

AUTO - MOTO

REVISTA

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



Año V

BARCELONA
Enero 1923

Núm. 53

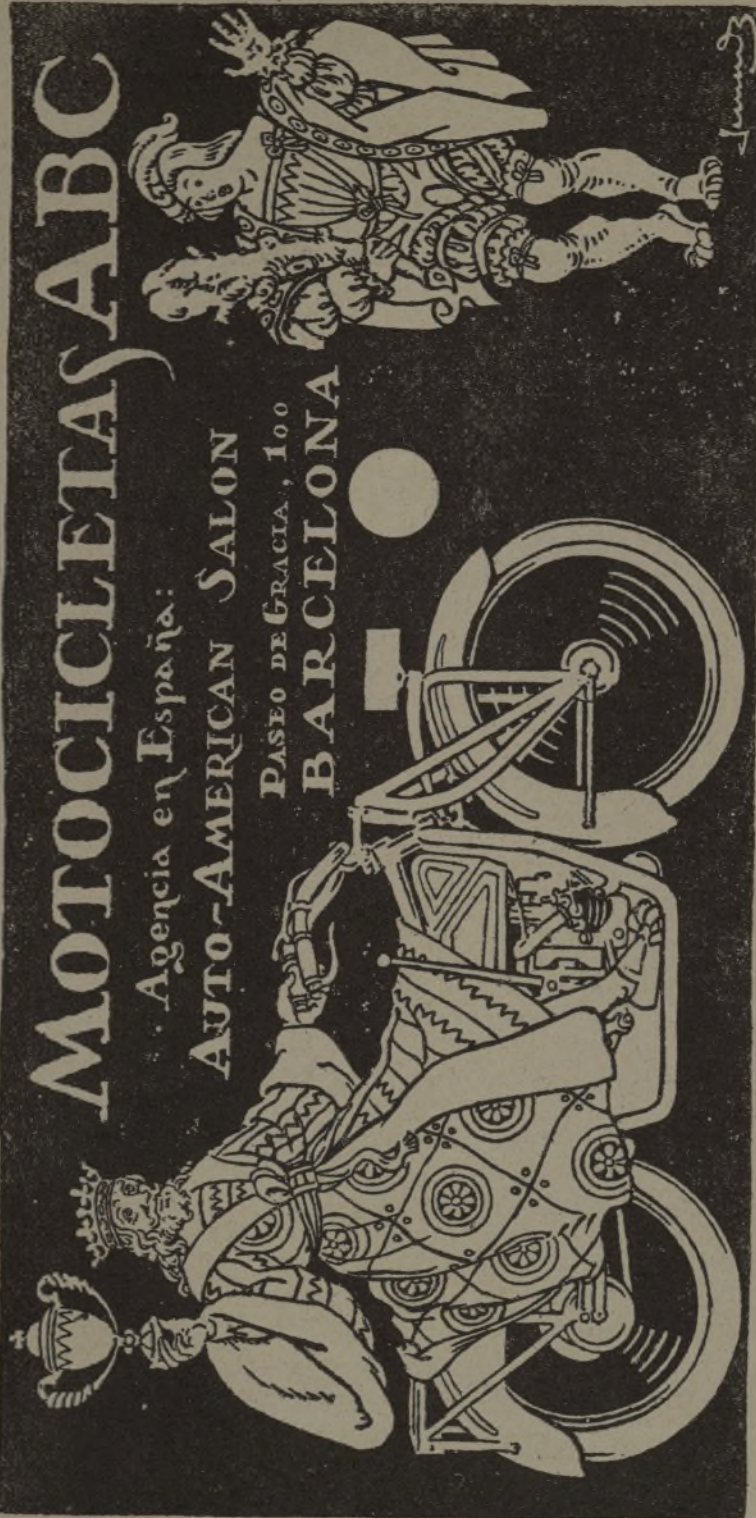
MOTOCICLETAS ABC

Agencia en España:

AUTO-AMERICAN SALON

PASEO DE GRACIA, 100

BARCELONA



AUTO-MOTO

REVISTA

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

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : LAURIA, 28 - TELÉFONO SP. - 941

Director : PABLO NICOLAU, Ingeniero



SUMARIO

Dificultades de puesta en marcha de los motores.

La prueba de regularidad del Real Moto-Club de Cataluña, de 26 de noviembre de 1922.

Don Confiado, por José V. Solá Andreu.

Quien evita la ocasión, el riesgo evita.

La VII prueba por equipos del Real Moto-Club de Cataluña, 17 diciembre de 1922.

Las denuncias de los automóviles.

Reglamento de la Carrera internacional « Gran Premio España », organizado por el R. A. C. C.

Sección oficial. — R. A. C. C.

Sección oficial. — R. M. C. C.

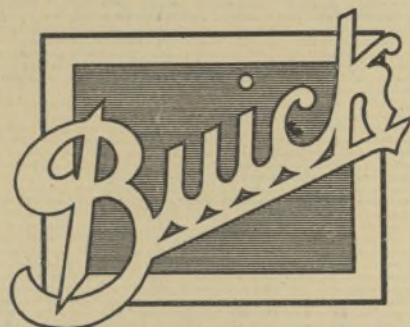
Año V - Núm. 53

Enero de 1923



En todas las carreras y records españoles que ha tomado parte

EL AUTOMÓVIL



HA SIDO VENCEDOR

Bilbao - San Sebastián . . . 1 h. 40 m.
 Cuesta de la Reina 16 m. 25 s. $\frac{2}{3}$
 Cuesta Ordal 4 m. 15 s. $\frac{3}{5}$
 Cuesta de las Perdices. . . 32 s. $\frac{4}{5}$
 Guadarrama 5 m. 9 s.
 Vuelta Cataluña 2 copas y 3 medallas oro
 Prueba Consumo: 12 l. 12 cntl. por 100 k.

NUEVOS PRECIOS

Torpedos completamente equipados :: Entrega inmediata

Modelo 15-20 HP-4 cilindros que constituye una excepción de coche pequeño y buena calidad Ptas. 11,500

Modelo 27-30 HP-6 cilindros-5 plazas Ptas. 15,000

Modelo 27-30 HP-6 cilindros-7 plazas, strapontins cara a la marcha . . . Ptas. 16,500

AGENTE GENERAL **F. S. ABADAL**
 - PARA ESPAÑA -

BARCELONA-Aragón, 239-245 :: MADRID-Calle Alcalá, 62



Dificultades de puesta en marcha de los motores

A la pluma del Ingeniero A. Contet se debe este artículo que reproducimos, que trata de las causas que originan la dificultad de puesta en marcha de determinados motores, y que, a título de vulgarización científica, creemos encontrarán interesante nuestros lectores.

La dificultad de puesta en marcha es uno de los defectos más penosos que puede presentar un automóvil o una motocicleta, y sin embargo es bastante común.

Como en general existe una notable mayoría de coches que no presentan este defecto, hemos de admitir que la dificultad de puesta en marcha es una anomalía, que no debe presentarse en un vehículo en buen estado de funcionamiento, y por lo tanto, de un ligero examen de las causas que pueden producir esta dificultad, deduciremos en seguida los remedios prácticos para evitarla.

Se pueden clasificar en dos grupos las causas que producen dificultad de puesta en marcha. Efectos debidos a la carburación y efectos debidos al encendido. Vamos a analizarlas sucesivamente :

Encendido. — Aunque frecuentemente no se atribuye al encendido la dificultad de puesta en marcha, la mayoría de las veces es éste responsable de esta dificultad, lo propio que de la de marcha lenta normal, que es frecuentemente imposible en muchos motores mal cuidados. Antes de atribuir la dificultad de puesta en marcha a la carburación, aconsejamos siempre una revisión del encendido del coche, ya que en éste es en donde encontraremos más corrientemente la causa del mal.

La primera cosa que conviene verificar es el estado de las bujías. Sin meter nos en las causas de pana corrientes en las bujías, tales como bujías engrasadas, con el aislante roto o fundido, o bujías en corto circuito, debemos examinar primeramente la separación de las puntas de las bujías. Es sabido que la tensión o voltaje de la corriente producida por el magneto es tanto mayor cuanto lo es la velocidad de rotación del mismo, y por tanto la del motor ; por otra parte, cuando el motor rueda más lentamente es cuando se produce la admisión más completa y la mayor compresión en la mezcla de gas y aire. De estas condiciones se deduce que en el momento del arranque es cuando la chispa entre las puntas de las bujías encuentra mayor resistencia a producirse, y la chispa que se produce sin dificultades

a un número regular y elevado de revoluciones puede muy bien encontrar una resistencia imposible de vencer a corto número de revoluciones, o sea en el momento de la puesta en marcha, y ésta crece además en proporción a la separación de las puntas de las bujías, que conviene no exceda en ningún caso de medio milímetro como máximo.

La dificultad de producción de la chispa en las bujías se complica además generalmente por el hecho de que es costumbre retardarla y este retardo coincide con la mínima tensión de la corriente producida por el magneto. Acostumbramos a retardar la chispa por miedo a un retroceso de la manivela, sin tener en cuenta que el magneto está construido en forma que produce el máximo de intensidad a una posición determinada del ruptor, que es la de marcha normal del vehículo y en ningún caso la del ruptor con el máximo de retardo. Tanto por un exceso de avance como por un exceso de retardo se disminuye la intensidad de la chispa, y esta disminución, unida a las dificultades de mayor compresión en los cilindros y a posibilidad de una separación exagerada en las puntas de las bujías, es muy corrientemente causa de la dificultad de arranque de un motor, siendo el remedio muy sencillo; la correcta separación en las puntas de las bujías y la eliminación del miedo en el arranque con la comanda de avance en la posición de marcha normal.

Debemos, naturalmente, asegurarnos que todos los contactos de la magneto están bien limpios, lo propio que los carbones y las puntas de platino del ruptor. Todo cuanto pueda constituir una resistencia al paso de la corriente eléctrica, tiene una importancia capital para el arranque, y mucho mayor que en la marcha normal, o a grandes velocidades. Debe asimismo verificarse la separación de las puntas de platino del ruptor, ya que si están demasiado separadas, ocasiona esta separación la misma dificultad que un exceso de separación en las puntas de las bujías. Es conveniente también asegurarse de que el brazo móvil del ruptor, con su punta de platino, no tiene ningún obstáculo en su movimiento, y que su resorte acciona libremente, y además no debe en último extremo olvidarse de inspeccionar la separación de las puntas del pararrayos del magneto, ya que si están demasiado próximas, la chispa puede producirse entre éstas en lugar de hacerlo en la bujía.

Finalmente, en algunos casos no hay más remedio que atribuir la dificultad de arranque a la misma magneto. Hemos notado antes que la intensidad de la chispa en la magneto varía con la velocidad de rotación de ésta, y que se encuentra en las peores condiciones en el momento del arranque; con la tendencia actual a emplear magnetos muy pequeños, puede muy bien suceder que en algunos casos éstos no produzcan la suficiente intensidad para asegurar la puesta en marcha, y si sólo a un mayor número de revoluciones, difícil de producir a mano y aun a veces con la ayuda del motor de arranque. Esto puede producirse mas fácilmente en invierno, cuando el aceite es más espeso y denso y ofrece mayor dificultad a la rotación. Aquí es donde el encendido por batería y distribuidor ofrece una positiva ventaja al encendido por magneto, ya que el distribuidor produce una chispa de la misma intensidad, a cualquier número de revoluciones y a cualquiera posición de la comanda

de avance. Esto nos explica también el hecho de que en los coches con encendido por batería el arranque no es solamente mas fácil, sino que además la batería trabaja menos que en el arranque de los coches con magneto. Para juzgar si la magneto está en debidas condiciones de funcionamiento, basta probar la chispa que produce al aire libre, y si ésta no se produce fácilmente, no tiene una marcada coloración azul, y no vence distancias de ocho a diez milímetros, puede deducirse que es la propia magneto la que está en falta, y debe procederse a su reparación o inspección. Una de las causas que origina falta de intensidad en la chispa de los magnetos es muy corrientemente una imantación imperfecta de sus imanes, ya sea debida a un mal montaje, a una mala conservación antes de éste, o a un defecto de fabricación en su primitiva imantación o en su temple.

Carburación. — Si el encendido funciona de una manera perfecta, después de hechas todas las revisiones antes dichas, hay que desprender que la carburación es la culpable de la dificultad de puesta en marcha del motor. Al decir la carburación no pretendemos decir exclusivamente el carburador, pues es perfectamente posible tener una mala carburación con un carburador debidamente ajustado.

El defecto que principalmente ocasiona la dificultad de arranque es la mezcla demasiado pobre en esencia. Una mezcla demasiado rica en gas podría, es cierto, producir dificultades en la marcha pero difícilmente en el arranque en frío, pues al contrario una mezcla excesivamente rica es lo que precisa para facilitarlo. Es solamente cuando el motor está ya caliente, que una mezcla demasiado rica puede dificultar nuevamente el arranque.

Esta mezcla pobre puede tener varias causas, y puede en primer lugar ser debida a un reglaje defectuoso del carburador y del gicleur de ralentir. En este caso deberá procederse a regular este gicleur, si es regulable, y en caso contrario a cambiarlo por uno de mayor diámetro, hasta obtener una puesta en marcha correcta y un buen ralentido del motor.

La obstrucción de este gicleur, o la del compensador en el carburador Zenith pueden producir el mismo efecto. En este caso no solamente es imposible el arranque, sino que es también difícil que el motor ande bien a pocas revoluciones; en cuanto se quiere poner el motor a un bajo número de revoluciones, éste se para dando todos los síntomas de falta de esencia. En algunos casos, aunque pocos, hemos visto ser causa de la dificultad de arranque una obstrucción en el conducto del ralentido, esto es, en el conducto del gicleur de ralentir, hasta la parte inferior de la mariposa del carburador. Tanto en éste como en los anteriores casos, es imposible poner el motor en marcha por medio del gicleur de ralentir, y no hay más que hacerlo por medio del grande, abriendo la mariposa del carburador y dando vueltas al motor con bastante velocidad para que se produzca una depresión sensible sobre el gicleur principal, y para ello se requiere, como es sabido, un gran esfuerzo y fatiga.

Otra causa de emprobecimiento de la mezcla la constituyen las entradas de aire en la tubería de admisión, aire que produce la imposibilidad de puesta en

marcha aun con el carburador en las debidas condiciones de ajuste. Estas entradas de aire pueden manifestarse, bien por una junta defectuosa en la culata del motor o en el tapón de las válvulas, o por haberse aflojado algún record o brida, o bien finalmente por desgaste de algunas piezas. Entre éstas debemos señalar principalmente el juego en el cierre de la mariposa del carburador, y muy frecuentemente el juego en las guías de las válvulas.

Es frecuente, en efecto, que las guías de las válvulas con el uso se ovalicen y produzcan una falta de ajuste con los vástagos de las válvulas pasando el aire entre unos y otras. En este caso es de notar que la dificultad de puesta en marcha no se puede presentar bruscamente sino gradual y en aumento creciente y continuo, sirviendo este síntoma para localizar el defecto. El remedio en todos estos casos no puede ser más sencillo, y consiste en verificar nuevas juntas en la culata, o en los tapones de las válvulas, o asegurar bien el cierre de las bridas y tornillos de la tubería de admisión, y finalmente reemplazar las guías de las válvulas si éstas son posizas. En el caso de ser fundidas conjuntamente con los cilindros o las culatas, procede mandrinar nuevamente dichas guías y ponerles un casquillo postizo ajustado debidamente.

Por las mismas causas anteriores, podría ser causa de dificultad de puesta en marcha, aunque ya más raramente la falta de ajuste de los aros de pistón y una ovalización grande en los cilindros, que permitiera pasar el aire del carter al interior de los cilindros y cámara de explosión. Lo mismo sucedería en el caso de cierre defectuoso en la válvula de escape por causa de falta de ajuste de su vástago de gobierno.

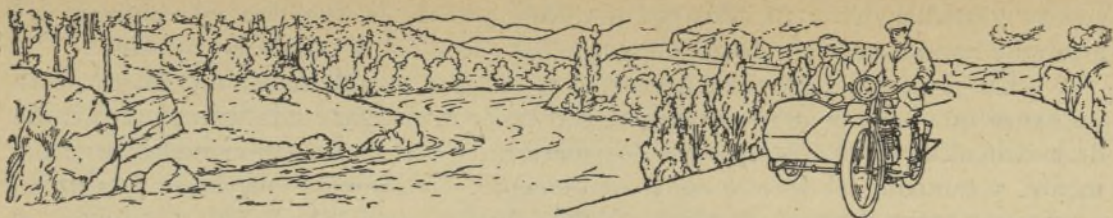
Finalmente la pobreza en gas de la mezcla puede también ser debida a un descenso de temperatura exterior, que produzca condensación de la gasolina gasificada, en las paredes de la tubería de admisión o en las paredes de los mismos cilindros cuando están fríos. Puede en estos casos ensayarse el recurso siguiente, que hemos visto empleado con éxito muchas veces. Se dan vueltas al motor, con el encendido cortado para que no haya explosión, con lo cual se realizan varias aspiraciones y se llena el cilindro de una mezcla más o menos rica en gas ; se deja a continuación el motor quieto durante cinco minutos, y se le hace rodar vivamente después de este tiempo con el contacto puesto, con lo que frecuentemente se logra su puesta en marcha. La razón de ello es la siguiente : primeramente hemos producido en las aspiraciones de las primeras vueltas una baja en la temperatura de los gases con la consiguiente condensación de gasolina, y al dejar en reposo nuevamente el motor, estos gases han subido nuevamente de temperatura y la mezcla interior se ha enriquecido y se ha vuelto explosible, cuando antes no lo era. Si este procedimiento no da el resultado apetecido, no queda más que emplear los clásicos recursos de inyección de gasolina en los cilindros, obturación de las entradas de aire en el carburador, el llenado del radiador con agua caliente, etc., etc.

Si el carburador del vehículo en cuestión es de tipo antiguo, sería siempre conveniente reemplazarlo por un carburador moderno, ya que éstos llevan su co-

rector y medios de ajuste tales que permiten graduar la mezcla en el momento del arranque consiguiéndola exageradamente para facilitar la puesta en marcha.

En conclusión, debemos decir que es siempre posible hallar un remedio para un motor que tiene un arranque difícil, con tal de investigar cuidadosamente la causa de la dificultad en el arranque que se hallará entre una de las mencionadas anteriormente, y remediar el defecto convenientemente. Unicamente cuando se produzcan muy bajas temperaturas es cuando la dificultad es más refractaria, y entonces es cuando hay que hacer uso de los recursos de arranque antes mencionados al tratar de este capítulo de las causas de arranque difícil, recursos bien conocidos de todos los conductores.





La prueba de regularidad del Real Moto - Club de Cataluña. - 26 noviembre 1922

Cuando todavía estaba latente el entusiasmo producido entre los elementos del « Real Moto Club de Cataluña » por los resonantes éxitos obtenidos en su Gran Premio de Autociclos y Campeonato de Motos y Sidecars, se llevó a efecto la prueba de regularidad, que constituye un nuevo laurel que añadir a los tan justamente conquistados por esta entidad en carreras anteriores.

El primer éxito de la prueba lo constituye la brillante inscripción obtenida, nunca igualada en pruebas de esta naturaleza, alcanzando la cifra de 74 inscritos, de los cuales únicamente dejaron de tomar la salida seis de ellos, alineándose 68, que representa un lote formidable de concursantes, en su mayor parte avezados a esta clase de pruebas por la gran práctica adquirida en el sinnúmero de ellas que el Club ha organizado.

Debido a ello, se extremó el número de dificultades para poderse clasificar con los puntos requeridos en el Reglamento para obtener medalla de oro, pero la realidad demostró palpablemente que nuestros concursantes son una verdadera potencia en cuestiones de regularidad, dándose el caso, repetido por varios corredores y en distintos controles, de pasar por ellos a la hora exacta hasta el segundo, que debían efectuarlo según itinerario.

Por primera vez en nuestras pruebas, el sorteo para el orden de salida se verificó indistintamente sin tener en cuenta las categorías de vehículos, y dado lo numeroso de la inscripción, las salidas se dieron de medio en medio minuto.

Desde la madrugada comienza la animación dentro del local del « Real Moto Club de Cataluña » y el incesante pistoneo de los motores da a comprender que se prepara un acontecimiento de importancia. A las 5 y media de la mañana el local social resulta insuficiente, y poco antes de las 6, la Plaza de Tetuán con los vehículos alineados para la salida presenta aspecto imponente. A las 6 en punto, y a las órdenes del señor Dalfau toman la salida los 68 concursantes antes dichos, notándose en todos ellos los preparativos para realizar una carrera con regularidad matemática.

En Vilasar tropiezan los concursantes con el primer control secreto, a cargo del señor Clavería, pasando bien todos ellos, a excepción de Sedó, que ha salido retrasado y va recuperando el tiempo perdido.

En Arenys de Munt ocurre un ligero accidente entre Heydrich y Portabella, que se tropiezan y son despedidos de sus vehículos, sin que por fortuna el accidente revista más importancia que abandonar la carrera ambos concursantes.

Sigue el *non stop* de Coll Sacreu, que ascienden todos sin pararse, a excepción de Pedro Estela, que pierde un punto con arreglo al Reglamento.

En Arenys efectúa otro control secreto el señor Palomera, siguiendo retrasado Sedó, pero ganando terreno.

En Vallgorguina, Fages y Casamitjana realizan otro control, pasando tarde por el mismo Sedó, Subi y Atmetlla.

En Breda vuelven nuevamente los concursantes a ser cronometrados, siendo el *controleur* el señor Soler Saladrigas, que proporciona un susto a los señores Palazón y Serra, perdiendo uno y dos puntos, respectivamente. En este control ha recuperado Sedó todo el tiempo perdido desde su salida.

En el cruce de Arbucias con Hostalrich, es el señor Grau el encargado de este control secreto, pasando retrasados los señores Viza, Ausió, Masó, y Solé.

Pasado este control se enciende la motocicleta de Antonietti, que es apagada por su conductor, sin más consecuencias y con ánimo de continuar la carrera.

Sigue el *non stop* de Arbucias, deteniéndose en el mismo Salomó, Palazón y Bigorra, esperando a los corredores al terminar la cuesta el Presidente del Moto Club don Francisco Coma, que, cronómetro en mano, anota la tardanza de Salomó, Solé y Bigorra.

En el Plá de las Arenas y perfectamente oculto, el Secretario General señor Viamonte controla la tardanza de Prats, Salomó, Sedó, Solé, Cardelús y Bigorra.

Vienen las Guillerías, que a la esplendidez del paisaje unen la dificultad de los numerosos virajes, nada fáciles por cierto, al final de las cuales son esperados los concursantes por los señores Carles y Bosch, que a los que anteriormente han pasado tarde añaden Subirana, Llorens, Deu, Arañó y Camats. Antes de llegar a este viraje ocurren dos ligeros accidentes producidos por un despiste de Sáez y un vuelco de Camats, afortunadamente sin más consecuencias que el susto consabido y unas ligeras erosiones. Son auxiliados en primer término por los señores Deu y Arañó, quedando después en manos de los controles señores Carles y Bosch, continuando la carrera sin más novedad.

A la salida de Vich, Bresca vuelve a cronometrar a los concursantes, pecando en este control nuevamente Subi, Palazón, Mestanza y los retrasados anteriormente, y cuando ya creen terminado su calvario de la mañana los corredores de esta carrera, se encuentran en Hostalets con Casamitjana, que anota el retraso de algunos que ya venían rezagados.

La llegada al Figaró, a cargo del señor Arruga y del cronometrador del «Real Moto Club de Cataluña» señor Rodríguez, se efectúa dentro del mayor entusiasmo y de la hora fijada por la mayor parte de los concursantes, instalándose todos los vehículos en el Parque cerrado y abandonando seguidamente los concursantes aquel paraje para cumplir lo especificado en el Reglamento.

REAL MOTO CLUB CATALUÑA

PRUEBA DE REGULARIDAD. — 26 de mayo de 1922. — RESULTADOS OFICIALES

Número de orden	CONCURSANTES	VEHÍCULO	Salida de Barcelona	Control secreto n.º 2 Vilasar de Mar				Control secreto n.º 3 Arenys de Munt				Control secreto n.º 4 Breda				Control secreto n.º 5 Cruce Arbucias-Hostalrich				Control secreto n.º 6 San Hilario				Non-Stop Arenys	Non-Stop Arbucias
				Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Puntos perdidos						
2	Pedro Prats	M. — Indian	6'00'30	6'49'30	6'51'30	7'18'30	—	7'35'30	7'37'30	—	8'19'30	8'24'00	—	8'35'30	8'36'00	—	9'08'30	9'05'00	—	—	—	—	—		
3	G. V.	M. — Motosacoche	6'01'00	6'50'00	6'51'00	7'21'00	—	7'36'00	7'37'00	—	8'20'00	8'24'00	—	8'36'00	8'36'00	—	9'09'00	9'07'30	—	—	—	—	—		
5	Typograph	S. — Indian	6'02'00	6'51'00	6'53'00	7'22'30	—	7'37'00	7'39'00	—	8'21'00	8'23'30	—	8'37'00	8'37'00	—	9'10'00	9'09'00	—	—	—	—	—		
6	Fernando	S. — Indian	6'02'30	6'51'30	6'53'30	7'26'00	—	7'37'30	7'39'30	—	8'21'30	8'25'00	—	8'37'30	8'39'30	—	9'10'30	9'09'30	—	—	—	—	—		
10	Fidel Gual	S. — Harley Davidson	6'04'30	6'53'30	6'54'30	7'26'00	—	7'39'30	7'42'00	—	8'23'30	8'26'30	—	8'39'30	8'39'30	—	9'12'30	9'10'30	—	—	—	—	—		
11	Vill	S. — Beading Standart	6'05'00	6'54'00	6'54'00	7'24'30	—	7'40'00	7'41'00	—	8'24'00	8'26'00	—	8'40'00	8'39'00	—	9'13'00	9'11'30	—	—	—	—	—		
12	X. X.	A. — Elizalde	6'05'30	6'54'30	6'54'30	7'23'30	—	7'40'30	7'41'00	—	8'24'30	8'24'30	—	8'40'30	8'41'00	—	9'13'30	9'12'00	—	—	—	—	—		
13	Cosme Salomó	A. — Salomó	6'06'00	6'55'00	6'54'00	7'26'00	—	7'41'00	7'43'00	—	8'25'00	8'28'30	—	8'41'00	8'43'00	—	9'14'00	9'29'00	4	—	—	—	—		
14	Miguel Boniquet	M. — Salvador	6'06'30	6'55'30	6'55'30	7'23'30	—	7'41'30	7'44'00	—	8'25'30	8'25'00	—	8'41'30	8'48'00	—	9'14'30	9'18'00	—	—	—	—	—		
15	Ernesto Pundsack	M. — Indian	6'07'00	6'56'00	6'56'00	7'24'00	—	7'42'00	7'44'00	—	8'26'00	8'23'30	—	8'42'00	8'47'00	—	9'15'00	9'17'30	—	—	—	—	—		
17	Antonio Armengol	M. — Harley Davidson	6'08'00	6'57'00	6'56'00	7'28'00	—	7'43'00	7'44'30	—	8'27'00	8'26'30	—	8'43'00	8'40'00	—	9'16'00	9'13'00	—	—	—	—	—		
18	Jesús Viza	A. — Loryc	6'08'30	6'57'30	6'58'30	7'27'30	—	7'43'30	7'44'30	—	8'27'30	8'27'30	—	8'43'30	8'49'00	1	9'16'30	9'18'00	—	—	—	—	—		
19	Alfredo Sedó	S. — Harley Davidson	6'09'00	6'58'00	7'24'00	7'44'00	4	7'44'00	7'57'30	3	8'28'00	8'29'30	—	8'44'00	8'47'00	—	9'17'00	9'21'30	—	—	—	—	—		
22	José Ribas	S. — Harley Davidson	6'10'30	6'59'30	6'58'30	7'28'30	—	7'45'30	7'45'30	—	8'29'30	7'28'30	—	8'45'30	8'45'00	—	9'18'30	9'21'30	—	—	—	—	—		
24	F. S.	A. — David	6'11'30	7'00'30	7'00'30	7'30'00	—	7'46'30	7'46'30	—	8'30'30	8'28'30	—	8'46'30	8'45'00	—	9'19'30	9'20'30	—	—	—	—	—		
25	J. S.	S. — Beart More Precision	6'12'00	7'01'00	7'00'00	7'30'00	—	7'47'00	7'47'00	—	8'31'00	8'28'30	—	8'47'00	8'45'00	—	9'20'00	9'29'00	2	—	—	—	—		
26	Subi	S. — Reading Standart	6'12'30	7'01'30	7'00'30	7'29'00	—	7'47'30	8'29'30	13	8'31'30	8'30'30	—	8'47'30	8'46'00	—	9'20'30	9'22'00	—	—	—	—	—		
28	Adolfo Subirana	A. — Citroen	6'13'30	7'02'30	7'01'30	7'31'00	—	7'48'30	7'47'30	—	8'32'30	8'30'30	—	8'48'30	8'45'00	—	9'21'30	9'20'00	—	—	—	—	—		
29	Alberto Cesarino	A. — Salmson	6'14'00	7'03'00	7'01'00	7'32'00	—	7'49'00	7'50'00	—	8'33'00	8'30'30	—	8'49'00	8'46'00	—	9'22'00	9'27'00	—	—	—	—	—		
31	Antonio Plana	A. — Loryc	6'15'00	7'04'00	7'05'00	7'34'00	—	7'50'00	7'51'00	—	8'34'00	8'35'00	—	8'50'00	8'49'00	—	9'23'00	9'26'30	—	—	—	—	—		
32	E. Sudupe	S. — Indian	6'15'30	7'04'30	7'07'30	7'35'00	—	7'50'30	7'50'00	—	8'34'30	8'35'00	—	8'50'30	8'47'00	—	9'23'30	9'20'00	—	—	—	—	—		
33	Vicente Carrión	S. — Indian	6'16'00	7'05'00	7'07'00	7'35'00	—	7'51'00	7'51'30	—	8'35'00	8'34'30	—	8'51'00	8'46'00	—	9'24'00	9'22'00	—	—	—	—	—		
34	X. X.	A. — Senéchal	6'16'30	7'05'30	7'05'30	7'34'00	—	7'51'30	7'51'00	—	8'35'30	8'30'00	1	8'51'30	8'46'00	1	9'24'30	9'23'00	—	—	—	—	—		
35	Emilio Atmetlla	S. — Norton	6'17'00	7'06'00	7'03'00	7'35'30	—	7'52'00	8'07'30	2	8'36'00	8'46'00	1	8'52'00	9'00'00	—	9'25'00	9'30'30	—	—	—	—	—		
37	Esteban Cardénas	A. — Loryc	6'18'00	7'07'00	7'06'00	7'37'00	—	7'53'00	7'57'00	—	8'37'00	8'37'30	—	8'53'00	8'49'30	—	9'26'00	9'28'00	—	—	—	—	—		
38	Eduardo Ausió	S. — Harley Davidson	6'18'30	7'07'30	7'06'30	7'35'00	—	7'53'30	7'51'00	—	8'37'30	8'34'30	—	8'53'30	8'46'00	1	9'26'30	9'22'00	—	—	—	—	—		
39	X. X.	A. — Benjamín	6'19'00	7'08'00	7'03'00	7'35'30	—	7'54'00	7'51'30	—	8'38'00	8'32'30	—	8'54'00	8'48'00	—	9'27'00	9'29'30	—	—	—	—	—		
40	Nilo Masó	S. — Excelsior	6'19'30	7'08'30	7'07'30	7'38'00	—	7'54'30	7'57'00	—	8'38'30	8'37'00	—	8'54'30	8'48'00	1	9'27'30	9'27'30	—	—	—	—	—		
43	J. S.	A. — David	6'21'00	7'10'00	7'11'00	7'41'00	—	7'56'00	7'57'30	—	8'40'00	8'40'30	—	8'56'00	8'48'30	1	9'29'00	9'28'00	—	—	—	—	—		
45	Julio Fusté	M. — Norton	6'22'00	7'11'00	7'09'00	7'40'30	—	7'57'00	7'59'00	—	8'41'00	8'42'30	—	8'57'00	8'57'00	—	9'30'00	9'34'30	—	—	—	—	—		
46	J. S.	S. — Indian	6'22'30	7'11'30	7'12'30	7'43'00	—	7'57'30	8'00'30	—	8'41'30	8'30'30	2	8'57'30	8'49'00	2	9'30'30	9'30'00	—	—	—	—	—		
47	Magín Matheu	A. — Salmson	6'23'00	7'12'00	7'13'00	7'44'00	—	7'58'00	8'00'00	—	8'42'00	8'41'30	—	8'58'00	8'57'30	—	9'31'00	9'28'00	—	—	—	—	—		
48	Pedro Estalella	M. — Harley Davidson	6'23'30	7'12'30	7'13'30	7'44'00	—	7'58'30	8'01'00	—	8'42'30	8'42'30	—	8'58'30	8'59'00	—	9'31'30	9'31'00	—	—	—	—	—		
49	Antonio Alá	S. — Harley Davidson	6'24'00	7'13'00	7'14'00	7'44'30	—	7'59'00	8'01'00	—	8'43'00	8'43'00	—	8'59'00	8'59'30	—	9'32'00	9'35'30	—	—	—	—	—		
50	Joaquín Rexach	S. — Harley Davidson	6'24'30	7'13'30	7'14'30	7'44'30	—	7'59'30	8'01'30	—	8'43'30	8'42'30	—	8'59'30	8'59'30	—	9'32'30	9'32'30	—	—	—	—	—		
51	Enrique Mestanza	A. — Salmson	6'25'00	7'14'00	7'14'00	7'44'30	—	8'00'00	8'01'00	—	8'44'00	8'42'30	—	9'00'00	8'59'00	—	9'33'00	9'34'00	—	—	—	—	—		
52	Enrique Pujolar	A. — Salmson	6'25'30	7'14'30	7'14'30	7'44'30	—	8'00'30	8'01'30	—	8'44'30	8'43'00	—	9'00'30	8'59'00	—	9'33'30	9'31'00	—	—	—	—	—		
53	Antonio Renón	S. — Indian	6'26'00	7'15'00	7'16'00	7'46'30	—	8'01'00	8'04'30	—	8'45'00	8'49'00	—	9'01'00	9'04'00	—	9'34'00	9'39'00	—	—	—	—	—		
54	José Bofill	A. — Loryc	6'26'30	7'15'30	7'15'30	7'46'00	—	8'01'30	8'02'00	—	8'45'30	8'43'30	—	9'01'30	9'04'00	—	9'34'30	9'34'30	—	—	—	—	—		
55	Rafael de Lacy	A. — Loryc	6'27'00	7'16'00	7'15'00	7'46'00	—	8'02'00	8'03'30	—	8'46'00	8'44'00	—	9'02'00	9'02'00	—	9'35'00	9'35'30	—	—	—	—	—		
56	Antonio Tort	M. — Reading Standart	6'27'30	7'16'30	7'16'30	7'47'00	—	8'02'30	8'06'30	—	8'46'30	8'44'30	—	9'02'30	9'02'00	—	9'35'30	9'38'30	—	—	—	—	—		
57	Salvador Brocá	S. — Harley Davidson	6'28'00	7'17'00	7'16'00	7'47'00	—	8'03'00	8'05'00	—	8'47'00	8'50'00	—	9'03'00	9'05'00	—	9'36'00	9'39'00	—	—	—	—	—		
58	Pedro Estela	A. — Benjamín	6'28'30	7'17'30	7'15'30	7'45'00	—	8'03'30	8'05'00	—	8'47'30	8'43'30	—	9'03'30	9'09'00	—	9'36'30	9'37'30	—	—	—	—	—		
59	Ll.	S. — A. B. C.	6'29'00	7'18'00	7'16'00	7'51'00	—	8'04'00	8'07'30	—	8'48'00	8'45'00	—	9'04'00	9'01'00	—	9'37'00	9'40'00	—	—	—	—	—		
60	Baudilio Roca	A. — Mathis	6'29'30	7'18'30	7'15'30	7'47'30	—	8'04'30	8'04'30	—	8'48'30	8'43'00	—	9'04'30	8'59'00	—	9'37'30	9'36'00	—	—	—	—	—		
61	Antonio Portabella	S. — Reading Standart	6'30'00	7'19'00	7'21'00	7'48'30	—	8'05'00	8'05'00	—	8'49'00	8'49'30	—	9'05'00	9'04'0										

Número de orden	Control secreto n.º 7 Plá de las Arenas			Control secreto n.º 8 Cruce Viladrau			Control secreto n.º 9 Salida de Vich			Control secreto n.º 10 Hostalets			Llegada al Figaró			Control secreto n.º 11			Control secreto n.º 12			Control secreto n.º 13 San Adrián			Control secreto n.º 14 Puente de los Angeles			Llegada al R. M. C. C.			Clasificación
	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos perdidos	
2	9'22'30	9'57'00	10	9'58'30	10'24'30	7	10'31'30	10'41'30	2	10'47'30	10'47'30	—	11'13'30	11'15'00	—	2'47'30	2'49'30	—	3'11'30	3'11'00	—	3'51'30	3'51'00	—	4'02'30	4'00'00	—	4'05'30	4'05'00	—	81
3	9'23'00	9'21'00	—	9'59'00	9'58'30	—	10'32'00	10'30'00	—	10'48'00	10'46'30	—	11'14'00	11'15'00	—	2'48'00	2'49'30	—	3'12'00	3'11'30	—	3'52'00	3'51'30	—	4'03'00	4'00'30	—	4'06'00	4'05'30	—	97
5	9'24'00	9'21'30	—	10'00'00	10'00'30	—	10'33'00	10'33'00	—	10'49'00	10'49'00	—	11'15'00	11'21'30	4	2'49'00	2'50'30	—	3'13'00	3'16'00	—	3'53'00	3'54'00	—	4'04'00	4'03'30	—	4'07'00	4'06'00	—	97
6	9'24'30	9'27'30	—	10'00'30	10'00'00	—	10'33'30	10'33'00	—	10'49'30	10'49'30	—	11'15'30	11'15'00	—	2'49'30	2'50'30	—	3'13'30	3'16'00	—	3'53'30	3'55'00	—	4'04'30	4'03'30	—	4'07'30	4'06'30	—	101
10	9'26'30	9'26'30	—	10'02'30	10'02'00	—	10'35'30	10'33'30	—	10'51'30	10'50'00	—	11'17'30	11'15'30	—	2'51'30	2'51'00	—	3'15'30	3'17'00	—	3'55'30	3'55'00	—	4'06'30	4'03'30	—	4'09'30	4'06'00	1	97
11	9'27'00	9'27'00	—	10'03'00	10'04'30	—	10'36'00	10'37'30	—	10'52'00	10'52'00	—	11'18'00	11'16'00	—	2'52'00	3'17'00	7	3'16'00	3'34'30	5	3'56'00	4'05'00	2	4'07'00	4'11'30	—	4'10'00	4'12'30	—	83
12	9'27'30	9'28'30	—	10'03'30	10'04'30	—	10'36'30	10'37'30	—	10'52'30	10'52'00	—	11'18'30	11'17'30	—	2'52'30	2'53'00	—	3'16'30	3'16'00	—	3'56'30	3'55'00	—	4'07'30	4'04'30	—	4'10'30	4'08'00	—	98
13	9'28'00	9'41'00	3	10'04'00	10'36'30	10	10'37'00	11'01'30	7	10'53'00	11'12'30	5	11'19'00	11'35'30	14	2'53'00	2'53'00	—	3'17'00	3'17'00	—	3'57'00	3'56'00	—	4'08'00	4'04'30	—	4'11'00	4'08'00	—	57
14	9'28'30	9'29'30	—	10'04'30	10'04'30	—	10'37'30	10'37'30	—	10'53'30	10'50'30	—	11'19'30	11'17'30	—	2'53'30	2'53'00	—	3'17'30	3'18'00	—	3'57'30	3'57'00	—	4'08'30	4'05'00	—	4'11'30	4'08'00	—	101
15	9'29'00	9'29'30	—	10'05'00	10'05'00	—	10'38'00	10'40'00	—	10'54'00	10'53'00	—	11'20'00	11'18'30	—	2'54'00	2'53'30	—	3'18'00	3'22'00	—	3'58'00	3'57'00	—	4'09'00	4'05'30	—	4'12'00	4'09'30	—	101
17	9'30'00	9'32'00	—	10'06'00	10'07'00	—	10'39'00	10'41'30	—	10'55'00	10'54'00	—	11'21'00	11'18'30	—	2'55'00	2'54'30	—	3'19'00	3'20'00	—	3'59'00	3'58'00	—	4'10'00	4'09'00	—	4'13'00	4'11'00	—	100
18	9'30'30	9'31'00	—	10'06'30	10'10'00	—	10'39'30	10'39'00	—	10'55'30	10'54'30	—	11'21'30	11'18'00	1	2'55'30	2'55'00	—	3'19'30	3'19'00	—	3'59'30	3'59'30	—	4'10'30	4'09'00	—	4'13'30	4'11'00	—	99
19	9'31'00	9'37'00	1	10'07'00	10'07'00	4	10'40'00	11'07'00	8	10'56'00	11'16'00	5	11'22'00	11'35'00	10	2'56'00	2'55'00	—	3'20'00	3'20'00	—	4'00'00	4'00'00	—	4'11'00	4'09'00	—	4'14'00	4'11'00	—	54
22	9'32'30	9'34'30	—	10'08'30	10'13'00	—	10'41'30	10'41'00	—	10'57'30	10'56'00	—	11'23'30	11'22'30	—	2'57'30	2'57'30	—	3'21'30	3'20'00	—	4'01'30	3'59'30	—	4'12'30	4'09'30	—	4'15'30	4'14'30	—	101
24	9'33'30	9'33'30	—	10'09'30	10'14'30	—	10'42'30	10'41'00	—	10'58'30	10'58'30	—	11'24'30	11'23'00	—	2'58'30	2'57'30	—	3'22'30	3'20'30	—	4'02'30	4'05'30	—	4'13'30	4'11'30	—	4'16'30	4'15'00	—	99
25	9'34'00	9'40'30	1	10'10'00	10'14'00	—	10'43'00	10'43'00	—	10'59'00	10'56'00	—	11'25'00	11'23'30	—	2'59'00	2'58'30	—	3'23'00	3'21'00	—	4'03'00	4'03'30	—	4'14'00	4'12'00	—	4'17'00	4'15'30	—	98
26	9'34'30	9'34'30	—	10'10'30	10'11'00	—	10'43'30	11'01'30	5	10'59'30	11'09'00	2	11'25'30	11'28'30	—	2'59'30	3'03'00	—	3'23'30	4'08'00	14	4'03'30	4'35'00	9	4'14'30	4'41'30	8	4'17'30	4'42'30	22	26
28	9'35'30	9'31'30	—	10'11'30	10'20'00	2	10'44'30	11'04'00	5	11'00'30	11'12'30	3	11'26'30	11'28'00	—	3'00'30	2'59'30	—	3'24'30	3'22'30	—	4'04'30	4'05'30	—	4'15'30	4'13'30	—	4'18'30	4'17'00	—	89
29	9'36'00	9'38'30	—	10'12'00	10'15'00	—	10'45'00	10'41'30	—	11'01'00	10'53'00	—	11'27'00	11'26'00	—	3'01'00	3'01'00	—	3'25'00	3'25'00	—	4'05'00	4'05'30	—	4'16'00	4'14'30	—	4'19'00	4'18'30	—	98
31	9'37'00	9'42'00	—	10'13'00	10'16'30	—	10'46'00	10'44'00	—	11'02'00	11'00'30	—	11'28'00	11'30'30	—	3'02'00	3'01'30	—	3'26'00	3'24'00	—	4'06'00	4'06'00	—	4'17'00	4'15'30	—	4'20'00	4'17'00	—	98
32	9'37'30	9'35'00	—	10'13'30	10'16'30	—	10'46'30	10'48'30	—	11'02'30	10'59'00	—	11'28'30	11'29'30	—	3'02'30	3'04'30	—	3'26'30	3'25'00	—	4'06'30	4'06'00	—	4'17'30	4'15'30	—	4'20'30	4'19'00	—	99
33	9'38'00	9'35'30	—	10'14'00	10'16'00	—	10'47'00	10'46'30	—	11'03'00	11'00'00	—	11'29'00	11'31'00	—	3'03'00	3'04'00	—	3'27'00	3'27'00	—	4'07'00	4'06'30	—	4'18'00	4'16'30	—	4'21'00	4'20'00	—	99
34	9'38'30	9'35'30	—	10'14'30	10'16'00	—	10'47'30	10'49'30	—	11'03'30	11'01'00	—	11'29'30	11'27'30	—	3'03'30	3'05'00	—	3'27'30	3'26'30	—	4'07'30	4'07'00	—	4'18'30	4'14'30	—	4'21'30	4'17'30	1	95
35	9'39'00	9'46'00	—	10'15'00	10'22'30	—	10'48'00	11'00'30	2	11'04'00	11'09'30	—	11'30'00	11'29'30	—	3'04'00	3'04'00	—	3'28'00	3'26'00	—	4'08'00	4'09'00	—	4'19'00	4'17'00	—	4'22'00	4'21'30	—	93
37	9'40'00	9'47'30	1	10'16'00	10'24'00	1	10'49'00	10'50'00	—	11'05'00	11'07'30	—	11'31'00	11'31'30	—	3'05'00	3'05'00	—	3'29'00	3'25'00	—	4'09'00	4'08'30	—	4'20'00	4'16'00	—	4'23'00	4'20'30	—	99
38	9'40'30	9'39'00	—	10'16'30	10'15'30	—	10'49'30	10'47'30	—	11'05'30	11'01'00	—	11'31'30	11'27'30	1	3'05'30	3'04'30	—	3'29'30	3'26'00	—	4'09'30	4'09'30	—	4'20'30	4'18'00	—	4'23'30	4'21'00	—	99
39	9'41'00	9'42'30	—	10'17'00	10'20'30	—	10'50'00	10'49'30	—	11'06'00	11'08'30	—	11'32'00	11'30'30	—	3'06'00	3'06'00	—	3'30'00	3'27'00	—	4'10'00	4'09'30	—	4'21'00	4'18'00	—	4'24'00	4'22'00	—	101
40	9'41'30	9'39'00	—	10'17'30	10'18'00	—	10'50'30	10'52'00	—	11'06'30	11'09'30	—	11'32'30	11'30'30	—	3'06'30	3'05'30	—	3'30'30	3'27'00	—	4'10'30	4'10'00	—	4'21'30	4'18'00	—	4'24'30	4'22'30	—	100
43	9'43'00	9'43'30	—	10'19'00	10'20'00	—	10'52'00	10'51'30	—	11'08'00	11'09'30	—	11'34'00	11'32'00	—	3'08'00	3'26'00	5	3'32'00	3'56'00	7	4'12'00	4'20'00	1	4'23'00	4'28'30	1	4'26'00	4'31'00	2	82
45	9'44'00	9'46'30	—	10'20'00	10'24'00	—	10'53'00	10'52'00	—	11'09'00	11'11'00	—	11'35'00	11'34'00	1	3'09'00	3'08'00	—	3'33'00	3'32'00	—	4'13'00	4'12'00	—	4'24'00	4'20'30	—	4'27'00	4'22'30	2	99
46	9'44'30	9'45'30	—	10'20'30	10'22'30	—	10'53'30	10'52'30	—	11'09'30	11'10'00	—	11'35'30	11'33'30	—	3'09'30	3'11'30	—	3'33'30	3'36'00	—	4'13'30	4'13'30	—	4'24'30	4'23'30	—	4'27'30	4'25'30	—	94
47	9'45'00	9'45'30	—	10'21'00	10'25'00	—	10'54'00	10'55'00	—	11'10'00	11'10'30	—	11'36'00	11'35'00	—	3'10'00	3'10'30	—	3'34'00	3'34'00	—	4'14'00	4'13'00	—	4'25'00	4'22'30	—	4'28'00	4'25'30	—	101
48	9'45'30	9'45'30	—	10'21'30	10'24'00	—	10'54'30	10'55'30	—	11'10'30	11'10'30	—	11'36'30	11'37'00	—	3'10'30	3'10'30	—	3'34'30	3'34'00	—	4'14'30	4'15'30	—	4'25'30	4'25'30	—	4'28'30	4'28'00	—	100
49	9'46'00	9'48'00	—	10'22'00	10'24'30	—	10'55'00	10'55'30	—	11'11'00	11'12'30	—	11'37'00	11'37'00	—	3'11'00	3'11'00	—	3'35'00	3'35'00	—	4'15'00	4'16'00	—	4'26'00	4'26'00	—	4'29'00	4'27'30	—	101
50	9'46'30	9'47'30	—	10'22'30	10'24'30	—	10'55'30	10'56'00	—	11'11'30	11'12'30	—	11'37'30	11'37'30	—	3'11'30	3'11'00	—	3'35'30	3'36'00	—	4'15'30	4'16'00	—	4'26'30	4'25'30	—	4'29'30	4'28'00	—	101
51	9'47'00	9'48'00	—	10'23'00	10'25'30	—	10'56'00	11'02'00	1	11'12'00	11'13'00	—	11'38'00	11'38'0																	

Durante la hora de la comida, muy bien servida por cierto en el Hotel Congost, propiedad de nuestro consocio señor Pantaleoni, reinó la franca alegría que preside todas las manifestaciones del « Real Moto Club de Cataluña », y terminada ésta comienza la salida por la prueba de puesta en marcha, operación a cargo de los señores Fages, Dalfau y Arruga, auxiliados del cronometrador señor Rodríguez. Pecan algunos en esta prueba, y en cambio otros ganan el punto que les concedía el Reglamento, anotándose además por los Comisarios algunas infracciones por manipulación de vehículos en parque cerrado, que se acordó penalizar con dos puntos de pérdida sin opción al punto de ganancia por rapidez de puesta en marcha de vehículo.

En la etapa de la tarde tienen que pasar los concursantes por cuatro controles más secretos, uno en La Garriga a cargo de don Francisco Coma, otro en la Roca a cargo de Clarasó, el tercero en San Adrián, vigilado por Carrilero, y finalmente el más alevoso, que lleva a cabo el gran Fages en el puente de los Angeles.

Son pocos los concursantes que pierden puntos en la etapa de la tarde, sin que el establecimiento de estos controles haya modificado la clasificación después de la salida del Figaró.

La llegada al Real Moto Club, a cargo del señor Casamitjana, fué sencillamente espléndida por la extraordinaria animación que desde mucho antes de la hora fijada se notaba en el local social.

58 concursantes anotaron su llegada al Club y de ellos 50 se clasifican con el número de puntos reglamentario, sobresaliendo entre ellos la enorme cifra de 31 que obtienen medalla de oro.

Cuanto podamos decir en loor a los conductores y vehículos a ellos confiados lo expresa elocuentemente el estado de la clasificación que publicamos a continuación, y ello demuestra palpablemente la pericia de los participantes y la necesidad de la entidad organizadora de establecer en los Reglamentos de estas pruebas una fórmula más severa con objeto de que los premios que se obtengan sean más preciados por la dificultad en lograrlos.

De todas formas, se siente orgulloso el « Real Moto Club de Cataluña » de premiar el esfuerzo de los concursantes que participan en sus pruebas, ya que sus magníficos recorridos realzan y patentizan los resultados que se obtienen cultivando las pruebas de regularidad.

Noviembre 1922.

CLASIFICACIÓN OFICIAL :: MEDALLAS DE ORO

Fernando	Sidecar « Indian ».
Miguel Boniquet.	Motocicleta « Salvador ».
Ernesto Pundsack.	Motocicleta « Indian ».
José Ribas	Sidecar « Harley Davidson ».
Juan Rovira.	Autociclo « Benjamín ».
Magín Matheu	Autociclo « Salmson ».
Antonio Alá.	Sidecar « Harley Davidson ».
Joaquín Rexach	Sidecar « Harley Davidson ».
Antonio Renom.	Sidecar « Indian ».
José Bofill	Autociclo « Loryc ».
Rafael de Lacy.	Autociclo « Loryc ».
Salvador Brocá	Sidecar « Harley Davidson ».
Baudilio Roca	Autociclo « Mathis ».
Antonio Armengol	Motocicletas « Harley Davidson ».
Nilo Masó	Sidecar « Excelsior ».
Pedro Estalella	Motocicleta « Harley Davidson ».
Enrique Mestanza.	Autociclo « Salmson ».
Enrique Pujolar.	Autociclo « Salmson ».
Pedro Estela	Autociclo « Benjamín ».
Manuel Texidor	Motocicleta « Harley Davidson ».
Ignacio Macaya.	Motocicleta « Indian ».
Jesús Viza	Autociclo « Loryc ».
F. Santigosa.	Autociclo « David ».
E. Sudupe	Sidecar « Indian ».
Vicente Carrión.	Sidecar « Indian ».
Esteban Cardelús	Autociclo « Loryc ».
Eduardo Ausió	Sidecar « Harley Davidson ».
Julio Fusté.	Moto « Norton ».
Antonio Tort.	Motocicleta « Reading Standart ».
José Feliu.	Autociclo « Elizalde ».
Enrique Escubós.	Motocicleta « Salvador ».

MEDALLAS DE PLATA

G. W.	Motocicleta « Motosacoche ».
Typograph.	Sidecar « Indian ».
Fidel Gual.	Sidecar « Harley Davidson ».
X. X.	Autociclo « Elizalde ».
J. S.	Sidecar « Beart More Precision ».
Alberto Cesarino.	Autociclo « Salmson ».
Antonio Plana.	Autociclo « Loryc ».
X. X.	Autociclo « Senéchal ».
Emilio Atmella	Sidecar « Norton ».
J. S.	Sidecar « Indian ».
J. Deu	Motocicleta « Triumph ».
Fernando de Vizcaya.	Autociclo « Elizalde ».
M. Arañó.	Motocicleta « Triumph ».
Pedro Camats	Sidecar « Harley Davidson ».

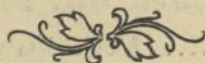
MEDALLAS DE COBRE

Pedro Prats	Motocicleta « Indian ».
Vila	Sidecar « Reading Standart ».
Adolfo Subirana	Autociclo « Citroen ».
P. S.	Autociclo « David »
Ll.	Motocicleta « B. C. A. ».

*
* *

Concursantes a quienes se ha penalizado con dos puntos de pérdida en su clasificación por incumplimiento del artículo que prohíbe tocar o manipular los vehículos en el Parque cerrado.

- N.º 3 Por arreglar carburador.
- » 10 Por arreglar freno de pie.
- » 11 Por arreglar neumáticos.
- » 12 Por manipular en el motor.
- » 19 Por arreglar cuenta kilómetros.
- » 29 Por engrasar válvulas.
- » 31 Por arreglar comanda carburador.
- » 35 Por arreglo bujía.
- » 46 Por manipular en el carburador.
- » 67 Por poner motor antes de tiempo.
- » 71 Por engrasar ruedas.



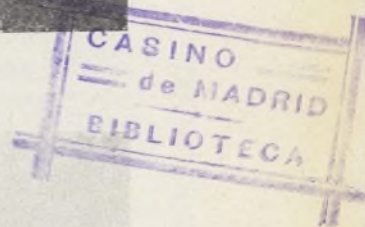
PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



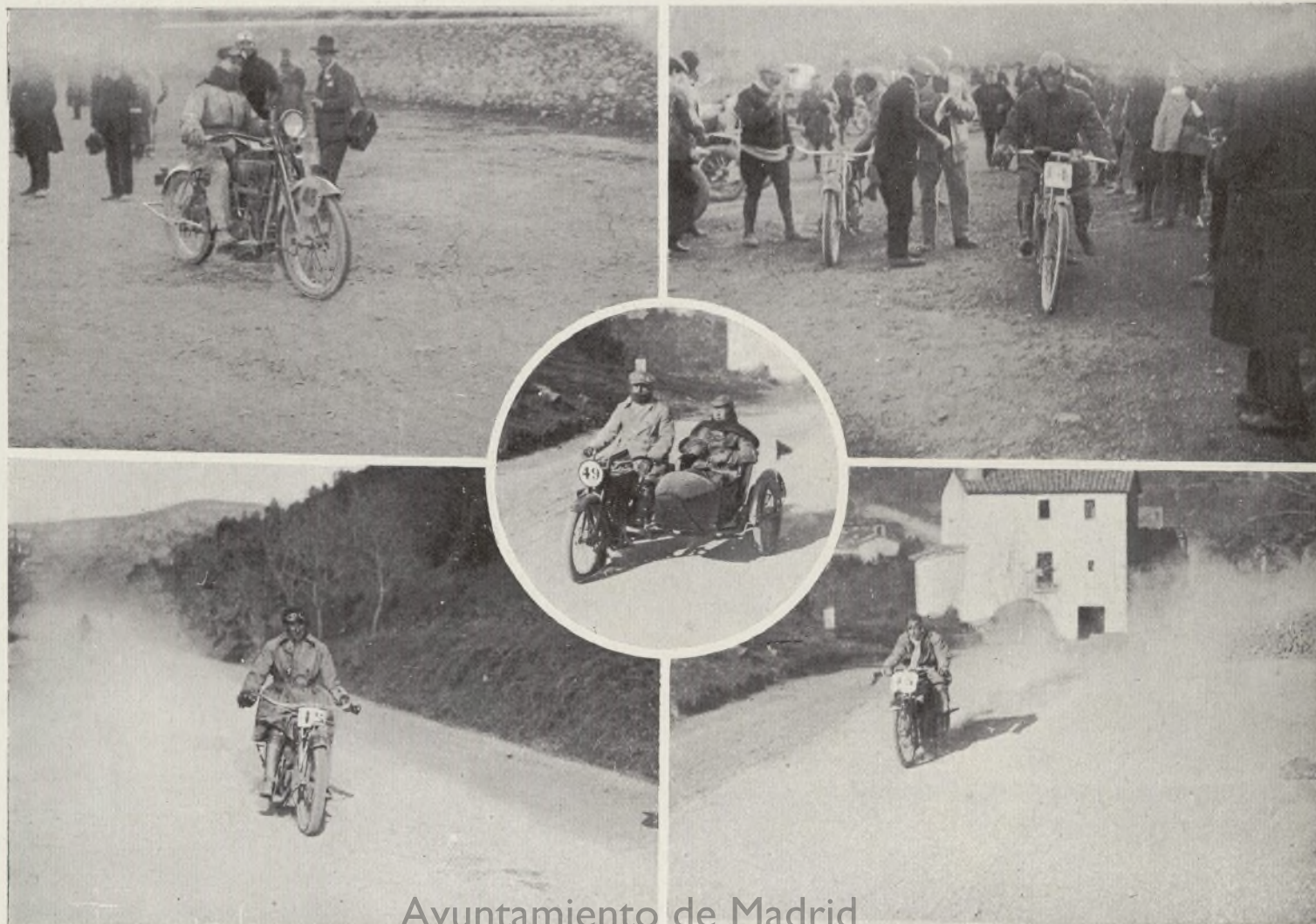
Aspecto de los vehículos aparcados en el Figaró



Un aspecto del parque de vehículos en el Figaró



PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



Ayuntamiento de Madrid

I. P. Estalella, sobre «Harley-Davidson». Medalla de oro. — II. M. Boniquet, sobre «Salvador». Medalla de oro. — III. A. Alá, sobre «Harley-Davidson». Medalla de oro. — IV. E. Pundsack, sobre «Indian». Medalla de oro. — V. Julio Fusté, sobre «Norton». Medalla de oro.

PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS

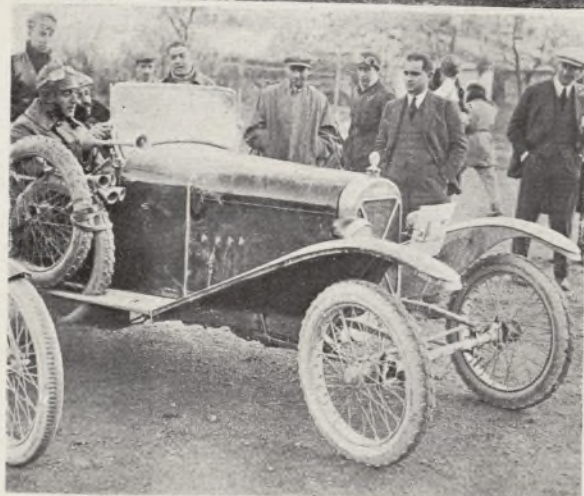
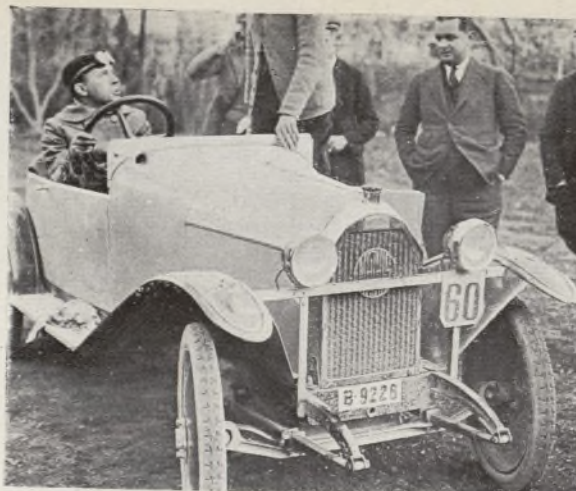
I. P. Estalella, sobre «Harley-Davidson». Medalla de oro. — II. M. Boniquet, sobre «Salvador». Medalla de oro. — III. A. Alá, sobre «Harley-Davidson». Medalla de oro. — IV. E. Pundsack, sobre «Indian». Medalla de oro. — V. Julio Eusté, sobre «Norton». Medalla de oro.

PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



I. V. Carrión, sobre «Indian». Medalla de oro. — II. N. Masó, sobre «Excelsior». Medalla de oro. — III. F. Santigosa, sobre «David». Medalla de oro. — IV. E. Sudupe, sobre «Indian». Medalla de oro. — V. E. Ausió, sobre «Harley-Davidson». Medalla de oro.

PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



I. B. Roca, sobre «Mathis». Medalla de oro. — II. J. Bofill, sobre «Loryc». Medalla de oro. — III. M. Matheu, sobre «Salmson». Medalla de oro. — IV. P. Estela, sobre «Benjamín». Medalla de oro. — V. J. Feliu, sobre «Elizalde». Medalla de oro. — VI. J. Palazón, sobre «Senéchal». Medalla de plata

PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



I. Equipo 'Rojo-Blanco' (1.º de la clasificación). Copas de plata. — II. Equipo Azul-Blanco (2.º de la clasificación). Medallas de oro. — III. Equipo Rojo (3.º de la clasificación). Medallas de plata

V

PRUEBA DE REGULARIDAD POR EQUIPOS



Ayuntamiento de Madrid

I. Equipo Morado (4.º clasificado). Medallas de plata. — II. Equipo Rojo-Negro (5.º clasificado). Medallas de cobre. — III. Un aspecto de la llegada
IV. Un aspecto del recorrido



IIA

I. Carretera de Barcelona a Ribas : uno de los innumerables postes indicadores que el «R. A. C. C.» ha facilitado a las Jefaturas de O. P. del Estado para señalar los pasos a nivel. — II. Carretera de Barcelona a Ribas (Km. 35). Paso a nivel de urgente desaparición. — III. Carretera de Barcelona a Ribas (Km. 55). Paso a nivel Compañía Caminos de Hierro del Norte. — IV. Carretera Masnou a Granollers (Km. 13). Paso a nivel de Palou, que desaparecerá en breve



Ayuntamiento de Madrid

I. San Adrián de Besós a La Roca, trabajos de supresión del badén de cán Ferrer.— II. Viraje doble en el Km. 6 de la carretera de San Adrián de Besós a La Roca.— III. Carretera de San Adrián de Besós a La Roca, recorte de desmontes a un viraje.— IV. Carretera San Adrián de Besós a La Roca.



Don Confiado

Don Confiado sale por la mañana de su casa. Baja las escaleras plácidamente complacido con el dulce recuerdo de la satisfacción obtenida con la ingestión de un desayuno abundante y nutritivo. Esta tarea y la noticia de un crimen horrendo perpetrado en Nueva Zelanda, que acaba de leer en el periódico, ocupan la totalidad de su capacidad imaginativa. Indudablemente existen muchísimos seres a quienes preocupa todo lo trivialmente desagradable que ocurre en países lejanos, por cuanto son también muchísimos los que se dedican a explotar esta manifestación de ignorancia.

Don Confiado, al salir del portal de su casa abstraído en lo que llevo mencionado, embiste a una mujer gorda que lleva un cesto enorme. Casi todas las mujeres gordas llevan cestos. Don Confiado ha traspuesto el umbral sin pensar, como siempre, en que corta una corriente de circulación establecida a lo largo de la acera. Don Confiado dirige una mirada furibunda a la mujer y otra al cesto, y aquélla le suelta una ordinareiz. No pasa más.

Don Confiado quiere tomar el tranvía, y al ver uno que se aproxima, se precipita a través del arroyo para preguntar al conductor si aquél es el número 54 y luego si el número 54 es el que lleva a X. Pero nuestro hombre no cae en aquel momento en la cuenta de que entre la línea del tranvía y la acera existe una porción de terreno destinada al tránsito rodado y de que el tránsito se está efectuando, y por un verdadero milagro no cae bajo las patas de un caballo, que se le viene encima, y luego, al escapar de aquéllas, entre las ruedas de un autocamión que marcha lentamente metiendo más ruido que un tren de artillería de sitio.

Don Confiado dirige una imprecación al auriga y otra al *chauffeur*, y atolondradamente se encarama al estribo tratando de ganar la plataforma por el lado ¡claro está! que la ballesta tiene cerrado en virtud de una acertadísima disposición gubernativa, cuyo cumplimiento se hace cada día con menos rigor. Intenta abrir la ballesta, y los hierros, al plegarse sobre sí, le cogen los dedos, haciéndole lanzar un grito de dolor. Nueva imprecación contra la Compañía por no haber adoptado un sistema de cierres que pueda ser maniobrado al descuido, y ya tenemos a nuestro hombre sobre la plataforma del travía chupándose los dedos y sin preocuparse de otra cosa.

Echa a andar el vehículo, y el clásico tirón, que tan de memoria debemos sabernos todos los que utilizamos este medio de locomoción, coge desprevenido a don

Confiado y le proyecta sobre un señor mal encarado, al que propina un pisotón que le hace saltar el sombrero. Don Confiado, que además de aturdido es generalmente desconsiderado, hace esta vez una excepción y trata de disculparse achacando la culpa de lo sucedido a la Compañía de tranvías, a los empleados, al material y hasta a las tarifas en vigor. Agrega que él es persona que ha viajado mucho, y que ni en París, ni en Londres, ni en Berlín, ha visto nunca que los tranvías arraquen de modo tan violento. El señor mal encarado, en vez de darse por satisfecho con aquella explicación, replica en tono descompuesto que más les valiera a algunos, en vez de enterarse de cómo arrancan los tranvías en el extranjero, estarlo de cómo lo hacen en Barcelona.

En tales razonamientos, el tranvía llega a la parada de X, y don Confiado se apercibe de que aquel es el término de su viaje, cuando ya el conductor ha dado la señal para que el convoy emprenda de nuevo la marcha. Por efecto de la precipitación, que en don Confiado, como en un gran número de mortales substituye siempre a la rapidez, nuestro hombre salta al arroyo sin preocuparse de que generalmente, y en uso de su perfectísimo derecho, hay vehículos que circulan por él, y uno de ellos, auto precisamente, que precedía al tranvía, le coge, o mejor, le recibe entre sus ruedas. Da el conductor un enérgico frenazo que detiene el vehículo casi en seco, y lo que hubiera podido ser un atropello no pasa de un achuchón. Afortunadamente todo ha respondido: la serenidad del *chauffeur*, los frenos, la sequedad del pavimento... Hasta las ruedas han parecido querer retroceder, asustadas ante la magnitud del tamaño del adoquín que iban a pisar.

Se arremolina la gente ante la risueña perspectiva de poder aconsejar el linchamiento de un *chauffeur*, y mientras unos vociferan, otros, más sensatos y prácticos, levantan a don Confiado que, con la ropa hecha jirones y ojos asustados, es llevado a la más próxima casa de socorro donde le son apreciadas varias lesiones que, aun cuando el médico de guardia califica de *pronóstico reservado*, por lo que pudiera ocurrir, no tienen otra importancia que la de ser producidas por un automóvil.

Don Confiado, por indicación de su médico y con más miras por parte de éste a las conveniencias económicas que a las de la ciencia, ha guardado cama quince días. Luego ha permanecido quince más confinado en su domicilio por orden de su abogado, que ha creído prudente aumentar la importancia del daño sufrido con el santo y noble objeto de que el *chauffeur causante* del atropello llegue a sentir en su grado máximo el peso de la ley.

Don Confiado, durante su encierro, ha entretenido sus ocios desarrollando, en complicidad con su abogado, un ingenioso plan, merced al cual se acumulan sobre el desgraciado conductor del vehículo atropellador una serie de circunstancias agravantes que, como no le valga el buen criterio del juez que ha de entender en el proceso, ya está aviado para una temporada.

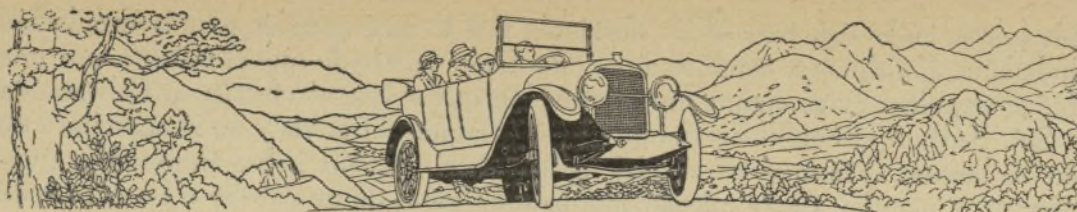
Don Confiado ha vuelto a la vida normal después del accidente sufrido, pero no ha corregido ni corregirá seguramente su modo de ser. Todo cuanto cir-

cula por la calle será para él un obstáculo y él lo será también para la circulación ciudadana. Continuará, como siempre, sin darse cuenta de que el tránsito por una ciudad populosa exige alguna mayor atención que el que se efectúa en Cabezón de la Sal. Perderá el equilibrio siempre que arranque el tranvía y no se apercibirá de que ha llegado al término de su viaje hasta que el vehículo habrá emprendido nuevamente la marcha. Caerá nuevamente bajo las patas de un caballo o las ruedas de un auto y no perdonará medio para que el conductor a quien le toque en suerte *cargárselo* sea condenado por *imprudencia temeraria* y seguirá deshaciéndose en improperios contra todo bicho viviente que al circular por una calle no lo haga preocupándose, antes que de su propia piel, de la de los atolondrados. Ignorará que las vías tienen sus direcciones establecidas y que las disposiciones dictadas para el tránsito rodado han de ser también conocidas de los peatones. Y finalmente : día vendrá en que, convertido en automovilista y sentado a la dirección de su coche, se lanzará raudos por esas calles y caminos seguramente con algunos menos miramientos para los de a pie de los que hoy reclama para sí cuando anda distraído y haciendo bueno su nombre.

J. V. SOLA ANDREU



NOTA : ¡Oh, tú, automovilista amigo, que te agarras al volante de tu auto para pasar un rato agradable y que cifras en este deporte el olvido de las penas de la vida! ¡No olvides que don Confiado es el cincuenta por ciento de los seres que has de encontrar en tu camino!



Quien evita la ocasión, el riesgo evita

Un bache o bádén pueden producir la muerte, igual que una Star en determinadas manos.

(Comentarios de una elevada personalidad refiriéndose al estado de nuestras carreteras)

Hemos tratado ya muchas veces de la necesidad de mejorar el firme tan defectuoso de nuestras carreteras ; mas de nada serviría, si no se tuviera en cuenta evitar obstáculos que han sido y seguirán siendo hasta su total desaparición la causa principal de gravísimos accidentes.

Las estadísticas nos demostrarían que casi todas las desgracias personales y averías ocurridas en el automovilismo han sido producidas por defectos de las carreteras, que no reúnen las condiciones necesarias.

El « Real Automóvil Club de Cataluña » viene desde antiguo dedicando de una manera constante su atención a la supresión de peligros en las carreteras de nuestra región, ya sean ellas a cargo del Estado, ya de la Mancomunidad.

Fruto de estas gestiones han sido la serie de malecones contruídos, entre otras, en la carretera de casa Masana hasta el Monasterio de Montserrat, que si bien no tendrían consistencia para impedir que con el choque de un automóvil se derrumbaran, no dejan de ser una guía eficaz para no despistarse, al conductor de un automóvil, pues le avisa el peligro que corre de despeñarse.

En la carretera de Masnou a Granollers, término de Vallromanas (frente a la fuente de cân Ginesta), hay un viraje en el que con frecuencia se despistaban autos, habiendo ocurrido en poco tiempo dos graves accidentes, uno de los cuales costó la vida a la esposa de un consocio nuestro. Tan pronto nos dirigimos a la Mancomunidad señalando el gran peligro que allí existía fueron contruídos los correspondientes malecones, sin que afortunadamente hayan ocurrido desde aquella echa más desagradables sucesos.

Cábenos hoy la satisfacción de agradecer desde estas columnas la labor que llevan a cabo los ingenieros de la Mancomunidad a las órdenes de su Jefe don Federico Turell en la carretera de San Adrián de Besós a La Roca.

En poco tiempo hemos visto cambiar la rasante en varios tramos, suprimir bastantes bádenes, construir malecones en los alrededores de Moncada y Montmeló, peraltar virajes, y lo más notable para evitar accidentes autotomovilistas es el recorte de los desmontes, que está ya casi terminándose en los numerosísimos virajes

que tiene la citada carretera, y en la que, como recordarán nuestros lectores, ha sido construído el primer *doble viraje* que existe en Cataluña, para cuya obra el « Real Automóvil Club de Cataluña » se interesó de manera eficacísima.

Desgraciadamente puede decirse, en términos generales, que nuestras carreteras no tienen condiciones para soportar ni la intensidad del tráfico ni la velocidad de los camiones y autos modernos, siendo, por tanto, muy necesarias las reformas empezadas, construyendo malecones, variando rasantes, ensanchando virajes (por los medios que a los señores ingenieros les parezcan más prácticos), colocando tubos en los bádenes para anularlos, y convirtiendo en pasos superiores o inferiores los muchos a nivel que hay que cruzar en nuestras carreteras.

Nuestros automovilistas no dan a esta labor la importancia que en sí tiene, pero nosotros creemos cumplir con un deber de humanidad alentando a las Corporaciones, que pueden y deben contribuir al mejoramiento de nuestras carreteras, para que no cesen en tan altruista y obligada actuación.

Hace poco que, por medio del diputado provincial don Santiago de Riba, se han puesto de acuerdo los propietarios colindantes con el paso a nivel del kilómetro 13 de la carretera de Masnou a Granollers (en el que han ocurrido varios accidentes) con el « Real Automóvil Club de Cataluña », habiendo también gestionado con éxito que llegaran a una franca solución la Mancomunidad y la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante a fin de convertir en superior tan peligroso paso a nivel.

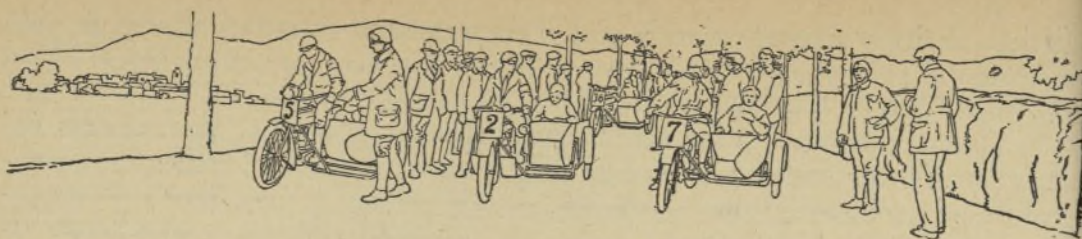
También nos fué comunicado por el ex Director General de Obras Públicas señor Gálvez Cañero que el Estado ha consignado *quinientas mil pesetas* para la supresión de pasos a nivel en nuestra provincia, y esperando fundadamente que en breve serán empleadas, consideramos que preferentemente deberían serlo en carreteras de las llamadas internacionales, que generalmente son las de más tránsito.

Últimamente hemos proporcionado desde el R. A. C. de C., a ruegos del señor Jefe de Obras Públicas del Estado don Blas Sorribas, los tubos necesarios para suprimir el malísimo badén de la carretera de Barcelona a Ribas en el kilómetro 81.

Nuestro ideal sería obtener la desaparición total de bádenes y demás obstáculos, pues por muy bueno que fuera el firme de nuestras carreteras (y que como nuestros lectores conocen dista mucho de poder ser calificado ni de regular) la existencia de tantos peligros hace poco agradable el turismo, produciendo la crisis que tanto lamentamos todos y de la que se resienten los numerosos industriales y merciantes que a esta especialidad se dedican.

Sigamos todos la orientación de suprimir peligros teniendo en cuenta la bondad que encierra el adagio que encabeza estas líneas: *Quien evita la ocasión, el riesgo evita.*

F. DE A. R.



VII prueba por equipos, organizada por el Real Moto-Club de Cataluña

17 diciembre 1922

Con esta carrera terminó su Programa Deportivo el « Real Moto Club de Cataluña », que en el año actual ha demostrado las energías y alientos de que disponen sus componentes para desarrollar siempre con éxito uno de los programas o, mejor dicho, el programa más extenso en manifestaciones motoristas de todo género que entidad alguna haya llevado nunca a término.

En el mismo itinerario que la Prueba de Regularidad, se celebró la que nos ocupa, habiéndose inscrito 14 equipos que componen un total de 56 concursantes, sin contar los *équipiers* correspondientes. De ellos, por dificultades surgidas a última hora, se descompusieron dos, quedando para concurrir 12 equipos, de los cuales cuatro pertenecían a la categoría de 35 kilómetros por hora y ocho a la de 40.

Como en todas las pruebas, huelga decir que la animación a la hora de la salida fué realmente extraordinaria, efectuándolo desde las 7 de la mañana los equipos de 35 kilómetros por hora y de minuto en minuto de intervalo y a las 7'30 los de la otra categoría, con idéntico intervalo de distancia que los anteriores, tomando la salida a las órdenes del señor Viamonte por el siguiente orden :

La mañana estaba mucho más cruda que el día de la Prueba de Regularidad y la lluvia que a primeras horas de la madrugada cayó hizo más dificultosa la marcha de los concursantes, produciéndose, debido a ello, no pocos patinazos y costaladas, que afortunadamente fueron cómicas en un todo.

A los pocos kilómetros de la salida empieza la disgregación de concursantes en los distintos equipos, siendo los primeros en disgregarse los equipos azul y morado, seguidos a más distancia del rojo y verde. No obstante, los concursantes rezagados de sus respectivos equipos continuaron hasta poder alcanzar a sus *coéquipiers*, y algunos como Camats (del equipo morado) lo consiguió, efectuando prodigios de voluntad.

Sería prolijo enumerar el sinnúmero de peripecias que pasaron los concursantes debido al mal estado del trayecto por la lluvia y nieve. Hubo fango en el

adoquinado hasta Badalona, buena carretera hasta Arenys, fango por Breda y estribaciones del Montseny, que mostraba sus tres vértices blanquísimos, buena ruta aunque resbaladiza hasta Arbucias, hielo hasta San Hilario. Por los llanos de Las Arenas no cesó de encontrarse barro, agua y bloques de puro hielo. Las Guillerías presentan paisajes de soberbia emoción y a su paso los concursantes pueden demostrar en sus indumentarias pruebas fehacientes de haber rubricado la escarcha.

Hasta San Celoni hemos anotado la baja completa del equipo azul y el rezagamiento de dos *equipers* del equipo rojo-verde, del gran Pundsack del equipo kaki, y de Carrión y Portabella del equipo rojo.

A la salida de San Celoni se encuentra en *panne* casi todo el equipo blanco-verde, continuando la marcha para volver nuevamente a detenerse por avería de Cardelús.

Queda rezagando Nel-li del equipo rojo-negro, siendo auxiliado por Renom, continuando luego la marcha, efectuando lo propio los rezagados del equipo rojo y Camats del equipo morado.

Pasado Arbucias se encuentra detenido el equipo blanco por *panne* de Planas.

En San Hilario encontramos a Mestanza y Pujolar que efectúan el control fijo señalado en dicho punto, pasando bastante disgregados por dicho sitio la mayor parte de los concursantes.

En Bonjons, y con una temperatura verdaderamente glacial, efectúa un control secreto el señor Fages, auxiliado de su entusiasta compañero señor Palomera, encontrando poco después de este control el sidecar de Atmetlla remolcado y algún otro concursante con señales evidentes de haber medido el suelo.

Sin más novedad se efectúa la llegada al Figaró, a cargo de los señores Antonietti y Bresca, siendo el equipo rojo-blanco el que mejor clasificado llega al final de la etapa de la mañana.

La estancia en el Figaró transcurre dentro de la mayor animación, siendo atendidos por el señor Pantaleoni en su Hotel Congost con la misma exquisitez que en la anterior prueba de regularidad.

A las horas señaladas en sus horarios emprenden el regreso a Barcelona sin que ocurra nada de notable, ni variación sensible en las respectivas clasificaciones estableciéndose la definitiva en la forma que a continuación se publica.

Es en extremo brillante el recorrido efectuado por el equipo rojo-blanco, pues teniendo en cuenta el estado de las rutas del recorrido resulta ínfimo el error total del equipo en su clasificación total.

Por esta misma causa son también muy notables los recorridos del resto de los equipos clasificados.

En resumen, una prueba muy dura, que de haberse invertido con la de regularidad es seguro no se hubiese obtenido la brillante clasificación lograda en aquella.

Diciembre de 1922.

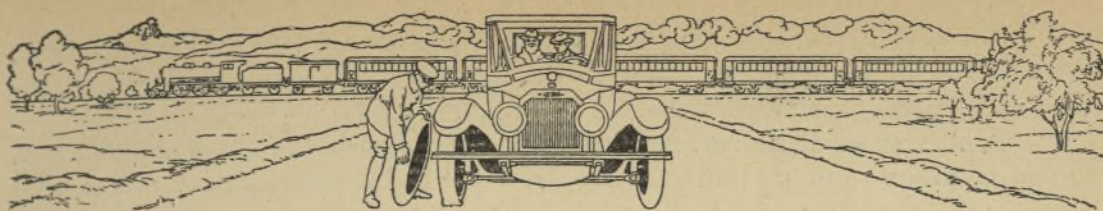
VII PRUEBA POR EQUIPO

EQUIPOS	Número del equipo	Concursantes	Vehiculos	Salida del R. M. C. C.	Paso por el Control de San Hilario		Llegada
					Hora de paso	Hora que pasa	
Equipo Blanco y Negro	11	M. Arañó.....	Moto Triumph	7'00	9'41	10'05'33	
	12	J. Deu.....	Moto Triumph			10'06'36	13'
	13	E. Atmetlla.....	Sidecar Norton			10'06'33	
	14	J. Gómez.....	Autociclo David			10'07'16	
Equipo Azul y Blanco	31	M. Boniquet.....	Moto Salvador	7'01	9'42	9'49'00	12'
	32	A. Sedó.....	Sidecar Harley-Davidson			9'55'05	12'
	33	J. B. R.....	Autociclo J. B. R.			9'50'03	11'
	34	J. M. Cardelús.....	Moto Motosacoche			9'52'15	12'
Equipo Kaki	41	E. Pundsack.....	Moto Indian	7'02	9'43		
	42	N. Masó.....	Sidecar Excelsior			9'51'07	11'
	43	Pedro Estela.....	Autociclo Benjamín			10'03'49	11'
	44	J. Rovira.....	Autociclo Benjamín			10'19'39	12'
Equipo Blanco-Verde	141	B. Roca.....	Autociclo Mathis	7'03	9'44	10'10'26	13'
	142	S. Brocá.....	Moto Harley-Davidson				
	143	E. Ausió.....	Sidecar Davidson				
	144	E. Cardelús.....	Autociclo Loryc			11'26'24	13'
Equipos de Categoría (40 kilómetros por hora)							
Equipo Blanco	21	M. Teixidor.....	Moto Harley-Davidson	7'30	9'51	11'00'20	13'
	22	J. Teixidor.....	Sidecar Harley-Davidson			10'04'21	13'
	23	Walter Leopold ..	Autociclo Loryc			11'00'22	
	24	A. Plana.....	Autociclo Loryc			11'24'21	
Equipo Rojo-Blanco	51	J. Macaya.....	Moto Indian	7'31	9'52	9'49'51	11'
	52	P. Prats.....	Moto Indian			9'49'51	11'
	53	P. Pi.....	Sidecar Indian			9'49'52	11'
	54	Tellar.....	Autociclo Loryc			9'50'40	11'
Equipo Verde	61	A. Gastón.....	Moto Harley-Davidson...	7'32	9'53	9'54'05	12'
	62	M. Bigorra.....	Moto Harley-Davidson...			10'53'19	
	63	P. Estalella.....	Sidecar Harley-Davidson..			9'48'11	11'
	64	J. Andreu.....	Autociclo David.			9'52'21	11'
Equipo Azul	71	A. Armengol.....	Moto Harley-Davidson.	7'33	9'54	11'23'31	
	72	J. Rexach.....	Sidecar Harley-Davidson			10'51'05	13'
	73	P. Serriñá.....	Sidecar Harley-Davidson			10'21'48	12'
	74	R. Albó.....	Autociclo David.				
Equipo Morado	81	P. Camats.....	Sidecar Harley-Davidson	7'34	9'55	10'27'09	13'
	82	A. Armangué.....	Sidecar Norton.			10'24'10	12'
	83	P. R.....	Sidecar Harley-Davidson			9'54'45	11'
	84	P. Sagnier.....	Autociclo David.			10'19'10	11'
Equipo Rojo	91	R. Escalé.....	Moto Indian	7'35	9'56	10'04'11	12'
	92	P. Carrión.....	Sidecar Indian			10'23'00	12'
	93	J. Feliu.....	Autociclo Elizalde.			10'23'05	12'
	94	A. Portabella.....	Sidecar Reading Standard.			10'01'25	11'
Equipo Rojo-Negro	101	V. Melero.....	Moto Indian	7'36	9'57	10'14'14	12'
	102	Nel-li.....	Moto Indian			10'44'34	13'
	103	L. Rodés.....	Autociclo Elizalde.			10'15'06	12'
	104	A. Renón.....	Sidecar Indian			10'43'43	13'
Equipo Encarnadac-Verde	121	S. Ribas.....	Moto Harley-Davidson.	7'38	9'59	10'52'15	13'
	122	F. Bartolomé.....	Sidecar Harley-Davidson				
	123	Botium.....	Autociclo David			10'52'30	13'
	124	M. Cabús.....	Autociclo David			10'51'36	13'

de diciembre de 1922

Llegada al Figaró		Salida del Figaró	Llegada al Fielato de San Martín			Error total del equipo	Clasificación	Promedio
Hora que llega	Error de tiempo		Hora de llegada	Hora que llega	Error de tiempo			
13'29'00		2'45	3'57	11'22'12 16'22'12				
12'00'22	0'40'47	2'46	3'58	16'22'45 15'59'42 16'02'16 16'09'32 16'10'02	0'12'02	1 h. 05 m. 54 s.	2.º	30'3 Km. p. h.
12'09'47				16'19'14 16'00'44 16'00'44 15'59'54				
11'44'00		2'47	3'59	16'11'20 16'00'15				
12'06'41		2'48	4'00					
11'44'27								
11'50'09								
12'39'37								
13'39'00								
13'21'00				16'11'45				
13'45'30		2'49	3'52	16'13'27 16'21'52				
13'46'00								
11'37'04	0'11'27	2'50	3'53	15'55'04 15'55'04 15'55'04 15'55'04	0'02'04	0 h. 14 m. 51 s.	1.º	38'36 Km. p. h.
11'37'27				16'16'28				
11'37'27		2'51	3'54					
11'37'27								
12'20'31								
11'32'09				15'54'43				
11'32'09		2'52	3'55	15'59'55 15'56'05				
13'12'00								
12'25'10								
13'25'00	1'56'00	2'53	3'56	16'52'49 16'53'49 15'48'08 15'46'30	0'39'49	2 h. 0'7 m. 58 s.	4.º	
12'08'21								
11'35'37								
11'52'25								
12'45'17	1'15'17	2'54	3'57	16'01'16 15'57'13 16'01'16 16'01'16	0'04'16	1 h. 46 m. 36 s.	3.º	
12'08'45								
12'09'08								
11'49'14								
12'22'02		2'55	3'58	16'09'11 16'13'47 16'02'17 16'11'07	0'15'47	3 h. 07 m. 21 s.	5.º	
13'35'00	2'04'00							
12'17'10								
13'23'30								
13'23'00		2'57	4'00	16'09'33				
13'31'00				16'13'44 16'13'32				
13'45'00								

N.º 1.	Equipo Blanco-Negro.	M. Arañó, Moto « Triumph ». J. Deu, Moto « Triumph ». E. Atmella, Sidecar « Norton ». J. Gómez, Autociclo « David ».
» 3.	» Azul-Blanco.	M. Boniquet, Moto « Salvador ». J. M. Cardelús, Moto « Motosacoche ». A. Sedó, Sidecar « Harley Davidson ». J. Boniquet, Autociclo « J. B. R. ».
» 4.	» Kaki	E. Pundsack, Moto « Indian ». N. Masó, Sidecar « Excelsior ». P. Estela, Autociclo « Benjamín ». J. Rovira, Autociclo « Benjamín ».
» 14.	» Blanco-Verde	S. Brocá, Moto « Harley Davidson ». E. Ausió, Sidecar « Harley ». B. Roca, Autociclo « Mathis ». E. Cardelús, Autociclo « Loryc ».
» 2.	» Blanco.	M. Texidor, Moto « Harley Davidson ». J. Texidor, Sidecar « Harley Davidson ». W. Leopold, Autociclo « Loryc ». A. Plana, Autociclo « Loryc ».
» 5.	» Rojo-Blanco	I. Macaya, Moto « Indian ». P. Prats, Moto « Indian ». P. Pi, Sidecar « Indian ». Tellar, Autociclo « Loryc ».
» 6.	» Verde.	A. Gastón, Moto « Harley Davidson ». M. Bigorra, Moto « Harley Davidson ». P. Estalella, Sidecar « Harley Davidson ». J. Andreu, Autociclo « David ».
» 7.	» Azul.	A. Armengol, Moto « Harley Davidson ». J. Rexach, Sidecar « Harley Davidson ». F. Serriñá, Sidecar « Harley Davidson ». R. Albó, Autociclo « David ».
» 8.	» Morado	P. Camats, Sidecar « Harley Davidson ». A. Armangué, Moto « Norton ». P. R., Sidecar « Harley Davidson ». P. Sagnier, Autociclo « David ».
» 9.	» Rojo.	R. Escalé, Moto « Indian ». V. Carrión, Sidecar « Indian ». A. Portabella, Sidecar « Reading Standart ». J. Feliu, Autociclo « Elizalde ».
» 10.	» Rojo-Negro	V. Melero, Moto « Indian ». Nel-li, Moto « Indian ». A. Renom, Sidecar « Indian ». L. Rodés, Autociclo « Elizalde ».
» 12.	» Rojo-Verde	J. Ribas, Moto « Harley Davidson ». F. Bartolomé, Sidecar « Harley Davidson ». Botium, Autociclo « David ». M. Cabús, Autociclo « David ».



Las denuncias de los automóviles

No hay duda algunas de que las disposiciones de las ordenanzas municipales y del Reglamento de circulación por carreteras y de todos cuantos códigos tengan por objeto la regulación del tránsito rodado, han sido dictados con la única finalidad de evitar las molestias y los peligros no sólo de aquellos que se ven obligados a marchar a pie, sino de los mismos que circulan en automóvil, coche u otra cualquier clase de vehículo. No creemos que nunca haya pasado por la mente del legislador, al dictar aquellas ordenaciones, que ellas podrían ser un medio de obtención de ingresos con la imposición de multas, y mucho menos que se le hubiese ocurrido nunca la combinación que quizá podríamos calificar de inmoral, de estimularla con la concesión de una parte de las mismas al Agente de la Autoridad denunciante, que además es el único testigo que es oído en juicio y cuya declaración es la que por lo general sirve de base al fallo dictado.

Si el pensamiento del legislador es el que hemos supuesto, la obligación del Agente delegado de la Autoridad para el cumplimiento de los reglamentos de policía, ha de ser en primer lugar advertir al contraventor que está en falta, a fin de que la corrija y por consiguiente evite así las molestias y los peligros, finalidad principal y quizá única de tales disposiciones. Para lograr este resultado, ya se comprenderá que el sistema de la denuncia al vuelo, que hasta hace poco se había empleado, no es el más indicado, pues con él los únicos resultados que se obtenían eran causar una sorpresa al denunciado que al recibir la citación no sabía ni cuándo ni dónde cometió la infracción objeto de la denuncia, y condenar a un ciudadano al pago de una multa de la que participaba en buena parte el Agente denunciador que podía haberlo hecho de buena o de mala fe, acertando o equivocando el número del vehículo denunciado y que le podía producir un ingreso de una parte de la multa si se condenaba al denunciado y únicamente la pérdida del tiempo empleado en el caso desgraciado de ser absuelto el denunciado, sin que nunca se le impusiera sanción ninguna por denuncias equivocadas o falsas.

El Alcalde señor Marqués de Alella, con muy buen sentido, ordenó que los Agentes de su autoridad avisaran a los infractores de la falta cometida, al objeto de que al ser citados ya supiesen por qué se les llamaba y que en el caso de no ser posible dar dicho previo aviso lo hicieran constar así en la denuncia para que a su vez constara en la cédula de citación.

No nos parece suficiente esta loable iniciativa del señor Alcalde porque, antes de mucho, se tomará la costumbre de decir que no ha sido posible dar el previo aviso a nadie y se volverá al estado antiguo.

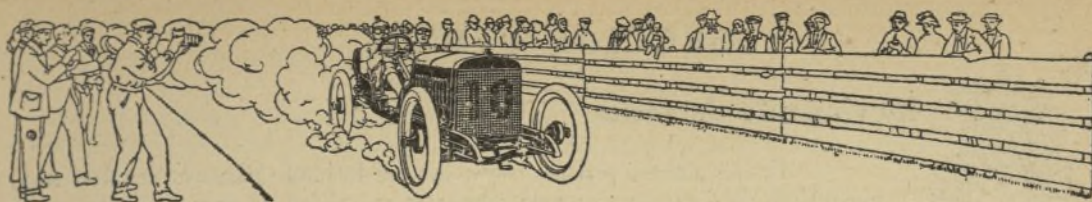
A nuestro modo de ver, hay que dotar a los Guardias de un medio de aviso, lo más natural un pito de sonido bien agudo, que ha de servirles para indicar a los coches que deben detenerse y así podrán avisar a todos los coches que estén cometiendo una infracción. Las señales ópticas no son posibles en muchas ocasiones, y no citaremos más que un ejemplo: si un coche lleva apagado el farol piloto no puede ser visto por el Guardia más que cuando el coche haya pasado y de esta forma ya no puede hacer signo alguno al conductor para que pare, mientras que un golpe de pito le advertiría de su obligación de detenerse.

El Guardia pasaría una nota de los avisos dados a sus jefes y allí en un registro podría observarse quiénes son los que cometen infracciones por hábito o cuándo puede haber sido la infracción por causa de un descuido o de una avería, y del resultado de estas observaciones podrían salir las denuncias y la imposición de fuertes multas a los que reincidieran a menudo en las infracciones.

En el caso de que un vehículo no se detuviese al toque del pito, el Guardia debería procurarse la atestación de dos transeuntes y formular la denuncia del hecho ante sus jefes, y en este caso aplicar la multa en su grado máximo; y, si se quiere, con un fuerte recargo.

Creemos que el culto y celoso Jefe de la Guardia Urbana se preocupará de este asunto y que haciéndose cargo de que no puede venirle la salvación a la Hacienda municipal de la imposición de muchas multas, procurará estudiar la manera de que se logre la finalidad de las disposiciones de policía municipal, que es la evitación de molestias y peligros a todos los que circulen por las calles, sea a pie, sea en vehículo, con la imposición de pocas, pero fuertes y bien aplicadas multas a los infractores reincidentes.





Reglamento de la Carrera Internacional Gran Premio España organizada por el Real Automóvil Club de Cataluña

21 de octubre de 1923

ARTÍCULO PRIMERO. El Real Automóvil Club de Cataluña organiza para 1923 una Carrera Internacional de Automóviles designada con el Título de **Gran Premio España**.

ART. 2.º Esta carrera se organiza con arreglo al Reglamento General para Carreras de automóviles del Real Automóvil Club de España.

ART. 3.º La carrera tendrá lugar el día 21 de octubre de 1923, siendo el recorrido total de 700 kilómetros aproximadamente, que será determinado con exactitud al ser señalado el circuito.

I. Organización de la carrera

ART. 4.º La hora de salida será señalada ulteriormente. La salida será dada a coche parado y podrá darse a juicio del Comité organizador, individualmente o por grupos de dos o más coches y con los intervalos que determine. La carrera se considerará terminada una hora después de haber llegado el vencedor: sin embargo los Comisarios podrán parar la carrera antes de la hora señalada.

ART. 5.º El orden de salida de los coches se determinará por sorteo entre todos los coches inscritos, cuyo sorteo se efectuará el día 13 de octubre.

ART. 6.º Serán admitidos a esta carrera los coches que reúnan las condiciones que señala el Reglamento general para carreras de automóviles del Real Automóvil Club de España, para los vehículos de primera categoría en su artículo 9.º y que tengan una cilindrada total máxima de dos litros.

Se entiende por cilindrada total la suma de los volúmenes engendrados por el desplazamiento de los émbolos.

El peso mínimo de los vehículos será de 650 kilogramos. Este peso se entiende para el conjunto de materiales y piezas que concurran a la construcción del vehículo, chasis y carrocería. No podrá, por lo tanto, ser completado este peso mínimo con lastre de cualquier clase que sea.

Los coches serán pesados con las carrocerías, las cuatro ruedas provistas de neumáticos que serán los que llevará el coche al tomar la salida, con lubricantes en los carters, pero sin agua, combustibles útiles, piezas, ruedas ni neumáticos de recambio.

Si el peso de los dos viajeros no llegara en conjunto a 120 kilogramos, será completado con lastre, que será precintado.

ART. 7.º El peso de los coches será efectuado en presencia de los Comisarios, dos días antes de la carrera.

ART. 8.º Las carrocerías con que estarán equipados los coches serán de dos asientos, de lado, admitiéndose sólo una tolerancia de treinta centímetros de atraso para el asiento del mecánico.

ART. 9.º Las carrocerías no podrán sobresalir más de 1'50 metros del plano que pasa por el eje geométrico de las ruedas traseras.

(Continuará).

SECCIÓN OFICIAL



Movimiento de socios

En las últimas sesiones celebradas por la Junta Directiva del Real Automóvil-Club de Cataluña han sido admitidos en calidad de socios de número los señores don Francisco Morano, don José Ros Codina, don Domingo Conti, don Ramón Rodríguez y la Sociedad Imper, S. A.

Junta General ordinaria

Para el día 15 de enero está anunciada la Junta General reglamentaria para aprobación de cuentas, presentación de la Memoria anual de la labor efectuada y renovación de la Junta Directiva.

Circuito de Tarragona

Van por muy buen camino las gestiones para que sea una realidad la construcción de este circuito, y de no presentarse alguna dificultad imprevista dentro de poco tiempo confiamos poder anunciar el comienzo de los trabajos que en muy pocos meses quedarán terminados para permitir celebrar en él carreras, en las que se podrán alcanzar las mayores velocidades.

Carrera internacional Gran Premio España

Continúan los trabajos de organización de esta gran fiesta deportiva, cuyo programa, aprobado ya por el Real Automóvil Club de España, empezamos a publicar en este número.



Movimiento de socios

Durante el mes de diciembre han sido admitidos socios de número de este « Real Moto Club de Cataluña » los señores siguientes : don Juan Antonio Mateos, don Luis Pérez Mañanet, don José María Muntanola, don Rafael Llimona, don Ricardo Pi y de Font, don Enrique Monté de los Santos, don José M. Sabater Buxons, don Wenceslao García, don Antonio E. Puig, y como corresponsal en Coruña don Maximiliano Rodríguez.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por don Carlos Plaja, don José Rexach, don Antonio Osul, don Alfonso Casellas y don Enrique Roig Valls.

Juntas Directivas celebradas

En el mes de diciembre ha celebrado reunión la Directiva del « Real Moto Club de Cataluña » los días 1, 6, 11, 15, 20 y 28. En ellas, además del despacho de los asuntos ordinarios, se ha tratado de la aprobación de los Reglamentos para las carreras Gran Premio de Autociclos y prueba de regularidad Barcelona-Zaragoza-Barcelona ; ultimar la organización de la séptima prueba por equipos y aprobar la clasificación de la misma ; examinar la proposición de la Confederación Deportiva de Cataluña, de recargar las localidades en las manifestaciones que sean a base de pago en 0'25 pesetas por palco, 0'10 pesetas por localidad y 0'05 pesetas por las entradas generales, recargo que constituirá como un arbitrio para fondo de la Confederación, proposición que fué aprobada ; tratar de la modificación en la forma de otorgar los campeonatos del Club para lo que se nombró una Comisión compuesta de los señores Llorens y Casamitjana, y finalmente constituir un registro de los concursantes que hayan participado en las pruebas del Club subdividiéndolos en tres categorías que ya empiezan a regir para la carrera Barcelona-Zaragoza.

Gran premio de autociclos (*Trofeo Armangué*)

En la reunión que la Junta Directiva del « Real Moto Club de Cataluña » celebró el día 6 de diciembre quedaron aprobados los siguientes puntos que han de servir de base a la confección del Reglamento por que ha de regirse esta carrera :

- 1.º Que el precio de la inscripción sea de 400 pesetas, por coche.
- 2.º Establecer una clasificación especial para coches de 750 c. c. dotada con los siguientes premios especiales :

2,000 pesetas al primero.
1,000 » al segundo.
Copa de plata al tercero .

- 3.º Fijar los siguientes premios para la clasificación general.

Primero. 10,000 pesetas y reproducción del Trofeo.
Segundo. 4,000 » y Copa de Plata.
Tercero. 2,000 » y Copa de Plata.
Cuarto. Copa de Plata.
Quinto. Medalla de oro.

- 4.º Establecer el premio especial para coches de marca nacional dotados con 1,000 pesetas y Copa de Plata.

Junta general ordinaria

En la reunión celebrada el 28 de diciembre se acordó convocar a Junta General ordinaria para el día 15 de enero de 1923, siendo a las 9'45 horas de la noche de primera convocatoria y a las 10 horas de segunda convocatoria.

REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA-MES DE ENERO DE 1923-SECCIÓN OFICIAL N.º 2 PRUEBA DE REGULARIDAD BARCELONA-ZARAGOZA-BARCELONA-

Para preparar la organización de esta prueba en lo que afecta a Zaragoza se trasladó a dicha capital el Secretario general don César Viamonte, quien se entrevistó con entusiastas elementos motoristas, entre los que ha producido excelente impresión el anuncio de esta carrera.

Acompañado de los señores don Juan Fabiani y don Vicente González, de la « Real Asociación Automóvil Aragonesa », y de don Narciso Hidalgo y don José María Orobitg, del « Moto Club Aragonés » por los que ha quedado constituido el Subcomité a cuyo cargo quedará la organización de cuanto se refiera con la capital aragonesa, hizo una visita de cortesía a los señores Gobernador Civil y Alcalde Constitucional, quienes, informados del objeto de la misma, agradecieron efusivamente la atención y prometieron su cooperación más decidida para que la llegada de los motoristas catalanes y su estancia en aquella capital sea un verdadero acontecimiento, demostrando una vez más el espíritu altamente hospitalario de Zaragoza, que en cuantas manifestaciones se han producido han cooperado con todo su entusiasmo para que fuese agradable la permanencia de nuestros motoristas, entre los cuales todavía perdura la gratísima impresión y excelente recuerdo del entusiasta recibimiento que se efectuó al « Real Moto Club de Cataluña » en la memorable carrera Barcelona-Madrid-Barcelona.

La Prensa aragonesa, que igualmente fué visitada, acogió también con el mayor cariño el anuncio de esta manifestación deportiva y ofreció ponerse incondicionalmente a disposición del « Real Moto Club de Cataluña », a fin de propagar en las columnas de su respectivo diario las noticias interesantes relacionadas con nuestra carrera.

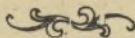
Por la Comisión encargada de la organización de la misma se han ultimado algunos acuerdos relativos a su desarrollo.

En el recorrido Barcelona-Zaragoza han sido señalados como control de tiempo fijo Mora la Nueva y Alcañiz. En Mora la Nueva se concederá a los concursantes hora y media de neutralización con objeto de que puedan efectuar la comida.

Para el regreso Zaragoza-Barcelona, los controles fijos serán Mora la Nueva y Tarragona, concediéndose en el primero de dichos puntos la misma neutralización que a la ida.

A la llegada a Zaragoza, y de acuerdo con el Subcomité organizador de aquella capital y el concurso del excelentísimo Ayuntamiento, se aparearán los vehículos en local cerrado, pudiendo, sin contravenir las cláusulas del Reglamento, efectuar una exposición de los mismos, cuyo parque cerrado, dado el interés que esta carrera ha despertado en la capital aragonesa, es seguro se vea sumamente concurrido por los amantes del motor deseosos de visitar la colección de vehículos participantes.

Cabe, pues, esperar del entusiasmo de los elementos que componen el Subcomité de Zaragoza, así como de los asiduos concurrentes a las pruebas del « Real Moto Club de Cataluña » y casas constructoras, entre los que se anuncia una brillante inscripción, se prepara una imponente manifestación de motoristas catalanes que con motivo de esta carrera efectuarán una visita a sus compañeros aragoneses, los que sin duda alguna dispensarán un memorable recibimiento cuyo recuerdo quedará grabado en la memoria de cuantos concurren a esta gran manifestación deportiva y de confraternidad que con tanto interés organiza el « Real Moto Club de Cataluña ».





A. Y M. MULTEDO

AGENTES DE LOS AUTOMÓVILES "LANCIA"

PASEO DE GRACIA, 29

BARCELONA

Teléf. A - 5298

GÉNOVA

BUENOS-AIRES

**Aceite para
AUTOMOVILES**



**SOCIEDAD ANÓNIMA
ESPAÑOLA de**

LUBRIFICANTES

■ ■ ■

**Calle de Cortes, 674, pral.
BARCELONA**



¡ATENCIÓN!



Por fin han podido fabricarse lonas para capotas y fundas completamente impermeables, de Automóviles, en colores **absolutamente sólidos** a la acción del Sol y al lavado. Lonas para tapizar coches que, una vez colocadas tienen el mismo aspecto que el paño y otros artículos similares, teniendo la ventaja sobre éstos de ser más económicas, que no se apolilla y pueden quitarse las manchas de grasa u otras, con bencina, aguarrás, jabón, etc., sin que se altere el color

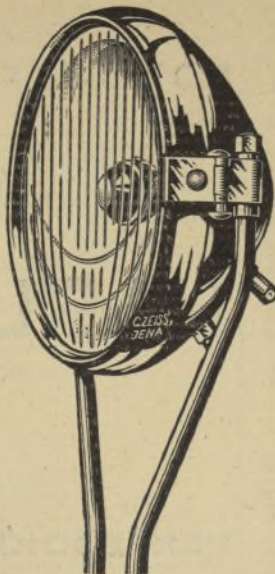
EN VENTA AL POR MAYOR Y MENOR EN LAS CASAS:

**CANUT Y GRACIA : Bailén, 4 - GERARDO ESTAPÉ : Paseo de San Juan, 8
VIUDA ESMARATS : Corribia, 8, 10 y 12, y en los principales Carrociars**

FAROS ZEISS

para Automóviles : Canoas : Motocicletas

sirven de adorno en cualquier coche, gracias a sus bellas formas. En sentido técnico representan hoy día el alumbrado más perfecto de los automóviles. La construcción Zeiss de faros explota a la perfección el manantial de la luz mediante un espejo parabólico de cristal de cualidades ópticas más cabales, proporcionando un cono luminoso muy eficaz a gran distancia. A la vez facilitan los cristales de cierre especiales la iluminación lateral abundante del camino, excusando el empleo de lámparas especiales de curvas. Los vehículos dotados de faros Zeiss se pueden gobernar con la mayor seguridad en la noche, sin embargo de una velocidad muy crecida. Un dispositivo ingenioso que se puede hacer funcionar desde el asiento del conductor en todo momento, durante la marcha, permite en las poblaciones diagramar los faros Zeiss, de conformidad a las Ordenanzas de Policía Urbana referentes a



ALUMBRADO DISMINUIBLE



Pídase el catálogo ilustrado "AUTO 196" a Carl Zeiss - JENA (Alemania)

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID:

BARCELONA:

VALENCIA:

Alcalá, 81 - Lagasea, 103 Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18 Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de automóviles

BERLIET, MINERVA, SIMPLEX, STUTZ y MITCHELL

Camiones FEDERAL y BERLIET

Motocicletas INDIAN

Tractores agrícolas CLEVELAND

**Rueda motriz SMITH, bicicletas AUTO - MOTO e INDIAN,
neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport,
de las más acreditadas marcas**

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY - DAVIDSON

PERFECCIÓN

F U E R Z A



**HIJO DE
MIGUEL
MATEU**

**BARCELONA
VALENCIA
BILBAO
NEW-YORK**

HIERROS - ACEROS - MAQUINARIA - UTILAJE



La Hispano-Suiza

Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

Carretera de Ribas, 279. Teléf. S. M.-250

FRANCIA (BOIS COLOMBES)

27, Rue Réunion

COCHES DE TURISMO, PARA HOTELES
DE REPARTO, ETC.

ÓMNIBUS, CAMIONES, MOTORES MA-
RINOS, MOTORES PARA LA AVIACIÓN

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.

ANTES

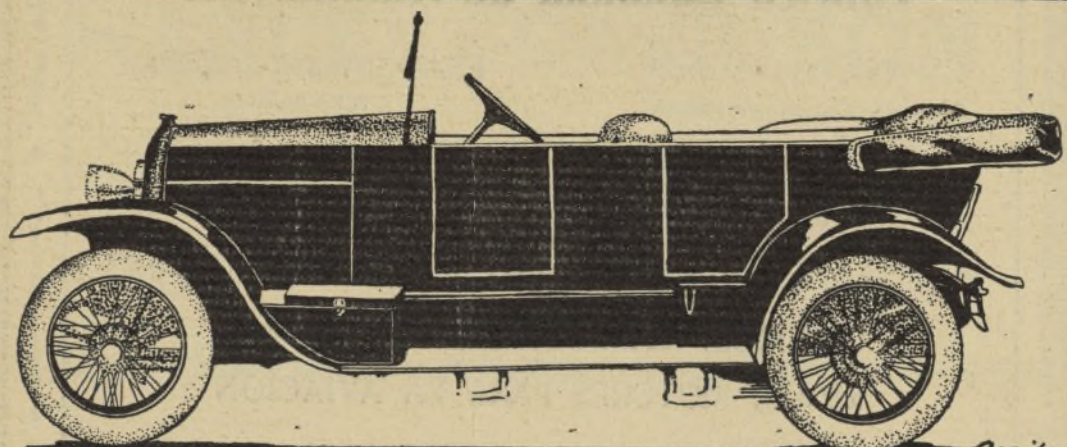
VALLET, FIOL Y C.^A, S. en C.

OFICINAS, EXPOSICIÓN Y VENTAS:

PASEO DE GRACIA, 20. - TELÉFONO A - 3158

SUCURSAL: PROVENZA, 171 - TELÉFONO G - 922

AUTOMÓVILES SCAT



TIPOS 18-25 Y 30-40 HP.

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

LUIS MORA

SALÓN EXPOSICIÓN: Rambla de Cataluña, 129

GARAGE, TALLERES Y OFICINAS:

Calle de Muntaner, 78 - BARCELONA

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO
NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS

Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ
= S. C. =



FÁBRICA
NACIONAL

Proveedores de S. M. D. Alfonso XIII

Aviación Militar - Centro Electrotécnico - Cuerpo Sanidad, etc.

*Chassis para ciudad, turismo,
ambulancias sanitarias, bomberos
y demás aplicaciones industriales
Coche completamente carrozados*

Oficinas y Talleres : San Andrés, 430 (S. A.)

AGENCIA GENERAL

Exposición y Venta : Plaza Cataluña, 9

BARCELONA

LAS GRANDES PRUEBAS MOTORISTAS
VUELTA A FRANCIA 1922 - 3.700 km.

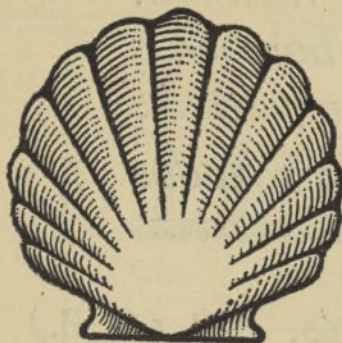
Copa del Presidente de la Repú-
blica, Lombard Honel
sobre cyclecar **SALMSON**

Copa del Presidente del Consejo
Mones - Martín
sobre cyclecar **BIGNAN**

A M B O S S O B R E
P N E U S
HUTCHINSON

BARCELONA : Calle de Valencia, n.º 223

MADRID : Los Caños, n.º 1



MARCA REGISTRADA

**SOCIEDAD PETROLÍFERA
ESPAÑOLA**

Central : Paseo de Recoletos, 6
MADRID

Paseo de Colón, 7 - BARCELONA

SHELL

**La Gasolina
perfecta**

**Por su absoluta pureza
Por su mayor rendimiento
Por su gran economía**

**Siempre triunfa
en todas las carreras**

**Magnetos, Bujías
y Cables**

ME A

de la casa alemana

Mea - Vertriebs - Aktien - Gesellschaft - Stuttgart

Cayetano Cornet

Ingeniero

Cortes, 481 : Teléf. H. 35

BARCELONA



**ACCESORIOS
AUTOMOVIL**
J. BOIX SOLER
Carmen 36. Entlº
Telefono 4264 A.
BARCELONA

KEYSTONE
TRADE MARK

El lubricante IDEAL

GRASAS Y ACEITES

PARA

AUTOS Y MOTOS

30 % DE ECONOMÍA

Viuda de J. Jarrijou

BARCELONA

**GARAGE Y TALLERES
ITALIA**

PAOLI & Co.

Enrique Granados, 99-105 : Teléfono G-974

Talleres modernos - - -
de reparación y construcción
de piezas para Automóviles
- - - - Agentes de la FIS

Materiales de recambio
para coches Italianos -
Representantes de los
Automóviles **BIANCHI**

Exposición y venta (nuevo local)
Valencia, 237 : BARCELONA

AUTOMÓVILES OPEL

AGENTES

Unión Comercial Española - **BRUCH, 166
BARCELONA**

Productos Bosch

**Magnetos
Bujías
Instalaciones de alumbrado y arranque
Bocinas eléctricas
Engrasadores
Llaves de precisión**

BARCELONA
Aragón, 254

MADRID
Génova, 3

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA

F. Xaudaró y C.^a

RUEDAS METÁLICAS INTERCAMBIABLES

RUDGE - WHITWORTH

**CONTADORES
Y RELOJES**

O. S.

CARBURADORES

CLAUDEL

Concesionarios : E. Y J. PUJOL XICOY

Calle Valencia, 267 : Teléfono G - 371 : Barcelona



LOS LUBRICANTES



SIGUEN VENCRIENDO

PRUEBA DE REGULARIDAD :: 15 MEDALLAS DE ORO

PRUEBA POR EQUIPOS

1^{os} Pedro Pi Indian Chief
Pedro Prats. Indian Chief
Ignacio Macaya. . Indian Chief
Tellar Autociclo Loryc

con 51 m. 3 s. de ventaja sobre los segundos

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS:

MACAYA & Co., S. L.

Vía Layetana, 21 : BARCELONA : Teléfono A - 5590

AUTO-MOTO

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

TARIFA DE ANUNCIOS

PRECIOS POR INSERCIÓN

Ultima cubierta exterior	200 ptas.
Primera cubierta interior . .	175 »
Ultima cubierta interior. . . .	150 »
Página preferente	125 »
Página entera	100 »
Media página	60 »
Cuarto de página	35 »

NOTAS.—Cada anuncio pagará 0'10 cts. por inserción con arreglo a la ley del timbre. Los dibujos y clichés para los anuncios que se publiquen serán gratis para el anunciante que ordene 12 inserciones

AGENTES EXCLUSIVOS PARA ANUNCIOS EN ESTA REVISTA

“LOS TIROLESES”

EMPRESA ANUNCIADORA

BARCELONA

Calle de Pelayo, 1

Teléfono A-398

MADRID

Conde de Romanones, 7 y 9

Teléfono M-331

SAN SEBASTIÁN

Andía, 5



AUTOMÓVILES



ELIZALDE

A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149

Teléfono G-921

Apartado de Correos 424

BARCELONA



Diríjase a la Sección de Ventas de la Casa
toda solicitud de catálogos, precios, etc.



Tipografía La Académica : Barcelona