



HEMEROTECA
MUNICIPAL

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

CASINO
de MADRID
BIBLIOTECA

Año VIII

Abril 1926

NÚM. 91

Chrysler



Imperial tipo 80, último modelo, 7 plazas 7 cojinetes al cigüeñal

Frenos hidráulicos en las 4 ruedas, filtro de aceite, filtro de bencina, purificador de aire en el carburador, supresión absoluta de engrasadores y bulones de ballesta, suspensión categóricamente mejor que en coche alguno, coche silencioso

AL CRYSLER SOLO PODRÁ SUPERARLO OTRO CRYSLER

S. E. I. D. A.

Plaza de la Lealtad, número 4
MADRID



TALLERES:

Cortes, 774 - Teléf. 2005 - S.P.
BARCELONA

REPRESENTACIÓN DE AUTOMÓVILES, S. A.

CORTES, NÚM. 658 - TELÉFONO 1874-S.P.

BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

TRANSPORTES GONZALEZ

CONCESIONARIOS DE "CORREOS MARÍTIMOS"

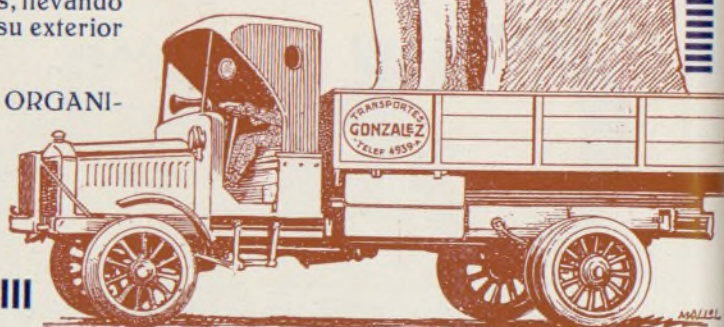
OFICINAS: GRAN VÍA LAYETANA, 4; TELÉFONO 4939-A
GARAGES: ROGER DE FLOR, 83 - BARCELONA

CAMIONES CERRADOS para transportar hasta seis toneladas, para embarques, facturaciones, cargas y estibas

CAMIONES VOLQUETES (descarga automática), para tierras, piedra, carbón, etc.

CAMIONETAS "LANCIA" para reparto, por abonos mensuales, por días y horas, llevando el anuncio del abonado en su exterior

ESTABLECIMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LÍNEAS DE ÓMNIBUS PARA VIAJEROS EN PROVINCIAS



Sociedad Española del Acumulador TUDOR

SECCIÓN TRANSPORTABLES

BARCELONA: BALMES, 129

BILBAO: GARDOQUI, núm. 3

SEVILLA: ALONSO EL SABIO, 12

MADRID: ALMAGRO, 16 y 18

VIGO: POLICARPO SANZ, núm. 22

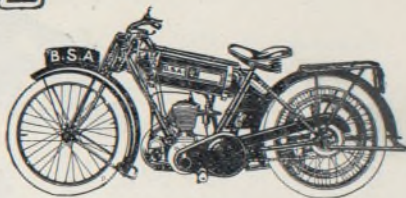
VALENCIA: PIZARRO, núm. 31

MOTOCICLETAS

B.S.A.



Solas o con
Sidecars



MODELOS

2,49 - 3,49 - 4,95 - 5,57
7,70 y 9,86 HP.

todas con cajas de cambios; engrase automático, puesta en marcha, transmisión por cadenas, etc.



*These trade marks
are the property of
The Birmingham
Small Arms Co.
Ltd., Birmingham,
England.*

CONCESIONARIOS

BARCELONA: Lázaro y López, Rambla Cataluña, 111.
TARRAGONA: S. Rión Bové, Rambla San Juan, 44.
LÉRIDA: Federico Miquel, Blondel, 46.
GERONA: Joaquín Guíllamet, Prat de la Riba, 18 (Figueras).

BARCELONA
Taller de reparaciones
y stock de recambios:
Vicente Llorca, Gerona, 159

Automóvil Salón

Representante de las acreditadas marcas
STUTZ, BERLIET, MINERVA Y BUGATTI

Camiones, camionetas, ómnibus y autocars BERLIET y FEDERAL ♦ Motocicletas INDIAN ♦ Tractores agrícolas CLETRAC, tipo tanque, y toda clase de aparatos aplicables a los mismos ♦ Neumáticos de las mejores marcas ♦ Recambios, accesorios, artículos de viaje y sport ♦ Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

MADRID

Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA

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

VALENCIA

Paz, 33
Salvador Giner, 23

Los productos

Bosch

triunfan siempre

Carrera Targa Florio y Copa Florio

Circuito de Madonia - Sicilia - 25 de abril de 1926
540 kilómetros, más de 5000 virajes

1^o
Absoluto de todas categorías
VUELTA MÁS RÁPIDA
Costantini sobre
B U G A T T I

2^o
Minoia sobre
B U G A T T I

3^o
Goux sobre
B U G A T T I

Equipados
con Magnetos
y Bujías

BOSCH

BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España

F. Xaudaró y C.^a

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-J

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

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

Redacción y Administración
Lauria, 28 : Telef. 941-SP.
::: BARCELONA :::

DIRECTOR
Pablo Nicolau
INGENIERO



AÑO VIII :: NÚM. 91

:: ABRIL DE 1926 ::

SUMARIO : Rehabilitación de las carreteras provinciales. — « Real Moto-Club de Cataluña » : Campeonato de Cataluña de Motocicletas. — Reseña de la Prueba de Regularidad celebrada por la Delegación en Tarrasa del « Real Moto-Club de Cataluña », 25 abril de 1926, clasificación oficial. — La Targa y la Copa Florio, 25 abril de 1926. — Sección Oficial

Rehabilitación de las carreteras provinciales

El excelentísimo señor Presidente de la Diputación Provincial ha tenido la atención, que mucho le agradecemos, de remitirnos un ejemplar del *Plan de obras de reparación extraordinaria o de mejoras especiales a realizar durante el quinquenio de 1.º de julio de 1926 a 30 de junio de 1931 en la red de vías provinciales en período de conservación.*

Hemos leído con toda la atención que se merece tan notable trabajo, y hemos de hacer constar que la impresión que nos ha producido no puede ser mejor ni más satisfactoria.

Dos partes integran dicho trabajo, que vamos a analizar para que nuestros lectores puedan hacerse cargo de la importancia del proyecto y de los beneficios que tiene que reportar.

La primera es la Exposición del proyecto firmada por el señor Presidente, en la que se sienta alguna afirmación que demuestra que ha sido tratado el asunto con una alteza de miras a la que no estamos acostumbrados. Al referirse a la combinación financiera que ha de permitir llevar a cabo las obras

proyectadas, e indicar que sería capitalizado el rendimiento del arbitrio de automóviles dice « que sólo es justo pagarlo cuando reciban la compensación del buen estado de las vías », demostrando con ello un claro concepto de las obligaciones que adquiere la Administración pública al imponer al contribuyente un arbitrio o impuesto relacionado con un servicio prestado. Enfocado el asunto de este modo, no es fácil que se vea obligada la administración a aplicar medidas coercitivas para el percibo de los arbitrios creados, pues al que deba satisfacerlos no le parecerán una carga, porque en el buen estado de conservación del camino encontrará la compensación debida al sacrificio efectuado, ya en el aumento de comodidad, ya en la economía que aquél le producirá en los gastos de conservación y utilización del vehículo, y si en alguna ocasión se llega a ver obligada a emplear aquellas medidas, será con plena y sobrada razón.

Solamente, quizá, podríamos encontrar una observación a hacer en la ci-

tada exposición, y es que parece deducirse de su lectura que la recaudación obtenida de los arbitrios de circulación deba proceder tan sólo de los automóviles y nosotros opinamos que deben contribuir a ella y en cantidad de bastante importancia los demás vehículos que circulan por la carretera, y que por la forma, naturaleza y dimensiones de sus llantas y por la manera como se verifica su circulación, perjudican en mayor grado el firme de los caminos que los automóviles, a pesar de la velocidad superior que éstos alcanzan.

Es éste un punto de gran importancia que creemos no pasará desapercibido por la Administración provincial, y que será corregido cuando se determinen los Reglamentos que deban regular la percepción de los arbitrios, evitándose con ello que ocurra lo que al parecer viene sucediendo estos últimos años en que el número de vehículos de tracción animal que satisfacen el arbitrio puedan ser contados con los dedos de una mano.

Constituye la segunda parte, la Memoria presentada por la Dirección facultativa de las Obras Públicas de la Diputación, en la que se estudia y desarrolla el plan en todos sus aspectos y que se completa con el presupuesto aproximado de los trabajos a ejecutar, que asciende a algo más de 27 millones de pesetas, que se cubrirá con la emisión de un empréstito amortizable en un plazo de veinte años, a cuyo servicio se destinará una parte de lo que hasta hoy venía aplicándose a entretenimiento de la red de carreteras, que con la reconstrucción que se proyecta resultará innecesario.

La lectura de esta Memoria da la sensación de que se trata de un trabajo efectuado concienzudamente, en el que se expone de una manera clara y convincente el estudio efectuado, huyendo de lirismos y no dejando de tratar ninguno de los extremos que han de

conducir a una mejora integral de las carreteras provinciales y caminos vecinales que están a cargo de la Corporación.

No se trata de un propósito de reparar a fondo un número reducido de vías y dejar las restantes en un estado deficiente, sino que, por el contrario, el estudio comprende todas las que existen en la provincia, dotándolas a cada una del firme más apropiado a la intensidad de su tráfico y previendo las obras accesorias necesarias para la supresión de peligros, ya ensanchándolas en ciertos tramos, ya suprimiendo badenes y pasos a nivel, ya mejorando las travesías de poblaciones, ya, por fin, mejorando las alineaciones curvas dotándolas de peraltes, aumentando su visualidad y construyendo malecones u otras obras de defensa.

En el estudio de los diferentes firmes, apoyándose en datos procedentes de la experiencia por ensayos ya ejecutados, se señalan los precios por unidad de superficie de cada uno de ellos, que salvo para los adoquinados, que con base de arena se calculan a 30 pesetas el metro cuadrado, no exceda ninguno de ellos, aun aquellos que mayor boga han alcanzado por su duración, de 20 pesetas por la misma superficie.

En el estudio económico de los costes de reconstrucción, la parte que forma la base del afirmado y que se proyecta hacerlo con gran perfección para que tenga una gran duración está calculada aparte, y el coste de lo que podríamos llamar superficie de recubrimiento, que es lo que será objeto de conservación, está contado aparte, así como hay una partida especial que corresponde a los gastos de conservación dentro del quinquenio, todo ello expuesto con la mayor claridad, que demuestra la bondad del proyecto y su posibilidad de ejecución.

Están de enhorabuena, pues, los automovilistas con este proyecto, que em-

pezará a ponerse en ejecución a partir del próximo 1.º de julio, puesto que si, como es de esperar, la Comisión de Presupuestos de nuestra Diputación provincial y el pleno de ésta aprueba la emisión del empréstito necesario en un

período de cinco años, encontrarán a su disposición una red de 1270 kilómetros en perfecto estado de conservación, mereciendo por ello plácemes la Corporación provincial, que ya desde estas columnas le adelantamos.

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Campeonato de Cataluña de Motocicletas

El Real Moto-Club de Cataluña organiza para el día 27 de junio próximo una carrera de Motocicletas en la que se disputará el Campeonato de Cataluña de Motocicletas, que se correrá de acuerdo con los reglamentos de carreras de la Real Federación Motociclista Española y con sujeción a las siguientes bases :

1.^a Podrán tomar parte en esta carrera todos los motociclistas españoles, mayores de 18 años, sobre los cuales no pese resolución alguna de suspensión o descalificación, ordenada por las Asociaciones Motociclistas adheridas a la F. I. des C. M.

2.^a El Real Moto-Club de Cataluña se reserva el derecho de rehusar la inscripción de cualquier corredor, así como la de limitar el número de corredores de una misma marca y categoría, si el exceso de inscripciones en relación con los kilómetros del recorrido lo hiciera necesario.

3.^a Las motocicletas admitidas a esta carrera se limitarán a las clases siguientes :

Clases	Cubicación total de los cilindros	Peso mínimo sin bencina, aceite y agua	Tamaño mínimo de los neumáticos, cubierta y cámara separados
A.	250 c. c.	60 kgs.	50 m/m.
B.	350 c. c.	75 kgs.	55 m/m.
C.	500 c. c.	85 kgs.	60 m/m.

Además deberán cumplir las condiciones internacionales siguientes :

Dos frenos eficaces independientes.

Guardabarros eficaces que sobresalgan por lo menos 10 milímetros a los neumáticos y cubran 120 grados por lo menos de la rueda delantera y 180 grados de la rueda trasera.

Un asiento o sillín.

Un caballete para la rueda posterior.

4.^a Todos los corredores deberán estar provistos de las oportunas licencias expedidas por la Real Federación Motociclista Española y que deberán presentar el Real Moto-Club de Cataluña en el momento de su inscripción.

5.^a La carrera es libre y de velocidad, estableciéndose la clasificación por orden de menor a mayor tiempo empleado en el recorrido fijado.

Habrà clasificación para cada categoría de las antes mencionadas con premios independientes en cada una de ellas.

6.^a La carrera tendrá lugar en el Circuito Torredembarra - Altafulla - Riera - Torredembarra, al que se darán quince vueltas representativas de 165 kilómetros aproximadamente.

7.^a La salida será dada en grupo.

8.^a Las motocicletas inscritas serán reconocidas y precintadas previamente por el Comité técnico de la carrera, y los corredores deberán conservar intactos los precintos hasta veinticuatro horas después de terminada la carrera, durante cuyo tiempo todas las motocicletas deberán quedar a disposición de aquél,

para cuantas revisiones y comprobaciones haya lugar. Las operaciones de precintaje y revisión tendrán lugar en la fecha y sitios que posteriormente se determinará.

9.^a Los premios a conceder en esta carrera son :

Categoría 250 c. c.

Primero : Placa de Campeón.

Segundo : Medalla de oro.

Tercero : Medalla de plata.

Categoría 350 c. c.

Primero : Placa de Campeón.

Segundo : Medalla de oro.

Tercero : Medalla de plata.

Categoría 500 c. c.

Primero : Placa de Campeón.

Segundo : Medalla de oro.

Tercero : Medalla de plata.

10. Para tener opción a los primeros premios antes expresados deberán haberse recorrido las 15 vueltas en el siguiente tiempo máximo :

Clase A. 3 horas.

Clase B. 2 horas 30 minutos.

Clase C. 2 horas 20 minutos.

11. La inscripción para esta carrera queda abierta desde este momento hasta el día 21 de junio próximo.

Las inscripciones deberán formalizarse en boletines especiales que se facilitarán en la Secretaría del Real Moto-Club de Cataluña, Plaza de Tetuán, 36, Barcelona. Las inscripciones deberán ir acompañadas del pago de las cuotas siguientes :

Socios del Real Moto-Club de Cataluña : 15 pesetas.

No socios del Real Moto-Club de Cataluña : 30 pesetas.

12. El Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de suspender o

aplazar la carrera si condiciones exteriores o fortuitas lo hicieran necesarios, sin derecho, por parte de los concursantes, a reclamación de ninguna especie.

En caso de suspensión decidida por el Club, éste abonará a los inscritos el importe desembolsado de las inscripciones, y en caso de aplazamiento voluntario del Club las abonará asimismo a aquellos corredores que no pudieran tomar parte en la carrera el día decidido después de la suspensión.

13. Queda prohibido especialmente la adopción de escape directo de los cilindros, aunque éstos lleven agujeros directos de descarga. Los gases de combustión serán llevados por un tubo horizontal hasta el nivel del eje de la rueda posterior.

No es obligatorio el silenciador.

Queda prohibida toda disposición especial de la motocicleta que pueda contribuir a levantar polvo.

14. Se adjudicará a los concursantes números de orden por sorteo público. Dichos números deberán fijarlos los corredores, uno en la parte anterior de la motocicleta y dos uno a cada lado de la rueda trasera, ajustándose en medidas a los suministrados por el Real Moto-Club de Cataluña.

15. Es obligatorio el uso del casco durante la carrera y los entrenamientos. Los cascos deberán ser del tipo con agujero para el oído y con pantalla de oído, a fin de favorecer la percepción de los avisos de otros corredores.

16. Queda prohibido a los corredores recibir auxilio exterior alguno durante la carrera.

En los depósitos de avituallamiento los concursantes podrán tomar desde una mesa de los mismos, cualquiera pieza de recambio, neumáticos, cámaras, etc., que puedan necesitar, debiendo el corredor, sin auxilio de segunda persona alguna, proceder a su colocación.

17. Podrá ser autorizado veinticuatro horas antes de la celebración de la

carrera, el cambio de un corredor inscrito por otro, cuando a juicio del Secretario general de la Carrera y de los Comisarios de la misma sea justificado el cambio.

18. Los corredores vienen obligados en todo momento de la carrera a ceder por lo menos dos terceras partes de la carretera a cualquier competidor que les alcance.

En caso de avería el corredor debe depositar su máquina a la extrema derecha de la carretera.

En ningún caso se tolerará circular por la carretera en dirección contraria a la marcha de la carrera. En caso de absoluta necesidad, podrá hacerlo el corredor a pie y bajo su responsabilidad, pero habiendo dejado previamente su motocicleta a la extrema derecha de la carretera.

Los Comisarios castigarán en la forma conveniente cualquier infracción a estas disposiciones, llegando a ordenar se retire el concursante de la carrera si lo estiman necesario. Asimismo podrán ordenar se retire cualquier corredor que por su forma de realizar la carrera, cometa actos desleales a los demás corredores o sea peligrosa para ellos o para el público su permanencia en la misma.

19. Cualquiera reclamación que se produzca con motivo de la carrera, deberá tramitarse de acuerdo con lo estipulado en los reglamentos de la Real Federación Motociclista Española y deberá estar en poder del Secretario general de la carrera o de los Comisarios

antes de las veinticuatro horas siguientes a la terminación de la carrera y ser acompañada de un depósito de 200 pesetas.

20. Todos los corredores, por el hecho de su inscripción y la firma de la misma, aceptan todas las disposiciones del presente Reglamento y se comprometen a acatar todas las disposiciones de orden suplementarias que se dictaran por el Real Moto-Club de Cataluña, por el Secretario general de la carrera y por sus Comisarios o Jueces.

21. El Real Moto-Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los accidentes, daños o perjuicios de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

22. La carrera se dará por terminada dentro de cada categoría, a la llegada del corredor que se clasifique primero en la suya respectiva, obteniendo los demás corredores el lugar que les corresponda según el número de vueltas que lleven efectuadas al pisar la meta, después de terminar el primer clasificado.

23. Han quedado nombrados :

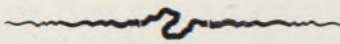
Secretario general de la carrera, don César Viamonte Cortés.

Comisarios : don José Clavería, don Andrés Bresca y don Joaquín Dalfau. Barcelona, abril de 1926.

EL SECRETARIO GENERAL
César Viamonte

V.º B.º

EL PRESIDENTE
Francisco Coma y Mas





Reseña de la Prueba de Regularidad celebrada por la Delegación en Tarrasa del Real Moto-Club de Cataluña

25 de abril de 1926

La Delegación del Real Moto-Club de Cataluña organizó una Prueba de Regularidad similar a la celebrada en el pasado año, pero de más recorrido y mayor promedio, con la dificultad de que el recorrido en alguno de sus trozos estaba en bastante mal estado, y por consiguiente las dificultades fueron mayores para los concursantes.

No obstante estos inconvenientes, puede calificarse de excepcional el resultado de esta prueba de regularidad, ya que de los 29 que tomaron la salida, 25 se clasificaron dentro del plazo reglamentario después de haber recorrido

dos veces el trayecto Tarrasa - Navarres Manresa - Castellvell - Rellinás - Tarrasa, componiendo en total 160,800 kms.

A las 8 de la mañana quedó constituido el Jurado de salida, compuesto por los señores del Real Moto-Club de Cataluña señores Antonietti, Dalfau y Viamonte, presentándose a tomar la salida los 29 concursantes que a continuación se indican a las 8,30 el primero de los de 35 kilómetros por hora de promedio y a las 8,45 el primero de los de 40 kilómetros, saliendo los restantes de cada categoría con un minuto de intervalo entre ellos.

Categoría de 35 kilómetros por hora

N.º 1.	K. K. K.	Motocicleta.....	Terrot
N.º 2.	José Buxadé.	Motocicleta.....	B. S. A.
N.º 3.	Juan Pujadas.	Sidecar	Norton
N.º 4.	Antonio Catalá	Motocicleta	Terrot
N.º 5.	José M. Valon	Autociclo	Peugeot
N.º 6.	José M. Barbany	Autociclo	Peugeot

Categoría de 40 kilómetros por hora

N.º 8.	Saet.	Motocicleta	Terrot
N.º 9.	Sebastián Estrada.	Motocicleta	B. S. A.
N.º 10.	Francisco Sanahuja	Motocicleta	Rudge
N.º 11.	Moisés Lloveras	Motocicleta	Harley Davidson
N.º 12.	Miguel Soler.	Motocicleta	B. S. A.
N.º 13.	Julián Bigorra	Motocicleta	Rudge

N.º 14.	Gaspar Andrés	Motocicleta	Triumph
N.º 15.	Ignacio Faura	Motocicleta	B. S. A.
N.º 16.	Antonio Roig	Motocicleta	Harley Davidson
N.º 17.	Pablo Aixelá	Motocicleta	Douglas
N.º 19.	Pedro Arch	Motocicleta	Triumph
N.º 20.	Pablo Barba	Motocicleta	Terrot
N.º 21.	Juan Sellarés	Motocicleta	Norton
N.º 22.	Antonio Cristófol	Motocicleta	B. S. A.
N.º 23.	X. X.	Motocicleta	Rudge
N.º 24.	José M. Rifá	Autociclo	Citroën
N.º 26.	Arturo Gastón	Autociclo	A. S.
N.º 27.	Adrec	Autociclo	Amílcar
N.º 28.	Manuel Araño	Autociclo	Renault
N.º 30.	X. X.	Autociclo	X. X. E.
N.º 31.	Magín Tárrega	Autociclo	Rally
N.º 33.	Isidro Puntí	Autociclo	David Elizalde
N.º 34.	Sejo	Autociclo	Amílcar

Un público numeroso presenció la salida en Tarrasa, y para todas las localidades de tránsito constituyó un acontecimiento esta prueba motorista, mereciendo consignarse como excepción Narvaces, donde puede decirse que todo el vecindario se alineó en la carretera para presenciar el paso de los concursantes.

En la primera vuelta apenas si se notaron diferencias, pasando todos los concursantes con bastante regularidad por Manresa, donde actuó de control en las dos vueltas el señor Tuneu, auxiliado por valiosos elementos motoristas de aquella localidad, que en breve han de constituir una delegación hermana de la que actúa en esta prueba; en Castellvell, donde actúa de control secreto Forcada, se notan algunas irregularidades, pero pasan también los 29 concursantes.

En la segunda vuelta abandonan por averías, antes de Manresa, Roig y Arch, y poco antes de Talamanca donde actúa de control secreto el señor Renom, abandonan también por averías Sellarés y Araño.

La clasificación oficial que publicamos a continuación de los 25 concur-

santes llegados es la mejor prueba de que una vez más ha quedado demostrado que la semilla sembrada por el Real Moto-Club de Cataluña, en el gran número de pruebas de esta naturaleza que lleva celebradas, ha sido fructífera, dando lugar a que el motorismo bajo todos sus aspectos alcance el grado de perfeccionamiento de que han dado muestras los concursantes que han participado en la prueba de Tarrasa.

Los directivos y demás elementos de la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en Tarrasa merecen los mayores elogios por haber llevado a cabo una organización cuidada en extremo. Estuvieron auxiliados por personal técnico de la entidad madre y durante toda la prueba pudo apreciarse un perfecto servicio de controlaje y una eficaz y espléndida cooperación de la fuerza pública y Cruz Roja, merced a cuyas circunstancias transcurrió toda la prueba sin que el más mínimo accidente turbase el resonante éxito conseguido en la misma.

C. V.

Abril, 1926.

Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en - Clasif Ofi

N. de orden	CONCURSANTES	VEHÍCULOS	Salida de Tarrasa	Control fijo en Manresa			Control secreto en Castellvell (a 58 kilómetros)			Tarrasa	
				Hora de paso	Hora a que pasa	Dife- rencia	Hora de paso	Hora a que pasa	Dife- rencia	ss	Dife- rencia
Categoría de 35 kilómetros hora											
1	K. K. K.....	M. Terrot.....	8,30	9,45-52	9,45-48	-4	10,09-30	10,11-29	1-59	112	-2
2	José Buxadé.....	M. B. S. A.....	8,31	9,46-52	9,46-50	-2	10,10-30	10,14-30	4—	130	1-4
3	Juan Pujadas	S. Norton	8,32	9,47-52	9,47-55	-3	10,11-30	10,12-47	1-17	125	-1
4	Antonio Catalá.....	M. Terrot	8,33	9,48-52	9,47-30	1-22	10,12-30	10,12-51	-21	155	-4
5	José M. ^a Valón.....	A. Peugeot.....	8,34	9,49-52	9,49-30	-22	10,13-30	10,14-03	-33	120	-6
6	José M. ^a Barbany....	A. Peugeot	8,35	9,50-52	9,51-40	-48	10,14-30	10,14-36	-6	151	-2
Categoría de 40 kilómetros hora											
7	Pablo Atserá.....	M. X. X.....	****								
8	«Saet».....	M. Terrot	8,46	9,52-18	9,51-50	-28	10,13	10,12-53	-7	145	-1
9	Sebastián Estrada....	M. B. S. A.....	8,47	9,53-18	9,53-10	-8	10,14	10,14-42	-42	147	-4
10	Francisco Sanahuja..	M. Rudge.....	8,48	9,54-18	9,54-30	-12	10,15	10,14-40	-20	155	-5
11	Moisés Lloveras.....	M. H.-Davidson	8,49	9,55-18	9,55-12	-6	10,16	10-14,55	1-05	130	-3
12	Miguel Soler.....	M. B. S. A.	8,50	9,56-18	9,55-58	-20	10,17	10,15-11	1-49	135	-3
13	Julián Bigorra.....	M. Rudge.....	8,51	9,57-18	9,59-35	2-17	10,18	10,18-48	-48	145	-5
14	Gaspar Andrés.....	M. Triumph....	8,52	9,58-18	9,58-40	-22	10,19	10,18-49	-11	131	-2
15	Ignacio Faura	M. B. S. A.....	8,53	9,59-18	9,59-55	-37	10,20	10,19-59	-1	145	-4
16	Antonio Roig.....	M. H.-Davidson	***								
17	Pablo Aixelá.....	M. Douglas	8,55	10,01-18	10,01-10	-8	10,22	10,23-30	1-30	141	-1
18	Pedro Vives.....	M. Matchlees...	****								
19	Pedro Arch.....	M. Triumph....	***								
20	Pablo Barba.....	M. Terrot.....	8,58	10,04-18	10,03-52	-26	10,25	10,24-39	-21	141	-1
21	Juan Sellarés.....	M. Norton	***								
22	Antonio Cristófol....	M. B. S. A.....	9,00	10,06-18	10,04-50	1-28	10,27	10,26-27	-33	146	-6
23	X. X.....	M. Rudge.....	9,01	10,07-18	10,05-45	1-33	10,28	10,26-52	1-08	132	-2
24	José M. ^a Rifá.....	A. Citroën.....	9,02	10,08-18	10,09-25	1-07	10,29	10,28-44	-16	133	2-3
25	Ramón Freixa.....	A. Rally.....	****								
26	Arturo Gastón.....	A. A. S.	9,04	10,10-18	10,09-20	-58	10,31	10,27-35	3-25	130	1-3
27	«Adrec».....	A. Amílcar.....	9,05	10,11-18	10,11-08	-10	10,32	10,28-23	3-37	144	-5
28	Manuel Arañó.....	A. Renault.....	***								
29	X. X.....	A. X. X.....	****								
30	X. X.....	A. X. X. E....	9,08	10,14-18	10,13-45	-33	10,35	10,33-43	1-17	120	-2
31	Magín Tárrega.....	A. Rally.....	9,09	10,15-18	10,20-10	4-52	10,36	10,38-57	2-57	134	2-3
32	Alberto Font.....	A. Opel.....	****								
33	Isidro Puntí.....	A. David-Elizal.	9,11	10,17-18	10,16-30	-48	10,38	10,36-29	1-31	149	-1
34	«Sejo»	A. Amílcar.....	9,12	10,18-18	10,17-10	1-08	10,39	10,36-32	2-28	145	-5

**** No salidos.

*** Retirados.

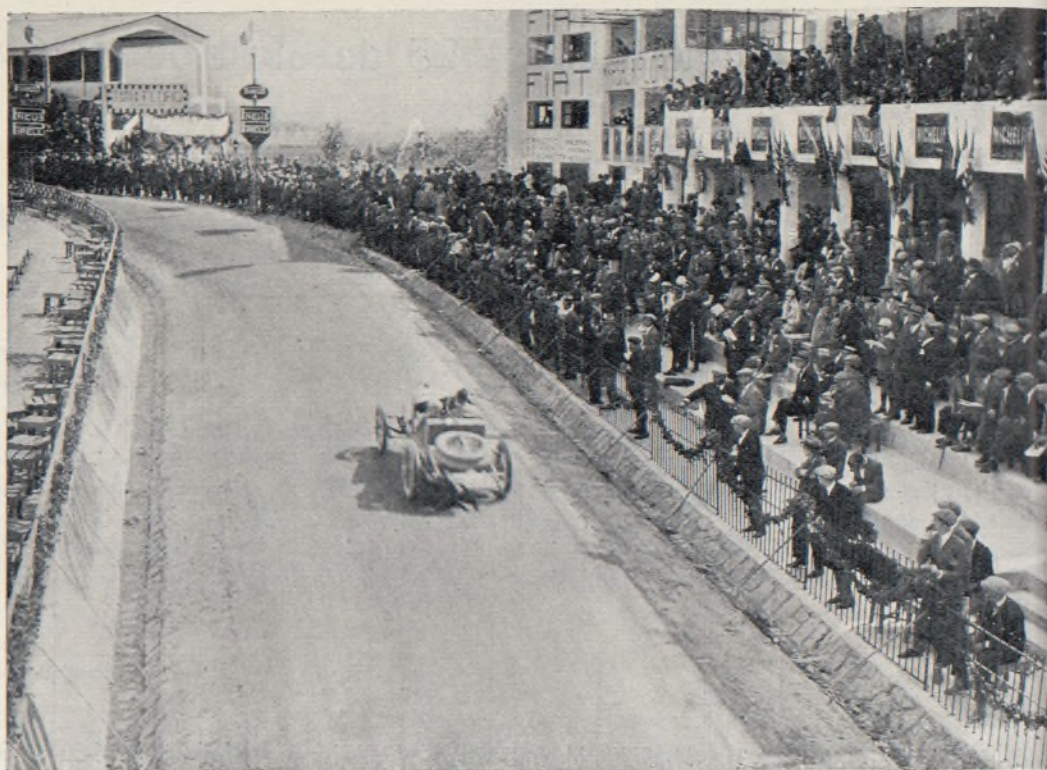
** Parados un minuto en el primer paso a nivel.

* Parados un minuto en el segundo paso a nivel.

na - Prueba de Regularidad - 25 de abril de 1926

if Oficial

Tarrasa	Dife- rencia	Control secreto en Talamanca (a 104'800 kilómetros)			Control fijo en Manresa			Llegada a Tarrasa			Total Dife- rencias	CLASIFI- CACIÓN
		Hora de paso	Hora a que pasa	Dife- rencia	Hora de paso	Hora a que pasa	Dife- rencia	Hora de llegada	Hora a que llega	Dife- rencia		
112	-2	11,29-40	11,26-56	2-44	12,04-28	12,04-10	-18	13,05-50	13,06-40	-50	5-57	11.º Plata
130	1-44	11,30-40	11,29-09	1-31	12,05-28	12,05-26	-2	13,06-50	13,06-52	-2	7-21	14.º Plata
125	-11	11,31-40	11,33-09	1-29	12,06-28	12,06-15	-13	13,07-50	13,07-45	-5	3-18	4.º Oro
155	-41	*11,33-40	11,32-59	-41	12,08-28	12,08-10	-18	13,09-50	13,10-14	-24	3-47	5.º Oro
120	-6	**11,34-40	11,35-39	-59	12,09-28	12,10-40	1-12	13,10-50	13,12—	1-10	4-22	7.º Plata
151	-23	**11,36-40	11,43-29	6-49	12,11-28	12,14—	2-32	13,12-50	13,12-22	-28	11-06	22.º —
145	-15	11,23-10	11,21-39	1-31	11,53-30	11,53-05	-25	12,47-12	12,49-22	2-10	4-56	8.º Plata
147	-43	11,24-10	11,24-04	-6	11,54-30	11,56-45	2-15	12,48-12	12,49-34	1-22	5-16	9.º Plata
155	-55	11,25-10	11,25-44	-34	11,55-30	11,56-40	1-10	12,49-12	12,49-15	-3	3-14	3.º Oro
130	-30	11,26-10	11,24-44	1-26	11,56-30	11,55-20	1-10	12,50-12	12,52-12	2—	6-17	12.º Plata
135	-35	11,27-10	11,26-39	-31	11,57-30	11,56-28	1-02	12,51-12	12,52-23	1-11	5-28	10.º Plata
145	-55	11,28-10	11,25-39	2-31	11,58-30	11,58-20	-10	12,52-12	12,53-48	1-36	8-17	17.º —
131	-29	**11,30-10	11,27-04	3-06	12,00-30	11,57-50	2-40	12,54-12	12,52-49	1-23	8-11	16.º —
145	-45	*11,31-10	11,30-39	-31	12,01-30	12,02-30	1—	12,55-12	12,59-02	3-50	6-44	13.º Plata
101	-1	11,32-10	11,32-14	-4	12,02-30	12,03—	-30	12,56-12	12,56-26	-14	2-27	1.º Copa
111	-11	11,35-10	11,33-59	1-11	12,05-30	12,05-33	-3	12,59-12	12,59-35	-23	2-35	2.º Copa
106	-6	11,37-10	11,39-44	2-34	12,07-30	12,10-17	2-47	13,01-12	13,01-03	-9	7-37	15.º —
132	-28	11,38-10	11,37-56	-14	12,08-30	12,11-36	3-06	13,02-12	13,05-44	3-32	10-01	20.º —
133	2-33	11,39-10	11,42-39	3-29	12,09-30	12,11-30	2—	13,03-12	13,06-27	3-15	12-40	23.º —
130	1-30	11,41-10	11,40-24	-46	12,11-30	12,10-10	1-20	13,05-12	13,04-30	-42	8-41	18.º —
104	-56	11,42-10	11,40-34	1-36	12,12-30	12,10-42	1-48	13,06-12	13,05-22	-50	8-57	19.º —
120	-20	11,45-10	11,44-04	1-06	12,15-30	12,14-50	-40	13,09-12	13,09-35	-23	4-19	6.º Oro
134	2-34	11,46-10	11,46-14	-04	12,16-30	12,14-45	1-45	13,10-12	13,10-46	-34	12-46	25.º —
119	-19	11,48-10	11,46-04	2-06	12,18-30	12,14-01	4-29	13,12-12	13,13-10	-58	10-11	21.º —
105	-55	11,49-10	11,46-04	3-06	12,19-30	12,14-35	4-55	13,13-12	13,13-22	-10	12-42	24.º —



Un aspecto del circuito

La Targa y la Copa Florio

25 de abril de 1926

Costantini, con coche Bugatti, gana la Targa Florio, recorriendo los 540 kilómetros (cinco vueltas al circuito) en 7 horas, 20 minutos y 44 segundos. Velocidad media : 73,510 kilómetros por hora. Con ello obtiene el primer lugar de la clasificación general.

En la categoría de dos litros, Dubonnet, con Bugatti, obtiene el primer lugar.

Maserati, con su nuevo coche, se clasifica primero de la categoría 1,500 litros.

Bozzacchini, sobre Salmson, obtiene el primer puesto de la categoría de 1,100 litros, recorriendo los 324 kilómetros (tres vueltas al circuito) en 5 horas, 14 minutos y 40 segundos. Velocidad media : 61,773 kilómetros por hora.

Bugatti se adjudica la Copa Florio.

Sabido es que, entre las pruebas internacionales automovilísticas que se verifican anualmente, una de las que adquiere mayor importancia es la que tiene lugar todos los años patrocinada por el caballero Florio.

Debido al éxito que suele alcanzar la citada prueba, es por lo que creemos conveniente hacer un poco de historial sobre la misma.

Historia de la Targa y la Copa Florio

Targa Florio

La Targa Florio es una prueba anual, sin reglamento especial, que se creó en 1906, y que, desde aquel año a 1911,

se corrió en el gran circuito de Madonia, de 1912 a 1914 en la vuelta a Sicilia y, desde 1919, en el circuito actual de Madonia.



Un doble viraje. En cabeza Geri Gino, sobre Salmson seguido de Morawitz, sobre Bugatti

Hasta 1925, las pruebas han sido las siguientes :

1906. La prueba tuvo lugar sobre una distancia de 450 kilómetros ganándola Cagno, con coche Itala, a un promedio de 47,202 kilómetros por hora.

1907. Se corrió sobre la misma distancia, resultando vencedor Nazzaro, con automóvil Fiat, alcanzando una velocidad media de 54,325 kilómetros.

1908. Igual circuito y distancia que en los dos años anteriores. Ganó la carrera Trucco, con Isotta-Fraschini, a 57,569 kilómetros de promedio.

1909. En dicho año, la distancia a recorrer fué solamente de 150 kilómetros. Quedó vencedor Ciuppa, con coche Spa, obteniendo una velocidad media de 55,214 kilómetros por hora.

1910. Distancia 300 kilómetros, ganando la prueba Cariolato, con automóvil Franco.

1911. La distancia fué de 450 kilómetros, y resultó vencedor, sobre Scat, a 47,202 de promedio.

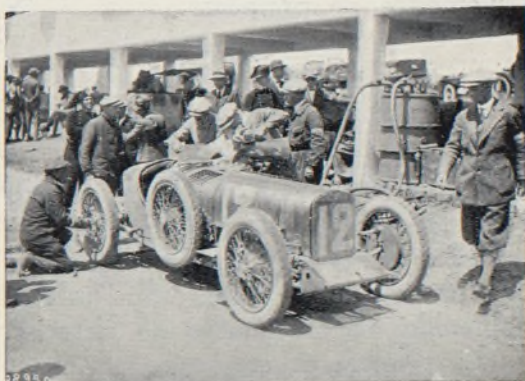
1912. Se aumentó la distancia a 1,050 kilómetros, ganando Snipe, con coche Scat, quien alcanzó una velocidad media de 44,460 kilómetros por hora.

1913. La misma distancia que el año anterior. Ganó la prueba Nazzaro, con coche de su fabricación, a un promedio de 54,404.

1914. Igual circuito y distancia que en 1912 y 1913. Resultó vencedor Ceirano, sobre Scat, a 62,314 kilómetros de velocidad media.

1919. En dicho año se principió a utilizar el nuevo circuito de Madonia. Distancia 432 kilómetros. Se adjudicó el primer lugar de la clasificación Andrés Boillot, con Peugeot, alcanzando un promedio de 55,032 kilómetros por hora.

1920. Se fijó la misma distancia que el año anterior. Ganó la carrera Meregalli, con coche Nazzaro, quien consiguió 51,080 kilómetros por hora de velocidad media.



Divo sobre (Delage) aprovisionándose

1921. Igual distancia que en los dos años anteriores. El vencedor fué Masetti que pilotaba un automóvil Fiat, llegando a 58,336 kilómetros de promedio.

1922. En dicho año volvió a ganar la prueba Masetti, pero con coche Mercedes, quien cubrió los 432 kilómetros en 6 h. 50 m. 50 s., o sea, a una velocidad media de 63,091 kilómetros por hora.

1923. La misma distancia que el año anterior. Sivocci, con coche Alfa-



Goux, sobre Bugatti

Romeo, fué el vencedor, a un promedio de 59,178 kilómetros.

1924. Los mismos kilómetros a recorrer. Ganó la carrera Werner, con coche Mercedes, quien elevó el promedio a 66,018 kilómetros por hora.

1925. La distancia fué, en dicho año, la de 540 kilómetros, resultando vencedor Costantini, llegando a 71,600 kilómetros de promedio.

Copa Florio

La Copa Florio es un trofeo internacional entre marcas.

En el reglamento se hacía constar que la carrera debía verificarse siete veces y que la Copa quedaría en poder de la casa constructora que hubiese obtenido mayor número de victorias.

La primera prueba, que se verificó en 1905 en el circuito de Brescia, sobre una distancia de 503 kilómetros, la ganó Raggio, con coche Itala, a una velocidad media de 105,300 kilómetros por hora.

Dos años más tarde, en 1907, la prueba tuvo lugar por segunda vez en

el mismo circuito, saliendo vencedor Minoia, sobre coche Isotta-Fraschini.

En 1908, la Copa se disputó en Bologna, ganándola Nazzaro, con coche Fiat.

En 1914, se corrió la cuarta prueba, en Sicilia, en el primer circuito de Madonia, volviéndola a ganar Nazzaro, pero esta vez con coche de su fabricación.

En septiembre de 1921, se verificó la quinta prueba, en el circuito de Brescia, sobre una distancia de 522 kilómetros, venciendo Goux, que, con coche Ballot, consiguió la entonces formidable velocidad media de 144,720 kilómetros por hora.

En estas cinco pruebas, la Copa Florio se confundía con el tradicional Gran Premio de Italia.

El 19 de noviembre de 1922, la Copa fué objeto de una carrera especial en Sicilia, en el circuito de Madonia, sobre cuatro vueltas de dicho circuito, con



El corredor Masetti, que murió a consecuencia de un accidente en la primera vuelta

un recorrido total de 432 kilómetros, adjudicándosela Andrés Boillot, que pilotaba un coche Peugeot.

En 1924 se corrió la Copa por séptima vez, también en Sicilia, cinco vueltas en el circuito de Madonia, 540 kilómetros, confundiéndola en dicho año, y por vez primera, con la Targa Florio, que comprendía cuatro vueltas al mismo circuito, con una distancia de 432

kilómetros. En ambas pruebas salió vencedor Werner, con coche Mercedes.

De esta manera, había siete marcas distintas, Itala, Isotta-Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot, Peugeot y Mercedes, que, según la decisión adoptada por el caballero Florio en 1924, podían aspirar el año pasado a tomar parte en la carrera en que debía adjudicarse definitivamente la Copa.

En 1925, la prueba comprendía la Copa y la Targa Florio, consistiendo la primera en cuatro vueltas al mismo



Costantini, sobre Bugatti, 1.º de la clasificación general

circuito de Madonia, 432 kilómetros (el circuito tiene una longitud de 108 kilómetros con unos 1500 virajes, algunos muy pronunciados), y la segunda en cinco vueltas, 540 kilómetros.

Ganó la Copa la casa Peugeot, pues su piloto Andrés Boillot cubrió los 432 kilómetros a un promedio de 71,290 kilómetros por hora.

Si nos fijamos en los promedios obtenidos hasta 1924, parece que no son muy elevados; pero, dada la configuración especial del circuito, hay que convenir que se necesita disponer de un coche que responda en cada momento a los deseos del conductor y además que éste sea un verdadero maestro del volante, para superar dichas velocidades medias.

No obstante, el pasado año, lo mismo Boillot, en la Copa Florio, al llegar al promedio de 71,290 kilómetros por hora, que Costantini en la Copa Florio, que elevó la velocidad media a 71,610 kilómetros, demostraron poseer condiciones nada comunes como conductores, lo propio que se acreditaron una vez más las casas Peugeot y Bugatti, constructoras de los vehículos que aquéllos pilotaban.

Se comprende, pues, la expectación que existía para ver si se aumentarían dichos promedios.

Para la prueba se habían previsto, como el año pasado, varias categorías, siendo éstas las de 1,100, 1,500, 2,000 y más de 2,000 litros de cilindrada.

Este año, la Targa y la Copa Florio se han refundido en una sola prueba, siendo la misma la distancia a recorrer, que comprendía cinco vueltas al nuevo circuito de Madonia, es decir, 540 kilómetros, excepto para los coches de la categoría de 1,100 litros que debían recorrer solamente 324 kilómetros, o sea, tres vueltas al circuito.

Los premios eran importantísimos, llegando a un total de 400000 liras, además de una serie de medallas y Copas para los concursantes que llegasen a reunir ciertas condiciones que para ello se fijaban de antemano.

Además, la casa Peugeot, que el pasado año ganó la Copa Florio, la puso de nuevo en competición para adjudicarla a la casa constructora del coche que ganase la carrera, siempre que la casa se hubiese inscrito oficialmente en la prueba.

Lo que fué la carrera

De los inscritos dejaron de presentarse solamente dos, de forma que tomaron la salida treinta y cuatro coches, repartidos en las siguientes categorías:

1,500 litros

Morawitz (Bugatti), Mucera (Ceirano), Devitis (Bugatti), Maserati (Maserati), Caliri (Bugatti), Maraini (Bugatti), Croce (Bugatti).

2,000 litros

Montarini (Bugatti), Lepori (Bugatti), Messeri (Bugatti), Divo (Delage), Masetti (Delage), Thomas (Delage), Dubonnet (Bugatti), R. Benoist (Delage).

Más de 2,000 litros

Goux (Bugatti), Materassi (Itala), Desterlich (Diatto), Minoia (Bugatti), Wagner (Peugeot), Candrilli (Steyr), Boillot (Peugeot), Balestrero (O. M.), Vittoria (Diatto), Silitti (Alfa-Romeo), Costantini (Bugatti).

1,100 litros

Geri (Salmson), Zubiaga (Austin), Casano (Amilcar), Rallo (Salmson), Bozzacchini (Salmson), Tarabussi (Citroën), Starabba (Amilcar), Conelli (Salmson).

Como se ve, el lote era considerable, tanto por el número de coches inscritos como por la calidad de las marcas y valía de los conductores a quienes aquellas confiaron sus vehículos.

La lucha había de entablarse entre los equipos «Bugatti», «Delage» y Peugeot. Sin embargo, los coches Delage no se adaptaban a la constitución especial del circuito, y en cuanto a los «Peugeot», si bien en las rampas desempeñaban bien su cometido, en llano su velocidad era bastante inferior a los Bugatti.

La carrera se vió favorecida por numerosísima concurrencia, que llenó por completo las tribunas y puntos

estratégicos del circuito, y a ello influyó no poco el tiempo, que se mostró espléndido.

Ya desde el principio de la carrera, los corredores marcharon a grandes velocidades, tomando la cabeza Costantini y Minoia, que no abandonaron en todo el recorrido.

En la primera vuelta hubo que lamentar un accidente que costó la muerte al gran piloto Julio Masetti, el cual, en un viraje, se despistó, quedando tan gravemente herido que falleció al poco rato.

A consecuencia de ello, Divo y Benoist, que con Masetti formaban el equipo Delage, se retiraron de la carrera al



Maserati, sobre Maserati, 1.º de la categoría 1,500 litros.

finalizar la tercera vuelta. Con ello, la prueba perdió gran parte de su interés.

Como decimos anteriormente, el equipo Bugatti se aseguró los primeros puestos de la clasificación.

En la categoría 1,500 litros, Maserati, con coche que él mismo preparó, hizo una espléndida presentación obteniendo el primer lugar de su categoría.

En la categoría de 1,100 litros, Bozzacchini demostró ser un conductor de alta escuela, y a ello contribuyó en gran manera el Salmson que pilotaba. También hizo un gran papel Zubiaga, que con un Austin de 750 cm. de cilin-

drada, logró obtener el tercer puesto de la categoría 1,100 litros.



Bozzacchini, sobre Salmson, 1.º de la categoría de 1,100 litros

El orden de clasificación fué el siguiente :

Categoría de más de 2,000 litros

540 kilómetros (5 vueltas al circuito).

	H.	M.	S.
1. Costantini (Bugatti)...	7	20	44
(promedio : 73,510 kilómetros por hora)			
2. Minoia (Bugatti)	7	30	49
3. Goux (Bugatti).	7	35	58

		M.	S.
4. Materassi (Itala).	7	44	24
5. Wagner (Peugeot) ...	7	52	25
6. Balestreri (O. M.). ..	8	20	34
7. Caudrilli (Steyr).	8	35	55

Categoría 2,000 litros

1. A. Dubonnet (Bugatti)	7	44	58
2. Montarini (Bugatti). .	8	59	21

Categoría 1,500 litros

1. Maseratti (Maseratti).	8	37	10
2. Croce (Bugatti).....	8	45	20
3. Craliri (Bugatti).	8	50	45

Categoría 1,100 litros

(324 kilómetros, 3 vueltas al circuito).

1. Bozzacchini (Salmson)	5	14	40
--------------------------	---	----	----

(promedio : 61,773 kilómetros por hora)

2. Rallo (Salmson).....	5	31	55
3. Zubiaga (Austín)	5	37	20
4. Geri (Salmson).	5	47	45
5. Starabba (Amílcar) ..	6	04	36





SECCIÓN OFICIAL



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

En las reuniones celebradas por la Junta Directiva de esta Sociedad en el mes corriente han sido admitidos en calidad de socios de número los señores don Felipe Isbert, don Ignacio Soler Damians, don Enrique Argimón, don Eduardo Crehuet Pargas, don Arturo Llevat Satorra y don Bartolomé Lledós y de Montellá.

Instrucciones para efectuar salidas al extranjero.

Es preciso proveerse de un permiso internacional de circulación, a cuyo efecto debe ser llenado un cuestionario que se facilita en la Secretaría del Real Automóvil Club de Cataluña y presentar a éste el permiso de circulación del coche expedido por el Gobierno civil y el permiso del conductor o conductores que deba llevar el coche acompañados de una fotografía 4 y medio por 4 y medio centímetros de cada uno de ellos. Este documento, ordinariamente, se despacha en veinticuatro horas.

Además, todos los ocupantes de los vehículos deben estar provistos del correspondiente pasaporte, que no es preciso que sea visado por el Consulado respectivo para trasladarse a Francia, Italia, Suiza, Bélgica e Inglaterra.

Para atravesar solamente la frontera francesa no hace falta documento especial, bastando recoger una carta de presentación para los Agentes del Real Automóvil Club de Cataluña en Perthus, Puigcerdá, Canfranc, o Behobia, cuyos Agentes facilitan a los automovilistas toda la documentación necesaria para la salida a Francia y regreso.

Al entrarse en Francia debe declararse el número de días que se piensa permanecer en ella y se paga una tasa a razón de francos 2'50 por día, hasta el máximo de sesenta días, en una o varias veces dentro del año. Si el número de días declarado es inferior a sesenta y debe prolongarse la estancia, es preciso hacer la declaración antes de terminar el plazo a fin de no incurrir en multas y entonces se paga la tasa a razón de 0'20 de franco por caballo y día hasta el término del trimestre natural, y en cuanto se entra al trimestre siguiente

se debe satisfacer el impuesto como los coches matriculados en Francia.

Para poder regresar a España sin dificultades es preciso proveerse en la Aduana de salida española de un cuaderno de exportación temporal que tiene sólo un año de vigencia a partir de su expedición, y por lo tanto es indispensable regresar a España antes de que termine el plazo de duración de este documento, debiéndose, en caso contrario, satisfacer de nuevo los derechos arancelarios del coche.

Si la excursión desea prolongarse a otros países de Europa, a fin de evitarse las molestias de tener que llevar provisiones de fondos para hacer los depósitos de garantía que en las Aduanas fronterizas se exigen para la importación temporal, lo más conveniente es proveerse de trípticos, para cuya obtención se darán los informes necesarios en la Secretaría del R. A. C. C.

El cuaderno de exportación temporal, que tiene un año de duración desde el día de la primera salida que en él se anote y el *adquit a caution* para entrar en Francia, que, por lo general, tiene también la misma duración, deben guardarse cuidadosamente, pues sin presentar el primero al regresar a España deberían satisfacerse los derechos arancelarios y sin devolver el segundo a las Aduanas francesas con la anotación de la salida del coche de Francia, sería reclamado por la Administración de aquel país el pago en efectivo de los derechos que a la entrada habían sido garantidos y la devolución con retraso está castigada con una importante multa.

Los Agentes del Real Automóvil Club de Cataluña en la frontera francesa son:

En La Perthus : Transports Casademón.

En Puigcerdá : señores Marcos Puig, S. en C.; Banco Ceretano.

En Les (Valle de Arán) : don Antonio Vidal y don Felipe Beya.

En Canfranc : don Ricardo Lapetra.

En Behobia : don Juan Casamayor.

La circulación de automóviles en Madrid

La prensa madrileña ha publicado el siguiente suelto referente a la circulación de automóviles en aquella capital :

«Se previene a cuantos automovilistas lleguen a esta corte, procedentes de provincias o del extranjero, de la necesidad en que se hallan de solicitar en la Inspección Sanitaria más próxima al punto por donde verifiquen la entrada un bono de cruce, completamente gratuito, en posesión del cual deben presentarse en la Inspección general de Carruajes, donde se les facilitará, sin otros gastos que los de 1'70 por derechos de Timbre, un permiso de circulación valedero por siete días, sin el cual no podrán permanecer en Madrid.»

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante el mes de abril han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes: don Enrique Nohelle, don Carlos Malla Serra, don Ramón Closa, don Juan Raig y don Juan López.

Como corresponsales fueron admitidos: en Igualada, don Manuel Ortínez; en Tarrasa, don Juan Josa y don Alfonso Ramoneda, y en Manresa, don Joaquín de Argullol, don Adju-torio Batlle, don Juan Soler, don Juan Ponsa, don Joaquín Llanta, don Juan Amat, don Ramón Morist y don José Montardit.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por don Conrado Maluenda, don Ernesto Fargas, don Juan Riu, don Juan Roempler, y por falta de pago don Pedro Pi, don Antonio Puig y don Juan Lluch.

Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de abril celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 6, 9, 16 y 23.

En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató muy especialmente de la carrera Campeonato de Cataluña de Motocicletas, cuyo Reglamento fué aprobado y remitido a Madrid para su aprobación, estudiándose, en vista de las comunicaciones recibidas de la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona, la fecha conveniente para celebración de la misma, quedando pendientes de fijación definitiva hasta recibir detalles concretos de aquella Jefatura. Prosiguió el estudio del Calendario Deportivo, tratándose de la conveniencia de que, en lugar de organizar la Vuelta a Cataluña señalada en el mismo, se gestione la organización de una Prueba de Regularidad en el recorrido Barcelona-San Sebastián, coincidiendo con la fecha del Gran Premio de Europa.

Reparto de premios

El día 30 de abril y ante una concurrencia extraordinaria, ya que se reunieron más de un

centenar de socios del Real Moto-Club de Cataluña, se verificó el reparto de los premios correspondientes a los *records* de la Prueba del Kilómetro Lanzado; Placas a los Campeones de Motocicleta, Sidecars y Autociclos de 1925 y III Carrera en Cuesta de Montserrat.

Los valiosos trofeos fueron recibidos por sus detentores en medio de una continua salva de aplausos, siendo todos ellos efusivamente felicitados por sus compañeros.

Terminado el acto del reparto de premios, el Presidente del Real Moto-Club de Cataluña don Francisco Coma y Mas, dió las gracias a todos los asistentes por haber honrado con su presencia un acto que venía a ser epílogo de dos brillantes jornadas motoristas, ensalzando la labor de los que al lograr el premio habían favorecido al Club cooperando al éxito de sus pruebas y requirió a todos los presentes para que, en carreras sucesivas, presten su valioso concurso, a fin de que el deporte motorista cuente más adeptos cada vez.

A este propósito, puso en conocimiento de los reunidos que el Calendario Deportivo del Club había sufrido alguna ligera modificación, por haberlo requerido las circunstancias y por el deseo de la Directiva de buscar más alicientes y atmósfera entre los elementos del Club.

El Campeonato de Cataluña de Motocicletas señalado para el día 16 del actual, deberá aplazarse para fecha todavía no determinada, pero que será a últimos de junio, por no estar para antes de dicha fecha en condiciones el circuito Torredembarra-Altafulla-Riera, elegido para teatro de la acción; para últimos de mayo o primeros de junio, se está organizando una excursión colectiva, cuya salida tendrá lugar un sábado después de comer, para regresar el domingo a última hora; y la Vuelta a Cataluña, que estaba señalada para los días 26 a 29 de junio, quedará en suspenso este año y en substitución se organiza una Prueba de Regularidad Barcelona-San Sebastián, en una etapa, coincidiendo dicha prueba con el Gran Premio de Europa que ha de correrse en el circuito de Lasarte, a fin de que cuantos concurren a ella puedan presenciar tan importante competición automovilista.

Con nutridos aplausos y muestras de aprobación fueron acogidas estas manifestaciones, y seguidamente se dió comienzo la proyección de la cinta cinematográfica, prueba gráfica documental de gran interés, en que se ponen de manifiesto las brillantes manifestaciones deportivas llevadas a cabo por el Real Moto-Club de Cataluña en los años 1923, 24 y 25.

Era ya media noche cuando terminaron estos actos, de los que los concurrentes guardarán un grato recuerdo y que sirvieron para testimoniar la adhesión y cariño que los socios del Real Moto-Club de Cataluña sienten por su entidad.

MAGNETOS, BUJIAS Y CABLES

MEA

de la casa alemana

Mea - Vertriebs - Aktien - Gesellschaft - Stuttgart



CAYETANO CORNET

INGENIERO

Cortes, 481 : Teléfono H-35 : BARCELONA

EL AMORTIGUADOR



ES HIDRÁULICO

GARANTIZADO 2 AÑOS contra todo vicio de construcción

ADOPTADO POR

Alba, Alda, Aries Chenard-Walcker, Delaunay-Belleville, Delage, Delahaye, D. F. P., Farman, F. N., Georges-Irat, Lincoln, Metalurgique, Miesse, Minerva, Panhard & Lavasoor, Rochet-Schneider, Rolland-Pilain, Unic, etc., etc.

MODELO C, para voitures y cyclecars : MODELO 1926 : «Poids Lourds», el único amortiguador para coches pesados, camionetas y camiones hasta 2000 kilos

Moderno tipo especial económico para FORD

■ ■ ■

Agente general para España: **JAIME MARTI CABOT**

Paseo Colón, n.º 15 - BARCELONA - Teléfono n.º 883-A

RUEDAS
METÁLICAS

RUDGE WHITWORTH

CUENTA-KILÓMETROS
CUENTA-REVOLUCIONES
RELOJES
ELEVADORES DE GASOLINA

} **O. S.**

TRANSFORMACIÓN DE RUEDAS
METÁLICAS PARA MONTAR NEUMÁTICOS

"BALON"

PARCHE INSTANTANEO

RUSTINES

COMPRESORES

BAVOX

TURN-AUTO : TURN-MOTOR

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS DE VENTA PARA ESPAÑA

E. Y J. PUJOL XICOY

CLARÍS, N.º 103

BARCELONA

TELÉFONO G-371

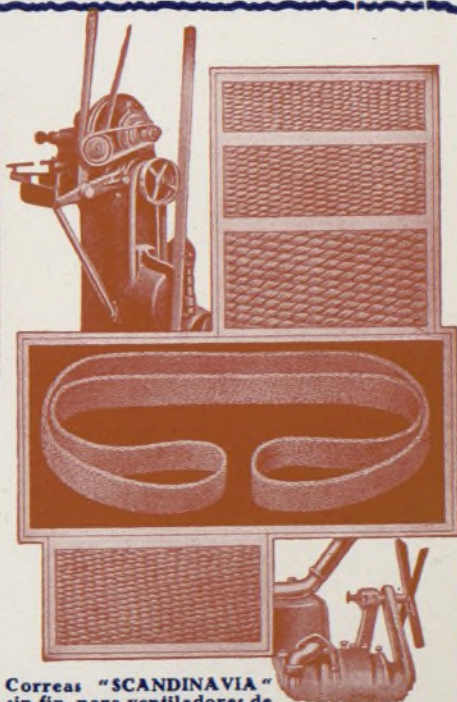
CORREAS



Fabricadas de amianto y alambre de latón tejidas y embreadas



Correas "SCANDINAVIA" para frenos de autos Ford



Correas "SCANDINAVIA" sin fin, para ventiladores de automóviles, tornos y pequeñas máquinas

MANUEL BLASI, S. A.

PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13
Teléf. 147 SP. - Teleg.: "Scandinavia"

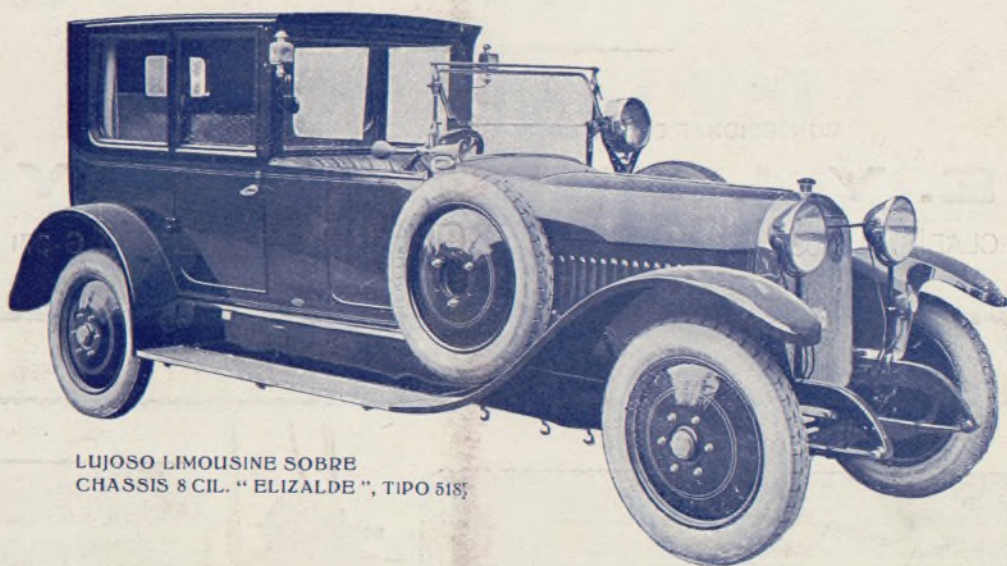
BARCELONA

Sucursales: Constitución, 78, SANS - Ayala, 142, enfil., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

REALIZÁNDOSE AMBAS FABRICACIONES A BASE
DE LOS MEJORES MATERIALES CONOCIDOS Y DE
LOS ELEMENTOS TÉCNICOS MÁS PERFECTOS



LUJOSO LIMOUSINE SOBRE
CHASSIS 8 CIL. " ELIZALDE ", TIPO 5185

CASA EN MADRID : AVENIDA REINA VICTORIA, 17



TALLERES Y OFICINAS:

A. ELIZALDE
PASEO DE SAN JUAN, 149

BARCELONA

APARTADO CORREOS, 424
— TELÉFONO 921 - G —

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA : AUTOELIZALDE

TIPOGRAFÍA LA ACADÉMICA : ENRIQUE GRAN DOS, 112 : BARCELONA : TELÉFONO 104-G.

Ayuntamiento de Madrid