

# 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

La carrera «Copa Cuesta Ordal», organizada por el R. A. C. C. y R. M. C. C. - 29 Diciembre 1918.

Reseña histórica de las carreras organizadas por el «Real Automóvil-Club de Cataluña».

Motociclismo : Records de velocidad.

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

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

Sección oficial.

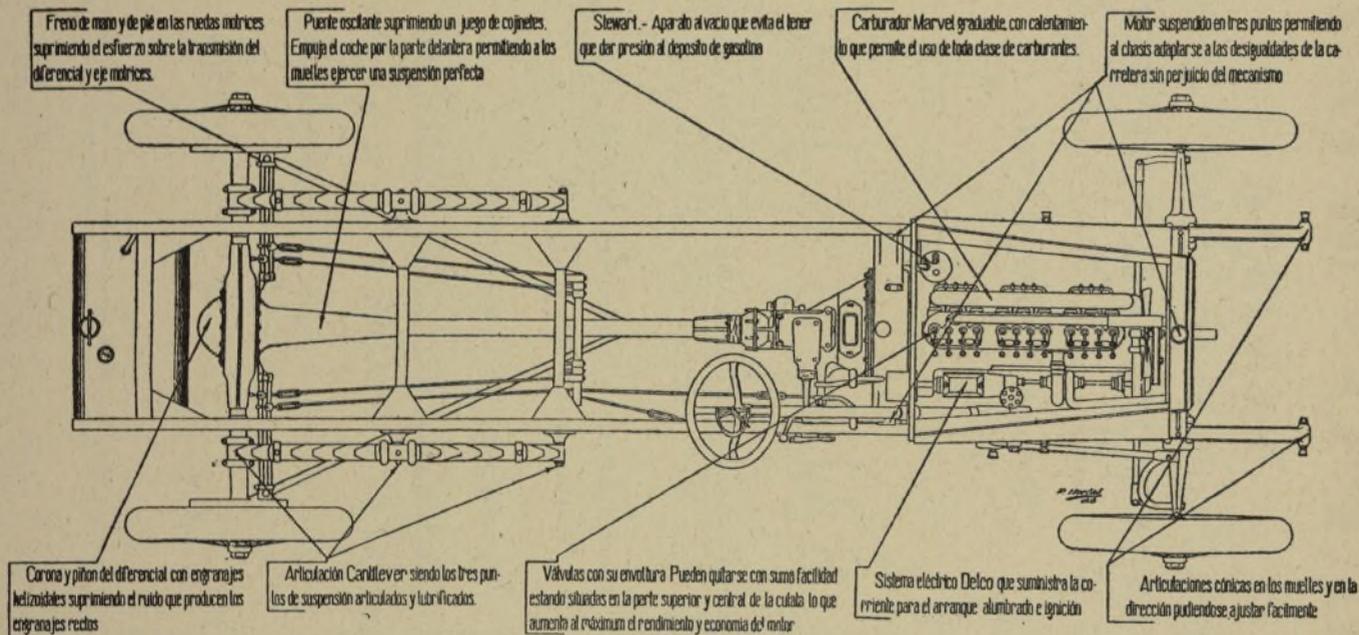
Año I - Núm. 4

Diciembre 1918

# ABADAL

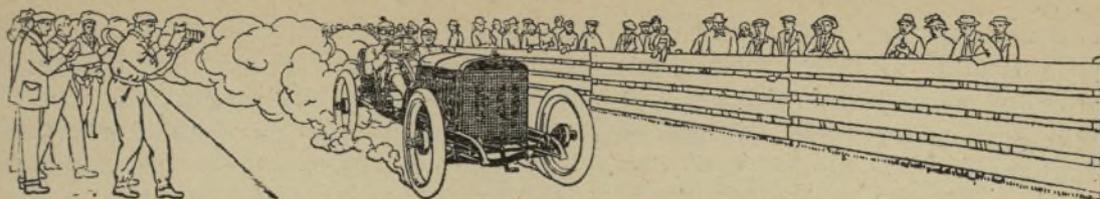


# BUICK



ES LA ADMIRACIÓN DE TODOS LOS AUTOMOVILISTAS POR SU NUEVA DISPOSICIÓN Y POR REUNIR EL CONJUNTO DE MECANISMOS MÁS MODERNOS Y DE MEJORES RESULTADOS DEMOSTRADOS POR LA PRÁCTICA

Ayuntamiento de Madrid



## La carrera "Copa Cuesta Ordal".

A medida que se acerca la fecha de la celebración de la importante carrera COPA CUESTA ORDAL, se va acentuando el interés que la misma ha despertado entre los socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y del «Real Moto-Club de Cataluña», que ven en ella una ocasión única de juntar el placer de lanzarse a gran velocidad en el trayecto de cinco kilómetros que comprende, con otro, mayor aún si cabe, de disfrutar de un espectáculo sorprendente y podemos decir que desconocido para una gran mayoría de nuestros automovilistas.

Es, en efecto, la carretera de Barcelona a Tarragona poco frecuentada por los aficionados a excursiones automovilistas, a pesar de ser el camino más directo para ir a Villafranca y poder establecer un circuito, dirigiéndose desde dicha ciudad a Sitges y por la costa regresar a Barcelona, en el que varía de un modo extraordinario el paisaje, pues desde la altura de Ordal con sus espesos bosques y espléndido panorama se pasa al llano y después se bordea el mar por las costas de Garraf, no por muy conocidas menos interesantes y pintorescas.

Es indudable que ha influido poderosamente en esa especie de abandono de los automovilistas al Ordal, el mal estado casi constante de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera en el trozo comprendido entre esta capital y Molins de Rey, que hemos de confesar no convida a recorrerlo en automóvil, pero puede evitarse dando un pequeño rodeo por San Baudilio y San Vicente, saliendo, ya pasada la travesía de Molins de Rey, a la carretera de Tarragona a Barcelona.

Una vez en esta carretera la belleza del paisaje va aumentando progresivamente y después de dejar atrás las poblaciones de Cervelló y Vallirana vale la pena de detenerse para admirar el poco conocido puente del *Lladoner*, de dimensiones gigantescas y que pasa completamente desapercibido para el que ignora su existencia, ya que su aspecto, para el que lo cruza, no difiere de otros muchos puentes de nuestras carreteras, pareciendo incluso mucho menos importante que algunos de más apariencia visible. Obra que parece construida por cíclopes y no por hombres, causa una sensación de grandiosidad,

imposible de describir, al automovilista curioso que apeándose de su automóvil descende un poco por la pendiente de la montaña y contempla a su sabor aquellos arcos monumentales por entre los cuales puede holgadamente pasearse y que en más de una ocasión habrán servido de refugio a tribus ambulantes.

El terreno que rodea el puente es tan agreste y tan espesa la selva — que ha tenido la fortuna de librarse hasta ahora de ser devastada, — que basta un poco de imaginación para representarse a los infelices presidiarios que construyeron el puente y recordar las pavorosas leyendas que sobre robos y asesinatos de inofensivos caminantes se cuenta que cometían los bandidos que en aquellos cimientos tenían establecida su guarida.

El trozo de carretera que forma la parte superior de aquel célebre puente está comprendida en el recorrido y por él pasarán a toda velocidad los concurrentes de la carrera del 29 del actual, sin que el estrépito de los motores de sus automóviles pueda turbar más que un momento el silencio perpetuo que rodea al puente centenario, inmovible en su grandiosidad.

Continúa la carretera ascendiendo y después de varios rápidos virajes llega al punto culminante de su altura, desde el que se domina una gran extensión, y en días claros hasta el mar en la lejanía. Allí estará situada la llegada de la carrera, que constituirá un soberbio espectáculo en aquel privilegiado punto, único por su situación, y que se hallará seguramente atestado de público, ávido de presenciar las hazañas de nuestros corredores.

El Comité organizador se permite aconsejar a los automovilistas que no conozcan la carretera en que se verificará la carrera que no dejen perder la ocasión de visitarla el 29 del corriente, en que reinará inusitada animación en la misma, pues tiene la convicción de que han de quedar tan seducidos por la belleza del paisaje que se disfruta desde ella que repetirán frecuentemente la excursión.

El propio Comité ha de insistir en la conveniencia de que los que deseen presenciar la carrera desde el punto de llegada estén en su sitio con alguna anticipación, pues por elementales razones de seguridad y de garantía para los corredores no se permitirá el paso por la carretera desde antes de la hora señalada para dar principio a la fiesta.

Como ya hemos indicado otra vez, deben cuantos deseen dirigirse a Ordal calcular bien el tiempo y por poco que comprendan que van retrasados continuar desde San Boy, por Gavá, a Sitges, para dirigirse desde este punto a Villafranca y ascender a Ordal en sentido inverso. No hay otro remedio que dar este gran rodeo mientras no esté construída la carretera de la Mancomunidad que ha de unir Begas con Olesa de Bonesvalls.

También hemos de insistir en recomendar la más exagerada prudencia a los numerosos ciclistas que acuden infaliblemente a todas las manifestaciones automovilistas y que en vez de dar el ejemplo y prestar ayuda a los organizadores para mantener al público fuera de la carretera — trabajo que no les

sería muy pesado pero sí profundamente agradecido — son a veces los primeros en desobedecer las súplicas que se les dirigen para que no ocupen la carretera. No obstante, confiamos que esta vez se impondrá la cultura de la inmensa mayoría de nuestros ciclistas y atenderán este llamamiento que por el bien general les dirigimos, convencidos de que comprenderán la necesidad de que cuantos practican un deporte deben dar facilidades y prestar su cooperación a los que organizan manifestaciones que por traer aparejadas casi siempre reparaciones de carreteras les ocasionan positivos beneficios.

Si tenemos la fortuna de que el día 29 amanezca espléndido, lo que es muy probable, después de las persistentes lluvias que hemos tenido, confiamos en que será muy numeroso el público que acudirá a Ordal a disfrutar de un interesantísimo espectáculo deportivo lleno de emociones y exento de peligro.

La carretera estará toda en buen estado en el trayecto desde esta capital hasta Ordal sin otro obstáculo que el molesto paso a nivel de Cornellá en el que alguna vez hay que esperar a que abran la barrera y la estrecha travesía de San Vicente dels Horts, que recomendamos a cuantos la crucen lo hagan a marcha moderada.

Las inscripciones recibidas y algunas que faltan, que se consideran seguras, prometen dar a la carrera un excepcional interés deportivo y difícil es adivinar quién será el brillante ganador del magnífico trofeo constituido por la COPA CUESTA ORDAL.

## PROGRAMA DE LA CARRERA

Los automóviles con sus pasajeros serán pesados el mismo día de la carrera en Vallirana, lo más cerca posible del lugar destinado a la salida y para ello será indispensable que una hora antes de empezar la carrera estén ya a disposición de los señores Comisarios encargados de las operaciones del peso.

Empezará la fiesta con la carrera que organiza el «Real Moto-Club de Cataluña», que dará principio a las diez en punto de la mañana si el número de inscripciones no obliga a adelantar la hora. En esta primera carrera las salidas se darán de minuto en minuto y a la media hora de terminada dará principio la carrera de automóviles, en la que las salidas se darán de dos en dos minutos.

Para el orden de salida se establecerá previamente una relación entre el cilindraje y el peso de los automóviles, de manera que tomen la salida los que teóricamente sean más lentos, relación que se fija únicamente teniendo en cuenta el dar mayor brillantez a la carrera.

El servicio médico de la carrera se ha encomendado al Dr. Raventós.

## INSCRIPCIONES

Han empezado ya a recibirse inscripciones. Al redactar este artículo figuraban las siguientes :

1.º Luis Carreras . . . . .	«Hudson I»	11.º Andrés Puig . . . . .	«Elizalde IV»
2.º X. X. . . . .	«Hudson II»	12.º Jorge Foret . . . . .	«Piccard-Pictet»
3.º José Álvarez . . . . .	«Ideal I»	13.º Joaquín Palazon . . . . .	«Lancia»
4.º X. X. . . . .	«T. H.»	14.º J. Nozalap . . . . .	«Scripps-Booth»
5.º X. X. . . . .	«T. H.»	15.º S. Oleriago . . . . .	«Elizalde V»
6.º X. X. . . . .	«Ideal IV»	16.º Juan Lluch . . . . .	«Roamer»
7.º Carlos Ziegler . . . . .	«Excelsior»	17.º L. Mora . . . . .	«Apperson»
8.º Salvador Elizalde . . . . .	«Elizalde I»	18.º M. Dutrieu . . . . .	«Chevrolet»
9.º A. Luis Elizalde . . . . .	«Elizalde II»	19.º X. X. . . . .	«Chevrolet»
10.º Marc L'Huillier . . . . .	«Elizalde III»	20.º J. M. Carreras . . . . .	«Cadillac»

Tenemos noticias de que varios señores inscribirán sus automóviles a última hora, por estar esperando instrucciones de las casas constructoras.

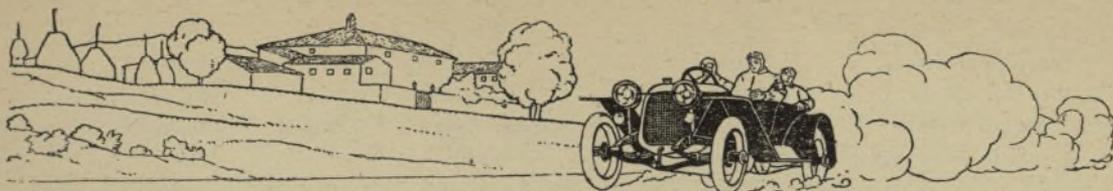


### Socio de Honor.

La Junta Directiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña» acordó, en su última sesión, nombrar socio de Honor a D. Francisco de A. Cambó, que figuraba como socio de número, en atención a su acertada gestión en el Ministerio de Fomento y a que siempre había atendido las peticiones del Club relacionadas con el desarrollo del automovilismo en España.

### Carretera de Molins de Rey a Vallvidrera.

El Sr. Más, Concejel del Ayuntamiento de Molins de Rey ha estado en el «Real Automóvil Club de Cataluña» para solicitar el apoyo del mismo, a fin de que pueda ser sacado a subasta lo antes posible el proyecto de construcción de la carretera que desde Vallvidrera ha de conducir directamente a Molins de Rey, de gran interés para los socios del Club que se evitarían el trozo intransitable de Esplugas a Molins de Rey y disfrutarían de una carretera que por estar trazada a través de montañas será sumamente pintoresca.



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

### La primera Vuelta a Cataluña.

Dos meses después de celebrada la carrera «Copa Tibidabo» estalló la guerra europea, y las profundas e inevitables perturbaciones que en todos los órdenes de la vida produjo, imposibilitaron al «Real Automóvil-Club de Cataluña» de celebrar manifestación alguna durante el año 1915, a fines del cual empezó a tratarse de la posibilidad de organizar una gran prueba de turismo que podía tener el triple objeto de dar a conocer las bellezas de nuestra región, de procurar el mejoramiento de las carreteras y ver de lograr que los servicios de Hoteles y Fondas se perfeccionaran.

Bien acogida la idea por la Junta Directiva del Club, a principios de 1916 empezó la organización, algo complicada, de la primera Vuelta a Cataluña; grandiosa manifestación automovilista que, después de un forzoso aplazamiento por culpa del mal estado de las carreteras, se celebró los días 23, 24 y 25 de Julio con éxito extraordinario entre el entusiasmo de las poblaciones situadas en el recorrido, que acogieron a los concurrentes con flores y aplausos.

Muchas dificultades hubo que vencer, pero todas fueron resueltas por el Comité organizador, que no se dió punto de reposo.

El recorrido era de 645 kilómetros, divididos en tres etapas, y pasaba por Olot, Puigcerdá, Artesa de Segre, Lérida, Tarragona y Barcelona.

Se inscribieron 30 concurrentes y tomaron la salida 25, por el orden siguiente:

D. Antonio García . . . . .	«Scripps Booth»	D. Luis Jacoby . . . . .	«Hispano»
> Manuel Fernández Muñiz . . . . .	«Bugatti»	Dr. D. José Turell . . . . .	«Elizalde»
> Joaquín Palazón . . . . .	«Scripps Booth»	D. José Andreu . . . . .	«Gobron»
> José Almagro . . . . .	«N. S. U.»	> Alberto Fontana . . . . .	«Rambler»
> Pedro Catasús . . . . .	«Scripps Booth»	> José Freixa . . . . .	«Lancia»
> Rafael Bianchi . . . . .	«Scripps Booth»	> Julio Marial . . . . .	«Hispano»
> Federico O. Rissman . . . . .	«Hispano»	> Joaquín Xicoy . . . . .	«Overland»

D. José Álvarez . . . .	«Diatto»	D. José Muntadas . . . .	«Chenard-Walker»
> Cayetano Alegre. . . .	«Mitchell»	> Manuel Oller . . . .	«Pilain»
> Antonio Bargas. . . .	«Motobloc»	> José Solá Andreu . . .	«Diatto»
> José M. <sup>a</sup> Mata. . . .	«Berliet»	> Francisco Bastos. . . .	«Minerva»
> Alfonso Macaya . . . .	«Mitchell»	Sres. Pujadas y Llobet. .	«Elizalde»
> Eduardo H. Heusch . .	«Benz»		

Terminaron el recorrido 20 automóviles, número considerable si se tiene en cuenta que era la primera prueba de turismo que se celebraba, y que el itinerario de la misma era muy duro y accidentado.

Se han de recordar con agradecimiento las atenciones dispensadas a los concurrentes en Olot, Artesa de Segre, Lérida, Tarragona y de un modo especial en Puigcerdá, en donde hubo recepción en el Ayuntamiento, baile en el Casino y otros festejos, siéndole entregada por el Alcalde a D. Salvador Andreu, Presidente del Comité organizador, una magnífica Copa ofrecida como premio.

Resultó vencedor de la primera categoría el automóvil N. S. U. de D. José Almagro, conducido por D. Carlos Heredia, y de la segunda el automóvil Elizalde, de los Sres. Pujadas y Llobet, conducido por M. L'Huillier, adjudicándose las Copas de Honor del Club, ganando además el primero la Copa Puigcerdá y el segundo la Copa Andreu y la Copa del «Real Automóvil Club de Cataluña» de los neumáticos precintados. D. Antonio Bargas ganó la Copa de la «Sociedad Atracción de Forasteros», D. Federico O. Rissman la de «Barcelona-Auto», y D. José M.<sup>a</sup> Mata la Copa Mataró, siendo premiados además 15 concurrentes con artísticas medallas de oro, y dos con medallas de plata.

De acuerdo con la proposición de D. Julio Marial, el Club procedió a distribuir entre los peones camineros de las cuatro provincias catalanas, que trabajaron en las carreteras que comprendía el itinerario de la prueba, la cantidad de 1.200 pesetas, producto de las inscripciones.

No puede hablarse de la primera Vuelta a Cataluña en automóvil sin tributar un recuerdo de admiración a las 25 señoras que ocupaban los automóviles, por haber tomado la salida en Olot bajo una tempestad de agua y viento que parecía deber obligarlas a renunciar a continuar el itinerario.

Es forzoso también recordar el brillante recorrido realizado por D. José Álvarez, que estuvo a punto de ganar la segunda categoría, los buenos servicios prestados por el Comisario Sr. Majó, que actuó de coche piloto durante toda la prueba y los del Sr. Moxo, Juez de salida y de llegada y Comisario en Lérida.

Todos los servicios estuvieron bien organizados y la vigilancia y señalamiento de pasos a nivel y cruces en las carreteras fueron muy notables, y por ello merecieron las Jefaturas de Obras Públicas el agradecimiento del «Real Automóvil-Club de Cataluña».

Los entusiastas socios del «Real Moto-Club de Cataluña» prestaron un inolvidable y precioso concurso encargándose de los controles secretos, servicio muy delicado y penoso al mismo tiempo.

Un desgraciado accidente vino, al final de la prueba, a empañar el éxito de la misma llenando de consternación a sus organizadores que al fijar en el Reglamento la velocidad media que debían mantener los concurrentes, confiaba evitar en absoluto las desgracias. Consecuencia de esta falta al Reglamento fueron la muerte del socio D. Manuel Oller y de dos personas que le acompañaban, resultando ileso el conductor.



### Ensanche de la calle Muntaner.

El socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña» D. Francisco Rivière, junto con otros señores de la barriada de San Gervasio, están realizando interesantes y activas gestiones para ver de lograr el ensanche de la calle Muntaner en su extremo superior junto a la plaza de la Bonanova, mejora indispensable para la buena circulación por aquel sitio, en el que tantas molestias se ocasionaban a los automovilistas.

A la suscripción abierta para los gastos que ocasiona la citada mejora, han contribuido, hasta ahora, los señores siguientes:

Sr. Marqués de Alella . . . . .	1.000 ptas.	D. Claudio de Rialp . . . . .	500 ptas.
D. J. J. Ferrer Vidal Güell . . . . .	1.000 >	> Juan Rates . . . . .	500 >
> Vicente de Moragas . . . . .	1.000 >	Sr. Conde de Figols . . . . .	500 >
> Francisco Rivière . . . . .	500 >	D. Ignacio Sala . . . . .	500 >
> Francisco Mitjans . . . . .	500 >	> Juan Anet . . . . .	500 >
> Jaime Faura . . . . .	300 >	> Angel Mur . . . . .	300 >
> Javier Huelin . . . . .	300 >	> Jacinto Tort. . . . .	250 >
> Luis Xiró, Pbro. . . . .	250 >	> Juan Magri . . . . .	200 >
> Pedro Marfany . . . . .	200 >	> E. Schefer . . . . .	200 >

# MOTOCICLISMO

## Records de velocidad

Por considerar de interés para nuestros motociclistas la tabulación de records, a continuación publicamos una lista oficial de los mismos, recopilada en 1916 por la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas».

CLASE A. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 250 cmtros. cúbicos:

Kilómetro lanzado.	17 Abril	1914	W. A. Jacobs	«Singer»	38'8 s. : 92'78 k. h.
Milla lanzada . . .	17 Abril	1914	W. A. Jacobs	«Singer»	1 m. 1'4 s. : 94'27 k. h.
Cinco millas lanzadas.	25 Julio	1914	W. A. Jacobs	«Singer»	5 m. 44'2 s. : 84'8 k. h.
Una hora. . . . .	31 Octubre	1911	N. D. Slatter	«Alcyon»	69'91 k. : 69'91 k. h.

CLASE A. I. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 275 cmtros. cúbicos:

Kilómetro lanzado.	26 Agosto	1911	H. Martin	«Martin» J. A. P.	33'68 s. : 106'80 k. h.
Milla lanzada . . .	26 Agosto	1911	H. Martin	«Martin» J. A. P.	55'60 s. : 104'11 k. h.
Cinco millas lanzadas.	17 Mayo	1911	H. Martin	«Martin» J. A. P.	5 m. 1'2 s. : 96'9 k. h.
Una hora. . . . .	23 Sepbre.	1911	H. Martin	«Martin» J. A. P.	87'10 k. : 87'10 k. h.

CLASE B. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 350 cmtros. cúbicos:

Kilómetro lanzado.	19 Dicbre.	1912	S. L. Bailey	«Douglas»	30'8 s. : 116'78 k. h.
Milla lanzada . . .	19 Dicbre.	1912	S. L. Bailey	«Douglas»	51'4 s. : 112'62 k. h.
Cinco millas lanzadas.	14 Junio	1913	G. E. Stanley	«Singer»	4 m. 37'2 s. : 104'30 k. h.
Una hora. . . . .	19 Octubre	1913	G. E. Stanley	«Singer»	100'78 k. : 100'78 k. h.

CLASE C. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 500 cmtros. cúbicos:

Kilómetro lanzado.	14 Junio	1915	D. R. O'Donovan	«Norton»	27 s. : 133'22 k. h.
Milla lanzada . . .	14 Junio	1915	D. R. O'Donovan	«Norton»	45'6 s. : 126'95 k. h.
Cinco millas lanzadas.	17 Julio	1914	D. R. O'Donovan	«Norton»	3 m. 57'2 s. : 122'1 k. h.
Una hora. . . . .	15 Octubre	1912	G. E. Stanley	«Singer»	108'44 k. : 108'44 k. h.

CLASE D. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 750 cmtros. cúbicos.  
Iguales records que la clase C.

CLASE E. — Motocicletas con una cubicación cilíndrica total, no superior a 1000 cmtros. cúbicos:

Kilómetro lanzado.	2 Mayo	1914	S. George	«Indian»	23'93 s. : 150'31 k. h.
Una hora. . . . .	21 Novbre.	1911	A. J. Moorhouse	«Indian»	113'81 k. : 113'81 k. h.

CLASE F. — Motocicletas con side-car, de una cubicación cilíndrica total, no superior a 350 centímetros cúbicos:

Kilómetro lanzado.	22 Sepbre.	1914	S. L. Bailey	«Douglas»	42'2 s. : 85'24 k. h.
Milla lanzada . . .	22 Sepbre.	1914	S. L. Bailey	«Douglas»	1 m. 8'2 s. : 84'88 k. h.
Cinco millas lanzadas.	22 Sepbre.	1914	S. L. Bailey	«Douglas»	5 m. 46 s. : 83'64 k. h.
Una hora. . . . .	22 Sepbre.	1914	S. L. Bailey	«Douglas»	70'71 k. : 70'71 k. h.

CLASE G. — Motocicletas con side-car, de una cubicación cilíndrica total, no superior a 500 centímetros cúbicos:

Kilómetro lanzado.	6 Abril	1914	D. R. O'Donovan	«Norton»	34'6 s. : 103'95 k. h.
Milla lanzada . . .	6 Abril	1914	D. R. O'Donovan	«Norton»	58 s. : 99'80 k. h.
Cinco millas lanzadas.	25 Julio	1914	J. Cocker	«Triumph»	5 m. 10'2 s. : 93'36 k. h.
Una hora. . . . .	18 Octubre	1913	C. G. Pullin	«Rudge»	84'30 k. : 84'30 k. h.

CLASE H. — Motocicletas con side-car, de una cubicación cilíndrica total, no superior a 750 centímetros cúbicos:

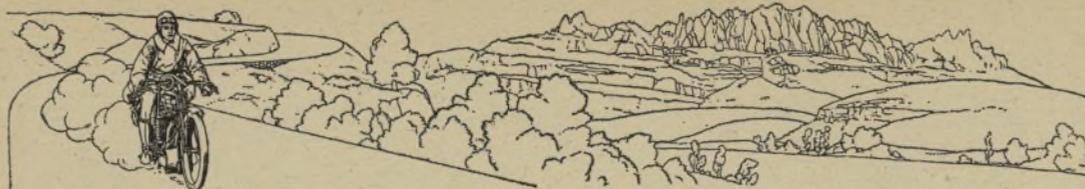
Kilómetro lanzado.	6 Abril	1914	D. R. O'Donovan	«Norton»	34'6 s. : 103'95 k. h.
Milla lanzada . . .	6 Abril	1914	D. R. O'Donovan	«Norton»	58 s. : 99'80 k. h.
Cinco millas lanzadas.	26 Novbre.	1913	E. B. Ware	«Zenith» J. A. P.	5 m. 98 s. : 93'42 k. h.
Una hora. . . . .	18 Octubre	1913	E. B. Ware	«Zenith» J. A. P.	90'53 k. : 90'53 k. h.

CLASE I. — Motocicletas con side-car, de una cubicación cilíndrica total, no superior a 1000 centímetros cúbicos:

Kilómetro lanzado.	17 Mayo	1912	G. F. Hunter	«Zenith» J. A. P.	30'76 s. : 116'93 k. h.
Milla lanzada . . .	17 Mayo	1912	F. W. Barnes	«Zenith» J. A. P.	51'35 s. : 112'73 k. h.
Cinco millas lanzadas.	26 Novbre.	1913	E. B. Ware	«Zenith» J. A. P.	5 m. 98 s. : 93'42 k. h.
Una hora. . . . .	18 Octubre	1913	E. B. Ware	«Zenith» J. A. P.	90'53 k. : 90'53 k. h.

NOTA. — Sin duda alguno de estos records han sido batidos, pero a causa de las circunstancias especiales creadas a las Asociaciones Internacionales por la actual situación mundial, la «Federación» no ha dado aún sanción oficial a los mismos.

Es de notar que muchos de los records publicados en la prensa americana, no han sido nunca sometidos a la «Federación Internacional».



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

(Continuación)

La Vuelta a Cataluña tuvo lugar los días 1 y 2 de Enero de 1916, dándose con ella principio al año más glorioso que registran los anales de nuestro Club.

Empresa dura fué recorrer en dos fríos y cortos días de Enero, 329 y 250 kilómetros sobre carreteras muy medianas y que abundaban en vados, algunos anchos y hondos a un tiempo.

A pesar de estas condiciones que habían forzosamente de traducirse en incomodidades y sufrimientos para los concursantes, inscribiéronse 12 autociclos, 13 motocicletas y 6 side-cars, que se clasificaron en la siguiente forma :

### AUTOCICLOS

Rafael Clarasó,	«D. y G.»,	Copa y Medalla de oro
J. Custals,	«Ideal»,	Medalla de oro
E. Bernardo,	«Renault»,	> > >
J. M. <sup>a</sup> Armangué,	«David»,	> > >
E. Pujolar,	«David»,	> > bronce
J. Perpinyá,	«Ideal»,	> > >

### MOTOCICLETAS

P. Estalella,	«Indian»,	Copa y Medalla de oro
S. Codina,	«Rover»,	Medalla de oro
L. Solé,	«Ariel»,	> > >
J. Soler,	«Harley - Davidson»,	> > >
A. Arch,	«Harley - Davidson»,	> > >

### SIDE - CARS

P. Llorens,	«Rover»,	Copa y Medalla de oro
-------------	----------	-----------------------

Sirvieron de paliativo a todas las dificultades y obstáculos encontrados por los concursantes, el espléndido recibimiento de que fueron objeto en todas partes. No cruzamos un pueblo en el que no fuéramos saludados por inmenso gentío, guiados por autoridades y animados por generosos aplausos y cordiales saludos.

Seguio a la Vuelta a Cataluña el 4.º Concurso en la Cuesta de los Bruchs, donde como era de esperar se batieron algunos records de los anteriores años, clasificándose valientemente algunos amateurs y distinguiéndose entre ellos Joaquín Vidal, sobre «Zenith» 3 1/2 H.P. y Justo Oliveras con su pequeña «Motosacoche». Los autociclos, en cambio, estuvieron poco afortunados tomando parte una pequeña representación de los mismos y sin competencia.

Inscribiéronse en la prueba 29 concursantes, clasificándose como sigue: (Copio íntegros los resultados, pues dado el carácter de la prueba, es interesante la comparación de tiempos con anteriores años).

#### CATEGORÍA E. SIDE-CARS 560 c. c.

<i>Primero</i> :	José Bonet, (sin opción a premio)	«Motosacoche»,	14 m. 31 s.
<i>Primero</i> :	Ernesto Antonietti («Magneto»),	«Triumph»,	16 m. 17 s.
<i>Segundo</i> :	Allym,	«Triumph»,	16 » 18 »
<i>Tercero</i> :	Felapton,	«Triumph»,	18 » 8 »
<i>Cuarto</i> :	Llorens,	«Rover»,	19 » 24 »
<i>Quinto</i> :	Vitte,	«B. S. A.»,	21 » 42 »

#### CATEGORÍA F. SIDE-CARS 1000 c. c.

<i>Primero</i> :	J. Palazón,	«Matchless»,	15 m. 45 s.
<i>Segundo</i> :	A. Rubió,	«F. N.»,	19 » 21 »

#### CATEGORÍA A. MOTOS 300 c. c.

<i>Primero</i> :	J. Oliveras,	«Motosacoche»,	12 m. 35 s.
<i>Segundo</i> :	R. Balaguer,	«Connaught»,	15 » 9 »
<i>Tercero</i> :	A. García,	«James»,	21 » 22 »

#### CATEGORÍA B. MOTOS 350 c. c.

<i>Primero</i> :	P. Tapias,	«Motosacoche»,	10 m. 49 s.
<i>Segundo</i> :	R. Tristán,	«Douglas»,	16 » 30 »

#### CATEGORÍA C. MOTOS 500 c. c.

<i>Primero</i> :	J. Vidal,	«Zénith»,	10 m. 6 s.
<i>Segundo</i> :	J. Martínez,	«Zénith»,	11 » 19 »
<i>Tercero</i> :	J. Figueras,	«Motosacoche»,	11 » 49 »
<i>Cuarto</i> :	J. Lluch,	«Royal Enfield»,	13 » 10 »
<i>Quinto</i> :	A. Ferrán,	«Rudge»,	13 » 11 »

#### CATEGORÍA G. AUTOCICLOS

<i>Primero</i> :	«Billicams»	«David»,	19 m. 3 s.
------------------	-------------	----------	------------

Después de esta prueba concentráronse todos los esfuerzos del Club y de los fabricantes de autociclos en prepararse para la famosa carrera Barcelona-Madrid-Barcelona, que debía tener lugar durante los días 1.º a 4 de Junio.

Es sabido que el motivo que impulsó al Real Moto Club de Cataluña a la organización de esta carrera no fué otro que el fracaso del match Custals-Moré; fracaso debido no a la falta de valor de los autociclos de dichos señores ni ausencia de pericia en los mismos, sino a las durísimas condiciones del match y a la falta de una preparación metódica que de haber tenido lugar, hubiera sin duda cambiado por completo el resultado del mismo ya que a buen seguro hubiérase llegado a un acuerdo para modificar las draconianas condiciones a que ambos adversarios se avinieron.

Quiso el Moto Club anular la penosa impresión causada por el nulo resultado del match y a fin de dar a conocer el valor de nuestros autociclos en una demostración que no dejara lugar a dudas, emprendió la organización de la más brillante carrera celebrada entre nosotros.

La empresa, aunque atrevida, no resultó difícil al Real Moto Club de Cataluña, ya que en todas partes despertó su proyecto las más vivas simpatías, y en su organización y desarrollo no le escatimaron su ayuda autoridades, fabricantes y amateurs del sport. Todos rivalizaron en sus esfuerzos para lograr una victoria que había de traspasar por su importancia los límites de un éxito deportivo y traer consecuencias halagadoras para el progreso de nuestra industria nacional. No sólo los catalanes laboramos en la organización de esta carrera sino que recibimos además la poderosísima ayuda de los Clubs y amigos de Zaragoza y Madrid. Fuera injusto dejar de nombrar aquí a nuestros buenos amigos del Moto Club de Zaragoza por cuyas atenciones y trabajos guardaremos siempre el más sincero agradecimiento, así como a nuestro infatigable consocio Don Ricardo Ruíz Ferry, de Madrid, a cuyo cargo corrió todo cuanto se relacionó con nuestra llegada y salida de la capital de España.

Creo no está fuera de lugar en estas líneas, copiar unos párrafos del crítico deportivo de *La Vanguardia*, con referencia a esta carrera y los resultados y consecuencias de la misma: «Especial atención nos merece esta prueba organizada por el «Real Moto-Club de Cataluña», pues su propósito encierra una finalidad altamente provechosa, como es la creación de la industria automovilista española, cuya iniciación apenas perceptible merece el apoyo incondicional de cuantos se interesen por la vida nacional en todas sus manifestaciones.

Deportivamente constituye además un verdadero alarde, pues no de otra manera puede considerarse el esfuerzo que representa no ya los 1,200 kms. largos de recorrido, sino el que una gran parte del trayecto es de tan mal piso, que más que para los coches ligeros y poco potentes que lo han efectuado, es prueba seria y meritoria de coches de verdadera fuerza.

¡Cuántos motores consumiendo a torrentes gasolina y lubricante quisieran hacer lo que éstos!

Digamos, pues, que la carrera constituye un triunfo grande para el «Real Moto-Club de Cataluña», por la perfecta organización que supo imprimirle».

Jurados, controls, cronometristas, todo estuvo a su hora y en sus puestos. La clasificación de los corredores al final de las cuatro etapas, quedó establecida como sigue:

Número de autociclos inscritos . . . . .	22
» » » salidos . . . . .	18

### CLASIFICACIÓN GENERAL

<i>Primero</i> :	Ll. Gué,	«David»,	28 h. 28 m. 24 s.
<i>Segundo</i> :	R. Clarasó,	«D. y G.»,	32 » 3 » 29 »
<i>Tercero</i> :	P. Tapias,	«David»,	34 » 5 » 30 »
<i>Cuarto</i> :	M. de la Laguna,	«Ideal»,	34 » 37 » 25 »
<i>Quinto</i> :	A. Arruga,	«David»,	34 » 57 » 3 »
<i>Sexto</i> :	R. Moré,	«David»,	40 » 18 » 20 »
<i>Séptimo</i> :	F. de Ricart	«David»,	42 » 38 » 8 »
<i>Octavo</i> :	Díaz,	«D. y G.»,	45 » 45 » 9 »
<i>Noveno</i> :	Allán,	«David»,	45 » 49 » 47 »
<i>Décimo</i> :	F. de Cepeda,	«Ideal»,	49 » 56 » 19 »

Velocidad media del primero : 44 km., 120 m. por hora.

Después de la carrera de autociclos Barcelona-Madrid-Barcelona, tuvo lugar el día 13 de Agosto una carrera local en circuito en Cardedeu, en cuya clasificación vemos en primer lugar a J. A. Orús, que recorrió 103 kms. en 1 hora 50 minutos 32 segundos, y vemos también su nombre más tarde, en 8 de Octubre, asociado al equipo ganador de la segunda prueba de equipos, seguido de Díaz, Bonet y Ubarri, que constituían el resto del primer equipo.

Sigue luego, en orden cronológico y de importancia a un tiempo, en la lista de actos organizados por el «Real Moto-Club de Cataluña» el kilómetro lanzado que se corrió en 26 de Noviembre de 1916.

A continuación damos los resultados íntegros del recorrido del kilómetro, por constituir algunos de ellos records españoles de velocidad, que no hemos podido poner nuevamente a prueba debido a las anormales circunstancias que atravesamos.

### PRUEBAS DEL KILÓMETRO LANZADO

#### TURISMO. MOTOS

	300 c/c.	Piferrer,	«Acme»,	1 m. 3 s.	5/10	56 k. 690	
>	350 c/c.	Clavería,	«Douglas»,	47 »	1/10	76 » 585	
		Estalella,	«A. J. S.»,	50 » 2 1/2	1/10	71 » 667	
>	560 c/c.	Ferran,	«Rudge»,	53 »	1/10	67 » 798	
		Vidal,	«Zenith»,	36 »	7/10	98 » 179	
		V. L.,	«Sumbeam»,	46 »	1/2	10	78 » 276
		Codina,	«Rover»,	49 »	9/10	73 » 639	
		Almirall,	«Sumbean»,	42 » 6 1/2	1/10	84 » 005	
>	750 c/c.	V. Landa,	«Indian»,	39 »	8/10	90 » 461	
>	1000 c/c.	V. Landa,	«Indian»,	57 »	9/10	66 » 095	



TURISMO. SIDE - CARS

1000 c/c.	Escaler,	«R. Enfield»,	51 s.	9/10	68 k.	646
	Sáez (Vallet),	«R. Enfield»,	59 »	2/10	61 »	320

TURISMO. AUTOCICLOS

J. Allán,	«David»,	50 s.	8 1/2/10	70 k.	798
-----------	----------	-------	----------	-------	-----

LIBRE MOTOS

350 c/c.	Oliveras,	«Motosacoche»,	38 s.	3 1/2/10	93 k.	884
» 500 c/c.	Orús,	«Motosacoche»,	30 »	7 1/2/10	117 »	267
	E. Landa,	«Indian»,	44 »	2 1/2/10	81 »	498
» 1000 c/c.	E. Landa,	«Indian»,	40 »	7/10	88 »	454
	Fuentes,	«Excelsior»,	35 »	3 1/2/10	101 »	897

LIBRE SIDE - CARS

500 c/c.	Orús,	«Motosacoche»,	44 s.	8 1/2/10	80 k.	389
» 1000 c/c.	Bresca,	«Indian»,	1 m.	1 » 4 1/2/10	58 »	588

LIBRE AUTOCICLOS

Frick,	«David»,	41 s.	7 1/2/10	86 k.	087
Moré,	«David»,	43 »	6/10	82 »	583
Ll. Gué,	«David»,	40 »	8/10	88 »	248
Nadal,	«Ideal»,	47 »	9 1/2/10	75 »	078

FUERA DE CONCURSO

SIDE - CAR 1000 c/c.

Escaler,	«R. Enfield»,	51 s.	5/10	70 k.	769
MOTO 500 c/c. Orús,	«Motosacoche»,	30 »	6 1/2/10	118 »	555

La lectura de los anteriores resultados basta para evidenciar los notables performances de Orús, Vidal, Almirall, Oliveras y los Armangué y Moré.

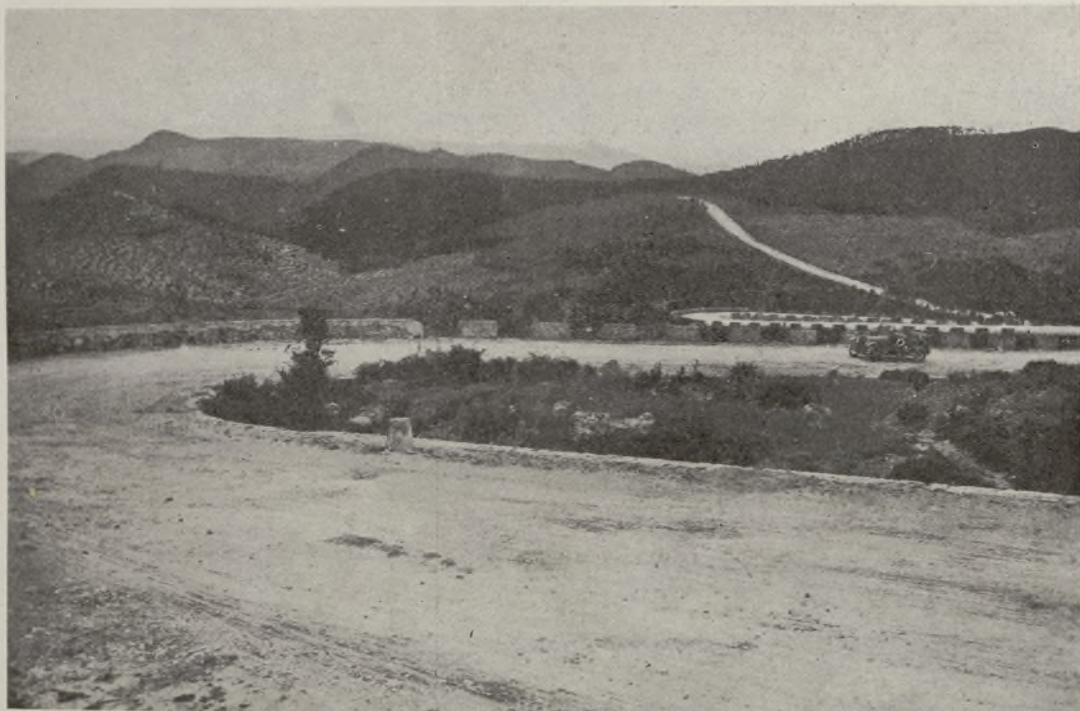
Terminado el kilómetro lanzado, en Noviembre de 1916 formuló el «Real Moto-Club de Cataluña» su programa deportivo de 1917, que las actuales circunstancias y la caprichosa intervención de un exministro (Sr. Sánchez Guerra) habían de cambiar radicalmente dejándolo reducido, en cuanto a acontecimientos de importancia a la Vuelta a Cataluña (6 y 7 Enero 1917) y al 5.º Concurso en cuesta Bruchs (11 Marzo 1917).

La Vuelta a Cataluña corrióse análogamente al anterior año con la adición de algunos controles secretos para aumentar las dificultades del recorrido.

La organización llevóse en igual forma y cooperaron a la misma las autoridades y elementos deportivos de Cataluña con igual celo y eficacia que en 1916.

Distinguiéronse especialmente los autociclos «Ideal» y las motocicletas «Indian» y «Excelsior», como puede verse por el siguiente resultado:

CARRERA «COPA CUESTA ORDAL». — 29 de Diciembre de 1918.  
(ILUSTRACIONES)



Viraje en el que está situada la llegada.

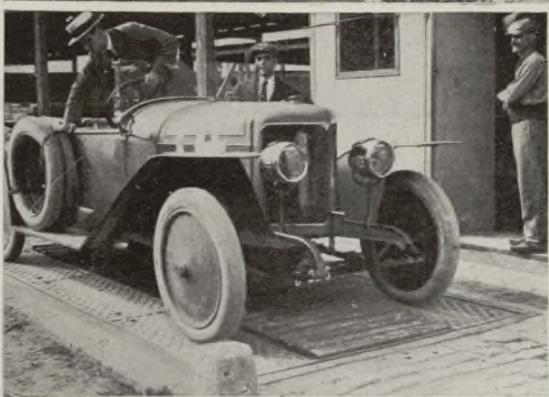


El puente del Lladoner.



1. El primer viraje después del punto de salida.
2. Parte final de la cuesta.
3. Píntoresco punto de vista de la carrera.





LAS CARRERAS DE AUTOMÓVILES  
ORGANIZADAS POR EL «R. A. C.  
DE CATALUÑA»

LA PRIMERA VUELTA A CATALUÑA: 1916

(ILUSTRACIONES)



1 y 3. Los automóviles preparados para la salida. — 2. Pesando un automóvil



El Sr. Xicoy con su distinguida familia.



El «Elizalde» conducido por M. L'Huillier, vencedor de la 2.<sup>a</sup> Categoría.



El Sr. Solá Andreu en Tordera.



El Sr. Jacoby en plena carrera.

v

1. El control de Olot.
2. Los Sres. Peris y Garcia.
3. El Sr. Fontana durante la prueba.





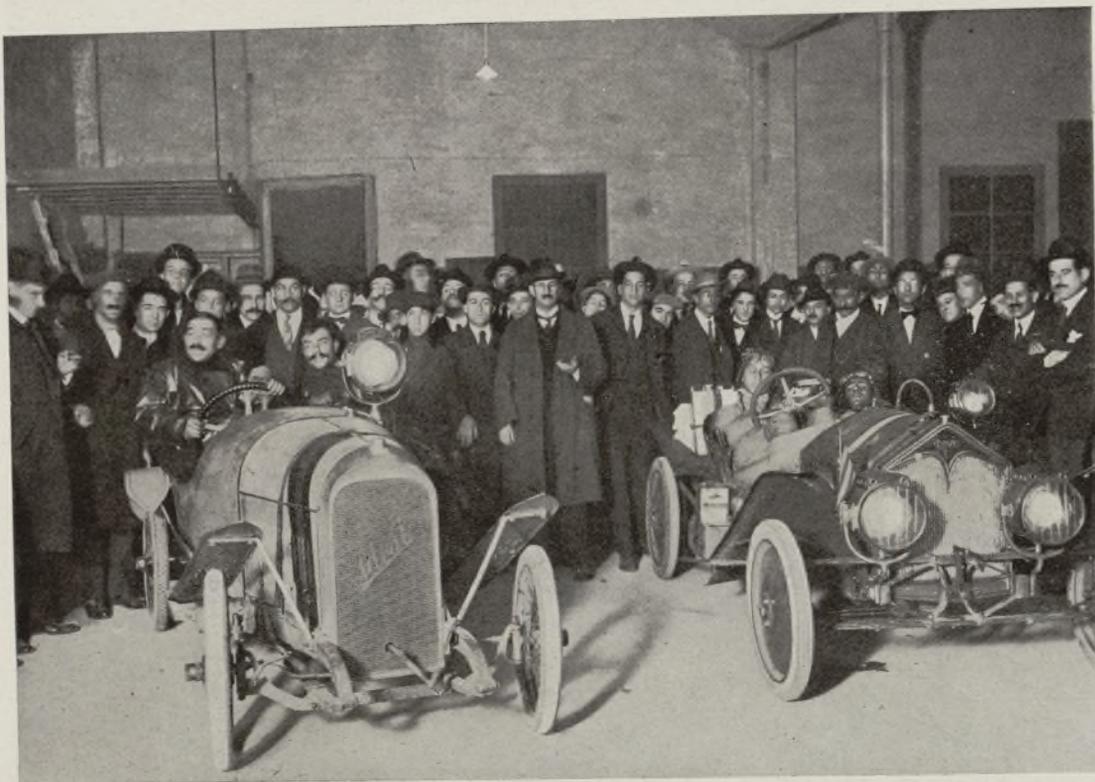
El «N. S. U.» del Sr. Almagro, vencedor de la 1.ª Categoría, llegando a Pedralbes.



El Sr. Palazón a la llegada.

RESEÑA HISTÓRICA DE LAS MANIFESTACIONES CELEBRADAS POR EL  
«R. M. C. DE CATALUÑA»

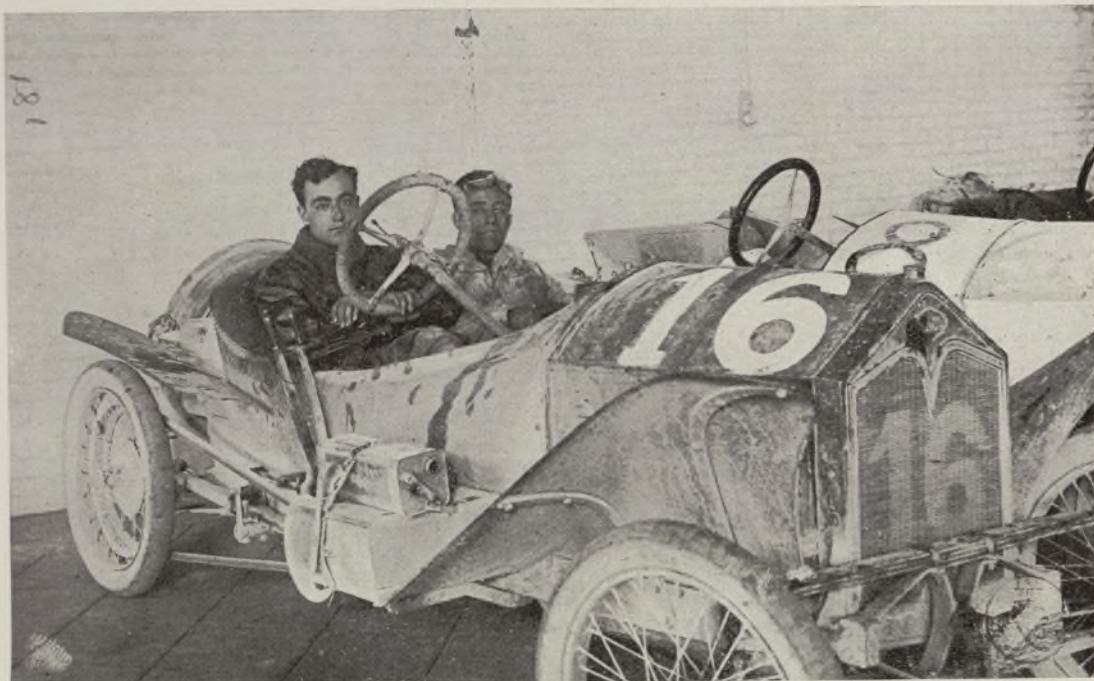
(ILUSTRACIONES)



Sres. Curtado y Moré en el momento de tomar la salida para Madrid. 5 Diciembre 1915.



Llegada a la meta del coche n.º 16, equipado por el Sr. Armangué. Primer premio. 1 Junio 1916.



Luis Armangué, ganador de la Carrera de Autociclos Barcelona-Madrid-Barcelona.



Llegada del Sr. Marqués de la Laguna de Cameros, sobre «Ideal» y A. Díaz, sobre «D y G», en la misma carrera.



1. Frick Armangué, sobre «David». — 2. Vidal, sobre «Zenith». Kilómetro lanzado, 26 Noviembre de 1916. — 3. J. A. Orús, recordman del kilómetro lanzado (1916). — Vuelta Cataluña: Andreu, sobre «David». 6 y 7 Enero 1917.

## MÁXIMA CLASIFICACIÓN

### COPAS DE PLATA

Motocicleta:	J. Texidor . . .	«Indian»
>	: E. Roviralta . . .	«Indian»
>	: P. Alzaga . . .	«Excelsior»
Autociclo :	S. Nadal . . .	«Ideal»

### MEDALLA DE ORO

Motocicleta:	M. Almirall . . .	«Sumbeam»
>	: M. Puigbó . . .	«Triumph»
>	: R. Romano . . .	«B. S. A.»
>	: P. Estalella . . .	«Indian»
Autociclo :	F. Iranzo . . .	«Ideal»

### MEDALLA DE PLATA

Motocicleta:	F. Cardelús	«Motosacoche»
--------------	-------------	---------------

### MEDALLA DE BRONCE

Motocicleta:	M. Lliviria.	«Harley-Davidson»
>	: Cooppel .	«Harley-Davidson»
>	: Rovira . . .	«Indian»
>	: Mellado .	«Harley-Davidson»
Autociclo :	Alan . . .	«David»
>	: Sirolius .	«David»
>	: J. Andreu .	«David»
>	: J. Moré .	«David»

Visitaron nuestro Club con ocasión de esta prueba, un equipo Harley-Davidson, de Madrid, que acaparó las medallas de bronce y nuestro consocio de Valencia, Pedro Alzaga, que sobre «Excelsior» ganó brillantemente la Copa de Plata.

Fué especialmente dura la segunda Vuelta Cataluña, por la lluvia y barro que convirtió una gran parte del trayecto en verdaderos lodazales, a lo que hubo que añadir el frío de la estación sufrido durante largos kilómetros y los vados y arroyos hinchados por recientes lluvias.

Dos meses más tarde, en 11 de Marzo, se celebró por quinta vez el concurso en cuesta de los Bruchs, al que faltaron este año las «Motosacoche» que tantos records habían alcanzado en anteriores años.

No fueron batidos sus tiempos, pero establecieronse nuevos records en las categorías de side-cars y autociclos, ganados respectivamente los primeros por A. Lloveres, «Triumph», y A. Bresca, «Excelsior», y los segundos por José María Armangué y Frik Armangué, sobre «David».

He aquí la clasificación general:

### PRUEBA TURISMO

#### SIDE-CARS HASTA 560 c. c.

Primero :	Allym,	«Triumph»,	15 m. 38 s. 2/5 (record)
Segundo :	A. Tejedor,	«Ariel»,	16 > 21 > 1/5

#### SIDE-CARS SUPERIORES A 560 c. c.

Primero :	A. Bresca,	«Excelsior»,	11 m. 48 s. (record)
Segundo :	Magneto,	«Indian»,	13 > 32 > 1/5
Tercero :	Chopitea,	«Indian»,	13 > 47 > 3/5

#### MOTOCICLETAS HASTA 300 c. c.

Primero :	F. Piferrer,	«Acmé»,	15 m. 51 s. 2/5
Segundo :	R. Balaguer,	«Connaught»,	15 > 52 > 2/5
Tercero :	D. Pons,	«Vindec»,	20 > 23 > 1/5

MOTOCICLETAS HASTA 350 c. c.

*Primero* : P. Estalella, «A. J. S.», 13 > 36 > 2/5

MOTOCICLETAS HASTA 560 c. c.

*Primero* : M. Almiral, «Sumbeam», 11 m. 31 s. 1/5  
*Segundo* : A. Alá, «Triumph», 11 > 35 > 4/5  
*Tercero* : J. Sáez, «Royal Enfield», 14 > 56 > 2/5

MOTOCICLETAS SUPERIORES A 560 c. c.

*Primero* : F. E. S., «Indian», 11 m. 9 s. 2/5  
*Segundo* : X. X. «Indian», 11 > 46 > 3/5

AUTOCICLOS

*Primero* : Alan, «David», 13 m. 37 s. 1/5 (record)  
*Segundo* : Felapton, «Morgan», 14 > 12 > 2/5  
*Tercero* : Federico Plaja, «Buckingham», 14 > 56 > 1/5

PRUEBA LIBRE

MOTOCICLETAS HASTA 500 c. c.

*Primero* : A. Arruga, «Rudge», 11 m. 41 s. 4/5

MOTOCICLETAS HASTA 1000 c. c.

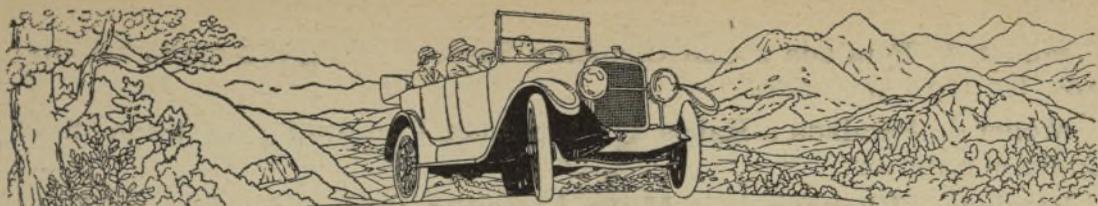
*Primero* : Mily Rovy, «Indian», 11 m. 5 s. 1/5

AUTOCICLOS

*Primero* : F. Armangué, «David», 12 m. 1/5

(Continuará)





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

**Continuación de la reseña sobre el estado actual de las carreteras y caminos de la Mancomunidad y observaciones sobre algunos de ellos.**

Rupiá a la carretera de Gerona a Palamós. Longitud 1'900 kilómetros. Toda ella en buen estado.

Lladó a Navata. Longitud 4'720 kilómetros. Igualmente en buen estado.

Palafrugell a la carretera de Gerona a Palamós. Longitud 1'400 kilómetros. Mediano estado.

Palafrugell a Calella con ramal a Llafranc. Longitud 3'500 kilómetros. Estado regular.

Figueras a Terradas. Longitud 12'560 kilómetros. En buen estado hasta Llers; el resto regular.

Llers a Hostalets. Longitud 3'500 kilómetros. Estado bueno; tiene pendientes fuertes y mala travesía por Llers.

Figueras a San Clemente Sasebas por Cabanas y Masarach. Longitud 10'860 kilómetros. En buen estado; atraviesa los ríos Muga y Llobregat mediante vados que se hacen impracticables, por poco tiempo, en épocas de grandes lluvias y según sean más o menos persistentes.

Figueras a Espolla por Peralada y Mollet. Longitud 14'600 kilómetros. En buen estado. Cruza también los ríos Muga y Llobregat en iguales condiciones que el anterior camino. La Mancomunidad tiene en su Plan de obras de urgente necesidad, la construcción de puentes sobre ambos ríos, pero como están íntimamente ligados con el proyecto de encauzamiento y rectificación de éstos, en tramitación por el Estado, será estudiado el asunto previamente por la Sección de obras hidráulicas que a partir del año próximo funcionará con toda actividad, según nuestros informes.

Mollet de Peralada a San Clemente Sasebas. Longitud 2'180 kilómetros. En regular estado.

Mollet de Peralada a Rabós de Ampurdán. Longitud 3'400 kilómetros. Como el anterior.

Peralada a Vilanova de la Muga. Longitud 4'000 kilómetros. En buen estado.

Peralada a Garriguella. Longitud 7'740 kilómetros. Igualmente en buen estado.

Vilafán a Borrásá. Longitud 3'300 kilómetros. En muy buen estado, salvo el vado en el río Manol por las especiales condiciones del cauce y avenidas.

De la carretera de Madrid a Francia a la de Besalú a Rosas, por Borrásá y Ordís. Longitud 7'600 kilómetros. En muy buen estado; cruza la riera de Algama con un vado.

De la carretera de Besalú a Rosas a Vilaritg por Cistella y Vilanant. Longitud 10'490 kilómetros. En buen estado.

San Miquel de Fluviá a Castellón de Ampurias. Longitud 16'570 kilómetros. En buen estado toda ella.

Boadella a la carretera de Madrid a Francia. Longitud 6'550. En buen estado; tiene un baden sobre el río Ricardell.

Figueras a Alfar, trozo primero. Longitud 1'200. En buen estado.

Orfans a la carretera de Madrid a Francia. Longitud 5'970 kilómetros. En buen estado.

Campmany a la carretera de Madrid a Francia. Longitud 2'490 kilómetros. En regular estado.

Puigcerdá a Guils por el puente de San Martín. Longitud 5'570 kilómetros. En estado regular.

Puigcerdá a Pont Soler. Longitud 3'110 kilómetros. En estado regular.

Puigcerdá a Ur. Longitud 2'400 kilómetros. En estado regular.

Puigcerdá a Puente de Llivia. Longitud 1'600 kilómetros. En estado regular.

Bellver a Escadars. Longitud 8'000 kilómetros. En mal estado.

San Hilario Sacalm al Pla de las Arenas. Longitud 5'000 kilómetros. Estado regular. Quedará substituído en breve este camino por la carretera del Estado en construcción de Anglés a Vich.

Santa Coloma de Farnés a Castanyet. Longitud 4'890 kilómetros. En mal estado.

**San Privat de Bas** a la carretera de **Santa Coloma** a **San Juan de las Abadesas**. Longitud 5'890 kilómetros. En buen estado, salvo el último kilómetro.

**Ridaura** a **Olot**, trozo primero. Longitud 3'600 kms. En buen estado.

**San Juan las Fonts** a la carretera de **Gerona** a **Olot**. Longitud 1'200 kilómetros. En mediano estado.

**Valldavianya** a **San Pedro Despuig**. Longitud 2'400 kilómetros. En regular estado algún corto tramo; el resto bien.

**Bordils** a **Madremanya**. Longitud 8'000 kilómetros. En buen estado.

**Camallera** a **Vilahrur**. Longitud 2'350 kms. Igualmente en buen estado.

**Llansá** al **Puerto de Llansá**. Longitud 1'300 kilómetros. En buen estado, salvo la travesía de **Llansá**, evitable no obstante para el tránsito general, la conservación de la cual es difícil por las condiciones especiales de las calles de la población.

**San Miguel de Campmajor** a **Torm**. Longitud 4'700 kilómetros. En buen estado.

**Montagut** a la carretera de **Gerona** a **Olot**. Longitud 1'970 kilómetros. En buen estado.

**Vilamaniscle** a **Garriguella**. Longitud 2'480 kms. En regular estado.

**Blanes** a la estación del ferrocarril. Longitud 1'420 kilómetros. En mal estado.

De la de **Madrid** a **Francia** a la de **Ventalló** a **Bañolas**, por **Guialbes**. Longitud 5'600 kilómetros. En buen estado.

De la carretera de **Farás** a **San Miguel** a la de **Ventalló** a **Bañolas**, por **Gallinés** y **Vilademuls**. Longitud 4'650 kilómetros. En buen estado.

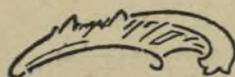
**Armentera** a la carretera de **Figueras** a **Corsá**. Longitud 2'740 kilómetros. En buen estado.

**Bañolas** a la de **Besalú** a **Rosas**, trozo primero. Longitud 9'070 kilómetros. En buen estado.

Acerca de los caminos mencionados, pertenecientes todos ellos, excepto uno, a la provincia de Gerona, el estado de los cuales, pocos no obstante y de escasa longitud, es deficiente o malo, hemos querido informarnos de los motivos a que tal deficiencia pueda obedecer, resultando que, según un antiguo convenio entre la Diputación provincial de Gerona, a cuya jurisdicción pertenecían antes de verificarse el traspaso a la Mancomunidad y los Municipios cuyos términos atraviesan, vienen éstos obligados a acopiar por su cuenta el volumen de piedra machacada que se estima necesario para atender a la conservación de las respectivas vías de comunicación, proporcionalmente al número de kilómetros compren-

didos en cada término. Y esta obligación que por algunos Ayuntamientos es cumplida puntualmente, por otros es descuidada en absoluto, y los más la atienden en la forma y el tiempo que sus recursos o buena voluntad se lo permiten, prescindiendo de las conveniencias del camino. Claro está que en estas condiciones se hace punto menos que imposible que los caminos reúnan en todo tiempo las perfectas condiciones de vialidad que todos deseamos, y a este fin tenemos entendido que el Consejo permanente de aquella Corporación está dispuesto a fijar plazos improrrogables a los Ayuntamientos para el cumplimiento de la susodicha obligación, en la inteligencia de que, en caso negativo, una vez transcurridos aquéllos, se procederá por el personal de la Mancomunidad a verificar directamente el acopio de piedra que sea necesario por cuenta de los respectivos Municipios.

Las carreteras del Estado en nuestra región están en su inmensa mayoría en un estado intransitable, tanto, que si las Jefaturas de Obras Públicas de las cuatro provincias catalanas no hacen un considerable esfuerzo para repararlas con urgencia, será preciso renunciar en absoluto a recorrerlas en automóvil, no justificando su malísimo estado las persistentes lluvias que hemos padecido en los dos últimos meses.



### **El petróleo en Inglaterra.**

Leemos en L'Auto, que en Hadstorft cerca de Chestefield en Inglaterra, han empezado importantes trabajos en busca de capas petrolíferas que se supone existen a 800 metros de profundidad.

Los ensayos se efectúan con el apoyo y bajo la vigilancia del Gobierno inglés, y se inauguraron en presencia de Sir Keith Price, ministro de municiones; se trata por tanto de una industria nacional que los ingleses desean crear.

Todos los aparatos y maquinaria necesarios para abrir los diez primeros pozos han sido enviados desde América, y se espera ansiosamente el resultado de estos trabajos, porque la cuestión del petróleo es cada día más importante dado el consumo que aumenta constantemente, y además porque según cálculos de algunos Ingenieros, las fuentes de este combustible en América deben disminuir de un modo notable dentro de 30 años, y es preciso economizarlo.

## SECCIÓN OFICIAL



### La R. S. A. Sevillana.

D. José M.<sup>a</sup> Piñar Pickman, activísimo Secretario fundador de la R. S. A. Sevillana, comunica al «Real Automóvil-Club de Cataluña» que su Presidente ha recibido una carta del que lo es del Comité de tráfico marítimo, en la que manifiesta que el vapor «P. Claris» <sup>(1)</sup> debe estar a punto de salir del puerto de Nueva-York con cargamento de petróleo destinado a España.

En vista de que se carecía en Sevilla de los substitutivos A. N. C. 2 y A. N. 1, el Presidente de la R. S. A. S. ha teleografiado al Subsecretario del Ministerio de Abastecimientos rogándole la remisión de los mismos, pues se hallan sin ellos, no solamente los automovilistas, sino hasta los servicios preferentes, como los de correos, viajeros, motores agrícolas y cilindros compresores, obligando a paralizar importantes trabajos de reparación de carreteras.

El número actual de socios de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, pasa de 500, siendo 840 los automóviles inscritos en aquel Gobierno Civil, y 750 los certificados de aptitud para conducir.

### La obra del Sr. Cambó.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» está de pésame con motivo de haber dejado de ser Ministro de Fomento, su socio D. Francisco de A. Cambó, pues aunque no tenemos la ridícula pretensión de haberle asesorado en sus trabajos, nos cabe la satisfacción de haber coincidido con él de una manera absoluta en las varias conferencias que tuvimos el honor de celebrar durante sus frecuentes viajes a esta capital, en las que solicitábamos la aplicación de importantes reformas en relación al mejoramiento de las carreteras españolas, con miras al desarrollo y fomento del automovilismo.

El Sr. Cambó ha sintetizado admirablemente en su reciente discurso pronunciado en el Instituto de Ingenieros Civiles, los importantes proyectos que consignaba en el presupuesto de su departamento, en el que introducía aumentos considerables por lo que se refiere a la conservación de carreteras — de 28 a 45 millones, o sea, 900 pesetas por kilómetro — terminación de puentes, supresión de pasos a nivel, terminación de carreteras empezadas, construcción de carreteras nuevas mediante la cesión gratuita de terrenos, y otros no menos interesantes.

El automovilismo español hubiera resultado tan beneficiado con la realización de estos proyectos, que en muy pocos años hubiera logrado un desarrollo considerable, y por eso hemos de confiar en que aquél o aquéllos que sucedan al Sr. Cambó en el Ministerio de Fomento, hagan suyos sus proyectos y los respeten, pues si sucede lo contrario continuaremos eternamente padeciendo por el mal estado de las carreteras y por la complicada tramitación de los expedientes de las obras públicas que imposibilitan su ejecución.

### Concierto de consumos de la gasolina.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» recomienda a sus socios procuren terminar antes de fin de año los talonarios del concierto de consumos aplicables a los substitutivos, pues no será posible obtener su validez para el año próximo como se consiguió para este año, pues a fines del año pasado no había medio de obtener ni gasolina ni substitutivo, y ahora puede obtenerse la cantidad equivalente de substitutivo en relación al número de cupones que cada cual posea en sus talonarios.

(1) El «P. Claris» está ya descargando en Santander.

## Salón Automóvil.

Se ha nombrado el siguiente Comité :

PRESIDENTE DE HONOR

S. M. el Rey (q. D. g.)

COMITÉ DE HONOR

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.  
Excmo. Sr. Ministro de Abastecimientos.  
Excmo. Sr. Capitán general de Cataluña.  
Excmo. Sr. Presidente de la Mancomunidad de Cataluña.  
Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia de Barcelona.  
Excmo. Sr. Presidente de la Diputación provincial de Barcelona.  
Excmo. Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.  
Excmo. e Ilmo. Sr. Obispo de Barcelona.  
Excmo. Sr. Comandante de Marina.  
Señor Ingeniero-Jefe de Obras públicas de la provincia de Barcelona.  
Señor Presidente del Real Automóvil-Club de España.  
Señor Presidente de la Cámara Sindical Española de Automovilismo y Ciclismo de Madrid.  
Señor Presidente de la Cámara Sindical del Automóvil de Valencia.  
Señor Presidente de la Federación de Sociedades Deportivas.  
Señor Presidente del Real Automóvil-Club de Cataluña.  
Señor Presidente del Real Aero-Club de Cataluña.  
Señor Presidente del Real Moto-Club de Cataluña.  
Señor Presidente del Real-Club Marítimo de Barcelona.  
Señor Presidente de la Unión Velocipédica Española.  
Señor Presidente de la Asociación de la Prensa diaria de Barcelona.  
Señor Presidente del Sindicato de Periodistas Deportivos.  
Señor Presidente de la Asociación de Periodistas de Barcelona.  
Señor Presidente del Sindicato Profesional de Periodistas.

Con gran acierto y extraordinaria actividad continúa la Cámara Sindical del Automóvil organizando esta gran manifestación, estando ya repartido el Reglamento, terminados los planos y hecha la distribución de los stands, y el éxito está ya tan descontado que, según se cuenta, el Palacio de Bellas Artes resultará insuficiente para contener el gran número de automóviles, motos, ciclos, neumáticos y accesorios que han de ser expuestos.



## Movimiento de socios.

Durante el mes de Noviembre han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Ramón Torres Carre-ras, D. Emilio Lluch, D. Luis Torres Baixeras, D. José Basté, D. Juan Amat, D. José de Cuadra, D. José Albert, D. Isidro Aparicio, D. Miguel Forcada, D. Santiago Giralt, D. Santiago Soler Oller, D. Mariano Bigorra.

Como socio corresponsal, con domicilio en Sabadell, D. José Algersuari.  
Asimismo ha sido admitida la baja presentada a petición propia por D. José Massó.

### **Proyecto de carrera en circuito.**

Ha sido aceptada en principio la proposición presentada por el Sr. Andreu, de acuerdo con una comisión de Tarrasa y Sabadell para celebrar una carrera en el circuito de dichas poblaciones, combinada con una carrera de automóviles, habiéndose nombrado para los primeros trabajos una comisión compuesta por los Sres. Coma, Andreu y Armangué.

### **Nueva entidad motorista.**

Al objeto de formar un Club para fomento del sport motorista en Celrá (Gerona), han sido solicitados de este «Real Moto-Club de Cataluña» ejemplares de los estatutos y reglamento interior que les sirva de base para este fin.

### **Nuevo reglamento de circulación de carreteras.**

Por resolución de la Dirección general de obras públicas, se ha cursado por este «Real Moto-Club de Cataluña» una instancia dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, al objeto de facilitar a los motociclistas el cumplimiento de las nuevas disposiciones.

### **La Cámara de Comercio y Navegación de esta ciudad y el «R. M. C. de C.»**

A informe solicitado por la Cámara de Comercio y Navegación de esta Ciudad sobre si en la venta de una motocicleta completamente equipada se entiende incluido el farol de la misma, este «Real Moto-Club de Cataluña» ha manifestado a dicha entidad que aunque las casas constructoras extranjeras, al vender las motocicletas equipadas, no acostumbran a mandar dicho accesorio; tratándose de venta en esta plaza de motocicletas completamente equipadas, debe ir incluido el farol.



# La Hispano-Suiza

## Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

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

FRANCIA (BOIS COLOMBES)

27, Rue Réunion

COCHES DE TURISMO, PARA HOTELES,  
DE REPARTO, ETC.

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

AGENCIA EN BARCELONA:

**VALLET Y BOFILL, S. en C.**

ANTES

**VALLET, FIOL Y C.<sup>A</sup>, S. en C.**

Exposición: Ronda Universidad, 37

Oficinas y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922

Talleres: Borrell, 236 a 244

Próximo traslado de las Oficinas y Exposición al Paseo de Gracia, núm. 20

**Fábrica Nacional de Automóviles**  
**S. A. ESPAÑA**

**F. BATLLÓ, S. EN C.**

Calle de San Andrés, núm. 430

Teléfono : S. M. 467 - Telegramas : AUTOSBATLLÓ

**Coches automóbiles**

de gran lujo para ciudad  
y turismo, fabricados  
con aceros especiales,  
estudiados y probados  
en las más duras carre-  
teras de España

**Tipo 8/10 HP.**

para carrocerías abier-  
tas o cerradas, de cuatro  
y cinco asientos

*El automóvil de menor  
consumo, con mayor  
rendimiento*

Agente general de ventas :

**J. ROSINACH**

**SALÓN DE EXPOSICION :**  
Calle Provenza, 247 - Tel. G. 1023

**BARCELONA**



FAROS  
GENERADORES  
REFLECTORES

**J. B. H.**

FABRICACIÓN  
NACIONAL

**JOSÉ BIOSCA**

Ronda Universidad, 31  
BARCELONA



# Automóvil Salón

Coches de las grandes marcas :

SIMPLEX  
STUTZ  
MITCHELL

Camiones: FEDERAL

Motocicletas: INDIAN

Ruedas motrices: AUTO WHEEL

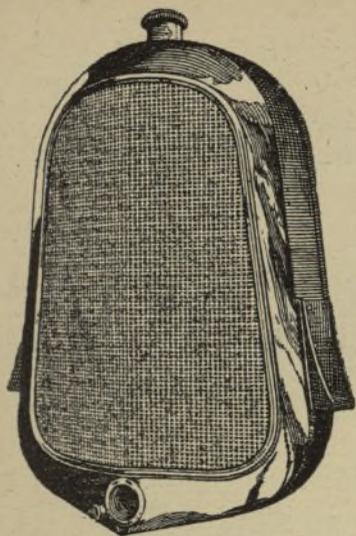
BICICLETAS AUTO-MOTO

NEUMÁTICOS : ACCESORIOS  
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE  
SPORT DE TODAS CLASES

Despacho :                      Exposición y venta :  
TRAFALGAR, 52                      P. CATALUÑA, 18  
Teléf. 490 S. P.                      Teléf. 575 A.

Garage y talleres : DIAGONAL, 429  
Teléf. 450 G.





FÁBRICA DE RADIADORES PARA  
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

**RICARDO COROMINAS**

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y  
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

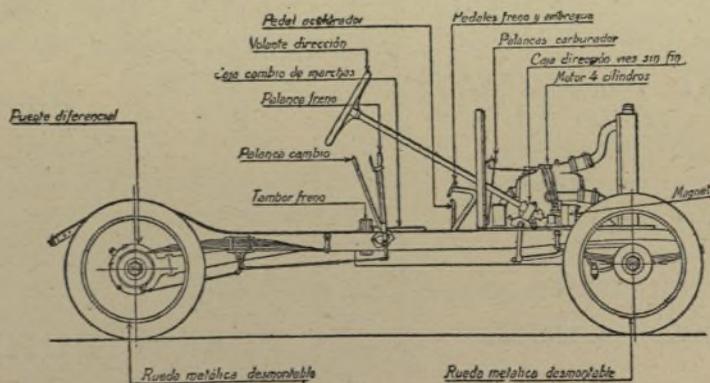
FAROS, BOCINAS, ETC. ETC.  
CAPÓS DE TODAS CLASES

BARCELONA

MADRID: Monteleón, 28  
Teléfono J. 835

Argüelles (Granvia Diagonal), 458  
Teléfono G. 788

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES  
DÍAZ Y GRILLÓ



Sicilia, 141-143. - BARCELONA



VICENTE VILLANUEVA ostenta los Campeonatos de Cataluña y Sans.  
S. VIVES el Campeonato de Igualada.  
JAIME JANER 1.º de Clasificación general en la carrera de Igualada.  
FERNANDO MASIP 1.º en la carrera organizada por la Agrupación Ciclista del Pueblo-Nuevo.

TODOS SOBRE

# CICLOS J. MONTPEÓ S. A.

FÁBRICA :  
PALLARS, N.º 228 - 230  
TELÉFONO 100-S. M.

DESPACHO Y ALMACÉN :  
COMERCIO, N.º 27  
TELÉFONO 1864-A

MOTOCICLETAS  
**MOTOSACOCHÉ**

MOTORES  
**M. A. G.** (MOTOSACOCHÉ)

PARA MOTOCICLETAS,  
CYCLECARS, AUTOMÓVILES,  
AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA  
MOTOSACOCHÉ, S. A. GINEBRA

A. ROVIRA MOREU  
Rosellón, 255. Barcelona

SUBSTITUTIVO

# ROFE

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,  
**ha ganado**

El record de velocidad, en la carrera en Cuesta de la  
Conrería, 24 Marzo 1918.

El Premio de regularidad, el primer premio de motos  
ligeras y el primero y segundo de side-cars, en la  
carrera Peña Rhin, 28 Abril 1918, y en la IV Prueba  
de regularidad del 26 Mayo 1918, organizada por el  
Real Moto Club de Cataluña, (171 kilómetros),  
4 primeros premios con medalla de oro.

**F. de A. PUIG & C.<sup>A</sup>**

MALLORCA, 231 Y BARMES, 96 Y 98

Teléfono 1102-G

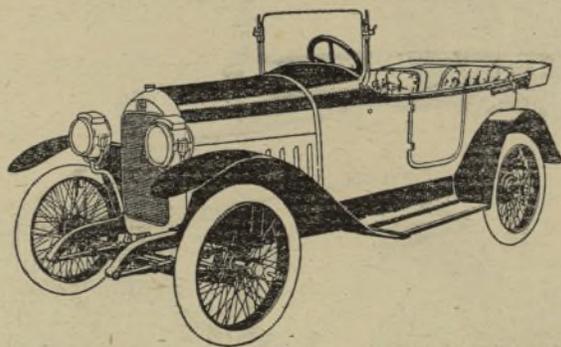
BARCELONA

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES Y AUTOMÓVILES  
"TALLERES HERETER", S. C.  
BARCELONA

AUTOMÓVILES

**IDEAL**

6-8-HP.



AUTOMÓVILES

**T. H.**

12-15-HP.

CONCESIONARIO PARA  
CATALUÑA:  
**VALENTÍN GUI**

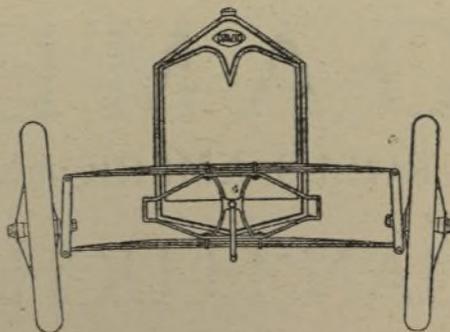
Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA  
EN ESPAÑA Y PORTUGAL:

**J. ÁLVAREZ Y C.<sup>A</sup>, S. en C.**

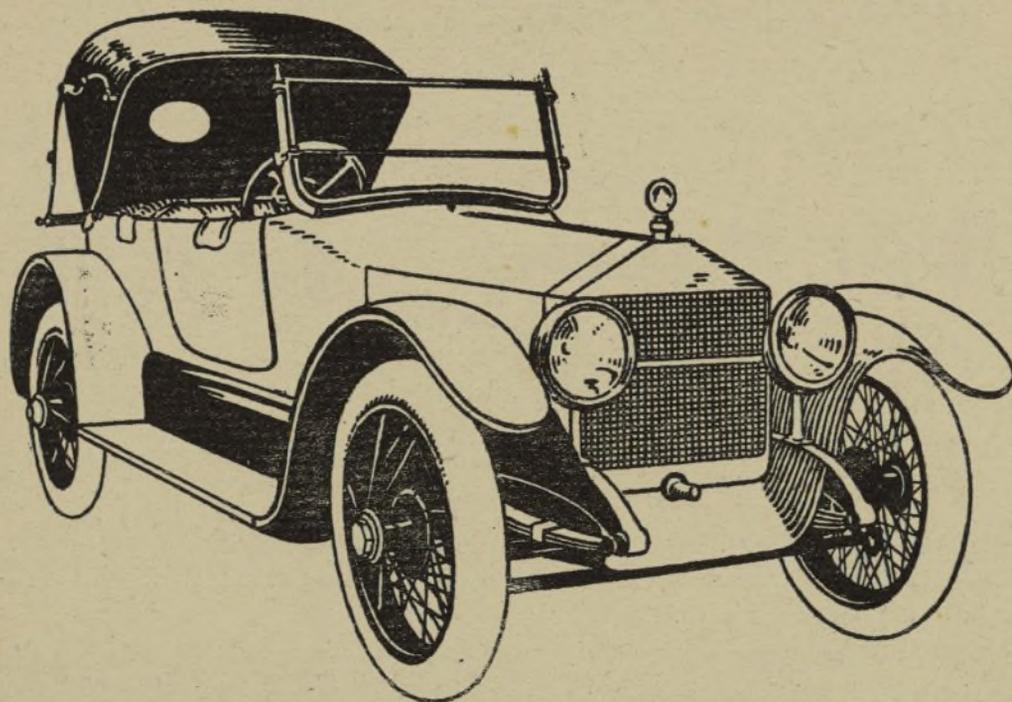
Provenza, 185. BARCELONA

**AUTOCICLOS**  
**D'AVID**



**PALLARS, 71**

**BARCELONA**



AUTOMÓVILES  
DE GRAN TURISMO

ROAMER

EL ROLLS AMERICANO

AGENTE PARA  
CATALUÑA:

JUAN LLUCH

LAURIA, N.º 119

Teléf. 1214-G

BARCELONA