

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL
ÓRGANO OFICIAL DEL
REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA
y
REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Año VIII

Noviembre-Diciembre 1926

NÚMS. 98 y 99

Si desea un pequeño faro móvil orientable en todas direcciones que le permita alumbrar a gran distancia durante la marcha los cruces, virajes, postes y reconocer los obstáculos que están fuera del alcance de los faros, emplee el



BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España
Equipo Bosch, S. A.

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-J

RUEDAS
METALICAS

RUDGE WHITWORTH

CUENTA-KILÓMETROS
CUENTA-REVOLUCIONES
RELOJES
ELEVADORES DE GASOLINA

O. S.

TRANSFORMACIÓN DE RUEDAS "BALON"
METALICAS PARA MONTAR NEUMATICOS

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

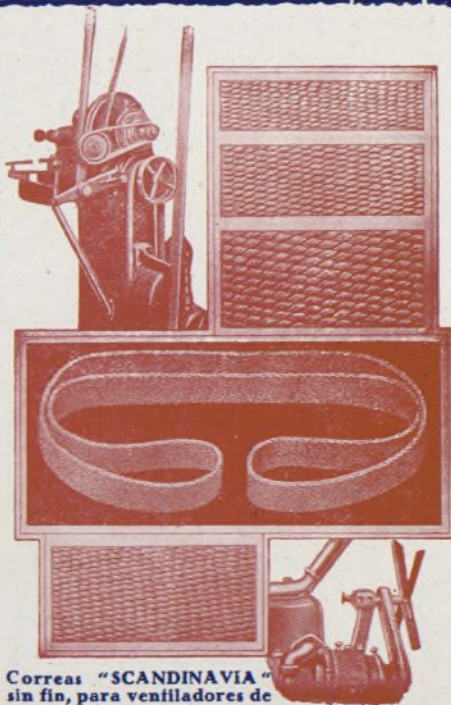
CORREAS



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

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL
REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA Y REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Redacción y Administración
Lauría, 28 : Teléf. 941-SP.
::: BARCELONA :::

DIRECTOR
Pablo Nicolau
INGENIERO



AÑO VIII : NÚMS. 98 y 99
NOVIEMBRE-DICIEMBRE DE 1926

SUMARIO : Las grandes manifestaciones de la industria del automóvil : El XX Salón del Automóvil de París, por F. A. Canto Arroyo. — Informe elevado al excelentísimo señor Ministro de Fomento por el Real Automóvil Club de Cataluña. — Reseña de la Prueba de Regularidad, organizada por la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en Tarrasa, por C. V. — Real Moto-Club de Cataluña : Excursión colectiva al Xalet de la Molina, por C. V. — Reseña de la XI Prueba por equipos, organizada por el Real Moto-Club de Cataluña, por C. V. — Sección Oficial

LAS GRANDES MANIFESTACIONES DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

El XX Salón del Automóvil de París

Una inauguración comercial. — La industria en pleno esfuerzo. — El 1500 c. c., los seis cilindros y las carrocerías cerradas. — La máxima perfección del accesorio. — La Hispano-Suiza en su lugar de honor. — « Ricart » triunfa por completo. — La solución económica.

Ha tenido lugar solemnemente el XX Salón del Automóvil, del Ciclo y de los Sports, en París, brillante manifestación que iniciada en 1894, bajo la base de exponer bicicletas y anexos, puede decirse que hoy constituye un certamen de calidad indiscutible en todos los órdenes de su especialidad y que se caracteriza por ser un verdadero *compte rendu* del esfuerzo que las industrias del motor y del ciclo y sus anexos vienen realizando con noble interés, para mostrar a técnicos y profanos las excelencias de su producción, con

la misma unción que se llevó al gran Palais de Industria de París el primer auto, como amenaza de singular batalla a la reina bicicleta hasta entonces, patrimonio de los poderosos...

La exposición de automóviles parisina — justo es reconocerlo — traduce perfectamente la fisonomía del pueblo organizador : el emplazamiento, la sabia disposición de todo cuanto allí se exhibe, el original ornato, la luz, la genial economía del espacio y por fin los inmensos tesoros de la ciencia y del trabajo allí acumulados, como atropellándose, cautivando por su ordenado desorden, retratando de cuerpo entero a una nación que siempre hiciera del trabajo la rama preferente de las actividades del humano.

Por eso, por el encantamiento que recibe el visitante y porque, más que catedral, es la Meca del automovilismo, el Salón de París es indiscutible : tiene vida propia ; es la Bolsa del automovi-



Vista exterior

lismo europeo, cuyas cotizaciones se admiten, respetan y acatan.

Y para que su valor dentro del renglón económico e industrial fuese más real, queriendo sin duda distinguirla sus organizadores de otras tantas exposiciones que necesitan del favor oficial y de la deslumbradora ceremonia para el reclamo que ha de asegurar su eventual existencia, prescindieron de la « gran parada » y muy sencillamente abrió las puertas el inmenso certamen, donde se condensan los esfuerzos de Europa y de otras naciones del mundo, y donde a modo de moderno Babel resuenan los ecos de todos los idiomas.

* * *

La primera impresión producida al visitante por el Salón parisino es la de que el mismo es tal vez el que hasta hoy tiene más aspecto comercial. No es una de tantas exhibiciones a las cuales acude Europa (Francia muy singularmente) para pregonar últimas creacio-

nes, o donde tal o cual maravilla sirva de espejuelo para que los incautos retengan con preferencia en su memoria el nombre de una marca; el Salón parisino habla con no poca elocuencia del enormísimo deseo, demostrado con los hechos, que tiene Europa de volver a su prosperidad, a aquella corriente de ímpetu económico, no detenido nunca, que caracterizó las grandes industrias antes de que el gran lapso trágico sembrase de cruces y regase con sangre las inmensas campiñas. Europa y Francia en primer lugar, van teniendo — como sucede en la mayoría de los países — una más clara noción de la clientela automovilista y todos los esfuerzos de la mayoría de los constructores tienden a armonizar su existencia con las necesidades comerciales; antes de la guerra, tal vez — tal vez nada más — podía un constructor encastillarse en sus normas de producción, obligando al automovilista a adaptarse al coche con todos sus inconvenientes o gastos; hoy han cambiado las cosas, y el mo-



Vista general

desto turista que no puede sujetarse a un presupuesto crecido de compra y sostenimiento y el industrial que ha de adquirir un coche o autocamión, por necesidad han de adoptar lo que más convenga a sus intereses.

O en otras palabras : el automovilismo utilitario y práctico, repercutiendo no poco en el ramo, obliga al productor a una adaptación, si quiere vender.

Recuérdese, sin ir más lejos, aquella exhibición del primer *chassis* « Citroën » en el Palacio del Automóvil, celebrado en Bellas Artes por vez primera ; a pesar de la magnífica impresión producida y de las soluciones que representaba, no triunfó en Barcelona hasta que fué llegada su hora ; cuando las carreteras lo permitieron y la urbanización de las rutas de los suburbios favoreció el ensanche de la ciudad, colocando lejanos entre sí todos los puntos de negocios.

Y esa fisonomía del automovilismo actual se ha traducido perfectamente en el Salón de París y se ha reflejado notablemente en la mayoría de *stands*.

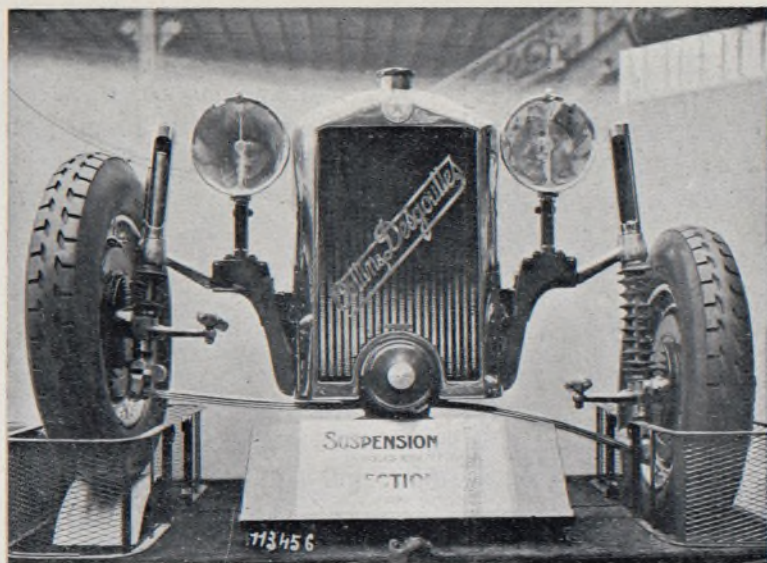
En suma, dos orientaciones : el mejoramiento racional del auto y el adaptación a la época.

Como si dijésemos : un triunfo más del tiempo, que a su paso implacable es el que siempre vence.

* * *

Esta crónica no tiene por objeto analizar detenidamente lo que de notable y desde el punto de vista técnico han exhibido mil cuatrocientos expositores ; esa faceta de la crítica queda para los técnicos, que en otro lugar y momento irán exponiendo al lector lo que de notable haya dado de sí el certamen popular. No obstante, *grosso modo* en estas líneas de impresión global, intentaremos, ni que sea globalmente, expresar la tendencia más general del Salón en cuanto a novedades generales.

Puede decirse que la cilindrada 1500 c. c. y los coches de seis cilindros han afirmado de una manera rotunda su papel indiscutible en el automovilismo.



Suspensión del «Collin & Desgouilles»

Ambas características tienen su fundamento respectivo.

Es sabido que la mayoría de las grandes competiciones automovilistas han tendido de una manera principalísima a lograr máximo rendimiento con mínimo consumo; y al decir mínimo consumo, se ha entendido gasto mínimo de entretenimiento, arbitrios y demás. Y en el Salón, crecido número de vehículos utilitarios, de puro placer, de refinado gusto, de confort para el más exigente, han cumplido su cometido (se entiende aparentemente para rendirlo en trabajo) con sólo el litro y medio de cilindrada total.

Pero hay más aún; los vendedores de coches de mayor cubicaje han querido resistir la reducción, por aquello de que nunca está de más la abundancia, pero los muchos y muy provechosos experimentos que una nueva generación ha practicado con los autociclos, logrando casi milagros con un litro (que hubo quien obtuvo 50 caballos) ha movido a esa pléyade de creadores, agentes y propagandistas del autociclo a laborar por el coche de litro y medio, al fin y al cabo un pequeño aumento de cubicación, compensado por un ren-

dimiento completo, más que suficiente para el coche normal.

Y en este punto, podemos decir que el XX Salón del Auto móvil ha sido una feliz demostración.

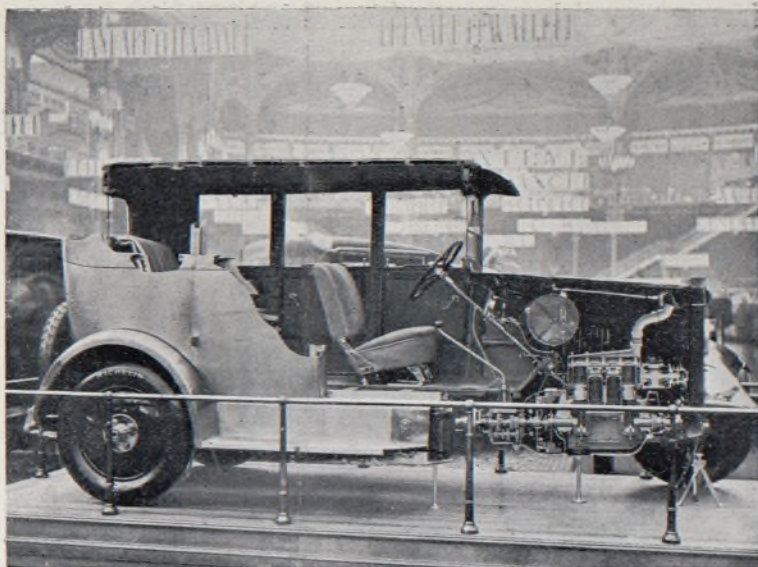
Hemos hablado también de los seis cilindros. Lógicamente se ha impuesto y maravilla constatar que cubicaciones muy reducidas, han adoptado los seis cilindros, dejando también a un lado prejuicios y basamentos

ilógicos. América, que en el automovilismo hemos de reconocer ha tenido iniciativas prácticas por excelencia, ha impuesto en Europa la normalidad de los seis cilindros.

Razones técnicas que los hechos han destruido, se oponían todavía a esa generalización; sin embargo, haciendo justicia a lo real, el más profano declararí las ventajas de un trabajo mecánico, realizado por varios elementos idénticos a la vez, en completa armonía, sin esfuerzos anormales, sobre el de los mismos elementos productores en menor número, y por consiguiente debiendo producir mayor energía. El que viaja con frecuencia en auto, nota perfectamente la dulzura del trabajo de seis cilindros, frente a la violencia de los pocos, pero más enérgicos, esfuerzos de menos cilindros. Siempre, un motor de seis cilindros será más suave, vibrará menos y trabajará con mayor seguridad que uno de cuatro. Y en cuanto a razones de seguridad, basta una ojeada al motor de aviación para convencerse de que una de las más confortadoras soluciones del motor de avión ha sido la cantidad crecida de cilindros en cada motor. Por otra parte, la comodidad

que hoy se persigue en el coche y el confort, han de agradecer mucho al trabajo silencioso y dulce del motor de seis cilindros.

No es, pues, esta tendencia, afirmación observada en el Salón, una cosa que puede discutirse en cuanto a estable o fugaz: es una consecuencia lógica y una razón natural del momento evolutivo del automóvil.



Cesta de una conducción interior «Citroën»

* * *

En la que podríamos llamar evolución del coche, también el Salón de París confirma la tendencia, o más aún, la preferencia que el automovilista va demostrando por la conducción interior. Pasaron aquellas épocas en que buen número de devotos del volante cifraban sus ilusiones en regresar a sus lares tras la larga excursión, llevando sobre su indumentaria respetable cantidad de polvo o barro. Aquella manía de adquirir un *chassis* y por puro sport no colocarle otra carrocería que unos *banquets* de junco prestados por el garagista, por fortuna huye para el bien de muchas marcas, a las que hacía más mal que bien la presencia en las vías aristocráticas del *chassis* si excelente en construcción, de apariencia destaralado. El automóvil, hoy, merced a las cómodas suspensiones, a la maravillosa instalación de alumbrado y a los motores rápidos y silenciosos, ha de proporcionar al pasajero las comodidades que requiere cualquier largo viaje, no llevando a su memoria la agradable estancia en el *pullman* del expreso; y para ello la carrocería cerrada brinda hoy

modelos a docenas de todas sistemas, para todos los climas y para todas las fortunas.

Es la ley fatal del tiempo también: viajar por placer con incomodidades, pudo admitirse en la época « infantil » del automóvil; hoy no tiene explicación.

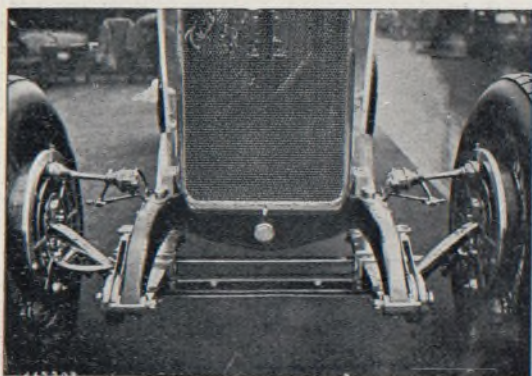
Además, ¿puede compararse nunca en elegancia, distinción y líneas un coche de sport a cualquier conducción interior como los que tan delicadamente expuestos nos han seducido en los *stands* del Gran Palais?

* * *

Los demás detalles característicos del Salón se refieren muy principalmente a la comodidad, confort y seguridad del automóvil. Así destacan como novedades interesantes la perfección maravillosa de la suspensión llamada semi-elíptica, favorecida no poco con el perfeccionamiento de los amortiguadores, y un especial montaje de los neumáticos « balón », que rechazados en principio por su facilidad de ejecutar el deslizamiento llamado festivamente « shimmy » se adoptan ahora, perfeccionados, a prueba de reventones, merced a llantas

huecas, especiales, que también se han mostrado en el Salón.

Entre los elementos favorables a la mejora de suspensiones, se ha admirado el sistema de suspensiones a base de independencia entre las ruedas de un



Suspensión y freno delantero 6 HP «Taibot»

mismo eje ; séanos permitido decir que, a nuestro juicio, tiene mucho de racional dicho sistema de suspensión, y auguramos para el mismo, y en plazo no muy lejano, una completa adopción, precisamente formando parte de suspensiones especiales, que a pesar de las felicísimas soluciones de manifiesto en el Salón, creemos sufrirán, a no tardar, modificaciones de no escaso radicalismo.

Séanos permitido recordar también que, en el fondo, las suspensiones a ruedas independientes presentadas en París, vienen a confirmar la visión que del asunto tuvieron, hará algunos años atrás, técnicos tan entusiastas como los señores Díaz y Grilló, de Barcelona, que las montaron en aquellos perfectos cochecitos que construyeron.

Entre las marcas que más se han preocupado de este detalle de la suspensión a base de ruedas independientes, constatamos, después de Lancia y Lizaire Frères, otras como Bucciali, que presenta sus ruedas delanteras motrices y directrices, Cottin Desgouttes y el Itala 1100 c. c. de carreras con una solución muy simple que con sus cuatro

ruedas independientes (las delanteras motrices y directrices) nos recuerda el David que creó aquel gran amigo nuestro, el mártir del Grao, el llorado camarada José María Armangué.

Los frenos en las cuatro ruedas, que en principio se creyó únicamente precisos para los coches rápidos, se han adoptado en el Salón para buen número de vehículos utilitarios, modestísimos. Con la particularidad de que aparte de los perfeccionamientos introducidos en nuevos sistemas de comanda, fácil reglaje, entretenimiento simplificado y acción eficaz, se ha adoptado el servofreno, que en principio estimóse apropiado sólo a vehículos de gran peso. En este renglón, Vesvaudre y Westinghouse se han acreditado en el Salón con sus felices soluciones.

* * *

En fin, el accesorio para auto, que fué primero patrimonio de la propia casa constructora de los autos, al pasar a ser obra de especialistas, ha venido modificándose y perfeccionándose de tal manera, que puede decirse que el mejoramiento del auto y lo notable del XX Salón depende en buena parte de la industria auxiliar del coche. En efecto, los más acabados equipos de luz eléctrica, el magneto, el carburador, las bujías, las ruedas, los sistemas de arranque que tantas fracturas de muñeca han evitado, los amortiguadores, los limpiadores de parabrisa automáticos, los aparatos indicadores contra el deslumbramiento y para los cambios de dirección, velocímetros, los controles de energía eléctrica, de aceite, de gasolina y de agua en el radiador, sistemas de engrase, filtros de gasolina y otros, perfeccionados en grado que parece insuperable, han dado un alto valor a la exposición automovilística, contribuyendo cada uno en su especialidad a dar forma tangible a los soluciones de los constructores.

Los filtros del aire, en cuya eficacia los técnicos están conformes, y que como América ha demostrado influyen no poco en la durabilidad del motor, han sido objeto de generales elogios. El Técalemit, gran firma del accesorio, ha sido uno de los filtros de aire más bien acogidos por el visitante del Salón.

* * *

Aun cuando esta crónica global sólo haya tenido por objeto dar una idea superficial de lo que ha sido el XX Salón del Automóvil, no podemos sustraernos a trazar — ni que superficialmente sea — unos renglones relativos a la industria de España en él representada.

Hispano-Suiza nuevamente se ha manifestado con todas las excelencias características de su producción indiscutible por todos conceptos. Nuestra primera fábrica de automóviles puede decirse que se ha limitado a presentar sus coches con un nuevo acabado, y sólo modificados en cuestión de detalle. Precisamente el valor que tirios y troyanos han reconocido en la gran marca española es el de que ya a la aparición de sus modelos primeros éstos contenían las más felices soluciones, que después han venido adoptando marcas que cuentan con un largo historial.

Por ello la Hispano-Suiza, sin apenas modificar sus modelos, sólo rejuveneciendo la presentación de los mismos al compás de los perfeccionamientos aportados por la industria accesorio, ha triunfado una vez más, causando la admiración de propios y extraños el porte elegante, distinguido y concreto de sus coches, que dan la sensación del más perfecto acabado.

Una grata novedad hemos podido constatar en el Salón de París: nos referimos a la presentación del coche español, verdaderamente español, concebido y construido por un paisano

nuestro, hombre de tantos conocimientos y entusiasmos por el automovilismo, como el ingeniero don Wifredo Ricart. Se trata en el auto Ricart de algo nuevo, serio y técnicamente perfecto. Y para que los lectores tengan una idea del



Stand de Motocicletas

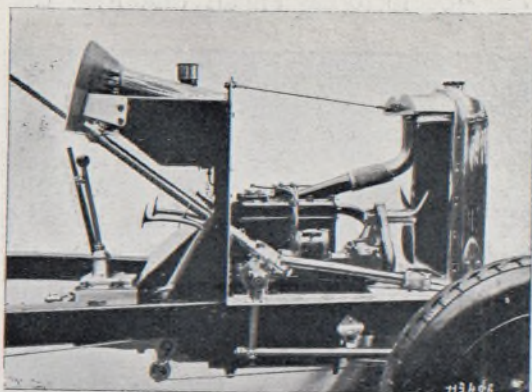
efecto que el coche catalán ha producido entre los peritos en la materia, diremos que ha merecido los más calurosos elogios de los mismos, hasta el punto de que entre los comentarios técnicos que publica la prensa parisién sobre el Salón París los de André Major, de *Les Sports*, son considerados como los más justos y menos interesados, ya que en ellos, sin conveniencias ni partidismos, se hace resaltar lo que tiene un valor real y positivo en la exposición.

Dicho crítico, en el segundo artículo publicado sobre el Salón y bajo el título «¿Algo nuevo?», escribe lo siguiente al tratar de los nuevos seis cilindros:

«Queda mucho que decir sobre las cuestiones de detalle dictadas por necesidades de fabricación; siendo sobre todo en la comanda de las válvulas donde el ingeniero da libre curso a sus ideas. Lorraine Dietrich, Jean Gras, Delage, Talbot, etc., presentan bellas realizaciones. En conjunto el balancín domina y el árbol de excéntricas único encima de los cilindros que comporta buen número de fieles, goza de una técnica bastante clásica. El doble árbol de ex-

céntricas es menos corriente y sólo se le encuentra en algunos modelos de gran sport.

«Uno entre ellos merece una mención especial por sus detalles de ejecución



Motor 6 HP «Berliet»

absolutamente originales : me refiero al presentado por el ingeniero español Ricart, que puede enorgullecerse de haber resuelto elegantemente un problema delicado ; sus dos árboles de excéntricas paralelos y accionados por engranajes de gran diámetro en materia plástica no atacan directamente las válvulas, sino que lo hacen indirectamente por balancines interpuestos ; cada cola de válvula es solidaria con un plato circular sobre cuya periferia se aplican seis pequeños resortes a espiral cerrado trabajando a compresión. Prácticamente ninguna rotura de resorte es de temer ; con tal disposición el montaje es extremadamente fácil, ya que ninguno de dichos resortes no queda prisionero entre las piezas en movimiento.

«Otra cosa. La delicada cuestión

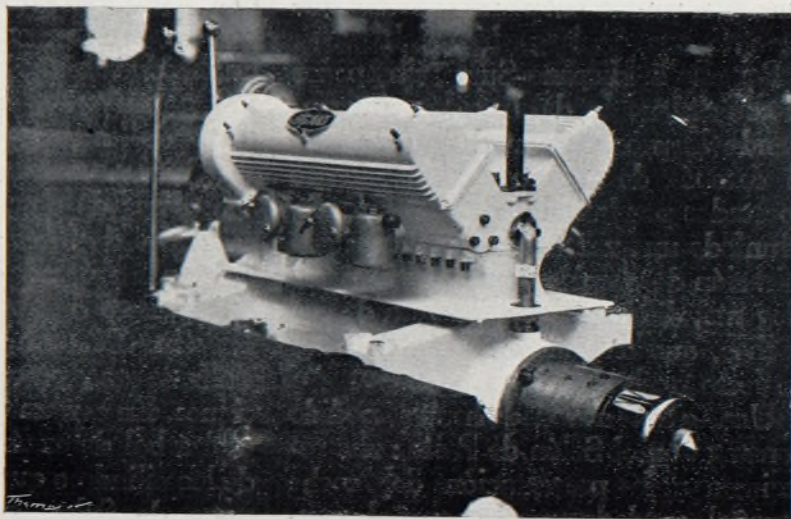
de engrase está resuelta por el empleo de dos bombas triples anegadas en el cárter, asegurando una de ellas la lubricación del cigüeñal, y la otra la de los árboles de excéntricas. El conjunto es limpio, compacto y robusto. Entre los nuevos motores presentados al salón éste no está falto de elegancia ».

Y con citar el testimonio ajeno creemos haber cumplido nuestra misión de críticos en este caso, celebrando las alabanzas extranjeras.

Eso sí, alborozándonos de júbilo el triunfo del trabajo de Cataluña en el Gran Salón de París.

* * *

En junto, el Salón del Automóvil constituye una exposición de índole económica ; los precios de coches han sido relativamente baratos ; Europa tiene después de la guerra una deuda cuyo importe no lo posee el mundo entero en moneda sonante. El esfuerzo económico es bien explicable. Además, Europa, que ha visto inundadas sus rutas por coches de América, no tiene más remedio que oponer la defensiva económica ante la ofensiva invasora de allende la mar. Y entendiendo el viejo continente que del enemigo es casi



Motor «Ricart»

siempre útil el consejo, ha sabido adaptar su industria automóvil a las necesidades o exigencias europeas, empero adoptando aquellos principios y detalles de construcción que América ha impuesto, y gracias a los cuales ha llegado a hacerse con un mercado respetable en Europa.

En una palabra, las soluciones presentadas en el XX Salón de París, han sido sólo elementos integrantes de una de las más grandes soluciones globales.

La solución económica.

F. A. CANTO ARROYO

Informe elevado al Excelentísimo señor Ministro de Fomento por el Real Automóvil Club de Cataluña

EXCMO. SEÑOR :

El Real Automóvil Club de Cataluña ha recibido con profundo agradecimiento el telegrama de 14 del corriente que se ha dignado dirigirle el excelentísimo señor Director General de Obras Públicas, concebido en los siguientes términos : **« Al objeto de poder tener una expresión serena del estado de las carreteras que pueda significar el juicio real que el público tiene formado resumen o rectificación de las múltiples quejas recibidas de varias provincias, este Ministerio, seguro del celo de los señores ingenieros, espera de ese culto centro exprese el concepto de la opinión pública, ya para confirmar las quejas aisladas o para estímulo y satisfacción de la labor realizada »** y con la mayor cordialidad felicita a V. E. por la feliz iniciativa de dirigirse en busca de informaciones a las Entidades y Corporaciones que puedan facilitarlas como fiel reflejo del sentir público.

Esta Entidad no creería corresponder a la confianza que le otorga V. E. con su petición, ni consideraría cumplir con su deber, si no expresara con toda claridad su manera de opinar sobre el estado de las carreteras, si no manifestara cuáles son, a su entender, las causas de su estado, que dista mucho de ser brillante, y si no expusiera con la mayor concisión posible, cuáles podrían ser los procedimientos a seguir para llevar las carreteras a un estado casi de perfección, sin salirse de las disponibilidades económicas de la nación, que no permiten ciertamente que se abuse de los pavimentos de lujo, y las expondrá con toda claridad, porque su exposición estará exenta de toda clase de prejuicios y encaminada únicamente al perfeccionamiento de un importante servicio público, que con su mejora hará cambiar el concepto que sobre él existía en el extranjero y nos atraerá la

visita de esos innumerables turistas que parecían temerosos de atravesar los Pirineos, ante la leyenda trágica del estado de nuestras carreteras, que si fué tal vez cierta hace ocho o diez años, ha venido desapareciendo de tal suerte, que es de esperar que en breve nuestras vías de comunicación han de encontrarse a la misma altura que las de los países que gozan de mayor favor de los turistas, logrando con ello que se desvíe hacia nuestra nación el río de oro que aquéllos llevan consigo.

Dispuestos a expresarnos con la franqueza que la pregunta de V. E. merece, hemos de decir que no estamos satisfechos de la situación de las carreteras de nuestra región, en la que hay algunas que dejan mucho que desear, a pesar de lo que han mejorado a partir de 1921, en que se aumentaron las consignaciones destinadas a conservación y reparación y a pesar del celo, entusiasmo y buen deseo demostrado por el personal de estas Jefaturas, que ha logrado obtener el máximo rendimiento de las deficientísimas consignaciones de que ha podido disponer. Esta deficiencia no permitía hacer un trabajo de conjunto que produjera un resultado brillante, y así vemos que la carretera de Madrid a Francia por La Junquera — en la que se están terminando los tres últimos puentes de importancia que en ella faltaban, con lo que desaparecerá esta vergüenza — tiene grandes extensiones que han sido dotadas de firmes adoquinados, hormigonados y asfálticos; se le han suprimido badenes en gran cantidad, muchos de ellos gracias a la cooperación de este Real Automóvil Club de Cataluña, que ha cedido los tubos de cemento necesarios para su desaparición, y se ha efectuado alguna otra mejora parcial; pero en cambio tiene todavía algunas secciones impresentables que no han podido ser objeto de corrección, unas veces por entorpecimiento de trámite y otras por carecer de consignaciones para

llevarlas a cabo con proyectos terminados y en alguna ocasión hasta por falta de fondos para hacer los estudios. Sólo citaremos algunas deficiencias para no ser demasiado extensos. La travesía de Esparraguera, muy mala con variante aprobada y efectuado replanteo, a falta de consignación; travesía de Gerona, con proyectos hechos, sin resolución superior; torrente del Llop, cerca de Martorell; travesías de Arenys de Mar, Canet de Mar, Calella, y otras que por una u otra causa están pendientes de arreglo.

Lo que decimos de esta carretera podría ser dicho de otras, pero hemos citado ésta porque actualmente se halla comprendida en el Circuito Nacional de firmes especiales y porque habrá de ser la que sirva de entrada al mayor número de turistas extranjeros y a los futuros visitantes de la Exposición de Barcelona, y en la que por ahora no hemos visto anunciada por cuenta del Patronato ninguna subasta, ni en esta sección ni en las otras del Circuito comprendidas en esta región, a pesar de que las ya anunciadas para dicho Circuito exceden de 26 millones de pesetas.

Aunque al hacer la distribución de las cantidades destinadas a conservación y reparación de carreteras, a la provincia de Barcelona se le asignaba el mayor coeficiente, no era esto suficiente dado el desgaste que la enorme circulación existente en muchos de nuestros caminos ocasionaba, circulación que se efectúa en gran parte en carros de tracción animal, provistos de llantas insuficientes y desproporcionadas con relación al peso transportado, llantas que, cual cuchillas de acero, destrozan el firme de las carreteras por resistente que sea. Esta situación debió haber cambiado en 1.º de enero del corriente año, en que terminaba el plazo, ampliamente suficiente, de cinco años, que se había concedido para efectuar el cambio de llantas; pero por un exceso de consideración a las interesadas lamentaciones de las Agrupaciones agrícolas, ha sido prorrogado por tres años más, durante los cuales los perjuicios que sufrirá el Estado por el mal trato de las carreteras serán de gran cuantía. Como ya hemos dicho antes, estos carros son aquí en gran número, tal vez excedan en la provincia de Barcelona de 80,000, y por esta cifra puede apreciarse el daño que son capaces de causar, y que para atender a su corrección las consignaciones han de ser mucho más elevadas.

Considera este Real Automóvil Club de Cataluña que, además de la insuficiencia de las consignaciones, tan manifiesta, que la más pequeña reducción repercute inmediatamente en el estado de conservación de los caminos, ha existido otra causa que ha contribuido a que no llegara nunca a obtenerse una perfecta situación de los mismos, y esta causa es la práctica que viene perdurando desde hace muchos años y que tuvo

su origen sin duda en el deseo de dar satisfacción a compromisos electorales y parlamentarios, de distribuir en pequeñísimas cantidades las que se destinaban a las reparaciones y obras nuevas. En esta forma podían subastarse al mismo tiempo un gran número de obras que forzosamente debían ser efectuadas en dos, tres y cuatro años, comprometiendo con ello los presupuestos de los años sucesivos y teniendo que ejecutarse las obras con gran lentitud, que forzosamente debía ser causa de su encarecimiento y de que la ejecución de las mismas se resintiera, pues muchas de ellas se efectuaban con soluciones de continuidad en los trabajos. Es este un procedimiento que únicamente puede ser empleado en obras nuevas de gran importancia, pero que se ha venido aplicando en trabajos de reparación que podían ser efectuados en pocos meses.

Como el sistema tenía el grave inconveniente de comprometer los presupuestos de varios ejercicios, para salir del atascamiento no cabía otro procedimiento que el que, con gran acierto, ha adoptado V. E. de acudir a presupuestos extraordinarios cubiertos con empréstitos especialmente destinados a este menester, tan necesario, de la reparación de las vías públicas. No es de creer que el número de kilómetros de carreteras en regular y mal estado haya aumentado desde la fecha en que fué emitido el informe de la Comisión del Consejo de Obras Públicas que en 1924 cumplió el encargo de hacer un estudio detallado de la situación de las mismas, y como desde aquella fecha un número de caminos vecinales ha pasado a cargo de las Diputaciones provinciales, el 50 por 100 aproximadamente de kilómetros de vías públicas, que precisaban una refacción importante, no creemos que pase de 25 000 kilómetros. Si en los trabajos de refacción se emplean los firmes que parecen más propiados, o sean el macadam ordinario para las carreteras de tráfico reducido, los alquitranados, riegos profundos y tarmacadam para las de tráfico más intenso y relativamente ligero y las de hormigón mosaico o adoquinados para las que soporten un tráfico muy intenso y de mucho peso, consideramos que no excederá de 1 500 millones de pesetas la suma precisa para llevar a cabo tan importante mejora. Con las cantidades que hoy figuran en los presupuestos para reparaciones, que después de efectuada la totalidad de la obra indicada ya no serán necesarias, en su mayor parte, y con una transformación en los impuestos sobre el tráfico rodado que haciendo contribuir a todos los que utilizan las vías públicas produciría un importante ingreso para el Estado, podría seguramente atenderse al servicio de intereses a 5 por 100 y amortización en veinte años del empréstito indispensable. La transformación del impuesto debería consistir en la desaparición de todas las facultades

concedidas a Diputaciones y Ayuntamientos, para la creación e imposición de arbitrios, tasas, derechos y cualquier otra forma de contribución directa o indirecta, anulando las que hoy existen, que serían substituidas por un impuesto único que percibiría el Estado directamente y de cuya recaudación total destinaría una pequeña parte a los Municipios en que estuvieran inscritos los vehículos y otra parte a las Diputaciones, proporcional al número de kilómetros de caminos que tuvieran a su cargo. Si este impuesto gravara a todos los vehículos, fueran de tracción mecánica o animal, sin excepciones de ninguna clase por ser de agricultores o de industriales, creemos que, sin que las tarifas resultasen gravosas para los contribuyentes, el Estado podría recaudar tal vez una cantidad que excedería de 80 millones de pesetas.

Otra de las causas que ha venido entorpeciendo el mejoramiento de las carreteras ha sido, a nuestro entender, la organización adoptada que, centralizando con exceso los servicios y extremando el expedienteo, retrasaba la resolución de los proyectos presentados, que cuando venían a ser resueltos ya resultaban deficientes.

Sin duda una de las principales causas, quizá la única, del mejor estado de las provincias vascongadas y de las que ha venido conservando la Mancomunidad de Cataluña y hoy con el mismo éxito la Diputación de Barcelona, es que este expedienteo se halla reducido a su más mínima expresión por hallarse en íntimo contacto todos los organismos que deben proyectar, autorizar y ejecutar las obras que son necesarias.

También parece que por este lado se empieza a producir una transformación que puede conducir a una solución conveniente, puesto que se ha aceptado el concepto de la autonomía para el desenvolvimiento del Circuito Nacional de firmes especiales, circuito que había sido aspiración constante de esta Entidad, que ya en 1910, por medio de su Presidente lo había propuesto al Senado, y que en 1923 volvió nuevamente a solicitarlo, y cuya creación, por lo tanto, ha sido motivo de gran satisfacción para ella y de gran reconocimiento hacia V. E. por su feliz iniciativa.

Pero si hemos de expresar a V. E. nuestra opinión con la mayor sinceridad y con el máximo deseo de acierto, hemos de manifestarle que más que la autonomía en longitud, la consideramos conveniente en superficie. Hoy día el organismo creado para el Circuito Nacional, observado sobre el mapa, aparece como un cuerpo cuya cabeza se encuentra en Madrid y cuyos tentáculos se extienden por todos los ámbitos de España, y por lo tanto es fácil que adolezca de alguna de las deficiencias actuales y habrá de ser para los organismos centrales de este Patronato autónomo, tal vez de difícil solución, o por lo menos causa

de laborioso estudio, la determinación de cuál sea el mejor firme a emplear en cada sección, puesto que tratándose de firmes especiales para su elección y aplicación hay que tener en cuenta las condiciones meteorológicas, hidrológicas, de calidad de los terrenos, de ventilación, etc., etc., por una parte, y las circunstancias de transportes, su peso, su rapidez, clase de vehículos, etc., etc.; de otra, que han de obligar a informaciones, visitas y viajes, que dejando aparte su coste, que tiene poca importancia al lado de la de la obra a ejecutar, producirá seguramente un retraso en las propuestas de obras a ejecutar. Además, el ocuparse este Patronato autónomo tan sólo del Circuito Nacional ya propuesto, ha de producir una falta de coordinación armónica con el resto de los caminos que a él afluyen, quedando aquél completamente desligado de todos los demás, y como éstos son los que han de conducir a visitar las bellezas de nuestra nación, aquél ya no podrá cumplir más que en parte el fin para que fué solicitado, de fomentar el turismo, y el sacrificio que se impone a los contribuyentes todos no será aprovechado más que por aquellos que se encuentren situados sobre la red que constituya el Circuito.

Nuestra opinión coincidía en la concepción de organismos autónomos, lo que podrá ver V. E. en el número 71 de nuestra Revista AUTO-MOTO, que le acompañamos, que podrían comprender cada uno de ellos siete u ocho provincias, dependiendo todos ellos de un organismo central encargado de la asignación y distribución de las consignaciones, que deberían estar en relación con la importancia de la red de carreteras de cada uno y de la intensidad de tráfico y número de vehículos, que forzadamente ha de influir en el deterioro de los firmes; tendría además el encargo, dicho organismo central, de recaudar el impuesto único de circulación y las subvenciones del Estado y de servir de lazo de coordinación de los trabajos de las diferentes secciones regionales de conservación de las vías públicas.

Disponiendo como dispone el Estado de personal honorable, inteligente y celoso en el cumplimiento de su deber, afecto a las obras públicas, se podría constituir en cada una de las agrupaciones autónomas unos Patronatos regionales de carreteras, integrados por parte de dicho personal, delegados de las Sociedades automovilistas, representantes de los otros sistemas de locomoción y miembros de las Cámaras oficiales presididos por inspectores generales de Obras Públicas, los cuales dentro de las asignaciones que les fuesen señaladas por la Junta Central y en vista de los proyectos preparados por las secciones técnicas que de su seno se constituyeran, resolvieran sobre las obras a ejecutar en cada una de las Agrupaciones, incluso las referentes a la porción de

Circuito Nacional que en cada una estuviera comprendida. En esta forma la obra sería más de conjunto, habría mayor facilidad para la determinación de las obras a ejecutar, se obtendría con seguridad en las obras que se llevaran a cabo una mayor perfección porque se podrían determinar con relación a los elementos que en la Agrupación existieran, se apreciaría con mayor conocimiento la necesidad de construcción de los puentes más indispensables, la supresión de pasos a nivel, que hace varios años se ha visto desaparecer de los presupuestos la consignación que a ellos se destinaba, la corrección de vados y badenes que tan desagradables y peligrosos resultan para la circulación rápida actual, y por la práctica y especialización que los ingenieros que llevan varios años en una misma Jefatura han adquirido, las obras serían ejecutadas con mayor conocimiento de la realidad, de las necesidades y de los elementos disponibles.

Este Real Automóvil Club de Cataluña tiene la convicción de que dados los costes de los diferentes firmes del que hizo un estudio en los números 92 y 95 de la indicada Revista, que también acompaña, sería posible llegar a poner en perfecto estado el 50 por 100 de las carreteras del Estado, que hoy no lo están, con los 1 500 millones de pesetas anteriormente indicados y que podría

atenderse al servicio de este empréstito y a los 100 millones de pesetas que para conservación de la totalidad de las carreteras, a razón de 40 céntimos de peseta por metro cuadrado y año, serían necesarios, con las cantidades que hoy vienen consignándose en los presupuestos para conservación y reparación, aumentadas con el producto de los ingresos obtenidos con el impuesto único.

Nuestro deseo, excelentísimo señor, de que se llegue a un perfecto estado de conservación de las carreteras en nuestra región y en toda España, para poder atraer para la nación todas las ventajas que del turismo se derivan, nos ha llevado a ser más extensos tal vez de lo conveniente, pero confiamos que V. E. nos excusará en atención al buen deseo que nos anima y a nuestra firme convicción de que en la parcelación del servicio de Obras Públicas se halla la solución del problema de nuestras carreteras.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Barcelona, 20 noviembre 1926.

Real Automóvil Club de Cataluña

El Presidente de la Comisión de Fomento

José Solá-Sert

El Secretario

Pablo Nicolau





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

el día 7 de noviembre de 1926

Un nuevo éxito ha conseguido la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en Tarrasa organizando una prueba de regularidad que ha logrado reunir un contingente notable de concursantes, que distribuidos en categorías de neófitos y expertos alcanzó la cifra de 46 inscriptos.

Los organizadores llevaron al reglamento de la prueba la categoría de neófito, disminuyendo el promedio de velocidad de éstos en su afán de dar entrada a elementos que empiezan sus armas en el motorismo y que con esta característica les había de ser más fácil una lucida clasificación.

A pesar de dicha facilidad se esperaba que el contingente de neófitos fuese mayor, y una buena prueba de que actuaban en mejores condiciones con vista a la clasificación es la obtenida por algunos de ellos que obtuvieron una diferencia mínima.

Como siempre el Real Moto-Club de Cataluña auxilió eficazmente los trabajos de organización antes, durante y después de la prueba, cooperación que, unida a los trabajos de organización de la Delegación de Tarrasa, dieron el resultado apetecible, ya que todos los servicios y detalles de la prueba estuvieron servidos inmejorablemente.

A las 8 en punto de la mañana se constituyó el Jurado de salida, dándola al primero de los inscriptos y a continuación, de minuto en minuto, a los con-



Ífigo de la Vigure, sobre Benjamín : Copa de Plata

cursores que se expresan en la relación que publicamos a continuación, de los cuales dejaron de presentarse por causas justificadas los números 2, 20, 22 y 26.

CONCURSANTES NEÓFITOS

A 30 kilómetros de promedio

N.º	1. Antonio Escoriguela.....	Sidecar	A. J. S.	500 c. c.
-----	-----------------------------	---------------	---------------	-----------

A 35 kilómetros por hora de promedio

N.º	2. Joaquín Tusquets.....	Motocicleta....	Douglas	350 c. c.
»	3. Samson	Motocicleta....	Triumph	500 c. c.
»	4. Pelayo Mora	Sidecar	A. J. S.	1 000 c. c.
»	5. Francisco Mestres	Autociclo	Sénéchal.	1 100 c. c.
»	6. X. X.	Autociclo	G. M.	1 100 c. c.
»	7. Iñigo de la Vigure	Autociclo	Benjamín	1 100 c. c.
»	8. X. X.	Autociclo	X. X.	1 100 c. c.
»	9. X. X.	Autociclo	Renault.	1 100 c. c.
»	10. Juan Coma	Autociclo	B. N. C.	1 100 c. c.
»	11. Pedro Junyent	Motocicleta....	Matchlees.	350 c. c.
»	12. X. X.	Motocicleta....	Matchlees.	500 c. c.
»	14. Lorenzo Pons.	Motocicleta....	Douglas	350 c. c.
»	15. Pedro Vives	Motocicleta....	Matchlees.	350 c. c.
»	16. Salvador Auro	Sidecar	Harley-Davidson. ...	1 000 c. c.

CONCURSANTES EXPERTOS

A 35 kilómetros por hora de promedio

N.º	17. Langran	Sidecar	Norton	560 c. c.
»	18. Domingo Hernández.	Autociclo	Sénéchal.	750 c. c.
»	19. Juan Pujadas	Sidecar	Norton	560 c. c.
»	20. Antonio Catalá.	Motocicleta....	Terrot.	250 c. c.
»	21. Diabolo	Autociclo	Austin.	750 c. c.
»	22. José M. Planás	Autociclo	Austin.	750 c. c.
»	23. Antonio Alá	Sidecar	Triumph	560 c. c.

A 40 kilómetros por hora de promedio

N.º	24. José Arch	Autociclo	Salmson	1 100 c. c.
»	25. Pablo Aixelá	Motocicleta....	Douglas	350 c. c.
»	26. Pablo Atserá.	Motocicleta....	Royal Enfield	350 c. c.
»	27. José M. Giralt.	Motocicleta....	Matchlees.	350 c. c.
»	28. Agustín Coma	Autociclo	Hércules.	1 100 c. c.
»	29. Pablo Barba	Motocicleta....	Matchlees.	350 c. c.
»	30. Pedro Arch.	Motocicleta....	Triumph.	500 c. c.
»	31. Antonio Roig	Autociclo	Citroën	1 100 c. c.
»	32. Juan Aleu	Sidecar	Harley-Davidson. ...	1 000 c. c.
»	33. X. X.	Motocicleta....	Matchlees.	350 c. c.
»	34. Gaspar Andrés.	Motocicleta....	Triumph	500 c. c.
»	35. Antonio Vila.	Autociclo	Amílcar.	1 100 c. c.
»	36. Juan Barnils	Autociclo	Citroën	1 100 c. c.
»	37. Juan Brosa	Motocicleta....	Ariel	500 c. c.
»	38. Salvador Vallvé	Sidecar	A. J. S.	1 000 c. c.
»	39. Luis Piferrer.	Motocicleta....	Terrot.	350 c. c.
»	40. José Bonet.	Motocicleta....	Douglas	350 c. c.
»	41. Francisco Sanahuja	Motocicleta....	Panther.	500 c. c.
»	42. Arturo Bou.	Motocicleta....	Gnome Rhone	500 c. c.
»	43. O. St. Clair Lloyd	Motocicleta....	Panther.	500 c. c.
»	44. Federico Esteve	Autociclo	Salmson	1 100 c. c.
»	45. Raimond de Rocafort	Autociclo	Salmson	1 100 c. c.
»	46. Antonio Cristófol	Motocicleta....	B. S. A.	350 c. c.



Pablo Barba, sobre Matchlees : Copa de Plata

El buen estado de la carretera hasta Rellinás favoreció bastante a que no se registrase nada anormal. Antes de Manresa y debido a un gran bache en la



Antonio Cristófol, sobre B. S. A : Medalla de Oro.

carretera sufre avería en una de las ruedas el coche de Arch, obligándole a retirarse de la carrera. También Valon, por pana de embrague, se retira poco después, siguiendo sin más incidentes hasta el primer control fijo montado en Calders, que corre a cargo de Renom y Brocá.

En este control pierde la carrera Vallvé, que ha equivocado el itinerario a la salida de Manresa.

El ascenso a Collsuspina se verifica con perfecta normalidad, encontrándose al final del descenso en el cruce a Vich



Pedro Vives, sobre Matchlees : Medalla de Oro

al señor Sedó en funciones de contro secreto, siendo varios los que se dejan algún minuto o segundo en el indicado cruce.

Antes de Granollers montan un control fijo los señores Antonietti, padre e hijo, sufre un pinchazo de neumático el señor Giralt, lo cual le retrasa notablemente en la espléndida carrera que estaba efectuando.

En el cruce de carreteras cercano a Llisás se sitúa Esteban Cardelús, en funciones de control secreto, y también son varios los que por lo inesperado tienen variación en el horario.

Sin más incidentes y ante un gentío enorme se verifica la llegada a Tarrasa, clasificándose 37 de los 41 salidos.

A continuación publicamos la clasificación detallada de la prueba, y las

Prueba de Regularidad de la Delegación del R. M. C. C. en Tarrasa-7 noviembre de 1926

CLASIFICACION OFICIAL

Número de orden	CONCURSANTES	VEHICULOS	CUBICACION	Salida de Tarrasa	Control fijo en Calders			Control secreto cruce a Tora a 76'600 kilómetros de la salida			Control fijo en Granollers			Control secreto antes paso nivel carretera a Moyá a 134'500 Kms. de la salida			Llegada a Tarrasa			Diferencia total	Clasificación
					Hora de paso	Hora a que pasa	Diferencia	Hora de paso	Hora a que pasa	Diferencia	Hora de paso	Hora a que pasa	Diferencia	Hora de paso	Hora a que pasa	Diferencia	Hora de llegada	Hora a que llega	Diferencia		
Néfitos																					
A 30 Kms. por hora																					
1	Antonio Escorihuela..	S. A. J. S.	500	8,00	9,47'30	9,53'45	6'15	10,33	10,34	1'00	11,54'30	11,54'30	—	12,29	12,35	6'00	13,03'30	13,14'40	6'10	19'25	33.º
A 35 Kms. por hora																					
3	Samson.	M. Triumph.	500	8,02	9,34	9,34'20	20	10,13	10,07	6'00	11,23	11,22'40	20	11,52'30	11,51'35	55	12,26'30	12,27'48	1'18	8'53	27.º
4	Pelayo Mora.	S. A. J. S.	1 000	8,03	9,35	9,39'06	4'06	10,14	10,12	2'00	11,24	11,23'20	40	11,53'30	11,51'45	1'45	12,27'30	12,28'33	1'03	9'34	29.º
5	Francisco Mestres.	A. Sénechal.	1 100	8,04	9,36	9,53'20	17'20	10,15	10,28	13'00	11,25	11,25'40	40	11,54'30	11,52	2'30	12,28'30	12,25'50	2'40	37'10	35.º
6	X. X.	A. G. M.	1 100	8,05	9,37	9,36'08	52	10,16	10,16	—	11,26	11,24'40	1'20	11,55'30	11,52'25	3'05	12,29'30	12,28'33	57	7'14	19.º
7	Iñigo de la Vigure.	A. Benjamín.	1 100	8,06	9,38	9,37'37	23	10,17	10,17	—	11,27	11,25'48	1'12	11,56'30	11,56'55	25	12,30'30	12,30'26	04	2'04	3.º
8	X. X.	A. X. X.	1 100	8,07	9,39	9,42'02	3'02	10,18	10,17	1'00	11,28	11,24'20	3'40	11,57'30	12,04	6'30	12,31'50	12,32'20	50	15'02	31.º
9	X. X.	A. Renault.	1 100	8,08	9,40	9,39'23	37	10,19	10,21	2'00	11,29	11,26'25	2'35	11,58'30	11,57'50	40	12,32'30	12,31'41	49	6'41	18.º
10	Juan Coma.	A. B. N.	1 100	8,09	9,41	9,42'57	1'57	10,20	10,18	2'00	11,30	11,26'35	3'25	11,59'30	11,57'35	1'55	12,33'30	12,32'44	46	10'03	30.º
11	Pedro Junyent.	M. Matchlees.	350	8,10	9,42	9,40'25	1'35	10,21	10,18	3'00	11,31	11,31'35	35	12,00'30	11,57'45	2'45	12,34'30	12,33'08	1'22	9'17	28.º
12	X. X.	M. Matchlees.	500	8,11	9,43	9,43'20	20	10,22	10,23	1'00	11,32	11,32'40	40	12,01'30	12,00'30	1'00	12,35'30	12,34'50	40	3'40	6.º
14	Lorenzo Pons.	M. Dcuglas.	350	8,12	9,44	9,43'33	27	10,23	10,22	1'00	11,33	11,32'02	58	12,02'30	12,05'25	2'55	12,36'30	12,37'12	42	6'02	16.º
15	Pedro Vives.	M. Matchlees.	350	8,13	9,45	9,43'43	1'17	10,24	10,24	—	11,35	11,33'40	20	12,03'30	12,05'50	2'20	12,37'30	12,38'27	57	4'54	9.º
16	Salvador Auró.	S. H. Davidson.	1 000	8,14	9,46	9,48'20	2'20	10,25	10,24'30	30	11,34	11,34'21	39	12,04'30	12,06	1'30	12,38'30	12,39'11	41	5'40	13.º
Expertos																					
A 35 Kms. por hora																					
17	Langran.	S. Norton.	560	8,15	9,47	9,44'43	2'17	10,26	10,28'20	2'20	11,36	11,35'35	25	12,05'30	12,08'10	2'40	12,39'30	12,39'35	05	7'47	22.º
18	Domingo Hernández.	A. Sénechal.	750	8,16	9,48	9,47'40	20	10,27	10,26	1'00	11,37	11,35'50	1'10	12,06'30	12,08'55	2'25	12,40'30	12,40'01	29	5'24	12.º
19	Juan Pujedas.	S. Norton.	560	8,17	9,49	9,48'25	35	10,28	10,26'30	1'30	11,38	11,36'35	1'25	12,07'30	12,22'15	14'45	12,41'30	12,43'30			
21	Diabolo.	A. Austin.	750	8,19	9,51						11,40						12,43'30				
23	Antonio Alá.	S. Triumph.	560	8,21	9,53	9,53'30	30	10,32	10,32'30	30	11,42	11,42'05	05	12,11'30	12,12'10	40	12,45'30	12,45'49	19	2'04 R.	2.º
A 40 Kms. por hora																					
24	José Archs.	M. Salsom.	350	8,22	9,42'30			10,17			11,18						12,13'30	12,35'02			
25	Pablo Aixelá.	M. Douglas.	350	8,23	9,43'30	9,41'48	1'12	10,18	10,17	1'00	11,19	11,19'50	50	11,44'30	11,46'20	1'50	12,14'30	12,14'26	04	4'56	10.º
27	José M.ª Giralt.	M. Matchlees.	350	8,25	9,45'30	9,46'23	53	10,20	10,20	—	11,21	11,44'38	23'38	11,46'30	12,12'15	25'45	12,16'30	12,43'30	27'00	1'17'16	37.º
28	Agustín Coma.	A. Hércules.	1 100	8,26	9,46'30	9,48'31	2'01	10,21	10,22	1'00	11,22	11,22'48	48	11,47'30	11,48	30	12,17'30	12,18'27	57	5'16	11.º
29	Pablo Barba.	M. Matchlees.	350	8,27	9,47'30	9,48'30	1'00	10,22	10,22	—	11,23	11,24'25	1'25	11,48'30	11,48'30	—	12,18'30	12,18'53	23	2'48	5.º
30	Pedro Arch.	M. Triumph.	500	8,28	9,48'30	9,48'32	02	10,23	10'22	1'00	11,24	11,24'49	49	11,49'30	11,48'40	50	12,19'30	12,19'25	05	2'46	4.º
31	Antonio Roig.	A. Citroën.	1 100	8,29	9,49'30	9,50'03	33	10,24	10,23	1'00	11,25	11,26'00	1'00	11,50'30	11,50	30	12,20'30	12,23'22	2'52	5'55	14.º
32	Juan Aleu.	S. H. Davidson.	1 000	8,30	9,50'30	9,50'03	27	10,25	10,25'30	30	11,26	11,24'10	1'50	11,51'30	11,48'15	3'15	12,21'30	12,21'20	10	6'12	17.º
33	X. X.	M. Matchlees.	350	8,31	9,51'30	9,50'50	40	10,26	10,25	1'00	11,27	11,26'50	10	11,52'30	11,56'50	4'20	12,22'30	12,25'05	2'35	8'45	25.º
34	Gaspar Andrés.	M. Triumph.	500	8,32	9,52'30	9,49'23	3'07	10,27	10,25'30	1'30	11,28	11,25'35	2'25	11,53'30	11,54'15	45	12,23'30	12,23'13	17	8'04	23.º
35	Antonio Vila.	A. Amilcar.	1 100	8,33	9,53'30	9,53'30		10,28	10,28	—	11,29	11,28'45	15	11,54'30	11,54'50	20	12,24'30	12,25'02	32	1'07	1.º
36	Juan Barnils.	A. Citroën.	1 100	8,34	9,54'30	9,53'46	44	10,29	10,28'20	40	11,30	11,30'07	07	11,55'30	11,57'10	1'40	12,25'30	12,28'15	2'45	5'56	15.º
37	Juan Brosa.	M. Ariel.	500	8,35	9,55'30	9,50'32	4'58	10,30	10,25	5'00	11,31	11,26'10	4'50	11,56'30	11,52'30	4'00	12,26'30	12,24'00	2'30	21'18	34.º
38	Salvador Vallvé.	S. A. J. S.	1 000	8,36	9,56'30	no pasó		10,31	10,28'20	2'40	11,32	11,31'59	01	11,57'30	12,00'10	2'40	12,27'30	12,28'23	53		
39	Luis Piferrer.	M. Terrct.	350	8,37	9,57'30	9,53'55	3'35	10,32	10,28	4'00	11,33	11,27'15	5'45	11,58'30	11,55'15	3'15	13,28'30	12,26'10	2'20	18'55	32.º
40	José Bonet.	M. Douglas.	350	8,38	9,58'30	9,59'25	55	10,33	10,32'30	30	11,34	11,34'05	05	11,59'30	12,21'50	22'20	12,29'30	12,47'50	18'20	42'10	36.º
41	Francisco Sanahuja.	M. Panther.	500	8,39	9,59'30	10,00'19	49	10,34	10,32	2'00	11,35	11,35'03	03	12,00'30	12,00'40	10	12,30'30	12,32'04	1'34	4'36	8.º
42	Arturo Bou.	M. Gnome Rhonc.	500	8,40	10,00'30	10,01'13	43	10,35	10,33	2'00	11,36	11,37'05	1'05	12,01'30	12,04	2'30	12,31'30	12,33'19	1'49	8'07	24.º
43	O. L. Clair Lloyd.	M. Panther.	500	8,41	10,01'30	10,02'17	47	10,36	10,35	1'00	11,37	11,36'55	05	12,02'30	12,06	3'30	12,32'30	12,36'00	3'30	8'52	26.º
44	Federico Esteve.	A. Salmson.	1 100	8,42	10,02'30	9,58'27	4'03	10,37	10,35	2'00	11,38	11,37'20	40	12,03'30	12,03'50	20	12,33'30	12,33'53	23	7'26	21.º
45	Raimond de Rocafort.	A. Salmson.	1 100	8,43	10,03'30	10,00'30	3'00	10,38	10,35'30	2'30	11,39	11,37'50	1'10	12,04'30	12,04	30	12,34'30	12,34'46	16	7'26	20.º
46	Antonio Cristófol.	M. B. S. A.	350	8,44	10,04'30	10,04'45	15	10,39	10,38	1'00	11,40	11,39'30	30	12,05'30	12,07'55	2'25	12,35'30	12,35'20	10	4'40	7.º



Pedro Arch, sobre Triumph : Copa de Plata

ligeras diferencias obtenidas por los concursantes con la prueba más palpable del interés y cuidado que pasieron en la realización del recorrido y el mayor elogio que puede tributárseles por su espléndida actuación.

La Guardia Civil cooperó brillantemente a los servicios de orden en la salida, trayecto y llegada, y la Cruz Roja, que por fortuna no hubo de intervenir, montó un servicio digno del mayor elogio.

En resumen un gran éxito para la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en TARRASA.

C. V.

Noviembre 1926.



Antonio Alá
sobre Triumph : Copa de Plata



El Control de llegada



REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Excursión colectiva al Xalet de la Molina

Días 13 y 14 de noviembre

La lluvia de los días anteriores y la inseguridad del tiempo el mismo de la salida, hizo que un buen número de los futuros concurrentes desistiese de participar en la excursión colectiva que al Xalet de la Molina organizó el Real Moto-Club de Cataluña para la tarde del sábado y siguiente domingo.

Ello no obstante, a la hora previamente convenida emprendieron la marcha hasta 25 excursionistas con el Presidente del Club, don Francisco Coma, a la cabeza.

A medida que los vehículos avanzaban, el tiempo mejoró notablemente hasta quedar una tarde espléndida, que al igual que la noche y día siguiente, dieron un marco a la excursión agrabilísimo en extremo.

Antes de las ocho de la noche quedaron los excursionistas instalados en el Xalet de la Molina, después de haber cubierto sin el más mínimo incidente los 163 kilómetros que los separan del Real Moto-Club de Cataluña.

La mayor parte de los concurrentes desconocían el Xalet, pudiendo apreciar la magnífica y confortable instalación del mismo, así como su espléndida situación.

Las horas transcurrieron agradablemente después de una bien servida cena hasta que los excursionistas se entregaron al reposo.

A las ocho de la mañana del domingo se tocó diana, y después de oír misa en la capilla instalada en el interior del



Vista del Xalet desde uno de los bosques que lo circundan

Xalet y efectuado el desayuno, se emprendió una excursión a pie por los magníficos alrededores. El tiempo verdaderamente primaveral convidaba a ello, expansionándose la vista por las

espléndidas pistas destinadas a los deportes de nieve, que cerradas por extensos bosques de pinares, tienen por fondo los Pirineos orientales, ya cubiertos de nieve, formando un conjunto nunca bastante admirado, en que la naturaleza se muestra en todo su esplendor.

De regreso de tan agradable excursión se efectuó seguidamente la comida, tan bien servida como la cena del día anterior, al final de la cual el señor Guilera, Secretario de la Sociedad Xalet de la Molina, levantó su copa por el Real Moto-Club de Cataluña, expresando su satisfacción por esta primera visita que ha de ser origen de otras sucesivas, ya que hermanándose perfectamente el deporte del motor y el del *ski*, espera fundadamente que los socios del Real Moto-Club de Cataluña, que tantas muestras tienen dadas de su afición al excursionismo, considerarán en adelante el Xalet de la Molina como su propio local social.

El señor Coma, en nombre del Real Moto-Club de Cataluña, dió las gracias al señor Guilera, expresando su admiración y la de sus compañeros por la magnífica instalación que honra a sus directores y constituye un timbre de gloria para nuestra región, manifestando

que próximamente se tratará de alguna organización con fin de etapa en el Xalet, aparte de sucesivas excursiones, que encuentra en extremo acertadas por la situación espléndida y fácil comunicación con nuestra ciudad.

Seguidamente se efectuó el regreso, que, como la ida, no tuvo incidente alguno desagradable, quedando todos sumamente satisfechos de las agradables horas pasadas en plena naturaleza, disfrutando a la par de cuantas comodidades pueden apetecerse en el mejor hotel.

El grupo de excursionistas estaba compuesto por don Francisco Coma, don Agustín Coma, don Pablo Sagnier, don José Forcada, don José María Guilera, don Guillermo Basso, don Francisco Forcada, don Ramón Segura, don José M. Planas, don Joaquín Dalfau, don José Clavería, don Andrés Mestres, don Francisco Torres, don Antonio Renom, don Enrique Mateu, don Angel Requena, don José R. Carles, don Ernesto Antonietti, don Magín Sandiunenge, don Camilo Antonietti, don José M. Cardelús, don Esteban Cardelús, don Alfonso Palau, don Alberto Dasca y don César Viamonte.

C. V.

Noviembre 1926.



Un grupo de excursionistas



Reseña de la XI Prueba por equipos organizada por el Real Moto-Club de Cataluña

el día 12 de diciembre de 1926

La última organización del año que cierra el Calendario Deportivo 1926 desarrollado por el Real Moto-Club de Cataluña, ha conseguido reunir un-inscripción tan numerosa que ha batido el *record* de las diez prueba santeriores de la misma naturaleza.

La prueba por equipos clásica entre las clásicas del Real Moto-Club de Cataluña ha tenido siempre su recorrido dando la vuelta al Montseny, introduciendo en cada año ligeras modificaciones en el itinerario.

La escasez de sidecars por la preferente adopción del autociclo, hizo que los organizadores creyesen oportuno introducir una nueva constitución de equipo consistente en dos motocicletas y dos autociclos, habiendo adoptado la nueva fórmula 6 de los equipos inscriptos.

Las ocho de la mañana fué la hora fijada para la salida del primer equipo,

efectuándolo los restantes a continuación, de minuto en minuto.

Un aspecto imponente ofrecía la plaza de Tetuán a la hora indicada, en que el crecido número de concursantes y el de vehículos que les acompañaban durante su recorrido, unido a la vistiosidad de los colores distintivos de los primeros, daba una nota simpática en extremo a la par que una idea por demás elocuente del incremento que el motorismo tiene en nuestra región.

De los 17 equipos inscriptos presentáronse, a la llamada de los señores Cardelús y Viamonte, 16 de ellos, dejando únicamente de hacerlo el equipo azul-rojo, cuyos componentes pasaron a completar otros equipos que, todos ellos, por motivo de enfermedad de alguno de sus componentes había quedado incompleto.

Tomaron la salida, pues, los siguientes equipos :

A 35 kilómetros por hora

Equipo blanco-morado

N.º	1.	Alvaro Miquel.. .. .	Motocicleta ..	Matchlees
»	2.	Sebastián Estrada.. . . .	Motocicleta ..	Matchlees
»	3.	Juan Puigbó	Autociclo	Peugeot
»	4.	Joaquín Fornells	Autociclo	Fiat

Equipo kaki

N.º	11.	Rafael Gil Rey	Motocicleta ..	Alpha
»	12.	Joaquín Carrasco	Motocicleta ..	Rudge
»	13.	Andrés Ferrer	Sidecar	Harley-Davidson
»	14.	Ramón Espiell	Autociclo	Citroën

Equipo morado

N.º	21.	Mariano Bigorra.	Motocicleta ..	
»	22.	Pedro Camats.	Sidecar	Norton
»	23.	Jaime Cercós.	Autociclo	Peugeot.
»	24.	Manuel Teixidor	Autociclo	Peugeot.

Equipo blanco

N.º	31.	Nicanor Clavería	Motocicleta ..	Carbonell
»	32.	Rosendo Giró.	Motocicleta ..	Norton
»	33.	Alfredo Serra	Autociclo	Fiat
»	34.	Emilio Atmetlla	Autociclo	Amílcar

Equipo azul-blanco

N.º	41.	Antonio Catalá.	Motocicleta ..	Terrot
»	42.	Julián Bigorra.	Motocicleta ..	Terrot
»	43.	Adolfo Subirana.	Autociclo	X. X.
»	44.	Jaime Vila.	Autociclo	X. X.

Equipo verde

N.º	51.	Lorenzo Pons.	Motocicleta ..	Douglas
»	52.	Pablo Aixelá	Motocicleta ..	Douglas
»	53.	Langran.	Sidecar	Norton
»	54.	Salvador Oliva	Autociclo	Amílcar

Equipo kaki-morado

N.º	61.	Juan Llopis.	Motocicleta ..	B. S. A.
»	62.	Antonio Martínez	Sidecar	Harley-Davidson
»	63.	Ignacio Maseras.	Autociclo	Citroën
»	64.	Ramón Andreu.	Autociclo	Amílcar

Equipo azul

N.º	71.	José M. Giralt.	Motocicleta ..	Matchlees
»	72.	Gaspar Andrés.	Autociclo	Citroën
»	73.	Narciso Casamada	Sidecar	Matchlees
»	74.	Juan Estrada.	Motocicleta ..	Matchlees

Equipo blanco-rojo

N.º	81.	Ignacio Faura.	Motocicleta ..	B. S. A.
»	82.	José Buxadé	Motocicleta ..	B. S. A.
»	83.	Antonio Renom	Sidecar	Harley-Davidson
»	84.	José M. Planás.	Autociclo	Austin

Equipo azul-amarillo

N.º	91.	Antonio Cristófol.	Motocicleta ..	B. S. A.
»	92.	Juan Brossa.	Motocicleta ..	Ariel
»	93.	José Ulles	Autociclo	S. A. M.
»	94.	F. Hernández.	Autociclo	Sénéchal

Equipo blanco-negro

N.º	101.	Wenceslao García	Motocicleta ..	A. J. S.
»	102.	Antonio Escoriguela	Sidecar	A. J. S.
»	103.	Félix Piferrer	Sidecar	A. J. S.
»	104.	Francisco Gibert	Autociclo	Renault

Equipo negro

N.º 111.	Miguel Soler.....	Motocicleta ..	A. J. S.
» 112.	Antonio Alá	Sidecar	A. J. S.
» 113.	Salvador Vallvé	Sidecar	A. J. S.
» 114.	Francisco Castelló	Autociclo	Amílcar

Equipo verde-negro

N.º 121.	Emilio Tintoré.....	Motocicleta ..	Matchless
» 122.	Emilio Lluch	Sidecar	Rudge
» 123.	Ignacio Piferrer	Autociclo	Fiat
» 124.	José M. Martino	Autociclo	Amílcar

Equipo rojo

N.º 131.	Eduardo Ausió.....	Motocicleta ..	Harley-Davidson
» 132.	Juan Aguasca	Sidecar	Harley-Davidson
» 133.	Diabolo	Autociclo	Austin
» 134.	Agustín Coma.....	Autociclo	Hércules

A 40 kilómetros por hora

Equipo amarillo

N.º 151.	Francisco Sanahuja	Motocicleta ..	Panther
» 152.	José María Muntañola	Motocicleta ..	Norton
» 153.	Juan Aleu	Sidecar	Harley-Davidson
» 154.	S. S.	Autociclo	Amílcar

Equipo blanco-verde

N.º 161.	J. Homet.....	Motocicleta ..	Rudge
» 162.	Ramón Solá	Motocicleta ..	Norton
» 163.	Fritz Schonhofer	Autociclo	Fiat
» 164.	Franz Brodnjak	Autociclo	Fiat

El principio de la etapa de la mañana constituyó alguna dificultad, sobre todo para las motos solas, pues debido al tiempo húmedo, la salida de Barcelona y casi hasta pasado Granollers estaba sumamente resbaladiza en el piso; no obstante no hay ninguna baja en los equipos hasta Parets, en que abandona Estrada, del equipo blanco-morado. Cerca de Centellas sufre una avería Llopis, del equipo kaki-morado, y también abandona.

En el cruce de Centellas-Vich está instalado el primer control fijo, que corre a cargo del señor Sedó, y por el cual pasan los concursantes relativamente bien, a excepción de Tintoré y Piferrer, del equipo verde-negro, y que por el gran retraso que llevan quedan disgregados del equipo.

En Ossomort montan un control secreto los señores Dalfau, Clavería y Biosca, por el cual pasan los concursantes con la regularidad que permite un trayecto tan difícil como el de las Guillerías, en el cual varios concursantes han descendido de su vehículo, y no por propia voluntad, aunque afortunadamente no se haya registrado accidente alguno de consecuencias desagradables, a pesar de que algunos despistes fueron de verdadera consideración.

Pasado San Hilario se detiene el equipo rojo por haber doblado una rueda el coche de Diabolo, lo cual hace que el equipo se retrase considerablemente a su llegada a Arbucias.

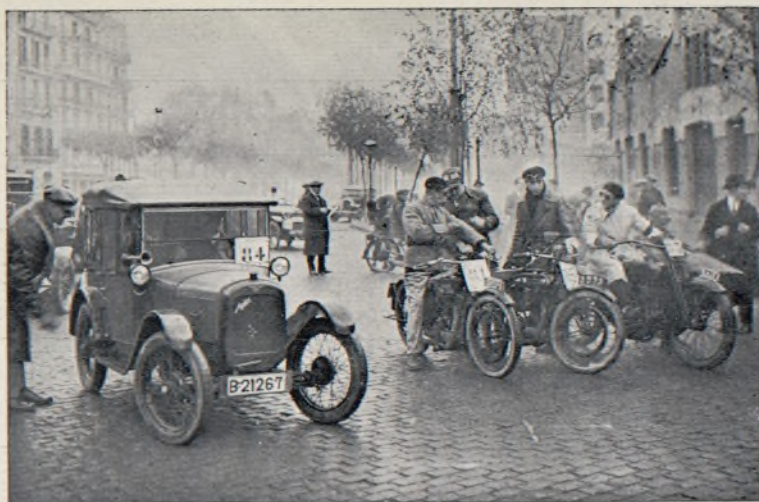
En Arbucias montan un control de llegada los señores Antonietti, Cardelús y Viamonte, anotando la de 60

Real Moto - Club de Cataluña - XI.ª Prueba por Equipos - 12 diciembre 1926

CLASIFICACION OFICIAL

Número de orden	CONCURSANTES	VEHICULOS	Salida del R. M. C. C.	Control fijo cruce Centellas - Vich			Llegada a Arbucias			Sal. de Arbucias	Llegada antes fiolato San Martin			Diferencia total
				Hora de paso	Hora a que pasa	Dife-rencia	Horade llegada	Hora a que llega	Dife-rencia		Hora de llegada	Hora a que llega	Dife-rencia	
A 35 Kms. por hora														
Equipo kaki														
11	Rafael Gil Rey	M. Alpha		10,15:0			12,20:56				3,59:25			
12	Joaquín Carrasco	M. Rudge	8,01	10,15:0	3:0		12,21:24			14,01	4,00:20	0:10	23:34	12.º
13	Andrés Ferrer	S. H. Davidson		10,16:0			12,03:38				4,00:20			
14	Ramón Espiell	A. Citroën		10,16:0			12,14:06				3,59:25			
Equipo morado														
21	Mariano Bigorra	M. Norton		10,14:0			12,02:10				4,06:45			
22	Pedro Camats	S. Norton	8,02	10,14:0	0:0		12,02:05			14,02	4,05:0	16:50	17:23	10.º
23	Jaime Cercós	A. Peugeot		10,14:0			12,02:15				4,18:20			
24	Manuel Teixidor	A. Peugeot		10,14:0			12,02:33				4,09:45			
Equipo blanco														
31	Nicanor Clavería	M. Carbonell		10,14:0			11,59:40				4,02:55			
32	Rosendo Giró	M. Norton	8,03	10,15:0	0:0		12,01:00			14,03	4,03:0	0:30	1:57	3.º
33	Alfredo Serra	A. Fiat		10,15:0			12,01:33				4,03:0			
34	Emilio Armetlla	A. Amifcar		10,14:0			12,00:55				4,02:55			
Equipo rojo negro														
41	Antonio Catalá	M. Terrot		10,14:0			11,59:25				4,04:0			
42	Julián Bigorra	M. Terrot	8,04	10,14:0	0:0		11,59:30			14,04	4,05:10	1:40	2:32	5.º
43	Adolfo Subirana	A. X. X.		10,16:0			12,03:08				4,05:10			
44	Jaime Vila	A. X. X.		10,15:0			11,59:35				4,04:0			
Equipo verde														
51	Lorenzo Pons	M. Douglas		10,17:0			12,12:34				4,06:15			
52	Pablo Aixelá	M. Douglas	8,05	10,17:0	0:0		12,11:10			14,05	4,03:30	1:45	93:5	8.º
53	Langran	S. Norton		10,17:0			12,12:45				4,03:30			
71	José M.ª Giral	M. Matchlees		10,17:35			12,22:00				4,07:10			

51	Lorenzo Iouis	8,05	10,17	10,17:00	0:0	12,05	12,12:54	7:50	14,05	16,04:30	4,03:30	1:45	93:5	8.º
52	Pablo Aixelá			10,17:00										
53	Langran			10,17:00										
71	José M.ª Giralt			10,17:35										
72	Gaspar Andrés	8,07	10,19	10,17:35	1:30	12,07	12,22:00	17:44	14,07	16,06:30	4,07:10	0:40	19,54	11.º
73	Narciso Casamada			10,20:30										
74	Juan Estrada			10,20:30										
	Equipo blanco rojo													
81	Ignacio Faura			10,20:30										
82	José Buxadé	8,08	10,20	10,20:30	0:30	12,08	12,07:47	0:10	14,08	16,07:30	4,06:15	0:45	1:25	1.º
83	Antonio Renom			10,20:00										
84	José M.ª Planás			10,20:30										
	Equipo azul amarillo													
91	Antonio Cristófol			10,21:00										
92	Juan Brossa			10,21:00										
93	José Ullés	8,09	10,21	10,21:00	0:0	12,09	12,10:15	1:15	14,09	16,08:30	4,08:45	0:15	1:30	2.º
94	F. Hernández			10,21:00										
	Equipo blanco negro													
101	Wenceslao García			10,21:00										
102	Antonio Escriguela			10,21:00										
103	Félix Piferrer	8,10	10,22	10,21:00	1:00	12,10	12,09:07	0:38	14,10	16,09:30	4,09:05	0:25	2:03	4.º
104	Francisco Gibert			10,21:00										
	Equipo negro													
111	Miguel Soler			10,21:00										
112	Antonio Alá			10,23:00										
113	Salvador Vallvé	8,11	10,23	10,21:00	0:0	12,11	12,11:05	0:05	14,11	16,10:30	4,13:35	3:15	3:20	6.º
114	Francisco Castelló			10,21:00										
	A 40 Kms. por hora													
	Equipo amarillo													
151	Francisco Sanahuja			10,12:20										
152	José M.ª Muntañola			10,12:20										
153	Juan Aleu	8,15	10,10:30	10,12:20	1:50	11,45	11,44:45	0:15	14,15	15,59:30	3,59:10	5:30	7:35	7.º
154	S. S.			10,12:10										
	Equipo blanco verde													
161	S. Homet			10,14:00										
162	Ramón Solá			10,14:00										
163	Fritz Schonhofer	8,16	10,11:30	10,14:00	3:30	11,46	11,54:50	10:15	14,16	16,00:30	4,01:10	0,45	14,30	9.º
164	Franz Brodnjak			10,15:00										

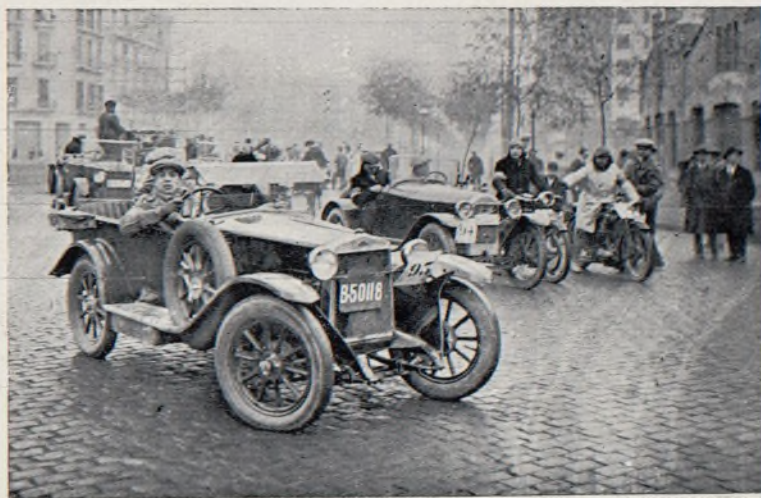


Equipo Blanco-Rojo, Primer Premio, Copas de Plata

concurantes correspondientes a 13 equipos completos y tres incompletos.

A la salida de Arbuçias se retiran definitivamente el equipo blanco-morado y el equipo rojo, dándose la salida a la hora marcada a 12 equipos completos, uno con tres concursantes y otro con dos.

Todos ellos efectúan la llegada al



Equipo Azul-Amarillo, Segundo Premio, Medallas de Oro



Equipo Blanco-Negro, Cuarto Premio, Medallas de Plata

fielato de San Martín, habiendo sufrido gran retraso en esta etapa que no pudieron recuperar en su totalidad por la proximidad en que ocurrieron las panas al equipo morado, al negro y al amarillo, los cuales habían conseguido clasificarse por la mañana con bastante exactitud.

El control de firma instalado en el local

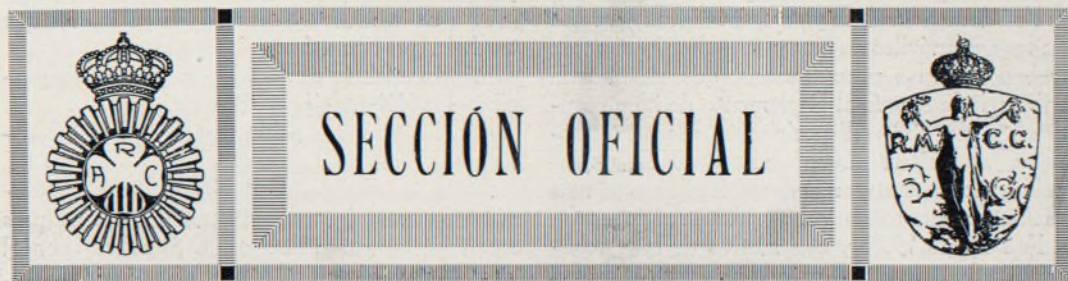
social del Real Moto-Club dió lugar a que la Plaza de Tetuán se viese animada sobremedera, con la característica que hace tan simpáticas las organizaciones de la veterana entidad, haciéndose toda clase de cábalas y comentarios hasta que fué conocida la clasificación que en todos sus detalles publicamos.

Una rápida ojeada a los resultados de esta clasificación da clara idea de la exactitud con que los equipos clasificados efectuaron su recorrido, y ello hace pensar al Real Moto-Club de Cataluña en la necesidad de introducir en sus futuras organizaciones una mayor cantidad de dificultades para restringir las máximas clasificaciones, en vista de la pericia que para los recorridos de

regularidad tienen sus asiduos concurrentes.

Como de costumbre, el Real Moto-Club de Cataluña recibió una espléndida cooperación de los Gobernadores Civiles y Autoridades Municipales, detalle que tanto contribuye al nuevo y resonante éxito obtenido en la XI Prueba por Equipos.

C. V.



REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

En las últimas reuniones celebradas por la Junta directiva han sido admitidos en calidad de socios de este Real Automóvil Club de Cataluña, los señores don Ramón Buxó, don Antonio Mestre, don Alfredo Rafel, don Alberto Compte, don Ramón Adell, don Francisco Porta Santasusagna, don Isidoro de Peñasco y Campasol y don Antonio Barceló Pagés, que fueron admitidos.

El impuesto único

La instancia dirigida al excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros por este Real Automóvil Club de Cataluña fué trasladada al Patronato del Circuito Nacional de Firmes especiales, el cual la pasó a informe de la mayor parte de las Sociedades Automovilistas españolas, teniendo la satisfacción de que todas ellas hayan emitido informe favorable y por lo bien razonado del que emitió el Real Automóvil Club de España nos complacemos en copiarlo a continuación :

Impuesto sobre automóviles para atender a los gastos del Patronato del Circuito Nacional de Firmes Especiales.

Excelentísimo señor :

Por oficio de V. E. de 16 de septiembre del corriente año se requiere a esta Cámara Oficial a que informe acerca de los extremos contenidos en el escrito presentado por el Real Automóvil

Club de Cataluña, y se solicita de este Real Automóvil Club de España que manifieste su opinión sobre el procedimiento que debería seguirse en materia tributaria de vehículos de tracción mecánica, con vista a que, facilitando el régimen tributario, no resulten perjudicados los derechos del Estado, ni los creados a favor de ese Patronato del Circuito Nacional de Firmes Especiales de su dignísima presidencia.

Son, efectivamente, muy atinadas y fundadas las observaciones que el Real Automóvil Club de Cataluña formula en sus escritos de 15 de abril y de 31 de julio del presente año, y los puntos de vista y defectos e inconvenientes apuntados en los citados escritos han sido repetidas veces señalados por esta Cámara Oficial, y objeto, además, de reiteradas gestiones encaminadas a obtener la desaparición de aquellos defectos y dificultades y la adopción por parte del Estado de una orientación tributaria con la que ahora coincide el Real Automóvil Club de Cataluña.

Los antecedentes que sobre estos extremos conviene tener presentes son :

Por el artículo 40 de la Ley de 5 de agosto de 1893 se estableció el impuesto sobre carruajes de lujo, impuesto de acuerdo con lo prescrito por la base 1.^a del artículo 22 de la Ley de 28 de junio de 1898, y regulándose en la forma determinada por el artículo 46 de la Ley de Presupuestos de 30 de junio de 1895, fué exigido su pago a los contribuyentes sujetos al impuesto de referencia con arreglo a los preceptos contenidos en el Reglamento para la administración, investigación y cobranza aprobado por Real decreto de 28 de septiembre de 1899.

Ni este Reglamento, ni las disposiciones anteriormente dictadas sobre la materia y con aquél relacionadas, pudieron prever su aplicación a los vehículos de tracción mecánica, cuya utilización, en la forma e intensidad con que ahora se practica, no pudo ser tenida en cuenta.

Por Real orden de 6 de agosto de 1900, y considerando que comenzaban a emplearse en España los primeros vehículos de tracción mecánica, fueron éstos incluidos en el régimen tributario creado para los carruajes de lujo, ya que los que en aquella fecha circulaban sólo se destinaban al servicio particular de sus poseedores.

Fué desarrollándose y extendiéndose el empleo de los automóviles de una y otra clase, y siempre trabado por las prescripciones que en materia tributaria le oponía el Reglamento de 28 de septiembre de 1899, disposiciones que aún subsisten, no obstante la intención laudable perseguida por recientes mandatos legales que más adelante serán señalados.

Fué el año 1908, y con motivo de la aprobación de la llamada Ley de desgravación de los vinos, cuando el Estado cometió el gravísimo error de conceder a determinados Municipios la percepción del impuesto de carruajes de lujo, concesión que, posteriormente, quedó ratificada al aprobarse la Ley de supresión del impuesto de Consumos y, más recientemente, por el Estatuto Municipal, si bien en ese último, y como anteriormente se indica, el legislador intentó atenuar, hasta cierto punto, el perjuicio tan inútil como grande que se ocasionó y se sigue ocasionando a los propietarios de automóviles afectos al tributo que grava a los carruajes de lujo al entregarlos a un régimen fiscalizador municipal.

La antes citada Ley de supresión del impuesto de Consumos dió lugar a la creación en algunos Municipios españoles del arbitrio de rodaje aplicable a los automóviles, hecho que vino a complicar aún más la situación creada al automovilismo en materia tributaria.

Posteriormente, y por precepto del Estatuto Municipal, en su artículo 433, queda afirmado el derecho de los Ayuntamientos a percibir el arbitrio de rodaje, llamado de circulación, sobre los automóviles, carruajes, caballerías de lujo, velocípedos y motocicletas.

Pero es el caso que en el mismo cuerpo legal y su apartado t) del artículo 374, se autoriza a los Municipios a percibir un derecho o tasa «por rodaje o arrastre por vías municipales con cualesquiera clase de vehículos».

Con fecha ulterior, y por virtud de lo dispuesto por el Estatuto Provincial, se autoriza a las Diputaciones Provinciales a percibir un impuesto de rodaje o circulación, claro está que sólo podrá, como es lógico, exigirse de aquellos vehículos

automóviles que circulen por las vías públicas exclusivamente dependientes de las mencionadas Corporaciones.

Y, por último, el Real decreto de 26 de julio del corriente año autoriza al Ministerio de Fomento para establecer una tasa de rodaje sobre todos los vehículos, con arreglo a tarifas que se fijarán.

De lo expuesto, y por lo que a los automóviles se refiere, resulta que sobre estos vehículos pesan o han de pesar los tributos directos siguientes:

1.º El impuesto de carruajes de lujo, que perciben los Ayuntamientos.

2.º El arbitrio de rodaje-circulación, que también perciben los Municipios.

3.º El arbitrio de rodaje, que habrán de percibir las Diputaciones Provinciales.

4.º La tasa que habrá de imponer el Ministerio de Fomento.

5.º Las tasas que, indebidamente y abusivamente, vienen imponiendo muchos Municipios españoles, amparándose en lo dispuesto por el apartado t) del artículo 374 del Estatuto Municipal.

Por lo que respecta a las primeras de las acciones señaladas, ya el Estatuto Municipal en su artículo 384, ha intentado atenuar en parte los defectos de que adolece la reglamentación anticuada e inadecuada que regula la administración, investigación y cobranza de este impuesto; pero la imprecisión y falta del necesario detalle que luego ampliará y detallará el correspondiente Reglamento, son las causas de que aún persistan en gran parte los errores que se cometieron al aplicar a los vehículos automóviles las disposiciones de un Reglamento estudiado y previsto para vehículos de índole, características y usos completamente distintos de aquellos con vista a los cuales fué redactado.

La aplicación del tributo señalado en segundo lugar y la pretensión de gran número de Municipios españoles de simultanearlo con las tasas citadas en el quinto lugar, han dado lugar a numerosas y justas reclamaciones formuladas por los contribuyentes interesados, y motivaron las Reales órdenes de 5 de abril de 1925 y 20 de febrero del presente año, sin que estas dos disposiciones impidan de un modo eficaz y radical la exacción de derechos o arbitrios de rodaje, circulación o estacionamiento momentáneo o circunstancial que algunos Municipios perciben abusivamente y con evidente perjuicio para el turismo y para quienes con fines utilitarios se sirven de los vehículos automóviles.

Tocante al gravamen tributario señalado en tercer lugar no sólo cabe subrayar lo que muy acertadamente denuncia el Real Automóvil Club de Cataluña, cuando hace resaltar el abuso que las Diputaciones Provinciales pretenden cometer exigiendo el pago del tributo en una sola cuota

equivalente a la total anual, aun cuando el automovilista utilice las vías públicas provinciales excepcionalmente o circunstancialmente, sino que pretenden percibir dicha cuota anual íntegra cuando una sola de dichas vías sea utilizada una sola vez en un año, creando una situación que ha de merecer no sólo la repulsa justa y motivada de los perjudicados, sino también la más severa crítica contra las entidades que tales procedimientos de exacción utilicen y contra las Autoridades que tamaño abuso consientan.

Pero es el caso, excelentísimo señor, que las Diputaciones Provinciales, y con arreglo a lo por el Real decreto de 26 de julio último dispuesto, van a percibir, además, el 35 por 100 libre de gastos de la recaudación que por imposición de la tasa que habrá de imponer el Ministerio de Fomento, de donde resulta que se crea a favor de los mencionados organismos provinciales un régimen de preferencia cuya justificación no se vislumbra, ni tampoco acertamos a comprender, máxime si tenemos en cuenta la situación financiera excepcionalmente favorable creada a las Diputaciones Provinciales por su nuevo Estatuto. Si en justa compensación con los pingües ingresos que han de realizar se les hubiera impuesto determinadas obligaciones reales y eficaces en relación con la conservación de sus carreteras, cabría alguna justificación; pero ni siquiera eso se trasluce en ninguna de las disposiciones dictadas, que tan copiosamente van a dotar las arcas provinciales.

Como puede verse, la multiplicidad de tributos creada sobre la posesión y uso de un mismo objeto imponible no puede ser mayor ni más molesta.

Esa multiplicidad resulta molesta, en primer lugar, por sí misma, es decir, por el hecho de obligar al propietario de un automóvil a perseguir a los Agentes encargados de la cobranza de los tributos y a vencer, además, las dificultades que éstos tengan a bien oponerles.

Es, además, molesta, por lo que se refiere a la modalidad de su exacción y percepción, en cuanto se relaciona con el impuesto de carruajes de lujo y arbitrio de rodaje o circulación, cuya cobranza realizan los Ayuntamientos.

Ello tiene su origen en el grave error, en la equivocación, que puso en evidencia el absoluto desconocimiento de la materia por parte de quienes sobre esto legislaron, cometida al entregar a los Municipios, cuyo radio de acción no puede extenderse más allá de los límites de sus respectivos términos, la exacción de un impuesto sobre unos vehículos cuya principal característica es la movilidad y que en el corto espacio de tiempo de unos minutos salen del término municipal en que puede actuar un Ayuntamiento.

Claro está, nadie lo niega, que hay automóviles cuya utilización se efectúa casi exclusivamente

dentro de una ciudad o sin rebasar los límites del término municipal en que sus propietarios residen; pero ese caso, que podrá tener una importancia aparente en la Corte, en Barcelona o en algunas otras capitales de provincia son, precisamente, un caso particular, una de las modalidades que puede tener el empleo de los automóviles, y lo que entregando los tributos de referencia a los Municipios se ha hecho ha sido, precisamente, lo contrario de lo que debió de hacerse si se hubiera seguido una buena orientación económica sobre este particular, es decir, si se hubiese resuelto lo que a la tributación de los automóviles se refiere siguiendo los verdaderos principios que debieron tenerse en cuenta, esto es, resolviendo el problema en su aspecto general y supeditando los casos particulares a la conveniencia general.

Esta fué la orientación que siguió esta Cámara Oficial cuando por intermediación de su Presidente, el excelentísimo señor Duque de Alba, y con motivo de la discusión de la última Ley de reforma tributaria aprobada por las Cámaras, consiguió que en dicha Ley se aprobaran las bases para la creación de un impuesto único sobre los automóviles.

Dicho tributo único, cuya cuantía sería proporcional a la cilindrada de los motores de los vehículos, lo percibiría el Estado con arreglo a una escala uniforme, y éste indemnizaría a los Ayuntamientos proporcionalmente a los ingresos que, al crearse el impuesto único, perdiesen los Ayuntamientos que percibían ingresos por tributación sobre automóviles.

Tal es la única solución que cabe adoptar y que preciso es que se adopte para que dejemos en España, con el régimen tributario incongruente que sobre esta materia tenemos, de ser una excepción en el mundo. A ella hay que llegar si se quiere que esta tributación proporcione los ingresos que el Estado tiene derecho a percibir, y que los contribuyentes por este concepto participan todos, como es justo y equitativo, a las cargas que el Estado tiene. Con ello desaparecerían las dificultades e inconvenientes que el régimen actual presenta, y que son tantas que su enumeración y crítica justa y razonada harían interminable este informe. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de septiembre de 1926.
— *El Secretario general*, CARLOS RESINES.

Excelentísimo señor Presidente del Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales.

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante los meses de noviembre y diciembre han sido admitidos socios de número del Real

Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don Angel Mora Aguilar, don Benjamín Lyón, don Modesto Doménech Jimeno, don José Serra Valls, don Enrique Huard, don Vicente Salinas Pascual, don Francisco Carbonell Vila, don Ramón Andreu Gallart, don José Font Damians, don Antonio Vila Mayans, don Salvador Torrent, don Santiago Margarit, don Teodoro Sum, y como corresponsal en Manresa don José Figueras Nogués.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por los señores Enrique Panadés, Luis Soler Casagemas, Pascual Serra, José Codony, S. Torruellas, Amadeo Pantaleoni, Andrés Toló y Eugenio Terré.

José Buxadé	4 puntos
Antonio Cristófol	4 »
Jesús Sánchez	2 »
Pedro Camats	2 »
José Castany	2 »
Juan Oriol	2 »
Joaquín Carrasco	2 »
Rosendo Giró	2 »
José M. Giralt	2 »
Juan Brossa	2 »
José M. Muntañola	2 »
Juan Estrada	2 »
Luis Piferrer	1 »
Pablo Atserá	1 »

Juntas Directivas celebradas

El Real Moto-Club de Cataluña celebró reunión ordinaria de Junta Directiva los días 5, 12, 19 y 26 de noviembre, y 3, 10 y 16 de diciembre.

En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario aprobados por Secretaría, se ultimaron las organizaciones de la prueba de regularidad de la Delegación de Tarrasa, Excursión al Xalet de la Molina y XI Prueba por Equipos, de cuyas manifestaciones damos referencia detallada en otro lugar de este número. Se trató del desarrollo del programa deportivo aprobado para 1927 y se acordó que la fiesta social señalada para el día 23 de enero consista en una excursión de 50 a 70 kilómetros, cuyo final sea en la Conrería, en cuya explanada se llevará a efecto una jinkama.

Sidecars

Antonio Alá	29 puntos
Emilio Lluch	13 »
Salvador Vallvé	4 »
Pedro Camats	3 »
Buenaventura Montaner	3 »
Antonio Renom	2 »
Antonio Enríquez	2 »
Andrés Ferrer	2 »
Antonio Martínez	2 »
Juan Aleu	2 »
Narciso Casamada	2 »
Félix Piferrer	2 »
Dionisio Mateu	1 »
José Baqué	1 »
Joaquín Garriga	1 »
Juan Aguasca	1 »

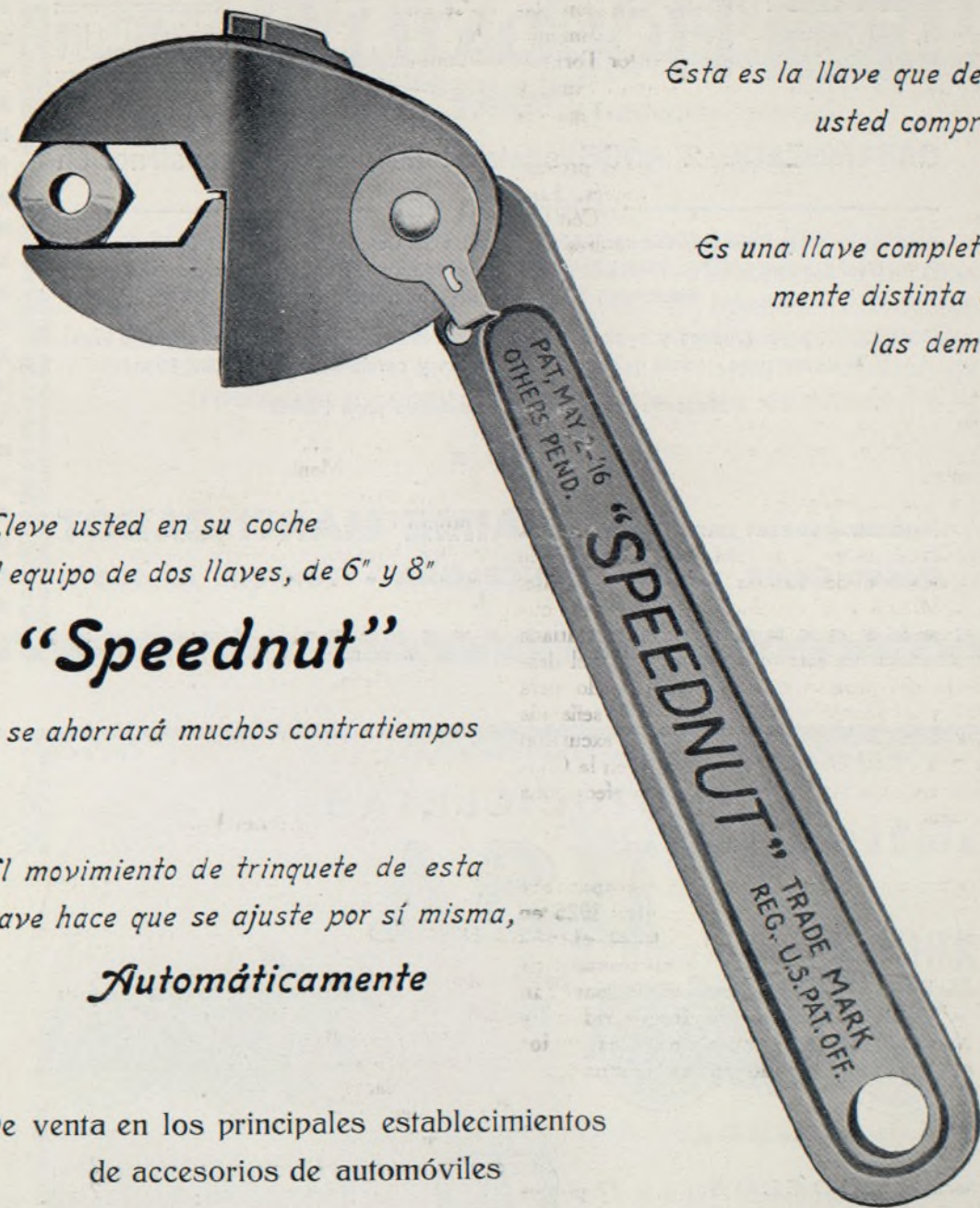
Puntuación obtenida para el Campeonato del Real Moto-Club de Cataluña 1926 en las carreras celebradas durante el año (Cuesta de Montserrat - Campeonato de Cataluña de Motocicletas - Barcelona-San Sebastián - Prueba de Regularidad, y XI Prueba por Equipos) por los socios que han participado en las mismas.

Motocicletas

Ignacio Faura	27 puntos
Alfonso Andreu	14 »
Pablo Barba	13 »
Ignacio Macaya	13 »
Joaquín Vidal	12 »
Antonio Catalá	11 »
Santiago Codina	11 »
Francisco Sanahuja	9 »
Mariano Bigorra	6 »
Pablo Aixelá	6 »

Autociclos

José M. Planás	29 puntos
Arturo Gastón	13 »
Isidro Puntí	11 »
Agustín Coma	10 »
Manuel Teixidor	9 »
José M. Valon	8 »
Conrado Cadirat	7 »
Vicente Prats	7 »
Ignacio Macaya	7 »
Juan Aleu	7 »
Ramón Espiell	2 »
Alfredo Serra	2 »
Emilio Atmetlla	2 »
Adolfo Subirana	2 »
Ignacio Maseras	2 »
Ramón Andreu	2 »
Gaspar Andrés	2 »
José Ulles	2 »
F. Hernández	2 »
Francisco Gibert	2 »
Manuel Masó	2 »
Claudio Planás	1 »



*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



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

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. Riñó Bové, Rambla San Juan, 44.

LÉRIDA: Federico Miquel, Blondel, 46.

GERONA: Joaquín Guillamet, 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



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

ALGO SOBRE EL AMORTIGUADOR HOUDAILLE

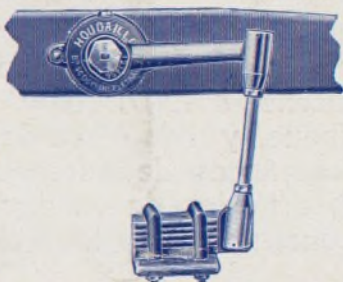
PRINCIPIO EN QUE SE FUNDA

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 MARTI CABOT

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