

AUTO - MOTO

REVISTA

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

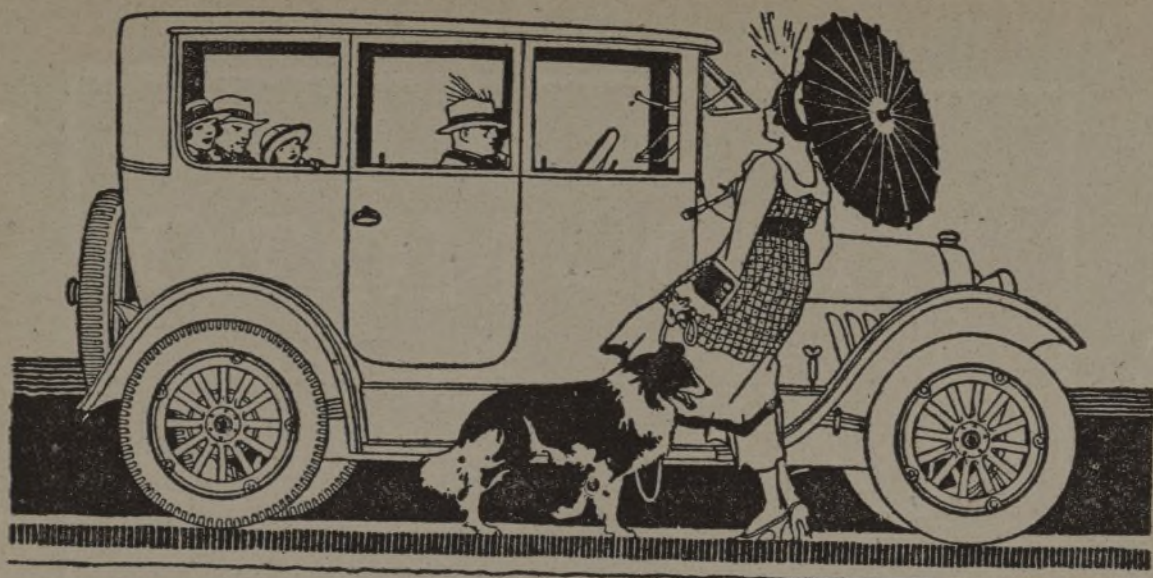


BARCELONA

Año V

Junio 1923

Núm. 58



AUTOMÓVILES

CHEVROLET

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

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

Real Moto-Club de Cataluña. — Prueba de re-
gularidad y turismo.

Carreteras de hormigón.

Lista de Automóviles inscritos en esta provincia.

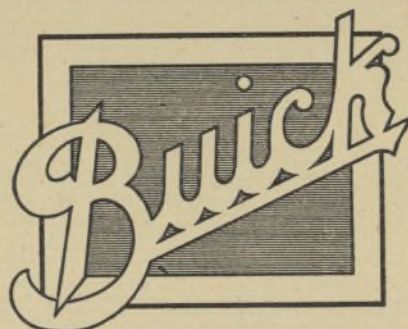
Sección oficial. — R. A. C. C.

Sección oficial. — R. M. C. C.

Año V - Núm. 58

Junio 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



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

3 JUNIO DE 1923 : COPA DE S. M. EL REY

Por tercera vez, y al decir de todos los comentaristas, con los que a pesar de pecar de inmodestos nos atrevemos a sumarnos, con un éxito sin precedentes, mayor que en años anteriores, celebró el Real Moto-Club de Cataluña su Gran Premio de Autociclos, en que había de adjudicarse definitivamente el Trofeo Armangué, instituido para perpetuar la memoria del gran *sportman* y creador del autociclo en nuestra nación, José María Armangué, que con tantos entusiasmos colaboró en pruebas anteriores del Club, de cuya Directiva formó parte hasta ocurrir el trágico accidente en que perdió la vida.

La última parte del Trofeo ha alcanzado toda la brillantez que merecía, y de ella ha de quedar imperecedera memoria como una de las páginas más gloriosas y definitivas en la historia de nuestro Club y del autociclo en nuestro país, tanto como testimonio de admiración rendida a aquel para quien fué instituída esta carrera, como por la trascendencia técnica de esta gran manifestación autociclista.

Ningún incidente de importancia puso una sombra a la impecable organización de la carrera, y con orgullo podemos confesar que hasta los más nimios detalles fueron tenidos en cuenta a fin de que todos los servicios estuvieran atendidos, hasta con exceso, para lograr el conjunto más armónico en el total de instalaciones y las necesarias previsiones para remediar en el acto cualquier accidente, afortunadamente no ocurrido, por grave que hubiese sido.

Una gran parte de estos magníficos resultados son debidos a los entusiasmos del Subcomité de Tarragona, que en esta ocasión han quedado evidenciados una vez más; y tanto con su Presidente don Luis Bonet como los valiosos elementos que le secundan, tiene contraída una nueva deuda de gratitud el Real Moto-Club de Cataluña por los incesantes trabajos que en pro de tan espléndida organización han efectuado.

Dicha organización, que por separado reseñamos minuciosamente, y en cuyas diferentes fases han intervenido toda la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña y Subcomité de Tarragona, es evidente que ha respondido con creces a la minuciosidad con que fué preparada, debiendo una gran parte del éxito alcanzado al extre-

mado celo puesto en esta empresa por el Comisario de controles y servicios del circuito don Joaquín Dalfau, que tanto durante el período de preparación de la carrera como en el acto de su celebración ha puesto de manifiesto nuevamente el interés y entusiasmo que en distintas ocasiones ha demostrado por las pruebas del Club.

Haremos un relato escueto de lo que fué la carrera, ya que, como antes decimos, de la organización y otros detalles nos ocupamos por separado.

Efectuado el cierre del circuito y alineados los coches en grupos de a cuatro, comienza la carrera, dando el Juez de salida don Andrés Bresca la primera de ellas a las 10 h., 32 m., 30 s., siguiéndolas de medio en medio minuto con un intervalo de un minuto, entre la categoría de 1,100 c. c. y la de 750 c. c., por el siguiente orden :

N.º	1. —	Defrance	Dayot
»	2. —	Sénechal	Antonio Díaz
»	3. —	Rally-Chic	Juan Jover
»	4. —	David	Salvador Viñas
»	5. —	Delfosse	Eznar
»	6. —	Loryc	Conde de Sert
»	7. —	Delfosse	Delfosse
»	8. —	Elizalde	José Feliu
»	9. —	Defrance	Bardeloop
»	10. —	Sénechal	F. Armangué
»	11. —	Defrance	Vasini
»	12. —	Salmson	Lucien Desvaux
»	13. —	Elizalde	Fernando de Vizcaya
»	14. —	Salmson	Robert Benoist
»	15. —	Loryc	Patricio de Satrústegui
»	16. —	M. A.	Jesús Batlló
»	17. —	N. B. C. (750 c. c.) ..	Arturo Gastón
»	18. —	J. B. R. » » ..	José Boniquet
»	19. —	Sénechal » » ..	Joaquín Palazón
»	20. —	Benjamín » » ..	Mme. Violette G. Morris

Ninguno de los inscritos dejó de presentarse, siendo este caso el primero que se registra, en que todos los coches entrados en sorteo toman la salida el día de la carrera, quedando con ello demostrado el interés que existía por parte de los concursantes en correr esta magna competición del autociclo.

A partir de este momento empiezan a funcionar todos los servicios organizados, y los encargados de ellos permanecen atentos al mejor desempeño de su cometido.

Suena la sirena anunciadora de la llegada de los corredores y vemos terminar por el siguiente orden la

Primera vuelta : Viñas (David), Desvaux (Salmson), Feliu (Elizalde), Benoist (Salmson), Dayot (Defrance), Sert (Loryc), Vizcaya (Elizalde), Satrústegui (Loryc), Batlló (M. A.), Bardeloop (Defrance), Jover (Rally-Chic), Boniquet (J. B. R.), Vasini (Defrance), Gastón (B. N. C.), Palazón (Sénechal), Delfosse (Delfosse), Mme. Violette (Benjamín) y Armangué (Sénechal). En esta vuelta se retiran Díaz

(Sénechal) entre el kilómetro 27 y 28 por pérdida del tapón de aceite, que le ocasiona la fundición de una biela; Eznar (Delfosse) que en el kilómetro 14'400, viraje cruce carretera Valmoll, rompe el eje delantero, dando el coche una vuelta de campana, que ocasiona a los ocupantes del coche algunas ligeras erosiones y contusiones sin importancia, de las que fueron inmediatamente atendidos por el puesto de la Cruz Roja; a pocos metros que el anterior, Armangué (Sénechal) tiene una avería en el juego delantero del coche, siguiendo a marcha lenta hasta el puesto de avituallamiento, donde se detiene para repararlo. Al pasar por los respectivos avituallamientos se detienen: Sert para tomar una rueda de recambio y Jover para reparar la avería del carburador.

Segunda vuelta: El orden de paso es el siguiente: Benoist, Desvaux, Satrústegui, Feliu, Vizcaya, Batlló, Viñas, Sert, Boniquet, Palazón, Gastón, Vasini, Delfosse, Jover, Dayot, Bardeloo, Mme. Violette. En el avituallamiento se detienen: Desvaux para apretar el tapón-tuerca del cubo de la rueda y Sert para cambiar una bujía; Armangué sigue cambiando todo el juego delantero de su coche sin darse definitivamente por retirado.

Tercera vuelta: En esta vuelta pasan como sigue: Benoist, Desvaux, Satrústegui, Feliu, Vizcaya, Batlló, Viñas, Palazón, Gastón, Boniquet, Jover, Delfosse, Bardeloo, Vasini, Mme. Violette, Sert y Dayot. En el avituallamiento se detiene Vasini para cambiar una rueda. En esta vuelta se produce un momento de intensa emoción al salir juntos del viraje de tribunas Vizcaya y Batlló, que entablan reñida lucha para pasarse mutuamente, lográndolo Batlló en una acelerada magnífica.

Cuarta vuelta: El paso se efectúa como sigue: Benoist, Desvaux, Satrústegui, Batlló, Feliu, Vizcaya, Viñas, Palazón, Gastón, Boniquet, Jover, Delfosse, Bardeloo, Vasini, Sert, Mme. Violette y Dayot. La lucha se ha entablado en forma espléndida entre Salmson, Loryc, Elizalde y M. A., dando motivo a que el público aclame a los corredores que tripulan estos vehículos, alentándoles con sus aplausos. En la categoría de 750 c. c., Palazón, Gastón y Boniquet están realizando una carrera magnífica.

Quinta vuelta: Esta vuelta la efectúan los concursantes por el orden siguiente: Benoist, Satrústegui, Desvaux, Vizcaya, Feliu, Batlló, Viñas, Palazón, Gastón, Boniquet, Jover, Delfosse, Sert, Vasini, Bardeloo, Mme. Violette y Dayot. Se detienen Batlló y Delfosse, ambos para avituallarse de gasolina y cambiar una rueda.

Sexta vuelta: Pasan Benoist, Satrústegui, Desvaux, Feliu, Batlló, Vizcaya, Gastón, Palazón, Boniquet, Jover, Delfosse, Sert, Mme. Violette, Vasini, Bardeloo, Dayot y Viñas. En esta vuelta deja sentado Gastón el *record* de la categoría de 750 centímetros cúbicos en 22 m., 41 s. 6/10.

N.º 12. — SALMSON. — L. Desvaux

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	37	31'0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	10	58	34'5	—	21	3'5	21	3'5	—	—	—	3'3
2	11	19	48'7	—	42	17'7	21	14'2	—	7'4	—	—
3	11	41	37'4	1	4	6'4	21	48'7	—	41'9	—	—
4	12	2	21'5	1	24	50'5	20	44'1	—	—	—	22'7
5	12	23	5'5	1	45	34'5	20	44'0	—	—	—	22'8
6	12	43	27'6	2	5	56'6	20	22'1	—	—	—	44'7
7	13	3	47'8	2	26	16'8	20	20'2	—	—	—	46'6
8	13	23	44'0	2	46	13'0	19	56'2	—	—	1	10'6
9	13	44	22'4	3	6	51'4	20	38'4	—	—	—	28'4
10	14	3	59'4	3	26	28'4	19	37'0	—	—	1	29'8
11	14	27	4'5	3	49	33'5	23	5'1	1	58'3	—	—
12	14	50	53'0	4	13	22'0	23	48'5	2	41'7	—	—
							247	382'0	3	149'3	2	208'9
							6	22'0	2	29'3	3	28'9
							253	22'0	5	29'3	5	28'9

Tiempo total 4 h. 13 m. 22'0 s.

Tiempo medio por vuelta..... 21 m. 6'8 s. = $\frac{15202}{12}$

Suma de las diferencias en más y en menos 10 m. 58'2 s.

Irregularidad en segundos 658'2

Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 10.^a .. 19 m. 37'0 s.

Velocidad media en la vuelta más rápida 92'982 km. por hora.

Velocidad media en toda la carrera..... 86'389 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. 1.^a
 { Por vuelta más rápida 1.^a
 { Por regularidad..... 1.^a

Séptima vuelta : El orden de paso es el siguiente : Benoist, Satrústegui, Desvaux, Feliu, Batlló, Gastón, Boniquet, Jover, Delfosse, Sert, Vizcaya, Mme. Viollette, Bardeloo y Vasini. En esta vuelta se retiran Palazón en el avituallamiento por notar que el mal funcionamiento de la bomba de aceite le ha fundido una biela ; Dayot en el kilómetro 2 por *panne* de magneto ; y Viñas en el kilómetro 1 por rotura del juego delantero de su coche. En el avituallamiento se detienen : Benoist para reponer bencina, Vizcaya para reparar el tubo de conducción de la gasolina, Batlló para repasar bujías y Boniquet para tomar agua, bencina y aceite.

N.º 14. — SALMSON. — R. Benoist

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	38	30'6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	10	59	24'4	—	20	53'8	20	53'8	—	—	—	56'2
2	11	19	35'6	—	41	5'0	20	11'2	—	—	1	38'8
3	11	39	38'6	1	1	8'0	20	3'0	—	—	1	47'0
4	12	0	3'4	1	21	32'8	20	24'8	—	—	1	25'2
5	12	19	55'0	1	41	24'4	19	51'6	—	—	1	58'4
6	12	39	50'2	2	1	19'6	19	55'2	—	—	1	54'8
7	13	3	38'7	2	25	8'1	23	48'5	1	58'5	—	—
8	13	37	16'6	2	58	46'0	33	37'9	11	47'9	—	—
9	13	59	8'3	3	20	37'7	21	51'7	—	1'7	—	—
10	14	18	52'7	3	40	22'1	19	44'4	—	—	2	5'6
11	14	38	42'6	4	0	12'0	19	49'9	—	—	2	0'1
12	15	0	30'4	4	21	59'8	21	47'8	—	—	—	2'2
							254	479'8	12	108'1	9	288'3
							7	59'8	1	48'1	4	48'3
							261	59'8	13	48'1	13	48'3

Tiempo total 4 h. 21 m. 59'8 s.
 Tiempo medio por vuelta 21 m. 50'0 s. = $\frac{15719'8 \text{ s.}}{12}$
 Suma de las diferencias en más y en menos 22 m. 36'4 s.
 Irregularidad en segundos 1656'4
 Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 10.^a 19 m. 44'4 s.
 Velocidad media en la vuelta más rápida 92'401 km. por hora.
 Velocidad media en toda la carrera 83'543 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido 2.^a
 { Por vuelta más rápida 2.^a
 { Por regularidad 4.^a

Octava vuelta : Satrústegui ha tomado la cabeza de la carrera, siguiéndole Desvaux, Benoist, Feliu, Batlló, Gastón, Boniquet, Jover, Delfosse, Mme. Violette, Bardeloo y Vasini. En esta vuelta abandona el Conde de Sert en el kilómetro 9 por *panne* de motor; Benoist se detiene para reparar el tapón-tuerca de la rueda izquierda trasera.

Novena vuelta : El orden de paso es el siguiente : Satrústegui, Desvaux, Benoist, Feliu, Batlló, Boniquet, Delfosse, Vizcaya, Mme. Violette, Bardeloo

N.º 15. — LORYC. — Satrústegui

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	39	1'6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	0	36'4	—	21	34'8	21	34'8	—	—	1	8'3
2	11	21	35'4	—	42	33'8	20	59'0	—	—	1	44'1
3	11	42	9'3	1	3	7'7	20	33'9	—	—	2	9'2
4	12	2	36'0	1	23	34'4	20	26'7	—	—	2	16'4
5	12	22	52'6	1	43	51'0	20	16'6	—	—	2	26'5
6	12	43	11'8	2	4	10'2	20	19'2	—	—	2	23'9
7	13	3	40'0	2	24	38'4	20	28'2	—	—	2	14'9
8	13	24	0'5	2	44	58'9	20	20'5	—	—	2	22'6
9	13	44	5'0	3	5	3'4	20	4'5	—	—	2	38'6
10	14	25	7'4	3	46	5'8	41	2'4	18	19'3	—	—
11	14	49	0'0	4	9	58'4	23	52'6	1	9'5	—	—
12	15	11	39'0	5	32	37'4	22	39'0	—	—	—	4'1
							267	337'4	19	28'8	16	108'6
							5	37'4	—	—	3	28'6
							272	37'4	19	28'8	19	28'6

Tiempo total 4h. 32 m. 37'4 s.

Tiempo medio por vuelta 22 m. 43'1 s. = $\frac{16357'4 \text{ s.}}{12}$

Suma de las diferencias en más y en menos..... 38 m. 57'5 s.

Irregularidad en segundos 2337'4

Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 9.^a.. 20 m. 4'5 s.

Velocidad media en la vuelta más rápida..... 90'859 km. por hora.

Velocidad media en toda la carrera. 80'287 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. 3.^a
 { Por vuelta más rápida 3.^a
 { Por regularidad..... 3.^a

y Vasini. En esta vuelta se retira en el kilómetro 15 Gastón por avería en la cardan, y en el kilómetro 26 Jover por rotura del juego delantero de su coche. En el avitua-llamiento se detienen : Batlló y Boniquet para aprovisionarse de aceite y Satrústegui para reparar una válvula agarrotada.

Décima vuelta : Toma la cabeza Desvaux por la avería de Satrústegui, seguido de Benoist, Satrústegui, Feliu, Batlló, Boniquet, Delfosse, Vizcaya, Madame Violette, Bardeloop y Vasini. En esta vuelta efectúa Desvaux la más rápida del día

N.º 8.—ELIZALDE.—José Feliu

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	35	30'9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	10	58	57'0	—	23	26'1	23	26'1	—	—	—	52'8
2	11	21	46'2	—	46	15'3	22	49'2	—	—	1	29'7
3	11	44	32'8	1	9	1'9	22	46'6	—	—	1	32'3
4	12	7	6'7	1	31	35'8	22	33'9	—	—	1	45'0
5	12	30	7'2	1	54	36'3	23	0'5	—	—	1	18'4
6	12	53	34'6	2	18	3'7	23	27'4	—	—	—	51'5
7	13	16	41'3	2	41	10'4	23	6'7	—	—	1	12'2
8	13	39	57'0	3	4	26'1	23	15'7	—	—	1	3'2
9	14	2	53'7	3	27	22'8	22	56'7	—	—	1	22'2
10	14	34	26'3	3	58	55'4	31	32'6	7	13'7	—	—
11	15	1	46'5	4	26	15'6	27	20'2	3	1'3	—	—
12	15	27	17'3	4	51	46'4	25	30'8	1	11'9	—	—
							286	346'4	11	26'9	7	267'3
							5	46'4	—	—	4	27'3
							291	46'4	11	26'9	11	27'3

Tiempo total..... 4 h. 51 m. 46'4 s.
 Tiempo medio por vuelta 24 m. 18'9 s. = $\frac{17506'4 \text{ s.}}{12}$
 Suma de la diferencia en más y en menos..... 22 m. 54'2 s.
 Irregularidad en segundos 1374'2
 Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 4.^a 22 m. 33'9 s.
 Velocidad media en la vuelta más rápida 80'822 km. por hora.
 Velocidad media en toda la carrera 75'017 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido..... 4.^a
 { Por vuelta más rápida 5.^a
 { Por regularidad..... 3.^a

en 19 m. 37 s., sin llegar a batir el *record* establecido en el pasado año por F. Arman-gué. Satrústegui se ve que marcha con precaución, deteniéndose Batlló en el avi-tuallamiento para aprovisionarse.

Undécima vuelta : Pasan por el siguiente orden : Desvaux, Benoist, Satrús-tegui, Feliu, Boniquet, Delfosse, Vizcaya, Mme. Violette, Bardeloo y Vasini. El control del kilómetro 5 da cuenta de que el coche de Batlló ha sufrido *panne* de motor y no puede continuar. Desvaux se detiene en el avituallamiento para cambiar una

N.º 18.— J. B. R.— José Boniquet

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	41	2'2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	4	37'2	—	23	35'0	23	35'0	—	—	2	12'2
2	11	28	43'3	—	47	31'1	24	6'1	—	—	1	41'1
3	11	54	41'5	1	13	39'3	25	58'2	—	11'0	—	—
4	12	19	1'1	1	37	58'9	24	19'6	—	—	1	27'6
5	12	43	49'0	2	2	46'8	24	47'9	—	—	—	59'3
6	13	9	38'5	2	28	36'3	25	49'5	—	2'3	—	—
7	13	36	25'7	2	55	23'5	26	47'2	1	—	—	—
8	14	1	23'8	3	20	21'6	24	58'1	—	—	—	49'1
9	14	26	14'0	3	45	11'8	24	50'2	—	—	—	57'0
10	14	56	50'1	4	15	47'9	30	36'1	4	48'9	—	—
11	15	23	31'3	4	42	29'1	20	41'2	—	54'0	—	—
12	15	50	28'4	5	9	26'2	26	57'1	1	9'9	—	—
							301	506'2	6	126'1	4	246'3
							8	26'2	2	6'1	4	6'3
							309	26'2	8	6'1	8	6'3

Tiempo total	5 h. 9 m. 26'2 s.
Tiempo medio por vuelta	25 m. 47'2 s. = $\frac{18566'2 \text{ s.}}{12}$
Suma de las diferencias en más y en menos	16 m. 12'4 s.
Irregularidad en segundos.....	972'4
Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 1. ^a ..	23 m. 35'0 s.
Velocidad media en la vuelta más rápida.....	77'343 km. por hora.
Velocidad media en toda la carrera.....	70'735 km. por hora.
Clasificación {	Por tiempo invertido..... 1. ^a
	Por vuelta más rápida 1. ^a
	Por regularidad..... 1. ^a

rueda. A medida que los distintos corredores han terminado esta vuelta se les ha dado el aviso consiguiente por medio de un repique de campana.

Duodécima y última vuelta : Se termina la carrera por el consiguiente orden : Desvaux, Benoist, Satrústegui, Feliu, Boniquet, Vizcaya, Delfosse, Mme. Violette, Bardeloo y Vasini.

A continuación publicamos los cuadros especificativos de la carrera efectuado por cada uno de los concursantes llegados, no entrando en clasificación el Defrance

N.º 13. — ELIZALDE. — F. de Vizcaya

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	38	0'5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	0	29'0	—	22	38'5	22	38'5	—	—	3	29'0
2	11	22	58'5	—	44	58'0	22	29'5	—	—	3	28'0
3	11	45	8'7	1	7	8'2	22	10'2	—	—	3	47'3
4	12	7	21'5	1	29	21'0	22	12'8	—	—	3	44'7
5	12	29	34'5	1	51	34'0	22	13'0	—	—	3	44'5
6	13	2	14'7	2	24	14'2	32	40'2	6	42'7	—	—
7	13	59	11'9	3	21	11'4	56	57'2	30	59'7	—	—
8	14	21	23'2	3	43	22'7	22	11'3	—	—	3	46'2
9	14	43	29'3	4	5	28'8	22	6'1	—	—	3	51'4
10	15	5	23'3	4	27	22'8	21	54'0	—	—	4	3'5
11	15	27	19'5	4	49	19'0	21	56'2	—	—	4	1'3
12	15	49	30'2	5	11	29'7	22	10'7	—	—	3	46'8
							306	329'7	36	102'4	32	342'7
							5	29'7	1	42'4	5	42'7
							311	29'7	37	42'4	37	42'7

Tiempo total 5 h. 11 m. 29'7 s.

Tiempo medio por vuelta 25 m. 57'5 s. = $\frac{18689'7 \text{ s.}}{12}$

Suma de las diferencias en más y en menos 1 h. 15 m. 25'1 s.

Irregularidad en segundos 4525'1

Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 10.^a 21 m. 54'0 s.

Velocidad media en la vuelta más rápida. 83'288 km. por hora.

Velocidad media en toda la carrera. 70'268 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. 5.^a
 { Por vuelta más rápida 4.^a
 { Por regularidad. 8.^a

de Vasini por haberse avituallado de bencina en plena carretera, en lugar de hacerlo en el avituallamiento.

En general, todos los coches presentados este año para el Trofeo han mejorado de características sobre los anteriores autociclos de carreras. Así notamos, por ejemplo, que el Salmson va este año provisto de un cambio de cuatro velocidades en lugar de tres que tenía en 1922 ; el Elizalde ha extremado aún la nota y lleva un cambio de cinco velocidades. Este aumento en el número de velocidades era muy conveniente dadas las características de virajes y cuestas del circuito, y han permitido, con un

N.º 7 — DELFOSSE. — Delfosse

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
									m.	s.	m.	s.
0	10	35	0'5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	7	10'0	—	32	9'5	32	9'5	5	50'6	—	—
2	11	34	6'9	—	59	6'4	26	56'9	—	38'0	—	—
3	12	0	48'0	1	25	47'5	26	41'1	—	22'2	—	—
4	12	26	57'0	1	51	56'5	26	9'0	—	—	—	9'9
5	12	52	40'0	2	17	39'5	25	43'0	—	—	—	35'9
6	13	19	38'2	2	44	37'7	26	58'2	—	39'3	—	—
7	13	44	19'7	3	9	19'2	24	41'5	—	—	1	37'4
8	14	10	10'5	3	35	10'0	25	50'8	—	—	—	28'1
9	14	34	40'7	3	59	40'2	24	30'2	—	—	1	48'7
10	14	59	31'7	4	24	31'2	24	51'0	—	—	1	27'9
11	15	25	48'6	4	50	48'1	26	16'9	—	—	—	2'0
12	15	50	47'4	5	15	46'9	24	58'8	—	—	1	20'1
							308	466'9	5	150'1	4	210'0
							7	46'9	2	30'1	3	30'0
							315	46'9	7	30'1	7	30'0

Tiempo total 5 h. 15 m. 46'9 s.

Tiempo medio por vuelta 26 m. 18'9 s. = $\frac{18946'9 \text{ s.}}{12}$

Suma de las diferencias en más y en menos 15 m. 0'1 s.

Irregularidad en segundos 900'1

Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 9.ª... 24 m. 30'2 s.

Velocidad media en la vuelta más rápida 74'439 km. por hora.

Velocidad media en toda la carrera 69'314 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. 6.ª
 Por vuelta más rápida .. 6.ª
 Por regularidad 2.ª

relativo mayor descanso del motor, mejorar las velocidades obtenidas por vuelta. Estas dos marcas lo han demostrado palpablemente con sólo comparar los resultados de 1922 con los actuales.

En cuanto a carrocerías, y estudio de resistencia al viento, se ha notado una particularísima atención de los constructores, presentando hermosos ejemplos en este sentido los Salmson, Boniquet, Batlló, uno de los Loryc y el Sénechal 750 c. c.

La característica de frenos delanteros ha sido general en los cyclecars rápidos presentados, y en cuanto a rendimiento de motores, los cochecitos de 750 c. c. nos

N.º 20. — BENJAMÍN. — Mme. Violette Gouraud Morris

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	42	1'7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	10	48'6	—	28	46'9	28	46'9	—	—	—	2'6
2	11	39	31'0	—	57	29'3	28	42'4	—	—	—	7'1
3	12	8	3'4	1	26	1'7	28	32'4	—	—	—	17'1
4	12	38	47	1	54	3'0	28	1'3	—	—	—	48'2
5	13	3	44'0	2	27	42'3	27	39'3	—	—	1	10'2
6	13	32	3'5	2	50	1'8	28	19'5	—	—	—	30'0
7	14	5	7'0	3	23	5'3	33	3'5	4	14'0	—	—
8	14	35	31'1	3	53	29'4	30	24'1	1	34'6	—	—
9	15	3	56'5	4	21	54'8	28	25'4	—	—	—	24'1
10	15	31	52'7	4	49	51'0	27	56'2	—	—	—	53'3
11	15	59	52'9	5	17	51'2	28	0'2	—	—	—	49'3
12	16	27	56'0	5	45	54'3	28	3'1	—	—	—	46'4
							341	294'3	5	48'6	1	288'3
							4	54'3	—	—	4	48'3
							345	54'3	5	48'6	5	48'3

Tiempo total 5 h. 45 m. 54'3 s.

Tiempo medio por vuelta 28 m. 49'5 s. = $\frac{20754'3 \text{ s.}}{12}$

Suma de las diferencias en más y en menos 11 m. 36'9 s.

Irregularidad en segundos 696'9

Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 5.ª .. 27 m. 39'3 s.

Velocidad media en la vuelta más rápida. 65'956 km. por hora.

Velocidad media en toda la carrera. 63'277 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. 2.ª
 { Por vuelta más rápida 2.ª
 { Por regularidad. 1.ª

han asombrado ; los tiempos del Sénéchal, del B. N. C. y de coche de Boniquet deben calificarse de verdaderamente notables. Particularizando, si nos atuviéramos en estas consideraciones a rendimiento por tonelada-kilómetro, deberíamos confesar que los Elizalde han llegado a una gran altura en materia de rendimiento de motor, pues no debe olvidarse que sus *chassis* sobrepasaban los 600 kilogramos, cuando los Salmson, por ejemplo, apenas rozaban los 400.

Ha sido una lástima que los cochecitos DeFrance y Rally llegaran a Tarragona en viaje directo de París por carretera, la misma madrugada del día de la carrera.

N.º 9. — DEFRANCE. — Bardeloop

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	36	1'0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	4	33'8	—	28	32'8	28	32'8	—	—	1	40'9
2	11	36	48'0	1	0	47'0	32	14'2	2	0'5	—	—
3	12	3	50'7	1	27	49'7	27	2'7	—	—	3	11'0
4	12	30	5'0	1	54	4'0	26	14'3	—	—	3	59'4
5	13	3	1'2	2	27	0'2	32	56'2	2	42'5	—	—
6	13	45	48'5	3	9	47'5	42	47'3	12	33'6	—	—
7	14	13	29'5	3	37	28'5	27	41'0	—	—	2	32'7
8	14	42	45'0	4	6	44'0	29	15'5	—	—	—	58'2
9	15	10	22'0	4	34	21'0	27	37'0	—	—	2	36'7
10	15	45	54'7	5	9	53'7	35	32'7	5	19'0	—	—
11	16	12	30'1	5	36	29'1	26	35'4	—	—	3	38'3
12	16	38	45'0	6	2	44'0	26	14'9	—	—	3	58'8
							357	344'0	21	95'6	17	336'0
							5	44'0	1	35'6	5	36'0
							362	44'0	22	35'6	22	36'0

Tiempo total 6 h. 2 m. 44'0 s.
 Tiempo medio por vuelta 30 m. 13'7 s. = $\frac{21764 \text{ s.}}{12}$
 Suma de las diferencias en más y en menos 45 m. 11'6 s.
 Irregularidad en segundos 2711'6
 Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 4.^a.. 26 m. 14'3 s.
 Velocidad media en la vuelta más rápida..... 69'517 km. por hora.
 Velocidad media en toda la carrera 60'342 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido. ... 7.^a
 { Por vuelta más rápida .. 7.^a
 { Por regularidad..... 6.^a

Ello les imposibilitó de lucir todas sus condiciones, y por tanto resulta difícil hacer una crítica de su actuación, máxime teniendo en cuenta que especialmente los últimos no eran cyclecars preparados exclusivamente para velocidades, como lo eran muchos otros de los coches puestos en línea por otros constructores.

Deportivamente el duelo Silmsen-Loryc dió un interés extraordinario a la carrera, compensando la maestría de Satrustegui la mayor velocidad de los coches de Desvaux y de Benoist. Llegó el máximun de interés en el público a la novena vuelta en que Satrustegui llevó la cabecera de la carrera, que perdió después por una avería

N.º 11. — DEFRANCE. — Vasini

VUELTAS	Hora de paso			Tiempo total invertido			Tiempo empleado en cada vuelta		Diferencia entre el tiempo medio y el tiempo invertido por vuelta			
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	m.	s.	En más		En menos	
0	10	37	1'2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	11	4	56'6	—	27	54'4	27	54'4	—	—	2	55'0
2	11	31	56'1	—	54	54'9	27	0'5	—	—	3	48'9
3	12	3	58'2	1	26	57'0	32	2'1	1	12'7	—	—
4	12	33	23'2	1	56	22'0	29	25'0	—	—	1	24'4
5	13	0	24'7	2	23	23'5	27	1'5	—	—	3	47'9
6	13	37	40'0	3	0	38'8	37	15'3	6	25'9	—	—
7	14	17	1'2	3	40	0'0	39	21'2	8	31'8	—	—
8	14	43	33'0	4	6	31'8	26	31'8	—	—	4	17'6
9	15	10	23'0	4	33	21'8	26	50'0	—	—	3	59'4
10	15	46	33'0	5	9	31'8	36	10'0	5	20'6	—	—
11	16	12	57'2	5	35	56'0	26	24'2	—	—	4	25'2
12	16	46	54'0	6	9	52'8	33	56'8	3	7'4	—	—
							365	292'8	23	98'4	20	278'4
							4	52'8	1	38'4	4	38'4
							369	52'8	24	38'4	24	38'4

Tiempo total invertido 6 h. 9 m. 52'8 s.
 Tiempo medio por vuelta 30 m. 49'4 s. = $\frac{22192'8 \text{ s.}}{12}$
 Suma de las diferencias en más y en menos 49 m. 16'8 s.
 Irregularidad en segundos 2956'8
 Vuelta más rápida y tiempo empleado en la misma 11.^a 26 m. 24'2 s.
 Velocidad media en la vuelta más rápida 69'082 km. por hora.
 Velocidad media en toda la carrera 59'176 km. por hora.

Clasificación { Por tiempo invertido 8.^a
 { Por vuelta más rápida 8.^a
 { Por regularidad 7.^a

estúpida que le colocó en el tercer lugar en vez del primero, que por su excelente conducción hubiera obtenido. Igual duelo hubo en la categoría 750 c. c. entre Boniquet, B. N. C. y Sénechal. El B. N. C., que desconocíamos hasta la fecha en España, demostró poseer condiciones excepcionales de velocidad y fué admirablemente conducido por Gastón, que, hallándose primero de su categoría, perdió la carrera en la novena vuelta por rotura de cardan, quedando entonces primero Boniquet, que llevó una carrera consistente y sin tropiezos desde un principio, adjudicándose además brillantemente el premio de Regularidad concedido por Ruiz Ferry al primer con-

ductor nacional. Los Delfosse y los Sénechal, sin duda por falta de debida preparación, no dieron de sí lo que debían, exceptuando las primeras vueltas del 750 Sénechal, que acusaron tiempos brillantísimos.

No se batió en este año el *record* de la vuelta más rápida obtenida por el Loryc de Frick Armangué en 1922, pero Desvaux se le acercó mucho, separándole sólo 7 segundos y dos décimas. El *record* de la vuelta más rápida en la categoría 750 c. c. quedó fijado por Gastón con su B. N. C. en 22 m., 41 s., 6 décimas. Comparando este tiempo con el de Desvaux de 19 m., 37 s., queda hecho el mejor elogio del B. N. C. y de su conductor.

El tiempo total invertido por Desvaux en la carrera fué de 4 h., 13 m., 22 s., mejorando el de Benoist en 1922 en 4 m., 44 s. La velocidad de Benoist el año pasado fué de 84'555 kilómetros por hora y la de Desvaux en el actual ha sido de 88'389. El tiempo total de Boniquet ha sido de 5 h., 9 m., 26 s., tiempo excelente al lado de sus hermanos mayores los cyclecars de 1,100. Corresponde a una media de velocidad de 70'735 kilómetros por hora. ¿Qué más puede pedirse a un motorcito de sólo 750 c. c.? Hay que convenir que los rendimientos por cubicación de motores van subiendo en estos últimos tiempos en proporciones gigantescas.

No debemos cerrar estas líneas sin hacer un cumplido elogio de Mme. Violette Gouraurd. Registramos en España por primera vez el hecho de la participación femenina en una carrera de velocidad. La señora Gouraurd, por fracciones de segundo, no alcanza la regularidad en la carrera, en la que demostró dotes excepcionales de conducción. Su Benjamín marchó espléndidamente en todo el tiempo, y fué lástima no poseyera un motor algo más *poussé*, como dicen sus compatriotas, pues de tenerlo hubiera seriamente hecho peligrar la posición del primero en la categoría 750 c. c.

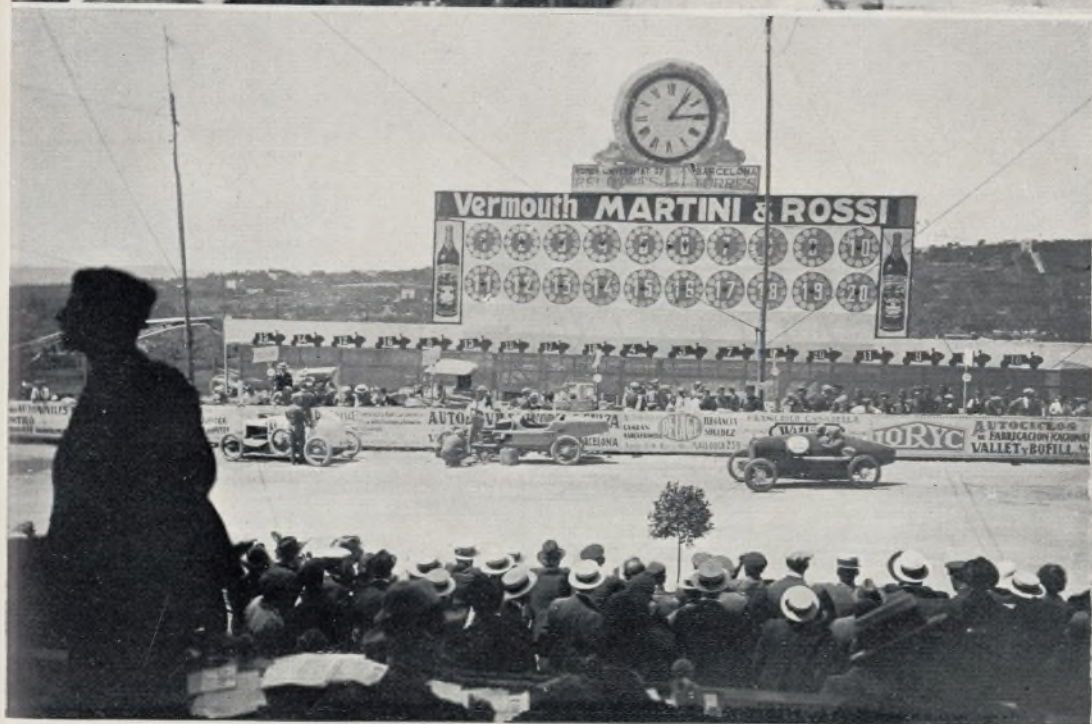
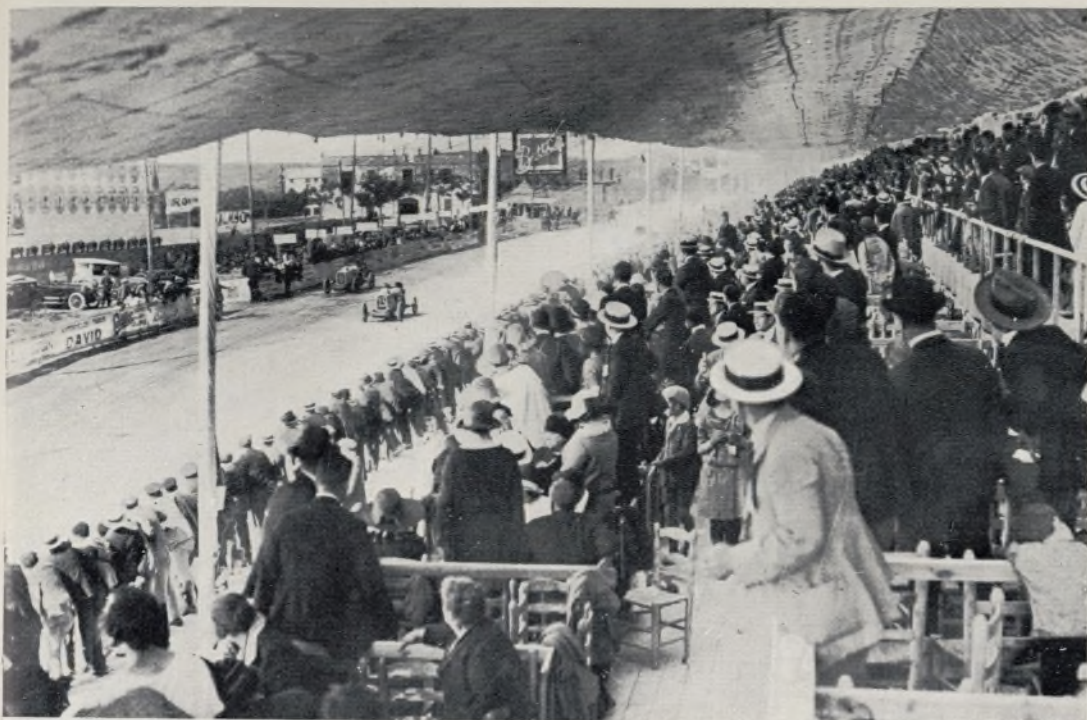
La carrera transcurrió dentro del mayor orden y sin que afortunadamente ocurrieran más incidentes que lo ya relatado, por lo cual, y dados los resultados espléndidos de la clasificación, puede considerarse el III Trofeo Armangué como una de las más bellas e interesantes jornadas del deporte español.

El estado de la carretera era de todo punto inmejorable, gracias a los constantes desvelos de los entusiastas y dignos ingenieros de Obras Públicas de las respectivas demarcaciones, y por lo que respecta al trozo de enlace en el Campo de Marte, a cargo del Ayuntamiento de Tarragona, sólo elogios pueden hacerse al señor Arquitecto Municipal por el magnífico estado en que se encontraba.

El aspecto del Campo de Marte era sencillamente imponente por la magnitud y perfección de conjunto de las distintas instalaciones emplazadas en él, dando a ello una nota de color la variedad de artísticos anuncios colocados en la pizarra, vallas y tribunas, que completaban el cuadro de tan soberbio conjunto.

La concurrencia y animación por parte del público que acudió a presenciar la carrera fueron extraordinarias, siendo en gran número los que desde el día anterior se trasladaron a Tarragona, Reus y puntos cercanos con objeto de tomar posiciones en el circuito antes del cierre de éste a la circulación de vehículos.

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



I. Un aspecto de las tribunas. — II. Cuadro de *affichage* y siluetas indicadoras de los corredores

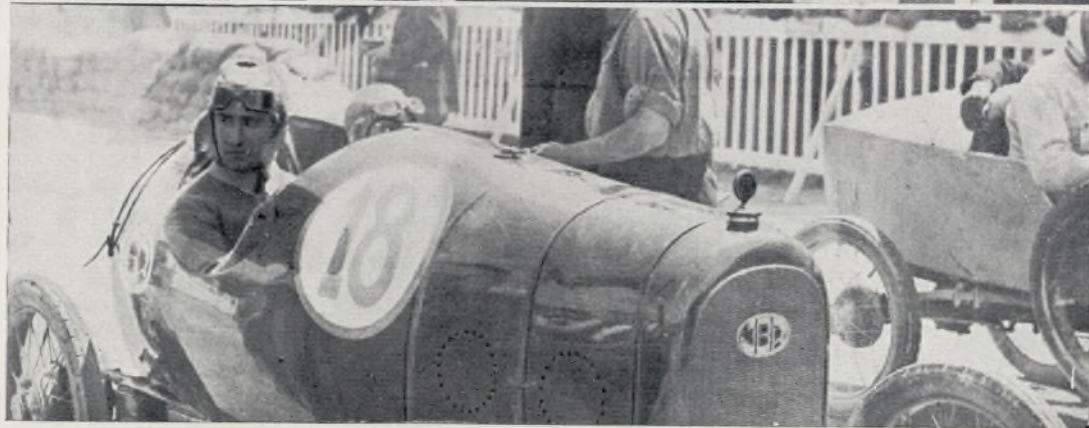
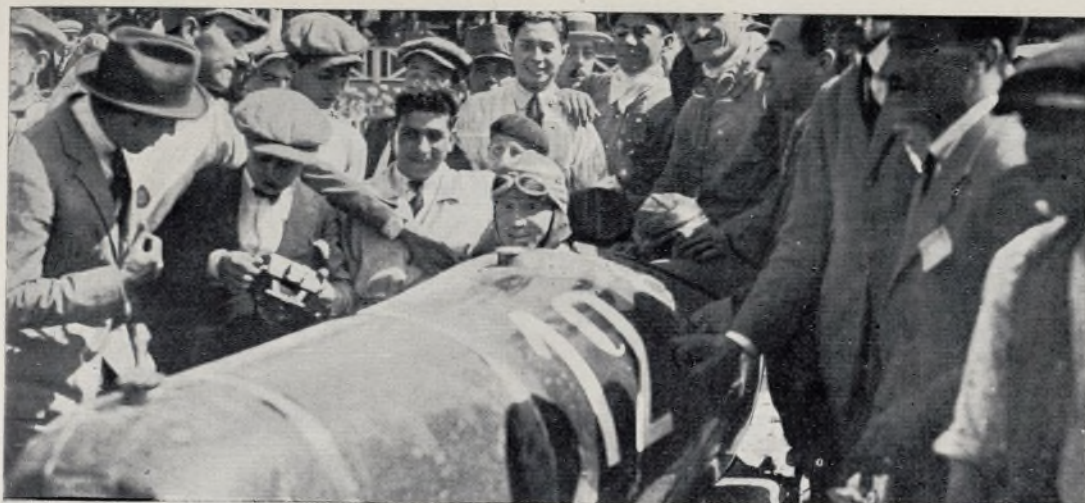
GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



Ayuntamiento de Madrid

I. Avituallamientos frente a las tribunas. — II. Delouise de coches. — III. Un aspecto de la salida — IV. Un aspecto del restaurant

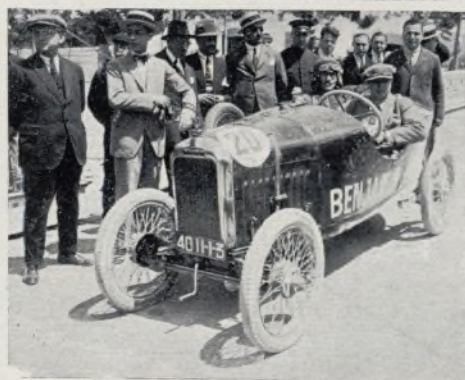
GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



I. Desvaux, sobre « Salmson », 1.º clasificado. — II. Benoist, sobre « Salmson », 2.º clasificado y ganador definitivo del « Trofeo Armangué ». — III. Boniquet, sobre « J. B. R. », 1.º de la categoría 750 c. c.

III

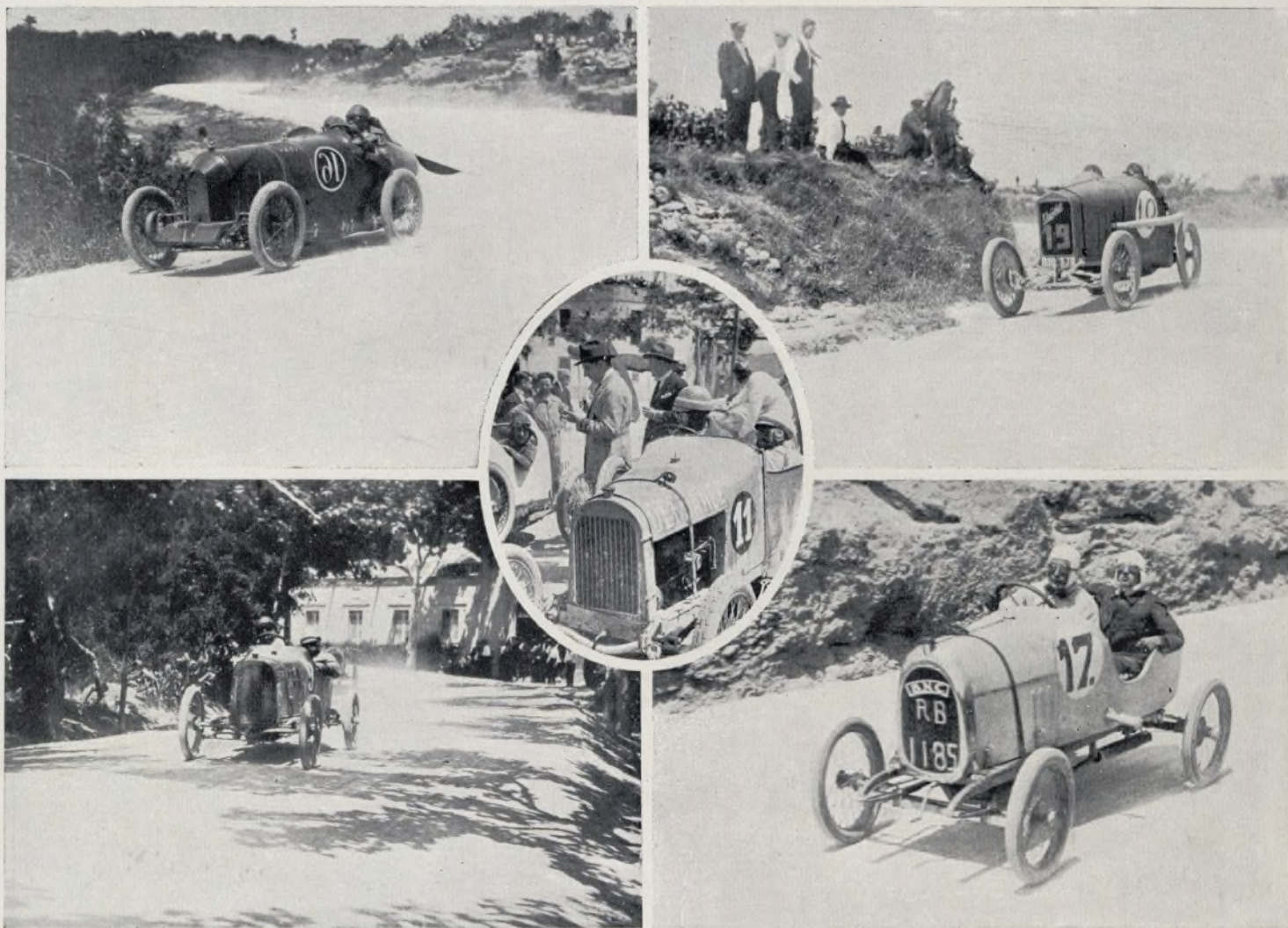
GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



I. Vizcaya, sobre «Elizalde», 5.º de la categoría 1,100 c. c. — II. Feliu, sobre «Elizalde», 4.º de la categoría 1,100 c. c. — III. Satrustegui, sobre «Loryc», 3.º de la clasificación y ganador de la Copa de S. M. el Rey como 1.º de los Nacionales. — IV. Mme. Violette G. Morris, sobre «Benjamín», 2.º de la categoría 750 c. c. — V. Delfosse, sobre «Delfosse», 6.º de la categoría 1,100 c. c.

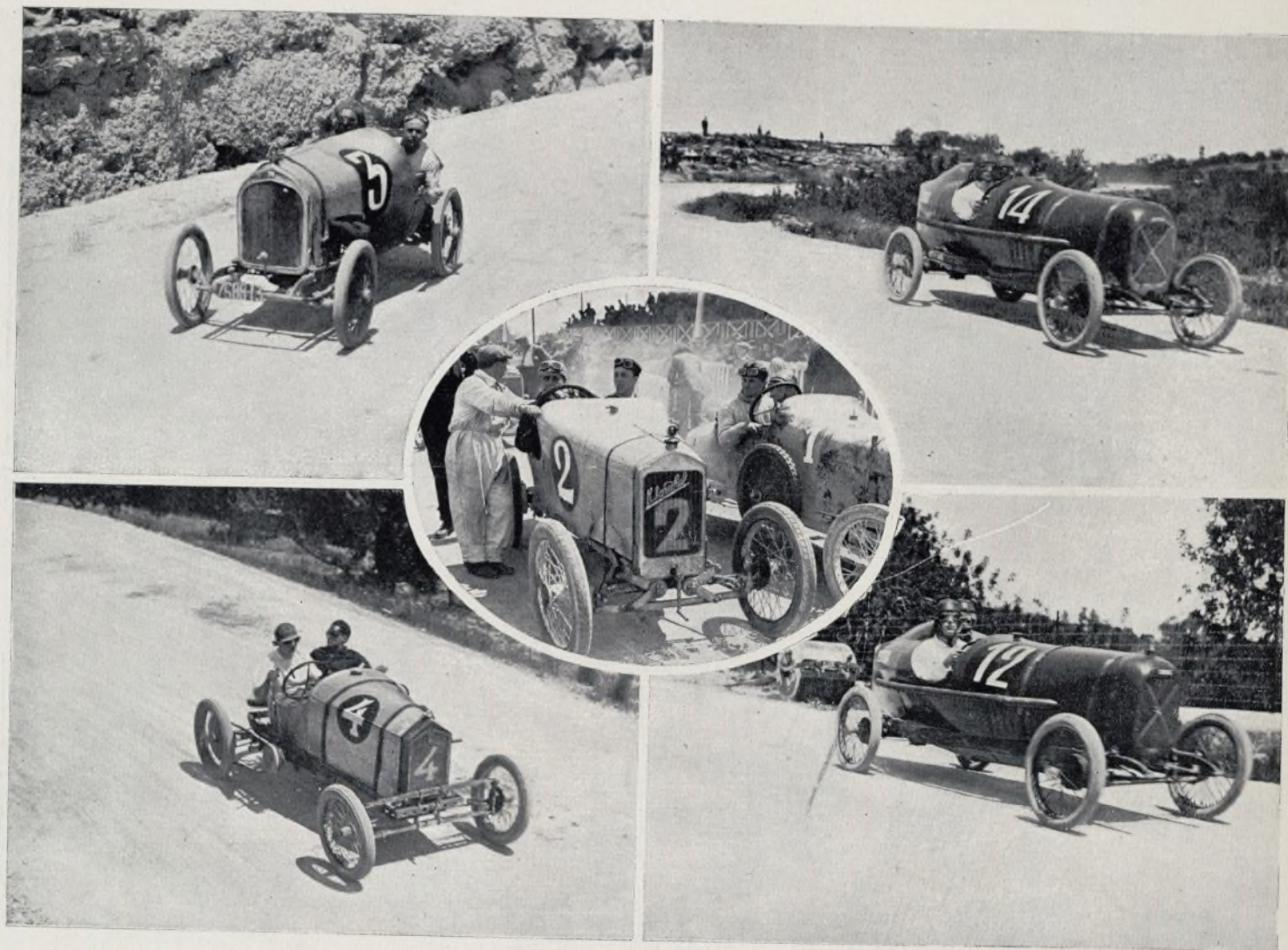
IV

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUNA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



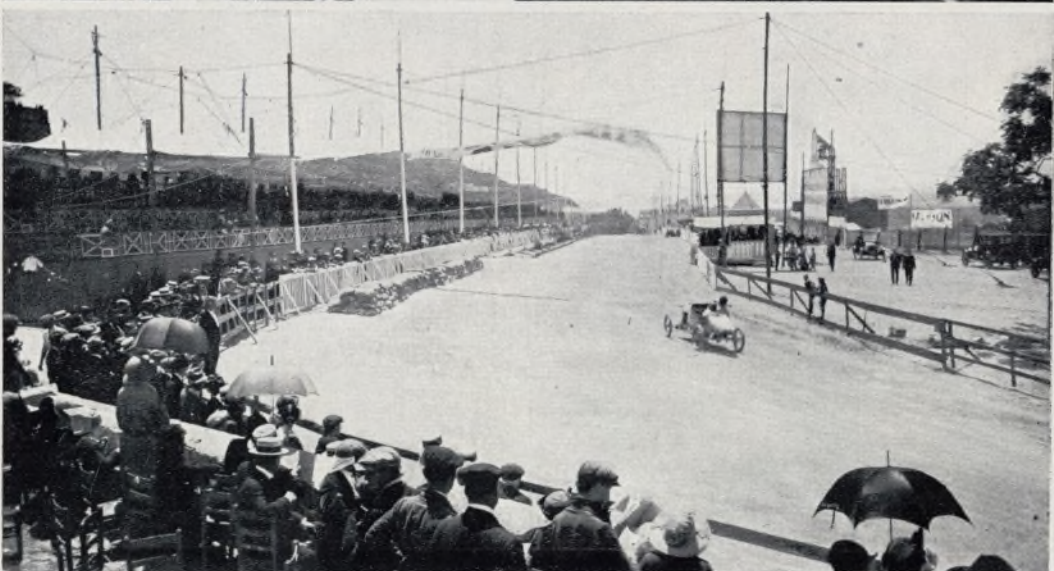
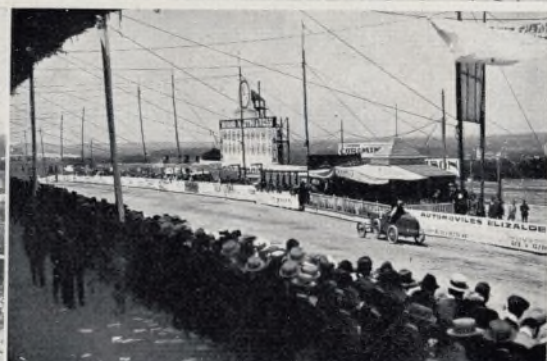
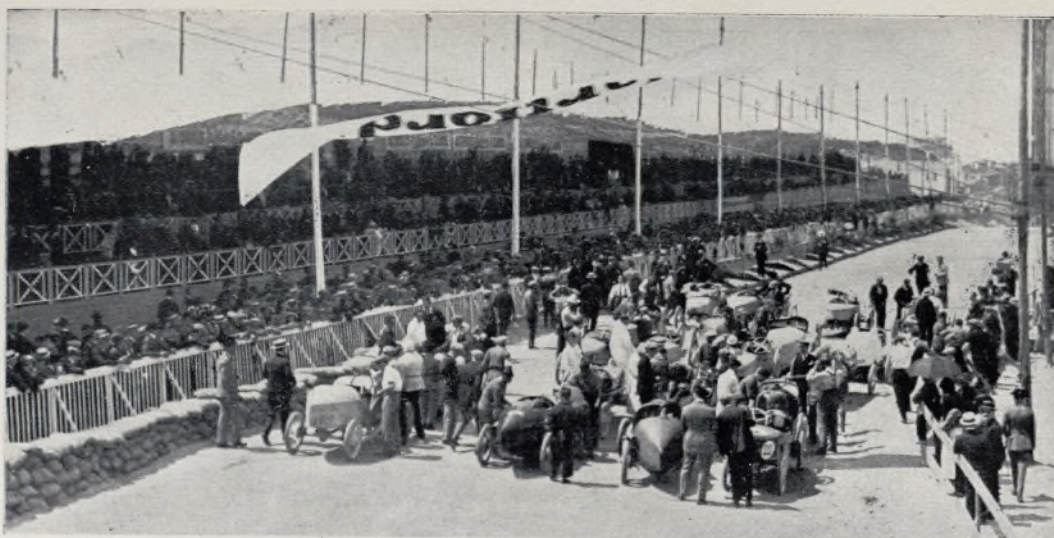
I. Batlló, sobre « M. A. » — II. Palazón, sobre « Sénechal », — III. Vasini, sobre « Defrance », — IV. Bardeloop, sobre « Defrance », 7.º de la categoría de 1.100 c. c — V. Gastón, sobre « B. N. C », *recordman* de la vuelta más rápida en la categoría de 750 c. c

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



I. Jover, sobre « Rally-Chic ». — II Benoist, sobre « Salmson », en plena carrera. — III. Diaz, sobre « Sénéchal », y Dayot, sobre « Defrance »
IV. Vitas, sobre « Dayot ». — V. Desvaux, en plena carrera

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTÓ-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923



I. Momentos antes de la salida. — II. Un aspecto de la carrera. — III. Un aspecto de la carrera
IV. Un aspecto de la carrera

VII

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA
III TROFEO ARMANGUÉ. — 3 JUNIO, 1923

VIII



I. Viraje del cruce de la carretera de Llerda. — II. Viraje de Vallmoll. — III. Teléfono militar de campaña funcionando durante la carrera
IV. Viraje de Secuita. — V. Inspeccionando los distintos servicios del circuito antes de la carrera

Ayuntamiento de Madrid

El día de la carrera constituyó una verdadera avalancha la que acudió a Tarragona; los dos trenes especiales expedidos por el Club y los ordinarios que conducen a Tarragona se vieron abarrotados por completo, y las carreteras que conducen al circuito se vieron animadas por una procesión de vehículos de todas las categorías, que desde primeras horas de la madrugada prestaron a la ciudad la característica animación de los días en que se celebran estas grandes manifestaciones del motor.

Las tribunas viéronse animadísimas desde mucho antes de empezar la carrera, y entre la numerosa concurrencia que las ocupaba destacábanse bellísimas damas luciendo ricas *toilettes* y representando lo más distinguido de la buena sociedad de Barcelona, Tarragona y Reus. En la tribuna de la prensa se encuentra la representación de lo más florido de nuestra prensa profesional y deportiva, y en la de autoridades toman asiento el Alcalde de Tarragona señor Mullerat, Gobernador Civil señor Feliu, Gobernador Militar General Bermúdez de Castro, el Arcipreste de la Catedral doctor Lausada en representación del señor Arzobispo, el Delegado de Hacienda señor Mínguez, los Concejales señores Masdeu, Escofet, Arana, Gelabert, Durán, Alonso y Roca, el Presidente de la Diputación señor Guasch, el Secretario del Ayuntamiento señor Nugués, el Administrador de Aduanas señor Cañada, el Arquitecto Municipal señor Pujol, el Presidente del Club Gimnástico señor Martí, el Secretario del Gobierno Civil señor Verdú, el Coronel del Regimiento de Almansa señor García, el Juez de 1.^a instancia señor Altés, el Vicepresidente de la Cámara de Comercio señor López Bertrán, y los Concejales del Ayuntamiento de Barcelona señores San Salvador y Bremón.

Comentarios a la carrera nos limitaremos a hacer los que de la misma hace la prensa en general, por considerar que es quien con más imparcialidad puede juzgar la labor realizada por el Real Moto-Club de Cataluña en su III Gran Premio de Autociclos.

La Vanguardia. «El Moto-Club se coronó de gloria aumentando con el de ayer la serie de sus triunfos. Todos sus directores, lo propio que los dignos individuos del Comité de Tarragona, son merecedores de las mayores felicitaciones, que hacemos extensivas a cuantos les secundaron con verdadero acierto en su meritoria labor.»

El Mundo Deportivo. «La prueba de ayer, en el aspecto de organización, rebasó incluso las perfecciones del año pasado, mostrándonos nuevamente toda la capacidad y el celo de los elementos directores del Real Moto-Club de Cataluña. En el aspecto deportivo hubo también momentos altamente emocionantes; no diremos que superara a la del año pasado, pero sí que el duelo Loryc-Salmson fué una reedición del de el año pasado, más intenso incluso, aunque con menos actores».

La Publicitat. «Digne final de tan magna prova automobilista fou aquesta tercera jornada en la qual l'èxit acompanyà per tots conceptes al seus organitzadors. Si en quant a l'èxit esportiu aquesta carrera ha sobrepassat les altres, l'èxit d'orga-

nització ha estat esclatant. L'any passat semblava que el Moto-Club havia fet tot el que es podia fer, però enguany encara ha fet més. No pretenem descriure tot quant en aquesta cursa s'ha fet tocant a organització, però hem volgut donar aquesta petita mostra perquè tothom pugui capir la gran tasca que ha dut a terme el Moto-Club de Catalunya.»

La Jornada Deportiva. «El Trofeo Armangué, por su tercera edición, ha conocido un éxito sin precedentes, muy superior al que alcanzó en octubre de 1992, y más aún al que en 1921 se consideró como formidable. Admirable espectáculo el del «Camp de Tarragona» luciendo todas sus espléndidas galas, orillando la carretera desde el Campo de Marte a Secuita y Vallmoll todo el enorme contingente de amantes del motor, o simples curiosos de ayer, hoy entusiastas propagadores de las pruebas de Autociclos, por las fuertes emociones que produce. El III Trofeo Armangué ha sido el definitivo ».

La Tribuna. «Ayer, con un éxito admirable, se celebró esta magna prueba, que cada año ha revestido mayor esplendor, adquiriendo creciente importancia. Todos los servicios estuvieron debidamente atendidos, acreditando a los organizadores. Por todos los conceptos la carrera fué un éxito. A todos, vencedores y organizadores, nuestra enhorabuena.»

España Sportiva. «El éxito del III Trofeo Armangué ha tenido, pues, los aderezos más brillantes. El Real Moto-Club, que ha trabajado en su organización con una constancia y un celo insuperable, se había hecho bien acreedor al triunfo que ha coronado su esfuerzo. En justicia no debemos regatear nuestro aplauso a los entusiastas directores de la entidad catalana, que ha confirmado la excelencia de sus dotes organizadoras, tantas veces demostrado. La organización, ya lo hemos dicho, superó en perfección a la del año pasado. No hace falta elogiarla más.

Para terminar, sólo nos resta dar las gracias más efusivas a cuantos con sus entusiasmos han colaborado en esta magna competición autociclista, y que poniendo a contribución de nuestro Club los medios que han tenido a su alcance han logrado que podamos escribir en nuestro historial la página más brillante.»

CLASIFICACIÓN OFICIAL

Clasificación general

- 1.º Lucien Desvaux, «Salmson», 4 h., 13 m., 22 s.
Premio : 10,000 pesetas y Reproducción del Trofeo.
- 2.º Robert Benoist, «Salmson», 4 h., 21 m., 59 s.
Premio : 4,000 pesetas y Copa de la Mancomunidad.
- 3.º Patricio Satrustegui, «Loryc», 4 h., 32 m., 57 s.
Premio : 2,000 pesetas y Copa del Club Náutico de Tarragona.

- 4.º José Feliu, «Elizalde», 4 h., 51 m., 46 s.
Premio : Copa de la Sociedad Atracción de Forasteros.
 5.º José Boniquet, «J. B. R.», 5 h., 9 m., 26 s.,
Premio : Medalla de Oro.
 6.º Fernando de Vizcaya, «Elizalde», 5 h., 11 m., 29 s.
Premio : Medalla de Plata.
 7.º Delfosse, «Delfosse», 5 h., 15 m., 16 s.
Premio : Medalla de Plata.
 8.º Mme. Violette G. Morris, «Benjamín», 5 h., 45 m., 54 s.
Premio : Medalla de Plata.
 9.º Bardeloop, «Defrance», 6 h., 2 m., 44 s.
Premio : Medalla de Plata.

CATEGORÍA 750 c. c.

- 1.º José Boniquet, «J. B. R.», 5 h., 9 m., 26 s.
Premio : 2,000 pesetas (Premio del señor Conde de Sert) y Copa del Presidente del Real Moto-Club de Cataluña.
 2.º Mme. Violette, «Benjamín», 5 h., 45 m., 54 s.
Premio : 1,000 pesetas.

PREMIOS ESPECIALES

Premio al primer coche de fabricación nacional clasificado : Patricio Satrústegui, sobre «Loryc», Copa de Su Majestad el Rey y 1,000 pesetas.

Premio a la vuelta más rápida : Lucien Desvaux, sobre Salmson ; Copa del señor Marqués de Lamadrid, Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña.

Regularidad absoluta. Copa del Real Automóvil Club de España : Desvaux, sobre «Salmson».

Regularidad de coches de fabricación nacional. Premio de don Ricardo Ruiz Ferry, Presidente de la Federación Motociclista Española : José Boniquet, sobre «J. B. R.».

Adjudicación definitiva del Trofeo Armangué : Robert Benoist, sobre «Salmson».

Desarrollo de la organización del Trofeo Armangué

Creyéndolo de interés para nuestros lectores y de posible utilidad para sucesivas organizaciones, compendiamos a continuación los más importantes detalles de organización y previsión utilizados en esta carrera.

La organización comprendía el Cuartel General instalado en el Campo de Marte, donde se hallaban centralizados todos los servicios, disponiendo de caseta de cronometradores, central telefónica, servicio de cuentavueltas, servicio de *affichage*, servicio de Cruz Roja, servicio de avituallamiento, servicio prensa, servicio de orden, telégrafo público, ordenación de situación de concursantes.

Todos estos servicios estaban a cargo de distintos elementos de la Comisión Organizadora, según se detalla en el siguiente cuadro, y estaban enlazados con los

servicios de controles, teléfonos de carretera y auxilios de carretera por medio de la central telefónica, con un cuadro completo de distribución que permitía en un instante dado tener conocimiento de cualquier incidente o accidente ocurrido en parte alguna de los 30 kilómetros del circuito y disponer de todo auxilio que en cualquier caso fuera necesario.

Presidían la organización los siguientes Comisarios :

COMISARIOS DE ORDEN GENERAL
D. Francisco Coma y Mas.
D. Luis Bonet.

COMISARIOS DE AFFICHAGE
D. Fernando Arruga.

COMISARIO DE AVITUALLAMIENTO
D. J. R. Carles.

COMISARIO DE CONTROLES Y SERVICIO DEL CIRCUITO
D. Joaquín Dalfau.

El cronometraje de la carrera corrió a cargo del ingeniero don Sixto Ocampo, auxiliado en sus trabajos para las diferencias de tiempo, para el *affichage* y el cuadro de distribución de los corredores por los señores don J. Hereter, don Pablo Llorens y don Ernesto Antonietti.

Antes de la carrera la Comisión de Precintaje reconoció en la víspera de la misma todos los vehículos, procediendo al precintaje y pesaje de ellos, lo propio que al pesaje de los corredores, y procediendo después de la carrera a nuevo reconocimiento de los clasificados. Los señores que componían esta Comisión fueron los siguientes : don Pablo Llorens, don Enrique Mestanza y don José Vila Cañellas.

Desde primera hora de la mañana salieron en varios ómnibus y automóviles convenientemente numerados, el personal de controles, Cruz Roja (con personal eclesiástico y señoritas enfermeras), telefonistas y Guardia Civil para instalarse en los puntos que oportunamente se les tenía asignados y que se indican en el plano que se acompaña a esta descripción. A la propia hora salieron para sus destinos veinte ciclistas militares para auxilios en la transmisión de órdenes a los controles que estaban agregados.

Reseñaremos por orden los distintos servicios instalados y el punto en que lo fueron.

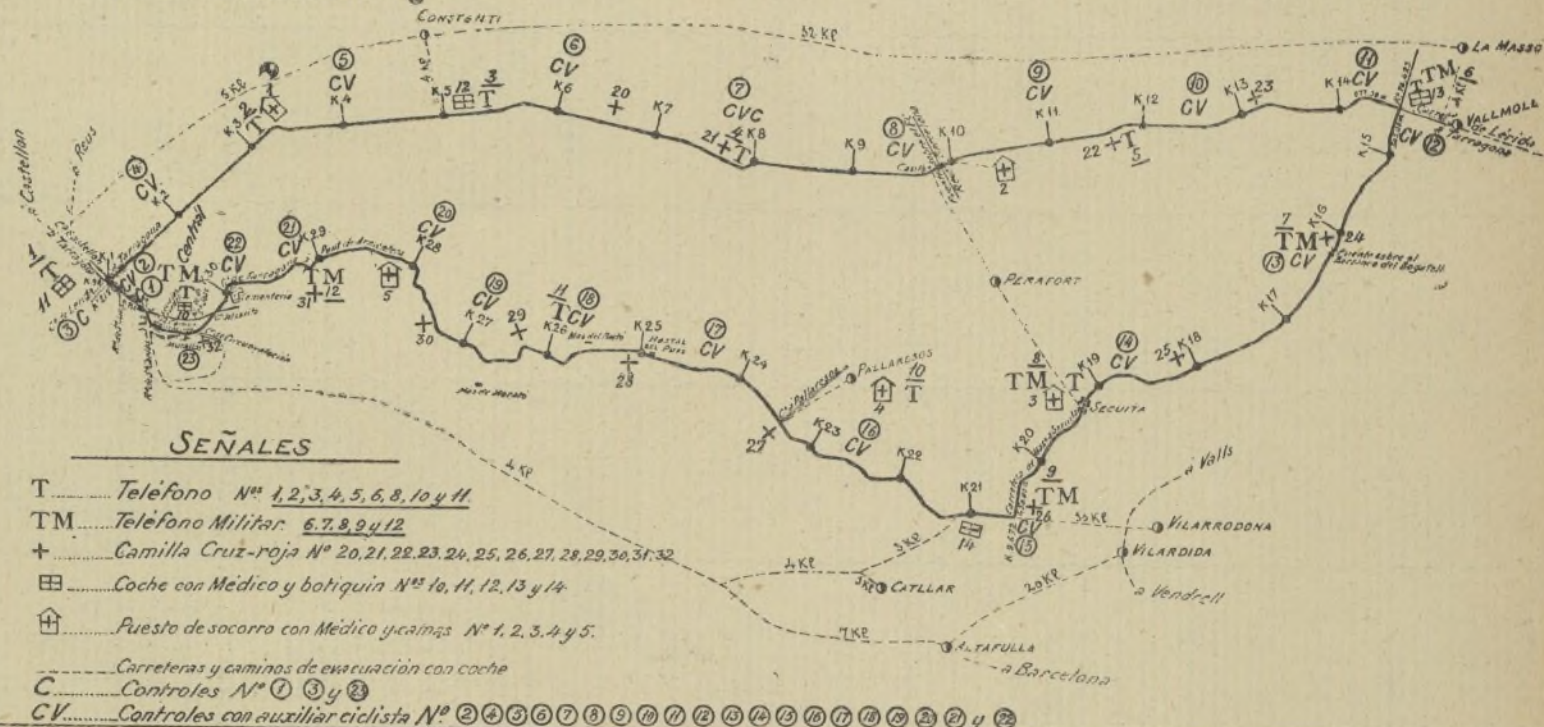
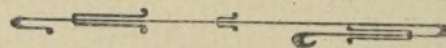
A 100 metros de salida de tribunas. Control n.º 1, a cargo de los señores Bastard y Rubí.

A 250 metros de origen (Rambla San Juan, Tarragona). Control n.º 2, a cargo del señor Somolinos, teniendo de auxiliar a un ciclista militar.

KILÓMETRO N.º 1 (viraje carretera de Lérida). Control n.º 3, a cargo del Sr. Colomer, teniendo a su servicio teléfono, coche con médico y botiquín, y cuatro hombres para despejar la carretera en caso necesario por inutilización o accidente de algún concursante. En este viraje, por previsión, se instaló una doble valla y parapetos de sacos de arena.

REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA
CARRERA DE CYCLECARS
TROFEO ARMANGUÉ

PLANO DE TODOS LOS SERVICIOS DEL CIRCUITO



KILÓMETRO N.º 2. Control n.º 4, a cargo del señor Sedó, auxiliado de un ciclista militar.

KILÓMETRO N.º 3'100. Había instalado un puesto de socorro con médico y camas (completo servicio de hospital de campaña) y un teléfono.

KILÓMETRO N.º 4. Control n.º 5, a cargo del señor Fernández, con un ciclista militar de auxiliar.

KILÓMETRO N.º 5 (camino de Constantí). Un teléfono y coche con médico y botiquín.

KILÓMETRO N.º 6. Control n.º 6, a cargo de los señores Carrilero y Mateos.

KILÓMETRO N.º 6'500. Puesto de Cruz Roja con camilla.

KILÓMETRO N.º 8 (puente de Codony). Control n.º 7, a cargo de los señores Fagés, Carrión y Palomera, con ciclista militar de auxiliar, teléfono y puesto de Cruz Roja con camillas.

KILÓMETRO N.º 10. Control n.º 8, a cargo de los señores Forcadell, con ciclista militar auxiliar y hospital de campaña.

KILÓMETRO N.º 11. Control n.º 9, a cargo de los señores Figuerol y Abellán, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 11'500. Puesto de Cruz Roja, con camilla y teléfono.

KILÓMETRO N.º 12'500. Control n.º 10, a cargo de los señores J. Llorens y Mensa, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 13. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 14'400. Control n.º 11, a cargo de los señores Estellés y Lorenzo (viraje, cruce de carretera Vallmoll), con ciclista militar auxiliar, teléfono militar y del Estado, servicio de Cruz Roja, con médico y automóvil de socorro y parapeto de sacos de arena.

KILÓMETRO N.º 15. Control n.º 12, a cargo de los señores Monrabá y Franquet, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 16. Puesto de Cruz Roja, con camilla y teléfono militar.

KILÓMETRO N.º 16'500. Control n.º 13, a cargo de los señores Garriga y Ripoll, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 18. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 18'500. Control n.º 14, a cargo de los señores Segura y Solves, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 19 (pueblo de Secuita). Teléfonos militar y del Estado y hospital de campaña.

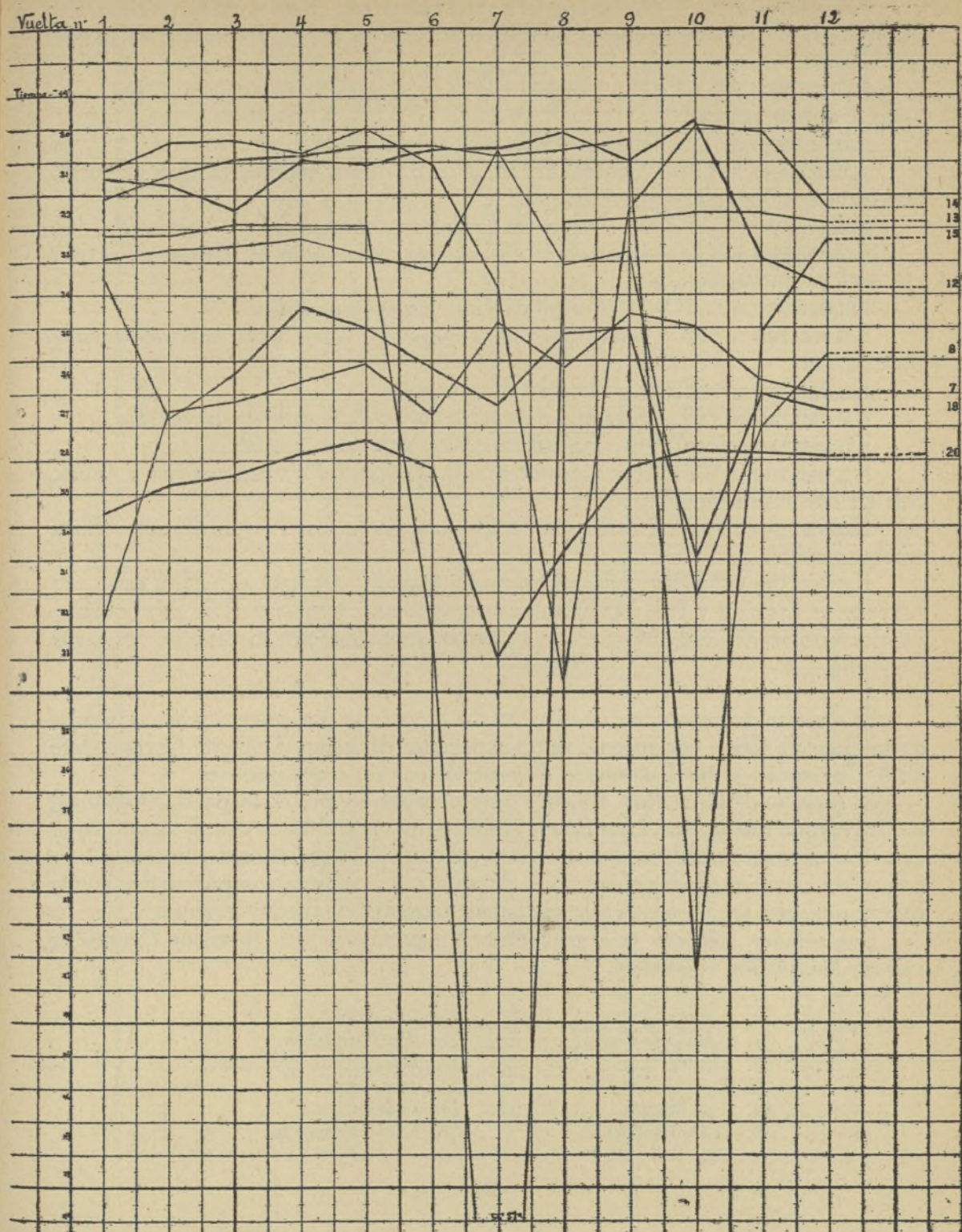
KILÓMETRO N.º 20'700 (viraje Secuita y cruce con la carretera de Pont d'Armentera a Tarragona). Control n.º 15, a cargo de los señores Dilla, con ciclista auxiliar, teléfono militar y puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 21'200 (camino Catllar). Puesto de Cruz Roja, con médico y coche de socorro.

KILÓMETRO N.º 22'500. Control n.º 16, a cargo de los señores Costabella y Dattoli, con ciclista militar auxiliar.

"TROFEO ARNANGUÉ" - TERCER AÑO - 3 DE JUNIO DE 1923

GRÁFICO DE LA REGULARIDAD



KILÓMETRO N.º 23'500 (camino de los Pallaresos). Puesto de Cruz Roja con camilla, y en el referido pueblo, a un kilómetro de la carretera, hospital de campaña y teléfono.

KILÓMETRO N.º 24'500. Control n.º 17, a cargo de los señores Llusá, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 25. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 26. Control n.º 18, a cargo de los señores Aragay y Pedrol, con ciclista militar auxiliar y teléfono.

KILÓMETRO N.º 26'200. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 27. Control n.º 19, a cargo de los señores Masdeu y Cortijo, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 27'500. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 28. Control n.º 20, a cargo del señor Valls, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 28'300. Hospital de campaña.

KILÓMETRO N.º 29. Teléfono militar de avisos de llegada de corredores.

KILÓMETRO N.º 29'100. Puesto de Cruz Roja, con camilla.

KILÓMETRO N.º 29'300. Control n.º 21, a cargo de los señores Ras y Vidal, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 30. Control n.º 22, a cargo del señor Portabella, con ciclista militar auxiliar.

KILÓMETRO N.º 30'300 (viraje Campo de Marte). Control n.º 23, a cargo de los señores Esteban y José M. Cardelús, puesto de socorro Cruz Roja en el camino de circunvalación, y protección de entrada a tribunas con parapetos de sacos de arena.

El servicio de orden de carretera estaba asegurado por setenta y cinco parejas de la Guardia Civil, con instrucciones especiales del señor Teniente Coronel Jefe de la Comandancia de Tarragona, de acuerdo con los organizadores.

El servicio de Cruz Roja era presidido y ordenado por el Inspector Provincial de Tarragona doctor don Luis Soler, auxiliado por los señores doctor Artal y don Juan Boada, disponiendo esta institución, además de los puestos de socorro y hospitales de campaña antes enumerados, de un servicio volante compuesto de sesenta individuos, que tenían a cargo la vigilancia exclusiva de medio kilómetro.

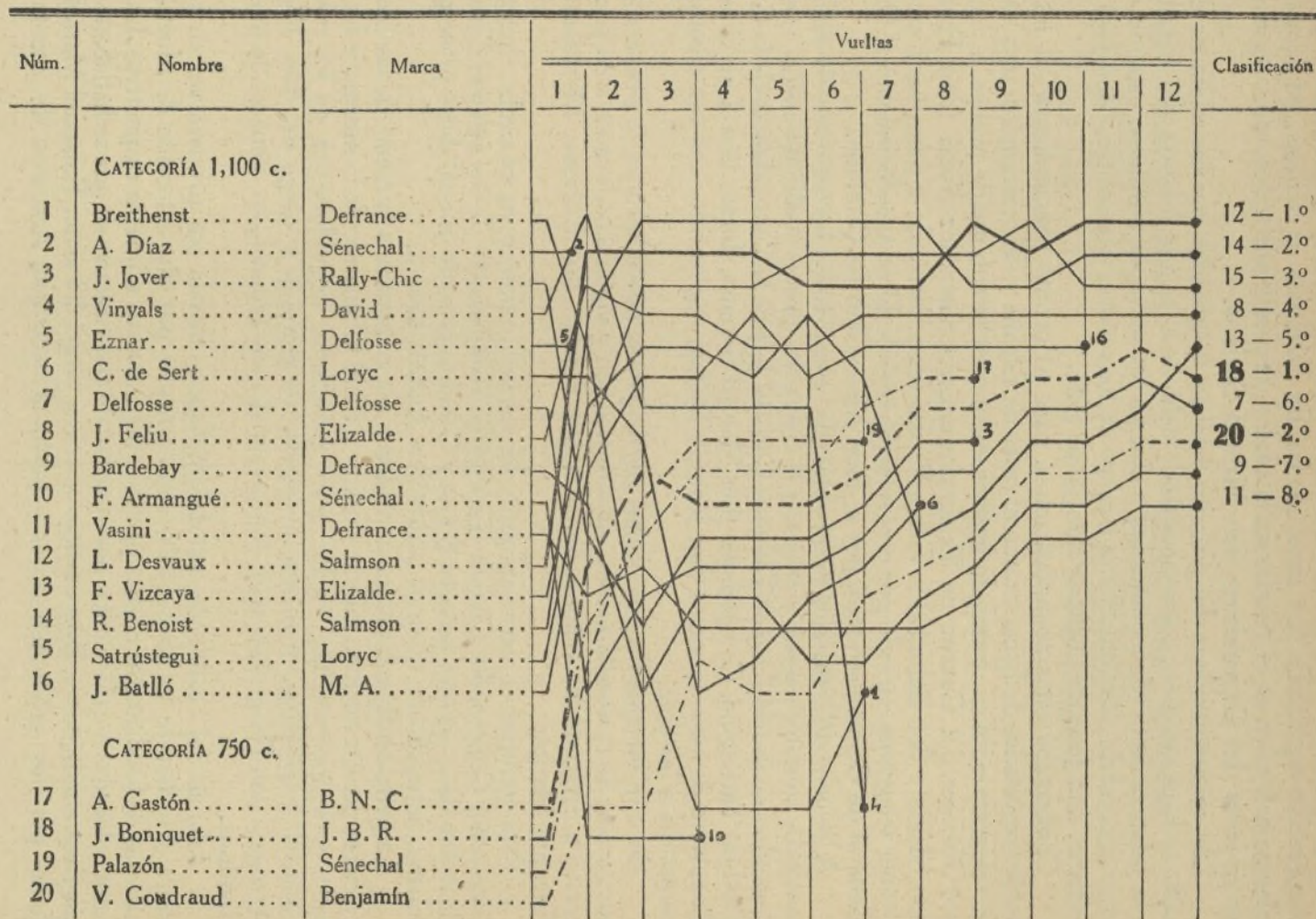
Los señores médicos que graciosamente prestaron sus servicios durante la carrera fueron los siguientes :

D. Claudio Tricaz.
D. Raimundo Sanromá.
D. Eusebio Vila.
Dr. Barberá Xutrch.
D. José Murtró.
D. Pedro Carcales.

D. José Fecé.
D. Juan Doménech.
D. Francisco de P. Fortuny.
D. José López.
Dr. Budesca.
D. Luis Vallespinosa.

"TROFEO ARMANGUÉ" - TERCER AÑO - 3 DE JUNIO DE 1923

GRÁFICO DE LA CARRERA



Por el excelentísimo señor General Gobernador de Tarragona se prestó la cooperación espléndida que antes se cita, de teléfonos y ciclistas, así como la vigilancia del orden en el interior de la ciudad, dependiendo todos estos servicios de las órdenes del Comandante don Manuel Soriano.

Las comunicaciones del circuito estaban aseguradas por los teléfonos de que antes se hace mención, correspondiendo ocho de ellos a la Jefatura del Estado, dos a la Jefatura de la Mancomunidad y cinco a los servicios militares, estando el servicio general de comunicaciones a cargo de los señores siguientes : don José Casamitjana, don Joaquín Dalfau y don Jaime Solé.

Completaba estas comunicaciones, para el pronto conocimiento de los incidentes resultados de la carrera en el resto de España y del extranjero, una estación de telégrafo público, instalado graciosamente, en la tribuna de prensa, a cargo de los Oficiales del Cuerpo de Telégrafos señores González Vidal (don Francisco, don Magín y don Baltasar) y Voltas Verdés (don Fernando y don Juan), siendo el primer telegrama cursado por esta estación un saludo de agradecimiento al Director General de Comunicaciones, por el Real Moto-Club de Cataluña.

A las ocho de la mañana y con objeto de revisar todos los servicios de vigilancia, sanidad y comunicaciones y preparar el cierre del circuito, salió un coche comisario llevando a su bordo al señor Teniente Coronel Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil de Tarragona, Comandante don Manuel Soriano, doctor don Luis Soler y el Comisario de estos servicios don Joaquín Dalfau, regresando, una vez efectuado su cometido, a las diez.

En este intermedio, los coches participantes procedieron a la preparación de sus casetas de ravituallamiento, cuya inspección y vigilancia durante toda la carrera corrió a cargo de los señores don Enrique Pujolar, don Enrique Mestanza y don Enrique Marlet.

Para anunciar el cierre absoluto del circuito, salieron en un coche el excelentísimo señor Gobernador Civil de Tarragona, acompañado de los señores Comisarios de orden de la carrera señores Bonet y Coma, regresado el cual dióse principio a la misma, actuando de Juez de salida don Andrés Bresca.

La próxima llegada de los corredores era anunciada a la caseta de los cronometradores por un teléfono militar situado a 1'300 kilómetros de la misma, y los resultados y tiempos de cada vuelta eran anunciados seguidamente en los relojes de cuadros de *affichage*, mediante un servicio organizado a cargo de don Fernando Arruga y don Felipe Arteman, con personal a sus órdenes, en número de nueve individuos.

Además del cuadro general de *affichage* se instaló por primera vez en una carrera el orden de los corredores, representado por una colección de siluetas indicadoras de los distintos coches participantes, con sus números respectivos, las cuales eran colocadas a cada vuelta, por el orden de clasificación en que se hallaban sus respectivos conductores. Este servicio corrió a cargo del señor Emanuel Marsol, auxiliado por los cronometradores y personal necesario. Actuaron de cuantavueltras

durante la carrera don Francisco Torres y don César Viamonte, y de Juez de llegada don Francisco Bordas.

Los demás servicios de orden y organización estaban a cargo de los Comisarios siguientes :

PARQUE CERRADO DE AUTOMÓVILES

D. José Bonet.
D. A. Rosell.
D. José Boada.
D. Manuel Romeu.

SERVICIO DE ORDEN DE TRIBUNAS

D. José Clavería.
D. José Forcada.
D. Alfredo Ferrán,
D. Pedro Estalella.

TRIBUNA DE HONOR Y PRENSA

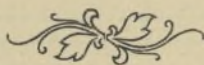
D. Francisco Coma.
D. Santiago Gramunt.
D. Modesto Dalmau.

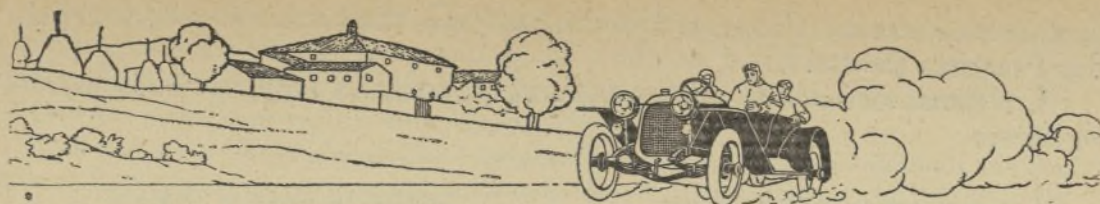
SERVICIO DE AUTOS PARA EL CIRCUITO

D. Emanuel Marsol.
D. José Bonet.

RESTAURANT

D. José Boada.
D. José R. Carles.





Real Moto-Club de Cataluña. — Prueba de regularidad y turismo

Barcelona - Lérida - Huesca - Pamplona - Bilbao - San Sebastián

Días 20, 21 y 22 de julio de 1923

REGLAMENTO

El Real Moto-Club de Cataluña organiza para los días 20, 21 y 22 de julio próximo, una prueba de regularidad y turismo, que se correrá sobre la distancia Barcelona-Lérida-Huesca-Pamplona-San Sebastián, sujeta a los Reglamentos generales de la Federación Motociclista Española y Real Automóvil Club de España, de acuerdo con las condiciones que a continuación se expresan :

1.º Serán admitidos en esta prueba todos los vehículos de las categorías establecidas para motocicletas, motocicletas con sidecars y autociclos.

2.º Serán admitidos a esta prueba todos los corredores sobre quienes no pese resolución alguna de descalificación ; y para los efectos de los artículos de este Reglamento serán clasificados en tres categorías :

a) Corredores neófitos que no hayan tomado hasta la fecha parte en prueba alguna motociclista o automovilista.

b) Corredores no expertos, esto es, que sin ser neófitos, no hayan obtenido primer premio alguno o dos segundos premios en alguna carrera o prueba motociclista o automovilista.

c) Corredores expertos, considerándose tales aquéllos que hayan obtenido un primer premio o dos segundos premios en alguna carrera o prueba motociclista o automovilista.

NOTA.—Las medallas de oro son consideradas primeros premios para los efectos de la anterior clasificación de corredores.

3.º El itinerario de la prueba es el siguiente :

Día 20 { Mañana : Barcelona, Vendrell, Valls, Montblanc, Lérida. — 170 kilómetros.

{ Tarde : Lérida, Almacellas, Tamarite, Monzón, Barbastro, Huesca. — 129 kilómetros.

Día 21 { Mañana : Huesca, Jaca, Pamplona. — 198 kilómetros.

{ Tarde : Pamplona, Irurzun, Tolosa, Azpeitia, Elgoibar, Bilbao. — 153 kilómetros.

Día 22 Bilbao, Elgoibar, Zarauz, San Sebastián. — 115 kilómetros.

Total de la prueba : 765 kilómetros.

4.º La prueba tendrá el carácter de regularidad y turismo, debiendo todos los corredores de las tres categorías antes citadas, efectuar el recorrido a las velocidades-horarios que se indican a continuación, correspondientes a las distintas categorías de vehículos en que se inscriban para tomar parte en la prueba.

MOTOCICLETAS

a) Motocicletas de 250 c. c., 30 kilómetros por hora.

b) Motocicletas entre 250 c. c. y 300 c. c., 30 kilómetros por hora.

c) Motocicletas superiores a 300 e inferiores a 560 c. c., 32 kilómetros por hora.

d) Motocicletas de 560 c. c. en adelante, 35 kilómetros por hora.

MOTOCICLETAS CON SIDECAR

- e) Motocicletas superiores a 350 c. c. e inferiores a 560 c. c., 30 kilómetros por hora.
- f) Motocicletas desde 560 c. c. e inferiores a 600 c. c., 32 kilómetros por hora.
- g) Motocicletas desde 600 c. c. en adelante, 35 kilómetros por hora.

AUTOCICLOS

- h) Autociclos de cubicación hasta 750 c. c., 30 kilómetros por hora.
- i) Autociclos de cubicación superior a 750 c. c., 35 kilómetros por hora.

Los concursantes de las categorías d) i) pueden optar, avisándolo en el momento de la inscripción, por una velocidad media de itinerario de 40 kilómetros por hora, en lugar de 35 que les corresponde por la tabla anterior.

5.º Los premios a conceder en esta prueba serán los siguientes :

PREMIOS DE HONOR para la clasificación máxima de cada categoría

- Categoría a) Copa de plata del Real Moto-Club de Cataluña.
- » b) Copa Pons.
- » c) Copa Atracción de Forasteros.
- » d) Copa Domingo Mumbrú.
- » e) Copa María Victoria.
- » f) Copa *La Publicidad*.
- » g) Copa Banús.
- » h) Copa del Círculo Artístico.
- » i) Copa de Su Majestad el Rey.

A todos los clasificados con 101 o más puntos, no incluídos los ganadores de las anteriores Copas, se les concederá una **Medalla de oro**.

Medalla de plata se otorgará a todos los que terminen la prueba.

En caso de empate para adjudicación de los **Premios de honor**, los concursantes se someterán a una prueba de eliminación, que será de regularidad, con distancia e itinerario desconocido, y tendrá lugar no más tarde del día 12 de agosto próximo.

6.º Los concursantes tendrán abonados a su salida del Club los siguientes puntos :

Neófitos en motocicleta sola	195.
» en moto con sidecar y en autociclo	185 y 175 respectivamente.
No expertos en motocicleta sola.	175.
» en moto con sidecar y en autociclo. .	165 y 155 respectivamente.
Expertos en motocicleta sola.....	160.
» en moto con sidecar y en autociclo.	150 y 142 respectivamente.

7.º En el recorrido de la prueba habrá un número de controles fijos no superior a ocho e igual número de controles secretos.

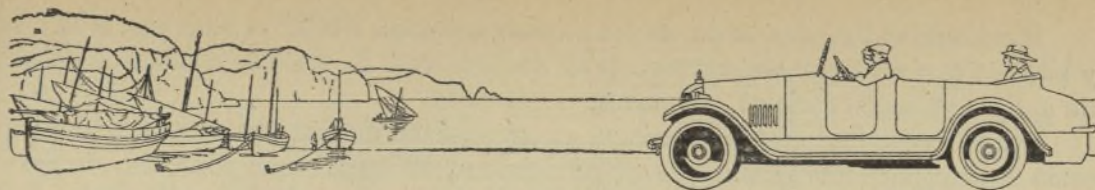
8.º Los concursantes deberán efectuar su paso por los controles tanto fijos como secretos, a la hora exacta que corresponda según su velocidad de itinerario, concediéndose sólo un margen sin penalización de un minuto de aproximación por exceso o defecto.

9.º Será penalizado con medio punto, cada medio minuto o fracción de medio minuto de diferencia de tiempo, entre la hora real de paso del concursante por un control fijo o secreto, y la hora exacta de paso que le correspondía según su velocidad de itinerario, deducción hecha del margen de un minuto por exceso o defecto de que se ha hecho antes mención.

10. Los controles fijos serán indicados a los concursantes en el plano de itinerario y horario que les será entregado antes de su salida.
 11. El precio para la inscripción de esta prueba queda fijado en 15 pesetas para los señores socios de número y corresponsales del Real Moto-Club de Cataluña, y 30 pesetas para los señores no socios.
 12. El plazo para la inscripción termina el día 10 de julio próximo, pudiendo ser admitidas inscripciones hasta el día 15 a doble precio del indicado en la condición anterior.
 13. Las inscripciones acompañadas de su importe deberán ser entregadas en la Secretaría del Real Moto-Club de Cataluña, dándose el oportuno recibo de las mismas, que deberá guardar el concursante y exhibirlo cuando persona autorizada lo solicitare.
 14. Mediante la presentación del recibo de inscripción, serán entregados a los concursantes los números de orden y planos horarios, en los que se indicará el itinerario de la prueba, las horas de paso por los controles, situación de los mismos, a excepción de los secretos y cuantas observaciones para el orden de la prueba sean convenientes.
 15. Los controles de tiempo estarán de servicio todo el tiempo transcurrido entre diez minutos antes de la llegada del primer concursante y el tiempo necesario para cronometrar el último concursante, efectuando éste el recorrido a una velocidad no inferior a 25 kilómetros por hora. Caso de llegar algún concursante después de retirado el control, deberá dirigirse al lugar en que éste pueda encontrarse, a cuyo efecto se darán anticipadamente las instrucciones necesarias.
 16. Los concursantes deberán presentarse en el Real Moto-Club de Cataluña el día 20 y en el sitio de la salida de las distintas etapas, media hora antes de la oficial de salida. Además, deberán presentar sus vehículos para el examen y precintado de los mismos en el Real Moto-Club de Cataluña durante las tardes de los días 18 y 19 de julio, de 6 a 8 de la tarde.
 17. El Real Moto-Club de Cataluña no tendrá a su cuidado el servicio de hoteles y comidas durante la prueba.
 18. El Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de suspender o aplazar la prueba si circunstancias excepcionales de tiempo u otras lo hicieran necesario, devolviéndose el importe de las inscripciones en el primer caso a todos los concursantes, y en el segundo a los que no estuvieran conformes con la fecha aplazada.
 19. Queda prohibido, bajo descalificación, exceder los límites de la velocidad que permiten las ordenanzas municipales dentro del término municipal de Barcelona. Asimismo se ruega encarecidamente la mayor consideración al atravesar los pueblos de tránsito.
 20. Los concursantes vienen obligados, por el hecho de su inscripción y la firma de la misma, a sujetarse a todas las disposiciones del presente Reglamento y a todas aquellas otras complementarias que la Junta del Real Moto-Club de Cataluña o los Comisarios de la prueba dicten para el buen orden de la misma.
- Asimismo vienen obligados los concursantes a acatar aquellas disposiciones que los Comisarios puedan adoptar en el transcurso de la prueba y que circunstancias fortuitas o condiciones exteriores o de tiempo puedan hacer necesario dictar.
21. El Real Moto-Club de Cataluña elude toda responsabilidad por cualquier accidente de que pueda ser causante o víctima el concursante.
 22. Han sido nombrados Comisarios para esta carrera los señores don Francisco Coma y Mas, don Francisco Bordas, don Ernesto Antonietti, don Andrés Bresca y don Fernando Arruga.
- Barcelona, junio 1923.

V.º B.º
El Presidente
FRANCISCO COMA Y MÁS

El Secretario General
CÉSAR VIAMONTE



Las carreteras de hormigón

Creemos será interesante a los lectores del AUTO-MOTO conocer el siguiente artículo de *The Review of American Chamber of Commerce in France*, enero 15 1923, que dice :

« Mr. Antoine, de Estrasburgo, ingeniero de puentes y calzadas, después de su visita a los Estados Unidos — en donde estudió los nuevos sistemas de construcción de carreteras allí empleados — hizo una Memoria de las observaciones que expuso en un mitin que se dió en París, bajo los auspicios del Comité Michelin de Organización Racional y del Sindicato de Contratistas de Obras Públicas, presidido por Mr. Michelin, Presidente de la tan conocida casa constructora de neumáticos. El resumen de las conclusiones de Mr. Antoine fueron de que todo lo que vió como más práctico y adecuado en la construcción de carreteras en los Estados Unidos, el empleo de hormigón es el que ha dado los mejores resultados. Después de varios experimentos y pruebas, este sistema ha sido votado como el mejor en los Estados Unidos.

» Tiene una duración aproximada de veinte años y su coste de conservación y reparación es relativamente bajo. Este tipo de carreteras debe recomendarse para que se adopte en Francia, máxime cuando todos los materiales necesarios abundan en suficiente cantidad. »

En el resumen de la Memoria citada, entre otras, se asienta la conclusión de que la conservación y reparación de las carreteras de hormigón es insignificante.

Esto lo vemos corroborado por el coste de conservación de las carreteras en Wayne-County (Michigán) en 1922.

Según el informe de Leroy C. Smith, Ingeniero Jefe de Many-County dado en 14 febrero, 1923, se ven los datos siguientes :

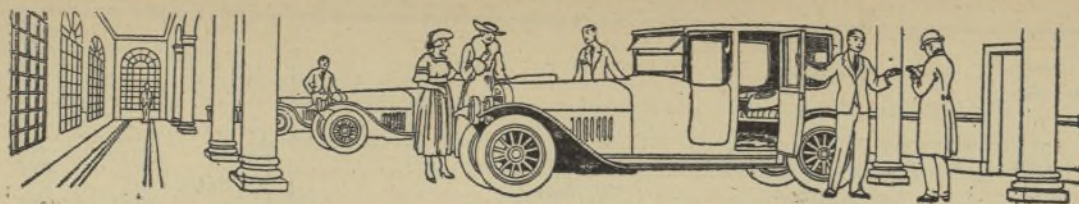
Nombre carretera	Longitud en millas	Años en uso	Coste conservación por milla	Tráfico por día	Coste por vehículo y milla	Coste por vehículo y por kilómetro
			Pesos			Pesetas
Huron River Drive.....	25'5	8	69	414	0'00084	0'0027
Warren-Avenue	22'0	3	167	1'398	0'00060	0'0019
Seven-mine Road	31'1	7	422	1'482	0'00140	0'0045
Mack Avenue.....	7'5	6	127	2'040	0'00031	0'0010
River Road.....	12'5	11	525	3'930	0'00067	0'0022
Michigan Avenue	20'7	11	509	4'812	0'00052	0'0017
Gratiot Avenue	4'3	7	462	5'442	0'00044	0'0014

Tomando el término medio de las mismas tenemos 0'0022 pesetas por vehículo y kilómetro, o sea, que por un recorrido de vehículo de 10,000 kilómetros existe un gasto de conservación de 22 pesetas.

No se puede fiar en datos respecto a conservación de carreteras siempre que no estén acompañados especialmente de la densidad de tráfico que soportan, y como en el AUTO-MOTO ya se publicaron algunos datos de conservación referentes a las carreteras de Wayne-County (Michigán), es por lo que damos los anteriores datos más completos y más modernos.

Desde luego, los datos anteriores son a base de información, por cuanto la conservación de una carretera no sólo depende del sistema de su construcción y tráfico, sino que también entran otros muchos factores como son, entre otros, ancho de la misma, clase de tráfico, condiciones locales, etc.; por tanto, lo anterior sirve para orientación, pero nunca como base de comparación si no se hacen entrar en juego condiciones semejantes.





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

Número de orden	Propietario	Domicilio	Marca	Categoría(*)
9973	Don José Gil.	Canuda, 19.	Ford	4
9974	Don Juan Tomás.	Badalona.	Studebaker	3
9975	Don Joaquín Forcada.	París, 188.	Buick	3
9976	Don Estanislao Magre.	Provenza, 157.	Dion Bouton	3
9977	Don Rafael Campins.	Doctor Dou, 4.	Dion Bouton	3
9978	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9979	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9980	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9981	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9982	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9983	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9984	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9985	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9986	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9987	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9988	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9989	Compañía Autobuses.	Plaza Cataluña, 9.	Tilling Stevens	4
9990	Don Francisco Bosch.	Pasaje Mercader, 5.	Mathis	3
9991	Don Francisco Tarragó.	Gerona 133.	Opel	3
9992	Don José Villalonga.	Gerona, 7.	N. A. G.	3
9993	Don Juan B. Maia Sansalvador.	Cortes, 542.	Packard	3
9994	Don Rómulo Miquel Soga.	Paseo Gracia, 28.	Studebaker	3
9995	Don Agustín Cardús.	Condal, 10.	Studebaker	3
9996	Don Juan Florit Giménez.	Hotel Bristol.	Studebaker	3
9997	Don Amadeo Pérez.	Tallers, 9.	Ford	3
9998	Don Juan Vila Capdevila.	Santa Ana, 23.	Mathis	3
9999	Doña Guadalupe Banetti.	Avenida Tibidabo.	Hispano	3
10000	Don Ignacio Calonge.	Rambla Cataluña, 76.	Hispano	3
10001	Don Bartolomé Ortoll.	Villanueva y Geltrú.	Hispano	3
10002	Don Bartolomé Casas.	Manresa.	Ford	4
10003	Don Ernesto Solé Satoñas.	Igualada.	Ford	3
10004	Don José Perdie Fornas.	Encarnación, 2.	Fiat	3

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

Número de orden	Propietario	Domicilio	Marca	Categoría
10005	Don Antonio Aulopa	Badalona	Ford	4
10006	Doña Luisa Jubany	Pujadas, 15.	La Buire	3
10007	Transportes Barquet.	Villanueva y Geltrú.	Ford	3
10008	Don Pablo Moser Weld	Paseo de Gracia, 99.	Talbot	3
10009	Don Jaime Puig	Muntaner, 22.	Essex	3
10010	Buixeras Hermanos y Font. ..	Comercio, 32.	Spa	3
10011	Don Eugenio Hurtado.	Córcega, 329.	Citroen	3
10012	Don Javier Coll Bacardí	Córcega, 269.	Talbot	3
10013	Don Luis Riera Albó.	Diputación, 250.	Chevrolet	3
10014	Don Rafael Massó	Vía Layetana, 13.	Ford	3
10015	Don José Carreras	Rambla San José, 31.	Renault	3
10016	Doña C. Camps, Vda. de Milá.	Plaza San Jaime, 2.	Ford	3
10017	Gonzalo Planas	Madrazo, 33.	Buick	3
10018	Hijos y Nieto de P. Baurier..	Caspe, 44.	Ford	4
10019	Don Juan Fernández	Floridablanca, 87.	Ford	3
10020	Don Santiago Marco	Aragón, 382.	Ford	3
10021	Don Pedro Dalmau	Valencia.	Pilain	3
10022	Don José Coves	Gomis, 114.	Le Zebre	3
10023	Don Ricardo Brugada	Aribau, 152.	Le Zebre	3
10024	Don Enrique Caudell.	Plaza Libertad, 6.	Mathis	3
10025	Don Felipe Guzmán.	San Luis, 28	Ford	4
10026	Don José Tusell	Pelayo, 42.	Talbot	3
10027	Don Enrique Ferrer.	Alfonso XII, 38.	Minerva	
10028	Don Angel Mayo	Balboa P.	Donai Pokorny	4
10029	Don Manuel Carrera	Regomir, 8.	Mathis	3
10030	Don J. Jorba.	Archs, 6	Mathis	3
10031	Don Enrique Blanch	Mataró.	Aries	3
10032	Don Santiago Treig.	Mora de Ebro.	Fiat	3
10033	Don J. Argullol.	Manresa.	Hudson	3
10034	Don Francisco Colomer.	Caspe, 25	Hudson	3
10035	Don Francisco Raich.	Granollers.	Ford	4
10036	Don Ramón Casas Carbó.	Descartes, 1.	Buick	3
10037	Don José Abentín.	Claveguera, 18.	La Licorne	3
10038	Don José Ramón García.	Diputación, 73.	La Licorne	3
10039	Don Antonio Mañá	Travesera de Dalt, 21.	Diatto	3
10040	Don Carlos Llusá.	Avenida Tibidabo, 71.	Chevrolet	3
10041	Don Ramón E. Morató.	Teruel	Ford	3
10042	Don Carlos Nicolau.	Teruel	Ford	3
10043	Don Baudilio Lladó.	San Baudilio Llobregat	Ford	4
10044	S. Marca El León	Badalona	Buick	4
10045	Doña Antonia Burés.	Alfa Romeo	3
10046	Don José Doménech Salvat	T. H.	3
10047	Don Eusebio Bertrand.	Trafalgar, 52	Berliet	3
10048	Don Jacinto Raventós	Caspe 54.	Studebaker	3
10049	Hijo de P. Izabal	Paseo de Gracia, 35.	Studebaker	3

SECCIÓN OFICIAL



Admisión de socios

En las reuniones celebradas por la Junta Directiva del Real Auto Moto-Club de Cataluña han sido admitidos como socios de número los señores don Angel Apraiz, don Enrique Ciervo, don Manuel Egui, doña Dolores Guardiola viuda de Cristóbal, don Manuel Comamala y don Fernando de Vizcaya, y como socio corresponsal don Enrique Casas.

Carrera en cuesta Parque de Montjuich

La situación anormal que está atravesando nuestra ciudad y que ha sido causa de que no pudiera ser inaugurada la Exposición del Mueble, ha motivado también la suspensión de esta carrera.

La Comisión de la Exposición de Industrias Eléctricas, que había puesto a la disposición de este Automóvil Club la Gran Avenida recién afirmada, se había ofrecido a montar las tribunas y a colocar una valla a lo largo de aquélla para la debida protección de los espectadores y de los corredores, pero ante la imposibilidad de efectuar los transportes necesarios ha considerado oportuno dejar en suspenso la cesión de la Avenida y en su consecuencia el Comité Organizador de la carrera que se había ofrecido a efectuarla aun sin la colocación de las vallas, no ha tenido otra solución que la de suspender la celebración de la prueba hasta tanto que, restablecida la normalidad e inaugurada la Exposición del Mueble, se vuelva a poner la Avenida a su disposición.

Nueva disposición sobre los neumáticos

Ha sido publicada una disposición ministerial que afecta a la circulación de las cubiertas y cámaras neumáticas para automóviles, en virtud de lo que deberán llenar ciertos requisitos de marchamos los que procedan del extranjero y de marcas los que sean de producción del país, pero ello no afecta más que a los comerciantes y depositarios. Los automovilistas no tienen que preocuparse de dicha disposición más que en el caso de llevar entre sus repuestos alguna cubierta o cámara todavía embalada, que si es de procedencia extranjera deberán llevarla con el marchamo intacto. Los que lleven montados en las ruedas ya no vienen obligados a ello, pues al desembalarlos queda el marchamo destruido.

Los que salgan al extranjero y regresen con neumáticos distintos de los que llevaban a la salida deberán satisfacer los derechos como venían haciendo hasta ahora, y si entrasen algún neumático todavía embalado, además de pagar los derechos, deberán hacerlo marchamar en la Aduana.



Movimiento de socios

Durante el mes de mayo han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don José Mill, don Fernando Palá, don Vicente Dantí, don José María Fontanals, don Ramón Serra Cetrá, don Luis Gibert Romeu, don Eugenio Canals, don Antonio Capdevila, don Carlos Bieger, don Enrique Juan Camps, y como corresponsal en Sallent don José Camps. Asimismo se admiten las bajas presentadas por los señores don Alfredo Niubó, don José Codina, don José Torruella, don José Portabella, don Jaime Ponsa y don Juan Roca.

Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de mayo ha celebrado reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 4, 11, 18 y 25. En ellas, además del despacho de los asuntos de trámite ordinario, se ha tratado con gran detenimiento cuanto se refiere a la última fase de organización del Gran Premio de Autociclos III Trofeo Armangué, para cuyo objeto, además de las sesiones ya citadas, en la última quincena de mayo se verificaron reuniones para cambio de impresiones tres veces por semana.

Gran Semana Automovilista de San Sebastián

Organizada por la Feria de Muestras de San Sebastián, se verificará en el próximo mes de julio una Semana Automovilista participando vehículos de todas las categorías, estando señalado el día 23 de dicho mes para la carrera de motocicletas y sidecars o para el 27 la de autociclos.

Estas carreras tendrán lugar en el circuito comprendido por las carreteras que enlazan las poblaciones **Recaldo-Lasarte-Andoain-Urnieta-Hernani**, llamado circuito de San Sebastián, de un perímetro de 17.750 kilómetros.

En esta carrera toman parte las siguientes categorías, efectuando respectivamente el recorrido que también se cita.

MOTOCICLETAS

Clase A. — Hasta	250 c. c., 10 vueltas equivalentes a 180 Kms.
Clase B. — " 350 c. c., 15 " " " a 270 "	
Clase C. — " 500 c. c., 20 " " " a 360 "	
Clase D. — " 750 c. c., 23 " " " a 414 "	
Clase E. — " 1.000 c. c., 25 " " " a 450 "	

En esta categoría podrán participar motocicletas tanto de turismo como especiales para carrera.

SIDECARS

Clase F. — Hasta	600 c. c., 10 vueltas equivalentes a 180 Kms.
Clase G. — " 1.000 c. c., 15 " " " a 250 "	

En esta categoría podrán participar motocicletas con sidecar tanto de turismo como especiales para carrera.

La carrera de motocicletas tendrá lugar por la mañana del citado día 23 de julio y la de sidecars por la tarde del mismo día.

Los premios que se disputarán en estas carreras serán los siguientes :

Clase A. — 1.º Una copa . — 2.º Una medalla de plata. — 3.º Una medalla de plata	
Clase B. — 1.º " " . — 2.º " " " " . — 3.º " " " "	
Clase C. — 1.º " " . — 2.º " " " " . — 3.º " " " "	
Clase D. — 1.º " " . — 2.º " " " " . — 3.º " " " "	
Clase E. — 1.º 1.000 pesetas. — 2.º 500 - 3.º 300 - 4.º 150 . — 5.º 100 pesetas.	
Clase F. — 1.º Una copa . — 2.º Una medalla de plata. — 3.º Una medalla " "	
Clase G. — 1.º 1.500 pesetas. — 2.º 800 - 3.º 400 - 4.º 200 . — 5.º 100 pesetas.	

El Gran Premio de Autociclos de San Sebastián tendrá lugar, como hemos dicho, el día 27 de julio, en el mismo circuito que las motocicletas, no estando todavía determinada la distancia exacta que habrán de correr, fijándose provisionalmente de 450 a 500 kilómetros.

Los premios que se conceden son los siguientes :

Primero . — 10,000 pesetas y una Copa de Su majestad la Reina.

Segundo . — 4,000 » y una Copa.

Tercero . — 2,000 » y una Copa.

Cuarto . — Una Copa.

Quinto . — Una Copa.

Premio a la vuelta más rápida, 1,000 pesetas.

Premio a la regularidad, una Copa.

Todos los concursantes tienen opción a los premios antes citados y además de ellos los que concurran con coches cuya cubicación no exceda de 750 c. c., y siempre que tomen la salida cuatro o más podrán optar a premios especiales, que serán oportunamente anunciados.

Los derechos de inscripción se fijan en 25 pesetas para motocicletas, 50 pesetas para las motocicletas con sidecar y 400 pesetas para los autociclos.

Carrera de las doce horas

El Real Moto-Club de España organiza su carrera anual de las doce horas para el día 8 de julio próximo, que tendrá lugar en el circuito Guadarrama, San Rafael, Revenga, La Granja, Puerto de Navacerrada, Villalba y Guadarrama, cuyo recorrido total es de 93'880 kilómetros.

Podrán tomar parte en esta prueba motocicletas solas o con sidecars y autociclos, cuyas divisiones y categorías son las siguientes :

Clases	Cilindrada máxima	Peso mínimo sin aceite ni combustible	Neumáticos diámetro mínimo, cubierta y cámara separadas y desmontables
--------	-------------------	---------------------------------------	--

MOTOS SOLAS. — División 1.^a

Bicicletas Z con motor	125 c. c.	—	38 mm.
Scotter Y	175 »	—	42 »
A	250 »	60 Kgs.	50 »
B	350 »	75 »	55 »
C	500 »	85 »	60 »
D	750 »	100 »	65 »
E	1,000 »	120 »	75 »

MOTOS CON SIDECAR. — División 2.^a

B/S	350 c. c.	115 Kgs.	55 mm.
F	600 »	125 »	65 »
G	1,000 »	160 »	75 »

AUTOCICLOS. — División 3.^a

J'	750 c. c.	250 Kgs.	75 mm. 1 plaza
J''	750 »	250 »	75 » 2 plazas.
H 1*	1,000 »	250 »	75 » 1 plaza.
H 2*	1,000 »	250 »	75 » 2 plazas.

Todos los vehículos de la división 2.^a y las clases J" y H 2* de la división 3.^a deberán estar contruídos con dos asientos, que irán, imprescindiblemente, ocupados durante la carrera, y el peso mínimo de cada conductor y pasajero se establece uniformemente en 60 kilogramos, debiéndose suplir con lastre caso de no llegar al peso indicado.

INSCRIPCIONES

Las cuotas de inscripción para esta carrera serán :

Clases	A los socios de antigüedad de más de seis meses	A los socios de menos de seis meses	A los no socios
--------	---	-------------------------------------	-----------------

MOTOCICLETAS SOLAS

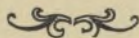
Z	25 Ptas.	40 Ptas.	50 Ptas.
Y	25 »	40 »	50 »
A	50 »	75 »	100 »
B	55 »	80 »	110 »
C	60 »	90 »	120 »
D	75 »	115 »	150 »
E	100 »	150 »	200 »

MOTOCICLETAS CON SIDECAR

B/S	55 Ptas.	80 Ptas.	110 Ptas.
F	75 »	115 »	150 »
G	100 »	150 »	200 »

AUTOCICLOS

J'	75 Ptas.	115 Ptas.	150 Ptas.
J"	75 »	115 »	150 »
H 1*	125 »	190 »	250 »
H 2*	125 »	190 »	250 »



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.

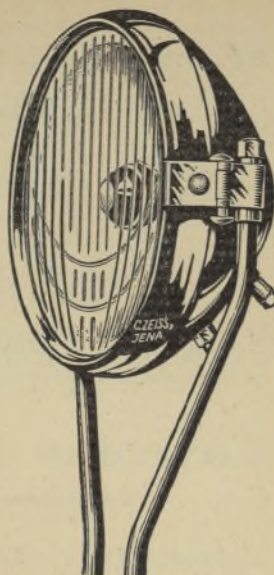
**Barcelona - Bilbao - Madrid
Sevilla - Gibraltar - Gijón**

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 diafragmar 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: Alcalá, 81 - Lagasea, 103 **BARCELONA:** Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18 **VALENCIA:** 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**

M E A

de la casa alemana

M. a - 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.

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

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.

ANTES

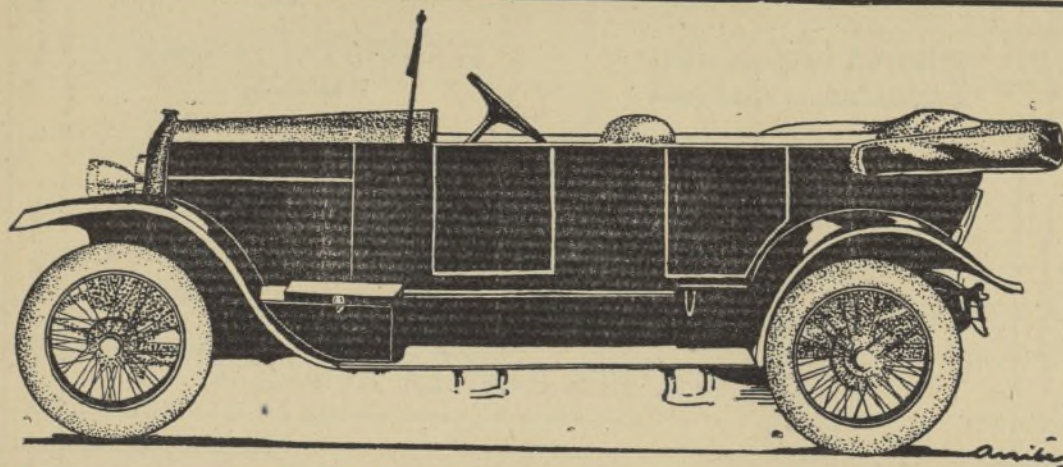
VALLET, FIOL Y C.[^], S. en C.

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

BIBLIOTECA
MUNICIPAL
MADRID

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

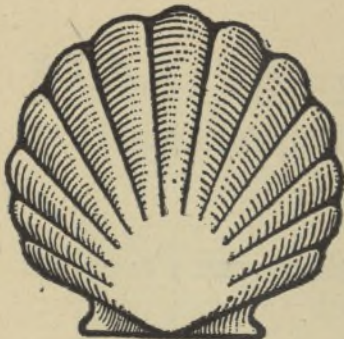
Copa del Presidente de la Repú-
blica, Lombard Honel
sobre cyclecar **SALMSON**

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.^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



TRIUNFO SENSACIONAL

DE LOS AUTOMÓVILES

BENJAMÍN

EN LA

VUELTA DE FRANCIA

(4.000 kilómetros)

En la categoría Cyclecars 750 ctms. cúb.
Mademoiselle Violette Morris et Hibert **Primeros**

En la categoría Cyclecars 1.100 cmc.

Allavoine con un maravilloso motor **Benjamín 750 cmc.** termina fácilmente, incluso en los Alpes, a pesar de la importante velocidad media impuesta, clasificándose **Primero**

En fin, en la categoría de coches 1.100 cmc.

Battagliola, sobre **Benjamín 750 cmc.**, el de menor cilindrada del lote, se clasifica **Primero**

AGENCIA EXCLUSIVA:

P. ESTELA

Depósito provisional : BARCELONA : Paseo de Gracia, 122

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-333

MADRID

Conde de Romanones, 7 y 9

Teléfono M-331

SAN SEBASTIÁN

Andía, 5



AUTOMÓVILES



ELIZALDE

A. ELIZALDE

Paseo San Juan, 149

Teléfono 8-921

Apartado de Correos 424

BARCELONA



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



Tipografía La Académica : Barcelona