AUTO-MOTO

REVISTA

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

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : RONDA SAN PEDRO, 2 PRAL.

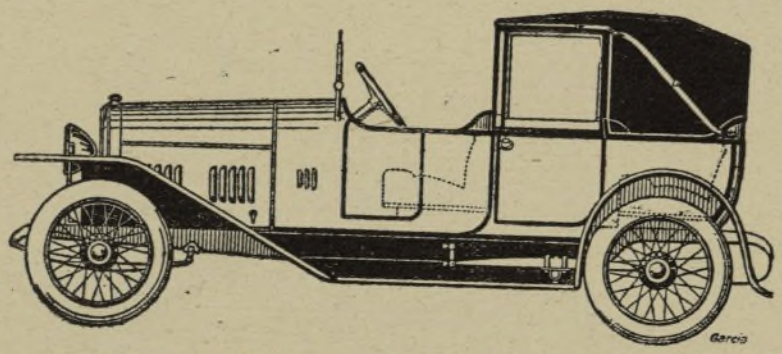
Director : JOSÉ ORTIZ

SUMARIO

Año I - Núm. 3

Noviembre 1918

ABADAL BUICK



EL AUTOMÓVIL DE ELECCIÓN

POR SU CALIDAD DE MATERIAL
POR SU GRAN RENDIMIENTO
POR SU ECONOMÍA DE CONSUMO
POR SU LUJO DE PRESENTACIÓN
POR SU REGULARIDAD DE MARCHA
POR SU SUSPENSIÓN Y ESTABILIDAD
Y POR SU LARGA DURACIÓN

De Estética Automóvil.

El automóvil, compuesto de máquina y vehículo, tiene, como estos dos, su estética peculiar. Si en un principio se le censuró por su falta de belleza, fué en primer lugar porque su exterior reflejaba los titubeos y las imperfecciones de su interior y porque el público, que no veía en él otra cosa que un coche al que se le habían suprimido los caballos, encontraba por la falta de éstos que el conjunto resultaba incompleto.

La estética absoluta no se encuentra más que en las obras de la naturaleza. La figura humana, por ejemplo, es estética, se encuentre donde se encuentre; pero la obra del hombre, para resultarlo, necesita ir acompañada de circunstancias de ocasión, de lugar, de ambiente. Fidias y Praxiteles hubieran sin duda modificado las formas de expresión de su divino arte si sus estatuas hubiesen tenido que armonizar con las líneas arquitectónicas de un castillo de la Edad Media. Un monumento antiguo no llega a producirnos el máximum de emoción estética hasta que nuestra imaginación lo va instintivamente rodeando del ambiente que le era propio, el único que le da completa justificación.

Hartas preocupaciones de orden técnico tenían los primitivos constructores de automóviles para que fueran a parar mientes en las de orden decorativo; pero insensiblemente, a medida que se perfeccionaron los distintos órganos de que aquél se compone, se fué buscando la proporción, luego la agrupación y finalmente la línea y aun la elegancia del detalle. Hoy el auto es, en general, estético: ningún órgano domina saliéndose de la importancia que tiene con respecto al conjunto.

Pero el chasis, elegante hasta donde su adelanto mecánico ha permitido, no es más que el basamento de la obra que ha de coronar el carrocero, que es quien, por la naturaleza de su trabajo y por la importancia del mismo, viene obligado a velar por la estética del conjunto, sin que sus faltas puedan, en la mayoría de los casos, encontrar disculpa, en las dificultades de orden técnico con que ha tenido que luchar el ingeniero. No es lo más corriente que aquel industrial, que debiera ser también artista, se preocupe del conjunto que ha de ofrecer su obra y la del mecánico, y obra en ocasiones bajo la impresión del gusto dominante del público, de la moda, cuando no de con-

veniencias mercantiles que le inducen a no desaprovechar las plantillas de que dispone, las piezas que tiene desvastadas o la rutina en que están aclimatados sus operarios y cuyo intento de rotura implicaría una pérdida de tiempo. Hay que hacer constar, sin embargo, en descargo de los constructores de carrocerías que, en muchas ocasiones, vienen obligados a trabajar a gusto del cliente y que éste, salvando excepciones, no se encuentra en disposición, por falta de gusto o de conocimientos técnicos, de constituirse en director de una obra llena de dificultades y que ha de reunir las cualidades esenciales de elegancia, comodidad y solidez. La falta de una cualquiera de las tres implica el fracaso completo.

Se encuentran en el mercado chasis que responden a todas las necesidades del automovilista, pero no abunda entre los compradores el buen sentido necesario para elegir el tipo que conviene en cada caso. La obra del fabricante queda en muchas ocasiones malograda por culpa del cliente o del carrocero: aquél por no saber escoger el chasis que conviene a la carrocería soñada (se tiene, generalmente, una idea más determinada de la segunda que del primero) y éste por razones que se han expuesto ya.

No se explica de otro modo el número de carrocerías llamadas *bombées,* de cantos redondeados, montadas sobre chasis en los que predomina la línea recta, el canto vivo y las superficies planas. La estética, y aun simplemente el buen sentido, aconsejan en tal caso la adopción de carrocerías con esquinas angulares o de un romo poco pronunciado y cuyos plafones planos o ligeramente curvados, constituyen un motivo de construcción que se repite en el radiador y capó. La carrocería de cantos redondeados y superficies curvas, nacida en Alemania y muy en boga en Italia, se justifica perfectamente por la armonía que guarda con los chasis de algunas marcas de dichas nacionalidades.

Es condición primordial para la belleza del chasis automóvil y ya, afortunadamente, ha sido adoptada por la inmensa mayoría de constructores, que el plano delantero del radiador no avance más que el del eje fijo de las ruedas directrices, debiendo, en los radiadores de superficie no plana, entenderse para la mencionada disposición la parte más saliente del mismo. Regla tan indispensable como la antedicha, si bien menos respetada en general, es la de que el perfil de la pared posterior de la carrocería no vaya más atrás, o al menos sea en cuantía poco apreciable, del plano que determina la parte más saliente de las ruedas motrices, incluído el grueso del neumático. Un saliente mayor constituye no sólo un perjuicio para la estética del auto, sino también para la estabilidad del mismo. Resumiendo: la masa *coche,* en la que va comprendida el capó y radiador, tiene su límite en el eje fijo delantero y en el punto más saliente de las ruedas traseras aun cuando lo sean más los extremos de los largueros del chasis, las ballestas o el depósito de esencia.

El radiador en punta o *coupe-vent,* que no representa ningún avance de orden técnico, pero que discretamente usado constituye un elemento estima-

ble para favorecer el conjunto de ciertos tipos de carrocería, debe su decadencia al abuso que en un principio se hizo del mismo y al poco acierto de la mayoría de constructores en la concepción del modelo adoptado. Es un error lamentable que detrás del *coupe-vent* se advierta una carrocería que presente superficies de resistencia al aire seis o siete veces mayores que la que se ha ahorrado dando al radiador la mencionada disposición.

Es muy curioso el detalle de que se hayan preocupado más de la supresión de superficies que ofrecen resistencia al aire los fabricantes de accesorios que los mismos carroceros, cuando el beneficio que aquellos pueden proporcionar es irrisorio al lado de la importancia del que puede esperarse de los segundos. Se han ideado faros, linternas, bocinas, generadores, cajas para herramientas *coupe-vent,* para ahorrar unos centímetros de superficie y perdemos, en cambio, metros enteros en para-brisas y carrocerías, sin que los que trabajan en busca de un aumento de rendimiento térmico de los motores de automóvil clamen contra esta absorción de rendimiento mecánico.

Gozó de mucho favor y sigue gozándolo aún entre algunos automovilistas, el radiador excesivamente estrecho, y para su implantación se llegó en ocasiones a sacrificar parte de superficie de enfriamiento y a modificar órganos accesorios del motor; pero los entusiastas de la disposición no han tenido en cuenta la imposibilidad de estrechar en igual proporción la carrocería, lo que impone un capó y coraza de una conicidad exagerada que afea el conjunto del auto.

Está bastante generalizada, entre los aficionados e industriales, la creencia de que la altura exagerada del capó favorece el aspecto general del automóvil. Es muy cierto que los capós antiguos estaban desprovistos de toda elegancia a causa de ser excesivamente bajos, pero los fabricantes, en su mayoría, ya han introducido la modificación, forzados por el tipo moderno de motor. No hay, pues, que pedir mayor altura de la necesaria sin caer en el ridículo de poner zapatos grandes a un pie pequeño. Los detalles exteriores del chasis ya acusan de un modo aproximado la fuerza de su motor, y el querer, por medio de un capó exagerado, aparentar una mayor que la real, hace que se caiga en la desproporción y por ende en la falta de elegancia.

La altura total a dar al automóvil es también objeto de una serie de prejuicios. Es indiscutible que el aspecto exterior, la comodidad y sobre todo la estabilidad, aconsejan que el vehículo sea lo más bajo posible, pero este criterio debe ya partir del constructor del chasis, de lo contrario sale perjudicado el conjunto de la obra. Es importante el regateo de unos centímetros de altura en una carrocería destinada a turismo, porque al reducirla ganamos estabilidad y disminuímos superficie de resistencia al aire. Si la caja es de tipo abierto no tenemos otra limitación para bajar sus barandillas que la altura de los asientos y de sus respaldos, altura no tan fácil de reducir como algunos constructores han creído, sin caer en el ridículo (bastante extendido des-

graciadamente) de que los pasajeros lleven las rodillas y la espalda al aire. Si la carrocería es cerrada hay que tener en cuenta solamente la altura de las personas sentadas y de sus sombreros, que para viaje no se llevan nunca voluminosos. En la carrocería destinada al servicio de ciudad puede y debe calcularse la altura con mayor liberalidad, teniendo en cuenta que las subidas y bajadas son más frecuentes y que han de ofrecer, por lo tanto, más comodidad, que es corriente en señoras y caballeros el uso de sombreros altos y que no ha de atormentar mucho la idea de persecución de la estabilidad en su grado máximo posible.

El volante de gobierno de la dirección y columna que lo soporta constituyen un accesorio que tiene capital importancia para el efecto estético del automóvil, importancia que puede explicarse por el hecho de que, como acontece con el capó, presentimos en él algo esencial para el vehículo, y ello atrae nuestra atención de modo preferente. Es costumbre bastante extendida entre los carroceros el trazar el perfil vertical de la carrocería sin indicar la posición del volante. Aun indicándolo hay que tener presente que el accesorio mencionado adquiere mayor importancia de visualidad una vez el auto en uso, porque de su posición depende la del conductor, silueta con la que hay que contar al concebir la del conjunto del coche. Nada más antiestético que un volante de dirección que asoma medio metro por encima de la borda del torpedo y del que cuelgan materialmente los brazos del conductor, ni uno que, por su posición excesivamente baja con relación a la altura del asiento, oprime el vientre y muslos del que tiene la degracia de manejarlo.

Nunca se tendrá bastante presente que el automóvil es un artefacto cuya principal cualidad debe ser la comodidad y que sin alcanzar ésta hasta el mayor grado posible no puede resultar estético, como no lo es ninguna obra que no resuelve lo que su autor se ha propuesto al concebirla. Mucho queda por decir sobre el tema que ha motivado las consideraciones apuntadas, pero estimo que las dimensiones del artículo imponen un final por hoy. Espero no ha de dejar de presentarse ocasión oportuna para insistir sobre asunto de tanta importancia para el automovilismo.

J. V. Solá Andreu

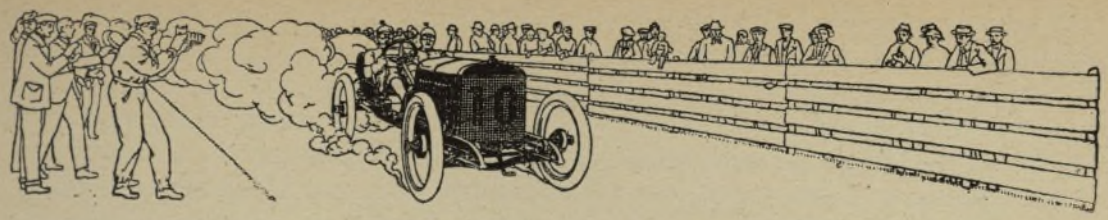
Los Concursos Automovilistas de Málaga.

Hemos recibido noticias de los resultados de los Concursos Automovilistas celebrados en Málaga el mes pasado.

El gran triunfador fué D. Luis Carreras, socio del R. A. C. C., sobre «Hudson», que ganó brillantemente no sólo la prueba de velocidad en la Cuesta de la Reina, que tenia un kilómetro de recorrido, sino también la prueba de regularidad que constaba de 51 kilómetros, demostrando en ambas su pericia y dominio en el manejo del volante.

Asimismo se clasificó primero de su categoría el «Abadal-Buick», coche de serie.

Reciban ambos nuestras sinceras felicitaciones.



La carrera "Copa Cuesta Ordal", organizada por el R. A. C. C. y R. M. C. C. - 15 Diciembre 1918.

Siguen adelante los trabajos de organización de esta carrera que esperamos constituirá un éxito para las entidades que activamente se ocupan en su preparación.

El día 14 de Octubre próximo pasado, se trasladaron a Ordal los señores D. Rómulo Bosch, D. José Solá Sert, D. Juan Majó, D. Francisco Coma, don Juan Fabra de Sentmenat y D. José Solá Andreu del Comité organizador, junto con el Ingeniero Sr. Ortega y el contratista Sr. Solé, en los automóviles de los Sres. Bosch, Solá, Sert, Majó y Fabra, y estudiaron detenidamente la forma de que los cinco kilómetros que han de constituir el recorrido, estén en perfecta condición a fin de que los automóviles puedan alcanzar en ellos el máximum de velocidad, estableciendo tiempos verdaderamente notables.

Por conversaciones particulares y de una manera oficiosa se tiene noticia de que serán muchos los inscritos y que se presentarán automóviles con características desconocidas y extraordinaria potencia, que causarán verdadera sensación.

Por otra parte, la fórmula del Reglamento ha sido muy bien recibida porque a su amparo pueden optar a importantes premios, automóviles equipados completamente de turismo, y con varios asientos ocupados, que no han de preocuparse de batir el record de la cuesta, sino simplemente aprovecharse de su peso para que unido al tiempo invertido pueda darles por resultado un valor que les proporcione la satisfacción de obtener un buen premio.

Como sucede siempre en casos análogos, no esperamos inscripciones hasta última hora, en la que se presentarán todas juntas para obligar caritativamente a los organizadores, a un trabajo intensivo.

El Comité organizador ha probado con su reciente visita al circuito, el gran interés que se toma para asegurar el éxito de la carrera y pueden estar seguros los concurrentes de que serán atendidas con agrado todas las observaciones y dudas que sugiera la interpretación del Reglamento que, por otra parte, se ha procurado hacer lo más sencillo posible para facilitar su comprensión.

Será conveniente trasladarse al lugar donde se celebrará la carrera, no por la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, que es el camino más directo, sino por la de Esplugas a Cornellá y San Baudilio hasta el cruce con la anterior cerca de Molins de Rey, pues aquélla se halla en tan mal estado que no puede esperarse su reparación para el día de la carrera.

En cambio la citada carretera provincial está bastante aceptable y el trasladarse a Ordal constituirá un verdadero paseo, tanto más, cuanto que el trozo —hoy infernal— comprendido entre Molins de Rey y Vallirana va a ser objeto de una seria reparación que estará terminada el día de la carrera. En el recorrido de ésta hay puntos privilegiados, desde los que se dominan más de dos kilómetros de carretera con cerrados virages, que serán aprovechados por los aficionados a emociones fuertes, siendo el punto de llegada único por su situación inmejorable, existiendo hasta una casilla de peones camineros que por su elevación sobre el nivel de la carretera constituye una magnífica tribuna natural.

Los espectadores qne lleguen tarde se verán obligados a dar la vuelta por Sitges y Villafranca, por lo que les aconsejamos que calculando con tiempo la hora tomen ya desde San Baudilio a Sitges para ir después a Villafranca y subir a Ordal en sentido inverso, si desean presenciar la llegada de los concurrentes, que será seguramente lo más sensacional de la carrera.

El Real Automóvil Club de Cataluña, tiene la firme intención de extremar las medidas de vigilancia hasta donde humanamente sea posible, declinando desde ahora toda responsabilidad por los accidentes que las inevitables imprudencias, que en todas las carreras cometen un número desgraciadamente considerable de espectadores, puedan producir. Para ello se establecerá un buen servicio de vigilancia, esperando que ningún contratiempo empañará el esplendor que esperamos de esta gran manifestación automovilista.

REGLAMENTO

de la carrera "Copa Cuesta Ordal" organizada por el R. M. C. de Cataluña, que se correrá el día 15 de Diciembrc de 1918, con substitutivos de gasolina.

El «Real Moto-Club de Cataluña» organiza para el día 15 de Diciembre próximo, una prueba en la Cuesta del Ordal (carretera de Barcelona a Tarragona), que se correrá con arreglo al siguiente Reglamento:

Artículo 1.° La prueba será regida por los reglamentos generales de la F. I. del C. M. y del «Real Automóvil-Club de España», sujetándose además, los concursantes a las condiciones que a continuación se especifican.

2.° La distancia a recorrer será de cinco kilómetros y se halla comprendida entre el km. 70,500 y el 65,500 de la carretera de Tarragona a Barcelona.

3.° La prueba consistirá en una carrera de velocidad en la que podrán tomar parte los siguientes vehículos:

Clase A.	Motocicletas con una cubicación cilíndrica total no superior a	350 c. c.
Clase B.	» » » » » » » » a	560 c. c.
Clase C.	» » » » » » » » a	1000 c. c.

MOTOCICLETAS CON SIDE-CAR

Clase D.	Motocicletas con una cubicación cilíndrica total no superior a	560 c. c.
Clase E.	» » » » » mayor de. . . .	560 c. c.

AUTOCICLOS

Clase única.	1100 c. c.

Además de las categorías antes mencionadas, en las que podrán inscribirse libremente todas las motocicletas y autociclos, se formarán clases especiales de turismo y categorías intermedias para todas aquellas clases en las que se inscriban y tomen parte en la prueba tres o más vehículos de la clase turismo o categorías intermedias.

Por lo que se refiere a motocicletas y side-cars, sólo tendrán opción a la prueba de turismo aquellos cuya especificación corresponda exactamente a los tipos llamados de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras, con la sola excepción de la forma del manillar y de los gases, que podrá ser libre para el corredor.

Todas las motocicletas, con o sin side-car, que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscritos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo, con carrocería, estribos, guardabarros, faros, útiles, etc. Se exceptúan de la especificación el parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior clasificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

4.° Los concursantes podrán emplear como combustible, únicamente los substitutivos de gasolina, debiendo declarar antes de tomar la salida el substitutivo que emplean, pudiendo los Comisarios de la carrera, verificar las comprobaciones que consideren necesarias.

5.° Se disputarán tres copas de plata del «Real Moto-Club de Cataluña» con el título de COPA ORDAL, las que se adjudicarán respectivamente a la motocicleta, side-car y autociclo que efectúen el mejor tiempo independientemente de la clasificación, que para las varias categorías se establezcan.

Cada categoría estará provista de premios especiales, que se adjudicarán a los respectivos ganadores, por orden de velocidad.

Los primeros premios en categorías de turismo, consistirán en medallas de oro.

La COPA ORDAL suple el primer premio correspondiente a la categoría en que se halla inscrito el concursante a quien se adjudique.

Podrán crearse premios especiales, que deberán anunciarse con antelación al cierre de inscripciones.

6.° Las inscripciones acompañadas de su importe, deberán remitirse al «Real Moto-Club de Cataluña» hasta el día 25 de Noviembre próximo; pasado dicho día se admitirán las inscripciones pagando derechos dobles hasta el día 9 de Diciembre, que se cerrará definitivamente la inscripción.

El precio de las inscripciones será de cinco pesetas para los concursantes que sean socios del «Real Moto-Club de Cataluña», y de diez pesetas para los que no sean socios.

7.° No se admiten inscripciones de un mismo concursante para varias categorías, así como de un mismo vehículo para varios concursantes.

8.° Los concursantes deberán presentarse para tomar parte en la carrera en el lugar, día y hora que de antemano se fijará, y de no verificarlo perderán su derecho a tomar parte en la misma.

9.° La salida será lanzada con 500 metros de embalaje.

El vehículo que a la señal del Juez no tome la salida, podrá verificarlo durante los dos minutos siguientes a la misma, pasados los cuales sin hacerlo, pierde todo derecho a efectuar el recorrido.

Una vez tomada la salida, no deberá mediar más de dos minutos entre el tiempo de la misma y el paso del concursante por el primer control de tiempo.

10. Los vehículos de los vencedores en las varias categorías, quedarán después de efectuado el recorrido, a disposición de los señores Comisarios y Técnicos, para proceder a las comprobaciones que estimen oportunas.

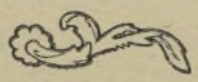
11. Los concursantes, en caso de avería durante el recorrido, vienen obligados a retirarse a un lado de la carretera lo más rápidamente posible.

12. Los concursantes vienen obligados a aceptar cuantas disposiciones se dicten por los señores Comisarios, Jueces y Comité organizador, para el buen orden de la prueba.

13. El «Real Moto-Club de Cataluña» no acepta responsabilidad alguna por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes.

14. El Comité Organizador se reserva el derecho de aplazar la carrera.

15. Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los señores D. Alfredo Arruga, D. Andrés Bresca y D. José R. Carles, que podrán ser auxiliados en sus decisiones por la Comisión Técnica compuesta de los señores D. Rafael Bianchi y D. Pablo Llorens.

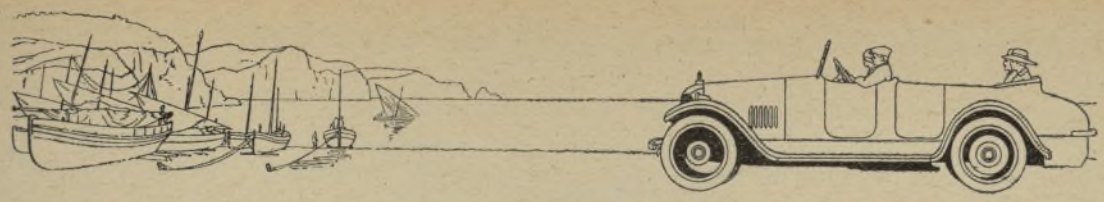


Salón Automóvil.

La Cámara Sindical del Automóvil de esta Capital, está organizando con gran actividad un Salón para automóviles, que deberá celebrarse en la próxima primavera en el Palacio de Bellas Artes, cedido ya por el Ayuntamiento para dicho objeto.

Según nuestras noticias, el éxito del mismo está ya descontado, sobre todo si entonces ya ha terminado la guerra mundial, pues pueden llegar a tiempo de concurrir a él importantes casas extranjeras.

Ha sido nombrado un comité organizador que ha tenido el acierto de designar al joven e ilustrado arquitecto Don José M.ª Sagnier y Vidal, para la formación de los planos y distribución de emplazamientos del futuro Salón.



Reseña histórica de las carreras de automóviles organizadas por el "Real Automóvil-Club de Cataluña".

(Continuación)

La Junta Directiva que regía los destinos del «Real Automóvil-Club de Cataluña», al empezar el año 1913 tenía que dedicar toda su atención a varios importantes asuntos de régimen interior y no le fué posible ocuparse de la organización de ninguna manifestación deportiva, procurando, no obstante, preparar el terreno para el año siguiente, desde cuyo principio empezó a notarse que el Club se preocupaba de la posibilidad de organizar una carrera de automóviles que pudiera continuar la serie interrumpida el año anterior.

Así fué, efectivamente, y después de varios tanteos y proyectos y descartada la idea de una carrera en circuito, fué anunciada la COPA TIBIDABO, que tenía que consistir en una carrera en cuesta, de un kilómetro, que debía celebrarse en la, por todos aspectos, pintoresca y céntrica Gran Avenida del Tibidabo.

Bajo la presidencia del entusiasta deportista D. Salvador Andreu, el Comité organizador no se dió punto de reposo, y tan bien cumplió su cometido, que la carrera constituyó un éxito tanto deportivo como mundano.

La COPA TIBIDABO se corrió el día 24 de Mayo de 1914 con asistencia de las autoridades y de un público numerosísimo y elegante que constituyó una espléndida nota de color en aquella incomparable tarde de primavera.

Dividida en dos pruebas: una de velocidad y otra de turismo, participaron en ellas treinta y ocho concurrentes de los cuarenta y siete inscritos, número importantísimo si se tiene en cuenta las duras condiciones del Reglamento.

De la prueba de velocidad resultaron vencedores de la categoría libre, *exequo*, un Benz de 200 H. P. conducido por Mr. Hörner y otro coche inscrito por D. F. S. Abadal, motor Clement, que desarrollaba aproximadamente 160 H. P. y fué conducido por Mr. Grua. Ambos emplearon 52 s. 4/5 en hacer el recorrido.

Los resultados fueron los siguientes:

PRUEBA DE VELOCIDAD

1.ª Categoría.—Vencedor:	Abadal,	sobre «Terrot»	Tiempo:	1 m. 24 s. 4/5
2.ª » » :	Gasté,	» «Vermorel»	»	: 1 » 04 » 2/5
3.ª » » :	J. Alvarez,	» «Diatto»	»	: 1 » 13 » 0/5
4.ª » » :	L. Massuguer,	» «Hispano»	»	: 0 » 53 » 0/5
5.ª » » :	J. Marqués,	» «Metallurgique»	»	: 1 » 0/5
6.ª » Vencedores *exequo*	M. Hörner,	» «Benz»	»	52 » 4/5
	M. Grua,	» «Clement»	»	52 » 4/5

PRUEBA DE TURISMO

1.ª Categoría.—Vencedor:	E. Gomis,	sobre «D. F. P.»	Tiempo:	1 m. 34 s. 0/5
2.ª » » :	Brezón,	» «Sizaire-Naudin»	»	: 1 » 23 » 4/5
3.ª » » :	J. Fabra de Sentmenat,	» «Charron»	»	: 1 » 27 » 1/5
4.ª » » :	J. Xicoy,	» «Overland»	»	: 1 » 32 » 0/5
5.ª » » :	L. Rocamora,	» «Metallurgique»	»	: 1 » 18 » 1/5
6.ª » » :	J. Jové,	» «Rochet-Schneider»	»	: 1 » 11 » 4/5

Además de los vencedores, merecen citarse la Srta. Marnet que participó en la carrera conduciendo su «Renault», la originalísima carrocería con un solo asiento del «Hispano» pilotado por Massuguer, que fué bautizado con el nombre de «Sardina», el equipo de los N. S. U. presentado por el Sr. Comerna y el brillante recorrido realizado por el Sr. Casajuana sobre su «Ford».

Como se desprende de los resultados expuestos, la carrera, que fué precedida de otra muy bien organizada por el Moto-Club Deportivo, constituyó un triunfo para el R. A. C. C. y si el final y el desfile resultaron deslucidos, fué culpa única y exclusivamente de las autoridades, a las que reiteradamente había suplicado el Club el envío de fuerzas de policía suficientes para garantir el orden y que no sólo resultaron insuficientes sino que manifestaron tener orden de no oponer resistencia al público, en vista de lo cual, y como era facilísimo de preveer, aquél se desbordó y dió ocasión a que ocurriera una verdadera catástrofe, que por un verdadero milagro no hubo que lamentar.

A los ocho días de celebrada la carrera COPA TIBIDABO, tuvo lugar en el Paseo de Gracia el Primer Concurso de Elegancia, en el que se inscribieron más de noventa automóviles y que constituyó una novedad muy celebrada y otro éxito para el R. A. C. C.

El haber estallado poco tiempo después la gran guerra europea, restando a las carreras el concurso importantísimo del elemento extranjero, obligó al R. A. C. C. a suspender la organización de aquéllas durante el siguiente año 1915, teniendo que limitarse a celebrar el Segundo Concurso de Elegancia, que tuvo efecto en el Paseo de Gracia, el día 30 de Mayo, con éxito muy apreciable, pues se inscribieron cerca de cincuenta automóviles, poniendo en un verdadero apuro al Jurado encargado de fallar la distribución de los premios por ser muchos los que por la elegancia de sus líneas eran acreedores a una recompensa.

(Continuará)

Reseña histórica de las manifestaciones celebradas por el R. M. C. de Cataluña.

(Continuación)

Justo es hacer constar aquí las atenciones que con motivo de aquella carrera recibió el «Club» de todos los Representantes de Motocicletas en Barcelona y especialmente del «Real Automóvil Club de Cataluña», quien hizo concesión de una expléndida copa artísticamente labrada, que con mucho mérito se adjudicó Juan A. Orús.

Los resultados de la carrera fueron :

MOTOCICLETAS 2 3/4 HP.

Primero :	Barnola,	«Motosacoche»,	1	m.	2	s.	5/10
Segundo :	Bonet,	«Motosacoche»,	1	»	3	»	9/10
Tercero :	Juan Moré,	«Sund»,	1	»	25	»	1/10

MOTOCICLETAS 3 1/2 HP.

Primero :	J. A. Orús,	«Motosacoche»,	1	m.	0	s.	4/10
Segundo :	A. Leek,	«Triumph»,	1	»	4	»	9/10
Tercero :	J. Codina,	«Triumph»,	1	»	5	»	5/10
Cuarto :	J. Martínez,	«Rover»,	1	»	5	»	7/10
Quinto :	M. Armangué,	«Rudge»,	1	»	7	»	
Sexto :	L. Alexander,	«Zenith»,	1	»	7	»	9/10

SIDE-CARDS 3 1/2 HP.

Primero :	Levanchy,	«Motosacoche»,	1	m.	18	s.	6/10
Segundo :	P. Llorens,	«Rover»,	1	»	34	»	
Tercero :	J. Nuvials,	«Triumph»,	1	»	34	»	6/10
Cuarto :	E. Antonietti,	«Triumph»,	1	»	44	»	
Quinto :	R. Clarasó,	«New-Hudson»,	1	»	45	»	3/10

SIDE-CARS 5-6 HP.

Primero :	A. Biosca,	«Bradbury»,	1	m.	20	s.	1/10
Segundo :	F. Batlló,	«Bradbury»,	1	»	26	»	9/10
Tercero :	B. Clavería,	«Bradbury»,	1	»	28	»	5/10

SIDE-CARS 7-9 HP.

Primero :	J. M. Oriol,	«Zenith»,	1	m.	19	s.	

La cuarta gran prueba motociclista del año 1914, la constituyó el Gran Premio Cataluña, corrido en el circuito Bajo Ampurdán, San Feliu de Guixols, el día 2 de Agosto.

La carrera para motocicletas, consistió en siete vueltas al circuito, o sean 116,65 kms., y la de side-cars, tres vueltas, o sean 49,95 kms. La primera estuvo dotada con una valiosa Copa de S. M. el Rey, que ganó brillantemente Durán sobre «Motosacoche», invirtiendo en el recorrido 1 hora 31 minutos y 28 segundos, lo que corresponde a una velocidad de 76,42 kms. por hora,

velocidad que constituye aún un record, aumentado de valor por las malas condiciones de la carretera sobre que se estableció.

Esta ha sido la última gran carrera en circuito celebrada por el «Club», superando en inscripciones, premios, velocidad y organización todo cuanto hasta aquella fecha se había hecho. Basta decir que se inscribieron 40 corredores, que el circuito estuvo cerrado hasta para los perros, y el trayecto dentro de la población de San Feliu de Guixols vallado con cuerdas en casi toda su extensión.

La clasificación de esta carrera fué como sigue:

MOTOCICLETAS 3 1/2 HP.

Primero :	J. A. Orús,	«Motosacoche»,	1	h.	43	m.	14	s.
Segundo:	A. Leek,	«Triumph»,	1	»	47	»	35	»
Tercero :	A. Bresca,	«N. S. U.»,	1	»	56	»	22	»
Cuarto :	J. Fontrodona,	«Triumph»	1	»	57	»	47	»
Quinto :	L. Alexander,	«Zenith»,	2	»	3	»	4	»

MOTOCICLETAS 2 3/4 HP.

Primero :	J. Durán,	«Motosacoche»,	1	h.	23	m.	28	s.
Segundo:	J. Barnola,	«Motosacoche»,	1	»	54	»	53	»

SIDE-CARS 7-9 HP.

Primero :	A. Biosca,	«Bradbury»,			54	m.	32	s.
Segundo:	Vedruna,	«Motosacoche»,			59	»	18	»
Tercero :	F. Clavería,	«Clyno»,	1	h.	2	»	4	»

SIDE-CARS 3 1/2 HP.

Primero :	A. Leek,	«Triumph»,			58	m.	43	s.

Esta carrera coincidió con el rompimiento de hostilidades que dió lugar la actual guerra europea, que ha constituído un freno involuntario para el creciente desarrollo del motociclismo entre nosotros.

No cabe duda que esta catástrofe mundial ha repercutido en el motociclismo de Cataluña, privándonos de parte de los medios con que hubiéramos seguramente alcanzado días más gloriosos aun que el del Gran Premio Cataluña.

Por el contrario, el cycle-car o autociclo, se ha librado de esta influencia y va floreciendo cada vez más entre nosotros, conquistando en todas las pruebas, honrosos laureles para nuestro Club.

Con la clásica prueba de los Bruchs, se inauguró el programa motociclista de 1915, el día 28 del mes de Marzo. Por primera vez, en este día se cronometran velocidades superiores a 60 kms. por hora en la dura cuesta de los Bruchs. Se inscriben 37 corredores, se entabla la primera lucha de autociclos y se baten los tiempos establecidos en los dos anteriores años, en la espléndida forma que la siguiente clasificación indica:

MOTOCICLETAS 2 3/4 HP.

Fuera de concurso:	J. Bonet,	«Motosacoche»,	10	m.	42	s.		
Primero :	J. Oliveras,	«Motosacoche»,	11	»	43	»		
Segundo:	M. Armangué,	«Connaught»,	15	»	8	»		

MOTOCICLETAS 3 1/2 HP.

Primero :	J. A. Orús,	«Motosacoche»,	9 m. 20 s.
Segundo :	J. Martínez,	«Zenith»,	10 » 22 »
Tercero :	P. Tapies,	«Motosacoche»,	11 » 11 »

MOTOCICLETAS 7-9 HP.

Primero :	J. M. Moré,	«Indian»,	9 m. 50 s.
Segundo :	J. Soler,	«Harley Davidson»,	12 » 16 »

SIDE-CAR 3 1/2 HP.

Primero :	E. Antonietti,	«Triumph»,	22 m. 4 s.

SIDE-CAR 7-9 HP.

Primero :	R. Clarasó,	«Matchless»	14 m. 9 s.
Segundo :	A. Lloberes,	«Williamson»,	19 » 15 »

AUTO-CICLOS

Primero :	León Conte,	«Buckingham»,	12 m. 55 s.
Segundo :	J. Custals,	«Ideal»,	14 » 37 »
Tercero :	B. Clavería,	«Morgan»,	14 » 42 »

El día 25 de Abril siguiente celebró el Club una tercera prueba de regularidad sobre un circuito de 228 kilómetros, en el que se incluyeron famosas cuestas. Esta prueba, organizada con algunas variaciones sobre las anteriores y corrida durante ocho horas consecutivas de lluvia, resultó casi heroica para los ganadores, que recorrieron sin penalizaciones el circuito de Barcelona, Tarrasa, Mura, Navarcles, Calders, Artés, Aviñó, L'Estany, Moyá, San Llorens, La Garriga y Barcelona.

En esta prueba se dió a conocer por primera vez el autociclo «D y G», que corrió con poca fortuna, contrariamente a los «Ideal», que alcanzaron los mejores lugares en la clasificación, que es como sigue:

MOTOCICLETAS

Primero :	J. Mas,	«Douglas»,	100	puntos.	Medalla de oro
Segundo :	M. Armangué,	«Connaught»,	100	»	Medalla de plata
Tercero :	A. Ferrán,	«Rudge»,	98 1/2	»	» » »
Cuarto :	Chasaigne,	«Vindec»,	93	»	» » »
Quinto :	J. Martínez,	«Zenith»,	93	»	» » »

SIDE-CARS

Primero :	E. Antonietti,	«Triumph»,	27 1/2	puntos.	Medalla de oro

AUTOCICLOS

Primero :	J. Barnola,	«Ideal»,	100	puntos.	Medalla de oro
Segundo :	J. Custals,	«Ideal»,	100	»	» » »
Tercero :	L. Conte,	«Buckingham».	84 1/2	»	Medalla de cobre

En el mes de Mayo intervino el «Moto Club Deportivo Barcelona», en unas carreras de velocidad cuya organización corrió a cargo de Vendrell, distinguiéndose en las mismas José M.ª Moré, que ganó el handicap de motos sobre «Indian» 7-9 HP., y Palau, de Tarragona, también sobre «Indian», que se adjudicó el segundo lugar en la clasificación general.

En los primeros días de Octubre (día 3) corrióse la Primera Prueba por equipos, en la que tomaron parte seis de ellos, compuesto cada uno por un

autociclo, un sidecar y dos motocicletas. Esta prueba, de carácter eminentemente amical, estaba caracterizada por la buena compenetración y compañerismo que debía reinar entre los concursantes de un mismo equipo, ya que como tiempo total del mismo, se tomaba el del concursante último, a quien sus compañeros prodigaban en interés suyo y propio, todos los cuidados y auxilios posibles. Los tres equipos mejor clasificados fueron :

Primero :	Equipo Azul.	J. M. Moré,	«David»
		P. Llorens,	«Rover»
		A. Ferrán,	«Rudge»
		M. Armangué,	«Indian»
		Velocidad media: 32'800 km. por hora.	
Segundo:	Equipo Blanco.	R. Bianchi,	«D. y G.»
		E. Cardelús,	«Motosacoche»
		J. Cardelús,	«Motosacoche»
		F. Llanes,	«Motosacoche»
		Velocidad media: 30'900 km. por hora.	
Tercero :	Equipo Amarillo.	F. Arruga,	«David»
		A. Tejedor,	«Rover»
		C. Tejedor,	«B. S. A.»
		J. Ponsa,	«Royal Enfield»
		Velocidad media: 28'300 km. por hora.	

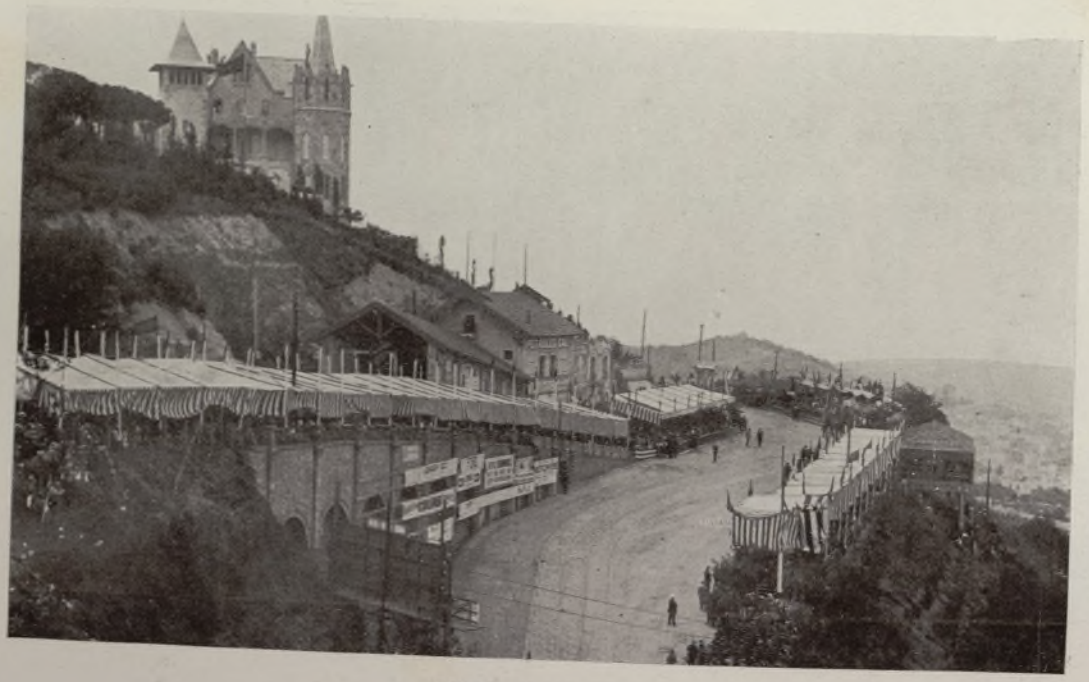
Poco después de la prueba de equipos, encontrando el Club insuficiente su local social, acordó el traslado a la Plaza de Tetuán n.° 36, lugar que continúa ocupando hoy y cuya inauguración coincidió con el famoso match «*Custals-Moré*» el día 5 de Diciembre de 1915. Muchos lectores recordarán aún la espectación enorme producida por el anuncio del match y su negativo resultado inmediato, compensado con creces por las felices consecuencias que del mismo se derivaron, ya que a él se debió la carrera Barcelona-Madrid-Barcelona, que bien podemos calificar, copiando a nuestros críticos, del mayor acontecimiento deportivo celebrado en España.

Simultáneamente estaba organizando el Club la primera Vuelta a Cataluña, para motocicletas y autociclos, exactamente cinco años más tarde de la primera Vuelta a Cataluña, ciclista, que organizara Artemán y sus compañeros del Dlub Deportivo.

(Continuará)

COPA TIBIDABO

24 MAYO 1914



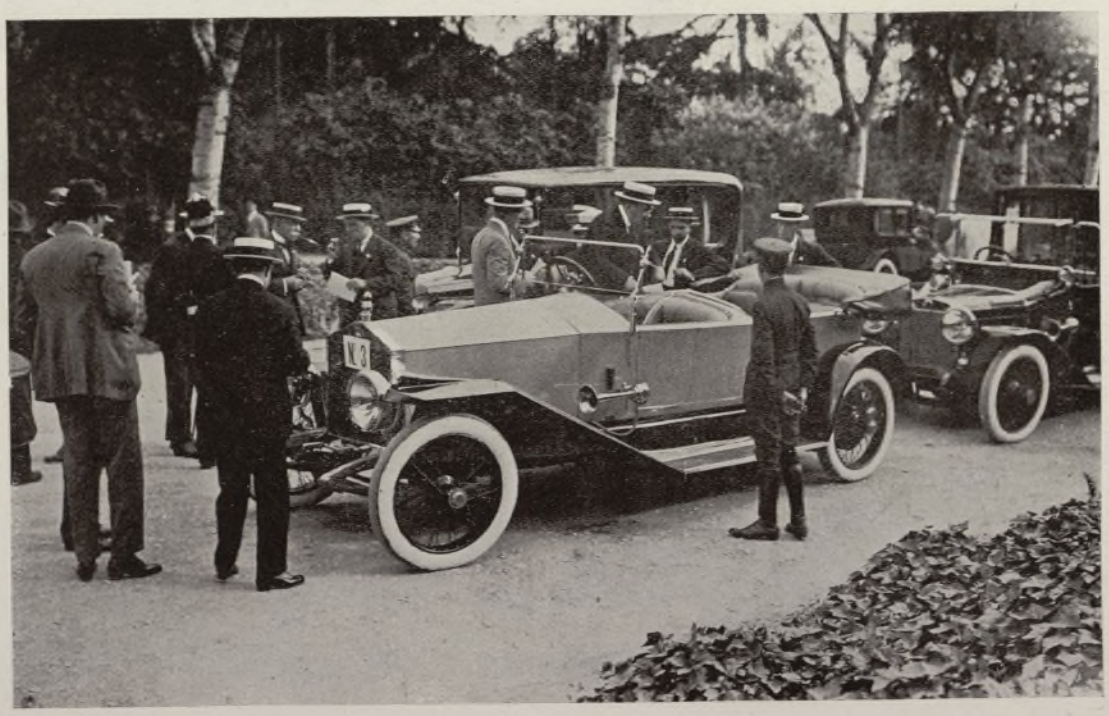
Vista panorámica.

Aspecto de las tribunas en la carrera Copa Tibidabo.

La tribuna con el Jurado en el primer concurso de elegancia.

Uno de los concurrentes al mismo concurso.

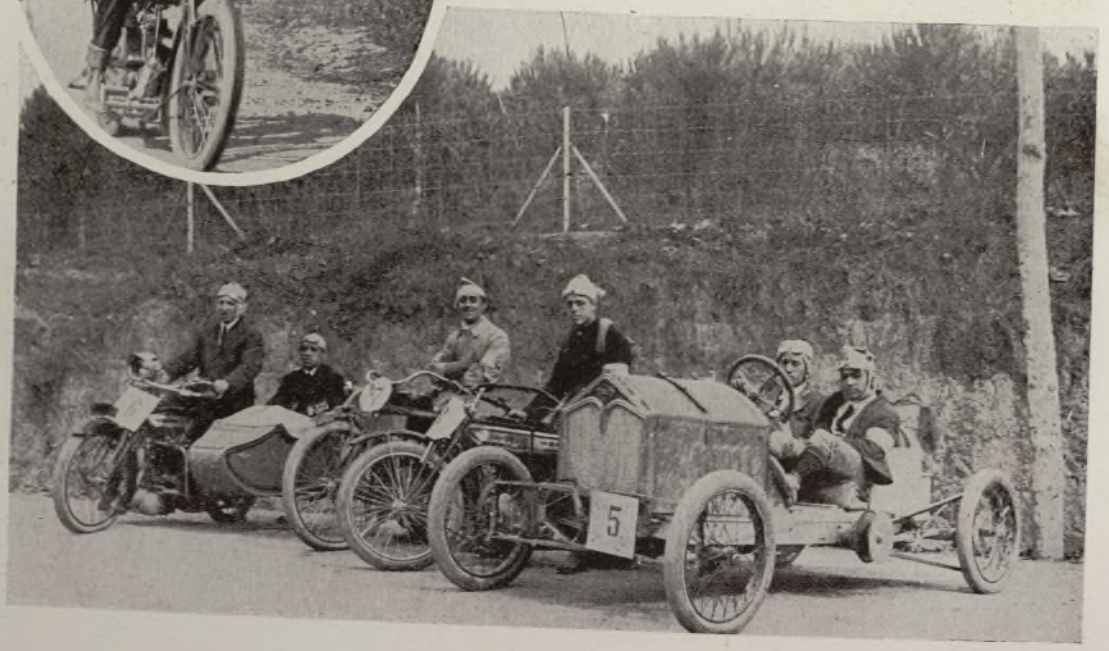
Las señoritas Marnet en el primer concurso de elegancia.



El Jurado examinando los automóviles en el segundo concurso de elegancia.

El equipo Rojo.

Ferrán en la misma prueba.



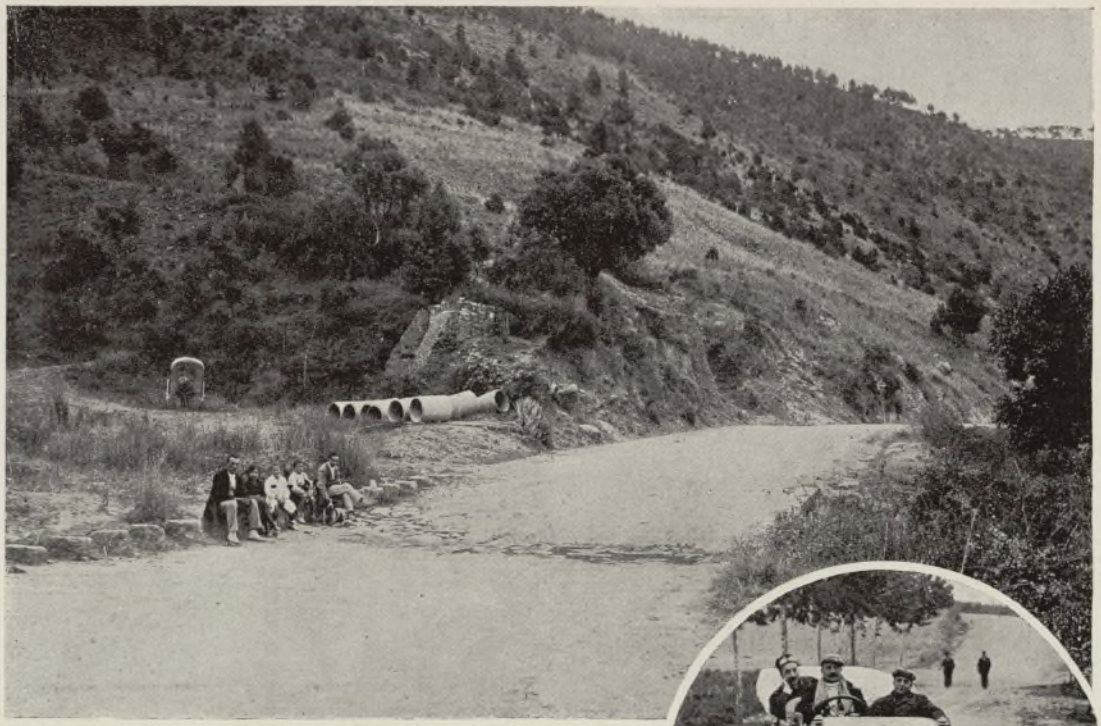
El equipo vencedor.

Prueba de los Bruchs, 3.er año.
P. Tapias, 28 de Marzo de 1915.

León Compte, sobre Buckingham.

Carrera de San Feliu de Guixols, antes de la salida, 2 Agosto 1914.

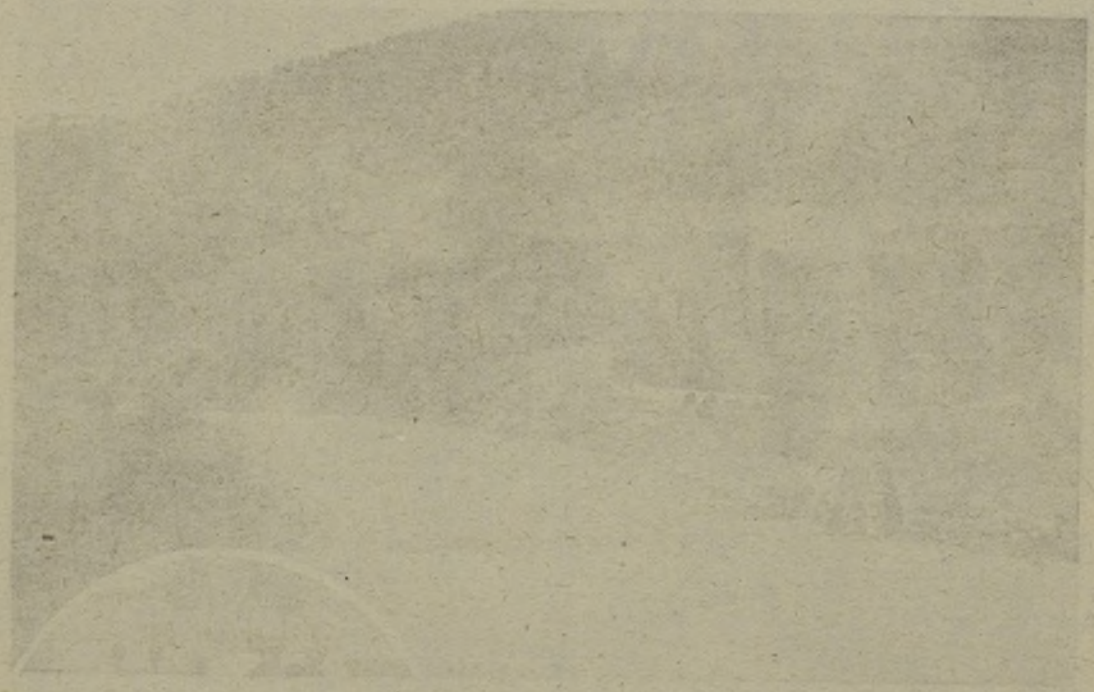
J. Moré sobre Indian en Vendrell, 24 Mayo 1915.



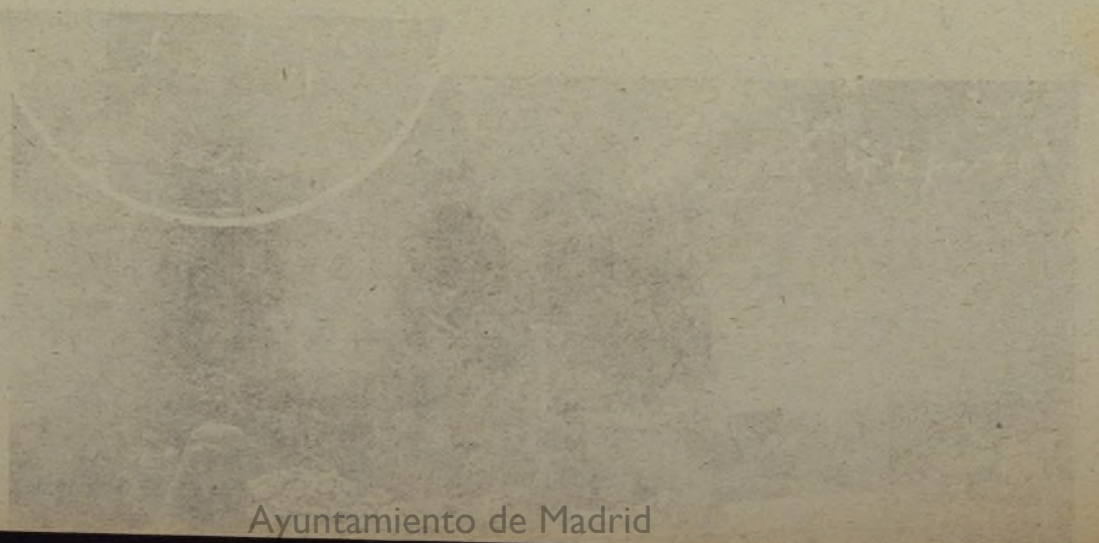
Los tubos preparados para suprimir el badén de La Passola (entre La Garriga y el Figaró).

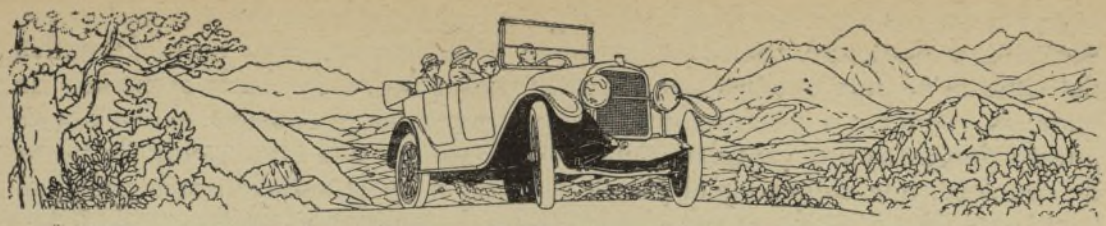
Badén de Casa Mas, suprimido con tubos facilitados por el R. A. C. C.

(Fotografías F. Ribas)



Carrera de San Felipe de





La supresión de badenes en las carreteras.

En el mes de Septiembre de 1912 y ocupando la Jefatura de Obras Públicas de esta Provincia, el celoso ingeniero D. Sebastián Puig, tuvo que realizar una visita de inspección a la carretera de Barcelona a Ribas, en cuyo kilómetro 42 se habían practicado ensayos de riego con cloruro de calcio, para ver si se lograba evitar el polvo, visita que realizó en compañía del entusiasta ingeniero D. José Cabestany, hoy socio de honor de este Club—y a cargo del cual estaba la citada carretera—y del que suscribe.

La visita en cuestión puso de relieve la absoluta necesidad de abordar el problema de la supresión de badenes, tan frecuentes por desgracia en nuestras carreteras y teniendo presente el buen resultado que dió en Sitjes la supresión de un badén con tubos de cemento, se trató de la forma más práctica de lograr la adquisición de otros para ver de conseguir la supresión de algunos de los badenes más peligrosos.

Sería muy largo de contar la serie de accidentes, algunos graves, y el gran número de muelles rotos, ejes torcidos y otras importantes averías causadas por los badenes y tenemos la seguridad de que todos los socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña», sin excepción, se alegrarían de su completa desaparición.

A ello tiende dentro de sus modestos medios el Club, pues ya en la época de la visita que hemos citado, manifestaron los dos ingenieros que la efectuaron, la imposibilidad de realizar gastos con aquel objeto por falta absoluta de consignación para esas atenciones, y nada se hubiera hecho posteriormente si se hubiera tenido que contar con fondos del Ministerio de Fomento.

El Club contaba en aquel año de 1912 con un número de socios muy inferior al actual y como consecuencia lógica con medios más limitados: por estas razones y convencido el que suscribe de que no podía contarse con el auxilio oficial, sino únicamente con la buena voluntad de los ingenieros encargados de las carreteras, inició una suscripción que fué engrosada rápidamente por algunos señores socios del Club, entusiastas de la idea y que utilizaban frecuentemente la carretera de Barcelona a Ribas.

Gracias al dinero recaudado pudieron suprimirse tres o cuatro de los más molestos badenes existentes en la carretera de Barcelona a Ribas y trozo

comprendido entre La Garriga y El Figaró, en el que abundan más de lo conveniente, y habiendo comprendido poco tiempo después la Junta Directiva del Club la ventaja positiva que para sus socios representaba la supresión de badenes, renunció a suscripciones, siempre molestas, y consignó en su presupuesto de gastos una cantidad anual para destinarla a la adquisición de tubos de cemento, que colocados al pie de la obra, o en la estación más próxima, facilitaran de un modo extraordinario a los ingenieros el poder suprimir tan molestos obstáculos en las carreteras.

De año en año ha ido aumentando en importancia el número de tubos de cemento regalados por el Club a las Jefaturas de Obras Públicas, hasta el punto de que durante el año próximo pasado se invirtieron 1,082'40 pesetas en su adquisición, y en el año actual van ya gastadas por igual concepto 2,017'70 pesetas.

En la imposibilidad material de suprimir todos los badenes, susceptibles de serlo con tubos de cemento, el Club ha ido realizando una selección, dedicando atención preferente a los situados en carreteras de más tránsito automovilista y así han sido sucesivamente suprimidos cuatro muy peligrosos en la carretera de Sabadell a Granollers, los molestísimos de las *costas* de Calella y otros varios en la misma carretera de Madrid a Francia por La Junquera y en la de Barcelona a Ribas.

Estos beneficios que el «Real Automóvil-Club de Cataluña» va realizando para facilitar la práctica del automovilismo en nuestra Región, constituyen una labor muy ingrata y de lucimiento muy escaso, por no decir nulo. El badén en la carretera obliga al automovilista a disminuir considerablemente la marcha y ha sido en muchas ocasiones causa de accidentes y averías de importancia, pero una vez suprimido el obstáculo, son muy contados los que se dan cuenta de su desaparición, pues ninguna señal ni rótulo indica el sitio en que existió.

No se ha recibido en el «Real Automóvil-Club de Cataluña» una sola comunicación agradeciendo la desaparición de estos obstáculos en las carreteras, ni aun de las personas que no son socios, que son quienes más debieran agradecerlo. No obstante, los que hemos intervenido de cerca en esos trabajos, no nos desanimamos por ello y tenemos la firme intención de continuarlos aun cuando disfruten de sus beneficios algunos que consideran muy puesto en razón el aprovecharse de los trabajos sufragados por otras personas.

Hace aproximadamente un año, la Dirección General de Obras Públicas ordenó a todas las Jefaturas la remisión de una relación de todos los badenes existentes en las carreteras de sus respectivas Provincias, para estudiar la posibilidad de conceder un importante crédito dedicado a su supresión total.

Somos un poco pesimistas respecto a este punto y entre tanto, y en la cuantía que vayan permitiendo los fondos del «Real Automóvil-Club de Cataluña», continuaremos facilitando tubos de cemento a las Jefaturas de Obras Públicas y a la Mancomunidad para la supresión de badenes y si seguimos

contando con el concurso y buena voluntad de los señores ingenieros que tienen a su cargo las carreteras, dentro de pocos años habrán desaparecido de las de nuestra Región todos los badenes, que constituyen uno de los más temibles obstáculos para los automovilistas.

FRANCISCO DE A. RIBAS

Vocal Asesor de la Junta Directiva del «R. A. C.»

Información sobre el estado de las carreteras de Cataluña por itinerarios.

Vich a Olot. Está en estado regular hasta Manlleu y mejora algo hasta el límite de la parte construída, o sea, hasta el confín de la Provincia de Gerona.

Arenys de Mar a San Celoni. Carretera muy pintoresca y en buen estado de conservación.

Mataró a Granollers con ramal a Llinás. Está toda ella en estado muy deficiente, y detestable el ramal a Llinás en el que existen además una serie de molestos badenes que dificultan extraordinariamente la circulación de los automóviles.

Vilasar de Mar a Argentona. Ha empeorado bastante el estado general de esta carretera que hasta hace poco tiempo estaba en muy buen estado.

Igualada a Sitges. Los diez primeros kilómetros de esta carretera están en muy mal estado : se hace un arreglo muy superficial en los veinte kilómetros siguientes, que están en estado regular, y continúa bien hasta Sitges.

Canyellas a Villanueva. Está toda ella en estado satisfactorio.

Capellades a Martorell. La entrada y subida a Capellades está en muy mal estado continuando en estado regular para empeorar nuevamente los últimos kilómetros hasta Martorell.

Esta carretera y las dos anteriores sufren alteraciones de importancia en su firme según el tiempo, pues cuando éste es seco son mucho más transitables que cuando llueve, poniéndose en este último caso poco menos que intransitables.

Valls a Igualada. Hasta su empalme con la carretera provincial que va a Santa Coloma de Queralt está en mal estado.

San Guim a Santa Coloma de Queralt. Está toda ella en estado bastante deficiente.

Folque a Jorba. La parte construída de la Provincia de Lérida que pasando por Pons llega hasta el confín con Barcelona, poco después de Torá, está en un estado lamentable siguiendo en mal estado hasta Calaf y mejorando luego un poco de Calaf a Jorba, aunque sin estar bien en ningún kilómetro de su recorrido.

Solsona a Ribas. Desde el confín con Lérida hasta Berga está en regular estado, habiendo desde Serchs hasta cerca de Fígols un trozo en construcción que es muy sensible no pueda terminarse porque quedaría expédita la carretera hasta su terminación en Campdevanol por ser en extremo pintoresca la sección de La Pobla de Lillet hasta el final que atraviesa el Collado de la Morolla y ser su estado de conservación muy aceptable.

San Fructuoso de Bages a Berga. Considerada esta carretera como carbonífera va a ser inmediatamente objeto de una importante reparación y quedará en estado inmejorable. En la actualidad está en toda su extensión en estado solamente regular.

Vich a Gironella. Está desde hace mucho tiempo en bastante mal estado.

Mollet a Moyá. Desde Mollet hasta Caldas no hay forma de que esté nunca en buen estado, por correr su conservación a cargo de la Compañía del ferrocarril, estorbando además éste de un modo extraordinario la circulación por dicho trozo de carretera. Desde Caldas hasta Moyá está bien.

Molins de Rey a Caldas. Está regular hasta Rubí, mejora luego hasta Sabadell y sigue en buen estado hasta el final, debiendo realizarse pronto el adoquinado de las travesías de Sabadell y Caldas que las mejorará de una manera notable.

Collbató a la de Esparraguera a Manresa. Está en buen estado.

Badalona a Mollet. Está regular hasta La Conrería, mejorando en su descenso al rio Besós que se cruzará en inmejorables condiciones en cuanto se inaugure el importante puente cuya construcción está ya terminada, debiendo verificarse este mes las pruebas de resistencia del mismo. Continúa regular hasta Mollet.

Torroja a Calaf. Está en estado bastante deficiente, siendo no obstante recomendable su tránsito para ir de Calaf a Pons, pasando por Guisona.

San Sadurní de Noya a San Jaime dels Domenys. Está en buen estado.

Alcolea del Pinar a Tarragona. Desde el confín con Aragón hasta Tarragona está aún en muy mal estado pero se está procediendo con inusitada actividad a importantes reparaciones en grandes trozos de la misma, considerados de carácter preferente como carboníferos y que una vez terminados se mejorará notablemente el estado general de tan importante carretera.

Tarragona a Barcelona. Se está procediendo a la reparación de los 25 primeros kilómetros que comprenden el trozo hasta Vendrell desde donde continúa en buen estado hasta Villafranca y acaba de ser reparado hasta cerca de Ordal, siguiendo bien hasta Vallirana y detestable hasta Molins de Rey.

Madrid a Francia por La Junquera. Sigue empeorando cada dia en los trozos comprendidos entre Martorell y Barcelona y entre esta capital y Mataró así como el que desde Gerona va a Sarriá.

En cambio ha mejorado bastante el comprendido entre Figueras y la frontera y están a punto de terminarse las obras que se ejecutaban en las *costas* de Calella, que por causa de la configuración de la carretera tantas molestias han causado a los automovilistas.

Barcelona a Ribas. El primer trozo de esta carretera hasta Moncada, que estaba siempre en muy mal estado, ha mejorado sensiblemente y puede recomendarse para ir a Granollers y a Sabadell.

Con la desaparición del polvo que en gran abundancia existía durante el pasado verano en esta carretera, ha mejorado bastante el trozo desde Mollet a La Garriga, habiendo, en cambio, las últimas lluvias perjudicado los alrededores de Ripoll que han empeorado.

Aniversario.

Ha transcurrido un año desde la desgracia del Prat. AUTO-MOTO no puede dejar pasar esta fecha sin dedicar un piadoso recuerdo a las entusiastas víctimas de la aviación. Descansen en paz José M.ª Armangué y Salvador Hedilla; admiremos su paso entre nosotros y sigamos su ejemplo, dedicando nuestra voluntad y esfuerzos a la propagación y desarrollo entre nosotros del autociclismo y de la aviación, labor que ocupó los mejores años de sus vidas.

SECCIÓN OFICIAL

Camino vecinal de Sardañola a Horta.

Está anunciada la subasta de construcción del trozo primero del camino vecinal que desde Sardañola conducirá a la carretera de Cornellá a Fogas de Tordera, en la que terminará, cerca de Horta.

Sería muy de desear que dicha subasta no quedase desierta y fuera pronto un hecho la construcción del indicado camino, pues podría ser empleado por los señores socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» para trasladarse a Sabadell sin necesidad de utilizar los primeros kilómetros de la carretera de Barcelona a Ribas, cuyo buen estado actual será de muy poca duración y no se conseguirá sea constante hasta que no se logre que sean adoquinados dichos kilómetros.

El adoquinado de Hospitalet.

El 30 de Septiembre último se celebró la subasta de las obras de adoquinado del término de Hospitalet, en la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell, cuyo presupuesto era de 491,127'91 ptas.

Fué adjudicada al único postor, la sociedad Fomento de Obras y Construcciones, y esta adjudicación constituye un gran paso hacia la realización de tan interesantísima mejora para el automovilismo, pues uno de estos días empiezan las obras.

La Travesía de San Pol.

Para el día 9 del corriente está anunciada la subasta de las obras de desviación de la travesía de San Pol, por las que quedará suprimido el inverosímil viraje hoy existente en la misma, y se evitará asimismo el actual paso de la riera, infranqueable muchas veces en invierno, mejorando considerablemente en el trozo indicado, el trazado de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

La carretera de Llansá a la frontera francesa.

Hace varios meses que el contratista señor Planells participó al «Real Automóvil Club de Cataluña» la terminación de las obras de construcción de la interesante carretera que desde Llansá ha de conducir a la frontera francesa pasando por Culera y Port-Bou, quedando solamente por construir los 2 kilómetros escasos que separan a Port-Bou de la frontera.

El vocal de la Junta Directiva del Club señor Casades, ha recorrido en su automóvil la citada carretera, hace unos días, habiendo manifestado a su regreso que aun no estaba terminada del todo, siendo peligrosa la circulación por la misma, por cuyo motivo recomendaba a sus consocios que esperen que transcurra el próximo invierno para ir a recorrerla.

El paso a nivel de la carretera de Masnou a Granollers.

Desde hace años viene gestionando el «Real Automóvil Club de Cataluña» incansablemente, la supresión de varios pasos a nivel y entre ellos el del kilómetro 13 de la carretera de Masnou a Gra-

nollers, cuyo proyecto ha sido ya aprobado a principios del pasado verano por el Consejo Permanente de la Mancomunidad de Cataluña.

Hace muy pocos días ha terminado el plazo de información pública y confiamos en que no se presentará ninguna dificultad que imposibilite la construcción en breve plazo de una obra tan necesaria para evitar los gravísimos accidentes que repetidamente han ocurrido en aquel oblicuo y por esta razón peligrosísimo paso a nivel.

La rotulación de las travesías.

Cumpliendo las acertadas disposiciones del Ministerio de Fomento, la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia ha procedido ya a la colocación de 152 rótulos en la entrada y salida de un gran número de poblaciones situadas en las carreteras del Estado.

Hemos tenido ocasión de ver algunos de dichos rótulos colocados perpendicularmente a la carretera, en la primera casa de algunas travesías y comprobado su gran utilidad para los automovilistas.

Proyectos de puentes.

Van a ser remitidos muy en breve a Madrid para su aprobación los importantes proyectos de puentes sobre la riera de Argentona, en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, sobre el río Ripoll, en Moncada, y sobre el célebre vado llamado del «Ganxo» en las cercanías de Igualada. Ocioso nos parece ponderar las inmensas ventajas que para la circulación de los automóviles por las frecuentadas carreteras de Barcelona a Ribas y de Madrid a Francia, tendría la ejecución de tan interesantes proyectos.

Mapa de las carreteras de Cataluña.

Habiéndose agotado la edición del *Mapa de Carreteras de Cataluña* de D. José Muntadas que, dividido en secciones y encerrado en un estuche repartió el «Real Automóvil-Club de Cataluña» a sus socios, se está estudiando una nueva edición en forma aún quizás más práctica que aquélla y que confiamos gustará a nuestros socios.

Movimiento de socios.

Durante el mes de Octubre ha sido admitido socio de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», D. Eugenio Díaz.

Han sido admitidos socios corresponsales los señores siguientes: D. Manuel Molins, D. Manuel Corominas, D. Jaime Sellarés y D. José Marí, todos ellos con domicilio en Sabadell. Así mismo ha sido presentada la proposición de admisión del señor don José Alguersuari, de Sabadell.

Ha sido admitida la baja a petición propia presentada por D. Ramón Alvarez.

Nuevo reglamento de circulación de carreteras.

El «Real Moto-Club de Cataluña» recuerda a los propietarios de autociclos la necesidad de cumplimentar las disposiciones del nuevo reglamento sobre examen de vehículos y conductores.

Continúan las gestiones emprendidas con los Ministerios de Hacienda y Fomento para facilitar a los motociclistas el cumplimiento de las nuevas disposiciones.

Próxima Carrera del Ordal.

La Junta Directiva continúa sus trabajos de organización de esta carrera, habiendo el señor Presidente visitado el día 14 pasado, el terreno en que se desarrollará la carrera.

Carreras de la Cámara Sindical de Valencia.

Tenemos noticia de que el «R. M. C. de C.» estará representado en esta carrera por algunos distinguidos socios.

Aplazamiento de la IV Prueba por Equipos.

El «Real Moto-Club de Cataluña» celebró el día 15 pasado una reunión extraordinaria de la Junta Directiva, para estudiar la conveniencia de aplazar la IV Prueba por Equipos. De tratarse de una prueba ordinaria no la hubiera, tal vez, el Club suspendido, pero dado el caso de que la falta de uno de los concursantes de un equipo impide la salida entera de éste, fué opinión unánime que debía suspenderse la prueba, fijándose para su celebración el día 17 del próximo mes de Noviembre, con la esperanza de que para aquella fecha se verá nuestra querida ciudad, así como las poblaciones que debían cruzarse durante la prueba, libres de la actual epidemia de grippe.

LA MAYOR PARTE DE LAS FOTOGRAFÍAS DEL PRESENTE NÚMERO Y DE LOS DOS ANTERIORES, LAS DEBEMOS A LA AMABILIDAD DE SU AUTOR, D. FRANCISCO RIBAS.

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

ANUNCIOS

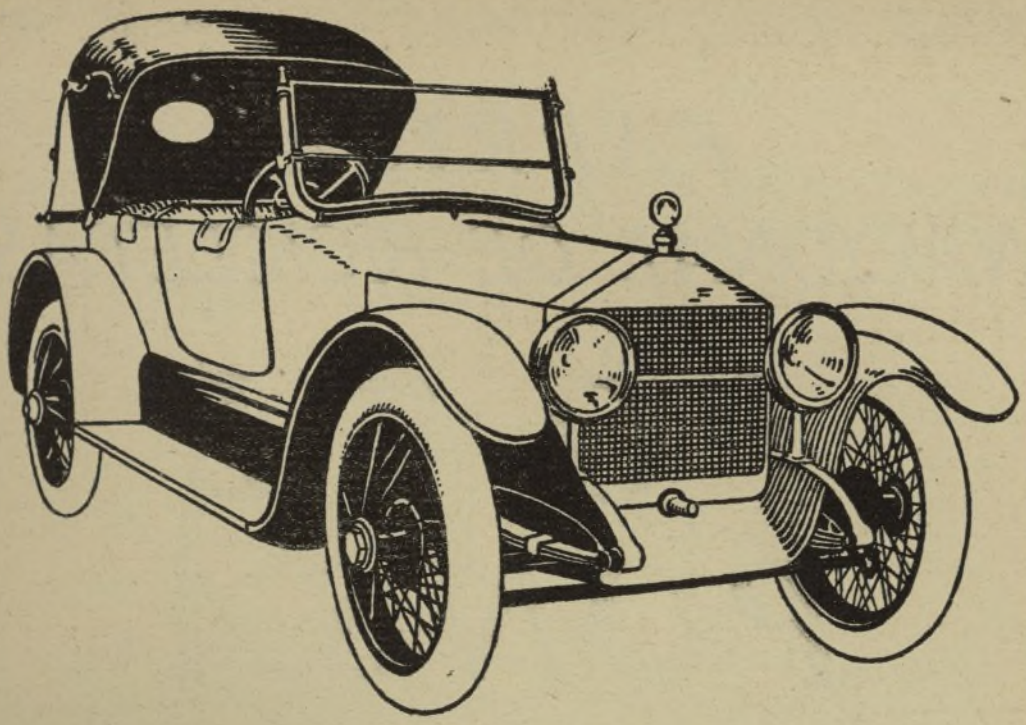
Los señores socios del R. A. C. C. y del R. M. C. C. tienen concedida una rebaja de un diez por ciento sobre los precios que se expresan a continuación.

La última página se considera la más preferente y su precio será superior en un cincuenta por ciento al de las demás, y el anuncio que en ella se inserte deberá ocupar toda la página.

Las otras páginas preferentes deberán asimismo estar ocupadas por anuncios enteros y su precio será superior en un treinta por ciento al de las otras páginas.

PRECIOS

	Una inserción	Seis inserciones 15 % de rebaja	Doce inserciones 30 % de rebaja
Página entera	100 ptas.	600–90 : 510 ptas.	1.200–360 : 840 ptas.
Media página	60 »	360–54 : 306 »	720–216 : 504 »
Cuarto de página	35 »	210–31'50 : 178'50 ptas.	420–126 : 294 »



AUTOMÓVILES DE GRAN TURISMO

ROAMER

EL ROLLS AMERICANO

AGENTE PARA CATALUÑA: **JUAN LLUCH** LAURIA, N.º 119 Teléf. 1214-G

BARCELONA

Oliva de Vilanova, impresor
Barcelona