

# AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Año VIII

Junio 1926

NÚM. 93

## The Chrysler



al CHRYSLER sólo podrá superarlo otro CHRYSLER

**S. E. I. D. A.**

Plaza de la Lealtad, 4

-- MADRID --

**REPRESENTACIÓN DE AUTOMÓVILES, S. A.**

CORTES, NÚM. 658

\*

**BARCELONA**

\*

TELÉFONO S.P. 1874





# TRANSPORTES GONZALEZ

CONCESIONARIOS DE "CORREOS MARÍTIMOS"

OFICINAS: GRAN VÍA LAYETANA, 4: TELÉFONO 4939-A

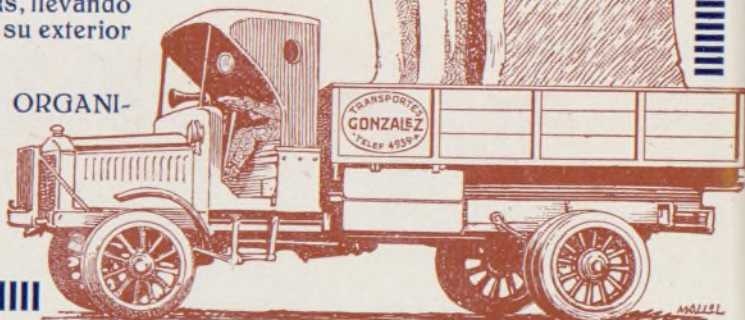
GARAGES: ROGER DE FLOR, 83 - BARCELONA

**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



En las importantes

**CARRERAS DE AUTOMÓVILES**  
celebradas el día 30 de mayo en la  
**Pista de INDIANOPOLIS**

La MAGNETO blindada

**Bosch**

obtiene el mayor triunfo mundial conocido hasta el día

1.º  
2.º  
3.º  
4.º  
6.º  
7.º  
8.º  
9.º  
10.º

DE LA CLASIFICACION GENERAL

iban equipados con la famosa

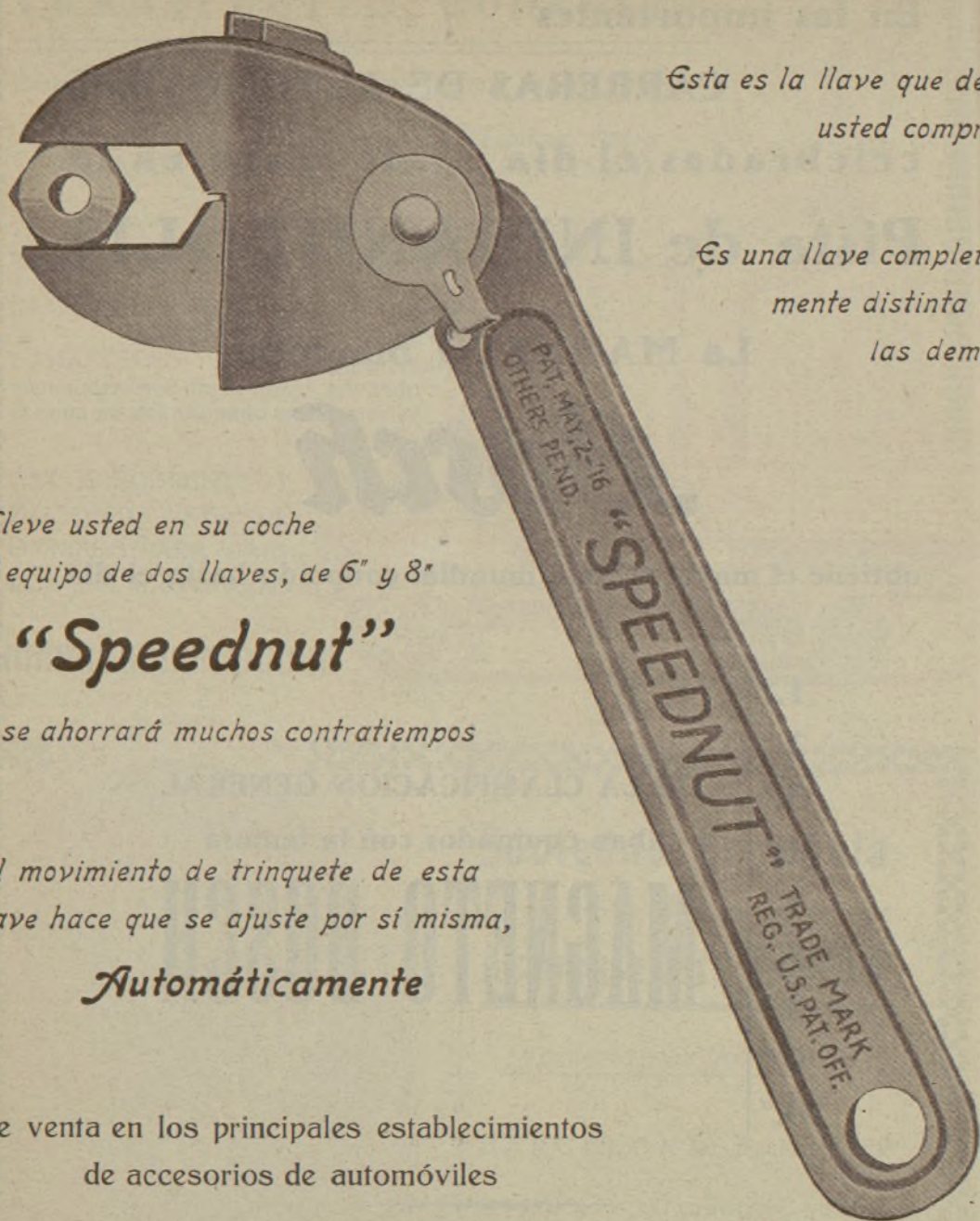
**MAGNETO BOSCH**

**BARCELONA**  
Mallorca, 281  
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España  
**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

**MADRID**  
Génova, 3  
Teléf. 2131-J





*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"***

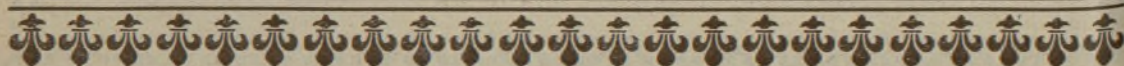
*y se ahorrará muchos contratiempos*

*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 : Teléf. 941-SP.  
::: BARCELONA :::

DIRECTOR  
Pablo Nicolau  
INGENIERO



AÑO VIII :: NÚM. 93

:: JUNIO DE 1926 ::

SUMARIO : Reformas inaplazables : Los pasos a nivel, por F. de A. R. — Los impuestos sobre los automóviles. — Reseña del Campeonato de Cataluña motociclista organizado por el Real Moto-Club de Cataluña en el circuito Torredembarra - Altafulla - Riera, 27 de junio de 1926, por C. V. — Varios aspectos de la V Carrera en Cuesta de la Rabassada. — Extracto del nuevo reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España. — Sección Oficial

## Reformas inaplazables : Los pasos a nivel

Una reciente disposición de una importante Compañía de ferrocarriles nos muestra se preocupan de mejorar en lo posible el sistema de señales y variados cierres actuales (algunos de ellos poco menos que inútiles, por lo anticuados), que si bien para los carruajes de tracción animal, que eran los únicos usuarios de las carreteras hasta los alrededores del 1900, prestaban sus buenos servicios, hoy resultan a todas luces peligrosísimos e insuficientes para los veloces vehículos de tracción mecánica.

Hace ya muchos años venimos, desde estas mismas columnas y en distintas esferas oficiales, en nombre de nuestro Real Automóvil Club de Cataluña, solicitando mejoras en los cruces a nivel de nuestras carreteras con las líneas de ferrocarriles.

El excelentísimo señor Marqués de la Argentera, desde la Dirección de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, así como los señores Ingenieros de Vía y Obras de la propia Compañía, siempre han tenido la amabilidad de atender

en lo posible nuestros ruegos, ya ordenando la colocación de vallas correderas pintadas en colores visibles a grandes distancias, ya empleando los cierres de barreras levadizas, señales movibles y sonoras sistema Wig-wag, ya suprimiendo en absoluto el paso a nivel por otro superior o inferior, según fueren las condiciones de su emplazamiento.

Es más: nos consta que en bien de la humanidad, y de la propia empresa, cuyos cargos tan acertadamente desempeñan los indicados señores, están bien dispuestos a invertir el importe de la capitalización de la guardería, en subvencionar las obras de supresión de pasos a nivel.

Desgraciadamente, el elevado coste de estas obras no ha permitido la ejecución de muchas de ellas.

Por parte de don Félix Boix, Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y de los principales ingenieros de aquella Compañía, también hemos obtenido algunas mejoras, ya dotando de telegrafo Josselin algún paso a nivel que



estaba incomunicado, ya facilitándonos la colocación de los postes indicadores que nuestro Real Automóvil Club de Cataluña ha regalado para ser instalados en las principales carreteras de nuestra región.

Y no obstante, a pesar de la buena acogida que se nos ha dispensado, poco hemos adelantado para la eficaz desaparición de tan molesto y antideportivo obstáculo. Inútil es intentar, por la generalidad de nuestras carreteras, celebrar carreras de regularidad, ni mucho menos de velocidad, pues sin paralizar el servicio de trenes — cosa poco menos que imposible — o bien convirtiendo en pasos inferiores o superiores los pasos a nivel (como por fin tuvo que hacerse en el circuito del Bajo Panadés), no son factibles tales manifestaciones.

Todavía recordamos con azoramiento la desagradable impresión que recibimos uno de los días de entrenamiento del célebre corredor Boillot, el primer año que se corría la Copa Catalunya en el citado circuito, el que, a la marcha de unos 50 kilómetros por hora — muy veloz en aquel entonces — se presentó en el paso a nivel que existía cerca del Vinyet rompiendo la primera cadena que le produjo el consiguiente reventón de neumáticos, quedando *la voitturete* sin gobierno, y atravesada entre el tren que no tardó en llegar y la segunda cadena. La angustia de los primeros momentos, hasta que nos dimos cuenta que no había sido arrollado por el tren, fué inmensa. Afortunadamente salió ileso el corredor, pero al Comité organizador de aquellas carreras, en cuyas filas modestamente formábamos, no le quedó más remedio que gestionar la rápida desaparición de tan engorroso obstáculo, que imposibilitaba la organización de nuevas manifestaciones.

El Excmo. señor Gobernador civil, don Angel Ossorio y Gallardo, perca-

tado de la necesidad de aquella obra, hizo cuanto pudo para acelerar la tramitación del expediente, consiguiéndose al siguiente año ver convertido en una realidad el proyecto de paso superior, que al efecto había estudiado el reputado ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, nuestro buen amigo don José Cabestany.

Cuando hacíamos nuestras excursiones pedestres o en ciclo, nos parábamos antes de llegar a la meta para examinar el camino recorrido, recorriendo generalmente — a pesar de los obstáculos y contrariedades sufridas — nuevas fuerzas, bríos, y los indispensables alientos para llegar al pico o fin de la excursión que nos habíamos propuesto.

La misma costumbre seguimos hoy en las excursiones en auto, únicamente que hoy intervienen otros factores anejos a este medio de turismo.

En las obras de cultura, benéficas o en pro del turismo en que modestamente hemos intervenido, adoptamos el mismo sistema de dirigir nuestras miradas hacia adelante, teniendo fija la atención en la meta que nos proponemos alcanzar, y aun cuando no siempre hemos tenido la fortuna de recorrer el camino en el plazo que nos habíamos propuesto y más de una vez por la índole de entorpecimientos desmayábamos de seguir adelante, confiando en que la Divina Providencia nos ayudaría — como así en efecto ha sido — y en la justicia de nuestras peticiones hemos insistido en nuestras gestiones y tarde o temprano hemos visto coronadas nuestras gestiones por el más lisonjero éxito.

Tenemos, pues, el sincero optimismo de que tampoco esta vez fracasaremos, y perdónesenos la pretensión hija del ferviente deseo de servir al turismo en sus distintos aspectos.

Que todos los pasos a nivel son molestos y peligrosos nadie lo duda; pero



como en todo los hay más o menos tolerables y entre ellos algunos que no se concibe cómo se permitió su construcción, pues ni desde el punto de vista económico ni humanitario debían haberse consentido tan funestísimas obras. Nos referimos a los que coinciden con virajes de carreteras, o bien a los que se encuentran la carretera y la vía férrea, en plena trinchera o en la boca de un túnel.

No nos vamos a detener explicando los que a nuestro entender ofrecen mayor peligro, ni a los múltiples accidentes que han ocurrido, y sí sólo diremos que la topografía especial de nuestra accidentada región, así como la poca atención con que ha sido mirado el turismo, han podido dar lugar a semejantes obras, que a pesar de los muchos kilómetros que hemos recorrido, sólo las vemos en nuestro país.

Durante el primer semestre de 1925 hubo en un solo paso a nivel 50 accidentados, de los cuales, cuatro fallecieron víctimas de las heridas sufridas.

Mucho se viene hablando de la electrificación de algunas líneas férreas, y con tal motivo serían suprimidos algunos pasos a nivel, pero nosotros, ante el temor de que sea laboriosa esta transformación, nos permitimos rogar desde estas columnas al excelentísimo señor Ministro de Fomento que encargue, sin pérdida de tiempo, a los

respectivos Jefes de Obras Públicas y a los señores Directores de las grandes empresas ferroviarias los correspondientes proyectos de supresión de todos los pasos a nivel que sea posible, — en las carreteras internacionales por lo menos, — así como el empleo de cierres y señales modernos a fin de aminorar el número de accidentes en aquellos pasos de difícil supresión.

No dudamos que el Consejo Superior ferroviario daría facilidades para la realización de estas reformas, que serían bien recibidas por el público en general y por los poseedores de los doce mil automóviles que hoy circulan por nuestra región, sin contar los ciclos, motos, sidecars, etc., etc., ni los numerosos turistas de otras regiones que nos honran con sus visitas y que, como nadie dudará, son los más expuestos a ser víctimas de aquellos obstáculos, por ser los que menos conocen su existencia.

Terminaremos estas mal trazadas líneas repitiendo que *consideramos inaplazables la supresión del máximo número de pasos a nivel y el señalamiento y reforma de cierres en los que subsistan*, si realmente queremos encauzar dignamente hacia nuestro país el turismo en automóvil, cuya progresión y conveniencia son mundialmente reconocidos.

F. DE A. R.

Barcelona, junio 1926.







## Los impuestos sobre los automóviles

Ante las dificultades que la pluralidad de impuestos ocasionan a los automovilistas y previendo que muy en breve podrían sufrir una agravación como consecuencia de las subvenciones que el Estado pide o exige a las Diputaciones y Ayuntamientos, y del impuesto directo que para la administración al circuito de firmes especiales se va a crear sobre los automovilistas, ha sido elevada al señor Ministro de Hacienda la siguiente instancia solicitando la creación de un impuesto único.

Excelentísimo señor :

El Real Automóvil Club de Cataluña, domiciliado en Barcelona, Lauria, 28, y en su nombre y representación el Secretario general que suscribe, a V. E., con la mayor consideración,

Expone : Que en el Estatuto Municipal se establece que los Ayuntamientos pueden percibir de los propietarios de automóviles los impuestos, arbitrios y derechos que a continuación se detallan :

a) Impuesto sobre carruajes de lujo cedido por el Estado (artículo 384).

b) Arbitrio de circulación que, según el artículo 433, tiene un límite máximo de 20 pesetas por caballo si se debe satisfacer en una sola población, y de pesetas 25 por caballo si son varios los Ayuntamientos en que se deba tributar y cuya obligación de contribuir por el indicado arbitrio, nace con la circulación por tiempo mayor de siete días en un período de treinta.

c) Rodaje y arrastre por vías municipales de cualesquiera vehículos según párrafo t) del artículo 374 del Estatuto citado, en el que no se señala limitación de su cuantía ni normas para determinarla.

Se han aplicado estas diversas gabelas con criterios muy distintos por los diferentes Ayuntamientos. Existen algunos que no someten a imposición ninguna ni a los que se hallan domiciliados en la localidad ni a los que atraviesan o circulan accidentalmente por su término.

Otros perciben una cantidad inferior a la cifra máxima que se autoriza para el impuesto sobre carruajes de lujo. Los hay que imponen además del impuesto sobre carruajes de lujo tarifado en cantidad más o menos elevada, un arbitrio por circulación, pretendiendo exigirlo de los coches automóviles matriculados en otras poblaciones por el solo hecho de un tránsito circunstancial.

Por fin, existen algunos que han establecido el pago de un arbitrio por el solo hecho de atravesar la población, siendo la cuantía del mismo variable, y oscilando entre diez céntimos de peseta y dos pesetas, existiendo un municipio que establecía una tarifa según el peso del vehículo, lo que presuponía la posible obligación de tenerlo que pesar, ocasionando una molestia grandísima al turista.

Además de este arbitrio de tránsito que se percibe en algunas poblaciones,



aunque el vehículo no haga más que atravesar el término sin salir de la carretera del Estado, se ha establecido en algunos otro arbitrio que llaman de situado y que se percibe del vehículo que se detiene en la población, por el concepto de ocupación de la vía pública.

Este Real Automóvil Club de Cataluña tiene la plena convicción de que la creación de todos estos arbitrios por el legislador fué hecha sin ánimo de que se crearan molestias que perjudicaran el rápido desarrollo del turismo, y que no fué éste el propósito, lo demuestra, no sólo el texto de la exposición que precede al Real decreto de 22 de agosto de 1924 aprobando el Reglamento de Hacienda Municipal, sino también el artículo 51 en el que claramente se determina que el arbitrio de circulación excluye la posibilidad de imponer ninguna otra exacción disfrazada con nombre alguno que tenga por base la circulación de dichos vehículos y estableciendo bien claramente que la obligación de contribuir por tal arbitrio de circulación nace después del séptimo día de entrada y permanencia en un mismo término municipal.

La interpretación que esta entidad da a los preceptos antes comunicados, es que los automóviles que se hallen comprendidos entre los carruajes de lujo y que satisfagan el impuesto de este nombre no pueden estar sujetos más que al pago del arbitrio de circulación, y que no puede crearse en ninguna localidad arbitrio ni tasa alguna que los grave y esté relacionado con la circulación y que el arbitrio de circulación que pueda ser creado en todos los municipios, tanto para los coches que en ellos estén matriculados como para los forasteros, no puede ser percibido hasta después de transcurridos los siete primeros días de entrada y permanencia en una lo-

calidad, y en este caso convendría, quizá, dejar bien aclarado el concepto de permanencia que esta entidad entiende que supone que el vehículo, además de circular durante el día, pernocte en la población.

Con referencia al arbitrio de «situado», entiende esta Asociación que no existe precepto en el Estatuto Municipal que lo autorice, puesto que en el capítulo IV artículo 374 existe el apartado r) que dice: «Parada y situado en la vía pública de carruajes de alquiler o para el servicio de casinos o círculos de recreo». No puede creerse que, amparándose de este precepto, puedan los municipios crear un arbitrio sobre un automóvil que permanezca parado delante de un restaurant en que se hallan comiendo los turistas que conduce, y, por tanto, forzosamente este arbitrio no está previsto ni autorizado por el Estatuto Municipal, única fuente de donde puede proceder la imposición municipal.

Como en estos últimos meses del ejercicio económico los municipiosp resentaran a los señores Delegados de Hacienda para su aprobación los presupuestos para 1926-27, este Real Automóvil Club de Cataluña se permite suplicar a V. E. que se sirva dar las instrucciones convenientes — si es que el criterio expuesto y la interpretación indicada de las disposiciones legales son acertadas — para que los señores Delegados de Hacienda se nieguen a autorizar la creación de arbitrios sobre la circulación de automóviles y otros que el de circulación a que se refiere el artículo 433 del Estatuto y 51 del Reglamento de Hacienda Municipal y que no se aprueben las ordenanzas de este arbitrio en que no se halle bien establecido que no es exigible hasta después de transcurridos los siete primeros días de entrada y permanencia en el municipio, aclarándose que la permanencia supone el quedar



en garage dentro de la población y que debe ser liquidado por meses completos, dejando, sin embargo, la libertad de poderlo percibir por días, siempre después de transcurrido el plazo legal y sin que represente cuantía superior a la máxima fijada por el Estatuto.

Al mismo tiempo ruega que las instrucciones se extiendan a que no se autorice el arbitrio o tasa de situado a otros vehículos que los señalados en el Estatuto Municipal.

Antes de terminar, se permite el Real Automóvil Club de Cataluña señalar la conveniencia de que, puesto que el arbitrio de circulación se basa

en la potencia de caballos de vapor, se fije una fórmula clara y sencilla para el cálculo de esta potencia de una manera uniforme en todos los municipios, y que, salvo mejor opinión, se permite indicar la siguiente :  $0,006 \times V \times N$ , en la que V sea el volumen en centímetros cúbicos de un cilindro y N el número de cilindros del motor.

Considerando que las peticiones anteriores están ajustadas a una acertada interpretación del Estatuto Municipal y del Reglamento de Hacienda Municipal, confía verse atendido por la clara inteligencia de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Barcelona, 15 abril de 1926.



## **Reseña del Campeonato de Cataluña motociclista organizado por el Real Moto-Club de Cataluña en el circuito Torredembarra-Altafulla-Riera 27 de junio de 1926**

Esta carrera, que al ser proyectada se hizo bajo la base tuviese por teatro el Autódromo Nacional, por diversas causas de todos conocidas no pudo ser realizada en dicho lugar, adoptando el Real Moto-Club de Cataluña el circuito Torredembarra-Altafulla-Riera, ya que por sus especiales condiciones y características es uno de los más a propósito para correr en él una prueba de motocicletas, toda vez que los participantes en las mismas han de demostrar sus condiciones de conductores por exigirlo así el trazado del circuito.

En principio fué señalada la fecha de la carrera para el 16 del mes de mayo, haciendo esta designación bajo la base

de que los corredores de nuestra región que fuesen declarados Campeones de Cataluña, en las respectivas categorías, concurriesen al Campeonato de España que debía celebrarse en Madrid el domingo siguiente día 23, ostentando la representación del Real Moto-Club de Cataluña.

Ciertos inconvenientes económicos surgidos a la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona, de cuya jurisdicción depende el circuito Torredembarra-Altafulla-Riera, hicieron preciso el aplazamiento de la carrera, señalándose, finalmente, la fecha del 27 de junio de acuerdo con aquella Jefatura de Obras Públicas, que, una



vez recibida su consignación, emprendió seguidamente la reparación del circuito, llevando a cabo en él un trabajo sumamente meritorio, ya que dentro de los escasos medios con que para



Momentos antes de la salida

ello se contaba, quedó el circuito en inmejorables condiciones para el fin destinado.

Por su parte, la Dirección de Obras Públicas de la Diputación de Tarragona reparó a conciencia el pequeño trozo de circuito que de ella dependía, obteniéndose entre ambas Jefaturas un conjunto digno del mayor elogio.

En las localidades que el circuito comprende, y muy especialmente en Torredembarra, fué aceptada la carrera con el mayor entusiasmo, ofreciéndose a cooperar, como así lo hicieron, todos los elementos deportivos de las referidas localidades. Además, Torredembarra dedicó un premio de 100 pesetas para cada uno de los primeros clasificados, y reservó una pequeña cantidad, no por ello menos de agradecer, para los gastos de organización.

Para disputar el título de Campeón de Cataluña se inscribieron diez corredores, sin disputa los más altos valores motociclistas con que contamos en nuestra región para esta clase de competiciones, y aunque no podía esperarse para una carrera de esta naturaleza una más nutrida inscripción,

nunca pudimos sospechar que del numeroso plantel de corredores con que muchas veces nos hemos sentido orgullosos, no destacase un número mayor que se prestase a competir con las salientes figuras que se pusieron en línea, pues aparte de que ello deja bastante que decir acerca de sus positivos valores, no deben olvidar que la entidad organizadora que pone cuanto es y cuanto vale para llevar a cabo la organización de una prueba de velocidad pura, con tanto interés solicitada por estos mismos motociclistas, pueda haber sacado una triste impresión del resultado de tantos desvelos, y la consecuencia, quizá poco halagüeña, de que en la actualidad no estamos preparados como antaño para llevar a cabo manifestaciones de gran empaque.

De los diez concursantes inscritos se alinearon ocho por haber inutilizado sus máquinas en los entrenamientos Bigorra y Relos; este último, no obstante, en el momento de la salida, por indisposición repentina de Uetam, se hace cargo de la A. J. S. de



El preciso momento de la salida

éste, y autorizado por los Comisarios toma la salida en su lugar.

Tomaron la salida, que dió en funciones de starter don Luis Bonet, Presidente de la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en Tarragona, los siguientes concursantes :



#### Categoría 250 c. c.

- N.º 1. — Juan Mascarell . . . . . Monet Goyon  
» 2. — José Buxadé . . . . . B. S. A.

#### Categoría 350 c. c.

- N.º 4. — A. García . . . . . Rudge  
» 5. — Relós . . . . . A. J. S.  
» 7. — Ignacio Faura . . . . . B. S. A.  
» 8. — Sprinter . . . . . Rex Acme

#### Categoría 500 c. c.

- N.º 9. — Ignacio Macaya . . . . . Norton  
» 10. — Joaquín Vidal . . . . . Norton



Un aspecto de la meta

Distribuidos por el circuito los distintos servicios de controles, Guardia Civil y Cruz Roja, en su lugar los cronometradores oficiales, señores Antonietti y Mullor, e inspeccionado el circuito por el coche Comisario que salió a dar las órdenes de cierre, partieron en grupo los ocho concursantes, efectuando una salida emocionante en extremo.

En el preciso momento de la salida, Vidal no puede poner la moto en marcha, viéndose precisado a parar a unos cuarenta metros de la meta y efectuar un cambio de bujía, operación en la que invierte el tiempo indispensable, ya que ha de ir en persona al ravituallamiento a proveerse de otra, pero que le retrasa cinco minutos treinta y dos segundos.

En la primera vuelta pasa Macaya en cabeza, seguido a corta distancia de Faura, más retrasado sigue García, detrás Relos, a poca distancia Buxadé,

después Mascarell y a continuación Vidal, que pasa hecho una tromba, y después de Vidal Sprinter, notablemente retrasado.

En la segunda vuelta deja de pasar Buxadé, que ha abandonado en las cercanías de la Riera por *panne* de comanda, y los demás siguen por el mismo orden que anteriormente, recuperando Sprinter bastante terreno, continuando el duelo Macaya-Vidal, si bien Macaya le saca alguna más ventaja.

La carrera continúa empeñada sin más variación hasta la sexta vuelta, que la retirada de Relos por rotura del cuadro de su máquina.

En la vuelta octava se registra la retirada de Sprinter, continuando entre los demás la lucha con especial encono entre Macaya-Faura, García y Vidal, que aunque poco, va recuperando algún terreno.

En la novena vuelta Vidal, que ataca en forma admirable, da la vuelta más rápida de la jornada, a una velocidad media de 78,829 kilómetros por hora.

En la vuelta décima Macaya va disminuyendo de velocidad, haciendo señas de que en su rueda trasera sucede algo anormal.

Las señales de Macayan tienen plena confirmación y pasa Faura en cabeza, quedando Macaya en su ravituallamiento procurando arreglar su neumático, optando por abandonar la carrera en vista de perder la esperanza de clasificarse en primer lugar.

En la vuelta doce deja de comparecer Faura que inutiliza su máquina para continuar y se ve precisando a retirarse muy cerca de donde en la primera vuelta lo hizo su compañero de equipo Buxadé.

Con esta retirada queda Vidal en cabeza, limitándose desde aquel momento a conservar su situación para terminar la carrera que, con el triunfo, debe ponerle en posesión del Campeonato de Cataluña, categoría 500 c. c.



De la categoría 350 c. c. queda en el palenque García, que ha efectuado una bonita carrera, aunque con nerviosidad extraordinaria que pudo acarrearle un serio disgusto en una de las salidas después de ravituallar. Terminada su quince vuelta es tal la nerviosidad de que está poseído, que no obedece las indicaciones de paro y realiza otra nueva vuelta.

Estando la carrera en estas condiciones, Mascarell, *leader* de la 250 c. c., se encuentra en su trece vuelta, dándosele por los Comisarios la orden de paro al terminar aquélla y adjudicándosele el título de campeón de su categoría con las trece vueltas efectuadas.

A continuación damos el resultado de la clasificación de cada uno de los corredores, y dadas las condiciones del circuito, hay que confesar que se corrió de veras, siendo una verdadera lástima que imperase la fatalidad en la mayor parte de los corredores, pues a no haber sido así, aunque con el escaso número de corredores que participaron en esta carrera, hubiera sido una de las más disputadas y de emoción



A. García - Rudge, Campeón de la categoría 350 c. c. en un ravituallamiento

más intensa, como sucedió hasta la vuelta décima.

El Real Moto-Club de Cataluña puso su mayor celo en la organización de esta carrera, atendiendo a todos los servicios de orden y seguridad con la misma minuciosidad que si hubiera

sido una carrera de gran espectáculo. La Guardia Civil de la Comandancia de Tarragona, La Cruz Roja también de Tarragona, el Somatén de Torredembarra, las autoridades locales de los pueblos del circuito, juntamente con sus elementos deportivos, contribuyeron en alto grado a que no se registrase el más mínimo incidente y transcurriese la carrera dentro del mayor orden, aun cuando la aglomeración en el circuito fuera por demás extraordinaria; por ello el Real Moto-Club de Cataluña está extremadamente agradecido a todos ellos y se complace en hacerlo presente como última manifestación en la reseña de esta carrera.

#### CLASIFICACION OFICIAL

##### N.º 1. — Juan Mascarell. — Motocicleta Monet Goyon, 250 c. c.

1. <sup>a</sup> vuelta	10 m. 07 s. 0/10	10 m. 07 s. 0/10
2. <sup>a</sup> »	10 m. 00 s. 6	20 m. 07 s. 6/10
3. <sup>a</sup> »	10 m. 07 s. 4	30 m. 15 s. 0
4. <sup>a</sup> »	10 m. 12 s. 4	40 m. 27 s. 4
5. <sup>a</sup> »	10 m. 16 s. 6	50 m. 44 s. 0
6. <sup>a</sup> »	10 m. 29 s. 0	1 h. 01 m. 13 s. 0
7. <sup>a</sup> »	10 m. 15 s. 8	1 h. 11 m. 28 s. 8
8. <sup>a</sup> »	10 m. 20 s. 2	1 h. 21 m. 49 s. 0
9. <sup>a</sup> »	13 m. 29 s. 6	1 h. 35 m. 18 s. 6
10 »	10 m. 24 s. 8	1 h. 45 m. 43 s. 4
11 »	18 m. 19 s. 4	2 h. 04 m. 02 s. 8
12 »	10 m. 49 s. 6	2 h. 14 m. 52 s. 4
13 »	30 m. 48 s. 6	2 h. 45 m. 41 s. 0

Vuelta más rápida de segunda, a 63,236 kilómetros por hora.

Promedio total en las trece vueltas, 49,667.

Clasificación : 1.º categoría 250 c. c.

##### N.º 2. — José Buxadé. — Motocicleta B. S. A. 250 c. c.

1. <sup>a</sup> vuelta	9 m. 39 s. 0/10	9 m. 39 s. 0/10
		Retirado

##### N.º 4. — A. García. — Motocicleta Rudge. 350 c. c.

1. <sup>a</sup> vuelta	8 m. 49 s. 2/10	8 m. 49 s. 2/10
2. <sup>a</sup> »	8 m. 34 s. 8	17 m. 24 s. 0



3. <sup>a</sup>	»	8 m. 36 s. 0	26 m. 00 s. 0
4. <sup>a</sup>	»	8 m. 41 s. 2	34 m. 41 s. 2
5. <sup>a</sup>	»	9 m. 20 s. 4	44 m. 01 s. 6
6. <sup>a</sup>	»	8 m. 47 s. 8	52 m. 49 s. 4
7. <sup>a</sup>	»	8 m. 41 s. 6	1 h. 01 m. 31 s. 0
8. <sup>a</sup>	»	9 m. 12 s. 0	1 h. 10 m. 43 s. 0
9. <sup>a</sup>	»	8 m. 55 s. 0	1 h. 19 m. 38 s. 0
10	»	10 m. 23 s. 4	1 h. 30 m. 01 s. 4
11	»	9 m. 12 s. 6	1 h. 39 m. 14 s. 0
12	»	8 m. 58 s. 0	1 h. 48 m. 12 s. 0
13	»	9 m. 18 s. 2	1 h. 57 m. 30 s. 2
14	»	10 m. 06 s. 4	2 h. 07 m. 36 s. 6
15	»	8 m. 25 s. 0	2 h. 16 m. 01 s. 6

Vuelta más rápida la quince, a 75,207 kilómetros por hora.

Promedio total en las quince vueltas, 69,679.

Clasificación : 1.º categoría 350 c. c.

**N.º 5. — Relos. — Motocicleta A. J. S. 350 c. c.**

1. <sup>a</sup> vuelta	9 m. 07 s. 0/10	9 m. 07 s. 0/10
2. <sup>a</sup> »	9 m. 34 s. 2	18 m. 41 s. 2
3. <sup>a</sup> »	9 m. 53 s. 8	28 m. 35 s. 0
4. <sup>a</sup> »	9 m. 09 s. 2	37 m. 44 s. 2
5. <sup>a</sup> »	9 m. 29 s. 8	47 m. 14 s. 0
Retirado		

Vuelta más rápida la primera, a 69,433 kilómetros por hora.

**N.º 7. — Ignacio Faura. — Motocicleta B S A 350 c. c.**

1. <sup>a</sup> vuelta	8 m. 17 s. 0/10	8 m. 17 s. 0/10
2. <sup>a</sup> »	8 m. 15 s. 4	16 m. 32 s. 4
3. <sup>a</sup> »	8 m. 16 s. 2	24 m. 48 s. 6
4. <sup>a</sup> »	8 m. 22 s. 8	33 m. 11 s. 4
5. <sup>a</sup> »	8 m. 19 s. 6	41 m. 31 s. 0
6. <sup>a</sup> »	8 m. 22 s. 4	49 m. 53 s. 4
7. <sup>a</sup> »	8 m. 27 s. 4	58 m. 20 s. 8
8. <sup>a</sup> »	8 m. 23 s. 0	1 h. 06 m. 43 s. 8
9. <sup>a</sup> »	8 m. 22 s. 0	1 h. 15 m. 05 s. 8
10 »	8 m. 22 s. 2	1 h. 23 m. 28 s. 0
11 »	8 m. 08 s. 2	1 h. 31 m. 36 s. 2
Retirado		

Vuelta más rápida la oncenena, a 77,795 kilómetros por hora.

**N.º 8. — Sprinter. — Motocicleta Rex Acme 350 c. c.**

1. <sup>a</sup> vuelta	14 m. 22 s. 4/10	14 m. 22 s. 4/10
2. <sup>a</sup> »	8 m. 34 s. 0	22 m. 56 s. 4

3. <sup>a</sup> »	8 m. 38 s. 0	31 m. 34 s. 4
4. <sup>a</sup> »	8 m. 43 s. 6	40 m. 18 s. 0
5. <sup>a</sup> »	8 m. 37 s. 0	48 m. 55 s. 0
6. <sup>a</sup> »	8 m. 48 s. 0	57 m. 43 s. 0
7. <sup>a</sup> »	11 m. 37 s. 4	1 h. 09 m. 20 s. 4
Retirado		

Vuelta más rápida la segunda, a 73,891 kilómetros por hora.

**N.º 9. — Ignacio Macaya. — Motocicleta Norton. 500 c. c.**

1. <sup>a</sup> vuelta	8 m. 09 s. 2/10	8 m. 09 s. 2/10
2. <sup>a</sup> »	8 m. 06 s. 4	16 m. 15 s. 6
3. <sup>a</sup> »	8 m. 09 s. 8	24 m. 25 s. 4
4. <sup>a</sup> »	8 m. 05 s. 2	32 m. 30 s. 6
5. <sup>a</sup> »	8 m. 10 s. 0	40 m. 40 s. 6
6. <sup>a</sup> »	8 m. 13 s. 8	48 m. 54 s. 4
7. <sup>a</sup> »	8 m. 20 s. 6	57 m. 15 s. 0
8. <sup>a</sup> »	8 m. 20 s. 4	1 h. 05 m. 35 s. 4
9. <sup>a</sup> »	9 m. 06 s. 6	1 h. 14 m. 42 s. 0
10	8 m. 30 s. 6	1 h. 23 m. 12 s. 6
11	9 m. 10 s. 6	1 h. 32 m. 23 s. 2
Retirado		

Vuelta más rápida la cuarta, a 78,276 kilómetros por hora.

**N.º 10. — Joaquín Vidal. — Motocicleta Norton. 500 c. c.**

1. <sup>a</sup> vuelta	13 m. 19 s. 4/10	13 m. 19 s. 4/10
2. <sup>a</sup> »	8 m. 21 s. 6	21 m. 41 s. 0
3. <sup>a</sup> »	8 m. 16 s. 8	29 m. 57 s. 8
4. <sup>a</sup> »	8 m. 11 s. 6	38 m. 09 s. 4
5. <sup>a</sup> »	8 m. 08 s. 8	46 m. 18 s. 2
6. <sup>a</sup> »	8 m. 13 s. 6	54 m. 31 s. 8
7. <sup>a</sup> »	8 m. 04 s. 8	1 h. 02 m. 36 s. 6
8. <sup>a</sup> »	8 m. 06 s. 4	1 h. 10 m. 43 s. 0
9. <sup>a</sup> »	8 m. 01 s. 8	1 h. 18 m. 44 s. 8
10 »	8 m. 10 s. 6	1 h. 26 m. 55 s. 4
11 »	8 m. 50 s. 4	1 h. 35 m. 45 s. 8
12 »	8 m. 20 s. 4	1 h. 44 m. 06 s. 2
13 »	8 m. 48 s. 2	1 h. 52 m. 54 s. 4
14 »	9 m. 07 s. 0	2 h. 02 m. 01 s. 4
15 »	9 m. 16 s. 0	2 h. 11 m. 17 s. 4

Vuelta más rápida la novena, a 78,829 kilómetros por hora.

Promedio total en las quince vueltas, 72,324.

Clasificación : 1.º categoría 500 c. c.

C. V.

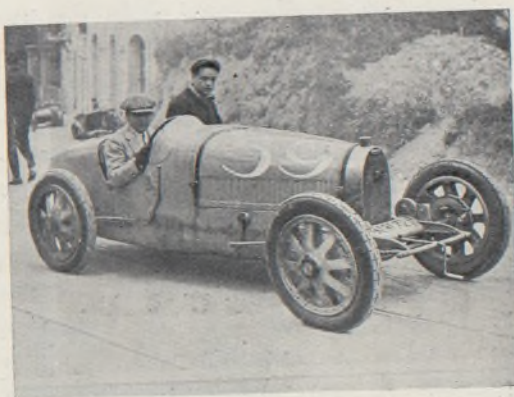
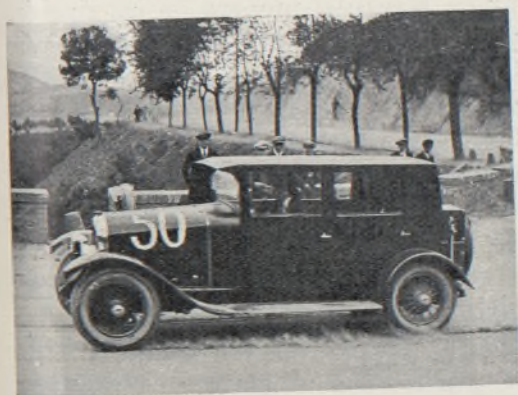
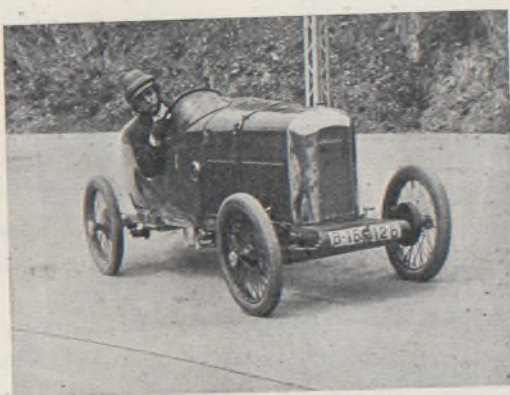
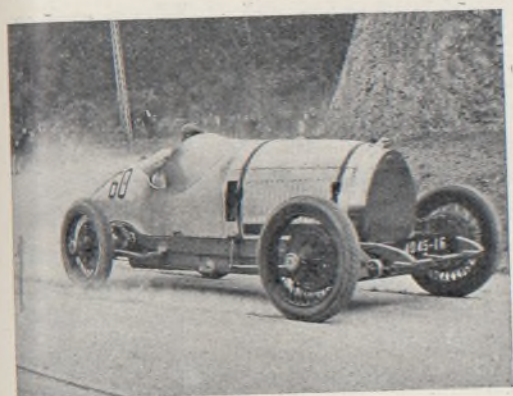
Junio 1926



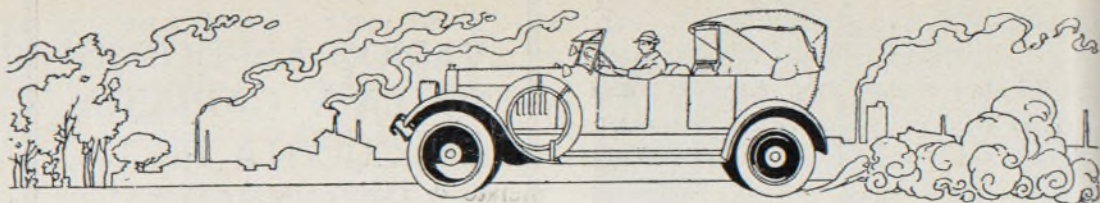


# VARIOS ASPECTOS DE LA V CARRERA EN CUESTA DE LA RABASSADA

CELEBRADA  
EL DÍA 9 DE MAYO DE 1926







## Extracto del nuevo reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España

Se considera como automóvil todo vehículo dotado de un dispositivo mecánico de propulsión que sirva para el transporte de personas o de mercancías y que circule por la vía pública sin intervención de carriles.

Se dividen en tres categorías :

1.<sup>a</sup> Motociclos, y, en general, vehículos de dos o tres ruedas con motor auxiliar o permanente.

2.<sup>a</sup> Automóviles con más de tres ruedas, cuyo peso en vacío no exceda de 3 500 kilogramos y cuyo número de asientos no sea superior a nueve.

3.<sup>a</sup> Camiones y ómnibus automóviles, tractores — exceptuando los tractores agrícolas que no transporten viajeros ni mercancías — y vehículos análogos, ya circulen aislados o como remolques, y toda clase de vehículos cuyo peso sea superior a 3 500 kilogramos o tengan más de nueve asientos.

Los automóviles con motor eléctrico, vapor, etc., etc., quedarán incluidos en la segunda categoría cuando se trate de coches de turismo, y en la tercera cuando sean ómnibus, camiones o tractores que circulen por la vía pública.

**PLACAS :** Los automóviles deben llevar las siguientes :

Una placa, en lugar fácilmente accesible, en la que figuren en caracteres

que puedan leerse fácilmente los datos siguientes :

1.<sup>o</sup> Designación del constructor del bastidor ;

2.<sup>o</sup> Número de fabricación de éste ;

3.<sup>o</sup> Número de fabricación del motor.

Dos placas colocadas una en la parte anterior y otra en la posterior en las que irán pintados en negro sobre fondo blanco el número de inscripción y letras de la contraseña que deberán tener las dimensiones que en el Reglamento se detallan.

Estas placas deben estar colocadas de manera que no puedan quedar ocultas en ninguna ocasión, por ruedas de recambio, maletas, etc., etc.

Queda prohibido pintar en estas placas indicación alguna fuera de las dichas, ni que sean de metal bruñido la placa o los números y letras para evitar que los reflejos dificulten la lectura de las inscripciones.

Se prohíbe que las placas de matrícula se substituyan por números pintados en el radiador o en otras partes delanteras o posteriores del coche.

Los automóviles que tengan frenos en las cuatro ruedas deberán llevar pintado en la parte posterior a la izquierda un triángulo equilátero, cuyos lados de color bermellón tendrán 150 milímetros de largo y 15 milímetros



de grueso el trazo. Si el color del coche es encarnado el citado triángulo deberá estar circunscrito en un círculo de fondo blanco. Deberá estar colocado de manera que no pueda quedar oculto en ninguna ocasión.

Los automóviles que deseen salir al extranjero deberán colocar una nueva placa ovalada de 30 centímetros por 18 centímetros en la que debe figurar en color negro sobre fondo blanco la letra E.

Los vehículos de tercera categoría destinados al transporte de mercancías deben llevar en ambos costados y pintadas en caracteres perfectamente visibles las inscripciones siguientes :

Tara y carga máxima, a continuación de las cuales se inscribirá el peso en kilogramos del vehículo en vacío y el peso total de la carga que se halle autorizado a transportar. Las letras y cifras deberán tener las dimensiones mínimas de 50 milímetros de altura y 5 milímetros grueso del trazo.

### **ALUMBRADO Y APARATOS DE AVISO Y OBSERVACION:**

Los automóviles deben llevar en la parte anterior dos faroles de luz blanca para hacerlos visibles durante la noche y que iluminen eficazmente la calzada a distancia suficiente que para los vehículos que puedan marchar a velocidad superior a 30 kilómetros por hora deberá ser de 100 metros por lo menos.

El empleo de estas luces será obligatorio al paso de los túneles y durante la noche.

Dentro de las poblaciones no se permitirá el empleo de faros o luces que deslumbren por su mucha potencia.

Los aparatos de alumbrado susceptibles de producir un deslumbramiento deberán hallarse dispuestos de manera que pueda suprimirse todo efecto deslumbrador cuando los vehículos encuentren a otros usuarios de la carre-

tera y cuantas veces sea útil dicha supresión. Sin embargo, ésta deberá realizarse en forma que deje subsistente una potencia luminosa suficiente para que la calzada quede alumbrada eficazmente delante del vehículo a una distancia mínima de 25 metros.

Además, en la parte posterior llevarán un farol o aparato de proyección que alumbre por transferencia o reflexión el número de matrícula en forma que permita distinguirlo desde una distancia mínima de 50 metros, tratándose de coches que puedan alcanzar una velocidad mayor de 60 kilómetros por hora y de 30 metros si se trata de velocidades inferiores y un farol de luz roja o una disposición que refleje en color rojo la luz que sobre ella se proyecte.

Cuando se trate de aparatos de proyección, en él irán marcada la contrasena de la provincia y con separación de un guión el número de orden y para los de reflexión la contrasena y el número estarán pintados en la placa.

Cuando los automóviles arrastren un remolque la luz roja irá colocada en la parte posterior del remolque.

Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica de sonido no estridente, pero que en carretera y en tiempo ordinario pueda oírse a una distancia mínima de 100 metros.

Todos los vehículos de tercera categoría sin excepción, y los de segunda destinados al transporte de mercancías, deberán llevar siempre un espejo colocado en forma tal que permita al conductor ver si algún otro vehículo de marcha más rápida trata de adelantarlo. La superficie mínima del espejo será de 100 centímetros cuadrados.

**CIRCULACIÓN : Llantas.** — Las ruedas de todos los automóviles destinados al transporte de personas, mercancías y materiales, así como las de los



vehículos que puedan ser remolcados, deberán llevar llantas de caucho o de un sistema elástico equivalente. Solamente quedan exceptuados aquellos tractores cuya velocidad de marcha no pueda exceder de 12 kilómetros por hora.

**Documentación.** — No podrá circular ningún automóvil que no haya sido objeto de la inspección conveniente por parte de los ingenieros inspectores de automóviles, ni podrá ser conducido por persona que, previo examen de aptitud, no tenga la correspondiente autorización. Los permisos de circulación de los automóviles y certificados de aptitud de los conductores podrán ser exigidos en todo momento por los Agentes de la Autoridad, a quienes deben ser forzosamente exhibidos, por lo que deben ser llevados siempre en el coche.

Los vehículos al ser presentados a reconocimiento, deben llevar todos los accesorios colocados en su sitio, incluso las placas de matrícula pintadas en blanco y de dimensiones adecuadas.

Todo propietario de automóvil que adquiera o venda un automóvil ya usado y matriculado, deberá ponerlo en conocimiento de la Jefatura de Obras Públicas de su domicilio indicando el nombre del vendedor o comprador. Siempre deberá constar la conformidad del comprador en la notificación.

Se concede un plazo de tres meses, a partir de la fecha de la publicación del Reglamento (19 junio 1926), para que toda persona que sea propietario de un automóvil en cuyo permiso de circulación no figure anotado el cambio de propiedad a su favor, pueda hacer la correspondiente declaración. A partir de este plazo, incurrirá en la multa de 100 pesetas.

**Velocidad.** — En todo momento los conductores de vehículos deberán ser dueños en absoluto del movimiento del vehículo y estarán obligados a

moderar la marcha y si es preciso a detenerla al aproximarse a los animales de tiro y de silla que dieran muestras de espanto, así como también cuantas veces sea conveniente para seguridad de personas o cosas situadas en las vías por donde circulen.

Se deberá reducir la marcha de los automóviles cuanto sea preciso, siempre que su presencia pudiera ocasionar algún desorden o entorpecimiento en la circulación, y no podrá exceder al paso del hombre en los parajes estrechos o muy frecuentados.

En el interior de las poblaciones y en las zonas urbanizadas, al aproximarse a los tranvías deberán los automóviles marchar con la necesaria precaución.

Las máximas velocidades a que podrán marchar los vehículos provistos de llantas elásticas que excedan de 3 000 kilogramos serán :

De 3 001 a 4 500 kilogramos, 40 kilómetros si transporta personas y 35 kilómetros si mercancía ; de 4 501 a 8 000 kilogramos, 35 kilómetros si transporta personas y 30 kilómetros si mercancía. En ningún caso, y cualquiera que sea el peso del vehículo cuando éste remolque a otro, podrá exceder la velocidad de 40 kilómetros.

No se permite, sin permiso especial, la circulación de vehículos cuyo peso sea superior a 8 000 kilogramos.

Las velocidades máximas para el paso de los vehículos de motor mecánico en las travesías de los pueblos será fijada por el Gobernador civil en cada provincia.

**Instrucciones para la marcha.** — Los vehículos de tracción mecánica circularán por las vías públicas siguiendo el lado derecho correspondiente al sentido de su marcha y deberán dejar libre la mitad del ancho de la vía, entendiéndose que esta disposición afecta también a la carga que transporta.



Para el cruce con otros vehículos, caballerías, recuas y ganados, se observarán las reglas siguientes :

Los que vayan en sentido distinto marcharán conservando su respectivo lado derecho, y los que vayan en el mismo sentido conservarán la derecha los que vayan delante, y tomarán la izquierda los de detrás.

Cuando hayan de adelantar a un vehículo, antes de colocarse al lado izquierdo del mismo, deberán asegurarse de que pueden efectuarlo sin riesgo de choque con otro vehículo o animal que venga en sentido contrario, prohibiéndose terminantemente adelantar cuando la visualidad en la parte delantera no sea suficiente. Después de haber adelantado, no deberá colocar su vehículo al lado derecho sin antes haberse cerciorado de que puede efectuarlo sin riesgo de ninguna clase para el vehículo o animal al que hubiese adelantado.

Todo conductor de vehículos o de animales que se acerque a una bifurcación o cruce de vías públicas, deberá anunciarlo y cerciorarse de que la ruta se halla libre, debiendo, además, marchar a velocidad moderada y conservar su lado derecho.

En todo cruce de vías públicas los conductores tendrán la obligación de ceder el paso a los vehículos o animales

que vengan por su respectivo lado derecho.

Las reglas que preceden se aplicarán también en las aglomeraciones urbanas, salvo disposiciones especiales dictadas por las Autoridades competentes.

**Placas para pruebas.** — Se dictan disposiciones para la concesión de placas de pruebas para constructores o vendedores de automóviles.

Estas placas sólo podrán utilizarse para pruebas o ensayos manejadas exclusivamente por personal dedicado al servicio de la persona o entidad constructora o vendedora que se halle en posesión del correspondiente permiso para conducir, quedando terminantemente prohibido poner en circulación con placas de pruebas vehículos vendidos o entregados a particulares.

Las placas de pruebas deben colocarse en la parte anterior y posterior del vehículo, como las placas definitivas.

Para los vehículos de la tercera categoría y de los de segunda categoría destinados al transporte de más de nueve personas no se concederán placas de pruebas sin previo reconocimiento, quedando prohibido que ninguna matrícula especial para pruebas se utilice por particulares o en servicio público de viajeros.







## SECCIÓN OFICIAL



### REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

#### Movimiento de socios

En las últimas reuniones celebradas por la Junta Directiva de esta Sociedad han sido admitidos como socios de la misma los señores don Rafael Escudero, don Carlos Faust, don José Bau, don Francisco Ferret, don José Alter, don Guzmán Kreye, don Luis Lepori, don Ricardo Vázquez, don Pablo Coll, don Ramón Pla, doña Rosita Canti, don Emilio Masiá, don Juan Durán, don José Carreras, don Pedrón Pascual, don Fernando Satorra, señor Marqués de Muller y don Luis Muller.

#### Ejemplo digno de imitación

Tomamos de la Revista que publica el Touring Club de Francia una nota sumamente interesante sobre el señalamiento de carreteras en Lyon, concebida en los siguientes términos :

«El señalamiento de carreteras en el interior de la aglomeración lyonesa está en camino de terminarse. Grandes planos de tres metros cuadrados serán colocados muy pronto en cada entrada de la ciudad por una carretera nacional, indicando esquemáticamente el recorrido a seguir para dirigirse o volver de la plaza Bellecourt. Unas placas con flechas de colores diferentes, según las vías a tomar, indican a cada cambio de dirección el camino que debe seguirse para ir de la plaza Bellecourt a las salidas de la ciudad hacia París, Dijon, Burdeos, Marsella, Grenoble, Bourg, Strasbourg, Chambery, Saint, Etienne.

Representa ello un esfuerzo de organización bien comprendido y de los más meritorios en el que otras grandes ciudades podrán inspirarse con utilidad. Añadiremos a título de indicación que los gastos de estos señalamientos han sido tomados sobre los ingresos de la tasa de permanencia, de manera que los que han pagado esta tasa han podido darse cuenta de modo evidente del buen empleo que de ella se ha hecho.»

Este Real Automóvil Club en diversas ocasiones se ha dirigido al Ayuntamiento solicitando

que en Barcelona se hiciese una cosa análoga pudiendo ser el centro al cual concurrieran los diversos señalamientos la Plaza de Cataluña, en la que podría colocarse, ya en forma de placa vertical o en forma de una mesa, un plano que indicara los caminos a seguir para salir de nuestra ciudad, en la que se podrían anotar las distancias kilométricas a las poblaciones españolas de más importancia y a la frontera francesa.

Como ello podría afectar una forma decorativa, confiamos que nuestro Ayuntamiento tendrá en cuenta nuestra indicación y que será llevada a la práctica esta mejora.

### REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

#### Movimiento de socios

Durante el mes de junio han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña, los señores siguientes : don Francisco Pujol Torrens, don Francisco Clapés Garriga, don Salvador Vallvé y don José Vila Esteve, y como corresponsal en Port-Bou, don Ramón Santamarina Salguero.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por don Ignacio S. de Lamadrid, don José Durbán, don Juan Camps, don Carlos Llusá, don Teodoro Ripoll y don Luis Pi Gibert, y del corresponsal en Sabadell don Miguel Casades.

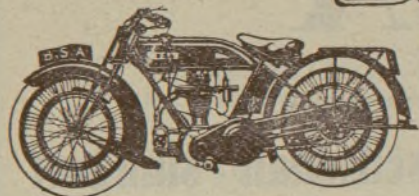
#### Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de junio celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 4, 11, 18 y 22. En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató de los últimos detalles de organización de la excursión colectiva celebrada los días 5 y 6 ; de diversos detalles relativos a la del Campeonato de Cataluña de Motocicletas celebrado el día 27 y cuya reseña damos en otro lugar de este número, y de varios asuntos que afectan a la organización de la carrera Barcelona-San Sebastián, fijada, en definitiva, para el día 17 de julio.

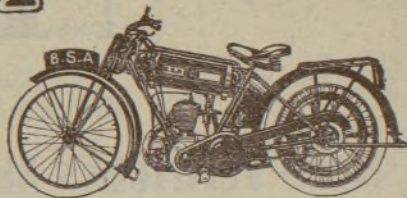


## MOTOCICLETAS

# 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. Rió 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 ♦ 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



**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

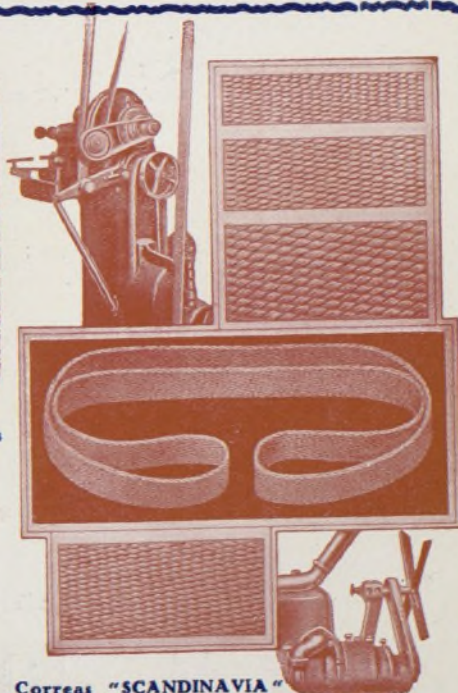
**CORREAS**



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 **BARCELONA**  
Telé. 147 SP. - Teleg.: "scandinavia"

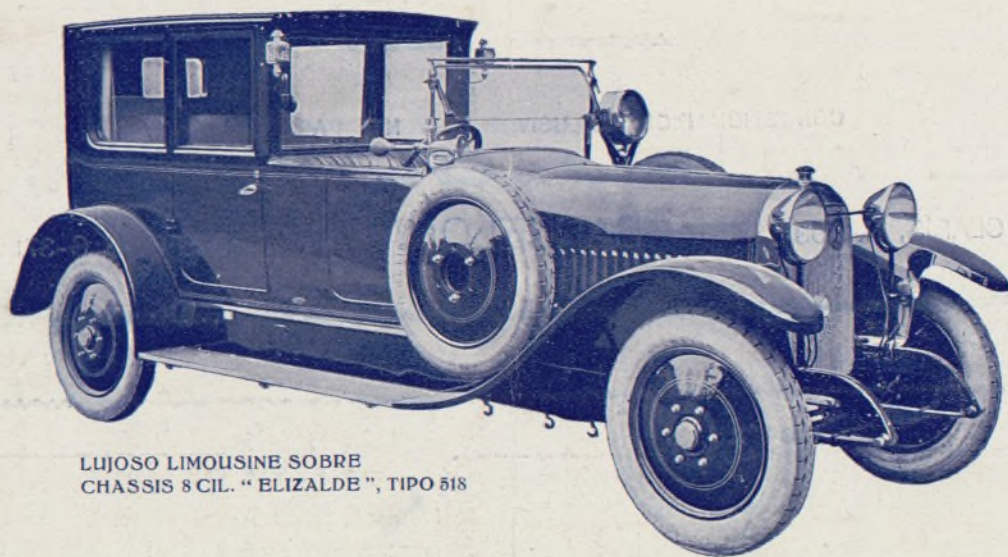
Sucursales: Constitución, 78, SAN S - Ayala, 142, enllo., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO



# 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.

Ayuntamiento de Madrid