

# AUTO-MOTO

REVISTA

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



BARCELONA

Año V

Abril 1923

Núm. 56



# MOTOCICLETAS ABC

Agencia en España:  
AUTO-AMERICAN SALON  
PASO DE GRACIA, 100  
BARCELONA

The illustration features a king in ornate royal attire riding a vintage motorcycle. The king wears a crown and a long, patterned robe. The motorcycle is detailed with a large engine, a prominent headlight, and spoked wheels. Standing next to the motorcycle is a queen, also in elaborate royal dress, including a crown and a long, flowing gown. She is holding a small object in her hand. The entire scene is set against a dark background with a white border.

January 3



# AUTO-MOTO

## REVISTA

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

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : LAURIA, 28 - TELÉFONO SP. - 942

Director : PABLO NICOLAU, Ingeniero

### SUMARIO

---

Camino reales.

Carrera « Cuesta Parque Montjuich 1923 ».

Gran Premio de Autociclos del Real Moto-Club  
de Cataluña. — Trofeo Armangué. III año.

La 14.<sup>a</sup> targa Florio.

Excursión colectiva a Puigcerdá.

La Feria del Automóvil de Madrid.

Conferencia Nacional de Turismo.

Lista de Automóviles inscritos en esta provincia.

Sección oficial. — R. A. C. C.

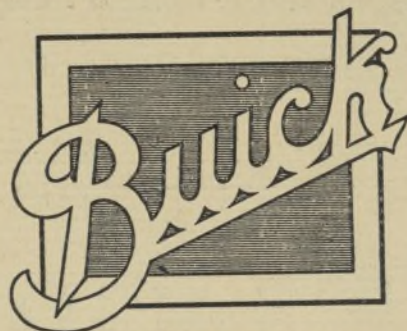
Sección oficial. — R. M. C. C.

Año V - Núm. 56

Abril 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





## Caminos reales

### Comparación entre 1921 y 1923

Con este mismo título nos permitimos escribir en el número 30 de esta Revista unas simples cuartillas detallando un sinnúmero de deficiencias de nuestras carreteras internacionales que, afortunadamente, van desapareciendo, aunque no tan rápidamente como desearíamos los automovilistas.

En forma casi telegráfica nos proponemos hacer hoy un pequeño balance siguiendo el mismo itinerario que en el soñado viaje regio imaginamos en aquella fecha.

#### Carretera de Madrid a Francia por La Junquera

(Entre Lérida y Barcelona)

##### *Mejoras obtenidas*

- \* Subasta del puente sobre el río Noya (Ganxo), en curso de ejecución.
- Adoquinado de la travesía de Igualada.
- Adoquinado entre Molins de Rey y Barcelona.

##### *Deficiencias que subsisten*

- Badenes a la salida de Lérida.
- Badenes en la Panadella.
- Badenes en los Bruchs.

- \* Travesía peligrosa en Igualada (en tramitación).

#### Dentro el término municipal de Barcelona

Sigue en muy mal estado el afirmado de la Diagonal. Rótulos indicadores sin colocar (en tramitación).

- \* Pasos a nivel sin suprimir (ofreciendo cada día mayor peligro por el aumento intenso del tráfico).

#### Carretera de Madrid a Francia por La Junquera

(Entre Barcelona y Le Perthus)





#### *Mejoras obtenidas*

- Puente sobre la riera de Argentona (terminándose).
- Puente sobre la riera de Lllaneras (en construcción).
- Adoquinado travesía Caldas de Estrach (en construcción).
- Puente y cambio de travesía en San Pol (abierto ya al tránsito).
- \* Subasta del puente sobre el Tordera y cambio de travesía (en construcción el puente y sin subastar la travesía).
- Supresión de algunos badenes (unos terminados y otros en ejecución).
- Paso superior cerca de Fornells (abierto al público).
- \* Subasta del puente sobre el Terry (a punto de empezar la construcción)
- Arreglo del firme entre Figueras y la frontera.
- Subasta del puente sobre el Fluviá (sin empezar los trabajos).

#### *Deficiencias que subsisten*

- \* Firme bastante malo en algunos tramos en Barcelona y Gerona.
- Travesía de Mataró (sin adoquinar).
- Travesías de Arenys y Calella (hechos los proyectos y sin subastar).
- Travesía de Canet.
- \* Paredes del antiguo portazgo.
- Falta de casillas de peones camineros y teléfono.
- Puentes en los torrentes de San Ginés, Torderola y Vallparda.
- Firme muy malo a la salida de Gerona.
- \* Travesía pésima en Gerona.

### **Carretera de Gerona a Olot por Anglés y de Olot a San Juan de las Abadesas**

#### *Mejoras obtenidas*

Ninguna.

#### *Deficiencias que subsisten*

- Innumerables pasos a nivel.
- Firme defectuoso en muchos tramos.
- \* Sigue en proyecto el enlace de carreteras en Olot
- Las travesías sin adoquinar.

### **Carretera de San Juan a Ripoll y de Ribas a Puigcerdá**

#### *Mejoras obtenidas*

Apertura al público del puente sobre el Ter, en San Juan de las Abadesas.



### *Deficiencias que subsisten*

- \* Firmes malos.
- Pasos a nivel.
- Travesía de Ripoll (sin adoquinar, malísima).
- \* Tramo de carretera hasta el puente internacional de Bourg-Madame sin construir.
- \* Aduana de Puigcerdá, destartada y mal emplazada.
- \* Falta de teléfonos en las casillas de los peones.

### **Carretera de Barcelona a Ribas**

(Entre Ripoll y Barcelona)

#### *Mejoras obtenidas*

- Arreglo del firme.
- Supresión de todos los badenes en el trozo que pertenece a la provincia de Barcelona (los últimos en ejecución).
- Construcción del puente sobre la riera de Corró, cerca de Granollers.
- Adoquinado de la travesía de Granollers (en construcción).
- Subasta del puente sobre el río Ripoll (Moncada).
- Supresión de dos pasos a nivel (línea del Norte).

#### *Deficiencias existentes*

- \* Travesía de la Garriga.
- Pasos a nivel.
- Empalme del puente sobre el Congost, en Granollers.
- Puentes sobre las rieras de Tenas y Caldas.

### **Carreteras de la Mancomunidad entre Granollers y Barcelona Masnou a Granollers y San Adrián de Besós a La Roca**

#### *Mejoras obtenidas*

- Magnífico firme en los primeros kilómetros.
- Supresión del paso a nivel de Palou (en tramitación).
- Recorte de desmontes y ensanche de virajes.
- Construcción de malecones.
- Variación de rasantes.
- Supresión de badenes.
- Primer viraje gemelo (cerca de Moncada), abierto al público.

#### *Deficiencias que subsisten*

- Firme defectuoso en algunos tramos (acopios preparados para su reparación).



Como ha podido apreciarse por la relación que antecede, han desaparecido, y están próximos a desaparecer, infinidad de obstáculos, habiéndose dado un gran paso para que sea una realidad nuestro sueño, debiéndose en gran parte, por lo que a las carreteras del Estado se refiere, a la activa y eficaz actuación del ex Director General de Obras Públicas don Augusto Gálvez Cañero, que se vió secundado con gran entusiasmo por los ingenieros de estas distintas Jefaturas, y muy especialmente por la de Barcelona.

Por una reciente entrevista que hemos tenido el gusto de celebrar con el actual Director General, el ilustrado ingeniero don José Nicolau, no nos cabe la menor duda de que se completará la realización de nuestras esperanzas y que hallarán una franca y rápida solución las deficiencias todavía existentes, y que tendremos la satisfacción de poderle tributar, como a su antecesor, nuestros sinceros aplausos.

Respecto a las carreteras de la Mancomunidad, en el número 53 de esta Revista, tuvimos el placer de ocuparnos con elogio de las mejoras de que son objeto, manifestaciones que quisiéramos poder repetir constantemente, pues disfrutamos mucho más aplaudiendo las mejoras obtenidas que teniendo que poner en evidencia los defectos de que adolecen nuestras vías de comunicación.

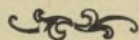
No nos cansaremos de repetir que para el desarrollo del automovilismo y fomento del turismo, que tan atendido es en otras naciones, precisa una constante y bien orientada actuación a fin de que nuestro país pueda aprovechar la inmensa riqueza que el turismo representa.

En las conferencias sobre turismo recientemente celebradas en nuestra ciudad, se acordaron conclusiones y circuitos que de tener solución definitiva se traducirían inmediatamente en riqueza moral y material para España.

Para terminar diremos que las obras en construcción y deficiencias a corregir de más urgente necesidad son las señaladas con un asterisco, pues no pretendemos, dada la magnitud de su coste, que sean realizadas todas a un mismo tiempo.

No nos cabe la menor duda de que por patriotismo, por la justicia de nuestras aspiraciones y por la riqueza que reportaría al país, podremos en no muy lejano balance dar por canceladas o ejecutadas las obras cuya prioridad nos permitimos señalar.

F. DE A. R.







## Carrera « Cuesta Parque Montjuich 1923 »

Habiendo quedado terminado ya el arreglo de la Gran Avenida de la Exposición de Industrias Eléctricas que ha sido llevado a cabo por la Dirección técnica con gran cuidado, dejándola convertida en una pista, la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña se ha puesto de acuerdo con la Comisaría de la Exposición y se ha convenido la celebración de dicha carrera para el día 9 del próximo mes de junio.

Tratándose de una fiesta que se celebra en un paseo público cedido galantemente por los señores Comisarios que se han prestado a la construcción de una valla a lo largo de la Avenida a fin de impedir la entrada del público a la pista, con lo que se evitarán accidentes desagradables, el Real Automóvil Club ha decidido cargar con los gastos de la organización y de los premios y que la entrada a los paseos laterales de la Avenida sea libre, no reservándose más que un espacio destinado a las autoridades y a los señores socios de la entidad organizadora.

La fiesta se celebrará por la tarde del día indicado, dando comienzo a la hora que se anunciará oportunamente y efectuándose la salida en la forma y tiempo que determinará el Comité Organizador.

Dicha carrera se regirá por el siguiente Reglamento, que ha sido sometido a la aprobación del Real Automóvil Club de España.

### REGLAMENTO

DE LA CARRERA DE AUTOMÓVILES « CUESTA PARQUE MONTJUICH 1923 »  
ORGANIZADA POR EL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

ARTÍCULO 1.º El Real Automóvil Club de Cataluña organiza en la Avenida de la Exposición de Industrias Eléctricas una carrera en cuesta de 2,000 metros, sin lanzamiento, para coches de turismo y de carreras.

Esta carrera estará dotada de valiosos premios, consistentes en objetos de arte.

A todos los concurrentes que efectúen el recorrido se les concederá un diploma en el que constará el tiempo empleado en la carrera.

ART. 2.º La fecha de la carrera se fija para el día 9 de junio próximo.

ART. 3.º La hora de dar comienzo la carrera y la forma de salida de los coches serán fijadas por el Comité Organizador después de cerradas las inscripciones y serán anunciadas el día en que se verifique el sorteo.



ART. 4.º Esta prueba será internacional y se correrá con arreglo al Reglamento de Carreras del Real Automóvil Club de España. Podrán tomar parte en ella todos los automóviles que reúnan las condiciones exigidas por el presente Reglamento.

ART. 5.º Las inscripciones comprenderán las categorías siguientes :

#### CATEGORÍAS

TURISMO	CARRERAS
1. <sup>a</sup> De más de 1,100 a 1,500	1. <sup>a</sup> De más de 1,100 a 1,500
2. <sup>a</sup> De más de 1,500 a 2,000	2. <sup>a</sup> De más de 1,500 a 2,000
3. <sup>a</sup> De más de 2,000 a 3,000	3. <sup>a</sup> De más de 2,000 a 3,000
4. <sup>a</sup> De más de 3,000 a 4,000	4. <sup>a</sup> De más de 3,000 a 4,000
5. <sup>a</sup> De más de 4,000.	5. <sup>a</sup> De más de 4,000.

No podrá optar a ningún premio el coche que no haya efectuado el recorrido dentro del tiempo máximo que se fija a continuación :

#### CATEGORÍAS

TURISMO	CARRERAS
1. <sup>a</sup> 3 minutos 25 segundos	1. <sup>a</sup> 2 minutos 40 segundos
2. <sup>a</sup> 3 minutos	2. <sup>a</sup> 2 minutos 24 segundos
3. <sup>a</sup> 2 minutos 40 segundos	3. <sup>a</sup> 2 minutos 10 segundos
4. <sup>a</sup> 2 minutos 24 segundos	4. <sup>a</sup> 2 minutos
5. <sup>a</sup> 2 minutos 10 segundos	5. <sup>a</sup> 1 minuto 50 segundos

ART. 6.º Los coches inscritos en las categorías 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> de turismo deberán llevar una carrocería de dos asientos como mínimun, dos de ellos ocupados. Las categorías 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> de cuatro asientos ocupados. Dicha carrocería deberá estar equipada con capot, guardabarros y estriberas de más de 20 centímetros en cuadro tubo silencioso, faros, parabrisas, puertas de madera o metal montadas sobre goznes y capota. Todo coche abierto que no reúna las condiciones descritas será considerado de carreras, cuyo equipo, así como el número de ocupantes, se dejan a voluntad del concursante.

ART. 7.º Los asientos deberán ser ocupados por personas mayores de 18 años y, en su defecto, por lastre, que proporcionará el Real Automóvil Club de Cataluña a razón de 65 kilogramos por pasajero.

ART. 8.º Cada conductor deberá estar provisto del certificado de aptitud para conducir. Los automóviles deberán ir provistos de su correspondiente certificado de circulación que acredite que se hallan debidamente matriculados.

ART. 9.º Serán admitidos los automóviles extranjeros provistos de los correspondientes permisos internacionales de circulación y que a juicio del Comité Organizador reúnan las condiciones que éste juzgue convenientes.



ART. 10. Las inscripciones, acompañadas de su importe, deberán remitirse al Real Automóvil Club de Cataluña por todo el día 31 de mayo próximo. Pasado dicho día se admitirán inscripciones, pero abonando derechos dobles, cerrándose definitivamente la inscripción el día 4 de junio a las veinte horas.

Los derechos de inscripción serán los siguientes :

25 pesetas por coches de las categorías de turismo, pertenecientes a socios del Real Automóvil Club de Cataluña y 50 pesetas para los no socios ; para los coches de carreras los derechos serán de 50 y 75 pesetas, respectivamente.

A todos los concurrentes que sean socios del Real Automóvil Club de Cataluña y tomen la salida se les devolverá el importe de su inscripción si ésta fuere sencilla, y la mitad del mismo si fuere doble.

Serán consideradas nulas las inscripciones que no vayan acompañadas del importe de sus derechos.

No será válida la inscripción de un corredor descalificado.

ART. 11. Al efectuarse la inscripción deberán presentarse los documentos a que hace referencia los artículos 8.º y 9.º.

ART. 12. Cada coche deberá llevar a ambos lados del capot el número de orden que le haya correspondido en el sorteo que se verificará el día 5 de junio en el local del Real Automóvil Club de Cataluña.

ART. 13. Los concurrentes deberán presentarse para el examen de sus coches en el lugar, día y hora que de antemano se fijará, y de no verificarlo perderán sus derechos a tomar parte en la carrera.

ART. 14. Los automóviles podrán ser reconocidos por los facultativos del Estado antes de la carrera.

ART. 15. El coche que después de haberle dado la salida no la hubiere verificado en el transcurso de un minuto, se considerará que renuncia a la prueba y deberá retirarse acto seguido.

ART. 16. De entre los ocupantes del automóvil sólo el conductor inscrito podrá llevar el volante durante la prueba.

ART. 17. En caso de avería durante la carrera que impida continuarla momentáneamente, el automóvil deberá ser retirado lo más rápidamente posible al lado opuesto a la cuerda, para dejar libre la pista.

ART. 18. Se concederá un diploma especial creado para esta carrera a aquellos coches que, en cada una de las categorías, haya efectuado el recorrido en menos tiempo.

En cada una de las categorías de turismo se concederá al ganador una copa, en la que se hará constar el tiempo invertido en efectuar el recorrido.

En cada una de las categorías de carreras se concederá al ganador una placa, en la que se hará constar el tiempo invertido en el recorrido.

ART. 19. Será ganador del Gran Premio **Copa Cuesta Parque Montjuich 1923**, consistente en una Copa, el coche que haya efectuado el recorrido en menos tiempo, sea de la categoría que fuere de turismo o de carreras.



Los tiempos que los vehículos inviertan en efectuar el recorrido serán medidos por los cronometradores oficiales del Real Automóvil Club de España.

ART. 20. Los coches deberán permanecer, después de terminada la carrera, veinticuatro horas a disposición de los señores Comisarios para que puedan verificar las comprobaciones que consideren necesarias.

ART. 21. Dentro de las veinticuatro horas de celebrada la carrera, se expondrá en el local del Real Automóvil Club de Cataluña el fallo recaído, sobre el cual no se admitirá reclamación alguna pasadas las veinticuatro horas siguientes de su publicación.

Las reclamaciones relativas al fallo se ajustarán para su tramitación a lo que dispone el artículo 22.

ART. 22. Toda reclamación relacionada con la clasificación de coches y conductores deberá hacerse por escrito, acompañándose de **quinientas** pesetas y entregándose a uno de los señores Comisarios de la carrera, con una antelación mínima de veinticuatro horas de aquella señalada para que dé comienzo la carrera.

Las reclamaciones relacionadas sobre hechos ocurridos durante la carrera deberán formularse también por escrito y acompañadas de **quinientas** pesetas dentro de la primera hora siguiente a aquella en que termine la carrera, dirigiéndose al señor Presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña y entregándolas a uno de los Comisarios de la carrera. Dicha Comisión Deportiva examinará las reclamaciones y resolverá lo que estime procedente.

De las decisiones de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña podrán apelar los interesados dentro de las cuarenta y ocho horas en que les hubiese sido notificada la resolución, ante el Real Automóvil Club de España, cuya decisión será inapelable.

Las cantidades entregadas en depósito no se devolverán a los interesados hasta que haya recaído resolución definitiva. Dichas cantidades no serán devueltas más que en el caso de que sea considerada justa la reclamación, pues de lo contrario pasarán a formar parte del fondo de la carrera.

Las dudas o reclamaciones que surjan durante la carrera podrán ser sometidas verbalmente a la resolución de los señores Comisarios.

ART. 23. Sobre los coches concurrentes sólo podrá ostentarse como anuncio el nombre de la marca respectiva.

ART. 24. Queda prohibido el que varios corredores se sirvan del mismo automóvil para efectuar el recorrido, bajo pena de descalificación.

ART. 25. Los concursantes serán los únicos responsables de los accidentes de cualquier clase de que sean autores o víctimas. Los organizadores no asumen responsabilidad de clase alguna por los mismos.

ART. 26. El Comité Organizador se reserva el derecho de aplazar la carrera o suspenderla sin que ningún inscrito tenga derecho a reclamación alguna, salvo en caso de suspensión a la devolución de sus derechos de inscripción.



ART. 27. Cualquier caso no previsto en este Reglamento, así como cualquier duda sobre la interpretación del mismo, serán resueltas por los señores Comisarios.

ART. 28. El hecho de la inscripción implica la aceptación de las condiciones del presente Reglamento.

Barcelona 23 abril 1923

*El Presidente de la Comisión Deportiva*

ANTONIO MARQUÉS

*El Secretario General*

PABLO NICOLAU

El Comité Organizador de esta carrera se halla constituido por los siguientes señores :

PRESIDENTE

Don Antonio Marqués

VOCALES

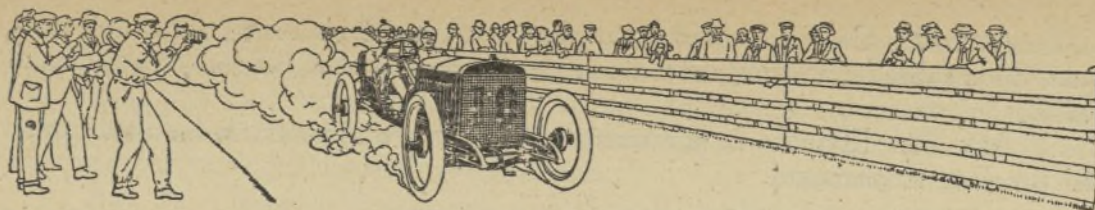
Don Francisco Coma  
Don Juan Andreu  
Don Tomás Rosés  
Don Patricio de Satrústegui  
Don Santiago Soler  
Señor Conde de Sert

Don Rómulo Bosch y Catarineu  
Don Estanislao Planás  
Don Manuel Garriga Roig  
Don Ramón Tapias  
Don Manuel Creus  
Don Jaime Baladía

SECRETARIO

Don Pablo Nicolau





## Gran Premio de Autociclos del Real Moto-Club de Cataluña

TROFEO ARMANGUÉ III AÑO : 20 DE MAYO 1923

Copa de Su Majestad el Rey

### Inscripciones

N.º 1. — Elizalde I .....	Fernando de Vizcaya
» 2. — Elizalde II .....	José Feliu
» 3. — Salmsom I .....	Robert Benoist
» 4. — Salmsom II .....	Lucien Desvaux
» 5. — Loryc I.....	X. X.
» 6. — Loryc II.....	X. X.
» 7. — Loryc III .....	X. X.

Va formalizándose la lista de inscripciones para esta carrera que por tercera vez organiza el Real Moto-Club de Cataluña.

A los Elizaldes ya inscritos, vienen a sumarse dos vehículos de la importante marca francesa Salmsom, cuyos resonantes triunfos la han colocado en el lugar preeminente que logró conquistar, venciendo en cuantas carreras tomó parte en el pasado año.

Los conductores que tripularán los coches tienen un historial deportivo brillante en extremo ; Robert Benoist es el vencedor del pasado Trofeo Armangué y, por lo tanto, su nombre está inscrito en el mismo y tiene adquirido un derecho para su posesión definitiva. En la pasada carrera dejó demostrada su gran inteligencia como conductor y dió pruebas palpables de que no en vano está considerado como uno de los volantes sobresalientes de nuestra vecina nación.

Su compañero Lucien Desvaux tiene asimismo una larga lista de victorias y es otro de los favoritos de la famosa marca francesa, a la cual ha proporcionado triunfos tan resonantes como el de Le Mans, Brocklands, y otros que sería largo enumerar.

A los Elizaldes y Salmsoms vienen a sumarse la inscripción de tres *Lorycs*, famosos coches de fabricación nacional que cuidarán con sin igual empeño de que el nombre de nuestra industria ocupe el lugar preferente a que tiene derecho. Las



proezas realizadas sin interrupción por estos coches, confirman sus grandes probabilidades de vencer en la durísima lucha que se desarrollará en Tarragona, siendo por demás interesantes las noticias que la Sociedad organizadora recibe de la preparación de estos nuevos inscritos, asegurándose que la rapidez impresionante del año anterior no será en éste su única particularidad. Suenan como probables conductores los nombres de notables *amateurs* nuestros, suficientemente acreditados, los cuales completarán la obra de este equipo enteramente nacional.

El 17 de marzo fué recibido en audiencia por Su Majestad el Rey el Presidente del Real Moto-Club de Cataluña, don Francisco Coma y Mas, a quien acompañaba el señor Marqués de Argueso, Gobernador Civil de Tarragona, el señor Artal, Concejal del Ayuntamiento de Tarragona, en representación de aquel Municipio, don Carlos Resines, Secretario del Real Automóvil Club de España, y don Luis Bonet, Presidente del Subcomité del Real Moto-Club en Tarragona.

El señor Coma hizo entrega a Su Majestad el Rey del artístico álbum que el Real Moto-Club de Cataluña le dedica como recuerdo de sus **Grandes Premios de Autociclos** celebrados en Tarragona, invitándole a que honrase con su presencia la próxima competición y aceptase la Presidencia de la misma.

Nuestro Augusto Soberano manifestó a los presentes que estaba enterado de la espléndida organización conseguida en las carreras de Tarragona y expresó su mayor agradecimiento por el recuerdo que se le dedicaba, del que hizo un detenido examen y un elogio entusiasta, prometiendo asistir a presenciar personalmente tan importante manifestación deportiva, cuya grandiosidad le daba idea las fotografías que tenía a la vista.

Don Alfonso, haciendo patente su entusiasmo por estas grandes competiciones del motor, se dignó ofrecer una Copa para que sea disputada en el próximo **Gran Premio de Autociclos** del Real Moto-Club de Cataluña, alentando a la Comisión organizadora para que persista en su meritoria labor que tan alto pone nuestro prestigio.

Los señores Coma, Bonet y Artal, al trasladarse a Madrid, llevaban el encargo de gestionar en el Ministerio de Fomento se facilitase a la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona los fondos necesarios para la reparación de las carreteras que comprenden el circuito donde la carrera tendrá lugar.

A este fin se entrevistaron con don José Nicolau, actual Director General de Obras Públicas y Diputado a Cortes por Tarragona, con cuyo valioso concurso ha contado el Real Moto-Club de Cataluña desde su **Primer Gran Premio de Autociclos**, el cual hizo la presentación de los dichos señores al Ministro de Fomento señor Gasset, exponiéndole el objeto de su visita.

El señor Gasset acogió con el mayor interés las pretensiones de la Comisión del Real Moto-Club de Cataluña y les prometió todo género de facilidades, que inmediatamente han sido llevadas a la práctica, librando a la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona la cantidad necesaria para que el circuito quede en espléndidas condiciones al fin que se le destina, y por su parte dicha Jefatura, con un interés

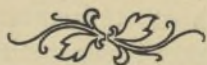


digno de todo elogio, ha empezado inmediatamente las obras de reparación del circuito, trabajándose activamente, con objeto de que aquél esté terminado con la anticipación necesaria para que los entrenamientos puedan efectuarse en las mejores condiciones.

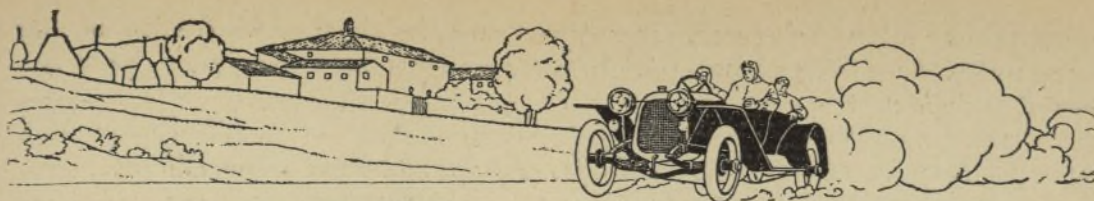
En la *Gaceta* de Madrid ha sido publicada una Real orden del Ministerio de Hacienda en la que, accediendo a la petición del Real Moto-Club de Cataluña, se concede la admisión temporal de los autociclos extranjeros que concurran a esta carrera, habiéndose transmitido seguidamente las instrucciones necesarias a las casas interesadas, que tienen expresado su propósito de enviar los coches con gran anticipación al objeto de someterlos a un detenido entrenamiento del circuito de Tarragona que les permita obtener el máximo rendimiento.

El Real Automóvil Club de España, demostrando la importancia que concede a esta gran competición de autociclos, ha acordado conceder una espléndida Copa, para que sea disputada en la misma, y huelga decir que este rasgo de nuestra primera entidad automovilista ha producido entre los organizadores del III Trofeo Armangué el consiguiente entusiasmo.

Tanto en las carreteras del Estado como en la de la Mancomunidad que el circuito comprende, se trabaja activamente para dejarlo ultimado en la fecha necesaria, y en Tarragona empieza a notarse el ambiente precursor de los preparativos para el montaje de tribunas y demás servicios, que son el complemento de la insuperable organización que el Real Moto-Club de Cataluña ha conseguido dotar a su carrera y de la cual se han hecho tan calurosos elogios en el extranjero, que la equiparan a las más perfectas de las presenciadas hasta la fecha.







## La 14.<sup>a</sup> targa Florio

Se ha corrido esta prueba por 14.<sup>a</sup> vez el 15 del corriente en el circuito permanente de Madonia que, como saben nuestros lectores, tiene un desarrollo de 108 kilómetros. La carrera comprendía 4 vueltas con un recorrido total de 432 kilómetros.

Diez y nueve eran los coches que estaban inscritos para disputarse la victoria en este circuito erizado de dificultades y en el que hasta ahora sólo ha podido ser alcanzada, en esta prueba, la velocidad media de 63 kilómetros por hora.

Los inscritos eran 3 coches Fiat y 2 Bugatti de 1'500 litro, 1 Steyr y 1 Diatto de 2 litros, 3 Alfa Romeo, 1 Diatto y 1 Chenard Walcker de 3 litros, y 2 Alfa Romeo, 3 Steyr, 1 Peugeot y 1 Nazzaro de 4'500 litros.

Aunque el tiempo se presentó espléndido, como los días anteriores había llovido en abundancia, el circuito estaba cubierto de barro y ello influyó sin duda a que el promedio alcanzado en esta carrera fuese inferior al logrado en el año anterior.

Tomaron la salida solamente 17 coches, habiendo dejado de presentarse uno de los Fiat de 1'500 litro y el Steyr de 2 litros.

Terminaron la primera vuelta en el siguiente orden :

1 Steyr (Rutzler) de 4'500 litros .....	1 h. 45 m. 19 s.
2 Alfa Romeo (Campari) de 3 litros .....	1 » 46 » 35 »
3 Diatto (Maserati) de 3 litros .....	1 » 48 » 35 »
4 Alfa Romeo (Sivocci) de 4'500 litros .....	1 » 48 » 35 »
5 Peugeot (Boillot) de 4'500 litros .....	1 » 48 » 43 »
6 Alfa Romeo (Ferrari) de 4'500 litros .....	1 » 51 » 44 »
7 Steyr (Minoia) de 4'500 litros .....	1 » 53 » 30 »
8 Alfa Romeo (Ascari) de 3 litros .....	1 » 57 » 31 »
9 Nazzaro (Becchi) de 4'500 litros .....	2 » 00 » 38 »
10 Alfa Romeo (Masetti) de 3 litros .....	2 » 3 » 52 »
11 Fiat (Milio) de 1'500 litros .....	2 » 4 » 5 »
12 Diatto (Modo) de 2 litros .....	2 » 11 » 44 »
13 Fiat (de Seta) de 1'500 litros .....	2 » 15 » 28 »
14 Chenard Walcker (Bodendick) de 3 litros .....	2 » 16 » 35 »
15 Bugatti (Lenti) de 1'500 litros .....	2 » 49 » 26 »

En esta primera vuelta abandonaron la carrera un Steyr de 4'500 litros, tripulado por Brilli Peri y un Bugatti de 1'500, tripulado por Antonelli. El promedio de velocidad alcanzado por el que pasó primero fué de 61'529 kilómetros.



Apenas empezada la segunda vuelta, Ferrari, tripulando un Alfa Romeo de 4'500 litros, se despista en un viraje y, aunque sin recibir daño alguno, tiene que abandonar la carrera.

También abandonan en esta vuelta Campari que, con su Alfa Romeo de 2 litros, ocupaba el segundo lugar, y Milio, que tripulaba uno de los Fiat.

Pasan la meta en la segunda vuelta en la forma siguiente :

1 Steyr (Rutzler) .....	3 h. 30 m. 53 s.
2 Diatto (Maseratti) .....	3 » 38 » 37 »
3 Alfa Romeo (Ascari) .....	3 » 38 » 42 »
4 Alfa Romeo (Sivocci).....	3 » 40 » 23 »
5 Steyr (Minoia).....	3 » 40 » 33 »
6 Alfa Romeo (Masetti) .....	3 » 52 » 9 »
7 Peugeot (Boillot) .....	3 » 54 » 9 »
8 Nazzaro (Becchi).....	3 » 59 » 20 »
9 Diatto (Modo) .....	4 » 20 » 16 »
10 Fiat (de Seta).....	4 » 28 » 49 »
11 Chenard Walcker (Bodendick)	4 » 44 » 31 »
12 Bugatti (Lenti) .....	4 » 59 » 47 »

La velocidad media para las dos vueltas es sensiblemente igual que para la primera, pues resulta a 61'455 kilómetros. Se observa ya un marcado avance de los coches Alfa Romeo, uno de los cuales del octavo lugar pasa al tercero, conservando el otro el mismo que ocupaba.

Rutzler, que con su Steyr, ocupaba el primer lugar, se detiene en el avituallamiento y ya no vuelve a pasar a causa de la fusión de una biela que le deja inmovilizado. También debe retirarse en la tercera vuelta el coche Peugeot, tripulado por Boillot, a causa de haber encontrado en su camino una gruesa piedra, que, al chocar con ella, le agrieta el carter motor y le rompe la bomba de aceite.

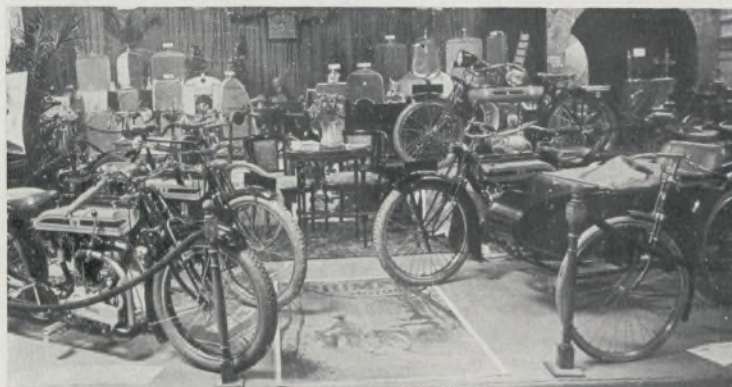
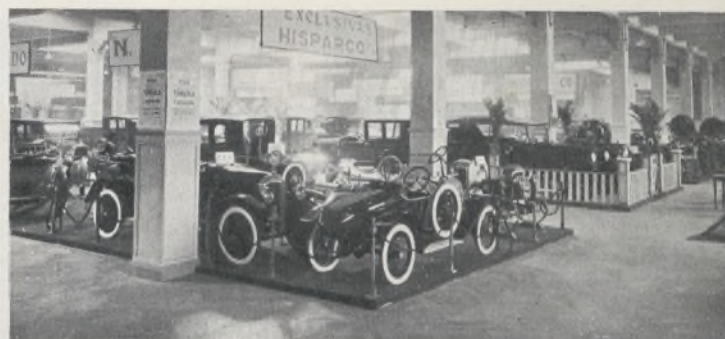
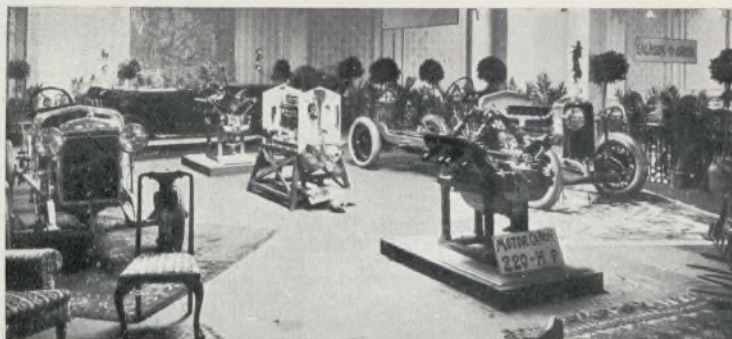
Terminan la tercera vuelta en este orden :

1 Alfa Romeo (Sivocci).....	5 h. 29 m. 48 s.
2 Steyr (Minoia).....	5 » 30 » 24 »
3 Alfa Romeo (Ascari) .....	5 » 30 » 35 »
4 Diatto (Maserati) .....	5 » 32 » 14 »
5 Alfa Romeo (Masetti).....	5 » 46 » 38 »
6 Nazzaro (Becchi).....	6 » 1 » 34 »
7 Fiat (de Seta).....	6 » 39 » 54 »
8 Chenard Walcker (Bodendick)	6 » 51 » 16 »
9 Diatto (Modo) .....	6 » 54 » 12 »
10 Bugatti (Lenti) .....	7 » 7 » 2 »

Se acentúan al final de esta vuelta las probabilidades de victoria de la marca Alfa Romeo, cuyos coches van colocándose en los primeros lugares.

También mejora la situación del Steyr de Minoia, que del quinto lugar pasa al segundo.

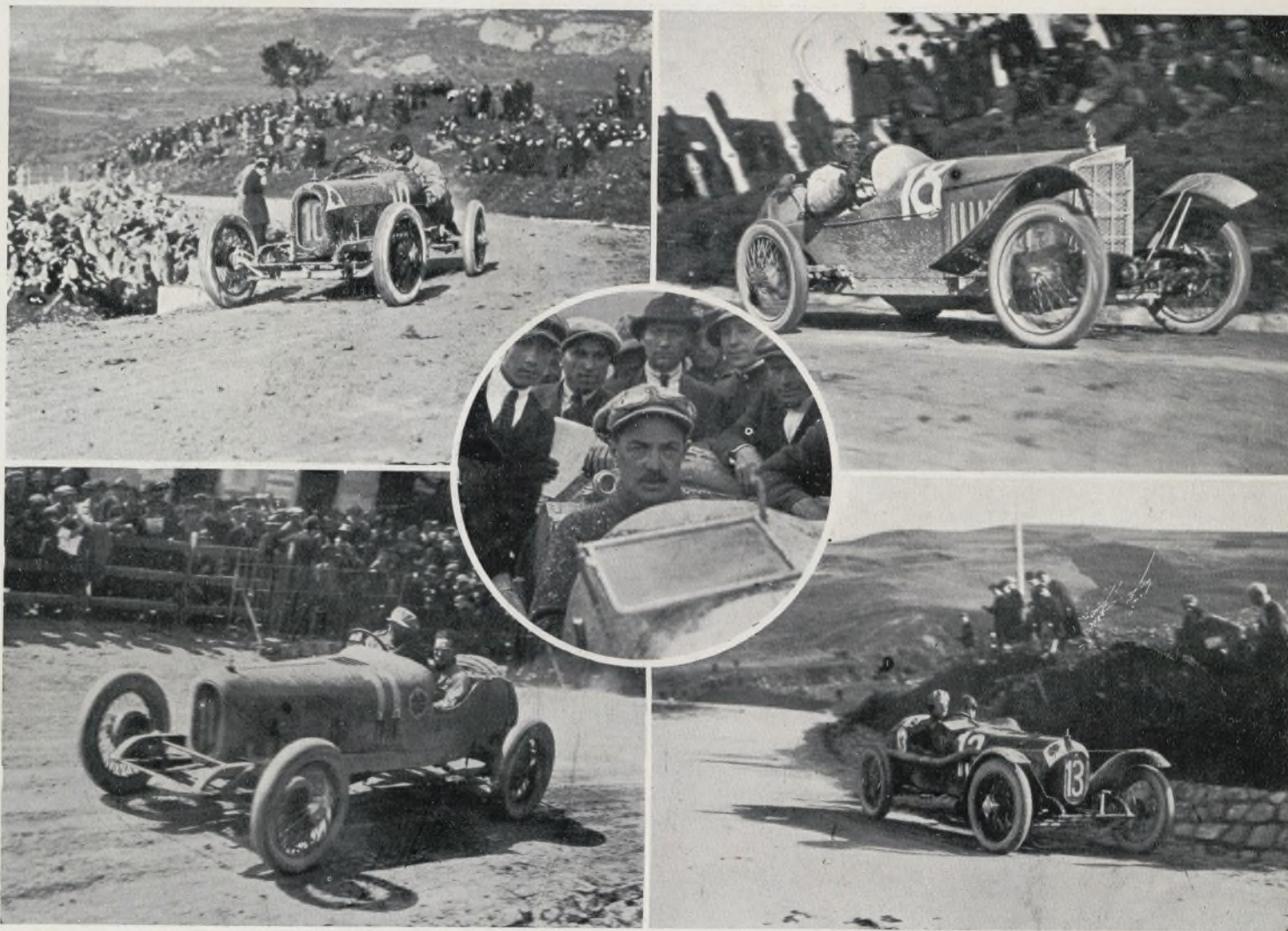




Diversos aspectos de la Feria del Automóvil en el Palacio de Hielo, de Madrid



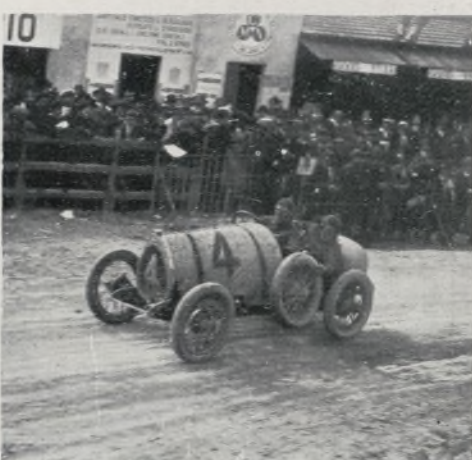
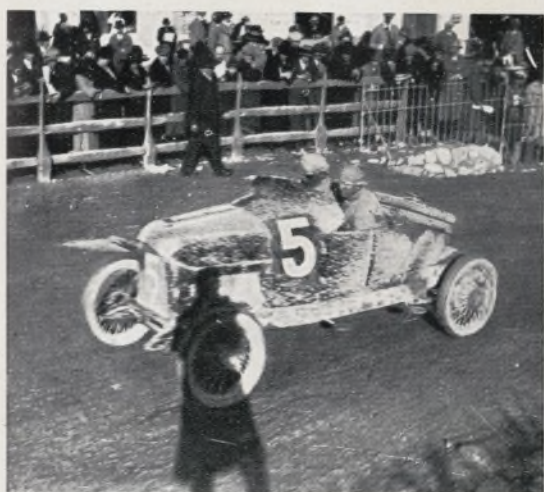
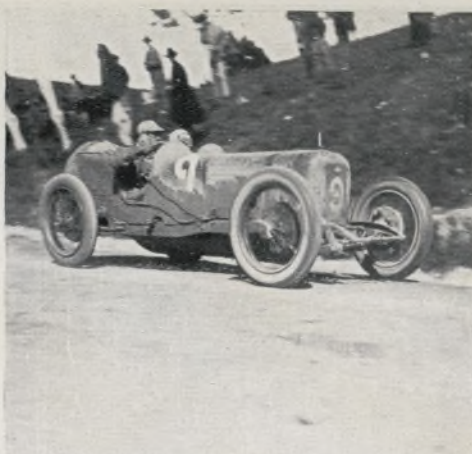
# LOS VENCEDORES DE LA 14.<sup>a</sup> TARGA FLORIO



I. Ascari, sobre «Alfa Romeo», clasificado segundo. — II. Mino, sobre «Steyr», clasificado tercero. — III. Sivocci, vencedor de la carrera  
IV. Masetti, sobre «Alfa Romeo», clasificado cuarto. — V. Sivocci, sobre «Alfa Romeo», clasificado primero



# MARCAS CONCURRENTES A LA 14.ª TARGA FLORIO

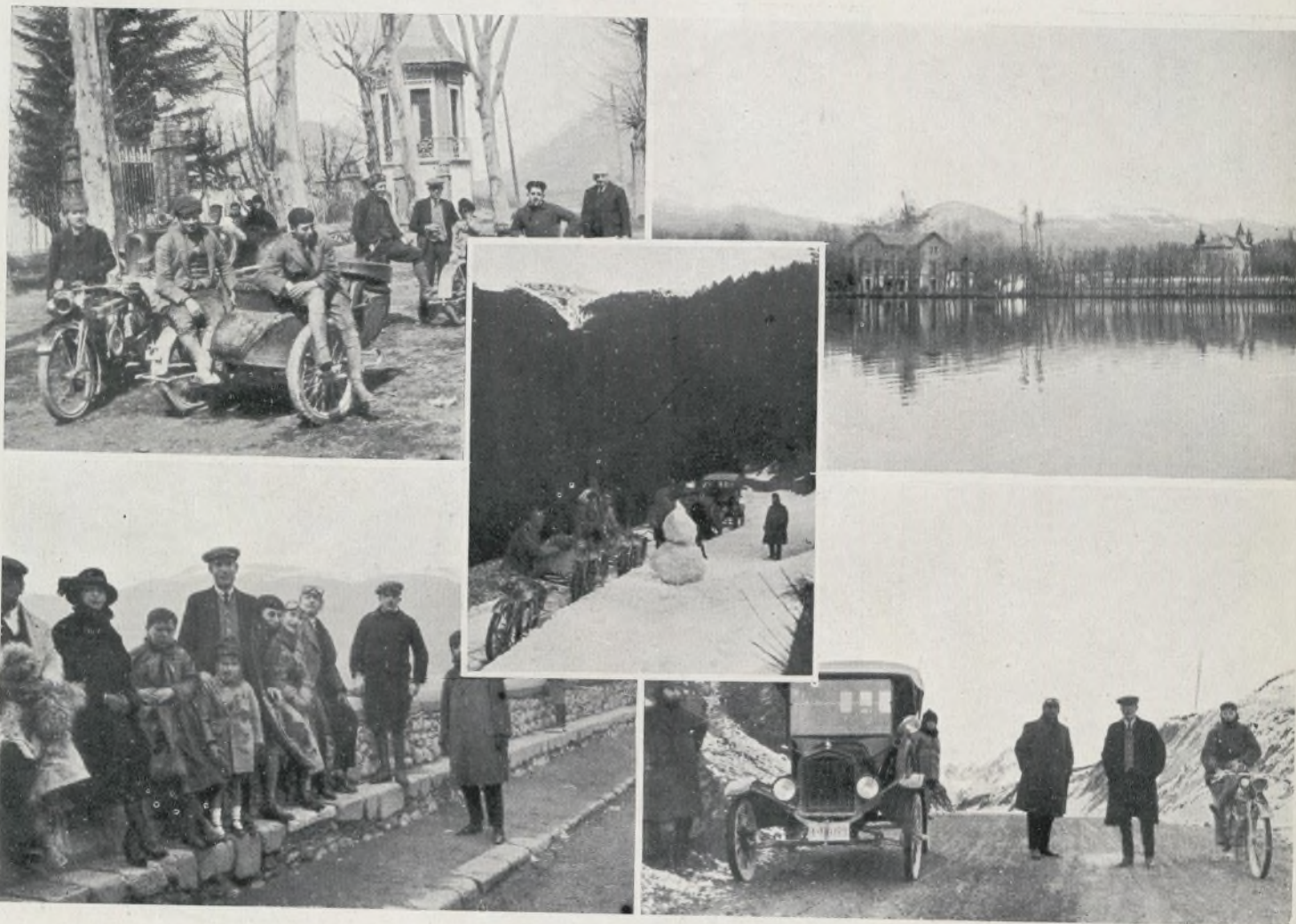


I. Boillot, sobre « Peugeot ». — II. Maserati, sobre « Diatto ». — III. Seta, sobre « Fiat », llegado 6.º.  
IV. Becchi, sobre « Nazzaro », llegado 5.º — V. Bodendick, sobre « Chenard Walcker ». — VI. Tuzo,  
sobre « Bugatti »

III



# EXCURSIÓN COLECTIVA A PUIGCERDÁ



I. Grupo de excursionistas frente al lago. II. Vista del lago en el mirador de Puigcerdá. III. Collada de Tossas. IV. Los excursionistas en la cima de la Collada de Tossas. V. Bosque de La Molina.



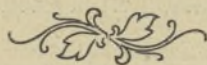
El promedio de velocidad cae a 58'943 kilómetros por hora.

En la última vuelta desaparecen de la lucha los dos coches Diatto y el Chénard Walcker, y habiendo flaqueado algo en ella el Steyr de Minoia pasa a ocupar el segundo lugar el Alfa Romeo de Ascari, y termina la carrera en el orden siguiente :

1 Alfa Romeo (Sivocci).....	7 h. 18 m. 0 s.
2 Alfa Romeo (Ascari) .....	7 » 20 » 52 »
3 Steyr (Minoia).....	7 » 32 » 40 »
4 Alfa Romeo (Masetti) .....	7 » 35 » 4 »
5 Nazzaro (Becchi).....	8 » 1 » 5 »
6 Fiat (de Seta).....	9 » 6 » 38 »
7 Bugatti (Lenti) .....	— — —

El promedio de velocidad total de la carrera es de 59'178 kilómetros por hora, inferior en cerca de 4 kilómetros del alcanzado en 1922.

Las dos marcas que han acaparado los cuatro primeros lugares de esta carrera han hecho una buena demostración de la excelente fabricación de sus coches, y confiamos que podremos tener ocasión de admirarlas en la carrera «Gran Premio España», que se celebrará el 21 de octubre próximo, pues las dos tienen coches de 2 litros.







## Real Moto-Club de Cataluña

### EXCURSIÓN COLECTIVA A PUIGCERDÁ

21-22 abril 1923

Organizada por el Real Moto-Club de Cataluña se llevó a cabo esta excursión colectiva en los días señalados, siendo una verdadera lástima que el tiempo desapacible del día anterior a la salida retrajese a un buen número de concurrentes que habían acogido la idea con entusiasmo.

No obstante y continuar el tiempo lluvioso iniciado el día 20, se fueron congregando en el Real Moto-Club de Cataluña, desde las dos de la tarde del día 21, un grupo de socios bastante numeroso, que decidieron llevar a cabo la excursión, a pesar de no presentar el estado atmosférico grandes condiciones de seguridad.

Actuando de Capitán de la excursión el Vocal de Turismo de la Directiva don Francisco Torres, emprendieron la marcha a las dos y media en punto de la tarde, siendo despedidos en el local social por un buen número de compañeros, que de seguro les habrían acompañado en la excursión de estar preparados para ello en aquel momento.

El grupo de excursionistas estaba compuesto de los siguientes señores: Torres (don Francisco y José María), Oms, Requena, Negre, Carrilero, Bastart, Hermanos Boada, Carrión, Alá, Vidal, Renom, Ausió, Codina, Palet, Padrosa y familia, García y los acompañantes de los sidecars, que en total sumaban un grupo de 26.

Sin incidentes de importancia que reseñar, siguieron el itinerario marcado de antemano: San Adrián, La Roca, Granollers, Vich, hasta donde llegaron con tiempo relativamente bueno, haciendo una breve parada con objeto de esperar a algún rezagado.

Desde Vich siguieron por Ripoll a Ribas, donde llegaron a las siete veinte, habiendo tenido por compañero desde Vich una lluvia fina, pero bastante molesta.

Reunidos en el Hotel Prats, y en vista del mal tiempo persistente, se dedicaron a comentar las incidencias de esta primera parte de la excursión, no contándose con más baja que la del señor García, que se vió precisado a quedarse en Vich por averías.



A las cinco de la mañana del día 22 se tocó diana general y a las seis en punto, con lluvia abundante, salieron en dirección a la Collada de Tossas, encontrando ésta nevada, hasta el extremo de que en algunos kilómetros se halló la carretera con tres palmos de nieve, siendo ello causa de algún titubeo en los concurrentes por si serían infructuosos los buenos intentos de llevar a cabo la proyectada excursión, mas gracias a la pericia de los motoristas, y ayudándose unos a otros, pudo conseguirse, con gran trabajo, franquear los trozos de carretera en que aquella nieve se hallaba helada, llegando a Puigcerdá a las nueve de la mañana.

En Puigcerdá, por fin, lució el sol, pudiendo los concurrentes visitar los magníficos panoramas de los alrededores, el lago y cuanto hay de pintoresco en aquellos parajes.

Luego de hacerse campins, los excursionistas se encaminaron a la frontera francesa, logrando, gracias a la amabilidad de los carabineros y gendarmes de nuestra vecina República, poder visitar Bourg-Madame, así como todas las maravillas que existen en los Pirineos Orientales Franceses, y durante el poco tiempo de permanencia en aquel puente Internacional, fué interés de todos los concurrentes escribir cartas-postales a sus familiares como justificante de haber permanecido en país extranjero.

Sobre las once de aquel mismo día se emprendió el regreso a la Ciudad Condal, con tiempo lluvioso y frío, haciendo el mismo recorrido que para la ida, siendo de notar que en el trayecto comprendido desde la Collada de Tossas hasta el paraje denominado « Rocas Blancas » nevó copiosamente, obligando a la caravana a acelerar su marcha, por temerse una tempestad de nieve, mas aquellos temores, afortunadamente, no tuvieron confirmación, ya que al llegar al expresado paraje la nieve se convirtió en diluvio.

Llegados a Ribas, y después de reparar las fuerzas en el Hotel Prats, se emprendió la vuelta a Barcelona acompañados de un gran aguacero desde esta última localidad hasta Granollers, llegando todos sin novedad, aunque muy mojados, al Real Moto-Club de Cataluña entre las seis y media a siete de la tarde.

No obstante lo desapacible del tiempo, que deslució casi toda la excursión, se mostraron los que a ella asistieron satisfechísimos de haberla efectuado y exteriorizaron el deseo de repetirla con mejor tiempo por la grandiosidad y magnificencia de los parajes que contemplaron en la región de Puigcerdá, habiendo acogido esta idea con entusiasmo un gran número que no pudieron asistir, por lo que en breve quedará fijada la fecha en que se llevará a cabo una magna excursión por aquellas regiones.

C. VIAMONTE

Abril de 1923.





## La Feria del Automóvil de Madrid

El pasado 10 de abril se inauguró la Feria del Automóvil de Madrid, representando al elemento oficial, en el acto de la inauguración, el señor Subsecretario de Fomento señor Senra y el señor Ruiz Jiménez, Alcalde de Madrid. Acompañaban a dichos señores en su visita al Salón, el Comité organizador con los señores don Carlos de Salamanca y señor García Ribero a la cabeza, el representante del Palacio del Hielo señor Avelui y los señores Carreras y Llorens, representantes de la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona. Al poco rato de inaugurado el Salón Automóvil de Madrid, fué visitado no oficialmente por el Infante Don Fernando y un público relativamente no muy numeroso.

Madrid había organizado una primera Exposición de Automóviles hace muchos años, cuando en fecha análoga se organizó en Barcelona una Feria de Automóviles en el Turó Park, no habiéndose celebrado en la capital de España otro certamen de esta índole hasta el actual. La presente Feria de Madrid no ha tenido toda la importancia ni la concurrencia de marcas que debía tener, y ello ha sido lamentable, y creemos además que los abstencionistas lamentan ahora sus decisiones, tomadas tal vez con una ligereza poco comercial. No puede negarse que la Feria de Automóviles de Madrid ha tenido una verdadera importancia, comercialmente hablando, y que en ella los expositores, en buen número, han sacado partido excelente de los desembolsos que la exposición les ha causado. En cambio, industrialmente hablando, la importancia de la Feria de Madrid ha sido muy escasa; y ello no es de extrañar, ya que habiendo desgraciadamente en España una industria automóvil relativamente no proporcionada al mercado español, y habiendo aún esta pequeña representación de la industria nacional tenido una representación muy exigua (aunque de calidad) en el citado Salón o Feria, no puede decirse que haya habido el menor estímulo por parte de los fabricantes en presentar modelos nuevos o innovaciones de importancia en cualquier sentido, modelos o innovaciones que las fábricas seguramente esperan dar a conocer en los próximos Salones de París o de Londres. El hecho de no existir en el Salón novedades nacionales, tampoco ha despertado, como es consiguiente, estímulo alguno en los extranjeros, entre los que fué de lamentar la ausencia de muchas de las más conocidas y acreditadas marcas, no sólo europeas, sino también americanas.

El principal éxito del Salón de Madrid ha consistido, pues, en las transacciones efectuadas, favorecidas, sin duda alguna, por la época del año en que nos hallamos, y porque se nota, desde hace algunas semanas, un importante movimiento



ascendente en materia de compraventa de automóviles. Otro factor que ha dado un impulso de vida a la Feria de Madrid ha sido la posición geográfica de Madrid, que constituye un privilegio topográfico, que ha influido llevando a la Feria un buen número de agentes y compradores de provincias; ello sin que por parte de sus organizadores se hayan llevado a cabo especiales trabajos de propaganda y anuncio, que han sido escasos y poco efectivos.

El Palacio del Hielo de Madrid, sin que pueda calificarse de Palacio adecuado para exposición de automóviles, ha llenado muy bien su cometido en la presente ocasión, sin que se haya visto tomada completamente su extensión superficial, ya que la parte de pista del hielo en la planta baja no ha sido en la presente ocasión utilizada para la Feria, por falta de demanda de *stands*. La planta del piso principal del Palacio del Hielo puede decirse que presentaba un hermoso aspecto, y en general los *stands*, decorados sobriamente, lucían bien su contenido. En cuanto a la exposición o feria de accesorios, el emplazamiento de los mismos era bastante inadecuado, en forma de estrecho corredor con expositores a un lado y otro, corredor que circunvalaba el perímetro del Palacio de Exposiciones. Sin duda, en la organización general de la Feria se ha notado también la presencia, entre los organizadores, de elementos ajenos completamente al automovilismo, y que su inevitable presencia, por razones de prestación de local, etc., ha dejado hasta cierto punto atados de manos a los elementos automovilistas directores de la Exposición, que, de haber obrado con mayor independencia, hubieran conseguido un éxito superior al obtenido por la Feria.

Cabe felicitarse, con todo, de la celebración de la Feria Automóvil de Madrid, deseando que anualmente, y en diversas partes de España, se celebren análogos actos, que siempre reportan una importante dosis de difusión al automovilismo en general, y colocan además al público en condiciones de juzgar por sus propios ojos y en circunstancias excepcionalmente buenas los diversos tipos de automóviles, entre los que debe hallarse el modelo individual que cada futuro automovilista ambiciona.

Característica técnica de la Feria hemos dicho que no existía. Efectivamente, abundaban en corto número todos los tipos de automóviles, estando expuestos en igual proporción los coches de lujo, el de mediano precio y el coche pequeño o autociclo. Entre las marcas de automóviles figuraban unos treinta y dos constructores; entre las de motocicletas unos seis o siete, siguiendo luego, en variado número, los accesorios y los neumáticos, estos últimos en representación bastante nutrida.

Entre lo genuinamente nacional, sobresalía, desde luego, Hispano-Suiza, que exponía sus conocidos *chassis* espléndidamente presentados y sus motores marinos y de aviación. Su *stand* era, sin duda, el más interesante del Salón, tanto por las producciones expuestas como por el hecho de ser la única genuina representación automóvil española en el Salón. Nada nuevo no expuesto en París y en Londres presentaba Hispano-Suiza, pero no es poco elogio decir que consecutivamente y con el mayor éxito su exhibición madrileña ha sido la misma de los años últimos en Olympia y en el Grand Palais.



Entre los accesorios nacionales que más han llamado la atención en la FERIA Automóvil de Madrid, debe citarse, en primer término, el carburador Irz, de Valladolid. Tuvimos ocasión de comprobar la aplicación de repetidos carburadores de esta marca entre los modelos expuestos, y oír buenos elogios del mismo, lo que es, sin duda, acreedor de buen mérito, ya que es realmente difícil hoy lanzar al mercado un carburador en competencia con las excelentes producciones de que hoy dispone el automovilismo.

No se notaban en el Salón de Madrid la abundancia de coches pequeños o autociclos que han sido la característica principal de los Salones de París y Londres en los dos años últimos, pero se hallaban presentes una buena representación de los mismos, con Salmson, Mathis y Amílcar a la cabeza. Uno nuevo pudimos observar, el Hisparco, que no tuvimos la fortuna de poder ensayar para dar de ello conocimiento a nuestros lectores, absteniéndonos, por tanto, de juzgarlo.

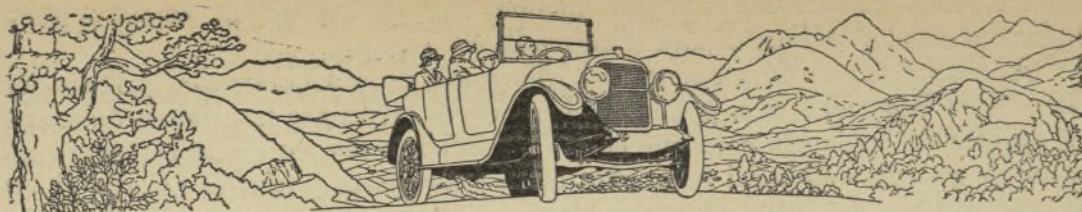
Antes de la terminación de la FERIA de Automóviles, ésta fué visitada por Su Majestad el Rey, en visita no oficial, y en muchas de las tardes la concurrencia a la feria fué bastante numerosa, si bien encontramos que fué una equivocación la duración de la misma, veinte días. Con una menor duración se hubiera conseguido una mayor concentración de público, siempre interesante, y no se hubiera cansado a éste con veinte días de exposición, tiempo mucho mayor que la duración de las exposiciones de Barcelona, París y Londres, que, con ser más importantes, son más reducidas de tiempo. Como primer ensayo en los actuales tiempos de exposición automóvil en Madrid, la actual FERIA, con todos sus defectos, ha sido muy interesante y muy bien recibida por el público, quien en esta forma ha prestado su aprobación a los organizadores y les ha dado la seguridad de que pueden en Madrid organizarse debidamente futuros certámenes, de mucha mayor importancia que el que actualmente acabamos de reseñar.

PABLO LLORENS

Madrid 28 abril 1923







## Conferencia Nacional de Turismo

El día 14 se reunieron en el local del Real Automóvil Club de Cataluña los delegados de las entidades y asociaciones que respondieron a la iniciativa de la Sociedad de Atracción de Forasteros de nuestra plaza.

Fueron varios los puntos que ocuparon la atención de los señores asistentes, todos ellos encaminados a fomentar el desarrollo del turismo que tan descuidado se halla en nuestro país, y del cual otras naciones más avisadas que la nuestra obtienen pingües rendimientos.

Tratóse en primer lugar de la organización lógica y bien orientada del Consejo Nacional de Turismo y de la forma de dotarle de los medios económicos que le permitan efectuar una gestión útil y práctica con el debido desahogo. A este objeto fué presentado a la Asamblea un proyecto de ley relativo a la creación del citado Congreso Nacional de Turismo que iba acompañado del Reglamento para su aplicación. Tanto en uno como en otro estaban indicadas las fuentes de donde debían salir las cantidades precisas para su desenvolvimiento, y como es natural todas las industrias que se gravaban con este objeto eran de las que con el desarrollo del turismo obtendrían beneficios. Después de ligera discusión, proyecto de ley y Reglamento fueron aprobados por los asistentes, y se facultó a la Comisión ejecutiva de la Conferencia para que los elevara a la consideración del Gobierno cuando lo creyera oportuno.

Sin necesidad de discusión alguna fué aprobada la proposición de gestionar la supresión de los derechos de embarque y desembarque establecidos para los pasajeros procedentes de países transoceánicos, al desembarcar en puertos españoles. Se trata de una disposición que parece decretada por los administradores de los puertos extranjeros concurrentes de los españoles, y para darse cuenta de lo enormemente disparatada que es la tarifa fijada bastará citar el hecho que resulta más barato desembarcar en Génova y venir a Barcelona por ferrocarril que pagar en nuestro puerto los derechos establecidos. Como es de comprender, pocos eran los pasajeros que se desembarcaban, y algunos los vapores que habían suprimido las escalas en puertos españoles. Es de creer que esta vergüenza que nos debía hacer objeto de burla de las administraciones extranjeras desaparecerá próximamente.

Se aprobó también una ponencia encaminada a que sean comprendidas en la ley de protección a las nuevas industrias y desarrollo de las existentes, todas aquellas



que estén relacionadas con el turismo incluyéndolas en el grupo D, bajo el epígrafe *Industrias creadas en España para el desarrollo del Turismo*.

Asimismo se acordó gestionar del Ministerio de la Gobernación y Dirección General de Seguridad que, por los Gobernadores civiles, se transmitan órdenes a los agentes de vigilancia para que en las poblaciones que no exista personal suficiente de guardia municipal velen para que los forasteros y turistas no sean objeto de explotación y de abusos en lo que afecta especialmente a la aplicación de tarifas de ciertos servicios urbanos.

Con miras a que las Agencias de Viajes extranjeras establecidas en España puedan subsistir y desarrollarse, se acordó gestionar del Ministerio de Fomento que se modificaran las disposiciones tributarias que gravan el capital de las expresadas agencias en atención a su calidad de agentes auxiliares del turismo.

Otro de los puntos que fueron tratados fué el de proponer al Gobierno la promulgación de una Ley de alquileres y reforma de la propiedad industrial suficientes para la protección de la industria hotelera, y solicitando asimismo que se la exima del arbitrio de inquilinato en atención que es esta industria uno de los elementos más eficaces para el desarrollo del turismo y que es una de las que resultan más directamente gravadas en el proyecto de ley de creación del Consejo Nacional de Turismo, aprobado en primer lugar.

A continuación se trataron algunos puntos más directamente relacionados con el automovilismo, pero conducentes también al fomento y desarrollo del turismo.

Las conclusiones aprobadas fueron las siguientes :

Interesar del Ministerio de Hacienda la reducción de las cuotas de los depósitos en metálico que se exigen a los automóviles de turismo a su entrada en España por las Aduanas fronterizas, en el sentido de que no excedan de los derechos de Aduanas que tienen señalados los carruajes automóviles en el Arancel. Hoy día el depósito o garantía exigido excede en la mayor parte de los casos al valor total del carruaje, constituyendo una especie de muralla que nos separa del extranjero.

Gestionar del Ministerio de Fomento la buena conservación de las carreteras de carácter internacional que nos unen con Francia, por Behobia, Canfranc, Viella, Puigcerdá y Le Perthus y con Portugal, a fin de que no exista la otra muralla que su mal estado en algunas ocasiones representaba y al objeto de crear una atracción para los forasteros que nos visiten dedicar un especial cuidado a la conservación de las carreteras que constituyen un circuito en la periferia de España, que, entrando por Pot-Bou, pueda ir siguiendo, casi siempre bordeando el mar, toda la costa de Levante y Mediodía, llegando a Sevilla para internarse ya por Extremadura, ya por Castilla la Nueva, terminando en Madrid ; y de otro circuito que, entrando por Behobia, contornee el Cantábrico hasta llegar a Galicia, para internarse desde allí asimismo en dirección a Madrid. Habría de ser cuidado especial del Ministerio de Fomento la construcción de toda clase de puentes y otras obras de fábrica que suprimieran obstáculos y peligros en este que podríamos llamar circuito nacional.



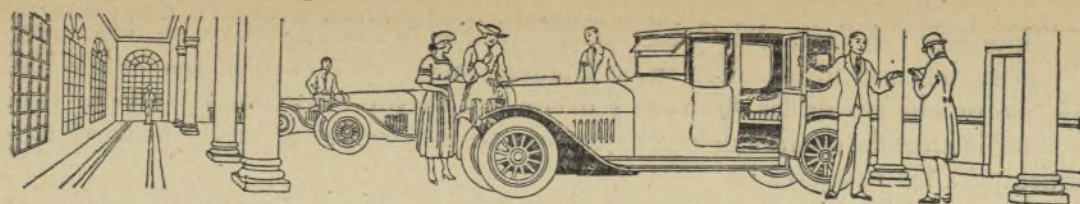
Interesar asimismo del Gobierno, especialmente del Ministerio de Hacienda, la mejora del servicio aduanero en las fronteras, mejorando el emplazamiento e instalación de algunas de las Aduanas y dando una mayor extensión al servicio para facilitar la entrada y salida de carruajes por nuestras fronteras con las menores molestias para los pasajeros.

Instar del Ministerio de Fomento la instalación de aparatos telefónicos en las casillas de los peones camineros que hallándose en des poblado están emplazadas en la proximidad de alguna línea telefónica, al objeto de que los automovilistas, y en general los turistas, puedan comunicar rápidamente con las poblaciones inmediatas en caso de accidente o avería, con cuya medida, que daría una mayor seguridad y tranquilidad al excursionista, se fomentaría el excursionismo.

La Comisión ejecutiva quedó autorizada para hacer las gestiones en la forma y tiempo que considere más conveniente para la obtención de un buen éxito.







## Lista de Automóviles matriculados en esta provincia, a partir de 1.º de enero de 1923

Número de orden	Propietario	Domicilio	Marca	Categoría(*)
9750	Señores Carreras y C. <sup>a</sup> .....	Campo Sagrado, 18.....	Horch	4
9751	Señores Plana hermanos .....	Roger de Flor, 137.....	Buick	3
9752	Don Baldomero Ortega .....	Laforja, 159.....	Peugeot	4
9753	Don Nazario Matesans .....	Caspe, 110 .....	Fiat	4
9754	Don Simón Pérez. ....	Vergara, 10. ....	Darracq	3
9755	Don Antonio Fábregas. ....	Cortes, 593. ....	Pandir	3
9756	Don Luis Salvans. ....	Berga .....	Citroen	3
9757	Don Javier Segarra. ....	Sant Celoni .....	Ford	3
9758	Don Víctor Serra .....	San Juan Despi. ....	Lincolnm	3
9759	Don Ernesto Segura. ....	Diputación, 273. ....	Ford	3
9760	Don Francisco Cortés .....	Aragón, 289 .....	Ford	3
9761	Señor Conde de Sert. ....	Avenida Tibidabo, 49.....		
9762	Don Jaime Jiménez .....	Travesera, 258. ....	Mathis	3
9763	Don Guillermo Rapell. ....	Duque de la Victoria, 5 .....	Ford	4
9764	Hispano Comercial .....	Duque de la Victoria, 5 .....	Ford	4
9765	Don Jaime Amat .....	Ausias-March, 24 .....	Steyr	3
9766	Manufactura Textil, S. A. ...	Trafalgar, 6 .....	Ford	3
9767	Don Juan Guitart. ....	Sabadell. ....	Studebaker	3
9768	Don Rafael Llinás .....	Palau, 4. ....	Studebaker	3
9769	Manufacturas R. I. Textil....	Pasaje Victoria Eugenia .....	Renault	3
9770	Doña Carmen Soler .....	Mataró. ....	Hispano-Suiza	3
9771	Don Rosendo Travé. ....	La Llacuna. ....	Ford	4
9772	Industria Lechera .....	Plaza de Cataluña, 9 .....	Ford	4
9773	Don Antonio Tapias .....	Reus. ....	Hispano-Suiza	3
9774	Doña Iva Cots. ....	Tamarit. ....	Ford	4
9775	Don Fernando Bruñell. ....	Aragón, 239 .....	Buick	3
9776	Doña Carmen Ballestra. ....	Rambla de Cataluña, 16 .....	Buick	3
9777	Don Juan Borrás. ....	San Cugat del Vallés. ....	David	2
9778	Señores Sabadell y Henry. ...	Paseo de Gracia, 49. ....	Benz	4
9779	Doña María Estavanell .....	Avenida Tibidabo, 13 .....	Hudson	3
9780	Don Antonio González .....	Gran Vía Layetana, 4 .....	Overland	3
9781	Religiosas de Jesús y María. .	Barcelona .....	Hispano-Suiza	4

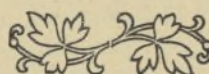
(\*) 2 Autociclos - 3 Coches - 4 Camiones.



Número de orden	Propietario	Domicilio	Marca	Categoría
9782	Don Francisco Recasens .....	Vergara, 2. ....	Kuva	4
9783	Don Baltasar Anguet .....	Ripoll. ....	Ford	3
9784	Don Manuel Mir .....	Ripoll. ....	Ford	4
9785	Don Francisco Sangrá. ....	Valencia, 246 .....	Velie	4
9786	Don Ricardo Vergés. ....	Plaza Merced. ....	Studebaker	3
9787	Doña Carmen Uribaré. ....	Nubla Cazorla. ....	Buick	3
9788	Don Juan Rovira. ....	Lepanto, 278 .....	Amílcar	2
9789	Don Antonio Homedes .....	Plaza Rovira, 8 .....	Dodge Brothers	3
9790	Don Luis Vila. ....	Plaza Rovira, 8 .....	Dodge Brothers	3
9791	Don Enrique Baixeras .....	Cortes, 591. ....	Aries	3
9792	Don Enrique Traperó .....	Sabadell. ....	Ford	3
9793	Don Eduardo Ramoneda. ....	Plaza de los Arrieros, 6. ....	Scat	3
9794	Don José Cortés .....	Paseo de San Juan, 78 .....	Fiat	3
9795	Don Juan Resach .....	Navardés. ....	Ford	4
9796	Don Luis G. Tunguito. ....	Gobierno Civil. ....	Mitchell	3
9797	Don Damián Mateu. ....	Argüelles, 442 .....	De Dion Bouton	4
9798	Don Manuel Puigbó. ....	Tarrasa .....	Studebaker	3
9799	Doña María Pilar Borrás. ....	Caspe, 23 .....	Scat	3
9800	Don Francisco Devant. ....	Tarrasa .....	Ford	3
9801	Don Manuel Gallifa. ....	Mataró. ....	Ford	3
9802	Don Santiago Negre. ....	Martínez de la Rosa, 40 .....	Ford	3
9803	Don Manuel Cuyás .....	Lauria, 46. ....	Ford	3
9804	Don Modesto Solsona .....	Trafalgar, 23 .....	Puch	3
9805	Don Vicente Company .....	Rambla Cataluña, 20 .....	Studebaker	3
9806	Doña Frasquita Soler. ....	San Ginés de Vilasar. ....	Fiat	3
9807	Don José Llopis .....	Muntaner, 10. ....	D. y G.	3
9808	Don Juan Folqué .....	Plaza Santa Madrona, 3 .....	Arbenz	4
9809	C. <sup>a</sup> Mecánicas .....	Balmes, 7 .....	Ford	4
9810	Don Esteban Recolons. ....	Rambla Cataluña, 74 .....	Studebaker	3
9811	Melchor Raynaud. ....	Feliu y Codina, 102. ....	Renault	3
9812	Señores Armengol y C. <sup>a</sup> .....	Sabadell. ....	Ford	3
9813	Don José Carbonell .....	Mallorca, 210. ....	Daimler	4
9814	Don Clemente Masot. ....	Mataró. ....	Ford	4
9815	Don Luis Marsans. ....	Cortes, 682. ....	Daimler	3
9816	Don Arturo Sedó .....	Gerona, 89 .....	Ford	3
9817	S. A. Industria Lechera .....	Plaza Cataluña, 9 .....	Lancia	4
9818	José M. <sup>a</sup> Cambra .....	Salmerón, 77 .....	Ford	4
9819	Don Ricardo Matas .....	Trafalgar, 39 .....	Ford	3
9820	Don Luis Celis .....	Rambla Cataluña, 71 .....	Overland	3
9821	Intercambio, S. A. ....	Cortes, 758. ....	Daimler	4
9822	Don José Suriñach. ....	Clarís, 6 .....	Buick	3
9823	Don Matías Ruiz .....	Floridablanca, 114. ....	Buick	3
9824	Don Carlos Martínez. ....	Cortes, 617. ....	David	2
9825	Don José Descals .....	Navarclés. ....	Ford	4
9826	Don Roberto Lee .....	Consulado, 2 .....	Citroen	2



Número de orden	Propietario	Domicilio	Marca	Categoría
9827	José Ponsa .....	Rambla Cataluña, 103 .....	Voisin	3
9828	Don José Planas .....	Cortes, 633. ....	Voisin	3
9829	Pesquerías Catalanas. ....	Cruz Cubierta, 10. ....	Renault	4
9830	Don José Borrás. ....	Manresa. ....	Ford	3
9831	Industria Bolsera. ....	.....	Lancia	3
9832	Doña Ángela Cargós .....	M. Sarraima, 10 .....	Dion Bouton	3
9833	Don Ricardo Masnou. ....	Clot, 77. ....	Ford	3
9834	Don Antonio Pizzi .....	Balmes, 65 .....	Ford	3
9835	Don Genaro de la Riba .....	Gerona, 2. ....	Ford	3
9836	Señores Hijos y Nietos P. Beu- rier. ....	Caspe, 44 .....	Ford	3
9837	Don José Gausá Castillo. ....	Viladomat, 126 .....	David	2
9838	Don Tomás Nicolau. ....	Berga .....	Chiribiri	3
9839	Don Tomás Rosés .....	.....	.....	.....
9840	Don Francisco Serrat. ....	Balmes, 129 .....	Ford	4
9841	Don Ignacio Cases .....	Puertaerrisa, 5. ....	Ford	4
9842	Señores Riva y García. ....	Diagonal, 339. ....	Ford	3
9843	Don Modesto Batlle. ....	Tiana. ....	T. H.	3
9844	Don Jaime Serra. ....	Balmes, 54 .....	Ford	4
9845	Don José Nicolau. ....	Ronda San Pedro, 30. ....	Ford	3
9846	Don Enrique Serreteá .....	Cortes, 646. ....	Citroen	3
9847	Don Luis Sáez .....	.....	.....	.....
9848	Don Facundo Victoria. ....	Lauria, 119. ....	Elizalde	3
9849	Don Jaime Amatller. ....	San Pedro de Ribas. ....	Ford	4
9850	Don Manuel Prats .....	Cortes, 629. ....	Ford	3





## 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 José Comes, doña Carmen Balestrá, don Antonio Miró, don Luis de Satrústegui, don Manuel Reguant, don Juan Martí, don Bartolomé Ortoll, don Francisco Gasull y don Manuel Doncel.

### Placas de pruebas para automóviles

Por Real orden de 20 de marzo último publicada en la *Gaceta* del 28 de dicho mes, se ha dispuesto :  
1.º Para la concesión de « Placas de Pruebas » que se soliciten en lo sucesivo se entenderá modificada la disposición 4.ª de la Real orden de 9 de noviembre de 1920 en el sentido de que la numeración deberá empezar en el 50,001.

2.º Quedan anuladas todas las placas de pruebas autorizadas con anterioridad, quedando obligados sus usuarios a sustituirlas por los números que de nuevo se les den por los Gobiernos Civiles de las provincias respectivas, previa la oportuna declaración en la oficina correspondiente y sin que por ello tengan que abonar ninguna cantidad los interesados, haciéndose las anotaciones correspondientes en las licencias o permisos de circulación.

Recomendamos a todos los usuarios de placas de pruebas que gestionen rápidamente el cambio de numeración, a fin de evitar la duplicidad de números hoy día existentes en esta provincia y nos permitimos recordar a nuestros lectores que al solicitar el reconocimiento de un coche hagan constar en la instancia si es para la obtención de número definitivo o provisional para pruebas. El reconocimiento y pruebas deben ser los mismos para uno y otro caso, pero en el permiso de circulación, cuando sea para pruebas, se estampará en todas las hojas un cajetín que diga « Provisional para pruebas ».

Asimismo les recordamos que las placas para industriales deben tener las letras y números de las dimensiones reglamentarias, pero la placa deberá tener un 50 por 100 más de altura, para escribir en una línea superior « **Pruebas** » con letras de tamaño mitad, siendo de color bermellón el fondo de la placa y blancos las letras y números.

Cuando se desee hacer la inscripción definitiva en una provincia de un coche con número de pruebas se deberá solicitar del Gobierno Civil, el que concederá el número que corresponda, canjeando el permiso provisional por el definitivo y se deberá dar cuenta del cambio al Gobierno Civil que concedió aquél para que lo cancele.

### Nuevos títulos de socio

Se está procediendo al reparto de los nuevos títulos de socio en los que figura la fotografía del titular a fin de que tenga el carácter de carta de identidad. Recomendamos a los señores socios que no hayan remitido todavía su fotografía a la Secretaría del Real Automóvil Club de Cataluña lo hagan sin demora para que pueda terminarse el reparto y les sea posible utilizarlo en la Carrera en Cuesta de Montjuich para su entrada en la tribuna reservada a los señores socios.





## Movimiento de socios

Durante el mes de marzo han sido admitidos socios de número del Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don Aureliano Gargalló, don Salvador Marrasse, don Martín Bres Clará, don J. Saludes Rosell, don Eduardo Sala Lladó, don Enrique Llorach Navarro y don Pedro Carbonell Ráfols. Pasan de socios de número a corresponsales los señores don José Colominas, del Prat de Llobregat, y don Salvador Juvany, de Santa Coloma de Farnés, admitiéndose como tal a don Alberto Gnauk Martín, de Mataró.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los señores Juan Marí Corominas, Gregorio Eguilior, Carlos Csonka, Miguel Sempere, Joaquín Aldrufeu, Félix Pérez, Antonio Oriol, José Teixidor, Alejandro Cardunets y Enrique Granados.

## Juntas Directivas celebradas

En el mes de marzo ha celebrado reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 2, 9, 16, 23 y 28. En ellas se ha tratado activamente de la organización del próximo Trofeo Armangué, además del despacho de los asuntos de trámite ordinario, habiendo sido objeto de especial interés la resolución del asunto planteado con motivo del aumento que ha sufrido el alquiler del local social, que sigue encomendado a la Comisión que desde un principio interviene en él. También se ha tratado con interés la posibilidad de organizar una carrera de regularidad a Bilbao, coincidiendo con la gran semana automovilista y motociclista que tiene en organización el Comité de la Feria de Muestras de San Sebastián, para lo cual se cambiaron impresiones en la Junta del 16 de marzo con el señor Ribera, delegado de aquella entidad, para tratar de este asunto.

## Aplazamiento del Gran Premio de autociclos : III Trofeo Armangué

El Real Moto-Club de Cataluña, atento siempre al mayor éxito que debe alcanzar tan importante competición de Autociclos, ha creído conveniente aplazar la fecha de su celebración, y contando con la autorización de los poderes deportivos, ha dejado decidida la fecha de 3 de junio próximo, en substitución de la de 20 de mayo fijada anteriormente.

Como consecuencia de este aplazamiento, queda prorrogado el plazo de inscripción de derechos sencillos hasta el día 3 de mayo, pudiendo admitirse inscripciones después de esta fecha hasta el día 15 de dicho mes, satisfaciendo dobles derechos.



---

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN DE TODAS LAS MATERIAS DE ESTA REVISTA



# *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  
Coches completamente carrozados*

---

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

*AGENCIA GENERAL*

*Exposición y Venta : Plaza Cataluña, 9*

*BARCELONA*



**ROBUSTEZ**

**ECONOMÍA**

# **HARLEY - DAVIDSON**

**PERFECCIÓN**

**F U E R Z A**

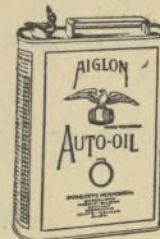
## **HIJO DE MIGUEL MATEU**

**BARCELONA  
VALENCIA  
BILBAO  
NEW-YORK**

**HIERROS - ACEROS - MAQUINARIA - UTILAJE**

## **LUBRIFICANTES "AIGLON"**

**para Autos y Motos**



**BUSQUETS Hnos.**

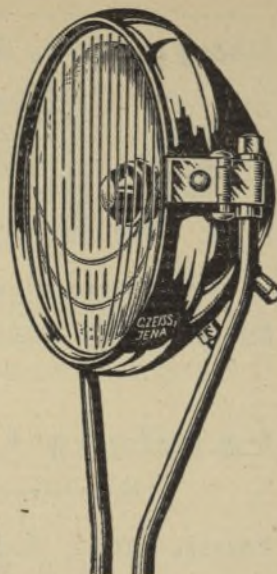
**Barcelona - Bilbao - Madrid  
Sevilla - Gibraltar - Gijón**



# 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 diafragar 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



**Magnetos, Bujías  
y Cables**

**ME A**

de la casa alemana

Mea-Vertriebs-Aktien-Gesellschaft-Stuttgart

**Cayetano Cornet**

Ingeniero

Cortes, 481 : Teléf. H-35

**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**



**¡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



# 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.<sup>^</sup>, S. en C.**

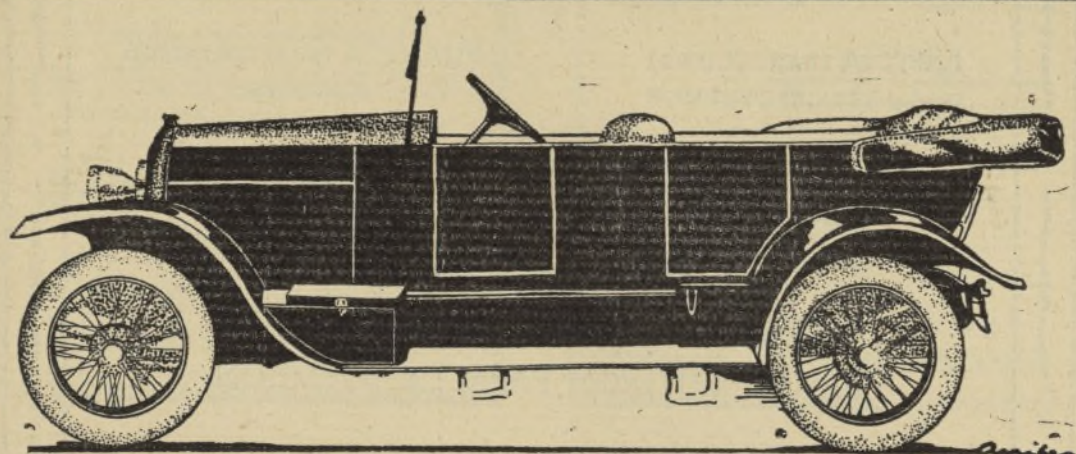
OFICINAS, EXPOSICIÓN Y VENTAS:

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



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

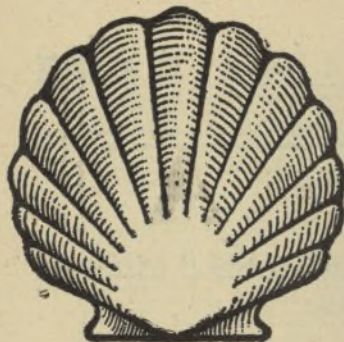
Copa del Presidente de la Repú-  
blica, Lombard Honel  
sobre cyclecar **SALMSON**

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**

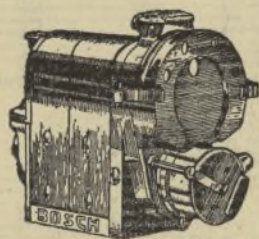
**Siempre triunfa  
en todas las carreras**



# AUTOMÓVILES OPEL

**AGENTES**

Unión Comercial Española - **BRUCH, 16  
BARCELONA**



## Equipos 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.<sup>a</sup>**



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





# AUTOMOVILISTAS

## NO OS ARRIESGUÉIS! EXIGID LA MARCA

LO MEJOR  
EN  
LUBRI-  
FICANTES



ESTABLE-  
CIDOS  
HACE  
52 AÑOS

REFINADOS POR  
Fiske Brothers Refining Company - New York

### UNA CALIDAD PARA CADA TIPO DE MOTOR

- FISKE'S, MOTOR OIL «E» LIGTH (fluido)
- FISKE'S, MOTOR OIL «A» MEDIUM (semi fluido)
- FISKE'S, MOTOR OIL «BB» MEDIUM HEAVY (semi denso)
- FISKE'S, MOTOR OIL «B» HEAVY (denso)
- FISKE'S, MOTOR TRUCK OIL EXTRA HEAVY (extra denso)
- FISKE'S, MOTOR OIL FOR «FORDS»
- FISKE'S, MOTOR OIL MODEL 4 FOR «OVERLAND 4»
- FISKE'S, MOTOR TRACTOR OIL
- FISKE'S, MOTOR CYCLE OIL
- FISKE'S, B. F. AERO OIL
- FISKE'S, MOTOR OIL «C» TRANS-GEAR
- FISKE'S, MOTOR GREASE (grasa consistente)
- FISKE'S, DARK GEAR LUBRICANT (grasa para engranajes)

### PEDID MUESTRAS Y PRECIOS

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS:

# MACAYA & Co., S. L.

VIA 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-338

**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