

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA



Año VIII

Mayo 1926

NÚM. 92

**Luz clara y potente en cualquier dirección,
la podrá obtener si monta en su coche el**



Es el más elegante, sólido y perfecto

BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España
F. Xaudaró y C.^a

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-J

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

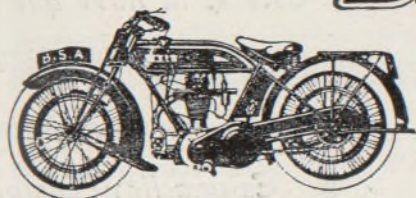
MADRID : ALMAGRO, 16 y 18

VIGO : POLICARPO SANZ, NÚM. 22

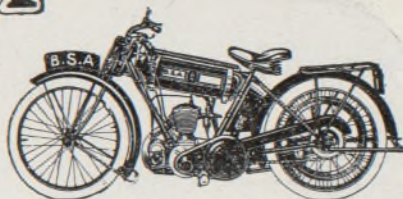
VALENCIA : PIZARRO, NÚM. 31

MOTOCICLETAS

B.S.A.



Solas o con
Sidecars



MODELOS

2,49 - 3,49 - 4,93 - 5,57
7,70 y 9,86 HP.

todas con cajas de cam-
bios; engrase automático,
puesta en marcha, trans-
misión por cadenas, etc.



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

CONCESIONARIOS

BARCELONA: Lázaro y Ló-
pez, Rambla Cataluña, 111.
TARRAGONA: S. Riñón Bové,
Rambla San Juan, 44.
LÉRIDA: Federico Miquel,
Blondel, 46.
GERONA: Joaquín Guillaumet,
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 ♦ Re-
cambios, accesorios, artículos de viaje y sport ♦ Taller de
reparación y construcción de toda clase de piezas

MADRID

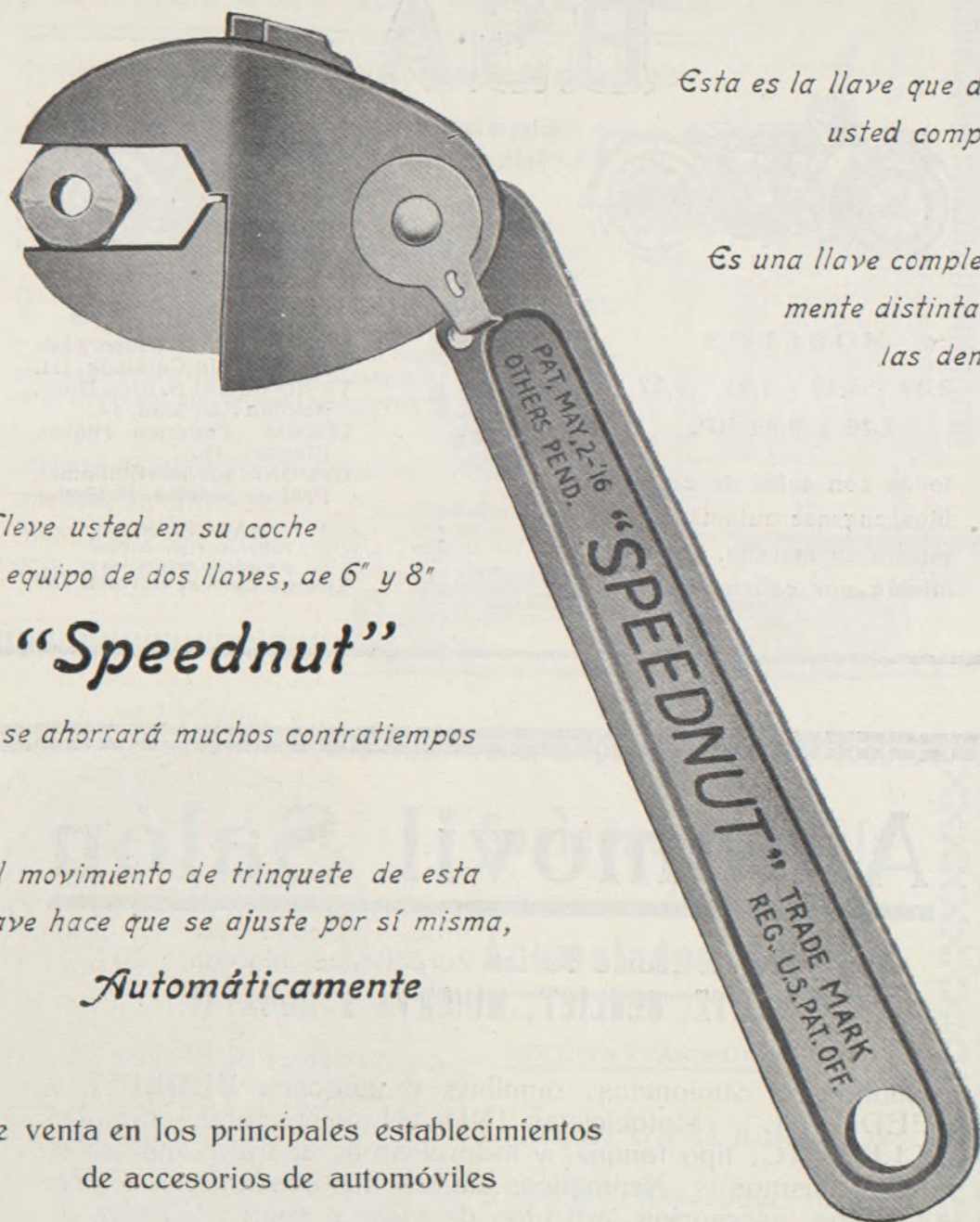
Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA

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

VALENCIA

Paz, 33
Salvador Giner, 23



*Esta es la llave que debe
usted comprar*

*Es una llave completa-
mente distinta de
las demás*

*Lleve usted en su coche
el equipo de dos llaves, de 6" y 8"*

"Speednut"

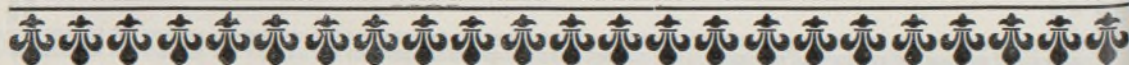
y se ahorrará muchos contratiempos

*El movimiento de trinquete de esta
llave hace que se ajuste por sí misma,*

Automáticamente

*De venta en los principales establecimientos
de accesorios de automóviles*

ÚNICO DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA
EMILIO OLIVÉ GUMÁ - Provenza, 330 - Teléf. G-2819 : BARCELONA



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. 92

:: MAYO DE 1926 ::

SUMARIO : Los firmes especiales y sus precios de coste. — Contrastes, por F. de A. R. — La V Carrera en Cuesta de la Rabassada. — Meeting de San Sebastián. — Prueba de Regularidad Barcelona-San Sebastián Sección Oficial

Los firmes especiales y sus precios de coste

Desde que hace unos cinco años un Director General de Obras Públicas se percató de que las cantidades que en los presupuestos generales del Estado se destinaban a conservación y reparación de carreteras eran a todas luces deficientes hasta el punto de podérselas calificar de ridículas y pudo obtener que fueran consignadas en el Ministerio de Fomento, no las sumas necesarias a una perfecta reparación de las carreteras, pero sí por lo menos las que permitieran a los jefes e ingenieros de Obras Públicas desarrollar sus iniciativas, se ha venido observando año tras año un mejoramiento del estado de las calzadas y se ha establecido no sólo una especie de emulación entre las diferentes Jefaturas — que se puede observar bien claramente en el dictamen redactado por la Comisión permanente del Consejo de Obras Públicas como resultado de la inspección efectuada en 1925 por la Comisión designada por la Real Orden de 21 de marzo de dicho año, dictamen que a pesar de la importancia del tema en él estudiado es muy conciso y por

consiguiente muy claro, en el que se deducían de la inspección efectuada una serie de conclusiones, encaminadas al mejor aprovechamiento de los sacrificios del Estado — sino que son muchos los ingenieros que se vienen preocupando de establecer formas y combinaciones de firmes que a la par de tener una duración grande, que se traduce en una mayor comodidad para los que utilizan la carretera — pues se evitan los entorpecimientos que las frecuentes reparaciones en ella producen — resultan a un precio no muy elevado al objeto de poderlos aplicar sin necesidad de solicitar aumentos de consignación, que, dada la situación de la Economía Nacional no es fácil obtenerlos, ni sería quizá prudente que se concedieran y casi puede decirse que hoy día ya no vendría justificada más que en el caso de que se destinaran a aumentar las superficies a conservar y reparar.

Podremos dar en este escrito algunos detalles sobre nuevos procedimientos de pavimentación que en realidad no pueden considerarse como inventos, sino

que son sencillamente variaciones en las proporciones de los materiales que constituyen un firme y substituciones de unos materiales de aglomeración por otros, y por esta razón ninguno de los ingenieros que han ensayado estos procedimientos han solitciado la propiedad industrial de las mismas, antes al contrario, las han dado a la publicidad con toda clase de detalles de elaboración y despiezo de precios para que todos los que se dedican a esta clase de labores puedan aprovecharse de ello reservándose solamente la satisfacción, si del resultado de sus ensayos se obtienen las ventajas que estos últimos hacen esperar, de haber contribuído al mejoramiento de las carreteras, ahorrando gastos a la Administración pública y, por consiguiente, evitando la necesidad para ésta de tener que acudir al aumento de tributos o a la creación de tasas que el coste a todas luces exagerado de algunos firmes haría necesario si llegasen a ser utilizados en gran escala.

La mayoría de estas notas proceden de los ingenieros jefes de Obras Públicas, pero las hay también que son el resultado de ensayos efectuados por ingenieros de caminos al servicio de Administraciones provinciales y municipales, y han sido publicados ya en la *Revista de Obras Públicas*, ya en Memorias especiales, en la que si no está detallado el coste de ensayos efectuados, se determinan los precios entre que pueden oscilar los de los materiales que se han de utilizar y de la mano de obra para su aplicación, y además se hacen algunas consideraciones en extremo discretas sobre el concepto que cada uno de los firmes merece al autor de la Memoria.

Para que nuestros lectores puedan tener una idea clara de los desembolsos que representa el afirmado de las carreteras en las diversas clases de firmes más corrientemente empleados, especialmente hoy que se va a llevar a la práctica la

creación del Circuito nacional, calificado de firmes especiales, a continuación vamos a detallarlos con la mayor concisión posible para no alargar demasiado este artículo, pero con el mayor número de datos posibles.

Como sólo trataremos de estudiar el coste de una reparación a fondo de las carreteras existentes no tendremos en cuenta el coste de la explanación y apertura de la caja que ya suponemos construída.

Macadam ordinario

Esta clase de firme empleado sin un recubrimiento de aglomerante que conserve su superficie contra los efectos de la circulación rápida de los vehículos provistos de llantas elásticas de caucho neumáticas o macizas está llamado a desaparecer y sólo podrá conservarse en aquellas carreteras que tengan un tránsito muy reducido; pero como sirve de base a los pavimentos alquitranados o asfaltados de riego superficial o de riego profundo y a los lechados de cemento, veremos cuál es su precio de coste.

La primera y principal condición para una buena conservación de este firme es la calidad de la piedra utilizada, y como a ella debe sacrificarse el precio de coste a que resulte el firme, no podremos señalar un precio determinado, pero sí podremos hacerlo entre límites que dependerán de la mayor o menor importancia de los acarreos, según la distancia a que se encuentre la reparación en marcha, de la cantera.

El precio a que se puede obtener el metro cúbico de piedra machacada acopiado en la obra oscila entre 15 y 30 pesetas, pudiendo llegar en casos muy especiales a 10 o a 36, según datos que se publican en una Memoria de la Dirección facultativa de Obras Públicas de la Diputación provincial de Barcelona, y el coste de inversión, recebo

comprendido, ejecutando la inversión en dos capas, resulta por metro lineal, para un ancho de 5 metros, a 8 pesetas, y si se construyen peraltes a 10 pesetas, lo que equivale a pesetas 1,60 y pesetas 2, respectivamente, por metro cuadrado.

Tomando el término medio del precio de la piedra machacada, que es de pesetas 22,50 el metro cúbico, y suponiendo que se trate de carreteras de 6 metros entre mordientes y de un recargo de 1 200 metros cúbicos por kilómetro que corresponde a un espesor de 20 centímetros, nos resulta que el coste de una reparación a fondo en la que suponemos no se utiliza ninguna cantidad del firme en ella existente sería el siguiente : 1 200 metros cúbicos de piedra a pesetas 22,50, pesetas 27 000; 6 000 metros cuadrados de inversión a pesetas 1,60, pesetas 9 600; coste total : pesetas 36 600, que se elevarían a pesetas 39 000 si se tratase de una curva en que se construyesen peraltes.

Este precio de coste de pesetas 36600 representa por metro cuadrado de firme pesetas 6,10.

Para los casos límites de precio de piedra machacada que hemos supuesto, podría elevarse el coste por kilómetro a pesetas 52 800, ó pesetas 8,80 por metro cuadrado y descender a pesetas 21,600 ó pesetas 3,60 por metro cuadrado; pero éstos, como hemos dicho, son excepcionales, y tratándose de una obra de gran importancia como es la que se propone hacer el excelentísimo señor Ministro de Fomento con el arreglo de los 7 000 kilómetros del Circuito Nacional y hasta para el proyecto de la Diputación provincial de Barcelona de reparar los 1 230 kilómetros que tienen a su cargo, puede tomarse sin temor a equivocarse el del promedio que hemos calculado que seguramente podrá alcanzar en los dos grandes proyectos citados alguna reducción, por cuanto es de creer podrá ser utilizada una buena parte

de la piedra que existe todavía en los firmes que se van a reparar.

Si el espesor de piedra machacada fuese menor y la inversión se hiciera en una sola capa, el coste por metro cuadrado se reduciría, de una parte, porque sería menor el de la piedra empleada y de otra porque el de la inversión se reduciría de 1,60 a 1,20 por metro cuadrado.

Alquitranado superficial

Para una carretera que se quiera dotar de esta clase de firme que le proteja en dos conceptos — consolidando la superficie de rodadura y preservándola de la acción de arrancamiento que producen las llantas elásticas de una parte y de otra impermeabilizándola, y por lo tanto defendiéndola de la acción destructora de la humedad — quizá no sería necesario utilizar un espesor tan grande del firme como el que hemos supuesto al calcular el coste del macadam ordinario; pero tratándose de hacer una reparación a fondo continuaremos en la hipótesis de que se trata de un recargo de 1,200 metros cúbicos por kilómetro de carretera de 6 metros.

En la Memoria antes indicada se calcula como precio de coste de la operación de alquitranado superficial pesetas 1,25 por metro cuadrado, lo que llevaría el del firme de esta clase hecho sobre un macadam de nueva construcción a pesetas 7,35 por metro cuadrado.

Este precio coincide exactamente con el que señala para estos afirmados el ingeniero señor Escario, ingeniero jefe de pavimentación y saneamiento del Ayuntamiento de Bilbao, en un artículo publicado en la Revista de Obras Públicas, de 15 de febrero de 1925.

Dice este señor que el metro cuadrado de este firme sobre una base de ofita de 10 centímetros de espesor le resulta a pesetas 3,50, pagando la piedra

ofita a pesetas 22 el metro cúbico y el alquitrán a pesetas 200 la tonelada.

El coste de la piedra es, pues, de pesetas 2,20 por metro cuadrado. Como el espesor es sólo de 10 centímetros y la aplicación será de una sola capa no costará la inversión más de pesetas 1,10. Queda para el alquitrán y su aplicación pesetas 1,20. Total : pesetas 4,50.

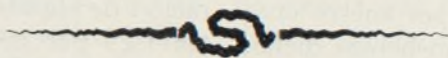
Vemos, pues, que la diferencia entre los precios es insignificante y puede ser debida a poderse obtener en Bilbao en mejores condiciones el alquitrán.

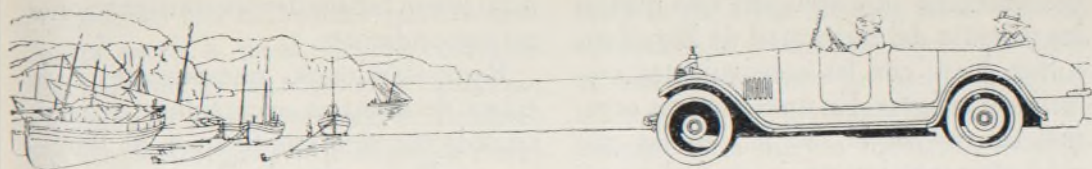
Esta forma de recubrimiento puede ser utilizada con gran ventaja para intensidades de tráfico bastante crecidas, pero es necesario que se prepare con todo cuidado, tomando la precaución de barrer con mucho esmero la superficie a alquitranar antes de hacer la aplicación, puesto que lo que hay que impregnar de alquitrán es la piedra del firme estando bien limpia, pues si se extiende sobre el barro y el polvo, es trabajo y alquitrán perdido. Los procedimientos empleados por algunos con-

tratistas en aplicaciones de esta clase son a todas luces deficientes y forzosamente tienen que dar malos resultados, pues ni se efectúa debidamente la limpieza previa, ni los procedimientos mecánicos de riego de alquitrán lo reparten bien, por lo menos los que hemos visto emplear aquí; y en resumen, el resultado obtenido no surtiría otro efecto que desacreditar el procedimiento, que por su precio poco elevado y por el éxito que ha obtenido en algunas de las carreteras a cargo de la Diputación provincial ha merecido la simpatía de la mayor parte de automovilistas, procedimiento que no sólo da buen resultado en las carreteras, sino que también lo ha dado igual en el Paseo de Gracia de nuestra ciudad.

Además tiene la ventaja de que el gasto de conservación es aproximadamente de pesetas 0,25 por metro cuadrado y año. Dato es este en que coinciden también la Memoria de la Diputación y el artículo del señor Escario.

(Se continuará)





CONTRASTES

Al vadear hace algunos días el río Tordera, cuyo caudal había invadido la carretera en el trozo donde no hay puente sumergible, nos vimos agradablemente sorprendidos por una multitud de chiquillos que amablemente y sin el menor interés nos daban sus consejos para evitarnos una *panne* en mitad de aquel destartado cauce.

No pudimos menos que recordar remotos tiempos en que se nos cobraron 25 duros para remolcar nuestro coche en aquel mismo sitio por medio de caballerías que tenían algunos vecinos, que explotaban al turista que desgraciadamente caía en sus manos.

Este contraste nos ha sugerido la idea de exponer algunos otros respecto a excursionismo del que somos fervientes devotos, desde hace más de un tercio de siglo. No nos proponemos emitir juicios, pues si el lector tiene paciencia de leernos podrá, con facilidad, formarlos por sí mismo, con su claro criterio.

Los pocos que en aquellos tiempos teníamos afición por trepar nuestras montañas llevábamos calzones de cuero al estilo cazador en vez de las *bandas muletieres*, hoy tan en boga. Pues bien: era tan poco apreciado el que tenía aquella afición y tan mal recibido en algunos sitios, que a nosotros se nos impidió el acceso al comedor de un Gran Hotel-Balneario de nuestra región por considerar poco elegante la sujeción de las piernas, clasificándolo de irreve-

rente para las damas. Hoy, hemos visto con verdadera satisfacción lo atentamente que son recibidos en los mejores Hoteles de montaña los excursionistas que a ellos acuden, equipados con sus mochilas, calzado de clavos y demás bagajes.

Cuando recorriamos nuestras carreteras con la Decauville de 7 metros de desarrollo y 16 kilogramos de peso, los vecinos de muchos poblados nos achuchaban los perros (ya de sí rivales, no sabemos por qué causa, de los ciclistas), originándonos más de una caída; las caballerías se asustaban enormemente y los carreteros nos dirigían groseros insultos. En cambio, hallaréis en la actualidad bicicletas en el más escondido rincón de nuestras montañas, siendo sólo la desesperación de los automovilistas, puesto que se os atraviesan por todas las carreteras, que generalmente adoptan como pista de entrenamiento, especialmente los días festivos.

A propósito de aquella feliz época de nuestra juventud y entusiasmo ciclista, recordamos que en nuestras cotidianas excursiones por la carretera internacional del Estado, de Barcelona a Ribas, para llegar hasta la capital del Vallés, nos veíamos precisados en muchas ocasiones a cargar con nuestro vehículo a cuestas (por esto recordamos pesaba 16 kilogramos), pues era imposible vadear las diversas rieras existentes en aquellos 29 kilómetros, no

quedándonos otra solución que utilizar los puentes del ferrocarril de Barcelona a San Juan, con las consiguientes molestias y peligros. En unas carreras organizadas por la U. V. E., en las que modestamente intervinimos, hubo precisión de colocar unos tablones a través de sus cauces, para que los corredores pudieran pasar las rieras sin rodeos.

Aun cuando han sido construídos algunos puentes y hay otro que está en construcción en aquel tramo de carretera, faltan construir los de la riera de Caldas y de Tenas, que son muy importantes y obligarían a los ciclistas de hoy, lo mismo que antaño nos ocurría a nosotros, a cargarse la máquina a cuestas, si no hubiera subsanado tal deficiencia nuestra Corporación Provincial con la construcción de su espléndida carretera de San Adrián de Besós a La Roca.

Todos los plácemes que con motivo de aquella indispensable carretera se dirijan a la excelentísima Diputación Provincial y a sus expertos ingenieros es poco, pues está dotada de todos los adelantos modernos, soberbio firme alquitranado, virajes peraltados, viraje gemelo, indicadores de badenes, cruces de carreteras y pasos a nivel, malecones, despejo de curvas, etc., etcétera, que unido al paisaje pintoresco por que atraviesa hacen que sea una verdadera delicia, la favorita de nuestros automovilistas y quizá una de las más frecuentadas de nuestra región. No en vano deja altamente sorprendidas a cuantas personas han tenido ocasión de circular por ella por el contraste que con el resto de carreteras se produce al establecer una comparación.

Antes de pasar más adelante, no queremos dejar de repetir una vez más que sólo facilitando los debidos elementos a los organismos se les puede exigir buen rendimiento, y que jamás se nos ha ocurrido pretender que un buen ingeniero tenga bien sus carreteras

si no le son facilitadas las consignaciones correspondientes.

Remontándonos nuevamente a la época de nuestras excursiones ciclistas, recordamos una que hicimos de Barcelona a Puigcerdá, de Puigcerdá a Le Perthus por Villefranche y Perpignan y desde Le Perthus a Barcelona con nuestra Decauville.

La carretera de Barcelona a Puigcerdá (nombre oficial Barcelona a Ribas) tenía el primer tramo hasta Granollers en la forma ya descrita por lo que a puentes se refiere, debiendo añadir que ha sido adoquinada dentro de nuestro término municipal o sean los 7 primeros kilómetros, aun cuando en la actualidad, con motivo del cambio de carriles de los tranvías, cloacas y demás obras, no podemos recomendar la utilicen los automovilistas que no sientan afición a las Jymkhamas.

Entre San Andrés y Moncada ha sido empleado el pavimento de macadam asfáltico, que ha tenido que ser recientemente reparada, no queriendo nosotros discutir la bondad del sistema.

También ha sido reparado hasta cerca de Mollet en forma que podrían llamar *de fortuna*, como se acostumbra hacer periódicamente y con motivo de necesidades de momento, el macadam defectuoso que hasta allí había y sigue como antes bastante mal hasta el kilómetro 40. Del kilómetro 41 al 70 estaba bastante bien de firme, pero con bastantes badenes. El firme no ha mejorado y los badenes han sido suprimidos con tubos facilitados por nuestro Real Automóvil Club de Cataluña. Del kilómetro 70 al 107 (Vich a Ripoll) tenía un firme parecido al de hoy en su primera mitad bastante deficiente y del 107 al 120 (Ripoll a Ribas) estaba en muy mal estado hasta hace pocos años que se ha puesto en muy buenas condiciones, habiéndose también suprimido algunos badenes en igual forma que los anteriores.

En estos 120 kilómetros existían bastantes pasos a nivel, de los cuales no tan sólo no se ha suprimido ninguno, sino que se han aumentado con motivo del nuevo ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá. La única diferencia existente en estos treinta y tres años ha sido el señalamiento de los citados pasos con postes indicadores del Real Automóvil Club de Cataluña y el telégrafo instalado a petición también del Real Automóvil Club de Cataluña, en el del kilómetro 35, paso llamado de Santadigna.

Del 120 al 170 kilómetro (Ripoll a Puigcerdá) ha sufrido una importante mejora, pues la carretera particular llamada de la Molina, y en la cual había instalada una cadena que no era retirada sino después de pagar el correspondiente peaje, hoy ya no tiene que utilizarse, por haber el Estado construido su ramal desde el collado de Tossas a Puigcerdá.

En cambio siguen sin instalar, en las casillas de los peones, los aparatos telefónicos tantas veces solicitados por nuestro Real Automóvil Club de Cataluña y por Atracción de Forasteros.

Tampoco ha sufrido variación el pequeño ramal que separa Puigcerdá de Bourg-Madame, que si mal estaba entonces peor está ahora, siguiendo la destartalada Aduana española en el mismo emplazamiento y malas condiciones de treinta y tres años atrás.

El mismo placer de que gozamos con nuestro ciclo por aquellas carreteras francesas (motivo principal de nuestra excursión con aquel vehículo que a ratos hacía de caballo y a ratos de jinete) pueden saborear los ciclistas de hoy día.

Entrando otra vez a España por Le Perthus y la Junquera, la hallamos infernal hasta Figueras; en cambio hoy está muy aceptable de Figueras a Gerona; tenía que vadearse el río Terry como hoy ocurre, aun cuando está el puente en construcción y no su-

cede lo de estos últimos años, que un aprovechado vecino de aquel río tenía la mala costumbre de hacer aumentar el caudal para ofrecer el remolque de su yunta de bueyes mediante el pago de 10 duros, explotando inicuaamente a los turistas que no eran muy conocedores de nuestras carreteras. Este abuso, después de muchas gestiones, ha podido evitarse afortunadamente.

Parecido a aquellos tiempos sigue el trayecto hasta Gerona, como asimismo la malísima travesía de aquella ciudad, por la que han pasado en balde los años y han resultado hasta hoy infructuosas las gestiones encaminadas a conseguir la nueva travesía proyectada.

El firme desde Gerona hasta el confín de la provincia de Barcelona sigue casi igual, a excepción de la supresión de algunos de sus peligrosos badenes y habiéndose construido durante estos años algunos pequeños puentes sobre riachuelos, que eran muy molestos de atravesar en época de lluvias.

En nuestro último viaje hemos podido observar que al cruzarnos con un pastor que llevaba su rebaño por el citado trozo de carretera, después de procurarnos con la mayor rapidez libre paso, nos ha dado atentamente las gracias, haciendo *contraste* con las maliciones que antes nos dirigían.

Otro curioso incidente nos vino a demostrar el *contraste* entre aquellas épocas y la actualidad. Uno de los muchos gitanos que pululan por nuestras carreteras llevaba tras de sí un cachorro muy bonito que de momento se echó casi bajo las ruedas de nuestro coche que paramos en seco y nos permitió evitar el atropello, recibiendo con vivas muestras de gratitud las felicitaciones de aquel rústico hombre.

Desde la entrada a nuestra provincia hasta Caldas de Estrach puede decirse continúa sin novedad importante, salvo la de haberse suprimido algunos ba-

denes y la importante reforma de San Pol, otras veces ya descrita en estas mismas páginas.

Sigue el río Tordera en muy malas condiciones, pero como el puente nuevo está casi ya terminado, nos hace presumir no tardaremos en disfrutar de una de las más importantes mejoras de las carreteras internacionales de nuestra región.

El sinnúmero de badenes, las malísimas travesías de Calella, Canet y Arenys de Mar, así como los peligrosos virajes y deficientes firmes siguen igual que cuando los pasamos en nuestra ya lejana juventud.

Ha sido adoquinada la travesía de Caldas de Estrach, ha comenzado uno de estos días el adoquinado de la de Mataró, han sido construídos varios puentes en Caldetas y Mataró, en Vilasar ha sido asfaltado algún kilómetro, otros están en reparación por el mismo procedimiento en dirección a Premiá de Mar, bastante defectuosos siguen hasta Masnou, cuya travesía se nos asegura va a ser próximamente adoquinada, con cuyo sistema de firme se llegará hasta Barcelona, puesto que en la actualidad ya lo está desde Mongat hasta nuestra ciudad, siendo ésta una de las mejoras más positivas obtenidas con el transcurso de los años.

No obstante, con la continua remoción de los adoquines desde Badalona a nuestra ciudad para la instala-

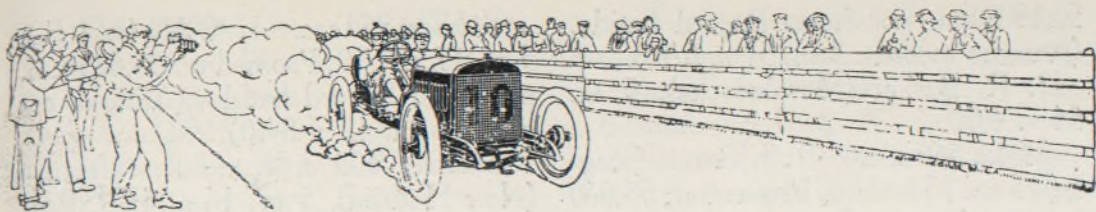
ción de vías de tranvía, cables eléctricos, tuberías de agua, gas, etc., etc., además del intenso tráfico que ha de soportar este trozo de carretera, sospechamos que a no tardar resultará (si no se pone pronto y eficaz remedio) muy desagradable tener que salir por esta carretera, cuyos baches ya han originado más de un disgusto a los automovilistas.

En cuanto a pasos a nivel desde La Junquera a Barcelona sigue casi igual, siendo cada día más molestos y peligrosos por el aumento de circulación de trenes y la mayor intensidad de tráfico de vehículos de todas clases.

Así, pues, se desprende un verdadero contraste entre el gran aumento de circulación de vehículos de motor mecánico, cuya importante recaudación no aprecian como se merece los Municipios o Estado que la perciben, y el ambiente de simpatía y respeto que en la actualidad sienten todas las clases sociales en pro del turismo, percatados de los múltiples beneficios que les reporta, y las escasas obras de mejora que se han efectuado en las carreteras que, salvo raras y meritorias excepciones, se han limitado a reparación de los firmes y construcción de algunos puentes, dejándose de efectuar aquellos que se habrían traducido en un aumento de comodidad y de seguridad.

F. DE A. R.

Barcelona, 24 mayo 1926.



La V Carrera en Cuesta de la Rabassada

(9 de mayo de 1926)

Con la organización de la V carrera en cuesta, celebrada en La Rabassada el día 9 del mes actual, ha obtenido un verdadero éxito la incansable entidad Penya Rhin, pudiendo con ello apuntarse un nuevo triunfo a los muchos que lleva conquistados con su continua labor en pro del deporte motorista. El éxito se preveía, pero superó en mucho a lo que de la prueba se esperaba.

La carrera había despertado gran interés entre el público, por lo que no es de extrañar que éste acudiera en gran masa a presenciar la clásica prueba. Las fuertes rampas, sinuosidades y cerrados virajes que presenta la carretera, dan lugar a continuas emociones de que tan ávido se muestra nuestro público. Una prueba como la que nos ocupa pone de manifiesto lo mismo la resistencia de los vehículos que la pericia de los conductores.

Además, este año existía la particularidad de que, en la carrera, participaba uno de los mejores conductores europeos, Roberto Benoist, que tantos triunfos lleva conquistados, quien con su «Delage», venía dispuesto a arrebatarse a Fernando Vizcaya el *record* que éste poseía y que había conseguido con su «Bugatti».

Se creía que muchos de los *records* que se habían establecido en años anteriores no podrían ser batidos, pues parecía que se había llegado al límite de velocidad que consiente la configu-

ración especial del circuito, pero la realidad se ha impuesto una vez más demostrando que no pueden hacerse muchas cábalas y comentarios con cuanto se relaciona con los progresos que continuamente se realizan en el motor de explosión, ya que se han batido catorce *records* y se han establecido cinco.

Para participar en la prueba se habían inscrito sesenta concursantes, dejando de presentarse diez de ellos y llegando cuarenta y cuatro a la meta.

La clasificación fué la siguiente :

Velomotores 100 c. c. — 1. J. Gallart (Lutetia), 7 m. 26 s. 2/10. Promedio : 39,530 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 12 m. 54 s. 4/10).

Velomotores 125 c. c. — 1. « Zeppe » (Salvador), 6 m. 55 s. 2/10. Record batido. (Antiguo record : 7 m. 58 s. 4/10). Promedio : 42,480 km. por hora.

Velomotores 150 c. c. — 1. M. Simó (Simó), 5 m. 49 s. 2/10. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 56 s.). Promedio : 50,510 km. por hora.

Turismo

Motos 175 c. c. — 1. J. Fusté (Fusté), 6 m. 14 s. 6/10. Promedio : 47,080 km. por hora.

Motos 300 c. c. — 1. J. Buxadé (B. S. A.), 5 m. 31 s. 6/10. Promedio :

53,190 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 51 s. 6/10).

2. R. Barjou (Motosacoche), 5 m. 54 s. 6/10.

Motos 560 c. c. — 1. J. García (Rudge), 5 m. 15 s. 2/10. Promedio : 55,960 km. por hora.

Motos 1,000 c. c. — 1. M. Feu (Harley Davidson), 5 m. 11 s. 2/10. Promedio : 56,680 km. por hora.

Sidecars 350 c. c. — 1. M. Torres (Rudge), 5 m. 38 s. 4/10. Promedio : 52,120 km. por hora. Record establecido.

Sidecars 600 c. c. — 1. A. Alá (A. J. S.) 5 m. 15 s. 8/10. Promedio : 55,850 km. por hora. Record establecido.

Sidecars 1,000 c. c. — 1. A. Alá (A. J. S.), 5 m. 42 s. 2/10. Promedio : 51,540 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 42 s. 7/10).

Carreras

Motos 175 c. c. — 1. J. Mascarell (Monnet Goyon), 5 m. 9 s. 2/10 km. por hora. Promedio : 57,050 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 6 m. 4 s. 6/10).

2. J. Fusté (Fusté), 5 m. 25 s. 4/10.

Motos 250 c. c. — 1. « Goodwill » (Terrot), 6 m. 10 s. 6/10. Promedio : 47,590 km. por hora.

Motos 350 c. c. — 1. A. García (Rudge), 4 m. 33 s. 4/10. Promedio : 64,520 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 4 m. 46 s. 2/10).

2. I. Faura (B. S. A.), 4 m. 38 s. 4/10.

3. « Relos » (A. J. S.), 4 m. 38 s. 8/10.

4. M. Bigorra (Terrot), 4 m. 54 s. 6/10.

Motos 500 c. c. — 1. I. Macaya (Norton), 4 m. 32 s. 4/10. Promedio : 64,750 km. por hora. Mejor tiempo de motos. Record batido. (Antiguo record : 4 m. 49 s. 2/10).

2. A. Carné (Norton), 4 m. 46 s.

3. J. A. Orús (Motosacoche), 4 m. 47 s. 2/10.

Sidecars 350 c. c. — 1. A. Alá (A. J. S.), 5 m. 17 s. 9/10. Promedio : 55,480 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 42 s. 8/10).

Sidecars 600 c. c. — 1. « Uetam » (New Hudson), 5 m. 46 s. 4/10. Promedio : 50,920 km. por hora.

Turismo

Coches 1,100 c. c. — 1. C. Cadirat (Opel), 5 m. 50 s. 8/10. Promedio : 50,285 km. por hora.

Coches 1,500 c. c. — 1. E. Colomb (La Licorne), 5 m. 39 s. 8/10. Promedio : 51,912 km. por hora.

Coches 2,000 c. c. — 1. I. Peinado (Bugatti), 5 m. 34 s. 6/10. Promedio : 52,719 km. por hora.

2. H. T. Möller (Itala), 5 m. 45 s.

Coches 3,000 c. c. — 1. A. García (Diatto), 4 m. 55 s. 6/10. Promedio : 59,675 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 10 s.).

2. Artagnan (Chenard Walker), 5 m. 20 s. 3/10.

Coches 8,000 c. c. — 1. R. Bianchi (Studebaker), 4 m. 50 s. 4/10. Promedio : 60,743 km. por hora. Record establecido.

Sport

Coches 500 c. c. 1. P. R. Chown (Armor), 6 m. 5 s. 2/10. Promedio : 48,302 km. por hora. Record establecido.

Coches 1,100 c. c. — 1. P. Soler (Amílcar), 4 m. 39 s. 2/10. Promedio : 63,180 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 44 m. 43 s. 8/10).

2. P. Esteve (Salmson), 4 m. 49 s.

Coches 1,500 c. c. — Ex-equo W. Ricart (Ricart), 4 m. 55 s. 5/10.

Ex-equo A. de Vizcaya (Bugatti), 4 m. 55 s. 5/10. Promedio : 59,695 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 47 s.).

Coches 2,000 c. c. — 1. L. Verdera (Bugatti), 4 m. 48 s. 6/10. Promedio : 61,122 km. por hora.

Coches 3,000 c. c. — 1. J. Jover (Cottin Desgouttes), 4 m. 45 s. 1/10. Promedio: 61,873 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 4 m. 59 s. 4/10).

Carreras

Coches 1,100 c. c. — 1. C. Cadirat (Opel), 4 m. 55 s. Promedio : 59,796 km. por hora.

2. J. Garriga (Garriga), 9 m. 2 s. 4/10.

3. F. Audenis (Salmson), 10 m. 47 s. 8/10.

Coches 1,500 c. c. — 1. A. Cesarino (Bugatti), 4 m. 52 s. 3/10. Promedio : 60,348 km. por hora.

Coches 2,000 c. c. — 1. Fernando de Vizcaya (Bugatti), 4 m. 16 s. 7/10. Promedio : 68,718 km. por hora. Mejor tiempo absoluto del día. Record batido. (Antiguo record : 4 m. 18 s. 2/10).

Coches 5,000 c. c. — 1. J. Vergés (Ford), 6 m. 34 s. 7/10. Promedio : 44,692 km. por hora.

Coches 8,000 c. c. — 1. R. Benoist (Delage), 4 m. 19 s. 5/10. Promedio : 67,976 km. por hora. Record establecido.

Motos 350 c. c. 1. P. Aixelá (Douglas), 5 m. 21 s. 6/10. Promedio : 54,850 km. por hora. Record batido. (Antiguo record : 5 m. 31 s. 8/10).

2. P. Atserá (Royald Enfield), 5 m. 39 s.

Como se ve por la clasificación que antecede, se batieron muchos *records*, algunos de ellos con bastante diferencia de tiempo con los que había establecidos.

En el grupo de velomotores, Gallart, con el velomotor « Lutetia » batió el *record* en algo más de cinco minutos, alcanzando una velocidad considerable dada la pequeña cilindrada del motor.

En las categorías de 125 y 150 c. c., Zeppe y Simó baten, respectivamente, los *records* establecidos.

Buxadé, con B. S. A., de 250 c. c., bate el *record* de la categoría 300, subiendo la cuesta a la notable velocidad de 53 kilómetros por hora, y Aixelá bate el de la categoría 350 c. c.

Torres con sidecar de 350 c. c., y Alá con uno de 600 c. c., dejan establecidos dos interesantes *records*, y este último en la categoría 1,000 c. c. bate, con muy poca diferencia, el *record* del pasado año.

En las motos de carreras, Mascarell, en la categoría 175 c. c., bate el *record* establecido, y en la de 350 c. c. hace lo propio García, mejorando notablemente el tiempo que invirtió el año pasado « Sprinter », con la particularidad de que Faura y Relos también emplearon menos tiempo que éste.

Macaya, en la categoría 500 c. c., batió el *record* que Vidal, en 1924, estableció con igual cilindrada, y en 1923 Zacarías Mateos con moto de 1,000 c. c.

En la categoría 350 c. c., para sidos, Alá mejoró en 25 segundos su propio *record*.

En la categoría de coches de turismo se habían establecido en años anteriores *records* bastante difíciles de batir. Sin embargo, García, con un « Diatto » de 3,000 c. c. consiguió este año mejorar el existente en 15 segundos, y Bianchi, con un Studebaker de 5,500 c. c. estableció el *record* en la categoría de 8,000 c. c. a la velocidad de 60,743 kilómetros por hora, demostrando con ello una vez más sus altas dotes de buen conductor.

Para los coches de *sport*, Chown, con un Armor de 500 c. c. de cilindrada, estableció el *record* de dicha categoría, y Soler, con un Amílcar de 1,100 c. c. batió el *record* que poseía Balletbó, con coche de la misma marca y categoría.

Entre los de 1,500 c. c. se clasificaron ex-equo W. Ricart y A. de Vizcaya, batiendo el *record* establecido. La proeza

de Ricart es tanto más de alabar cuanto que, al presentar un coche construido por él mismo, coloca en lugar muy envidiable la fabricación nacional. Nuestra enhorabuena al amigo Ricart, a quien sinceramente felicitamos, deseando que este primer triunfo le sirva de estímulo para intensificar la construcción de automóviles en nuestra ciudad.

En la categoría 3,000 c. c., Jover, con «Cottin-Desgouttes», batió el *record* establecido, mejorándolo en 2 segundos.

Entre los conductores que pilotaban coches de carreras cabe consignar a Fernando de Vizcaya que, con su Bugatti de 2,000 c. c., mejoró en algo más de 2 segundos su propio *record* del año

pasado, dejándolo establecido en 4 m. 16 s. 7/10 (velocidad media : 68,718 kilómetros por hora), mejor tiempo de la carrera, y luego a Roberto Benoist que, con su «Delage», estableció el *record* de la categoría 8,000 c. c. Lástima que este conductor tomara parte en la prueba con un coche que no estaba apropiado a la carretera, pues ello nos privó de presenciar un verdadero duelo con Vizcaya. Esperamos que el próximo año, aleccionado por la experiencia, vendrá con un coche adecuado y nos dejará disfrutar de las primicias de su especial manera de conducir, en la que se ha mostrado siempre un maestro consumado.

H. F.

Meeting de San Sebastián

Del 18 al 25 de julio se celebrará en San Sebastián en el circuito de Lasarte el gran Meeting organizado por el Real Automóvil Club de España con la colaboración del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el que se disputan por cuarta vez el Gran Premio de Europa. Además se correrá el Gran Premio de España y el IV Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa.

El circuito ha sido objeto de algunas modificaciones para evitar el paso de algunas poblaciones que resultaba muy peligroso, habiendo puesto gran empeño las Corporaciones Provincial y Municipal, así como las entidades organizadoras, en que todos los detalles reúnan la mayor perfección para el más completo éxito de la manifestación.

La inscripción tanto por su cantidad como por su calidad es verdaderamente espléndida, y todo hace esperar que serán las carreras más importantes que se habrán celebrado este año en el mundo.

Ha habido una modificación en el orden de las pruebas : el Gran Premio

Europa, que estaba anunciado para el día 25 ha sido traspasado al día 18, y el de España, que debía correrse este día, se correrá el 25, conservándose la misma fecha del 22 para el Gran Premio de Turismo.

Como es de creer que serán bastantes los automovilistas que de nuestra ciudad se trasladarán a San Sebastián para presenciar esta espléndida manifestación, a continuación vamos a indicarles cuál es el mejor itinerario para trasladarse a aquella ciudad. En el Balneario de Tiermas y en Pamplona, ya muy al final del recorrido, podrán encontrarse alojamientos confortables para los que no se decidan hacer el viaje en una sola etapa.

La primera parte del viaje tal vez tenga que ser modificada, pues es posible que en aquella fecha esté interceptada la carretera de Barcelona a Sitges en término de Castelldefels, debiéndose pasar por Villafranca para dirigirse a Vendrell, cuyo piso no está tan bien conservado, pero tiene la ventaja de suprimir las costas de Garraf.

Día 18 jul' o. — Gran Premio de España.

Día 22 julio. — Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa.

Día 25 julio. — Gran Premio de Europa de 1926.

El mejor itinerario para dirigirse desde nuestra ciudad a San Sebastián es el siguiente, que puede afirmarse se halla en inmejorable estado, salvo alguna travesía de población y unos pocos kilómetros, a la salida.

	KILOMETROS	
	Parciales	Totales
Barcelona	—	—
Cornellá.....	8	—
Cavá	9	17
Castelldefels.	3	20
Sitges.....	19	39
Villanueva y Geltrú.	8	47
Cunit.	8	55
Vendrell	9	64
Rodoyná.....	15	79
Vilardida.	4	83
Alió	4	87
Valls	6	93
Fontscaldes.	7	100
Lilla.	5	105
Montblanc	6	111
Vimbodí	10	121
Vinaixa	8	129
Borjes Blanques.....	15	144
Juneda.	5	149
Lérida.	20	169
Almacellas.....	21	190
Binéfar	17	207
Monzón.....	11	218
Castejón del Puente.	5	223
Barbastro	10	233
Peraltilla.....	13	246
Las Cellas	5	251
Angües	8	259
Valillas	7	266
Siétamo.	4	270
Tierz.	6	274
Huesca	4	278
Alerre	5	283
Esquedas.	10	293

KILOMETROS

Parciales Totales

Plasencia.	4	297
Ayerbe.....	11	308
Cincilio.	6	314
Murillo de Gállego.....	4	318
Triste	12	330
Yeste.	3	333
Anzánigo.....	5	338
Bernues.	13	351
Jaca.....	17	368
Santa Cilia.	14	382
Berdún	15	397
Escó.	19	416
Tiermas.....	5	421
Yesa.....	8	429
Liédena.	8	437
Aldanate.....	10	447
Idocin	10	457
Elorz.....	8	465
Noam	8	473
Pamplona	6	479
Berrioplano.....	5	484
Erice	8	492
Irurzun.	7	499
Lecumberri.....	12	511
Betula	12	523
Atallo.....	2	525
Lizurza.....	8	533
Tolosa.	11	544
Irura	4	548
Villabona.....	4	552
Andoain.....	4	556
Lasarte	6	562
San Sebastián	8	570

Es difícil, por no decir imposible, obtener buenos alojamientos en este itinerario, pues a pesar de tratarse del que está en mejor estado de conservación y más corto para trasladarse al Norte de España, no ha habido ningún hotelero que haya dotado a su establecimiento de un mínimo confort.

En Lérida existe el Hotel de España, el Palace Hotel y Hotel Suizo.

En Huesca el Hotel Oriente.

En Jaca el Hotel Mur.



Prueba de Regularidad Barcelona-San Sebastián

17 JULIO DE 1926

El Real Moto-Club de Cataluña organiza para el día 17 de julio próximo una prueba de regularidad en el trayecto **Barcelona-San Sebastián** que se regirá por lo reglamentos generales de la Real Federación Motociclista Española en cuanto se relacione con los vehículos de tres o menos ruedas y por el reglamento general deportivo de la A. I. A. C. R. por lo que respecta a los vehículos de más de tres ruedas, sujetándose además a las bases del siguiente

REGLAMENTO

1.^a Serán admitidos en esta prueba todos los vehículos de las categorías establecidas para motocicletas, sidecars y autociclos, asimismo como todos los corredores sobre los que no pese resolución alguna de descalificación.

2.^a El itinerario de la prueba será el siguiente: Real Moto-Club de Cataluña, Vendrell, Valls, Lérida, Monzón, Huesca, Jaca, Pamplona, San Sebastián. Total aproximado: 588 kilómetros.

3.^a La prueba tendrá el carácter de regularidad y turismo, debiendo efectuarla los concurrentes a las velocidades que a continuación se expresan:

Motocicletas hasta 300 c. c., sidecars hasta 560 c. c. y autociclos hasta 750 c. c.: 40 kilómetros por hora.

Motocicletas superiores a 300 c. c., sidecars superiores a 560 c. c. y auto-

ciclos superiores a 750 c. c., hasta 1,100 c. c.: 45 kilómetros por hora.

4.^a Los premios que se concederán en esta prueba, consistirán en **Copas de plata** para todos los clasificados con 100 puntos; **Medallas de oro** para todos los clasificados con 99 y 97 puntos, ambos inclusive; **Medallas de plata** para todos los que terminen la prueba.

5.^a La forma de clasificación será la siguiente:

a) Cada concursante tendrá abonados cien puntos a la salida del Real Moto-Club de Cataluña.

b) Las penalizaciones por error de tiempo en el paso de los controles fijos, será de dos minutos tanto por exceso como por defecto.

c) Pasado este límite se penalizará por un punto perdido, por cada minuto o fracción de diferencia entre la hora real de paso y la correspondiente a la velocidad establecida, deducción hecha del margen antes mencionado.

6.^a Implicará la pérdida de tres puntos, el pararse dentro del radio de un kilómetro de los controles de tiempo fijo.

7.^a El precio para la inscripción de esta prueba está fijado en diez pesetas para los señores socios del Real Moto-Club de Cataluña y en veinte pesetas para los señores no socios.

8.^a El plazo para la inscripción terminará el día 4 de julio próximo, pudiendo ser admitidas, no obstante,

inscripciones hasta el día 7 del referido mes a doble precio del indicado en la condición anterior.

9.^a Las inscripciones, acompañadas de su importe, deberán ser entregadas en la Secretaría del Real Moto-Club de Cataluña, dándose el oportuno recibo de las mismas, que deberá guardar el concursante y exhibirlo cuando persona autorizada lo solicitare.

10. Mediante la presentación del recibo de inscripción, serán entregados a los concursantes los números de orden, itinerario de la prueba, horario de paso por los controles de tiempo fijo, situación de los mismos y cuantas observaciones para el orden de la prueba sean convenientes.

11. Los controles se dividen en fijos de tiempo y de paso. Los primeros estarán indicados en el horario y situados en entradas de población, llevando las personas encargadas de los mismos un brazal distintivo con los colores del Real Moto-Club de Cataluña.

12. Los controles fijos estarán de servicio todo el tiempo transcurrido entre quince minutos antes de la llegada del primer concursante y el tiempo necesario para cronometrar el último de éstos, efectuando el recorrido a una velocidad no inferior a cinco kilómetros por hora menos de promedio al señalado para la categoría correspondiente.

13. Los concursantes deberán presentarse en el Real Moto-Club de Cataluña el día 17 de julio media hora antes de la oficial de salida; además deberán presentar sus vehículos para el examen y precintaje de los mismos en los días 15 y 16 de julio en las horas que oportunamente se fijen.

14. La salida será dada a los concursantes a su hora oficial de itinerario, aunque el vehículo no esté dispuesto. El incumplimiento de lo estipulado implicará la pérdida de un punto.

15. Para los efectos de pérdida de tiempo en los controles, no se apreciarán

fracciones inferiores a medio minuto.

16. El Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de suspender o aplazar la prueba, si circunstancias excepcionales o de tiempo lo hiciesen necesario, devolviéndose el importe de las inscripciones, en el primer caso, a todos los concursantes y en el segundo a los que no estuviesen conformes con la fecha aplazada.

17. Los concursantes vienen obligados, por el hecho de su inscripción y la firma de la misma, a sujetarse a todas las disposiciones del presente reglamento y a todas aquellas otras complementarias que la Junta del Real Moto-Club de Cataluña o los Comisarios de la prueba dicten para el buen orden de la misma.

Asimismo vienen obligados los concursantes a acatar aquellas disposiciones que los Comisarios puedan adoptar en el transcurso de la prueba y que circunstancias fortuitas o condiciones exteriores o de tiempo puedan hacer necesario dictar.

18. Queda prohibido, bajo descalificación, exceder los límites de velocidad que marcan las actuales ordenanzas municipales, dentro del término de Barcelona, recomendándose encarecidamente la mayor consideración al atravesar las poblaciones de tránsito.

19. El Real Moto-Club de Cataluña elude toda responsabilidad por cualquier accidente de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes.

20. Han sido nombrados Comisarios para esta carrera los señores don Francisco Coma, don Pablo Llorens, don José R. Carles, don Joaquín Dalfau y don Francisco Bordas.

Barcelona, mayo de 1926.

EL SECRETARIO GENERAL
César Viamonte

V.^o B.^o

EL PRESIDENTE ACCIDENTAL
José Clavería



SECCIÓN OFICIAL



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

En las reuniones de la Junta Directiva celebradas en el presente mes han sido admitidos en calidad de socios de número los señores don Antonio Bonastre, don Edmundo Frauchman, don Luis Inglada, don Emilio Zerboni, don Antonio Seguer, don Ramón M.^a Almeda, doña María Serra, viuda de Mas, don Víctor M. Molina y don Juan Carbonell y Soler.

Arbitrios sobre los automóviles

Aproximándose la fecha en que deben ser renovados los presupuestos municipales y al objeto de que se dictara alguna disposición que aclarando las existentes en el Estatuto municipal, Reglamento de Hacienda municipal y Reales órdenes suplementarias impidiera que se crearan tasas y arbitrios impuestos sobre el simple paso de los automóviles a través de las poblaciones, este Real Automóvil Club se ha dirigido al Ministerio de Hacienda en instancia encaminada a lograr que se publicara alguna disposición en aquel sentido, que esperamos fundadamente que no tardará muchos días a ser publicada.

Al mismo tiempo se ha dirigido a los señores delegados de Hacienda de esta provincia y de la de Gerona, únicas en que había algún municipio que había adoptado esta práctica equivocada tan contraria al desarrollo del turismo, rogándoles que no aprobaran arbitrios ni ordenanzas dictadas con tales fines y también se ha dirigido a los alcaldes de las poblaciones que en años anteriores los han percibido, haciéndoles ver los inconvenientes que presentan y poniéndoles de manifiesto el peligro que para dichas poblaciones representa el hecho, que ya se ha presentado en varias ocasiones, de que muchos automovilistas supliquen que en los itinerarios que se les facilitan queden suprimidas las poblaciones que han adoptado el cobro de estos arbitrios. Esperamos que, como resultado de todas estas gestiones, podrá llegarse al fin a la supresión de estas gabelas, que si por su cuantía no tenían gran importancia, de multiplicarse harían imposible el ejercicio del turismo,

porque además de la molestia que representan, en conjunto importarían al cabo del año cantidades algo elevadas.

REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante el mes de mayo han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña los señores don Miguel Mayol, don Silverio Solves, don Antonio Capdevila Marco, don Alfredo Serra, don Francisco Javier Barba, y don José María Fernández de Castro.

Como corresponsales fueron admitidos en Manresa don Juan Gallifa y don José Giró.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por don Ricardo Guarino, don Robert Pegulú, don Eugenio Guitart, don José M. Cardona, don Adolfo Damians, y don José Soler.

Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de mayo celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 7, 17, 21 y 28.

En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató muy especialmente de la carrera Campeonato de Cataluña de motocicletas, la cual quedó acordada celebrar definitivamente el día 27 de junio de acuerdo con los Ingenieros de Obras Públicas del Estado y Diputación de Tarragona; se acordó señalar los primeros días de junio para llevar a cabo una excursión colectiva y continuó el estudio de la carrera Barcelona-San Sebastián señalándola para el día 17 de julio, en una sola etapa con promedios de 40 y 45 kilómetros por hora, estudiándose las bases del Reglamento por que esta carrera había de celebrarse, quedando aprobado en todas partes.

Excursión colectiva

En reunión de Junta Directiva celebrada el 7 de mayo quedó acordado efectuar una excursión colectiva en la tarde del sábado día 5 de junio y siguiente día domingo 6.

La excursión se acordó llevarla a cabo bajo el siguiente programa e itinerario : sábado, día 5. Salida a las tres de la tarde en dirección a Molins de Rey, Ordel, Villafranca, Vendrell, Valls, Montblanch y Esplugas de Francolí. Total, 122 kilómetros.

Seguidamente de la llegada visita al Monasterio de Poblet, pernoctándose en el Balneario de Esplugas.

Domingo, día 6. A las nueve de la mañana empezar los preparativos de la salida, que tendrá lugar a las diez en dirección a Prades, haciéndose alto en uno de los lugares más pintorescos de los muchos que encierran aquellos parajes; continuar hacia Reus donde se efectuará la comida, terminada la cual se verificará el regreso, pasando por Tarragona, Vendrell, y el mismo trayecto que el día anterior hasta el Real Moto-Club de Cataluña, recorriéndose en este día 176 kilómetros

y componiendo un total de recorrido la excursión completa de 298 kilómetros.

Aparte de los alicientes naturales de la magnífica excursión proyectada, don Poul Thromberg, representante general de la casa B. S. A., ha entregado a este Real Moto-Club de Cataluña un magnífico rifle de aire procedente de la fábrica B. S. A. para que al final de la excursión se sortee entre los concurrentes a ella, para lo cual a cada uno de los asistentes se le adjudicará un número y al regreso al Club se efectuará el sorteo entregándose el rifle al agraciado por la suerte.

Es muy de agradecer el gesto de nuestro socio don Poul Thromberg, quien con su desprendimiento da una nueva prueba de su amor al Club y de su deseo de fomentar el excursionismo entre nuestros motoristas, bajo cuya forma venía practicándose el motorismo con menos frecuencia de lo que sería de desear.



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

HOUDAILLE

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

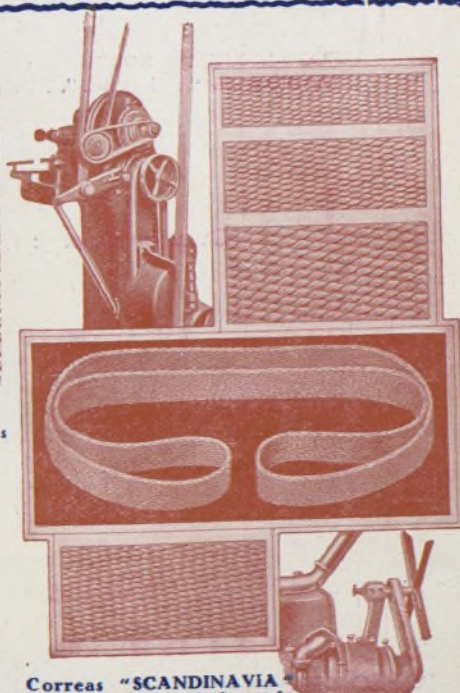
CORREAS

BRASBESTOS
PARA FRENOS DE AUTOS

Fabricadas de amianto y alambre de latón tejidas y embreadas



Correas "SCANDINAVIA" para frenos de autos Ford



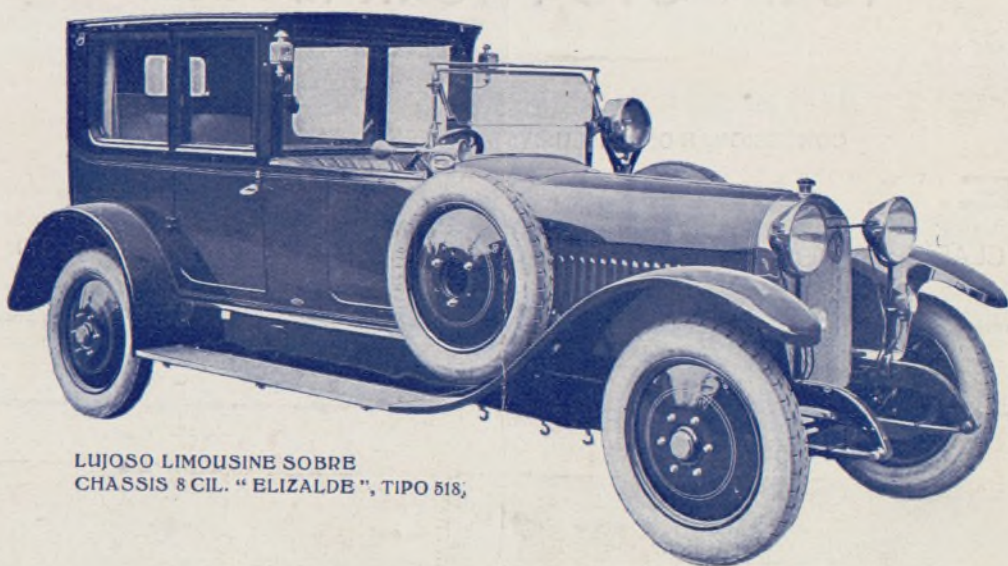
Correas "SCANDINAVIA" sin fin, para ventiladores de automóviles, tornos y pequeñas máquinas

MANUEL BLASI, S. A. PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13 **BARCELONA**
Teléf. 147 SP. - Teleg.: "Scandinavia"
Sucursales: Constitución, 78, SANS - Ayala, 142, entlo., 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 518;

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 GRANADOS, 112 : BARCELONA : TELÉFONO 104-G.