera de Tarragona a Barcelona. Longitud 3'290 kilómetros. Actualmente se está haciendo la reparación del firme.

De Tarragona a Pont de Armentera. Longitud 26'590 kilómetros. Se está verificando la inversión de la piedra entre Tarragona y el kilómetro 17'4. Siguen luego 2'6 kilómetros, hasta Bráfim, intransitables por no estar construída la carretera y que la Mancomunidad ha acordado ejecutar por su cuenta, habiéndose empezado ya los trabajos. Desde Bráfim al ramal de Vilarrodona se está haciendo la reparación. Siguen luego 7 kilómetros cuya conservación corre a cargo del Estado. Los dos últimos kilómetros están en buen estado de conservación.

De Arbós a la de Vendrell a San Jaime dels Domenys. Longitud 5'040 kilómetros. Está en regular estado de conservación, pues tiene algunos baches y roderas que van a desaparecer con la piedra que se está acopiando.

De Vilarrodona a Solivella, trozo segundo de Plá de Cabra a Sarreal. Longitud 10'800 kilómetros. Está en regular estado de conservación, pues existen algunos baches en los cuatro primeros kilómetros y en los tres últimos, en cuya reparación se está trabajando.

De Reus a Vilallonga con ramal a Morell, trozo primero. Longitud 8'500 kilómetros. Está en regular estado de conservación en sus cinco primeros kilómetros; los tres kilómetros siguientes están mal, habiéndose empezado ya su reparación con carácter de urgencia.

De Porrera a la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona. Longitud 6'120 kilómetros. En mal estado. Está pendiente de subasta el proyecto para su reparación.

De Falset a la carretera de Espluga a Flix, por Bellmunt, trozo primero. Longitud 5'000 kilómetros. En mal estado. Está hecho un importante acopio de piedra machacada, con cuya inversión en el firme puede quedar la carretera en perfectas condiciones de viabilidad.

De Santa Bárbara a La Cénia, por La Galera. Longitud 22'140 kilómetros. Estado de conservación mediano en el trozo comprendido entre Santa Bárbara y La Galera; el resto, en conjunto, bien. Se está verificando el acopio de piedra machacada en toda la longitud de la carretera.

De Amposta a Vinallop, trozos primero y segundo. Longitud 6'000 kilómetros. En buen estado de conservación. En el kilómetro 2 hay un puente provisional de madera en condiciones peligrosas que va a ser substituído y ampliado por otro de hormigón armado cuya subasta se anunciará en breve por estar el proyecto aprobado. El tercer trozo no está construído, hallándose el proyecto correspondiente en período de información pública.

De San Vicente de Calders a la carretera de Tarragona a Barcelona. Longitud 0'600 kilómetros. No está construído más que un trozo de 0'6 kilómetros, casi todo dentro de Vendrell. Está en buen estado de conservación, pero el ancho del afirmado es muy reducido por las especiales condiciones de las calles que constituyen las travesías.

De Ayguamurcia a San Jaime dels Domenys. Longitud 12'820 kilómetros. En buen estado de conservación. Es carretera peligrosa por des- arrollarse a media ladera y existir muchas y cerradas curvas. Este año se empezarán a construir numerosos malecones.

Están en buen estado de conservación las siguientes carreteras:

De Creixell a la carretera de Tarragona a Barcelona. Longitud 0'580 kilómetros.

De Catllar a la carretera de Tarragona a Barcelona. Longitud 6'290 kilómetros.

De Vendrell a San Jaime dels Domenys, con ramal a Santa Oliva Longitud 9'210 kilómetros.

De Bisbal del Panadés a la carretera de Alcover a Santa Cruz de Calafell. Longitud 2'880 kilómetros.

De Masllorens a la carretera de Alcover a Santa Cruz de Calafell. Longitud 1'470 kilómetros.

De Arbós al límite de la provincia en dirección a Castellet. Longitud 1'400 kilómetros.

De Blancafort a la carretera de Artesa a Montblanch. Longitud 2'650 kilómetros.

De Salou a la carretera de Castellón a Tarragona. Longitud 3'130 kilómetros.

De Reus a Almoster, por Castellvell. Longitud 2'080 kilómetros.

De la de Santa Bárbara a La Cénia a la de Vinaroz a la Venta Nueva, por Uldecona y Alcanar. Longitud 10'230 kilómetros.

El Salón del Automóvil.

De día en día aumenta el entusiasmo por la celebración del Salón Automóvil que organiza la Cámara Sindical. Los individuos del Comité Ejecutivo han visitado los talleres de los Sres. Ribas y Pradell examinando uno de los stands completamente terminado y que por su elegancia y sencillez honra tanto a los constructores como al joven e inteligente arquitecto D. José M.^a Sagnier Vidal que lo ha dirigido.

Se trata de celebrar varios importantes festivales en el Salón, unos de carácter benéfico y otros de carácter deportivo y es muy probable que a mediados del corriente realicen un viaje a la Corte varios importantes elementos del Comité Ejecutivo encargados de realizar una importante misión.

Como prueba palpable de la animación y entusiasmo que existe por concurrir al próximo Salón Automóvil, publicamos a continuación la lista de los stands ya adjudicados.

PLANTA BAJA : Sociedad General de Automóviles; Auto American Salón; Sres. Pujadas y Llobet; D. Luis Carreras; Sres. Vallet y Bofill; D. Arturo Elizalde; Sra. M. Vilafages; D. F. S. Abadal; Sres. J. Alvarez y C.^a; D. J. Reynés; Automóvil Salón; América Autos, S. A.; F. Batlló, S. A. España; Sres. F. Puig y C.^a; Hispano Suiza; Talleres Hereter; D. A. Casajuana; David, S. A.; Don J. Matas; D. R. C. Bergougnan; Sres. Klein y C.^a y Sres. J. A. Riera.

GALERIA SUPERIOR : S. A. del Neumático Michelin; D. J. Reynés; Automóvil Salón; D. Enrique Tarrida; Pneus Pirelli; Ciclos J. Montpeó, S. A.; D. Harry Walker; D. J. Ponsa; D. Antonio Sanromá; D. Joaquín Costa; Sres. Deutsch y C.^a; Don J. Roca (El Chauffeur); D. Eduardo Zaragoza; D. Francisco Paret; Sres. del Rio y Vintró; D. Antonio Nicolau; D. Carlos E. Montañés; Automóvil Salón; D. R. Corominas; D. Mateo Grau; Sres. Catasús y C.^a; D. Francisco Casadellá; Sres. Lázaro y López; D. José Biosca; Sres. Peris y García y C.^a Española de Neumáticos y Caucho Good-Year.

La Comisión Deportiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña», de acuerdo con prestigiosos elementos de la Cámara Sindical del Automóvil proyectan la organización de una fiesta automovilista que deberá tener lugar a últimos de Marzo, coincidiendo con la celebración del Salón Automóvil.

Por el estado de nuestras carreteras y la premura del tiempo será muy difícil organizar una manifestación de la importancia que hubiera deseado el «Real Automóvil-Club de Cataluña»

SECCIÓN OFICIAL



El nuevo Director General de Obras Públicas.

El Real Automóvil Club de Cataluña en cuanto se enteró de haber tomado posesión del cargo de Director General de Obras Públicas, el Sr. Azqueta, se apresuró a felicitarle, habiéndose recibido la siguiente contestación:

«Madrid-Director General de Obras Públicas a Presidente Real Automóvil Club Cataluña-Agradezco sinceramente la cariñosa felicitación que me ha dirigido en nombre de ese Real Club de su digno cargo y desde luego, haré con mucho gusto cuanto sea posible para mejorar el estado de las carreteras de esa región

Le saludo afectuosamente.»

Los premios de las carreras de Ordal.

El día 10 de Enero próximo pasado se procedió en el Real Automóvil Club de Cataluña, al reparto de premios de la carrera de Ordal, que fueron entregados por el presidente Sr. D. José Bertrand, al que acompañaban varios de los Sres de la Junta Directiva y del Comité organizador, siendo muy felicitados los Sres. Abadal, Llusá y Elizalde, por los resonantes triunfos de sus automóviles, y de un modo especial el último, por la brillante clasificación obtenida en relación a la fórmula del reglamento.

Por motivos completamente ajenos a la voluntad del Comité organizador, no pudieron entregarse el mismo día los artísticos diplomas confeccionados por los Sres. Seix y Barral, que han sido repartidos recientemente a todos los corredores que terminaron el recorrido.

El arbitrio de carreteras de la Mancomunidad.

La Mancomunidad de Cataluña ha dirigido una circular a todos los automovilistas para que paguen un trimestre del arbitrio de circulación por carreteras, equivalente a la cantidad de 25 pesetas, pues por la adaptación del año económico, desde el día 1.º de Abril próximo se cobrará la anualidad de dicho arbitrio que finirá en la propia fecha del año próximo.

La carretera de San Fructuoso de Bages a Berga.

El digno Jefe de Obras públicas de esta Provincia, D. Blas Sorribas, comunica al Real Automóvil Club de Cataluña que está a punto de terminar la importante reparación realizada en la carretera de San Fructuoso de Bages a Berga, que fué considerada como carbonífera, y ha quedado en muy buen estado para la circulación de automóviles.

Sesiones de la Junta Directiva del R. A. C. C.

Presidida por el Sr. Bertrand y con asistencia de los Sres. E. López, Moreno, Almirall, Solá Sert, Ribas, Coma y Majó, celebró sesión el día 10 de Enero próximo pasado, la Junta Directiva del Real Automóvil Club de Cataluña.

Se dió cuenta por el Tesorero, Sr. Moreno, del balance general de cuentas que demuestra el estado próspero del Club. Fueron admitidos como socios de número, D.ª Dolores Sert y los Sres. Rocamora y Furriol y como socio corresponsal, D. Ginés Trias. Se designó al Sr. Solá Sert, para representar al Club en la Junta organizadora del Congreso Catalán de Turismo, que prepara la Sociedad de Atracción de forasteros. Se dió cuenta de haber trasladado de local los materiales de carreras propiedad del Club, y de una carta del agente del Club en la frontera francesa relacionada con la apertura de esta, que se considera próxima.

El día 20 del mismo mes de Enero volvió a reunirse la Junta Directiva, tratando, en primer lugar, de la distribución de cargos y quedando constituida en la forma siguiente :

COMISIÓN DE GOBIERNO

Presidente: D. Luis Bosch-Labrús
Vocal Tesorero: > Laureano Moreno
Vocales: > Carlos Casades
> Francisco Coma
> Juan Reynés

COMISIÓN DEPORTIVA

Presidente: D. Eusebio López
Vocales: > Rómulo Bosch
> Juan Majó
> Juan Andreu
> Ramón Casas

COMISIÓN DE FOMENTO

Presidente: Dr. D. Enrique Cera
Vocales: D. José Almirall
> José Solá Sert
> José M.^a Mata
Vocales asesores: > José Muntadas
> Francisco Ribas

Se acordó imprimir la Memoria. Se cambiaron impresiones sobre manifestaciones realizables en el presente año y se levantó la sesión que fué presidida por el Sr. Bertrand y a la que asistieron los Sres. Moreno, Almirall, Majó Coma y Ribas, no habiéndolo efectuado otros señores, por no haber recibido a tiempo las convocatorias por causa de la anormalidad en el servicio de correos.

Junta general ordinaria.

El día 14 de Enero próximo pasado celebró el Real Automóvil-Club de Cataluña la Junta general ordinaria que establecen sus Estatutos, habiéndose leído la Memoria en la que se resumen los trabajos y gestiones realizados durante el año. El Vocal Tesorero Sr. Moreno, leyó a continuación el balance y estado general de cuentas que fué aprobado por unanimidad y se procedió por último, a la renovación de cargos de la Junta Directiva, resultando elegidos: Vice-Presidentes, D. Luis Bosch-Labrús y Dr. D. Enrique Cera; reelegidos el Vocal-Tesorero, D. Laureano Moreno y los Vocales, D. José Solá Sert, D. Rómulo Bosch y D. Juan Majó y nombrado Vocal en la vacante producida por el Dr. Cera, al pasar a Vice-Presidente, D. Juan Andreu.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Enero han sido admitidos socios de número de este Real Moto Club de Cataluña, los señores siguientes: D. Adolfo Damians, D. Francisco González, D. Joaquín Llargues, D. José Pujadas, D. Cipriano Pagés, D. Francisco Seriñá, D. Salvador Mayolas, D. Luis Soler, D. Manuel Raventós, D. Francisco del Romero, D. José María Bori, D. Joaquín Nolla, D. José de la Cruz, D. Carlos Pérez y D. Juan Llusá.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas a petición propia, por los Sres. Justo Oliveras, D. Salvador Bernades y D. José Mompou.

Junta general ordinaria.

Con arreglo a lo anunciado el día 16 del pasado, se celebró la Junta general ordinaria, asistiendo a ella numerosa concurrencia.

El Sr. Secretario dió lectura a la Memoria correspondiente al año 1918, haciendo historia en un razonado escrito, de la labor de la Junta Directiva en el citado año, exponiendo algunas consideraciones con referencia al programa deportivo y a las manifestaciones llevadas a cabo por el Club, siendo dicha Memoria aprobada por unanimidad.

Igualmente lo fué el estado de cuentas que a continuación se detalla, saldado con una existencia de 16.273,72 pesetas.

Se presentaron varias proposiciones referentes al uso oficial del idioma catalán por lo que afecta a la vida interior social, proposiciones, que dada su trascendencia, se acordó después de largo debate poner nuevamente a la consideración de los señores socios, en Junta general extraordinaria convocada nuevamente a este fin y que debía tener lugar el día 24 del pasado, no habiendo podido efec-

tuarse por no conceder el Sr. Gobernador civil la autorización especial para ello, indispensable en el estado actual de garantías suspendidas.

A continuación se procedió a la renovación de la Junta Directiva, presentándose varias candidaturas en lucha reñida quedando después de votación secreta, constituida como sigue :

<i>Presidente :</i>	D. Francisco Coma y Más	<i>Vocal :</i>	D. Joaquín Vidal
<i>Vice-Presidente :</i>	D. Pablo Llorens	<i>Id.</i>	D. Alfredo Ferrán
<i>Tesorero :</i>	D. Andrés Bresca	<i>Id.</i>	D. Félix Piferrer
<i>Contador :</i>	D. Alfredo Arruga	<i>Id.</i>	D. Joaquín Dalfau
<i>Secretario :</i>	D. Ernesto Antonietti	<i>Id.</i>	D. Ramón Llusá
<i>Vocal :</i>	D. José Banús	<i>Id.</i>	D. Cipriano Tejedor
<i>Id.</i>	D. Rafael Bianchi	<i>Id.</i>	D. Antonio Sagnier
<i>Id.</i>	D. José R. Carles	<i>Comodoro :</i>	D. Ramón Besolí
<i>Id.</i>	D. Pedro Estalella	<i>Capitán de excursiones :</i>	D. Carlos Pizzala
<i>Id.</i>	D. Enrique Marlet	<i>Asesor de Auto-Moto :</i>	D. Francisco Bordas
<i>Id.</i>	D. José Clavería	<i>Secretario general :</i>	D. César Viamonte

Estado de cuentas aprobado en la Junta general del día 16 de Enero del pasado.

	<u>INGRESOS</u>	<u>GASTOS</u>
Saldo existente en Enero de 1918.	6.512,80	
Enero	3.265,00	1.076,55
Febrero	2.200,50	1.050,60
Marzo	2.966,50	3.341,45
Abril	2.823,00	1.230,35
Mayo	2.900,00	1.315,85
Junio	3.018,00	3.336,03
Julio	2.972,50	2.633,90
Agosto	2.207,50	1.135,35
Septiembre	2.659,00	3.390,05
Octubre	3.214,50	1.379,90
Noviembre	2.960,00	1.310,10
Diciembre	4.776,55	5.112,00
Totales	42.585,85	26.312,13
Suman los ingresos	42.585,85	
Suman los gastos		26.312,13
Saldo en 1.º de Enero de 1919		16.273,72

Junta Directiva del día 23 de Enero.

Reunidos en dicho día los señores que componen la nueva Junta Directiva, el Sr. Presidente dió posesión de sus cargos a los nuevos Vocales, Asesor de la revista «Auto-Moto» y Capitán de excursiones.

Examinóse el programa deportivo para 1919, que mereció la cumplida aprobación.

Acordóse visitar en excursión colectiva la carretera de los Bruchs el día 26, para dictaminar el estado de la misma con referencia a la carrera que se organiza en obsequio a los concurrentes a la exposición de automóviles, convocada por la Cámara Sindical.

Se nombraron comisiones de itinerario, propaganda y económica, para empezar los trabajos de organización y preparación de la carrera de automóviles Barcelona - Bilbao - Barcelona.

Se acordó trasladar al Presidente de la Mancomunidad de Cataluña, el texto de la proposición presentada por un comité que refundió las varias proposiciones dirigidas a la Junta general del día 16 de Enero y en el cual estaban integrados los varios firmantes de dichas proposiciones, haciendo presente a dicha Corporación, que se la daría cuenta de la votación de la misma, el día que tuviese lugar

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 automóbiles

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 carrocerias 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

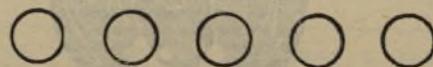
BICICLETAS AUTO-MOTO

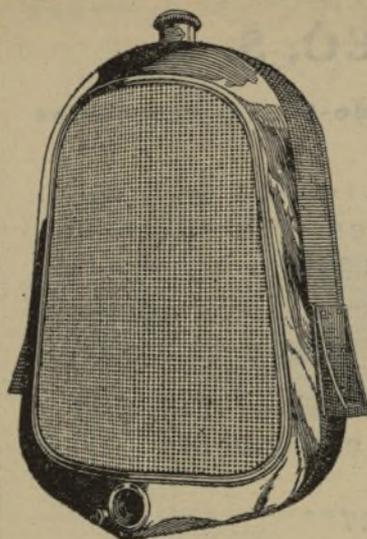
NEUMÁTICOS : ACCESORIOS
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE
SPORT DE TODAS CLASES

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

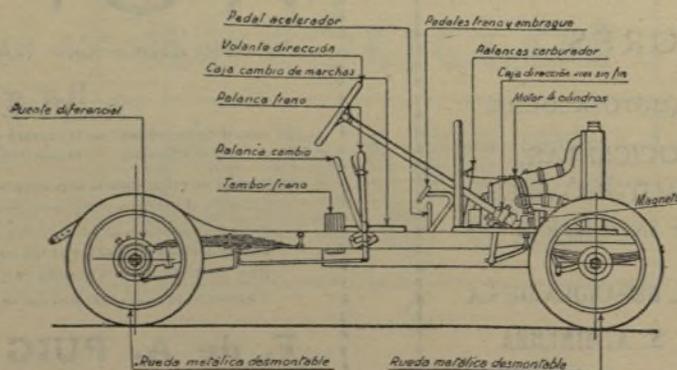
BARCELONA

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

MADRID : Monteleón, 28
Teléfono J. 835

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.º 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
MOTOSACOCHE
MOTORES

M. A. G. (MOTOSACOCHE)

PARA MOTOCICLETAS,
CYCLECARS, AUTOMÓVILES,
AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA
MOTOSACOCHE, 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 Conreria, 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

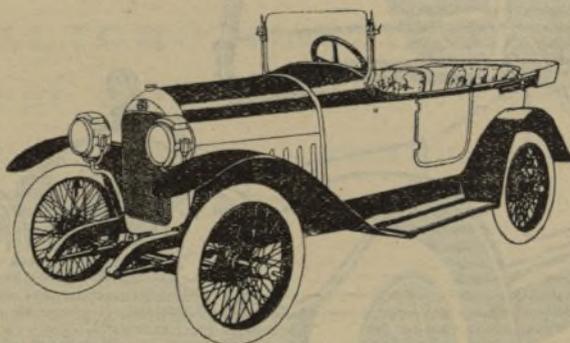
BARCELONA

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.[^], S. en C.

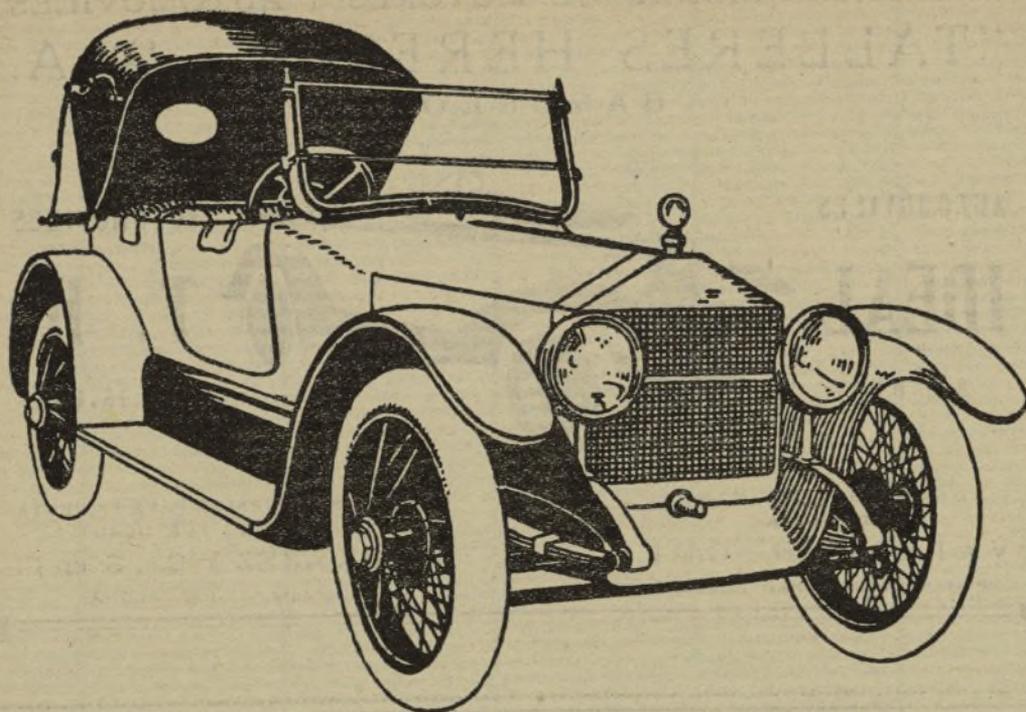
Provenza, 185. BARCELONA

AUTOCICLOS

DAVID

PALLARS, 71

BARCELONA



AUTOMÓVILES
DE GRAN TURISMO

ROAMER

EL ROLLS AMERICANO

AGENTE PARA
CATALUÑA:

JUAN LLUCH

LAURIA, N.º 119
Teléf. 1214-G

BARCELONA