

# AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y  
REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Año VIII

Julio 1926

NÚM. 94



ESTE AMORTIGUADOR ES HIDRÁULICO

SE GARANTIZA DOS AÑOS CONTRA TODO VICIO DE CONSTRUCCIÓN

ADOPTADO POR LAS CASAS

ALBA, ALDA, ARIES, BENZ, CHENARD-WALCKER, DELAHAYE, DELAGE,  
DELAUNAY-BELLEVILLE, D.-F.-P., FARMAN, GEORGES IRAT, GERMAIN,  
LINCOLN, MERCEDES. METALURGIQUE, MIESSE, MINERVA, MORANE-  
SAULNIER, ROCHET-SCHNEIDER, UNIC, ETC., ETC.

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA

**JAIME MARTÍ CABOT**

PASEO DE COLÓN, 15

BARCELONA

TELÉFONO A-883



# 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



# Gran Semana Automovilista de San Sebastián

Julio de 1926

Nuevamente los PRODUCTOS

## *Bosch*

se imponen por su calidad inmejorable  
en las duras pruebas y conquistan los

### 3 GRANDES PREMIOS de la Jornada

en el

GRAN PREMIO DE EUROPA  
GRAN PREMIO DE TURISMO  
y GRAN PREMIO DE ESPAÑA

#### La MAGNETO BLINDADA BOSCH

contribuye al triunfo equipando los motores de los  
VENCEDORES ABSOLUTOS

BARCELONA  
Mallorca, 281  
Teléf. 2172-G

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

MADRID  
Génova, 3  
Teléf. 2131-J



# ALGO SOBRE EL AMORTIGUADOR HOUDAILLE

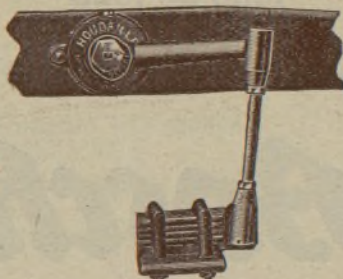
## PRINCIPIO EN QUE SE FUNDA

Basado en el principio del freno de cañón, el **Amortiguador Houdaille** consiste en un pistón rotativo de paletas que comprime el aceite de ricino y lo fuerza a pasar por conductos dispuestos al efecto.

Estos conductos están juiciosamente establecidos para asegurar una resistencia progresiva proporcional a la violencia de los choques del camino.

Dado que los líquidos se pueden considerar incomprensibles, si en un mismo tiempo queremos hacer pasar por orificios de las mismas

dimensiones, volúmenes diferentes de líquido, deberemos ejercer sobre este último una presión tanto más enérgica cuanto mayor sea la cantidad de líquido.



Igualmente si queremos siempre, en un mismo tiempo, hacer pasar volúmenes iguales de líquido por orificios de diferentes tamaños, cuanto más pequeño sea el orificio, más elevada será, por lo tanto, la presión a ejercer. Tendremos que ven-

cer en los dos casos una resistencia mucho mayor.

## PARTICULARIDADES DEL AMORTIGUADOR HOUDAILLE MODELO 1925

El **Amortiguador Houdaille 1925** ha añadido a las características que le han sido siempre propias y que le han asegurado un éxito entre la clientela, un cierto número de perfeccionamientos que provienen de la experiencia que se ha adquirido después de numerosos años.

1.º Su sistema de regulación (patentado) permite dar a los aparatos, instantáneamente, desde el exterior y con una sencilla llave inglesa, una potencia en relación con el peso del coche.

2.º Su depósito compensador (patentado) mantiene siempre llena la caja donde trabaja el pistón rotativo. Así se encuentra suprimido el inconveniente inherente a los amortiguadores de líquidos, que es el de perder poco a poco este líquido, por evaporación o por desgaste por la lubricación de los órganos.

El nuevo depósito de acero batido, cuya capacidad ha sido aumentada, permite, con seguridad, un recorrido de 12,000 kilómetros sin realimentación. Las juntas del depósito, hechas separadamente, permiten obtener un cierre absoluto.

3.º Su recuperador (patentado) hace volver al depósito compensador, por una ranura circular de ángulos vivos formando una garganta en la alisadura, el líquido que ha servido para la lubricación del eje del pistón que se encuentra así engrasado bajo pre-

sión. Esta recuperación es tan eficaz que se ha podido dejar en el *volet* dos patas de araña para asegurar el engrase.

4.º Su prensaestopas se puede ahora apretar desde el exterior por medio de una llave plana.

5.º Sus válvulas (patentadas) aseguran un relleno inmediato. Las válvulas inferiores, en número de tres, permiten una aspiración continua; así, pues, un relleno perfecto.

6.º Su *volet*, de acero al níquel, presenta un cierre absoluto al paso de la extremidad del *volet* como consecuencia del aumento en el **modelo 1925** del diámetro del eje. Este aumento ha dado por resultado hacer mayor la unión del cuerpo del pistón en la caja.

Este *volet* va guiado directamente en la alisadura de la tapadera por un espacio liso de 29 milímetros de largo.

7.º Su tapadera está perfectamente centrada en la caja por medio de un espacio roscado introducido en un espacio liso de la caja.

8.º Su *plot* está perfectamente mantenido como consecuencia del aumento del eje, de las aletas y de los radios de enlace.

El funcionamiento del aparato está así regularmente asegurado.

Todas las piezas del **Amortiguador Houdaille** son de acero estampado de primera calidad. El *volet* es de acero al níquel, rectificado.

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA :

**JAIME MARTÍ CABOT**

PASEO DE COLÓN, 15 : BARCELONA : TELÉFONO A-883



# 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. 94  
:: JULIO DE 1926 ::

SUMARIO : Realidades que fueron sueños. — Autódromo de Miramas. — Reseña de la prueba de regularidad Barcelona-San Sebastián, corrida por el Real Moto-Club de Cataluña el 17 de julio de 1926, por C. V. — La Gran Semana Automovilista de San Sebastián. — Sección Oficial

## Realidades que fueron sueños

En el número 30 de esta Revista, correspondiente al mes de febrero de 1921, un asiduo colaborador de la misma, relató con el título de « Caminos reales » un soñado viaje a lo largo de varias de las carreteras de nuestra región, entre las cuales se hallaba, como es de rigor, la de Madrid a Francia por la Junquera en el trozo comprendido desde el confín con la provincia de Lérida hasta su terminación en la frontera francesa. En dicho relato y anotadas con letra cursiva se mencionaban las deficiencias existentes en la carretera que se suponían suprimidas, o las mejoras necesarias que se presentaban como ejecutadas.

Para que nuestros automovilistas, que con una impaciencia muy justificada, pero que peca un poco de injusta cuando se lamentan del mal estado de las carreteras, puedan hacerse cargo de lo mucho que se ha venido haciendo, con sólo un período de cinco años, vamos a reanudar todo lo que aquel colaborador encontraba deficiente y todo lo que deseaba que se mejorara, y

señalaremos lo que ya está terminado, con lo cual creemos hacer una obra de justicia con el personal técnico, que con su labor constante ha alcanzado tales resultados y llevaremos un rayo de esperanza a los entusiastas de la carretera, que podrán considerar lo que en lo sucesivo podrá hacerse con el cambio de régimen a que va a hallarse sometida esta sección de carretera, pasando al Patronato del Circuito Nacional de firmes especiales que dispondrá de abundantes consignaciones, al ver lo que ha podido hacerse con sólo los pequeños aumentos que en ellas fueron concedidos en estos últimos años.

Y vamos a seguir paso a paso, el viaje Real soñado, con todos sus inconvenientes suprimidos y sus mejoras ejecutadas.

Suponía suprimidos todos los badenes hasta la Panadella, y si no lo están todos, poco le falta. En el río Noya, sitio conocido por el Ganxo, se colocaba la primera piedra del puente proyectado en 1872 y esta ficción se ha convertido en realidad, pues los



dos puentes que figuran en las adjuntas fotografías substituirán a los vados hoy existentes, que antes de finalizar el corriente año tendrán terminadas sus avenidas de enlace con la carretera, y serán inaugurados.



Puente sobre el río Noya

Como se ve, uno de los puentes es de dos arcos que tienen 12 metros de luz y otro de tres arcos de 16 metros.

Se suponía que se inauguraba el primer tramo de adoquinado de la travesía de Igualada, y en realidad se halla actualmente construido no sólo un adoquinado de más de 2 kilómetros en aquella población, sino que en dirección a Jorba y hasta muy cerca de ella, se está terminando un tramo hormigonado de 5 kilómetros y medio.

Se recordaban a continuación, por supuesto que sin añoranza, los badenes supuestos suprimidos, de los Bruchs, y si entonces no lo estaban, en realidad lo están hoy, casi en su totalidad, gracias al buen deseo de los jefes de sección y a los tubos cedidos por esta Entidad.

Al llegar a Esparraguera se procedía en dicho imaginado viaje a hacer saltar por Su Majestad y con una piqueta de plata, los primeros ladrillos de la casa que debía derribarse para la variante de la travesía, y aquí sí que el sueño no ha tenido realidad, pues aún subsiste aquella estrecha travesía, si bien el proyecto está aprobado, hasta creemos que el replanteo está hecho y si no se ha llegado a una solución

práctica ha sido debido, sin duda, a dificultades administrativas o a falta de consignaciones.

Seguía el viaje, según el cronista soñador, rápidamente hasta San Feliu de Llobregat donde tenía la satisfacción de inaugurar el adoquinado en construcción llegando a Barcelona por Pedralbes para alojarse Su Majestad en su pabellón provisional del Palacio en construcción.

Si entonces ni podía hacerse el viaje rápidamente a partir de Esparraguera, ni se inauguró el adoquinado, hoy las cosas han variado mucho puesto que entre Esparraguera y Martorell está a punto de quedar terminado el alquitranado de aquellos 12 kilómetros; desde Pallejá a Molins de Rey se hallan hormigonados los 2 kilómetros de carretera y por tanto se puede ir rápidamente en este sector y no es sólo en San Feliu que existe el adoquinado, sino que lo están los 11,500 kilómetros desde Molins de Rey a Barcelona, a donde se llega y se halla terminado el Palacio entonces en construcción.

Véase, pues, si son importantes las mejoras que en sólo cinco años han



Puente sobre el río Noya

sido efectuadas en esta sección de carretera.

Al continuar el viaje suponía el cronista que se había hecho por el Ayuntamiento un espléndido arreglo de la antigua carretera de Sarriá hasta la Diagonal y en realidad hoy esta últi-



ma Gran Vía ha sido objeto de una espléndida ampliación y magnífica urbanización y está en camino de tener una buena pavimentación cuando los arreglos que de ella se hacen lleguen a estabilizarse de una manera definitiva.

Suponía también que en el trayecto por el Paseo de Gracia, Rondas, Arco de Triunfo hasta el puente de los Angeles existían unos rótulos indicadores para señalar las salidas de Barcelona, y en efecto, ni existían entonces, ni existen ahora, a pesar de haber sido repetidamente solicitados, por ser, sin duda, esta mejora asunto de poca monta para los modernos urbanistas de que viene disfrutando Barcelona hace una serie continuada de años.

Siguiendo la carretera antes indicada, en su sección de Barcelona a Francia, dice que se pasó por el adoquinado recientemente contruido hasta la riera de Tiana subiendo el montículo de Mongat, cuyo paso acababa de terminarse, y en efecto hoy, salvo una pequeña sección no completada por no haber contribuido en la proporción señalada un municipio, se halla definitivamente adoquinada esta sección de carretera hasta tocar casi a la riera de Alella, se ha mejorado la rasante de carretera sobre el túnel de Mongat y al seguir el camino como en aquel soñado viaje se hallan alquitranadas, si bien muy someramente, las travesías de Masnou y de Premiá, y en un estado muy variable el trozo comprendido entre ellas, en el que hay porciones adoquinadas y otros que si bien están en mal estado tienen aprobado y rápidamente van a ser ejecutados los proyectos de adoquinados. Al salir de Premiá se encuentra un trozo de bastante longitud y que comprende una gran porción de la travesía de Vilasar con firme de macadam asfáltico que invita a grandes velocidades por su perfecta superficie de rodadura; sigue a esto una sección

adoquinada y se termina la travesía hasta el cruce con la carretera que se dirige a Argenton por un trozo en muy mal estado de conservación, cuya reparación se está terminando. A partir de este punto se ha alquitranado la carretera hasta Mataró, pero sin duda no ha sido repartido el aglutinante ni en la época oportuna, ni con el cuidado debido, por cuanto se está estropeando rápidamente. Esta forma de firme exige ser hecho con verdadero deseo de que el resultado sea satisfactorio y para ello los medios mecánicos que permitan un reparto rápido del alquitran no son los más adecuados.

Al llegar a Mataró encontraba la travesía desconocida con todos los badenes desaparecidos y construido ya el puente sobre la riera que existe a la salida de aquella ciudad. Salvo este puente, que ni entonces ni ahora se ha construido, la travesía si que se halla desconocida, pues procediéndose a su adoquinado en la actualidad, en breve quedará en perfectísimo estado aquello que hasta hace poco era una pesadilla para los automovilistas.

Continúa el relato diciendo que nada nuevo se observa hasta Caldas de Estrach y hoy día si podría observarlo, puesto que además de estar alquitranado el trozo hasta Llanereras, si bien con los mismos defectos que el de Vilasar a Mataró, se han construido los puentes sobre las rieras de Llanereras (San Andrés y San Vicente), así como el de la de Argenton antes de Mataró, y todo el término municipal de Caldetas se halla adoquinado, habiendo sido este pueblo el primero de esta sección que contribuyó a esta mejora, que ya está también aprobada para Masnou y Premiá.

Ninguna mejora podemos apuntar en el trozo siguiente de carretera hasta San Pol, subsistiendo las malísimas travesías de Arenys de Mar y Canet, que para ser mejoradas precisarían



obras de gran importancia que necesitan presupuestos extraordinarios.

En San Pol sí que la mejora ha sido de trascendencia, pues ha sido transformada la travesía, antes difícilísima y peligrosa, con la construcción de un puente y un túnel, quedando suprimido el viraje antes existente.

Tampoco hay mejora ninguna hasta llegar a Tordera, salvo la de haber modificado la rasante de las costas de Callella, que de todos modos precisan una más completa reparación. Solamente se han construido el pontón de *Ca'n Nofre* y se han suprimido gran número de badenes unos con obras de fábrica y otros con tubos de cemento cedidos por este Real Automóvil Club.

Por desgracia no existen aún hoy día los aparatos telefónicos para servicio de los usuarios de la carretera, que nuestro colaborador creyó haber visto en las casillas de peones camineros y no será porque no se haya insistido nuevamente en solicitarlos, y se continuará insistiendo porque la constancia ha de ser la virtud del que pide una cosa que cree y considera útil y justa.

Al llegar al río Tordera, según continúa refiriendo, fué exhibido un proyecto de puente y se dictó sobre el terreno una Real orden para su construcción, y este sueño es hoy día una realidad, pues antes de pocos meses quedarán terminadas las avenidas del puente ya construido que al tiempo que suprime el peligro de ver interrumpido el paso por las crecidas del río, suprime un paso a nivel y el vado de la Riera de Roquet.

Llegaban ya los expedicionarios del soñado viaje a la provincia de Gerona. Existían en aquella época y subsisten aún en la actualidad algunas obras de fábrica incompletas para salvar algunos cauces de corriente continua, que si en tiempo normal no ofrecen dificultad, en período de crecidas extraordinarias pueden interrumpir momentáneamente

el tránsito, lo que demuestra la necesidad de hacer obras de mayor importancia. También ha desaparecido de veras el muro, restos del antiguo portazgo que en aquel viaje se daba ya como suprimido.

Dice el historiador de la expedición que a causa de los muchos badenes existentes no podía desarrollarse velocidad y esto en parte se ha corregido, puesto que se han suprimido más de la mitad de los existentes entre el límite con Barcelona y la ciudad de Gerona y los restantes ya lo habrían sido si se hubiese recibido la parte de presupuesto correspondiente a un proyecto aprobado.

Ya se observó durante aquel viaje que la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante había empezado los trabajos para la supresión de un paso a nivel, y esta obra actualmente está terminada en Fornells, con la construcción de un paso superior.

Al llegar a Gerona no dice nada el cronista de su travesía que era entonces muy mala y que continúa siéndolo aún, con la agravante de que para atravesar esta ciudad en malísimas condiciones, para consuelo de las víctimas, el Ayuntamiento les exige el pago de un arbitrio de rodaje y si se detienen el de otro de situado, a fin, sin duda, de que no le queden ganas de volver y aconsejen a todos sus conocidos que procuren evitar un tan mal paso.

Existen proyectos de adoquinado con la cooperación del Ayuntamiento y otros ya aprobados de iniciativa de la Jefatura de aquella provincia para una longitud total que se acerca a cuatro kilómetros, que por ahora no se han llevado a la práctica.

Obra de gran importancia y que soñaron ver aquellos expedicionarios, es la construcción de un puente sobre el río Terry y variante de la Costa Roja, que en breve serán dadas a la circulación, pues el puente, de un tramo me-



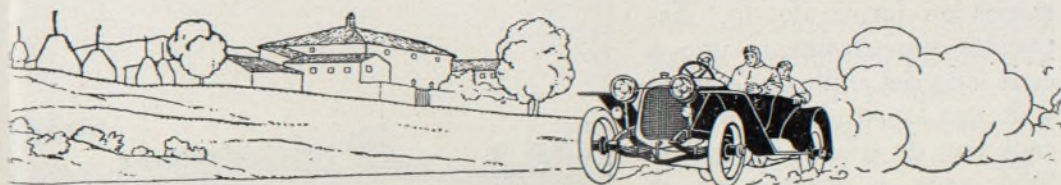
tálico de más de 28 metros de luz, se halla ya terminado y muy adelantada la variante indicada. Con ella se modifica la rasante reduciéndose las pendientes, que de una máxima de 9'5 por 100 pasarán a una máxima de 5'7 y con curvas de un radio mínimo de 30 metros, todo lo cual se obtiene aumentando el recorrido, sólo en unos 200 metros. Esta es una mejora que era indispensable, pues sabemos de más de un automovilista extranjero, que después de haber sufrido las molestias del tramo entre Figueras y Le Perthus, al encontrarse ante el río Terry volvía grupas y regresaba a su país.

Algo análogo, aunque en sentido inverso, hicieron los expedicionarios del soñado viaje, pues poco después de salir de Figueras, ante el estado deplorable de aquella carretera, votaron un crédito para su arreglo y acordaron regresar.

También en esto se ha mejorado muchísimo puesto que se han suprimido la casi totalidad de los badenes existentes entre la ciudad de Girona

y la frontera, quedando sólo algunos pasos de escasa importancia, y el firme de la carretera, por lo general, está en buen estado, siendo reparado frecuentemente y hallándose adoquinada la travesía de Figueras, cuyo Ayuntamiento ha tenido también la iniciativa, a nuestro juicio equivocada, de imponer un arbitrio de algunos céntimos sobre los automóviles que atraviesan la población, lo que ha de producir un efecto deplorable a los excursionistas extranjeros, que la consideran como una ciudad mendicante. Lo que han ganado los automovilistas en buen estado de firme y supresión de badenes, queda compensado con la molestia que ocasiona la repetida petición de los documentos de identidad y los frecuentes registros de los carabineros, algunas veces en plena carretera.

De todo lo dicho podrán deducir nuestros lectores que han sido en gran número y de gran importancia las mejoras llevadas a cabo por la Jefatura de Barcelona, Lérida y Girona, en sólo un período de cinco años.



## Autódromo de Miramas

### Gran Premio del Automóvil Club de Francia

### Gran Premio de Cochecitos y Ciclecars. 28 de junio de 1926.

El Gran Premio de Francia de 1926 no será, ciertamente, de los que formarán época. Ha sido un fracaso, dado el reducido número de coches que en el mismo tomaron parte.

Afortunadamente, para completar el espectáculo del Gran Premio se tuvo el acierto de añadirle la prueba de cochecitos y ciclecars, con lo cual se dió una compensación al público, que acudió aún en bastante cantidad.

Para el Gran Premio de coches, se fijaba por primera vez la cilindrada máxima de 1,500 litros, nueva reglamentación internacional, un peso mínimo, en vacío, de 700 kilogramos y se



autorizaba la sobrealimentación. La carrocería debía ser de dos plazas, pero a bordo debía hallarse solamente el

Para las tres categorías, se podían disponer una o dos plazas en las carrocerías.

Las distancias a recorrer eran :

*Categoría 1 000 c. c.* — Cincuenta vueltas, o sea, 250 kilómetros.

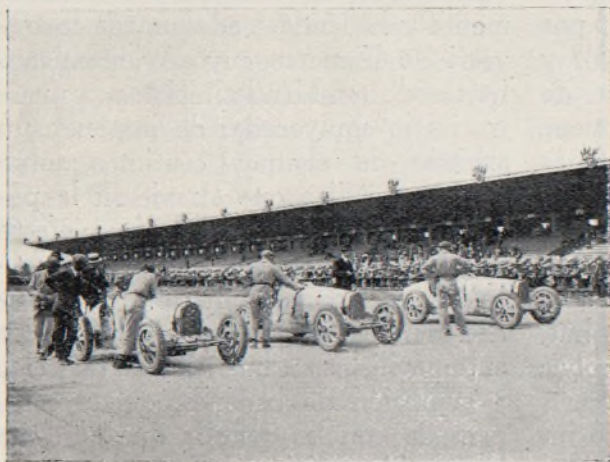
*Categoría 750 c. c.* — Cuarenta vueltas, o sea, 203,80 kilómetros.

*Categoría 500 c. c.* — Treinta y dos vueltas, o sea, 163,040 kilómetros.

Lo mismo que en el Gran Premio, había la obligación de pasar a cada vuelta por los dos bucles añadidos al anillo del autódromo.

Para el Gran Premio se habían inscrito 3 Talbot, 3 Sima-Violet, 3 Delage y 3 Bugatti. A última hora se presentaron solamente los 3 Bugatti, pilotados por Constantini, P. de Vizcaya y Goux.

De no haber sido por el constructor



La salida del Gran Premio del A. C. F.

conductor. Durante la carrera, sólo se consentía un cambio de conductor. La distancia a recorrer era la que resultaba de dar 100 vueltas al autódromo, y como éste tiene una longitud de 5 004 metros, ello representaba una distancia de 500,400 kilómetros. Además, se añadió dos bucles en forma de U, dispuestos simétricamente uno a cada lado del anillo de cemento y de una longitud de 50 metros cada uno de ellos. La distancia total, pues, a recorrer era de 510,400 kilómetros. Esto por lo que se refiere a los coches de 1,500 litros de cilindrada.

Hemos dicho que juntamente con el Gran Premio se corría una prueba reservada a cochecitos y ciclecars, comprendidos en las siguientes categorías :

Coches de 750 a 1100 centímetros cúbicos de cilindrada y peso mínimo de 350 kilogramos.

Ciclecars de 500 a 750 centímetros cúbicos y peso de 250 a 350 kilogramos.

Ciclecars de 350 a 500 centímetros cúbicos y peso de 150 a 250 kilogramos.



Casse sobre Salmson, vencedor

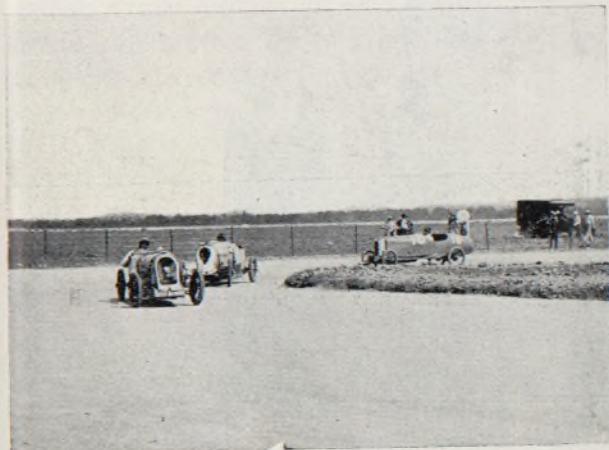
Bugatti, el Gran Premio habría sufrido una interrupción, lo cual habla mucho en favor del gran constructor de Molsheim.

A pesar de no tener contrincantes, los conductores de los Bugatti no se



limitaron a pasearse por la pista, ya que el promedio que obtuvo Goux, de 110 kilómetros por hora, no es despreciable dada la configuración del circuito juntándole los dos bucles, lo cual impedía correr a las grandes velocidades que los coches podían desarrollar. No se olvide que Goux dió algunas vueltas a un promedio de 119 kilómetros y una de ellas de 127, lo cual demuestra que los coches eran excesivamente rápidos y que fué verdaderamente una lástima que no participaran en la prueba los Delage y Talbot, pues entonces se habría entablado una verdadera lucha entre las tres citadas marcas.

Dado el poco interés que despertó la prueba de los coches de litro y medio, quedaba como parte esencial la carrera de cochecitos y ciclecars, ya que en ella tenía que entablarse un verdadero duelo entre Amílcar y Salmson en la categoría de 1100 centímetros cúbicos.



Gubernatis sobre B. N. C. y Rousseau sobre Salmson

Conocida la rivalidad entre dichas marcas, era de presumir que ambas habían puesto de su parte el máximo cuidado en la preparación de los coches. Además, en los entrenamientos demostraron las fantásticas velocidades que

se consiguió obtener de tan reducidas cilindradas.

Para completar, se aprestó a la lucha



La salida de los Voiturettes

un enemigo nada despreciable, el B. N. C., que, como los dos anteriores, presentaba los motores con tubo compresor habiendo expectación para ver lo que de sí darían los citados coches.

La lucha se presentó muy reñida desde un principio, pues las primeras vueltas, Morel, piloto de Amílcar, las cubrió a gran velocidad, dando en una de ellas un promedio de 117 kilómetros por hora. Vino luego su abandono, y más tarde el de sus compañeros de equipo, lo que parece debido a haber surgido unas pequeñas dificultades, consecuencia de la excesiva velocidad del motor, dificultades que no hay duda la casa Amílcar subsanará, y con el tiempo demostrará que no es enemigo despreciable.

La victoria quedó para Salmson, que consiguió los 1.º, 2.º y 4.º lugar de su categoría, quedándose B. N. C. con el 3.º, con lo cual demostró que había que contar con un adversario de cuidado en las pruebas en que tome parte.



En la categoría 750 centímetros cúbicos, Zubiaga, el corredor bilbaíno, confirmó una vez más sus buenas condiciones de conductor llevando al triunfo el tan conocido cochecito Austin.

En la categoría 500 centímetros cúbicos se reveló el equipo Sima-Violet, el especialista del motor de dos tiempos en pequeña cilindrada, consiguiendo un promedio de alta consideración.

A continuación damos la clasificación obtenida en todas las categorías.

## CLASIFICACIÓN

### Gran Premio del A. C. de F. Coches de 1 500 c. c.

1. Goux (Bugatti), 509 kilómetros 560' (100 vueltas) en 4 h. 38 m. 43 s. 45 kilómetros a 109,800 kilómetros por hora.
2. Constantini (Bugatti), 85 vueltas.

### Carrera de cochecitos y ciclecars

#### *Categoría hasta 1100 c. c.*

1. Casse (Salmson), 254 kilómetros 250 (50 vueltas), en 2 h. 20 m. 56 s. a 104 kilómetros 400 por hora.
2. Gendrot (Salmson), 2 h. 30 m. 35 s.
3. Gubernatis (B. N. C.), 2 h. 35 m. 39 s.
4. Rousseau (Salmson), 2 h. 41 m. 08 s.
5. De Joncy (B. N. C.), 2 h. 47 m. 53 s.
6. Dufour (Dufour-Giraud), 2 h. 59 m. 45 s.

#### *Categoría hasta 750 c. c.*

1. I. de Zubiaga (Austin), 203 kilómetros 800 (40 vueltas), en 2 h. 31 m. 20 s. a 88 kilómetros 500 por hora.
2. Berthe (Octo), 2 h. 50 m. 40 s.

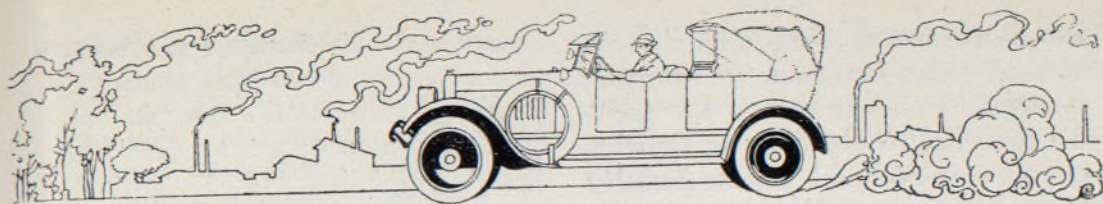
#### *Categoría hasta 500 c. c.*

1. Enders (Sima-Violet), 163 kilómetros 040 (32 vueltas), en 2 h. 17 m. 36 s. a 71 kilómetros 100 por hora.
2. Stanton (Sima-Violet), 2 h. 20 m. 04 s.



Transmitiendo los resultados por T. S. H.





## Reseña de la prueba de regularidad Barcelona-San Sebastián, corrida por el Real Moto-Club de Cataluña el 17 de julio de 1926

Anunciada la celebración del Gran Premio de Europa automóvil que había de correrse en San Sebastián el 18 de julio, y creyendo el Real Moto-Club de Cataluña interpretar en el mejor sentido el ambiente creado entre sus asociados, para presenciar tan importante manifestación automovilista, decidió la organización de una prueba de regularidad en el trayecto Barcelona-San Sebastián, que, agrupando los deseos del crecido número de nuestros motoristas, que con dicho fin habían de trasladarse a la capital donostiarra, se hiciese el trayecto más ameno, dando ocasión a que alguno de los retraídos, fuesen con motivo de esta prueba de regularidad a engrosar el contingente de los que sujetos a la reglamentación de la prueba proyectada por el Real Moto-Club de Cataluña, habían de acudir a San Sebastián, dando una prueba más de la pujanza y vitalidad del motorismo en nuestra región.

Puesto en conocimiento del Real Automóvil Club de Guipúzcoa el proyecto de organización de esta prueba, la acogió con el mayor entusiasmo poniéndose incondicionalmente a disposición del Real Moto-Club de Cataluña para cooperar a la organización de esta magna manifestación deportiva y ofreciendo una Copa para que fuese otorgada como uno de los premios de la misma.

Por parte de las autoridades de Guipúzcoa, provinciales y locales, también

mereció excelente acogida el anuncio de esta carrera, y tanto la Diputación como el Ayuntamiento de San Sebastián otorgaron un trofeo para que en la prueba fuese disputado.

El Real Moto-Club de Cataluña, haciendo honor a estos ofrecimientos, acordó que las Copas donadas por la Diputación de Guipúzcoa, Ayuntamiento de San Sebastián y Real Automóvil Club de Guipúzcoa, fuesen otorgadas a los tres concursantes, que, obteniendo por su clasificación Copa de plata, hiciesen el recorrido con menos error de tiempo, y, por lo tanto, estuviesen clasificados en los tres primeros lugares.

Una nueva muestra de cooperación fué dada por las Diputaciones provinciales de Navarra y Guipúzcoa, las cuales, a requerimientos del Real Moto-Club de Cataluña, acordaron eximir de derechos de portazgo el día de la carrera y en un plazo de ocho días después de aquélla, a los vehículos de los concursantes, jurados y jueces, al objeto de no entorpecer la marcha de la prueba en los lugares en que se satisface aquel tributo.

Habiendo manifestado el Real Automóvil Club de Guipúzcoa que el Ayuntamiento de San Sebastián deseaba organizar en el Kursaal una fiesta en honor de los concursantes de esta prueba a su llegada a aquella capital, se acordó que la llegada oficial de los concursantes fuese dada fuera de la ciudad con ob-



jeto de efectuar la entrada en San Sebastián todos reunidos y formando caravana, y siendo varios los socios del Real Moto-Club de Cataluña que sin participar en la prueba deseaban unirse a los concursantes a su llegada, acordó el Real Moto-Club de Cataluña otorgar un recuerdo a aquéllos, creando una plaquita de plata conmemorativa de la caravana, para los coches que efectuasen el recorrido siguiendo o precediendo a los participantes en la prueba y se uniesen a ellos en el lugar designado para la llegada de hora.

Por parte del Real Moto-Club de Cataluña fueron tomadas todas las medidas conducentes a la perfecta organización y mayor éxito de la prueba, y contando con que el Gran Premio de Europa había de reunir en San Sebastián un crecido número de automovilistas de todos los países y que por tanto la afluencia había de ser extraordinaria, cuidó de reservar alojamiento para los participantes en la prueba, de acuerdo con el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, y lugar para instalar los vehículos en local apropiado, ofrecido con la debida anticipación por el conocido *sportman* don L. Ballbé de Gallart.

Para poder participar en la carrera se inscribieron los siguientes concursantes :

#### Categoría de 40 kilómetros por hora de promedio

N.º			
1.	A. Catalá ...	Motocicleta	Terrot
2.	V. Prats B. ..	Autociclo	Peugeot
3.	M. Torres ..	Motocicleta	Raleigh
4.	J. Murcia. ...	Motocicleta	Lutetia
5.	J. Barbany...	Autociclo	Peugeot
6.	D. Torrellas.	Sidecar	Rudge
7.	X. X. ....	Autociclo	Peugeot
8.	J. M. Valón.	Autociclo	Peugeot
9.	A. Alá. ....	Sidecar	A. J. S.
10.	J. M. Planás	Autociclo	Austín
11.	M. Simó. ...	Motocicleta	Simó
12.	J. Mascarell.	Motocicleta	M. Goyon
13.	J. Bigorra. ..	Sidecar	Terrot

#### Categoría de 45 kilómetros por hora de promedio

N.º			
14.	A. Coma. ...	Autociclo	Hércules
15.	P. Barba. ...	Motocicleta	Terrot
16.	I. Macaya. ...	Autociclo	Opel
17.	J. M. Rifá...	Autociclo	Citroën
18.	I. Faura ....	Motocicleta	B. S. A.
19.	F. Esteve ...	Autociclo	Salmson
20.	J. Llovera. ...	Autociclo	Citroën
21.	T. Baró....	Autociclo	Benjamín
22.	E. Ausio. ...	Motocicleta	H. Davidson
23.	J. Buxadé. ...	Motocicleta	B. S. A.
24.	Manuel Masó	Autociclo	Fiat
25.	C. Planás ...	Autociclo	Citroën
26.	R. Balletbó. .	Autociclo	Benjamín
27.	J. Sánchez ..	Motocicleta	Rudge
28.	J. Aleu .....	Autociclo	A. S.
29.	M. Bigorra. .	Motocicleta	Terrot
30.	J. García....	Motocicleta	Rudge
31.	J. Raich ....	Motocicleta	Rudge
32.	P. Camats...	Motocicleta	Norton
33.	S. S. ....	Autociclo	Amílcar
34.	X. X. ....	Autociclo	Amílcar

La salida de los concursantes fué fijada a las tres de la mañana para el primero de los de la categoría de 40 kilómetros por hora, y de minuto en minuto los restantes de la misma, y a las cuatro de la mañana para el primero de los de 45 kilómetros por hora, con igual intervalo para el resto, que los de categoría anterior.

Actuando de juez de salida don Ernesto Antonietti, la fué dando a los de las dos categorías a las horas dichas, dejando de presentarse en la de 40 por hora los números 5 y 13, y en la de 45 el 17, 29 y 34.

Todos ellos salieron a un gran tren, y cerrando la marcha en funciones de coche-escoba, don Alfredo Sedó pilotando su Talbot.

Hasta Barbastro hubo que anotar las bajas de Raich y Murcia por averías en sus vehículos, el primero en Castellolí y el segundo en La Panadella.

Este primer tiempo de la prueba fué llevado a un tren durísimo a fin de mantener el promedio antes de la llegada del primer control, ya que el mal



estado de la carretera en los alrededores de Igualada, debido a la reparación que se está llevando a cabo, había de retrasar a los concursantes como así fué, pues a ello hubo de añadirse bastantes pinchazos que hubo que registrar en aquel trayecto.

La llegada a Barbastro no fué controlada como estaba acordado, por haber sufrido un retraso el señor Forcada, a cuyo cargo corría dicho control.

Todos los pueblos del recorrido estaban pletóricos de público, presenciando el paso de los concursantes, siendo muy de estimar la buena organización dictada por las autoridades locales y entidades deportivas de las poblaciones de tránsito, muy especialmente en Lérida, a cargo del Club Ciclista Lérida, y en Huesca donde don Elías Bescós, con la cooperación de la Sociedad Turismo del Alto Aragón, acordonaron materialmente las calles de tránsito.

Hasta Jaca, señalado como fin de etapa de la mañana, hubo que registrar las bajas de Valón y Llovera poco antes de Huesca, de Torres en Angües, y de Claudio Planas en La Peña. De los 29 concursantes salidos, llegaron a Jaca 23, casi todos ellos con excelente regularidad, según pudo comprobar el Secretario general del Club, don César Viamonte, que en dicho lugar actuaba de juez de llegada y salida, secundado por los señores Fusté y Almeda.

La comida en Jaca fué animada en extremo, siendo la impresión general de que aquella parte de la prueba había sido de extraordinaria resistencia por su dureza, a fin de conservar el promedio reglamentario; por parte del vecindario la animación fué en extremo extraordinaria, habiendo momentos en que la fuerza pública era impotente para dar las llegadas y salidas en debida forma.

Efectuada la comida y a la hora previamente acordada, tomaron la salida

los 23 concursantes llegados a la hora reglamentaria, continuando también, aunque fuera de tiempo y una vez reparadas sus averías, los señores Claudio Planas, Valón y Llovera.

Esta segunda parte de la carrera resulta también excesivamente dura, especialmente en el trozo Jaca-Pamplona, debido principalmente al calor asfixiante que se deja sentir. Son varias las



Entrada a San Sebastián de la Caravana del Real Moto-Club de Cataluña

averías que se registran en esta etapa: Aleu tiene que reparar en Santa Cilia; Balletbó tiene avería en el eje perdiendo bastante tiempo en reparar y reemprendiendo la marcha a un tren fantástico; Catalá, antes de Verdún, sufre un reventón; Sánchez se ve también obligado a detenerse cerca de media hora por avería; Barba, en Lecumberri, se ve también molestado por la *guigne*; Balletbó, que con su marcha fantástica ha logrado recuperar el tiempo perdido, cerca de Azpiroz y en pleno viraje, pierde el cubo de la rueda evitando una catástrofe debido a su serenidad, y, finalmente, Baró se ve obligado a retirarse.

La meta de llegada de hora que está instalada frente a las tribunas de Lasperte, está atendida por los señores Dalfau, Bordas, Cardelús y Carreras. El primero en llegar es Juan Mascarell, que con su Monet Goyon se ha adelantado media hora a su horario, llegando a continuación hasta 21 concursantes de los 23 salidos de Jaca.



En Lasarte, además del Jurado del Moto-Club, esperan a los concursantes los presidentes del Real Automóvil Club de España y Guipúzcoa, el Secretario general del Real Automóvil Club de España señor Resines, el Presidente de la Real Federación Motociclista Española señor Ruiz Ferry, numerosas representaciones de las entidades deportivas y representaciones de las autoridades de Guipúzcoa, y entre los nuestros, una brillante representación de nuestra prensa deportiva y diaria formada por los señores Masferrer, Riba y Torrens.

Entre los que esperan y los llegados se cruzan los saludos de bienvenida, siendo felicitados los concursantes del Real Moto-Club de Cataluña por su meritoria labor en una carrera de tan largo kilometraje y crecido promedio. Entre todos ellos se alaba la proeza de Simó con la pequeña moto de su fabricación, Mascarell con su Monet Goyon y Barba que llega el último arrastrando su moto desde dos kilómetros.

Seguidamente se forma la caravana para entrar en San Sebastián, constituyendo el paso de los concursantes una manifestación en extremo simpática, siendo calurosamente aplaudidos durante todo el trayecto hasta el Kursaal, por la compacta muchedumbre que presencia su paso.

En el Kursaal da la bienvenida a nuestros concursantes el señor Alcalde de San Sebastián, y después de cambiarse las frases de rigor y de las presentaciones de los llegados, que efectúa nuestro Presidente don Francisco Coma, son obsequiados los concursantes y participantes de la caravana con un vino de honor en los espléndidos salones del Kursaal.

El Alcalde de San Sebastián ruega al señor Coma se establezca la clasificación a ser posible aquella misma noche, con objeto de hacer entrega

de las copas donadas por la Diputación, Ayuntamiento de San Sebastián y Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Así se hace atendiendo dicho ruego, y a las doce de la noche se hace pública la clasificación que damos a continuación, y que da idea de la labor realizada por cada uno de los concursantes clasificados.

Hay que confesar que la patente realidad confirmó ampliamente las esperanzas que tuvieron los directores del Real Moto-Club de Cataluña de que había de ser bien acogida su iniciativa de organizar la prueba Barcelona-San Sebastián, pues han sido muchos los concursantes que han utilizado esta prueba como plataforma para trasladarse a las bellas regiones norteñas y poder presenciar el Gran Premio de Europa automóvil.

A pesar de deslizarse la prueba en una reglamentación dentro de una falta absoluta de obstáculos, ha resultado dura en sí por el promedio de velocidad que han debido mantener los concursantes durante los 551 kilómetros 300 metros que abarcaba el recorrido, habiendo todos los concursantes puesto todo su entusiasmo en llevar a feliz término la prueba corrida, y si es muy loable la clasificación alcanzada por los que han obtenido los lauros de la victoria, no es menos de alabar la labor realizada por otros peor clasificados, en los cuales se ha cebado la *guigne*, en forma verdaderamente tenaz, siendo uno de los que merecen especial mención Agustín Coma, que, tripulando el Hércules de su tío, el Presidente del Real Moto-Club don Francisco Coma y Mas, que predicando con el ejemplo le acompañaba como *equipier*; a pesar de la avería de amortiguador que le retrasó por la mañana, sufrió otra de freno, y no obstante ello, sobreponiéndose a su mala estrella con una gran dosis de entusiasmo, consigue terminar la etapa de





Los concursantes de la Prueba y componentes de la Caravana con las Autoridades de San Sebastián en la escalinata del Kursaal

la tarde a la hora exacta de su itinerario.

Como siempre, el Real Moto-Club de Cataluña se ha visto auxiliado por la cooperación de valiosos elementos de las distintas regiones y el Club Ciclista Lérida, don Elías Bescós, Sociedad Turismo del Alto Aragón, el Club Atlético Osasuna, el Cónsul de la U. V. E. en Pamplona don Angel Goicoechea, la Sección Ciclista del Tolosa F. C. se han hecho una vez más acreedores de la gratitud del Real Moto-Club de Cataluña, expresándoles desde estas

líneas nuestro agradecimiento, lo propio que a las autoridades locales y provinciales que tanto cooperaron al feliz desarrollo de la prueba, y muy especialmente al Real Automóvil Club España, al de Guipúzcoa, Comité Regional Vasco de la U. V. E. y Club Deportivo Fortuna, que tanto cooperaron durante la organización y llegada a San Sebastián de los concursantes y componentes de la caravana del Real Moto-Club de Cataluña.

C. V.

Julio 1926

*Caravana*

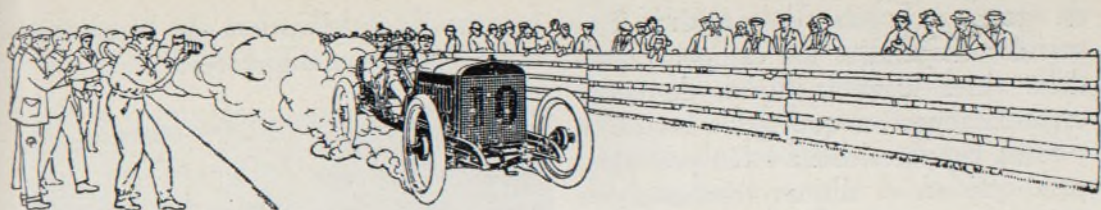


# REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA - Prueba de Regularidad Barcelona-San Sebastián - 17 de julio 1926

## CLASIFICACIÓN OFICIAL

N.º de orden	CONCURSANTES	VEHÍCULOS	Salida del R. M. C. de C.	Llegada a Jaca		Salida de Jaca	Llegada a Lasarte		Puntos con que se clasifica	Diferencias de tiempo	CLASIFICACIÓN	Puntos perdidos en controles de salida
				Hora de llegada	Hora a que llega		Puntos pierde	Hora de llegada				
Categoría de 40 kilómetros hora												
1	Antonio Catalá.....	M. Terrot.....	3,00	12,03'30	12,15'33	13,45	18,28'30	18,29'04	89	0'48"	Medalla Plata.	1
2	Vicente Prat Bosch...	A. Peugeot.....	3,01	12,04'30	12,04'10	13,46	18,29'30	18,29,02	100	—	Copa 3.º	—
3	Miguel Torres.....	M. Raleigh.....	3,02	12,05'30	—	13,47	18,30'30	—	—	—	—	—
4	José Murcia.....	M. Lutetia.....	3,03	12,06'30	—	13,48	18,31'30	—	—	—	—	—
5	José Barbany.....	A. Peugeot.....	3,04	12,07'30	—	13,49	18,32'30	—	—	—	—	—
6	Dalmau Torrellas....	S. Rudge.....	3,05	12,08'30	12,02'46	13,50	18,33'30	18,31'47	95	2'37"	Medalla Plata.	1
7	Manuel Teixidó.....	A Peugeot.....	3,06	12,09'30	12,09'01	13,51	18,34'30	18,32'22	100	—	Copa.	—
8	José M. Valón.....	A. Peugeot.....	3,07	12,10'30	—	13,52	18,35'30	—	100	0'59"	Copa.	—
9	Antonio Alá.....	S. A. J. S.....	3,08	12,11'30	12,10'58	13,53	18,36'30	18,36'57	100	1'06"	Copa.	—
10	José M. Planás.....	A. Austin.....	3,09	12,12'30	12,12'16	13,54	18,37'30	18,38'22	100	0'56"	Copa.	—
11	Miguel Simó.....	M. Simó.....	3,10	12,13'30	12,13'11	13,55	18,38'30	18,39'07	100	—	Medalla Plata.	—
12	Juan Mascarell.....	M. Monet Goyon	3,11	12,14'30	12,14'31	13,56	18,39'30	18,11'07	74	—	—	—
Categoría de 45 kilómetros hora												
14	Agustín Coma.....	A. Hércules...	4,00	12,03	12,10'53	14,15	18,27	18,26'22	94	—	Medalla Plata.	—
15	Pablo Barba.....	M. Terrot.....	4,01	12,04	12,09'58	14,16	18,28	18,57'27	69	—	Medalla Plata.	—
16	Ignacio Macaya.....	A. Opel.....	4,02	12,05	12,04'58	14,17	18,29	18,29'57	100	0'59"	Copa.	—
17	José M. Rifá.....	A. Citroën.....	4,03	12,06	—	14,18	18,30	—	—	—	—	—
18	Ignacio Faura.....	M. B. S. A....	4,04	12,07	12,06'44	14,19	18,31	18,32'12	100	1'29"	Copa.	—
19	Federico Esteve.....	A. Salmson....	4,05	12,08	12,08'48	14,20	18,32	18,32'57	100	1'45"	Copa.	—
20	José Llovera.....	A. Citroën.....	4,06	12,09	—	14,21	18,33	—	—	—	—	—
21	Teodoro Baró.....	A. Benjamín...	4,07	12,10	12,10'29	14,22	18,34	18,35'17	100	0'19"	Copa. 1.º	—
22	Eduardo Ausió.....	M. H. Davidson	4,08	12,11	12,10'58	14,23	18,35	18,36'27	94	—	Medalla Plata.	—
23	José Buxadé.....	M. B. S. A....	4,09	12,12	12,19'46	14,24	18,36	18,43'52	46	—	Medalla Plata.	—
24	Manual Massó.....	A. Fiat.....	4,10	12,13	12,03'41	14,25	18,37	—	—	—	—	—
25	Claudio Planás.....	A. Citroën.....	4,11	12,14	—	14,26	18,38	—	—	—	—	—
26	Ricardo Balletbó....	A. Benjamín..	4,12	12,15	12,14'51	14,27	18,39	—	—	—	—	—
27	Ginés Sánchez.....	M. Rudge.....	4,13	12,16	12,36'31	14,28	18,40	18,44'52	78	0'33"	Medalla Plata.	—
28	Juan Aleu.....	A. A. S.....	4,14	12,17	12,17'06	14,29	18,41	19,41'27	100	—	Copa. 2.º	—
29	Mariano Bigorra....	M. Terrot.....	4,15	12,18	—	14,30	18,42	—	—	—	—	—
30	José García.....	M. Rudge.....	4,16	12,19	12,17'53	14,31	18,43	18,41'42	100	2'25"	Ccpa.	—
31	Juan Raich.....	M. Rudge.....	4,17	12,20	—	14,32	18,44	—	—	—	—	—
32	Pedro Camats.....	M. Norton.....	4,18	12,21	12,51'39	14,33	18,45	18,40'32	69	—	Medalla Plata.	—
33	S. S.....	A. Amilcar.....	4,19	12,22	12,23,13	14,34	18,46	18,45'57	100	1'16"	Copa.	—
34	X. X.....	A. Amilcar.....	4,20	12,23	—	14,35	18,47	—	—	—	—	—





## La Gran Semana Automovilista de San Sebastián

El Real Automóvil Club de España, con la cooperación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa se encargó de la organización del Cuarto Gran Premio de Europa correspondiente a 1926 que había sido decidido se corriera en España, y a fin de darle mayor realce y más importancia, fué incluido en la Semana Automovilista que desde hace varios años viene organizando con éxito creciente la Sociedad Deportiva donostiarra en la última quincena de julio.

Resultó con ello un programa altamente sugestivo, prometedor de grandes emociones y al que además de la importancia que el comprender el Gran Premio de Europa le daba, se unía el interés que despertaba el Gran Premio de Turismo para los practicantes del automovilismo y el del Gran Premio de España para los virtuosos del volante.

Las noticias que se tenían de las grandes mejoras que la Diputación de Guipúzcoa llevaba a cabo en el circuito de Lasarte para convertirlo en una pista insuperable a la que no puede ser comparada ninguno de los circuitos de carretera que en otras naciones se han utilizado para manifestaciones análogas, los importantes medios económicos que las subvenciones del Estado y del Ayuntamiento de San Sebastián habían facilitado, y que habían de permitir el señalamiento de premios algo elevados y especialmente la pericia

de los elementos directivos de las dos Sociedades organizadoras, hacían esperar que la Semana de San Sebastián había de tener un éxito resonante en el mundo deportivo, que las inscripciones habían de ser numerosas, que la lucha había de ser interesante y los resultados altamente demostrativos de los progresos de la producción automovilista que, gracias a estas grandes organizaciones pueden ser puestos de manifiesto.

Desgraciadamente las casas constructoras no respondieron a los deseos, a los esfuerzos y a la perfectísima organización que las dos Entidades antes citadas habían llevado a cabo.

Las listas de inscripción para las tres pruebas anunciadas puede decirse que estaban colmadas; todo hacía esperar una competición emocionante, eran variadas las nacionalidades de los que iban a luchar, siendo de lamentar que no hubiese ningún constructor español, pero a última hora una avalancha de *forfaits* dejó reducidas las dos pruebas de velocidad a un sensible duelo entre dos marcas, y en la de turismo quedaron reducidos los concurrentes que tomaron la salida a mucho menos de la tercera parte de los que figuraban inscritos.

Este resultado, que ya se ha producido en carreras celebradas en el extranjero, quizá lleve a las Sociedades deportivas a considerar si vale la pena



de gastar energías, de preparar con grandes dispendios los campos donde debe tener lugar la lucha, de hacer organizaciones en que todos los casos y todas las necesidades estén previstos, para que en el último momento los que deben sacar, de tantos esfuerzos, gloria y provecho, se retiren de la lucha defraudando a los espectadores y casi cometiendo una desatención con los organizadores.

#### IV Gran Premio Europa

Esta prueba, reservada a coches de un peso mínimo de 700 kilogramos



La salida

con motor de 1500 c.c., en el que estaba autorizada la sobrealimentación, comprendía 45 vueltas al circuito, lo que representaba una longitud de 779 kilómetros 175 metros.

Se habían inscrito en ella 21 coches, de los cuales 17 eran franceses, 3 italianos y 1 inglés, pertenecientes a diversas marcas, pero en el momento de la salida sólo se presentaron en la pista :

3 coches Bugatti, pilotados por Constantini, Goux y Minoia ;

3 coches Delage, pilotados por Bourlier, Benoist y Morel.

Ha sido una carrera abundante en incidentes que ha dado ocasión a la intervención de la Comisión Deportiva

que ha declarado fuera de la carrera a tres de los conductores.



Goux vencedor en el avituallamiento

Sin duda, por defectuosa disposición de los coches Delage, sus conductores han sufrido excesivamente del calor, hasta el punto de tenerse que retirar de la carrera, lo que ha sido causa de que se hayan presentado substitutes que no reuniendo las condiciones que señalaba el Reglamento, han motivado la decisión antes indicada.

Los coches Bugatti han demostrado una mejor puesta en punto hasta el extremo que el vencedor de la carrera, Goux, no ha debido detenerse más que para avituallarse.

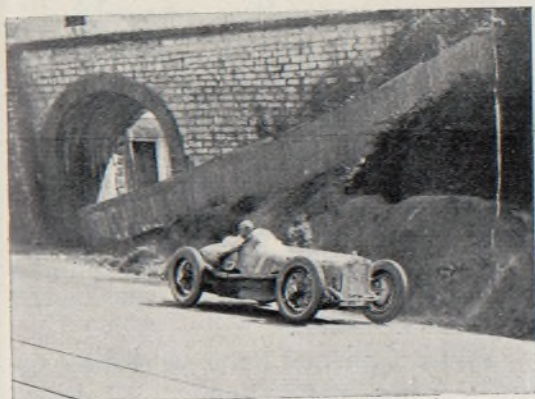


Constantini sobre Bugatti

La lucha ha sido bien sostenida por ambas partes y las dos marcas han demostrado ser muy veloces, habiéndose



alcanzado una velocidad media por el vencedor de 113 kilómetros 460, ha-



Benoist sobre Delage

biéndose llegado a efectuar vueltas a una velocidad de 131 kilómetros 510.

La clasificación establecida por el Comité de la carrera fué :

- 1.º Goux sobre Bugatti en 6 horas, 51 minutos y 52 segundos.
- 2.º Constantini sobre Bugatti en 7 horas, 28 minutos y 17 segundos.
- 3.º Morel sobre Delage.

La velocidad media del vencedor del Tercer Gran Premio Europa fué de 119 kilómetros 919 metros, pero se trataba de coches de 650 kilogramos de peso con motor de 2 000 c. c., también con sobrealimentación autorizada, por lo que no tiene nada de extrañar que la velocidad media fuera superior a la alcanzada este año.

En el Tercer Gran Premio Penya Rhin corrido en el circuito de Villafraanca, que distaba mucho de estar en las condiciones del de Lasarte en 1923, con coches de 1 500 c. c. y peso de 425 kilogramos, alcanzó el vencedor un promedio de 108,700 en el recorrido de 525 kilómetros y en aquella época no existía la sobrealimentación.

#### IV Gran Premio de Turismo

Fueron 52 los inscritos, representando 21 marcas y 4 naciones distintas a

esta carrera, en la que los coches se distribuían en seis categorías distintas con premios en cada una de ellas para los que hubiesen recorrido mayor número de kilómetros en un período de doce horas, con la salvedad de que para ser clasificado debían recorrerse por lo menos 1 000. Además, existía un premio general al que debía atribuirse el trofeo de la Diputación de Guipúzcoa. Para la determinación de este vencedor absoluto debía aplicarse la fórmula siguiente :

$$\frac{(d-1000)V}{C}$$

en la que  $d$  es la distancia recorrida,  $V$  la velocidad media y  $C$  el volumen del motor en centímetros cúbicos.

Las inscripciones por categoría fueron las siguientes :

De 750 a 1 100 c. c., 21 coches ; de 1 100 a 1 500, 2 coches ; de 1 500 a 2 000 c. c., 13 coches ; de 2 a 3 litros, 3 coches ; de 3 a 5 litros, 9 coches, y de más de 5 litros, 4 coches.

En el momento de dar la salida solamente estaban presentes en la categoría 750 a 1 100 tres coches :



La salida de los 1100 cc.

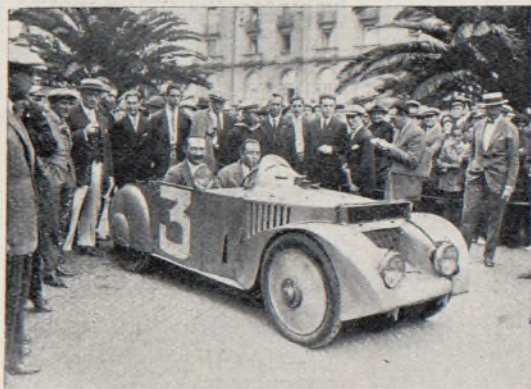
Un Sénéchal, tripulados por Sénéchal y Degouy ;

Dos Chenard Waltker, tripulados por Leonard Manso y Lagache Pisart.

En la categoría 1 100 a 1 500 no se presentó nadie.



En la categoría 1500 a 2000 se presentaron 7 coches :  
Tres O. M., tripulados por Minoia-

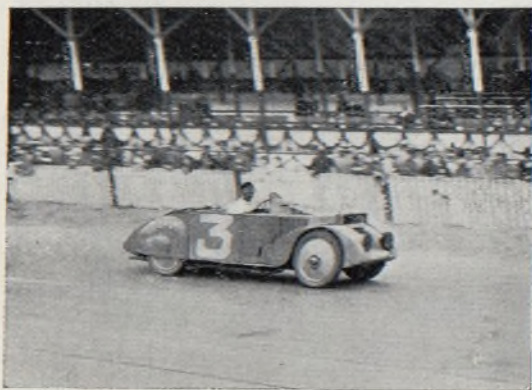


Manso de Zúñiga y Leonard vencedores  
sobre su Chenard de turismo

Morandi, hermanos Dainelli y Balestrero ;  
Dos G. Irat, tripulados por Rost Ladhuie y Derny Rossi, y,  
Dos T. A. M., tripulados por Baulieux de Gendron y Heredia-Díaz.

En la 3 litros sólo se presentó :  
Un Aries, tripulado por Laly Hochot.  
En la categoría de 3 a 5 litros se presentaron :

Dos Peugeot, tripulados por A. Boillot-Serre y Rigal Letailleur.



Manso-Leonard sobre Chenard Walker

En la categoría de más de 5 litros se presentaron :

Tres Mercedes, tripulados por Werner-Walb, Carranciola Kunhle y Merz Gartner.

En junto 16 coches y 8 marcas distintas, habiendo desaparecido, por tanto, 36 coches de 13 marcas distintas.

La carrera fué desarrollándose con mucha regularidad, demostrando que los coches habían sido preparados con mucho cuidado la circunstancia de que en la séptima hora, en que la casi totalidad de los coches habían recorrido cerca de 600 kilómetros y algunos de ellos más de 700, todavía se conservaban en la pista 15 de los 16 que habían tomado la salida.

En las siguientes horas ya el desgaste fué más importante, puesto que al terminar la décima hora ya habían desaparecido 5 coches, quedando solamente



Senéchal sobre Senéchal

once en lucha, que son los que han terminado la carrera, habiéndose clasificado en la forma siguiente :

Categoría 750 a 1100 c. c. :

- 1.º Chenard Walker, conductores Leonard-Manso de Zúñiga.
- 2.º Chenard Walker, conductores Lagache-Pisart.
- 3.º Sénéchal, conductor Sénéchal, sólo durante las doce horas.

Categoría 1500 a 2000 c. c. :

- 1.º OM, conductores Minoia-Morandi.
- 2.º G. Irat, Rost Ladhuie.
- 3.º O. M., conductor Balestrero.

Categoría 3 a 5 litros :

- 1.º Peugeot, conductores Boillot-Serre.
- 2.º Peugeot, conductores Rigal-Letailleur.



Categoría de más de 5 litros :

- 1.º Mercedes, conductores Merz-Gartner.
- 2.º Mercedes, conductores Carraciola-Kunhle.
- 3.º Mercedes, conductores Werner-Walb.

Todos los coches se comportaron muy bien en la carrera, pero es digno de admiración el resultado obtenido por los de la marca Chenard Walker, que siendo los de menor cilindrada, se atribuyeron todos los premios : el de su categoría, como es muy natural, la Copa de Su Majestad la Reina reservada al coche que hiciera el mayor recorrido en kilómetros que fué para el

las anteriores que el número de *forfaits* fué considerable. Aunque tomaron la salida coches de tres marcas distintas,



S. M. el Rey felicitando al vencedor

puede decirse que la prueba quedó reducida a un duelo entre las dos mismas marcas que habían luchado en el Gran Premio Europa, puesto que Seagraves en su coche Sumbean se retiró en las primeras vueltas, así como también un poco antes lo había hecho uno de los seis Bugatti que se presentaron en la pista y un poco más tarde dos de los tres Delage que habían empezado la carrera, de suerte que en la octava vuelta había ya cuatro coches fuera de combate y la lucha continuó



El cuadro de señalamiento

ganador de 1245 kilómetros 382 en doce horas, con un promedio de 103-780, y además el trofeo de la Diputación de Guipúzcoa que debía ser determinado por la fórmula antes apuntada. Además, batió el *record* del mundo de las doce horas en carretera.

El público salió muy complacido de esta carrera, que tuvo un gran interés para los automovilistas.

## Gran Premio España

En esta prueba que se corrió el tercer día y en la que se admitía cilindrada libre con la sola salvedad de que los pesos se ajustaran a los reglamentados por la A. I. A. C. R., ocurrió como en

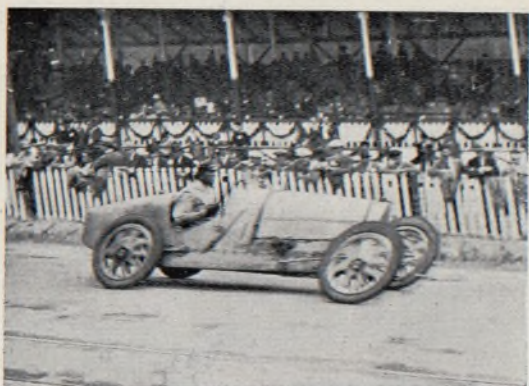


La salida

entre un Delage conducido por Wagner, el que fué reemplazado en algunas vueltas por Benoist y cinco Bugatti conducidos por Constantini, Goux, Minnoia, William y Ferry. Hasta la vuelta



29 no hay variación, puede decirse, en la colocación de los corredores, que se siguen en el siguiente orden : Cons-



Minoia delante de las tribunas

tantini (Bugatti), Wagner-Benoist (Delage) y Goux, Minoia, Williams y Ferry. En la vuelta 29 Williams abandona y en la 33 lo hace Ferry, al tiempo que Goux se coloca en segundo lugar, que ya no abandona, llegando en el siguiente orden y tiempos :

Constantini (Bugatti), en 5 h., 35 m. 47 s., a 123,775 de promedio.

Goux (Bugatti), en 5 h., 52 m. 16 s., a 117,964 de promedio.

Wagner-Benoist (Delage), en 5 h., 56 m. 57 s., a 116,400 de promedio.

Minoia (Bugatti), en 5 h., 57 m. 26 s., a 116,392 de promedio.

Todos los corredores han defendido brillantemente su lugar, pero hay que hacer mención especial de Constantini que ha hecho vueltas sumamente

rápidas a más de 135 kilómetros de promedio y se ha avituallado en una ocasión en 1 minuto 19 segundos. La lluvia estorbó bastante la carrera, pues a causa de poner resbaladizo el piso de la carretera, obligó a los corredores a moderar la marcha, lo que hace suponer que de haber hecho un tiempo seco la media del vencedor se habría acercado mucho a 130 kilómetros.

También resultó interesante esta carrera, si bien ya desde el principio pudo observarse que de no ocurrir algo extraordinario, la victoria había de ser para el Bugatti conducido por Constantini.



Constantini, vencedor sobre Bugatti

De todo cuanto ocurrió en este grupo de manifestaciones deportivas, lo más importante y que merece mayores plácemes fué la perfecta organización y orden que pudo observarse en todos los detalles.







## SECCIÓN OFICIAL



### REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

#### Movimiento de socios

En las últimas sesiones celebradas por la Junta Directiva han sido admitidos en calidad de socios los señores siguientes : don Juan Gua y Mallol, doña Carmen Maroto, don Mateo Forcada, don Joaquín Vidal Torrens, don Ramón Juliá Roldós, don Juan Dolset Pijoan, don Teodoro Pujol Vilá, don Ramón Albó y Martí, don Antonio Malvey y Galup, don Jaime Vila Maymó, don Jorge Porro, don José Pijoan Ventura, don Antonio Tomás Flaquer, doña Mercedes Güell y López, don Ramón Ribas Escaró, don Alberto Thieme y el Marqués de Ferrer Vidal.

#### Impuesto sobre los automóviles

Considerando que la contribución creada sobre los puestos fijos de venta de gasolina ya al aire libre ya en tienda, garage o local cerrado, había de repercutir sobre los automovilistas, esta Entidad se dirigió al excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros con la siguiente instancia :

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 : En la *Gaceta* de 28 de mayo de 1926 vienen publicadas las cuotas de la contribución industrial que han de regir a partir de 1.º de julio próximo y entre ellas figuran las que han sido señaladas a los vendedores de gasolina en puestos fijos o al aire libre, en tienda, garage o local cerrado o abierto, cuando surtan a vehículos de tracción mecánica siempre que sea para el consumo directo de los mismos.

Esta Asociación, cuya finalidad más importante es la de procurar facilidades para el desarrollo del turismo, que considera una fuente de riqueza para el país y un elemento primordial para el desarrollo de la vida de relación y de la cultura del mismo, se considera en la obligación de diri-

girse a V. E. como digno representante del Gobierno que preside para manifestar su disconformidad con el impuesto proyectado en la confianza de que será excusada por V. E. esta manifestación en méritos del buen deseo que la inspira, y con la esperanza de que, atendido el entusiasmo que siente el Gobierno por el turismo en varias ocasiones y con varias disposiciones manifestada, será atendida la petición, que como consecuencia de las consideraciones que a continuación se expresan, será formulada.

Como ocurre con todos los impuestos que de una manera absoluta repercuten sobre el consumidor, este nuevo impuesto que se trata de crear sobre los vendedores de gasolina en puestos fijos, que vienen a llenar una necesidad sentida por cuantos practican el turismo, se traducirá en un aumento del precio de este combustible, aumento, que sin duda alguna, será desproporcionado con el importe del impuesto, cosa que tiene muy lógica explicación, puesto que siendo este comercio de muy reducido rendimiento cuando se practica en pueblos de corto vecindario o en plena carretera, no podría exponerse el que lo explote a que una parte de este impuesto quedara a su cargo, siendo causa de que el negocio le produjera pérdidas.

Este aumento de precio en la bencina, para el empresario de transportes de viajeros o de mercancías, quizá pueda ser recobrado aumentando las tarifas y encareciendo, por consiguiente, los transportes, contingencia que siempre debería evitarse ; pero para el verdadero turista representaría un aumento de coste absoluto en sus excursiones, que gravaría por igual a los nacionales y a los extranjeros y que sería, sin duda, utilizada por las Agencias de turismo extranjeras que, aprovechándolo como argumento, tratarían de encauzarlo hacia sus propias naciones.

Es realmente muy de lamentar que sobre este producto que no se encuentra en el país y que por lo tanto no hace necesaria la protección de una industria o explotación nacional, existan gravámenes que lo hacen que sea de un precio elevado en desproporción con su coste en los países donde se produce. A los derechos arancelarios que representan un tanto por ciento elevado sobre su



valor original, hay que añadir los derechos y arbitrios que los municipios perciben, unas veces por el emplazamiento de los puestos y otras sobre la unidad de volumen vendido, y si ahora la contribución industrial que se aplica al vendedor se viene a sumar a las anteriores, el conjunto de todas estas gabelas llegará a importar tanto como el coste de compra inicial o poco menos.

Son tantos los impuestos que de una manera directa o indirecta pesan sobre los propietarios de automóvil, tales como impuesto de carruajes de lujo, percibido por el Estado o por los municipios que lo tengan cedido; arbitrio de circulación, creado por los Ayuntamientos; arbitrio de igual clase, creado por las Diputaciones; tasas de rodaje, arrastre y situado que persisten en percibir algunos Ayuntamientos; derechos arancelarios sobre la gasolina; arbitrios de los Ayuntamientos sobre los aparatos de venta; y, actualmente, contribución industrial sobre la venta en puestos fijos, que llegará un momento que en lugar de progresar, como en todas las naciones del mundo, el número de automóviles, especialmente los destinados al turismo, disminuirá, produciendo un efecto depresivo y haciendo difícil, por no decir imposible, el desarrollo de la industria de fabricación de automóviles por la que tantas simpatías siente el Gobierno con exacta visión de las conveniencias nacionales.

Debe considerarse, además, que la venta de gasolina en las poblaciones o en plena carretera casi siempre, por no decir siempre, es un pequeño comercio que viene a sumarse a otro de mayor importancia que explota un mismo industrial y por el que seguramente ya satisface una contribución.

En atención a lo que antecede, y por el interés del desarrollo del turismo y fomento del automovilismo que representa un signo de adelanto en el país, el Real Automóvil Club de Cataluña ruega a V. E., encarecidamente, que estudie la conveniencia de eximir del pago de este impuesto a los industriales que en poblaciones de menos de 20 000 habitantes, o en plena carretera, tengan establecidos puestos fijos de venta de gasolina, como considerándolos como fomentadores del desarrollo del turismo.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Barcelona 7 junio de 1926. — Excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros, Madrid.

Habiéndose creado en virtud de Real orden de 26 del corriente mes una nueva tasa especial de rodaje que habrá de destinarse en parte al Patronato de Circuitos de firmes especiales y en parte a las Diputaciones, este Real Automóvil Club de Cataluña ante la pluralidad cada día

creciente de impuestos que gravan a esta manifestación de la actividad humana se creyó en el deber de dirigirse al excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros en la razonada instancia que a continuación se copia para solicitar la creación de un impuesto único que, suprimiendo trámites y administraciones, podría ser mejor aprovechado y que facilitaría al contribuyente la seguridad de encontrarse siempre en regla con la administración pública.

Esta petición había sido hecha ya verbalmente en el Ministerio de Hacienda y en el Ministerio de Fomento por el Secretario de esta Entidad, habiéndole sido manifestado en ambos centros, así como en el Ministerio de la Gobernación, que estaba en estudio la creación del impuesto único

Excelentísimo señor :

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

EXPONE : Que la situación crítica creada a los propietarios de vehículos de tracción mecánica de todas clases por la pluralidad de impuestos que existían, viene a agravarse con el reciente Real decreto-ley del Ministerio de Fomento de 26 del corriente mes hasta el punto de que llegará a ser insostenible y es de temer que pueda producir un paro y tal vez un retroceso en el movimiento, que se manifestaba francamente ascendente del desarrollo automovilista.

Antes de pasar adelante, quiere hacer constar este Real Automóvil Club de Cataluña, que no es contrario a que exista una tributación sobre los vehículos automóviles, sino que, por el contrario, considera que sus propietarios tienen la obligación de contribuir al sostenimiento de las cargas que la buena conservación de las carreteras originan y que esta obligación crece a medida que se va adelantando en el mejoramiento de los caminos, como compensación al aumento de comodidad y seguridad que dichas mejoras proporcionan y representan, y a la economía en los gastos de combustible, de neumáticos y de conservación de vehículos que se deriva del buen estado de las vías por las que circulan.

Pero también considera que la participación en el grado conveniente al sostenimiento de estos gastos de conservación, es compatible con una simplificación del hoy casi inextricable laberinto de tributaciones, que lo haga más económico en su administración, más claro en su recaudación, más eficaz en su investigación y con una mayor equidad en el reparto de las cargas que haga desaparecer la injusticia hoy día existente, por la que resultan muy recargados de impuestos los propietarios de automóviles residentes en deter-



minadas localidades en tanto que apenas los satisfacen los que residen en las restantes.

Vamos a dar una ligera ojeada a todos los impuestos, arbitrios y tasas a que están sometidos hoy día los vehículos automóviles.

Los Municipios tienen, en su mayoría, concedido por el Estado el impuesto sobre los carruajes de lujo, matriculados en su término, que les fué otorgado en 1908 a cambio de la desgravación de los vinos. Son muchos los que no lo perciben, pero para los que lo hacen, hay que observar que cuando fué cedido tenía una importancia muy reducida la cantidad que por él se recaudaba, y hoy día, en cambio, asciende a una suma muy respetable, de modo que el Estado a cambio de un impuesto sobre los vinos, que había crecido todo lo más en proporción al crecimiento de la población, concedió un impuesto que ha crecido en una proporción asombrosa.

Tienen también autorizado los propios Municipios un arbitrio sobre circulación por sus vías municipales limitado al tipo máximo de 20 pesetas anuales por caballo de potencia, pero que por tratarse de un arbitrio que al parecer es creado sobre un servicio municipal — el de conservación del pavimento y así lo titula algunos Ayuntamientos, — su recaudación total no debería pasar del gasto del servicio, según preceptúa el Estatuto municipal.

Asimismo tienen concedida los Ayuntamientos la creación de una tasa de arrastre y rodaje por vías municipales, — tasa que no tiene limitación señalada en el Estatuto, — que si bien viene condicionada por las Reales órdenes de 5 de abril 1925 y 20 de febrero del año actual, se ha creado y aún viene sosteniéndose por algunos Ayuntamientos — ignoramos si habiéndose justificado los extremos que exigen dichas Reales órdenes, — ocasionando molestias a los automovilistas y dando lugar a que se establezcan pugnas entre Municipios vecinos y se creen algunas veces dichas tasas con carácter de represalias.

Las Diputaciones provinciales también por su Estatuto especial vienen autorizadas a crear un arbitrio por el aprovechamiento de los servicios por ellas creados, y, por lo tanto, como la construcción y conservación de los caminos vecinales y carreteras provinciales es un servicio de dichos organismos, tienen derecho, y así lo han hecho algunas, a la creación de arbitrios; pero que como es lógico, por tratarse de una especie de remuneración de un servicio prestado, no pueden exigirlo de todos los vehículos, sino tan sólo de aquellos que utilizan tal servicio y así lo han entendido las que lo han creado, si bien en forma tal vez abusiva, puesto que han establecido una cuota anual pagadera en un solo plazo y exigida íntegra, aunque sea utilizado el servicio una vez tan solo.

Hoy, por el Real decreto-ley de 26 julio último, se autoriza por el excelentísimo señor Ministro de Fomento el establecimiento de una tasa especial de rodaje sobre toda clase de vehículos y con arreglo a tarifas que se determinan.

Se establece que el importe de la recaudación se distribuirá a razón de 65 por 100 libre de gastos para el Patronato del Circuito de firmes especiales, y de 35 por 100 para las Diputaciones, que deberán invertirlo íntegramente para el arreglo y construcción de las vías de comunicación a su cargo; pero como en el dicho Real decreto-ley no se limita ni se suprime el derecho que el Estatuto provincial concede a las Diputaciones de crear el arbitrio antes indicado, hay que deducir que la nueva tasa de rodaje viene a superponerse a todas las gabelas antes existentes, incluso las provinciales.

Se observa en este Real decreto-ley y en su artículo 9.º, además de lo que se manifiesta en la Exposición, que el señor Ministro se ha dado cuenta de la dificultad que representa una multiplicidad de impuestos de tantas naturalezas distintas y preconiza el concierto entre las distintas entidades más bien para llegar a un cobro único que a un impuesto único, procedimiento que a nuestro entender ha de ser de difícilísima solución por la imposibilidad de aunar tantas voluntades, pues como hemos visto, los Municipios tienen derechos de imposición que los unos se limitan a los vehículos que se hallan inscritos en su término y los otros pueden imponerlos a los que circulan por sus vías en determinadas condiciones, las Diputaciones pueden crear arbitrios sobre los vehículos que circulen por sus carreteras peculiares, y por el último Real decreto-ley se crea una tasa sobre todos los vehículos en general, que pasa una parte a las Diputaciones y otra al Patronato del Circuito Nacional — única porción en realidad que percibirá el Estado de todo este conjunto de variedad de imposiciones — ha de ser muy difícil hallar una fórmula de distribución que satisfaga las aspiraciones de todos los participantes.

Este *Real Automóvil Club de Cataluña* se atreve a someter a la consideración de V. E. su opinión de que la solución más práctica sería tal vez la de dejar sin efecto todos los derechos que hoy existen concedidos en favor de Ayuntamientos y Diputaciones para la imposición de arbitrios, tasas, impuestos, o como se denominen sobre la posesión, utilización y circulación de los vehículos de todas clases y que se creara un impuesto único percibido por el Estado directamente, el cual podría conceder una participación a los Ayuntamientos que sería determinada ulteriormente y de la parte restante, deducidos los gastos de administración, se podría hacer una distribución entre el Estado y las Diputaciones en proporción



a la superficie de los firmes de las carreteras conservadas respectivamente.

La base de imposición podría ser ya el volumen de los cilindros o la potencia en caballos, determinado por una fórmula sencilla, para los vehículos de tracción mecánica y el peso transportable que estaría inscrito en cada vehículo para los de tracción animal.

Establecida la tributación en esta forma, el Estado obtendría un ingreso muy importante, que hoy perciben en parte algunos Ayuntamientos y que no ha sido creado en el resto.

Se establecería una equidad en el impuesto, pues todos los poseedores de automóviles contribuirán a satisfacer estas cargas en relación con las potencias de sus vehículos.

La administración del impuesto sería mucho más económica, puesto que sería para un único impuesto y se recaudaría en un solo concepto.

La investigación podría ser más fácil, pues siendo uno solo el impuesto podría obligarse a llevar un signo exterior de haberlo satisfecho, como exige el Ayuntamiento de Madrid.

Los contribuyentes sabrían con seguridad que están en regla con el fisco, sufrirían menos molestias, y estando mejor repartidas las cargas no se daría el caso de que en algunas localidades la suma de los impuestos sea más elevada que en ninguna otra nación del mundo.

Antes de terminar, este Real Automóvil Club de Cataluña se permitirá someter a V. E. una última consideración.

No son sólo los automóviles y demás vehículos de tracción mecánica que circulan por las carreteras los que se aprovechan de sus ventajas y contribuyen a su deterioro, sino que son en número inmensamente mayor los vehículos de tracción animal que circulan por ellas y con los cascos de sus caballerías ocasionan mayores desperfectos que las llantas de los vehículos mecánicos, que siendo de materias elásticas, no producen desgastes apreciables en aquellos firmes que están recubiertos de alguna substancia aglomerante en su superficie de rodadura.

Siendo esto evidente, no hay razón que pueda justificar la no contribución o la contribución muy reducida de todos los vehículos de tracción animal al sostenimiento de los gastos que aquella conservación ocasione, tanto aquellos que se dedican al transporte de productos por cuenta ajena como aquellos otros que sólo lo hacen de los de su propia producción agrícola, no pudiendo admitirse que porque sus dueños satisfacen la contribución territorial deban estar exentos sus vehículos del pago del impuesto de circulación de sus vehículos, pues por la misma razón deberían estarlo, los camiones de los fabricantes que satisfacen su contribución industrial, los de los médicos, comisionistas, ingenieros, etc., etc.,

que pagasen los impuestos que se exigen al ejercicio de sus profesiones y hasta los de los que únicamente poseen los vehículos para su satisfacción y recreo, pues ya satisfacen el impuesto de utilidades sobre sus valores de renta o las contribuciones territoriales rústica o urbana sobre las fincas que poseen.

Considerando cumplir con un deber de ciudadanía, este Real Automóvil Club de Cataluña eleva esta instancia a V. E., confiando que por estar orientada hacia la simplificación y economía de los servicios que ha sido la manifestación constante y acertada de los deseos del Gobierno, ha de merecer la consideración y simpatía de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Barcelona 31 julio de 1926. — Excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros.

## REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

### Movimiento de socios

Durante el mes de julio han sido admitidos socios de número del Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes: don Antonio Codony Basquens, don José Laborí, don Francisco Paret, don Vicente Vendrell, don Rafael Bernabeu, don Guillermo Cadira, don Manuel Sastre, don Agustín Coma y Mas, don Manuel Pau Mulet, don Claude G. Frost y don Francisco Trías Sampere; y como corresponsal en Tarrasa, don José Pujals Vallés.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por don José Anfruns, don Federico Fernández Querol, don José Durbán, don Ramón Biset, don Miguel Roig, don Nicolás Perelló, don Juan Camps, don Juan de Landaluce y don Manuel Molins, y por falta de pago don Jaime Cladellas.

### Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de julio celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 2, 9, 15 y 29.

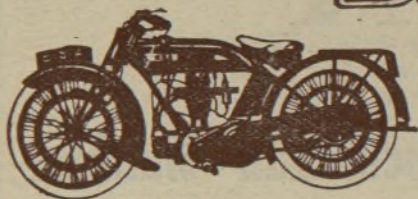
En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató de los últimos detalles de organización de la carrera y caravana a San Sebastián, la cual revistió el éxito de que se da cuenta en la reseña que se publica en este número. En la Junta del día 29 se aprobó la clasificación de dicha carrera.

Se tomaron disposiciones para la proyección de la película cedida por The Motor Cycle, debido a las gestiones del socio del Club señor Thornberg, y se cambiaron impresiones acerca de asuntos de orden interior del Club con respecto a la cuota de custodia de ccches, que, aunque tienen la cubicación de autociclos por su estructura, no aparecen como tales.

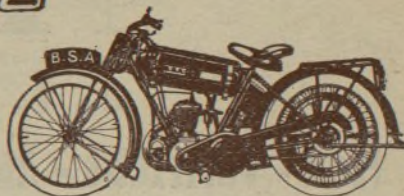


## MOTOCICLETAS

# 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 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. Rión 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



**MAGNETOS, BUJIAS Y CABLES**

**MEA**

de la casa alemana

**Mea - Vertriebs - Aktien - Gesellschaft - Stuttgart**

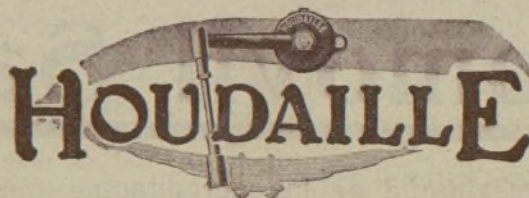


**CAYETANO CORNET**

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 12000 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

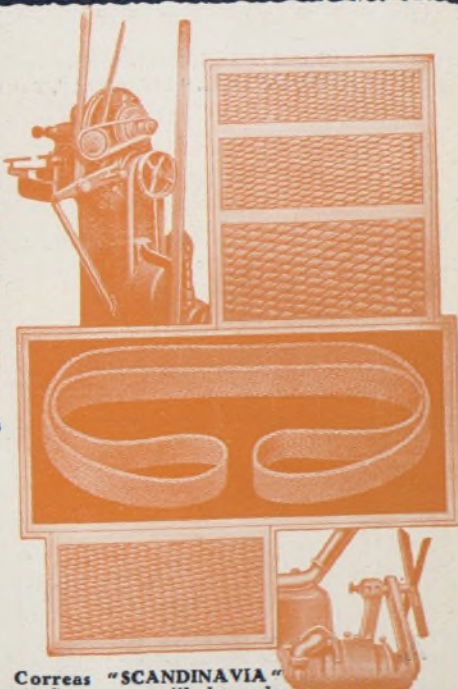
**CORREAS**



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

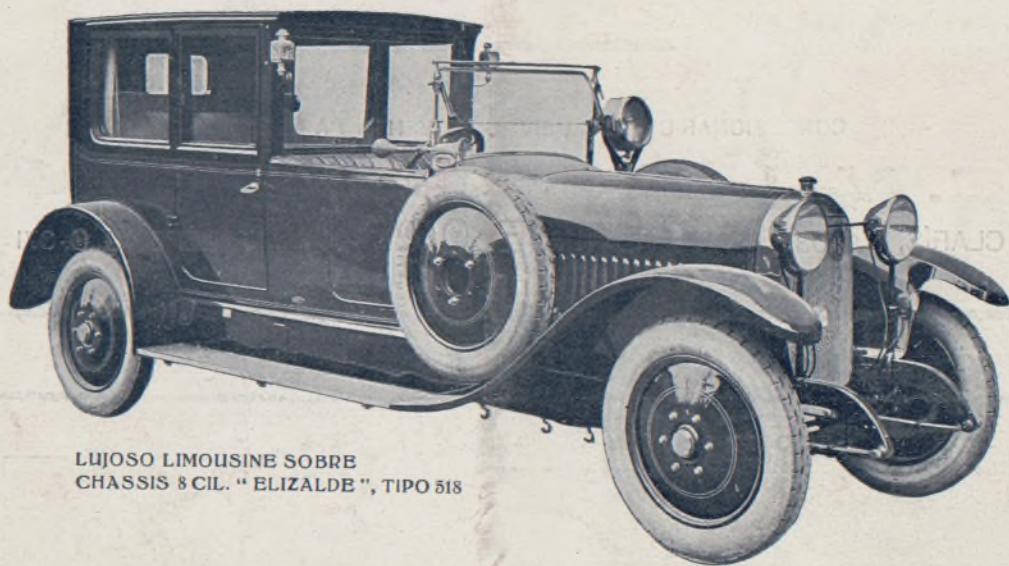
**MANUEL BLASI, S. A.** PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13 **BARCELONA**  
Teléf. 147 SP. - Teleg.: "Scandinavia"  
Sucursales: Constitución, 78, SAN S - Ayala, 142, enllo., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO



# 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.