

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 carretera de Madrid a Francia por la Junquera :
De Barcelona a Le Perthus, por Francisco de
A. Ribas.

El motor de aviación « Liberty » : Su historia y sus
características, por Pablo Llorens.

La producción del Benzol en España, por César
Viamonte.

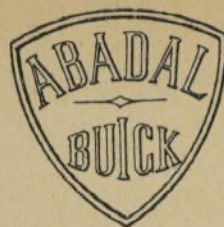
La Tercera Vuelta a Cataluña : Reglamento.

Del mercado automovilista.

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

Sección oficial.

ABADAL



BUICK

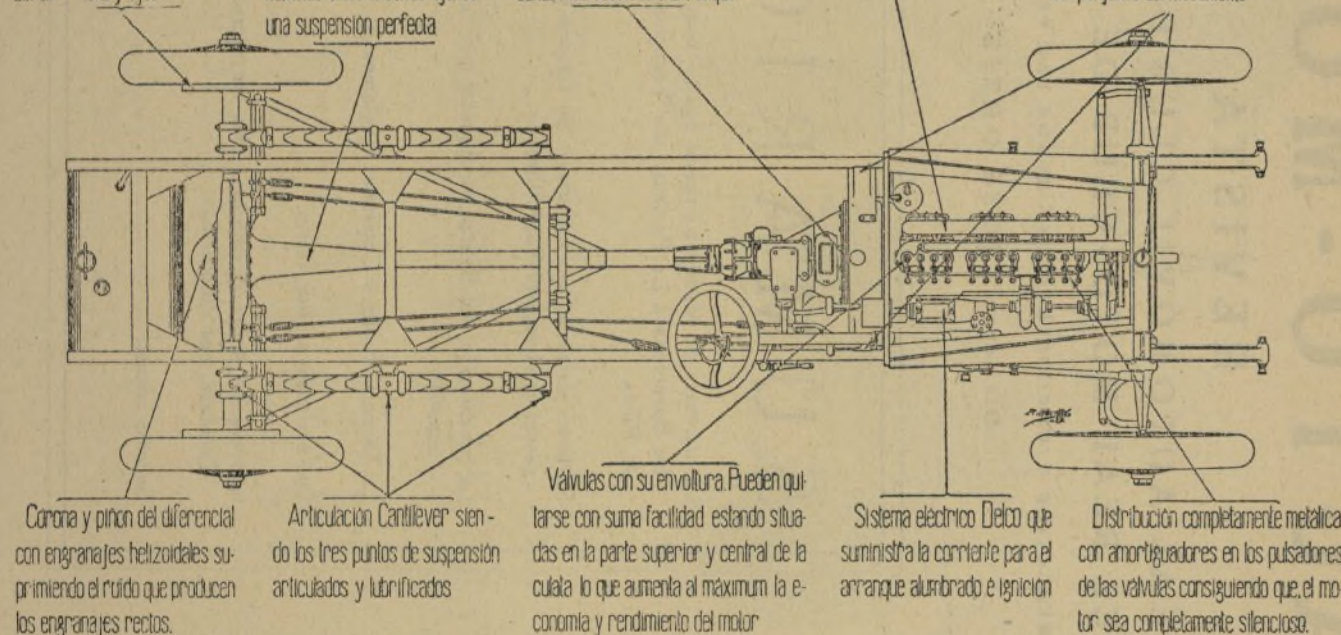
Mano de mano y de pie en las ruedas molinicas suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y ejes

Puente oscitante suprimiendo un juego de cojinetes. Empuja el coche por la parte delantera permitiendo a los muelles ejercer una suspensión perfecta

Embrague a discos de metal cubiertos de fenofo evitando su calentamiento y deformación, y dando mas suavidad al arranque.

Con el motor de 6 cilindros se consigue la marcha en directa desde 4 a 100 Kmhs. hora.

Motor suspendido en tres puntos permitiendo al chasis adaptarse a las desigualdades de la carretera sin perjuicio del mecanismo



Corona y pinon del diferencial con engranajes helicoidales suprimiendo el ruido que producen los engranajes rectos.

Articulación Cantilever siendo los tres puntos de suspensión articulados y lubricados

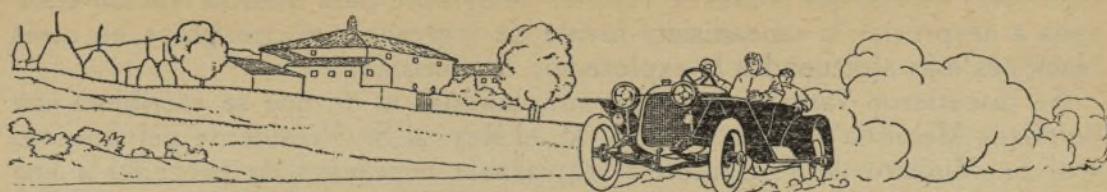
Válvulas con su envoltura. Pueden quitarse con suma facilidad estando situadas en la parte superior y central de la culata lo que aumenta al maximum la economía y rendimiento del motor

Sistema eléctrico Delco que suministra la corriente para el arranque alumbrado e ignición

Distribución completamente metálica con amortiguadores en los pulsadores de las válvulas consiguiendo que el motor sea completamente silencioso.

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 carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

De Barcelona a Le Perthus

Al terminar el verano de 1911, los numerosos socios del « Real Automóvil-Club de Cataluña » que pasaron el verano en Francia y otros países, se lamentaron amargamente del pésimo estado en que habían encontrado a su regreso la carretera de primer orden que desde Le Perthus conduce a nuestra Ciudad.

Estas justísimas quejas que venían a añadirse a las innumerables recibidas desde hacía años en el « Club » sobre la misma carretera, decidieron a la Junta Directiva de aquél a emprender una activísima campaña para lograr la reparación de la repetida carretera.

Con dicho objeto se dirigió un llamamiento a todos los Senadores y Diputados cuyos Distritos estaban situados en el trayecto, y a los Municipios de las poblaciones cruzadas por la carretera, solicitando su adhesión a las gestiones que iban a emprenderse en las altas esferas oficiales.

Casi todos los Municipios contestaron dando su conformidad a la iniciativa del « Club » y ofreciendo su incondicional apoyo.

En el local social, se celebró una reunión magna, presidida por el Sr. Marqués de Marianao — entonces Presidente del « Club » — a la que asistieron la gran mayoría de los Senadores y Diputados por cuyos Distritos pasaba la carretera de Madrid a Francia, y en ella se dió cuenta del gran número de comunicaciones que constantemente se recibían de Niza y otros importantes puntos de turismo, solicitando informes sobre el estado de la carretera para trasladarse en automóvil a nuestra Capital, haciéndose resaltar la vergüenza nacional que resultaba de tener que contestar a los automovilistas extranjeros advirtiéndoles los serios obstáculos que encontrarían en su camino si se aventuraban a probar el viaje en automóvil, siendo, además, leídas las referencias — no por exactas, menos bochornosas — que varias importantes casas publicaban en sus respectivas Guías sobre el estado deplorable de la carretera; y, por unanimidad, se convino en que tenía que terminar de una vez la incomunica-

ción con Francia, que a más de resultar denigrante para nuestra Nación equivalía a despreciar la saneadísima fuente de ingresos que constituye en otras Naciones más afortunadas la explotación del turismo.

Se discutieron varios proyectos, adoptándose el de que se escribiera una detallada Memoria exponiendo a S. M. el Rey, al Sr. Presidente del Consejo y al Sr. Ministro de Fomento, la inaplazable necesidad de proceder a una completa reparación del firme de la carretera, de construir los puentes indispensables, suprimir los innumerables badenes... etc., dejándola en tales condiciones de viabilidad que pudiera merecer con justicia el título de internacional y por ella pudieran llegar a Barcelona y al resto de España con toda comodidad el gran número de turistas que deseaban hacerlo.

Se propuso también el realizar una inspección ocular para anotar con todo detalle el número e importancia de los obstáculos existentes y poder hacerlo constar en la Memoria, y habiendo indicado el que suscribe la conveniencia y grandísima utilidad de obtener al mismo tiempo una información gráfica lo más completa posible, se decidió, por absoluta unanimidad, que sin pérdida de tiempo se llevaran a la práctica los acuerdos tomados.

El 15 de Noviembre de 1911 salió de esta Capital la Comisión nombrada por el « Club », en un automóvil galantemente cedido por el Sr. Humet, y recorrió detenidamente la carretera hasta la frontera, llegando a Perpignan, habiéndose tomado nota de los 263 badenes y obtenido gran número de interesantes fotografías que daban completa idea de los obstáculos de que disfrutaba el automovilista que se arriesgaba a circular por aquella carretera.

En Perpignan celebraron los comisionados una interesante entrevista con el Sr. Alcalde, quien ofreció gestionar el arreglo de la carretera que desde Le Perthus conducía a aquella importante población, que estaba entonces muy deficiente, pero añadió que de poco serviría tal reparación si en España no se lograba que fuera transitable el trozo desde La Junquera a Barcelona, asegurando que si pudiera conseguirse este objeto, la gran mayoría de los automovilistas del Mediodía de Francia, que podían calcularse en unos 150.000, visitarían muy frecuentemente nuestra capital, atraídos por su legítima fama y por el cambio de país y de costumbres.

El regreso de la Comisión se efectuó sin incidente digno de mención.

El 2 de Diciembre del propio año y llevando consigo la Memoria con el detalle de los obstáculos y varias colecciones de fotografías, obtenidas en el viaje descrito, por el infrascrito, salió para Madrid una Comisión compuesta de representantes de nuestro Ayuntamiento, de la Diputación Provincial, Senadores, Diputados a Cortes y delegados de la « Sociedad de Atracción de Forasteros » y de este « Real Automóvil - Club ».

En la Corte se les unieron algunos Senadores y Diputados y todos juntos visitaron a S. M. el Rey, al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Fomento y al Director General de Obras Públicas, reconociendo todos

ellos la necesidad de atender la petición que se les dirigía y ofreciendo tenerla muy presente al formular los nuevos presupuestos.

La prensa ilustrada de Madrid se ocupó del asunto dándole la importancia que merecía.

No vamos a detallar las opiniones de los personajes indicados, pero copiaremos las palabras que pronunció el malogrado D. José Canalejas, Presidente en aquella fecha del Consejo de Ministros:

« SI QUIENES DEBEN ME HICIERAN CASO, dijo, ACABARÍAMOS CON ESTAS VERGÜENZAS NACIONALES ».

Cumpliendo los ofrecimientos hechos, en la Gaceta apareció, a principios del año 1913, consignada la cantidad de 1.500.000 pesetas para la reparación de los kilómetros 630 al 785 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, y volvió a consignarse en la propia Gaceta en el año siguiente la misma cantidad, permaneciendo en el más profundo misterio los motivos por los que en lugar de hacer uso de tales consignaciones, sólo se efectuaban ligerísimas y poco duraderas reparaciones en el firme.

Por fin, en el año 1914 y en el 15, ocupando la Jefatura de Obras Públicas de Gerona, el activo e inteligente Ingeniero D. Blas Sorribas, se realizó una seria reparación en el firme de la carretera en aquella provincia y fueron suprimidos algunos de los badenes más peligrosos, mejorando notablemente el estado general de aquella importantísima vía de comunicación.

Sería pueril negar que, cuando sean una realidad el adoquinado del trozo de carretera hasta Badalona, — que se está ejecutando — la desviación de la travesía de San Pol — próxima a ejecutarse — y algunas otras importantes mejoras, la circulación por la carretera de Madrid a Francia sufrirá una beneficiosa y radical transformación, pero no podemos darnos por satisfechos hasta que desaparezcan todos los obstáculos hoy existentes.

A pesar de las constantes gestiones del « Real Automóvil-Club de Cataluña » y del Diputado a Cortes D. Julio Fournier, está sin construir el puente sobre el Terry en el kilómetro 732 de aquella carretera y mientras no se ejecute obra tan indispensable seguiremos incomunicados por carretera con Europa.

El intensísimo tráfico que desde que empezó la guerra transita por el último trozo de la carretera entre Figueras y la frontera, lo ha puesto en estado deplorable, y no confiamos que mejore aunque se efectúen en el mismo reparaciones, pues no serán éstas suficientes para mantenerlo en constante buen estado.

Han pasado siete años desde que se iniciaron las gestiones que hemos relatado, durante los cuales, ha ido el « Club » gestionando continuamente el mejoramiento de la tantas veces repetida carretera y debido a la inestabilidad de nuestros Gobiernos y Ministros de Fomento, a la escasa consignación para reparación de carreteras y construcción de obras en las mismas y a la lenta y

complicada tramitación de nuestra Administración pública, hemos de confesar que continúa aquella carretera en un estado tan deficiente que no es posible recomendarla, a pesar de las mejoras realizadas.

Y... vendrá la paz.

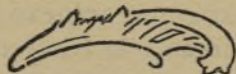
Y con ella se abrirán las fronteras y, aunque pocos al principio, algunos automovilistas extranjeros desearán entrar en España por carretera, y si consiguen llegar a Figueras continuarán hasta el vado del Terry y como sucedió tantas veces antes de la guerra, asustados ante aquel importante obstáculo y ante el justificado temor de encontrar otros por el estilo, retrocederán y repararán la frontera y de una manera inevitable exagerarán el mal estado de nuestras carreteras aconsejando a sus amigos que no intenten el viaje.

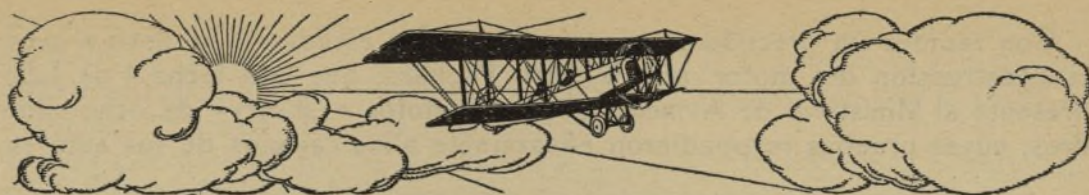
Más numerosos serán los extranjeros residentes en nuestra ciudad que privados durante la guerra de trasladarse a Francia y otros países, aprovecharán la primera ocasión que se les presente para hacerlo y tendremos necesariamente que prevenirles, si nos piden informaciones, contra el deficiente estado de la carretera y sus obstáculos.

Una vez más, la imprevisión tan corriente en nuestro país se ha puesto de manifiesto y se han perdido los cuatro largos años que ha durado la guerra y que hubieran sido más que suficientes para que la carretera que nos ocupa, en su trayecto desde esta Capital hasta la frontera, hubiera sido objeto de una seria reparación que permitiera de una manera definitiva circular por ella a los automovilistas del uno y otro lado del Pirineo, y cumpliendo así su objeto de ser la vía de comunicación internacional indispensable para dirigirse al resto de Europa saliendo de España.

FRANCISCO DE A. RIBAS

Asesor de la C. de F. del «R. A.-C. de C.»





El motor de aviación "Liberty"

Su historia y sus características

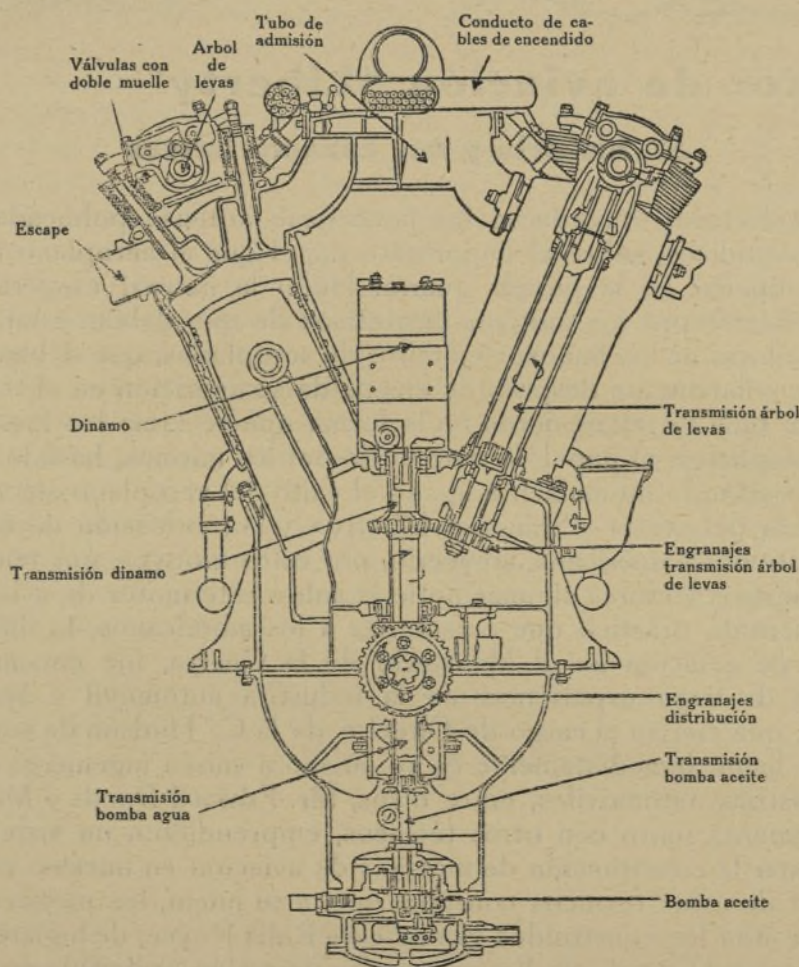
Nuestros lectores recordarán las fantásticas noticias publicadas en casi todos los periódicos, sobre el importante papel que el aeroplano americano debía desempeñar en la pasada guerra. Hubo la natural exageración, que puede justificarse por los motivos patrióticos de que debían estar animados los propagadores de los famosos ejércitos de aeroplanos, que debían terminar la lucha inmediatamente después de efectuada su aparición en el teatro de la guerra: y si bien no aparecieron en la forma que se creía los famosos ejércitos de aeroplanos, el papel desempeñado por los mismos, ha sido de capital importancia estando íntimamente ligado el éxito del aeroplano americano con la fabricación del motor «Standard Liberty» y la fabricación de éste con la industria automóvil americana, creyendo, por estos motivos, que tendrán interés para nuestros lectores algunas noticias sobre este motor de aviación.

Con el sentido práctico que caracteriza a los americanos, la dirección de la sección de aviación en el Ministerio de la Guerra, fué encomendada a un hombre de larga experiencia en la industria automóvil y aeronáutica, Mr. Coffin, que ejercía el cargo de Director de la C.^o Hudson de automóviles. Este señor llamó inmediatamente en su auxilio a varios ingenieros de importantes industrias automóviles, entre otros, Mr. Edward Deeds y Mr. Howard Marmon, quienes junto con otros técnicos, emprendieron un viaje a Europa para examinar la construcción de motores de aviación en nuestro continente.

El report de estos técnicos consignó que, a su juicio, los mejores motores de aviación eran los construídos por la casa Rolls-Royce, de Inglaterra, y por la casa Lorraine-Dietrich, de Francia, pero que creían preferible no adaptarse a ninguno de dichos motores y empezar desde luego y sin pérdida de tiempo, la construcción de un motor propio que debía ser el empleado como Standard en todos los aeroplanos americanos.

El estudio de este nuevo motor se encomendó al Ingeniero J. G. Vincent, de la casa Packard, quien, ayudado por Mr. Hall, empezó sus proyectos en 29 de Mayo de 1917. Su primer proyecto comprendía un motor de ocho cilindros capaz de desarrollar 200 HP. y susceptible de ser modificado a doce cilindros y 300 HP.

Con rapidez sin precedentes se terminaron los estudios y se llevó a cabo la construcción del motor por la casa Packard, que con fecha 4 de Julio presentó al Ministerio de Aviación el primer motor «Liberty» de ocho cilindros, cuyas pruebas respondieron eficazmente a los cálculos de sus autores,



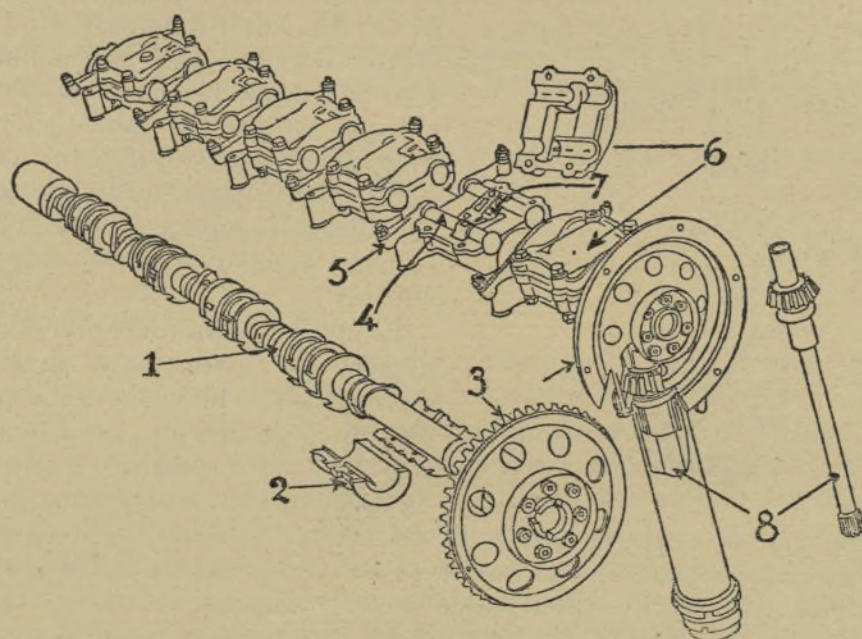
habiéndose empleado en los estudios, construcción y pruebas el tiempo record de treinta y siete días.

Emprendióse a continuación, la producción industrial del motor «Liberty», habiéndose entregado al cabo de pocos meses quinientos motores al servicio de Aviación.

En aquella fecha aparecieron nuevas producciones alemanas de motores de mayor potencia y el Gobierno americano dió orden de reformar el motor «Liberty» aumentando su potencia a 400 HP. y a pesar de la alteración que

semejante orden representaba en la producción, con igual rapidez que en la concepción, se procedió a la reforma, teniendo el Gobierno en servicio mil cien aeroplanos del nuevo tipo de 400 HP., exactamente un año después de empezados los estudios para el primer motor.

Para dar una idea de las cantidades de motores «Liberty» que el Gobierno consideró necesarios para el servicio del Ejército, citaremos que los primeros pedidos de motores sumaban la cifra de veinticinco mil, que luego se amplió



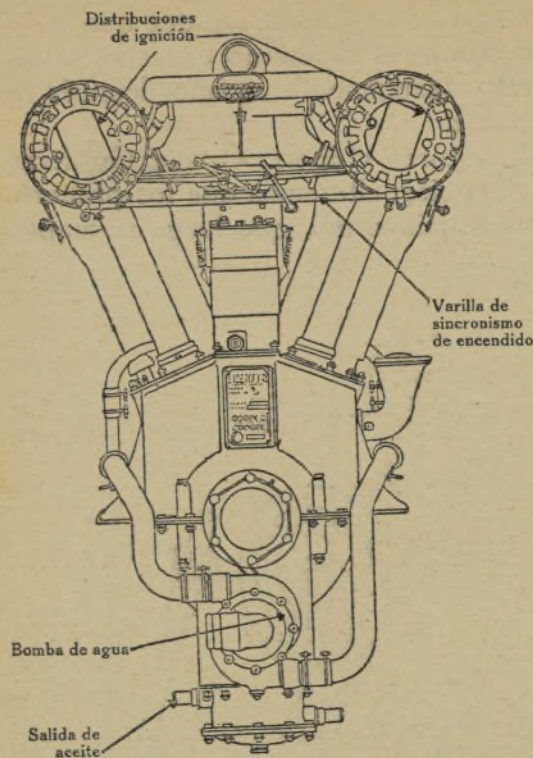
1, Arboladuras. — 2, Cojinete. — 3, Piñón del árbol de levas. — 4, Ejes culbuteurs. — 5, Culbuteurs.
6, Tapa del cojinete. — 7, Culbuteurs. — 8, Transmisión árbol de levas.

hasta cincuenta mil y que, al firmarse el armisticio la suma de las órdenes del Gobierno, en parte ejecutadas, más las de algunos Gobiernos aliados, alcanzaba la cifra de noventa y cinco mil.

Los encargados de la construcción de estos motores fueron las casas Packard, Lincoln, Ford, Marmon, Buick y Cadillac.

El motor «Liberty» actual se construye en dos tipos, uno para aeroplanos y otro para hidroplanos, con pocas diferencias en las características de unos y otros.

El motor está formado por doce cilindros de acero estampado, con sus correspondientes camisas de agua, soldadas a los mismos. Cada cilindro es por tanto independiente no formando bloque con grupo alguno de cilindros, siendo esto ya una particularidad del motor.



Su otra característica más notable es la aplicación del encendido por el sistema usual de los automóviles americanos, esto es, por dinamo, acumuladores, bobina de alta tensión y distribuidor.

Es este el primer motor de aviación corriente en el que se suprime la magneto.

El ángulo de inclinación de los cilindros es de 45° contrariamente a la práctica corriente de 60° o 90° y sus dimensiones son 128 m/m de diámetro por 175 de carrera, siendo por tanto la cubicación total del motor 27,345 litros.

El modelo para aeroplano alcanza el considerable número de 1.750 revoluciones, desarrollando a este régimen 400 HP.

El modelo para hidroplano alcanza un número de revoluciones algo menor y desarrolla 350 HP., siendo el peso total de ambos de 380 kg. o sea, menos de un kilo por HP. efectivo, y el consumo de bencina es de $1/2$ litro por HP. a

toda abertura de carburación, y el de aceite es de 6,75 litros por hora.

La disposición general del motor se ve claramente por los diseños que ilustran este artículo. En ellos puede verse la disposición dada a las bombas de circulación de aceite y agua y la doble transmisión para los generadores de corriente y distribuidores para el encendido de la mezcla en los cilindros.

Como particularidades del motor, son dignas de especial atención la disposición del árbol de levas para accionar las válvulas y la sencilla y limpia disposición de todos los mecanismos en general y de las tuberías de admisión y escape.

Entre otros detalles dados a la publicidad hasta la fecha podemos citar que el juego u holgura dejado para las válvulas de admisión es de 0'15 de pulgada y para las de escape de 0'02.

El tamaño de las válvulas no es hasta ahora conocido, deduciéndose que son dos únicamente y del mayor diámetro compatible con el de los cilindros.

PABLO LLORENS

Ingeniero Industrial



La producción del Benzol en España.

De unos trabajos publicados por el Ingeniero de Minas D. Enrique Borrego, entresacamos los siguientes datos referentes a la producción del Benzol en España.

Antes de la guerra la producción del Benzol en nuestro país era de 1.150 toneladas anuales, distribuídas en la siguiente forma :

Sociedad Anónima de la Felguera	300 toneladas
Sociedad Minera de Mieres	400 >
Sociedad Anónima de la Riosa	150 >
Sociedad Minera de Peñarroya	300 >

Durante la guerra se han montado instalaciones para la producción de Benzol por la Sociedad Anónima de Carbonización de Moreda (Gijón) que produce 150 toneladas anuales; Semet Solvay, Nueva Montaña, que produce 365 toneladas anuales y M. y R. Tey (Bilbao) que produce 300 toneladas anuales. De manera, que la producción de Benzol durante el año 1918, se ha acercado mucho a las 2.000 toneladas.

La Sociedad Carbones de la Nueva, está ultimando su instalación que podrá producir 200 toneladas y el proyecto de la Siderúrgica del Mediterráneo comprende la instalación de una fábrica que produzca 600 toneladas anuales, aunque es natural que se trate de ultimar primeramente la instalación de los hornos de acero y talleres de laminación, dejando para más tarde, como secundaria, la fabricación de los subproductos del cok.

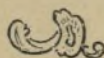
De estas 2.000 toneladas que se producen en España, una tercera parte o sean 600 toneladas, se las incauta el Ministerio de Abastecimientos para las primeras necesidades de la nación, pagando por ellas a 0'90 pesetas el litro. Las restantes 1.400 toneladas se venden en el mercado, principalmente para el uso de automóviles, a precios varias veces superiores al del Estado. En el año 1913 se vendía el Benzol a 0'40 pesetas el litro. La Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, pensó también antes de la guerra, en la utilización de los gases procedentes de las seis baterías de hornos de cok, que funcionan en su fábrica de Sestao, y a este efecto contrató con una casa alemana la instalación necesaria que por dificultades de la guerra la casa suministradora no pudo llevar a término. Ante la creciente necesidad de Benzol, la Sociedad Altos Hornos, decidió hacer por su cuenta la instalación aunque le costase grandes

sacrificios. Las dificultades que se hubieron de vencer en las fábricas de Sestao y Baracaldo, fueron muy grandes. Hoy la instalación está montada y terminada y se puso en marcha en el mes de Noviembre último.

Esta instalación podrá suministrar 700 toneladas de Benzol de superior calidad, y unas 140 de naftalina.

La producción total de Benzol para el año actual será pues aproximadamente de 3.000 toneladas, cifra que se acerca a la décima parte del consumo de esencia para los automóviles y no creemos que se limite a esta cantidad, pues las nuevas instalaciones metalúrgicas en proyecto en diferentes regiones de España y las ampliaciones que en las actuales se están llevando a cabo, suponen un considerable aumento en la fabricación de cok metalúrgico, con el consiguiente aprovechamiento de Benzol, como subproducto de la destilación.

CÉSAR VIAMONTE



El "Salón del Automóvil"

El Comité organizador de la Exposición de automóviles, aeroplanos, motos, ciclos, neumáticos, accesorios, etc., que estaba proyectada para principios del mes corriente y que tuvo que aplazarse por causas de todos conocidas, ha determinado celebrarla en los días comprendidos entre el 3 y el 12 de Mayo próximo.

El acto solemne de apertura del Salón Automóvil tendrá lugar en la tarde del viernes, 2 de Mayo, y están invitadas al mismo, todas las autoridades civiles, militares, eclesiásticas, Cuerpo Consular, prensa, entidades deportivas, etc., etc.

«AUTO-MOTO» desea coadyuvar con sus modestas fuerzas al éxito que considera seguro del Salón Automóvil, y con tal objeto dedicará al mismo la mayor parte del número correspondiente al mes de Mayo próximo.

La carretera de Barcelona a Molins de Rey.

En el «Real Automóvil-Club» se ha recibido una comunicación de la Compañía de Automóviles de San Justo Desvern a Esplugas y Barcelona, en la que después de lamentarse amargamente del deplorable estado de aquel trozo de carretera, solicitan el concurso del «Club» para obtener su mejoramiento, habiéndoles este contestado que han sido ya adjudicadas tres pequeñas subastas que permitirán — una vez ejecutadas las obras que van a empezar enseguida — circular por el indicado trozo comprendido entre Molins de Rey y esta capital, pero que como será de poca duración el arreglo, lo práctico es reunir a todos los elementos interesados e ir directamente a ver si se logra el adoquinado de dicho trozo, pues por el intenso tráfico que tiene, sólo de esta manera podrá estar en buen estado permanente.

LA CARRETERA DE BARCELONA A LA JUNQUERA



Riera de Llavaneras. Estado en que se encontraba antes de ser adoquinada a instancias del «R. A. C. C.»



Riera de San Pol. Obstáculo que desaparecerá con el nuevo trazado de la carretera, cuya subasta ha sido ya adjudicada.



Badén de Caldetas. Actualmente suprimido por el «R. A. C. C.»



Aspecto de las Costas de Calella antes de la reforma. Ancho de la carretera: 3 metros 50.

Costas de Calella. Aspecto actual, después del notable ensanche efectuado.





Otro aspecto antiguo de la carretera de Barcelona a La Junquera.



Malecones que han substituído los montículos del anterior grabado.



Cambio de rasante en construcción. La línea de puntos indica el antiguo trazado.



Vado de la Riera de Ruquet, hoy desaparecido.



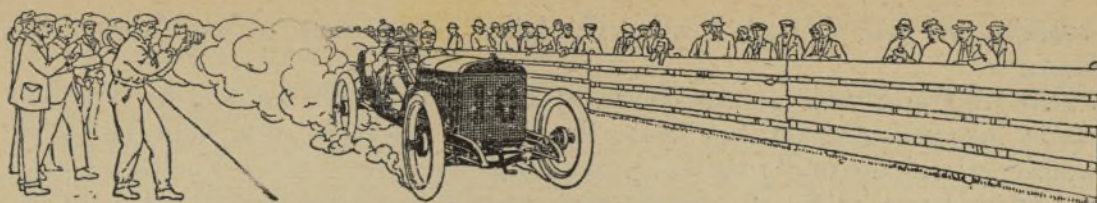
Vado de la Riera de Vidreras. Desde 1915
substituido por un puente.



Estado de este
puente después
de una avenida.



Vado del Terry, que subsiste, a pesar de las gestiones del «R. A. C. C.»



La Tercera Vuelta a Cataluña.

Ha entrado en pleno periodo de actividad la organización de la Tercera Vuelta a Cataluña.

El Comité organizador ha quedado constituido en la forma siguiente :

Presidente : D. Eusebio López Díaz de Quijano.

Vicepresidente : D. José Almirall.

Tesorero : > Laureano Moreno.

Vocales : > Rómulo Bosch Catarineu

> Juan Majó.

> Juan Andreu.

> Juan Petit.

> José Solá Sert.

Vocales : D. José M.^a Mata.

> José Solá Andreu.

> Francisco Coma.

> Francisco de A. Ribas.

Dr. D. Enrique Cera.

D. Estanislao Planás.

> Ricardo Cabot.

Se ha fijado la fecha y el itinerario de la prueba que tendrá lugar los días 6, 7, 8 y 9 de Junio en la forma siguiente :

Primera jornada. — Por la mañana, salida de Barcelona y llegada a Tarragona, pasando por Sitges y Vendrell, deteniéndose a comer en aquella capital y permaneciendo el tiempo necesario para poder visitar la Catedral. Por la tarde, salida de Tarragona y llegada a Tortosa, donde se pernochará después de pasar por Vilaseca, Hospitalet y Perelló.

Segunda jornada. — Salida de Tortosa por la mañana hacia Gandesa, Mora y Falset y llegada a Reus para comer ; por la tarde, se saldrá de Reus y por Alcover, Valls y Montblanch se llegará a la Espluga de Francolí con tiempo suficiente para visitar el famoso Monasterio de Poblet, pasando la noche en el Balneario Villa Engracia, situado muy cerca de aquél.

Tercera jornada. — Se saldrá temprano de la Espluga para dirigirse por Ciutadilla, Santa Coloma de Queralt y Manresa a Berga, habiendo la intención de organizar la comida en el Santuario de Nuestra Señora de Queralt si es factible realizarlo. Por la tarde, salida de Berga y por Alpens, San Hipólito de Voltregá, Vich y San Julián de Vilatorrada se llegará a Viladrau, donde se pasará la noche.

Cuarta jornada. — Salida de Viladrau y llegada a Arenys de Mar, pasando por Arbucias, San Hilario, Santa Coloma, Sils, Vidreras, Lloret, Blanes y Tordera. Por la tarde, salida de Arenys de Mar y regreso a Barcelona,

pasando por San Celoni, Llinás, Cardedeu, Granollers y San Adrián del Besós.

Este itinerario tiene un desarrollo aproximado de 820 kilómetros, y como puede juzgarse mediante un ligero examen, se ha dado gran importancia al establecerlo al turismo artístico, procurando dar a la Tercera Vuelta a Cataluña el menor carácter de carrera para animar a que se inscriban los socios del Club que, en compañía de sus familias, deseen aprovechar la organización de la prueba para visitar los notables monumentos y los pintorescos y espléndidos panoramas, tan abundantes en nuestra región.

REGLAMENTO

de la Prueba de Regularidad y Turismo "Vuelta a Cataluña" **3.º año, que se celebrará los días 6, 7, 8 y 9 de Junio de 1919**

Artículo 1.º El «Real Automóvil-Club de Cataluña» organiza una prueba de regularidad y turismo para automóviles, con el nombre de Vuelta a Cataluña, dividida en cuatro jornadas y ocho etapas, con un recorrido total de 820 kilómetros, aproximadamente, que tendrá lugar los días 6, 7, 8 y 9 de Junio próximo, con el siguiente itinerario: Barcelona, Tarragona, Tortosa, Reus, Espluga de Francolí, Berga, Viladrau, Arenys de Mar y Barcelona.

El Comité organizador se reserva el derecho de variar este itinerario.

Art. 2.º Podrán tomar parte en la prueba todos los automóviles que reúnan las condiciones exigidas por el presente Reglamento.

Art. 3.º La prueba estará dividida en dos categorías, formando la primera los automóviles cuyo cilindraje, siendo superior a 1'100 litros no exceda de 2'300, y la segunda será libre para todos los automóviles cuyo cilindraje sea superior a 1'100 litros.

Art. 4.º Se tomará en consideración el peso de los coches en relación con su cubicación en la proporción de 300 kilogramos por cada litro de cilindraje.

El peso de los automóviles se entiende completamente equipado y en orden de marcha, pero sin pasajeros.

Art. 5.º Los automóviles que tomen parte en la prueba deberán ir, a juicio de los Comisarios completamente equipados, provistos de guardabarros, faros, carrocería confortable y llevando el tubo de escape en dirección paralela al suelo, de manera que no levante polvo. Podrán ser eliminados en cualquier momento de la prueba aquellos que no reúnan las condiciones debidas, a juicio también de los Comisarios.

Art. 6.º Los automóviles inscriptos en la primera categoría deberán efectuar el recorrido a una velocidad media de 30 kilómetros por hora, y de 35, también por hora, los inscriptos en la segunda categoría.

Art. 7.º Los propietarios de los automóviles inscriptos que no los conduzcan personalmente deberán figurar en la prueba como pasajeros o estar representados por persona de su familia o condeño del automóvil.

Art. 8.º Las inscripciones, acompañadas de su importe, deberán remitirse al «Real Automóvil Club de Cataluña» antes del día 17 de Mayo próximo.

Pasado dicho día, se admitirán también inscripciones hasta el día 24 del propio mes, pero abonando derechos dobles.

El importe de las inscripciones será de 50 ptas. para los señores socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y de 100 ptas. para los concurrentes que no sean socios, devolviéndose a los primeros la cantidad satisfecha siempre que terminen la prueba.

En las hojas de inscripción deberá hacerse constar: el nombre del propietario, la marca del automóvil, las medidas de sus cilindros, número de éstos, número del certificado de circulación, los nombres del conductor, el número de su certificado de aptitud para conducir, clase de la carrocería y las cantidades de gasolina y aceite que necesiten.

No se admitirán inscripciones que no vayan acompañadas del importe de sus derechos.

Art. 9.º A cada concurrente se le entregará un plano del itinerario y un horario de las llegadas y salidas de las diferentes etapas del recorrido.

Art. 10. Los automóviles serán pesados antes de la salida, a los efectos previstos en el presente Reglamento.

Art. 11. Los concurrentes deberán ostentar en sus automóviles durante toda la prueba, su número de inscripción, pero con objeto de igualar en lo posible la suerte de todos, el orden de salida para cada jornada se establecerá previamente por medio de los correspondientes sorteos verificados en un solo acto, antes de la fecha señalada para empezar la prueba.

Art. 12. Los que se inscriban deberán presentarse el día y hora que se les indique en el punto fijado para dar la salida, y de no hacerlo, no se les descontará el tiempo que transcurra desde la hora en que debieron salir hasta aquella en que lo verifiquen, considerándose que renuncian a la prueba los que tardan más de una hora en tomar la salida.

Art. 13. El «Real Automóvil-Club de Cataluña» suministrará a los concurrentes que sean socios del mismo toda la gasolina y aceite mineral que necesiten adquirir durante el recorrido, con un veinticinco por ciento de descuento sobre el precio mínimo a que pueda adquirirlos y que se indicará oportunamente; a cuyo fin cada uno de ellos deberá expresar en la hoja de inscripción la cantidad aproximada que necesite. En ningún caso se entregará más gasolina que la que quepa en el depósito, y éste tendrán que llevarlo lleno por su cuenta todos los coches a la salida, quedando los Comisarios facultados para hacer las debidas verificaciones en cuanto a este extremo.

Art. 14. En las poblaciones de Tarragona, Tortosa, Reus, Esplugas de Francolí, Berga, Viladrau y Arenys de Mar, habrá instalados controles fijos para cronometrar la llegada y salida de los concurrentes.

Se instalarán también controles secretos en diferentes puntos del recorrido.

Los controles fijos estarán de servicio desde una hora antes de la señalada para la llegada del primero hasta una hora después de la señalada para la llegada del último.

Art. 15. Los conductores de los automóviles inscriptos deberán cumplir los reglamentos de circulación, debiendo emplear mucha prudencia en el paso de las travesías de las poblaciones de trayecto y dejar el paso libre a requerimiento de otro concurrente, pudiendo ser eliminados los que no lo verifiquen.

Para el debido cumplimiento de lo prevenido en este artículo, el Comité organizador se propone solicitar de los señores Gobernadores civiles de las cuatro provincias catalanas, que extremen la vigilancia en las carreteras del itinerario durante los días en que se verifique la prueba.

Art. 16. Queda prohibido ostentar en los coches reclamo alguno.

Art. 17. Los concurrentes ganarán el número de puntos que les corresponda según las disposi-

ciones del presente Reglamento y en la forma siguiente: 1.º Los automóviles cuyo peso sea superior al que les corresponda en la proporción indicada en el artículo 4.º, por cada 100 kilos o fracción que pesen de más ganarán un punto. 2.º Los automóviles conducidos por sus mismos propietarios o por los hijos de éstos, ganarán un punto. 3.º Los automóviles conducidos por una señora, ganarán diez puntos. 4.º Los automóviles provistos de carrocería cerrada, siempre que conserven su carácter durante toda la prueba, ganarán dos puntos. 5.º Con objeto de estimular el carácter de turismo de la prueba, por cada ocupante del coche — exceptuado el conductor — se ganará un punto y dos puntos por cada señora que figure entre los mismos. 6.º En el paso por los controles secretos, los concurrentes ganarán un punto por cada minuto de aproximación a la hora exacta que les corresponda según la velocidad media reglamentaria, a partir de los 30 minutos anteriores y los 30 posteriores a dicha hora, indistintamente; es decir, que el que pase por uno de dichos controles 29 minutos antes o después de la hora ganará un punto, dos el que pase 28 minutos antes o después, y así sucesivamente, y 30 puntos el que pase a la hora exacta; y 7.º El concurrente que llegue a un control fijo a la hora exacta de su horario ganará 12 puntos y uno menos por cada 5 minutos o fracción que pase de dicha hora exacta. Se considerará que un concurrente ha llegado a la hora exacta siempre que lo verifique dentro de los 15 minutos anteriores a la misma.

Para los efectos de ganar o perder puntos y por lo que se refiere al peso de los automóviles, no se tendrán en cuenta las fracciones inferiores a 10 kilos ni las diferencias inferiores a una décima en el cilindraje del motor, ni en pro ni en contra.

Art. 18. *El concurrente que pase por un control fijo antes de la hora que le corresponda, perderá todos los puntos que hubiese ganado hasta aquel momento.*

Art. 19. Será declarado vencedor en cada categoría el coche que termine el recorrido con mayor número de puntos.

Art. 20. Se otorgará como premio una valiosa copa al ganador de la primera categoría y otra al ganador de la segunda, medallas de oro a los que terminen la prueba con un número de puntos igual o mayor que el noventa por ciento de los que obtengan los vencedores, y medallas de plata a todos los demás que terminen la prueba.

Art. 21. El «Real Automóvil-Club de Cataluña» y el Comité organizador no asumen reponsabilidad de clase alguna por los accidentes de que los concurrentes puedan ser autores o víctimas.

Art. 22. Todas las dudas que surjan antes o después de la prueba, deberán ser sometidas por escrito a la decisión de los señores Comisarios.

Las que ocurran durante la misma prueba, podrán ser sometidas verbalmente a los propios señores Comisarios.

Las reclamaciones formuladas por los concurrentes deberán acompañarse de la cantidad de 100 pesetas, que no serán devueltas más que en el caso de que los señores Comisarios consideren fundada la reclamación.

Las reclamaciones deberán formularse dentro de las 24 horas siguientes a la terminación de la prueba.

De la resolución que dicten los señores Comisarios podrá apelarse ante la Comisión deportiva de este «Real Automóvil-Club de Cataluña», cuyo fallo será inapelable.

Art. 23. Los casos que se presenten y no estén provistos por el presente Reglamento, serán resueltos por los señores Comisarios.

El Presidente del Comité organizador,
EUSEBIO LÓPEZ

El Secretario,
JOSÉ ORTIZ

Barcelona, 23 Abril, 1919.



Del mercado automovilista.

Abadal-Buick. Esta marca de tanta aceptación en nuestro país, presenta este año los tipos siguientes:

Chassis de 25/30 HP.

Motor. — De 6 cilindros de 85'7 milímetros de diámetro.
114'3 » carrera.

Válvulas en la cabeza.

Suspendido al chassis por tres puntos.

Válvulas desmontables.

Motor completamente cubierto por planchas protectoras, desmontables para su limpieza.

Chassis. — De 15 centímetros ancho por 4'5 espesor. Reforzado.

Distancia entre ejes. — 3'35 metros.

Enfriamiento. — Circulación de agua por bomba.

Ventilador con tensor automático.

Lubricación. — Del motor por bomba.

Engrasadores en todas las articulaciones.

Carburador. — Especial graduable a mano.

Encendido. — Por alta tensión.

Embrague. — A discos revestidos de ferodo para mayor suavidad, evitando su calentamiento y deformación.

Cambio de velocidades. — Tres marchas (la tercera directa) y marcha atrás. Engranajes de acero cromo-níquel tratado al calor.

Eje trasero. — Tipo flotante. El peso del coche descansa sobre la envoltura del eje, cuyos árboles sirven únicamente para transmitir el movimiento a la rueda.

Frenos. — De pie y de mano graduables, accionando ambos sobre las ruedas traseras.

Ruedas. — De madera o metálicas.

Dirección. — A la derecha, semi-irreversible de tornillo sin fin. Ajustable.

Suspensión. — Muelles delanteros semi-elípticos, traseros del tipo especial « Cantilever ».

Neumáticos. — Cuatro de 820 x 120.

Marcha. — De 4 a 100 kilómetros por hora en velocidad directa.

Equipo. — Arranque y faros eléctricos. Lámpara tablero y lámpara portátil eléctricas. Cuenta kilómetros e indicador de velocidades. Bocina eléctrica. Llanta o rueda de recambio. Densímetro. Amperímetro. Crick. Bomba. Estuche para reparación neumáticos y juego completo de herramientas.

Chassis Abadal-Buick 12/15 HP. Esta casa posee además el modelo pequeño de coche de 12/15 HP. con:

Motor. — De 4 cilindros de 85'7 milímetros de diámetro.
120'6 » carrera.

Válvulas en la cabeza.

Distancia entre ejes. — 2'70 metros.

Enfriamiento. — Por circulación de agua por bomba y ventilador accionado por correa, ajustable.
Lubricación. — Por bomba y con engrasadores en todos los movimientos.

Carburador. — Especial graduable a mano.

Cambio de velocidades. — Tres marchas (la tercera directa) y marcha atrás.

Eje trasero. — Tipo flotante. El peso del coche descansa sobre la envoltura del eje, cuyos árboles sirven únicamente para transmitir el movimiento a las ruedas.

Frenos. — De pie y de mano, graduables, accionando ambos sobre las ruedas traseras.

Dirección. — A la derecha.

Suspensión. — Delantera y trasera semi-elíptica.

Neumáticos. — Cuatro de 765 x 105.

Equipo. — Arranque y faros eléctricos. Lámpara tablero. Cuenta kilómetros e indicador de velocidades. Bocina eléctrica. Llanta de recambio. Densímetro. Amperímetro. Crick. Bomba. Estuche para la reparación de neumáticos y juego completo de herramientas.

Precios de los coches **Abadal-Buick** :

25/30 HP.	Chassis (según el detalle anterior)	13.500 pesetas
	Carrocería torpedo Sport.	5.000 »
	Carrocería torpedo 6 asientos	5.500 »
	Carrocería Cabriolet	8.500 »
	Carrocería Limousine	8.250 »
	Carrocería Limousine-Landaulet	8.750 »
	Carrocería Limousine desmontable	9.000 »

Suplementos.

Por cinco ruedas metálicas	1.150 pesetas
Por radiador en punta.	1.000 »
Por faros gran lujo, pequeños	300 »
Por faros gran lujo, grandes.	400 »
Ruedas blindadas	250 »
Suplemento por subidores automáticos para las ventanillas, en los modelos Limousine, y Limousine-Landaulet	500 »

12/15 HP.	Chassis	10.000 pesetas
	Carrocería torpedo	5.000 »
	Carrocería Landaulet	7.000 »
	Carrocería Cabriolet	8.000 »

Suplementos.

Por faros de gran lujo, pequeños	300 pesetas
Por ruedas blindadas	250 »

Precios de los coches **Buick** con carrocería americana :

23/30 HP.	Con carrocería americana 5 asientos	15.000 pesetas
	Precio del chassis con pneus.	12.500 »
12/15 HP.	Con carrocería americana 5 asientos	11.000 pesetas
	Precio del chassis con pneus.	9.000 »

Th. Schneider. Esta reputada marca francesa anuncia los siguientes tipos de chassis :

12 HP.	4 Cilindros	75-130	800 kilos de peso	12.000 francos
14 HP.	4	82-140	900	13.500 »
18 HP.	4	95-140	1000	16.500 »
26 HP.	4	96-190	950	18.000 »

Los tres primeros tipos de chasis están provistos de ruedas Sankey, y el cuarto tipo con ruedas Rudge. El radiador va situado delante del motor. Los precios se entienden sin neumáticos.

Dion-Bouton. Esta antigua y conocida marca francesa pone a la venta los siguientes tipos de chasis:

15 HP.	4 Cilindros	85 x 130	19.500 francos
16 HP.	8	86 x 130	20.500
18 HP.	8	70 x 120	21.500
12 HP.	8	60 x 100	15.000
9 HP.	4	70 x 100	8.000

NOTA. — En estos modelos se incluyen neumáticos y arranque eléctrico, menos en el tipo 18 HP.

Carrocería torpedo de 6 asientos para los tipos 15 y 16 HP.	5.800 francos
» limousine de 6 » para los mismos tipos	10.800
» torpedo de 4 » para el tipo 9 HP.	1.800
» torpedo de 3 » para el mismo tipo	1.500
Camión 25 HP. 4 cilindros 100 x 140 de 3000 a 3500 kilos (carga útil) provisto de todos los accesorios	32.500
Camión 35 HP. 4 cilindros 110 x 150 de 4000 a 5000 kilos (carga útil) provisto de todos los accesorios	37.500

Delaunay-Belleville. Esta acreditada marca anuncia la entrega dentro de dos meses, de los cinco modelos de chasis siguientes:

12 HP. 4 cilindros	85 x 130	22.000 francos
18 HP. 4	100 x 140	32.000
14 HP. 6	78 x 140	35.000
25 HP. 6	88 x 150	42.000
45 HP. 6	103 x 160	57.000

Todos los chasis van provistos de arranque y alumbrado eléctricos y ruedas metálicas.

Wolseley. Esta buena marca inglesa anuncia la venta de los siguientes tipos:

16-20 HP. 4 cilindros	90 x 121	675 L.
24-30 HP. 6	90 x 130	875 L.
30-40 HP. 6	102 x 140	1.075 L.

Todos los chasis van provistos de arranque y alumbrado eléctricos y suspensión Cantilever.

Chevrolet. Los últimos modelos de esta marca presentan una innovación en el diferencial, que consiste en la forma de montaje del puente posterior que es del tipo llamado flotante y en el cual la carga del coche es sustentada por la caja y tubos del diferencial en lugar de serlo por los ejes del mismo. En esta forma, al trabajo de torsión de los ejes no se añade el de la carga del coche ni los esfuerzos producidos por las desigualdades de los malos caminos.

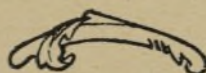
Con esta única diferencia y una mayor capacidad de la bomba de refrigeración del agua del radiador, los automóviles «Chevrolet» modelo 1919, son idénticos a los tipos anteriores.

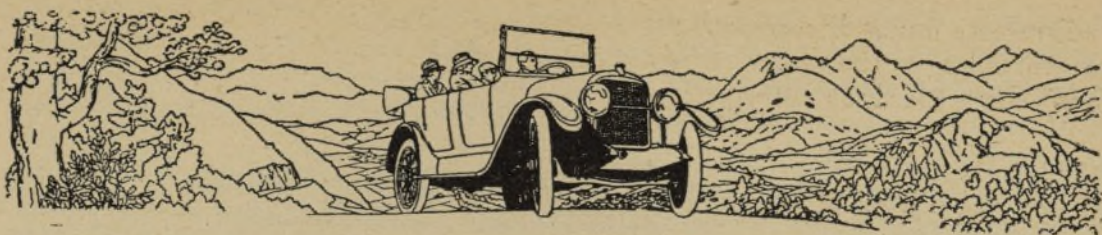
Del mercado motociclista.

Indicamos a continuación varios de los precios a que se cotizan en Inglaterra las motocicletas de las marcas más conocidas :

Triumph	4	HP.	Tres velocidades.	2.088	pesetas
Triumph	2 1/4	HP.	Dos tiempos	1.296	»
A. J. S.	5	HP.	Dos cilindros	2.650	»
Ariel	3 1/2	HP.		2.000	»
B. S. A.	4	HP.	Transmisión por cadena	2.025	»
B. S. A.	4	HP.	» mixta	1.975	»
Royal Enfield	2 1/4	HP.	Dos tiempos	1.200	»
Royal Enfield	3	HP.	Dos velocidades	1.680	»
Royal Enfield	6	HP.	Dos velocidades	2.800	»
Matchless	8	HP.	Side-car	3.380	»
Levis	2 1/4	HP.	Dos tiempos	930	»
Douglas	2 3/4	HP.		1.500	»
Norton	3 1/2	HP.		2.120	»
Douglas	4	HP.		1.875	»

No han anunciado hasta ahora sus precios la casa Scott, Rudge, Sunbeam, Zenith, New-Hudson, etc.





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

Tarragona a Reus. De resultas de la reparación practicada en esta carretera, el paso a nivel con la línea del ferrocarril del Norte existente cerca de Reus, ha quedado en tal forma que constituye un serio peligro para la circulación de los automóviles, por lo que nos permitimos recomendar a nuestros socios empleen la mayor precaución al cruzarlo.

Tarragona a Barcelona. Está muy adelantada la reparación que en la misma se efectúa y que empezada en Tarragona llega ya hasta muy cerca de Torredembarra continuando malos los restantes catorce kilómetros hasta Vendrell.

Valls a Vendrell. Está en estado detestable sobre todo en los trozos comprendidos entre Valls y el cruce con la de Tarragona a Pont de Armentera y entre el ramal a Masllorens y el que conduce a La Bisbal del Panadés.

Valls a Alcover. Está en bastante mal estado sobre todo en el primer trozo hasta pasado el río Francolí.

Reus a Falset. Se está procediendo a colocar acopios de grava, pero en tal forma, que obstruyen casi por completo los numerosos virajes — algunos muy bruscos — que tiene y dificultan extraordinariamente la circulación de los automóviles, pues hay puntos como el situado frente al camino de Mas d'en Mestres, en el que existe puente y viraje por el que con dificultad pasa un vehículo, haciéndose imposible el cruzarse con otro por culpa de los citados acopios que ocupan casi todo el ancho de la carretera.

Reus a Montblanch. Está en bastante buen estado hasta Picamoixons y regular hasta Montblanch y a pesar de que en el primer trozo se ha terminado muy recientemente una seria reparación, empieza ya a estropearse.

El vado del río Brugent, afluente del Francolí, que cruza esta carretera cerca de La Riva, resulta casi siempre infranqueable para los automóviles pues su caudal de agua alcanza muchas veces hasta 40 centímetros

de altura debiendo dejarse la carretera y por un malísimo camino de carros bajar al lecho del río y después de seguirlo en seco un trecho bastante regular, cruzarlo por el vado y subir por la parte opuesta a encontrar nuevamente la carretera que en realidad es otra distinta de la que se deja para cruzar el río.

Reus a Ulldemolins. Está en regular estado de conservación y pronto se terminará el trozo en construcción que desde la Sierra de La Llena conducirá a Pobla de la Granadella, que al quedar acabado permitirá dirigirse a Lérida desde Reus, pasando por Sarroca y Sudanell.

Reus a Pratdip. Se está procediendo a una reparación que es de temer no pase de los dos primeros kilómetros, pues la consignación de 15.000 pesetas concedida, no será suficiente para repararla en toda su extensión.

Tárrega a Balaguer. Aconsejamos a los automovilistas que para ir de la primera de estas poblaciones a la segunda, se dirijan directamente por Vilagrasa, Anglesola, Fuliola y Belcaire, para evitar el trozo de la carretera de Madrid a Francia comprendido entre Bellpuig y Mollerusa que está en mal estado.

Lérida a Puigcerdá. Esta importantísima carretera, como la mayoría de las de la provincia de Lérida, se resiente aún de las incesantes lluvias del invierno pasado y está en muy mediano estado dificultando de un modo extraordinario su entretenimiento, la inaudita escasez de peones camineros que de un tiempo a esta parte se nota en toda aquella provincia.

Continúan desgraciadamente constituyendo serios obstáculos para la circulación por la misma, el puentecillo provisional sobre el Llobregós en Pons y el peligroso vado de la riera Salada, junto a Basella.

Cervera a Pons. Aunque está en mediano estado de conservación, si no sobrevienen grandes lluvias mejorará rápida y notablemente.

Lérida a Tarragona. Puede repetirse lo expresado sobre la anterior, añadiendo que continúan subsistentes los molestos y numerosos badenes que tiene.

Artesa a Montblanch. Se halla en mal estado y sin esperanzas por ahora de que se efectúe en ella una reparación.

Folqué a Jorba. En la parte perteneciente a la provincia de Lérida está en mal estado. No obstante, en un trozo de la misma, se han empezado los trabajos de una reparación.



SECCIÓN OFICIAL

El nuevo Ministro de Fomento.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña», en cuanto tuvo noticia de haber sido nombrado Ministro de Fomento D. Angel Ossorio y Gallardo, se apresuró a enviarle una comunicación felicitándole y rogándole dedique atención preferente al mejoramiento de las carreteras.

El Sr. Ossorio, que desempeñaba el Gobierno Civil de esta Provincia cuando se celebraron las primeras carreras de automóviles en Sitges, había demostrado gran interés y entusiasmo por la organización de las mismas y por el buen estado de las carreteras, confiando el «Real Automóvil-Club de Cataluña» que su gestión en el Ministerio de Fomento será beneficiosa para el automovilismo.

Un Real Decreto interesante.

El activo Secretario del «Real Club Automovilista Montañés», D. Pablo M. de Córdova, dirigió un telegrama al «Real Automóvil-Club de Cataluña», llamando su atención sobre el Real Decreto publicado en la «Gaceta» del 29 de Marzo próximo pasado, indicando la conveniencia de solicitar que los Clubs automovilistas estén representados en las Juntas que aquél establece.

Trata, en efecto, el citado Real Decreto de la conservación y reparación de las carreteras y para procurar que una y otra sean lo más eficaces posible, crea unas Juntas en todas las capitales de provincias presididas por el Gobernador civil y de las que además forman parte como vicepresidente y ordenador de pagos el ingeniero jefe de Obras Públicas, y como vocales un ingeniero director, el presidente de la Diputación Provincial y representantes de las sociedades de transportes rápidos y de sociedades agrícolas.

Se establece además en el mismo Real Decreto, que deberán contribuir a los gastos de las indicadas reparaciones los propietarios de vehículos con tiro de reata en proporción a ciertas condiciones que fija.

Nos reservamos volver a tratar de este interesante asunto si llega a nuestro conocimiento que ha de llevarse a la práctica, pues entendemos que no es tarea fácil la constitución de las indicadas Juntas ni que realicen labor fructífera por la diferencia de criterio que inevitablemente ha de existir entre los elementos que la componen.

Subastas desiertas.

Recientemente han sido declaradas desiertas las subastas de las obras que a continuación se expresan y que hubiera sido de gran interés para el automovilismo que se hubieran adjudicado y ejecutado:

Provincia de Barcelona. — Reparación de explanación y firme de los kilómetros 597 al 607 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera (Martorell-Molins de Rey). Presupuesto: 101.003'91 pesetas.

Provincia de Gerona. — Reparación de explanación y firme de los kilómetros 759 al 775 de la misma carretera de Madrid a Francia por La Junquera (Figueras a La Junquera). Presupuesto: 188.978'58 pesetas.

Provincia de Gerona. — Construcción del puente sobre el río Terry en el kilómetro 732 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Presupuesto: 219.098'65 pesetas.

Provincia de Gerona. — Construcción del puente sobre el río Fluviá, en San Cosme, en la carretera de Gerona a Olot por Besalú. Presupuesto: 68.663'27 pesetas.

Provincia de Tarragona. — Construcción del trozo segundo de la carretera de Gandesa a Flix. Presupuesto: 154.764'89 pesetas la sección de Ascó a Flix.

Provincia de Tarragona. — Construcción del trozo tercero de la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona a Prades. Presupuesto: 136.160'41 pesetas.

La frontera francesa.

Contrariamente a la opinión general y a lo que manifestábamos en el número anterior, se han recibido en el « Real Automóvil - Club de Cataluña » nuevos informes de su agente en Le Perthus, de los que se desprende que puede entrarse y salirse de Francia en automóvil libremente, siempre que los conductores y pasajeros vayan provistos de sus correspondientes pasaportes.

Conducta digna de aplauso.

Nos es grato hacer constar que el socio corresponsal del « R. A. - C. C. » en Reus, D. Francisco Javier Pellicer viene dando desde su ingreso cuenta detallada del estado de las carreteras que recorre en su automóvil y de las reparaciones que en las mismas se efectúan, prestando un grandísimo servicio al « Club » y a sus consocios que nunca será bastante agradecido.

Buena parte de la información del estado de las carreteras que publicamos en este número, la debemos a la amabilidad del citado Sr. Pellicer.

Hemos de dar asimismo las gracias a los mecánicos conductores de los socios Sres. Pich, Thibaudier, Bastos, Ciudad, etc., que han acudido a la Secretaría del « Club » diferentes veces a dar cuenta del estado de las carreteras que han recorrido en los automóviles de aquellos señores.

Muy útil sería que estos ejemplos fueran imitados por la inmensa mayoría de los señores socios, ya que la pequeña molestia que les proporcionaría quedaría compensada con creces por la completísima información que podría obtenerse del estado de la inmensa mayoría de las carreteras de nuestra Región.

Los automóviles y el abastecimiento de poblaciones.

Los inapreciables servicios que durante la pasada huelga general han prestado tanto los camiones automóviles como los automóviles particulares, logrando abastecer a nuestra Capital de los más indispensables artículos y proporcionando a las Autoridades de todas clases grandes facilidades para comunicaciones urgentes y transportes de tropas, han demostrado de una manera indiscutible que la vida moderna no puede casi concebirse sin el empleo de los automóviles y que gracias a los mismos pueden encontrarse soluciones a los más graves conflictos.

Debería ser esto muy tenido en cuenta por el Gobierno, por la Mancomunidad y por los Ayuntamientos y en vez de contrariar el desarrollo del automovilismo exigiendo crecidos impuestos y arbitrios a los automovilistas, darles facilidades en interés de las mismas entidades citadas que cuando llega el caso piden el concurso de aquéllos que sería más completo si fuera más grande el número de automóviles particulares, de alquiler y de transporte, que circularan por las poblaciones y que no lo es precisamente a causa del gran número de gravámenes que pesan sobre los automovilistas.

El « Real Automóvil - Club de Cataluña » que desde el primer momento acudió al llamamiento del

Capitán General e hizo cuanto pudo para facilitar automóviles y conductores, cumple un gratisimo deber al consignar públicamente su admiración y profundo reconocimiento a todos los automovilistas, — en su mayoría socios del « Club » — que al ceder sus automóviles y prestarse a conducirlos y a guiar los camiones cargados de provisiones, dieron pruebas de un alto espíritu de ciudadanía y de sacrificio que fué imitado por algunos mecánicos conductores cuya conducta es también digna de alabanza.

Voluntariamente dejamos de consignar nombres, temerosos de incurrir en lamentables omisiones que nos serían muy sensibles.

Los activos socios del « Club » Sr. Barón de Güell y D. Enrique Ráfols, tuvieron la acertada idea de reunir en un fraternal banquete a todos aquellos que prestaron su concurso personal a la difícil tarea de aprovisionar la población y tan simpático acto se celebró en la noche del 12 del corriente, pasando de un centenar los concurrentes y transcurriendo la cena en un ambiente de animación, confraternidad y alegría.

Excursión a Montserrat.

Amablemente invitado por los socios del « Real Automóvil - Club de Cataluña » D. Estanislao y D. José Planás a los que acompañaba la distinguida esposa del último, el Secretario de aquella entidad realizó el día 17 del actual una excursión a Montserrat en el nuevo automóvil del primero de los citados señores, habiendo recorrido a la ida el trayecto por Tarrasa, Rellinás y Castellvell y a la vuelta por los Bruchs, Olesa y Tarrasa, habiendo encontrado todas las carreteras en estado sino inmejorable lo bastante aceptables para poder recomendarlas a los socios del « Club » que deseen efectuar en sus automóviles una excursión a Montserrat.

Adoquinado de la carretera de Badalona.

El « Real Automóvil - Club de Cataluña » ha entregado al Ayuntamiento de Badalona la cantidad de 4.385 pesetas, producto de la suscripción iniciada por aquél entre sus socios y demás automovilistas para contribuir a las obras del adoquinado del trozo comprendido entre la salida de esta capital y la estación de Montgat, a las que se imprime actualmente gran actividad con objeto de ver si se logra que por lo menos el trozo hasta Badalona esté completamente terminado en el mes de Agosto próximo.

El precio de la gasolina.

Por el Ministerio de Abastecimientos se dictó recientemente una R. O. disponiendo que el precio de la gasolina y el petróleo refinado en fábrica sin envase y al por mayor, no podrá exceder de 130 pesetas el hectólitro y que en los depósitos establecidos en Madrid por los refinadores de petróleo, dicho precio máximo será de 140 pesetas el hectólitro.

Hay que confiar en que durante el próximo mes de Mayo puedan renovarse los depósitos de petróleo de esta capital — exhaustos de un tiempo a esta parte — y abunde la gasolina y pueda adquirirse al expresado precio de tasa que esperamos disminuirá progresivamente.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Marzo han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. José Asmarats, D. F. Rovira Ribas, D. Miguel Bastard, D. Claudio Mir, D. Juan Espinagosa, D. Domingo Guitart, D. José María Arolas, D. Federico Fernández, D. Laureano Giralt, D. Sebastián Artes, D. José Alemany, D. Ramón Torrellad, D. Jorge Luis López de Sagredo.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas a petición propia por los señores D. Francisco Mitjans y D. Rafael Llopart, habiéndose dado de baja por defunción a D. Miguel Forcada.

Por ausentarse de España ha pasado a ser socio corresponsal el que lo era de número D. Juan Lluch.

El nuevo Reglamento de circulación de vehículos por la vía pública.

Se pone en conocimiento de los señores socios de este «Real Moto-Club de Cataluña», que por la Sección correspondiente de Obras Públicas, se ha empezado a poner en vigor la inspección de vehículos con arreglo al nuevo Reglamento aprobado en 23 de Junio de 1918.

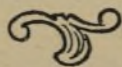
Robo de una motocicleta.

El día 1.º de Marzo le fué sustraída a D. Enrique Mestanza de la puerta de su despacho, Rambla de Cataluña, 79, su side-car «Harley Davidson», que afortunadamente recuperó a las veinticuatro horas en estado lastimoso por haberle hecho desaparecer casi todas las piezas fáciles de desmontar. Los ladrones, que son tres individuos bien portados, capitaneados por uno de ellos, apodado «El Dandy», han sido detenidos, juntamente con cuatro más cómplices del robo.

Se da cuenta de este hecho para poner sobre aviso a los propietarios de motos que por costumbre se dejan desconfiadas en la vía pública.

VI prueba en cuesta «Los Bruchs».

Para esta prueba, que con motivo del aplazamiento de la Exposición de Automóviles, se celebrará el día 11 de Mayo, han concedido medallas las casas Chevrolet, Biosca, Motosacoche, Ponsa, Sociedad General de Automóviles, Ideal, Indian, David y Pirelli, habiendo donado un objeto los representantes de la moto «Cleveland».



La Hispano-Suiza

Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

Carretora 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.[^], S. en C.

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

Talleres : Borrell 236 a 244

PRÓXIMO TRASLADO DE LAS OFICINAS Y EXPOSICIÓN
AL PASEO DE GRACIA, 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

SALON DE EXPOSICION :
Calle Provenza, 247 • Tel. G. 1023

BARCELONA



FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

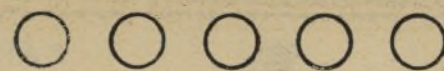
J. B. H.

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 :

TRAFALGAR, 52

Teléf. 490 S. P.

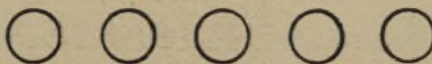
Exposición y venta :

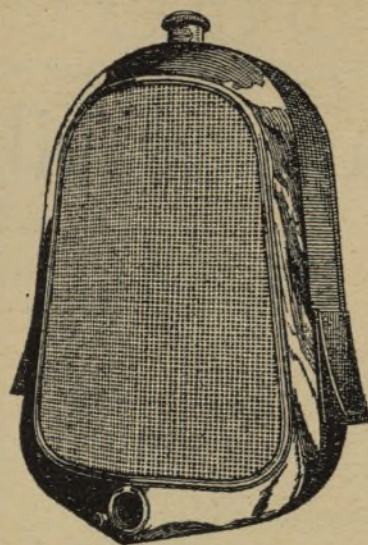
P. CATALUÑA, 18

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

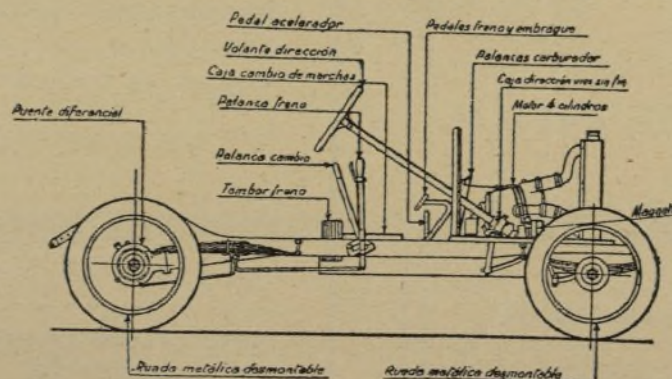
FAROS, BOCINAS, ETC., ETC.
CAPÓS DE TODAS CLASES

BARCELONA

MADRID : Monteleón, 28
Teléfono J. 835

Argüelles (Granvía Diagonal), 458
Teléfono G. 783

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ



Sicilia, 141-143. - BARCELONA

MOTOCICLETAS **MOTOSACOCHE**

MOTORES **M. A. G.** (MOTOSACOCHE)

PARA MOTOCICLETAS, CYCLECARS, AUTOMÓVILES,
AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA MOTOSACOCHE, S. A. GINEBRA
A. ROVIRA MOREU. Rosellón, 255. BARCELONA

CICLOS J. MONTPEO, S. A.

Fábrica de Bicicletas, Motocicletas, Side-Cars y Accesorios

Participan a sus clientes el nuevo traslado de sus talleres a la calle Pedro IV, núm.º 451, Teléfono 100 S. M. (Carretera de Mataró) montados con los más adelantados útiles que la industria requiere.

Barcelona, Diciembre de 1918.

Despacho y Almacén: Comercio, 27
Teléfono 1864-A

TARIFA DE ANUNCIOS DE ESTA REVISTA

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	Doce inserciones
		15 % de rebaja	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 »

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES Y AEROPLANOS
"TALLERES HERETER", S. A.
BARCELONA

CHASSIS PARA TURISMO E INDUSTRIA : MOTORES
AVIONES E HIDROAVIONES
ESCUELA Y CAMPO DE AVIACIÓN EN PRAT DEL LLOBREGAT

FÁBRICA Y DESPACHO : INDEPENDENCIA, 113 (S. M.)

VENTA DE AUTOMÓVILES : AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL :

J. ÁLVAREZ Y C.[^], S. en C.

Provenza, 135. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

DEPORTISTAS

HARÍAIS UN MAL NEGOCIO COMPRANDO UN AUTOCICLO
ANTES DE VER Y COMPROBAR QUE EL

"DAVID"

REUNE EL MÁXIMUM DE VELOCIDAD, ELEGANCIA
Y ECONOMÍA

ÚNICOS VENDEDORES:

HENDERSON, LANE & Co.

ANCHA, 27, PRAL. - BARCELONA