

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

El Salón del Automóvil de Barcelona.

Asamblea Automovilista.

La Tercera Vuelta a Cataluña.

Reglamento del Concurso de la «Cuesta del Guadarrama», organizado por el «Real Automóvil-Club Español». 8 de Junio de 1919.

Sección oficial.

Año I - Núm. 9

Mayo de 1919

ABADAL



BUICK

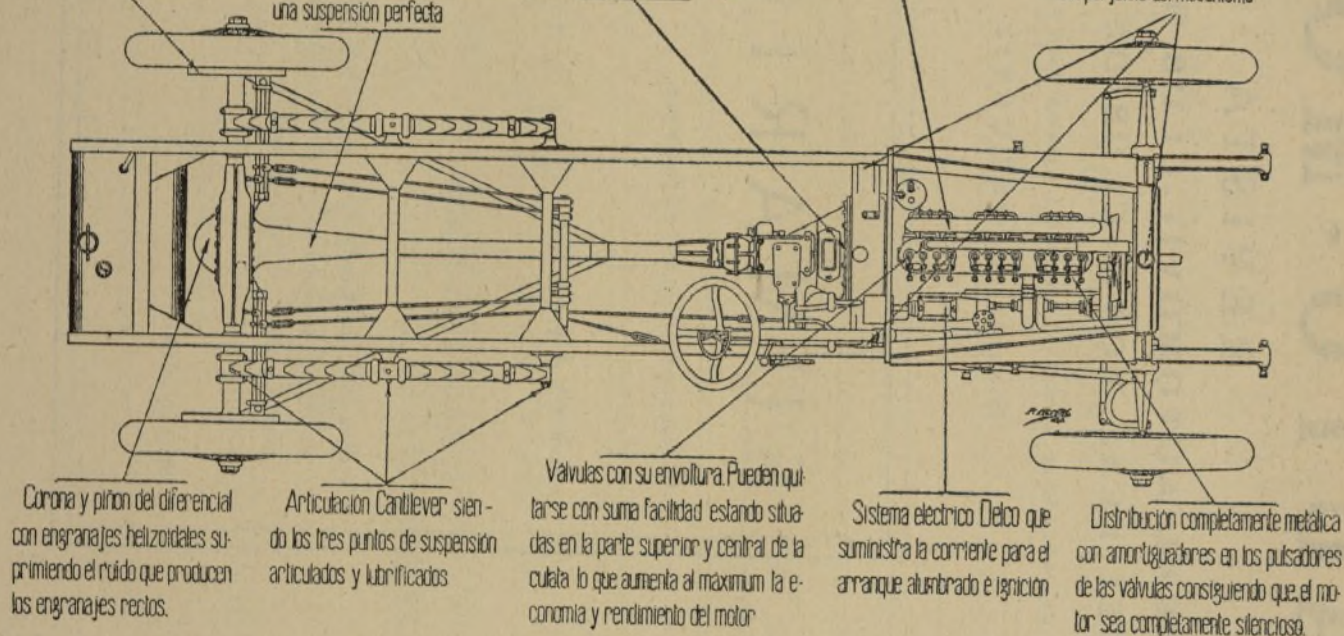
Freno de mano y de pié en las ruedas motrices, suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y ejes

Puente oscilante 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 fénolo 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 Kmts. hora

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



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

Articulación Cantilever siendo los tres puntos de suspensión articulados y lubricados

Valvulas con su envoltura. Pueden quitarse con suma facilidad estando situadas en la parte superior y central de la culata lo que aumenta al máximo 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 valvulas 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



El Salón del Automóvil de Barcelona.

El día 2 del corriente tuvo lugar la solemne inauguración del Salón del Automóvil, con tanto acierto organizado por la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona, en el Palacio de Bellas Artes, que a pesar de su capacidad ha resultado insuficiente para la gran cantidad de automóviles y accesorios expuestos.

Ostentando la representación de S. M. el Rey, el Capitán General de la 4.ª Región Sr. Miláns del Bosch, declaró abierta la Exposición después que el Sr. Bertrand y Serra hubo pronunciado un elocuente discurso ponderando la importancia del automovilismo en la vida moderna y los inapreciables servicios que el mismo había prestado en la guerra europea.

Asistieron al acto el Gobernador interino, representantes del Alcalde, y de los presidentes de la Mancomunidad y Diputación, varios jefes y oficiales del ejército formando el séquito del Capitán General, el Comité de la Exposición en pleno, el Presidente y varios individuos de la Junta directiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña», representantes de las Cámaras Sindicales automovilistas de Madrid y Valencia y varios distinguidos periodistas de la Corte, que formaron todos la comitiva que acompañó al Capitán General en la detenida visita que realizó a todos los stands e instalaciones del Salón, elogiando con justicia las novedades exhibidas y demostrando verdadera competencia en su apreciación.

La impresión producida al numeroso público, que terminada la ceremonia oficial de la inauguración invadió los stands y demás instalaciones, fué de que el Salón era un éxito inmenso para sus organizadores y que la nota dominante la constituía el buen gusto con que habían sido aquéllos contruídos y adornados y que la espléndida iluminación del Salón le daba un imponderable realce que invitaba a recorrerlo, examinando detenidamente los automóviles y objetos expuestos, todos ellos dignos de admiración.

Y fué un éxito indiscutible, a pesar de los forzosos e inevitables aplazamientos y no obstante las contadas novedades expuestas que el retraso en la producción de modelos extranjeros *post-guerra* hizo imposible fueran en mayor número y de mayor interés.

Llamaron nuestra atención varios camiones, que hemos de confesar nos

parecieron pocos, teniendo en cuenta la gran importancia que creemos ha de adquirir rápidamente su empleo.

La sección de motocicletas nos pareció poco nutrida, aunque nos llamó poderosamente la atención alguna de producción nacional, por suponer un esfuerzo digno de las mayores alabanzas.

La falta de espacio impidió seguramente dar a la aviación más importancia y recientes hazañas de intrépidos aviadores extranjeros en nuestro país, y especialmente en nuestra ciudad demuestran cuánta debería tener en un Salón este cercano medio de locomoción.

Puede decirse que todo Barcelona y considerable número de forasteros ha visitado el Salón que ha tenido otro éxito de público, pues a cualquiera hora del día o de la noche se veía concurridísimo y pocas veces hemos visto un interés tan marcado como el que inspiraban a los visitantes la gran variedad de automóviles y accesorios expuestos.

Este interés se tradujo en importantes transacciones y el considerable esfuerzo realizado por los expositores venciendo toda clase de dificultades, se ha visto coronado por una justísima y muy merecida recompensa.

Sin citar nombres, por el justificado temor de incurrir en muy sensibles omisiones, todos y cada uno de los que han contribuido a la organización del Salón del Automóvil merecen las más calurosas felicitaciones de cuantos se preocupan por el desarrollo y progreso del automovilismo en España.

Y dicho esto, vamos a ocuparnos de la descripción de los stands.

Hispano Suiza. — Nuestra más antigua fábrica de automóviles se halla como siempre, muy dignamente representada en nuestro concurso, exponiendo sus rápidos chassis 16 y 30 HP., un motor de aviación 180 HP., un corte de este motor que tanto uso y renombre ha alcanzado en los pasados conflictos europeos y un grupo motor marino 30 HP.

El chassis 16 HP. cuatro cilindros 85 por 130 milímetros, lleva un motor monobloc con sus válvulas en la cabeza y cilindros fundidos y montados al estilo de los motores de aviación de la misma casa.

El chassis 30 HP. tiene un motor de construcción análoga al anterior y de medidas 100 por 150 milímetros. Ambos motores llaman poderosamente la atención por reunir los últimos adelantos de la construcción automóvil, por lo que se refiere a la construcción de motores rápidos. Su acabado no puede ser más perfecto, y ambos tipos de chassis, por lo que afecta el resto de su especificación, están en consonancia con los motores.

En cuanto a los motores de aviación «Hispano Suiza», la mejor crítica que de los mismos puede hacerse consistiría en citar los usos a que ha sido sometido en la guerra europea y las licencias de fabricación que la casa «Hispano Suiza» se ha visto obligada a conceder para poder cumplir con los enormes pedidos de dichos motores.

A continuación detallamos la especificación de este motor, así como el de el grupo marino:

Motor de Aviación tipo 34 S. Potencia, 180 HP.; número de cilindros dispuestos en V. a 90°, ocho; diámetro de los mismos, 120 milímetros; carrera, 130 milímetros; carburador *Zenith* 58 D. C.; encendido por dos magnetos de ocho contactos cada uno. El cubo porta-hélice va fijado directamente sobre la extremidad del cigüeñal y, por consiguiente, la hélice gira a la velocidad del motor 1560 revoluciones. Este motor está dispuesto para llevar leva con destino a mando de dos ametralladoras. Puede igualmente llevar bomba automática y manivela de puesta en marcha. (Hidroavión).

Grupo motor marino con cambio de marcha. Potencia, 30 HP.; número de cilindros, cuatro; diámetro de los mismos, 100 milímetros; carrera, 150 milímetros; número de revoluciones, 900-1200; encendido, por magneto alta tensión. En este grupo marino van comprendidos los accesorios siguientes: Carburador, bomba de agua, silencioso, hélice, bocina, eje articulado de cardán y mandos de magneto, gas y manómetro.

En su stand del fondo, número 12, expone la «Hispano Suiza» uno de sus modelos de camiones de tres toneladas con motor 30-40 HP., 100 por 150 milímetros, cuatro velocidades y marcha atrás. Constituye este chasis de transporte uno de los modelos de camiones que más particularmente han llamado la atención en la Exposición por su solidez y buena construcción que sostiene una perfecta comparación con los demás tipos de construcciones de nuestra primera casa de automóviles y que acabamos de describir.

Vallet y Bofill, S. en C.—Los concesionarios de las producciones «Hispano Suiza» de que acabamos de hablar, exponen en su stand central dos lujosos ejemplares de carrocerías montadas sobre chasis Hispano de 16 y 30 HP. respectivamente.

El primer chasis monta un precioso cabriolet de la casa Reynés, pintado azul y negro y el segundo un torpedo Betlla de seis asientos. Ambas carrocerías llevan el sello distintivo del buen gusto que acredita a las dos mencionadas casas constructoras de carrocerías, avalado por las cualidades del Chasis Hispano Suiza, cuyas dimensiones y líneas forman una sólida base de elegancia para el trabajo del carrossier.

A. Elizalde.—Esta fábrica de automóviles, de cuyas producciones se ha ocupado ya varias veces *AUTO-MOTO*, expone en su stand un modelo de cada uno de sus tipos de chasis que a continuación detallamos:

Chassis tipo 20. Motor cuatro cilindros, 75 por 130 mm. 15-20 HP. *Mono-bloc*, cambio de marchas con cuatro velocidades, frenos sobre el diferencial y ruedas posteriores, arranque y alumbrado eléctricos, ruedas intercambiables 820 por 120.

Chassis tipo *Sport*, cuatro cilindros 78 por 140 mm. análogo al anterior, aunque más rápido, con la variación de la suspensión posterior sistema *Cantilever* que mejora considerablemente el coche.

Las novedades de especial interés adoptadas por la casa «Elizalde», las vemos introducidas en su modelo tipo *Reina Victoria Eugenia*, de cuyas características, con anterioridad a la celebración del «Salón Automóvil» dimos cuenta a nuestros lectores en estas páginas.

El chassis de este tipo, expuesto, lleva un motor cuatro cilindros 80 por 150 milímetros, 16-20 HP. *Monobloc* y de construcción análoga a los anteriores modelos, carburador *Zenith* como todas las producciones de la casa, encendido por magneto, embrague y transmisión de igual manera dispuestos como en los otros chassis. Las variaciones en este tipo introducidas se refieren a la alimentación de gasolina, que se efectúa por medio de un depósito intermedio entre el depósito posterior y el carburador y en el cual la bencina se encuentra siempre a nivel constante, en la suspensión *Cantilever* anterior y posterior que deben dar al coche un movimiento muy suave, y en el dispositivo de frenaje en las cuatro ruedas con su sistema de compensación perfectamente resuelto.

Pujadas y Llobet.—Los Sres. Pujadas y Llobet, son, como es sabido, los concesionarios de la venta de las producciones *Elizalde*, de que acabamos de hablar. En sus stands, central y laterales, exponen varios tipos de carrocerías sobre chassis *Elizalde*. En su stand central, vemos una magnífica carrocería *Limousine*, desmontable. 7 asientos, montada sobre el chassis *Victoria Eugenia*; un cabriolet montado sobre el tipo *Sport*, modelo B y una carrocería de tres asientos montada sobre el tipo *Sport*, modelo C; chassis corto y apropiado para velocidades. Todas las carrocerías expuestas, se distinguen por el verdadero gusto y esmero con que ha sido llevada a cabo su construcción.

En el stand lateral número 7, exponen los Sres. Pujadas y Llobet un chassis tipo 75 por 130 mm. equipado para camionaje hasta 1.500 kilos de transporte. Este es el tipo de chassis para usos industriales, de transportes, ambulancias, etc.

Automóvil Salón.—El «Automóvil Salón» presenta varios coches y camiones de su representación, todo con sumo gusto y acertada decoración.

En primer lugar figura una *Limousine* gran lujo que llama poderosamente la atención, montada sobre chassis *Simplex Crane*, 50 HP. con motor de seis cilindros de 111 por 158 mm. No hay que decir que dicho coche va provisto de todos los perfeccionamientos, alumbrado y arranque eléctricos, cuenta-kilómetros, claxon, micrófono, cristales levantables mecánicamente. Su precio con neumáticos y seis ruedas, es de 75.000 pesetas. Además presenta un

coche *Stutz*, tipo *Sport*, ligero, dos asientos, con motor de cuatro cilindros 110 por 150 mm. y accesorios completos, (puesta en marcha, iluminación, etc.).

El otro coche del stand, es un chasis *Mitchell*, de 15-20 HP. con motor de seis cilindros 89 por 127 mm., sobre el que va montada una carrocería conducción interior, construida por *Labourdette*, de Madrid, que lleva toda clase de accesorios.

Presenta además el «Automóvil Salón» un chasis camión *Federal* de cuatro toneladas, 40 caballos de fuerza, motor de cuatro cilindros 114 por 139 milímetros.

En el stand central, figuran varios tipos de motocicletas *Indian* desde 2 $\frac{1}{4}$ HP. hasta 7 HP., cuatro de este último tipo con su correspondiente side-car y cada una con diferente equipo; es de notar el tipo de radiotelegrafía que lleva un aparato radiotelegráfico en el side-car. En otra moto van los radiotelegrafistas con las antenas.

F. S. Abadal.—Este stand llama con preferencia la atención por el gusto que reina en él y la calidad de los coches presentados.

Figura en él un *Cabriolet* de líneas muy bien dibujadas y ejecutadas con gran maestría, es un tipo *Sport* con radiador en punta. Presenta además la casa «Abadal», una *Limousine* gran lujo, provista, como el anterior coche, de arranque y alumbrado eléctricos, cristales levantables mecánicamente y de todos los más modernos perfeccionamientos. Ambos van montados sobre chasis «Abadal-Buick».

Expone además la casa «Abadal» un chasis muy bien presentado, cuyas características son: Motor de seis cilindros 85,7 por 114,3, de 25-30 HP. válvulas en la cabeza, suspensión por tres puntos, carburador graduable, embrague de discos de *Ferodo*, suspensión *Cantilever*, arranque y alumbrado eléctricos *Claxón*, cuenta-kilómetros y todos los demás accesorios.

Talleres Hereter, S. A.—Esta importante casa nacional expone un chasis admirablemente presentado, completamente pulido y que aparenta una sólida construcción. Su fuerza es de 15 HP., consta de un motor de cuatro cilindros 75 por 120 mm. y válvulas inclinadas, dispuestas a un lado, construido todo con rozamientos y engranajes del sistema más moderno y perfecto.

Además presenta ésta un interesantísimo motor marino de 10 caballos de fuerza y dos cilindros 100 por 100. El régimen del motor es de dos tiempos, con 600 a 900 revoluciones por minuto. Consta de un aparato de reversión y el peso total es de 175 kilos.

En otro lugar del salón, presenta la casa «Hereter» un biplano de su construcción, modelo empleado en la «Aeronáutica Militar Española». Las características de este aparato son las siguientes:

Cruzámen, 8,16 metros; ancho de ala, 1,30 metros; superficie, 18,50 metros; largo total, 6,50 metros; peso del aparato vacío, 510 kilos; peso con gasolina, piloto y aceite, unos 715 kilos; radio de acción, 3 horas; velocidad, 190 kilómetros por hora. Va provisto de un motor *Hispano Suiza*, de 200 HP.

América Autos, S. A. — Esta nueva marca barcelonesa presenta dos chasis. El tipo grande llama poderosamente la atención por la espléndida forma en que está presentado; consta de un motor de cuatro cilindros 100 por 150, sin válvulas (patente Pazos), 200 a 2.000 revoluciones por minuto, magneto *Bosch*, embrague de discos de acero, cuatro marchas adelante y una atrás. El tipo pequeño consta de cuatro cilindros 60 por 97, con válvulas al lado, carburador «América» patentado.

Los dos coches van provistos de ruedas elásticas sistema «América», invención patentada del Sr. Pazos. La rueda en cuestión va provista de una serie de muelles que permiten usar macizos en vez de neumáticos y por lo tanto economizarlos, aunque el peso de la rueda es algo mayor que el de las corrientes.

Enrique Pujó: Automóviles y Camiones Renault. — Sin ninguna variación notable sobre los modelos anteriores a la guerra, bien conocidos de nuestros automovilistas, expone la casa «Renault», por mediación de su agente Sr. Pujó, los siguientes tipos de vehículos:

Chasis «Renault», 18 por 30 HP., cuatro cilindros de 95 por 160, arranque y alumbrado eléctricos.

Coche «Renault», 12 por 20 HP., cuatro cilindros de 80 por 140; con carrocería limousine, arranque y alumbrado eléctricos.

Coche «Renault», 12 por 20 HP., cuatro cilindros de 80 por 140, con carrocería torpedo, arranque y alumbrado eléctricos.

Camión «Renault», de 16 por 20 HP. Motor de cuatro cilindros 90 por 140. Carga útil, de 2.500 a 3.000 kilos. Carrocería plataforma con toldo desmontable, tipo militar. Magneto alta tensión. Engrase automático. Embrague de cuero invertido. Cuatro velocidades y marcha atrás.

Auto American Salón: Automóviles Chevrolet. — El stand de los automóviles «Chevrolet» se distingue por su severidad y buen gusto, al propio tiempo que por la buena presentación de dos de sus modelos de lujo con carrocerías, que honran la industria barcelonesa.

Exponen el modelo corriente de turismo que tanta aceptación ha tenido en España y cuya especificación es como sigue:

Coche «Chevrolet», tipo cinco asientos, modelo 490, motor cuatro cilindros 94 por 102, cilindros fundidos en bloque, arranque eléctrico, alumbrado eléctrico, carburador *Zenith*, perfeccionado, de doble chorro; ruedas metálicas

30 por 3 $\frac{1}{2}$, neumáticos 30 por 3 $\frac{1}{2}$ (765 por 105 mm.), muelles sistema *Cantilever*, distancia entre ejes, tres metros; equipado con juego completo de herramientas, cuenta-kilómetros, bocina eléctrica, etc.

Con igual especificación por lo que al chasis se refiere, exponen un cabriolet construido en su sección de carrocerías que ha llamado particularmente la atención, quedando demostrado que pueden obtenerse magníficos resultados desde el punto de vista estético con los chasis americanos, sin tener necesidad de recurrir exclusivamente a los chasis europeos para este objeto.

Llama también poderosamente la atención una limousine montada sobre chasis *Baby Grand*, construida también en Barcelona, conteniendo una porción de novedades de línea y de detalle. El chasis sobre que está montada esta limousine, tiene la siguiente especificación:

Coche «Chevrolet», tipo *Baby Grand*, modelo limousine, gran lujo, siete asientos, motor de cuatro cilindros 94 por 133, cilindros fundidos en bloque, arranque eléctrico, alumbrado eléctrico, carburador *Zenith*, perfeccionado, de doble chorro; ruedas metálicas 815 por 105, neumáticos 33 por 4 (815 por 105 mm.), muelles sistema *Cantilever*, distancia entre ejes, 3,44 metros, equipado con juego completo de herramientas, cuenta-kilómetros, bocina eléctrica, etc.

J. Alvarez y Compañía. — Presenta un chasis *Panhard-Levassor* 10 HP., con válvulas, cuatro cilindros 70 por 140, de aspecto muy fuerte y resistente, fama adquirida ya por esta antigua casa. Asimismo presenta un chasis 16 HP. sin válvulas; motor de cuatro cilindros 86 por 140, sobre el que va montada una carrocería cabriolet construida por *Labourdette*, de Madrid. Ambos chasis van provistos de arranque y alumbrado eléctricos.

La misma casa expone un coche *Martini*, 18 por 24 HP., cuatro cilindros 90 por 150, embrague de discos metálicos, cuatro marchas adelante y una atrás.

David, S. A.: Sres. Henderson Lane & Co. — Constituye el stand de la «David, S. A.» uno de los atractivos principales del Salón, tanto por lo que en él se expone como por el gusto con que ha sido realizada la instalación.

Llama poderosamente la atención el chasis expuesto, tanto por la originalidad, que es su característica principal, como por su buena construcción y presentación. Es ésta, si no recordamos mal, la primera vez que se expone al público un chasis «David», así es que no es de extrañar que fuera objeto especial de la atención de los visitantes de nuestro Salón Automóvil. El chasis expuesto lleva un motor M. A. G. de cuatro cilindros, que es otra de las novedades introducidas por la casa «David» en su programa de fabricación para el presente año y va asimismo provisto de marcha atrás, de la que

hasta el corriente año se han visto asimismo privados los autociclistas españoles. En el chasis se aprecian todos los detalles de construcción de este único autociclo, cuya reseña llenaría páginas enteras de *AUTO-MOTO*. Bástenos consignar que honra muy altamente la casa «David» nuestra industria nacional y nos remitimos, en cuanto a la apreciación del coche, a los resultados de las diversas pruebas y concursos en que ha tomado parte, descritos en números anteriores de esta revista.

Además del chasis antes mencionado, exhibe la «David, S. A.» un coche tipo carreras que llama altamente la atención de los inteligentes y completa la instalación con un verdadero alarde de habilidad de construcción y buen gusto en el coche expuesto, de tipo conducción interior forma *Coupé*.

Las características de estos autociclos son: motor M. A. G. a dos o cuatro cilindros, según se trate del tipo corriente o del llamado *Duque de Montpensier*; el primero tiene, como medidas, 82 por 103,5 mm. y el segundo 65 por 120 mm.; ambos llevan las patentes «David» de cambio de marchas, progresivo por correa y poleas extensibles; la suspensión anterior y posterior *Cantilever* «David»; la puesta en marcha mecánica sin manivela de arranque desde el asiento, y una porción de detalles característicos y exclusivos de estos vehículos.

J. Alejandro Riera. — El Sr. Riera hace en nuestro Salón su debut como constructor de automóviles, presentando su coche *Nike*, construido enteramente en sus talleres. Llama poderosamente la atención la forma atrevida del coche expuesto y su lujosa presentación. Las características del motor son, cuatro cilindros 80 por 104, 12-15 HP. La suspensión del coche es *Cantilever* y el chasis va montado sobre ruedas metálicas intercambiables 760 por 90.

Expone además el Sr. Riera un motor aparte del incluído en el coche y varias piezas del mismo, por las que puede juzgarse del buen cuidado invertido en la construcción de este nuevo coche español.

No podemos alargar la crítica del mismo por no haber aun tenido ocasión de examinar la marcha del vehículo expuesto, reservándonos para más adelante, después de las pruebas, dar a nuestros lectores nuestro juicio sobre esta nueva marca.

Automóviles España. — Esta joven y ya conocida marca presenta dos bonitos tipos de 8 por 10 HP. con carrocería *Cabriolet* el uno y torpedo blanco el otro; su motor es monobloc de cuatro cilindros de 65 por 120 y llega a desarrollar en régimen normal una potencia equivalente a 24 HP.; el embrague por cono de aluminio cubierto de cuero es muy suave, pero al mismo tiempo muy potente; tienen magneto blindada de alta tensión; el cambio de marchas es muy silencioso con cuatro velocidades y marcha atrás por doble

tren baladeur, la cuarta en toma directa; los frenos son dos tambores que van sobre los cubos de las ruedas motrices, accionados por una palanca de mano, teniendo, además, uno de pie sobre el diferencial; la suspensión, especial de la casa, es sistema *Cantilever*.

Carlos Plaja. — El stand de esta casa sorprende por los tipos de coches en él expuestos. En primer término se ve en él una preciosa canoa modelo del Sr. Vela y construida por el Sr. Lucas, montada sobre un bonito chasis *Mercer*, constituyendo el conjunto un tipo *Sport* muy notable. El motor es de 22 por 70 HP., cuatro cilindros 90 por 170, arranque y alumbrado eléctricos.

Otro chasis igual lleva una carrocería *Torpedo* cinco asientos.

Es interesante en extremo el automóvil expuesto al lado de los anteriores, *Owen Magnetic*, coche de 36 HP. seis cilindros, en el que por un dispositivo peculiar de la casa, quedan substituídos el embrague y el cambio de marchas por un mecanismo eléctrico de prodigiosa suavidad.

André Citroën. — Esta nueva marca habia despertado mucho interés, ya que la fantástica cifra (para Europa) de 100 coches de fabricación diaria parecía una revolución en la industria automóvil.

El coche se fabrica en varios tipos de largo y ancho, pero con el mismo motor, que es el siguiente: *Monobloc* cuatro cilindros 65 por 100, diez caballos de fuerza, tres velocidades adelante y una atrás, motor suspendido por tres puntos y fácilmente separable del chasis, junto con el embrague y el cambio de marchas. Refrigeración por termo-sifón. Arranque y alumbrado eléctricos. Velocidad, 65 kilómetros por hora.

Sociedad General de Automóviles. — El stand de esta casa es muy interesante. Figura en él un coche *Fiat* de carreras, el primero que dicha casa exhibe después de la guerra. Consta de un motor de cuatro cilindros 104 por 143 y cuatro velocidades. El tipo del motor es intensivo y permite desarrollar velocidades de 180 kilómetros por hora. El coche pesa solamente 950 kilos.

Exhibe además un curiosísimo motor de aviación de 12 cilindros dispuestos en V; un coche de 12 HP., cuatro cilindros, que produce la casa *Fiat* en series al estilo americano, para poder ser entregado a bajo precio. Figuran además, un coche de 15 por 18 HP. con carrocería *Torpedo* construída en la fábrica *Fiat*, conteniendo arranque y alumbrado eléctricos. También existe un tipo 15 por 20, con *Limousine* gran lujo, que llama marcadamente la atención. Aparte de ello hay expuestos un chasis *Fiat* para camión modelo 18 BLr, de 35 por 45 HP. y cinco toneladas de carga útil. Es uno de los muchos miles de los que la casa *Fiat* ha construído para los aliados.

Asimismo es interesante un tipo de tractor agrícola, de la misma marca, movido por motor de bencina.

A. Casajuana. — Expone este activo introductor del *Ford*, dos coches equipados y un chasis en su stand n.º 3.

Del coche *Ford* nada nuevo tenemos que añadir al conocimiento que del mismo tienen ya nuestros lectores. El extenso uso hecho del mismo en los ejércitos americanos combatientes es su mejor elogio. El modelo expuesto lleva montada una bien acabada carrocería *Europea* de dos asientos.

Expone además el Sr. Casajuana un hermoso coche *Marmon* con una magnífica carrocería torpedo de siete asientos, acabada al estilo de las producciones a que nos tiene acostumbrados la casa *Marmon*.

Además de los mencionados coches *Marmon* y *Ford*, encontramos en el stand del Sr. Casajuana un chasis *De Dion Bouton* 20 HP., de ocho cilindros, que constituye una de las pocas marcas francesas representadas en nuestro primer Salón Automóvil.

F. de A. Puig y C.ª — Estos activos representantes de varias marcas americanas han ampliado la esfera de su actividad con la concesión recientemente contratada de la venta de los automóviles *D. y G.*, producto de la acreditada industria que en esta capital tienen establecida los Sres. Díaz y Grilló y que es bien conocida de nuestros lectores de *Auto-Moto*, cuyas páginas se han honrado reproduciendo fotografías de diversos tipos, brillantemente clasificados en pruebas organizadas por el «Real Moto-Club de Cataluña».

Estos cochecitos llevan un motor de cuatro cilindros 6 por 8 HP., 60 por 100 mm., sobre chasis, enteramente construido en sus talleres, con suspensión *Cantilever*, freno sobre el diferencial y sobre las ruedas posteriores, ruedas metálicas intercambiabiles, estando el modelo expuesto equipado con una hermosa y bien acabada carrocería *Torpedo* de tres asientos.

Exhiben además los Sres. Puig y C.ª un torpedo *Maxvell* tipo 1919, equipado con motor de cuatro cilindros 92 por 104 mm., dirección a la derecha, magneto y ruedas intercambiabiles, que se vende a un precio sumamente moderado. Este tipo de coche es el mismo que resultó vencedor en el campeonato de resistencia de América, prueba durísima controlada por la Asociación Automovilista Americana.

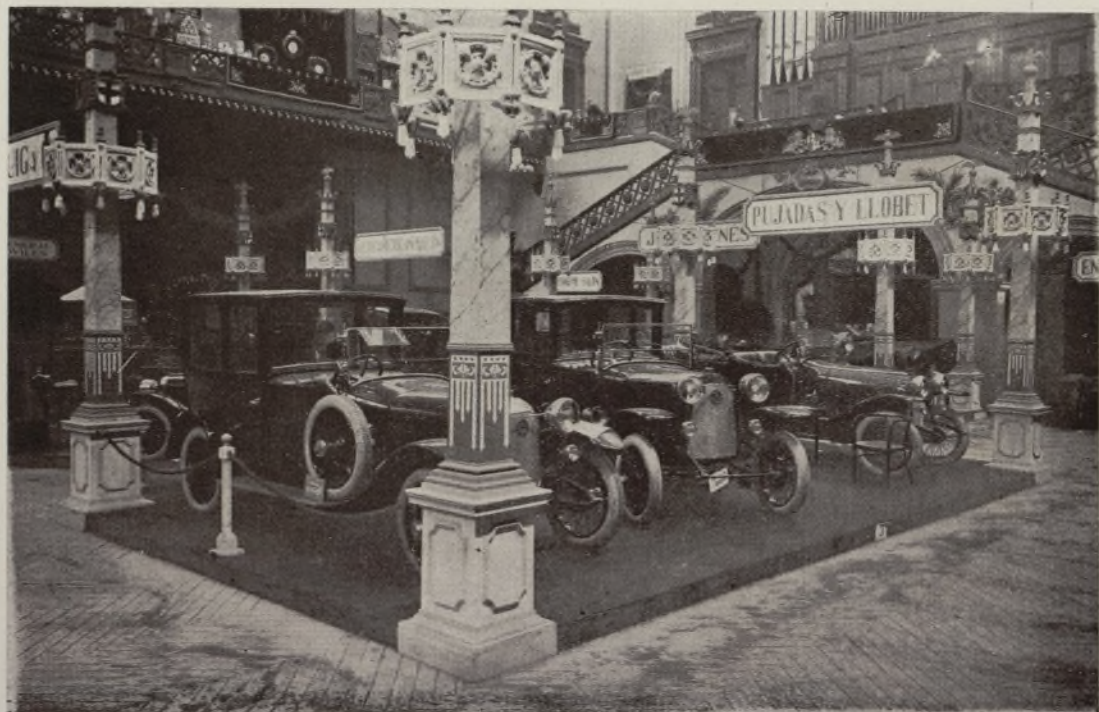
Los Sres. Puig y C.ª representan también en nuestra ciudad los automóviles *Chandler*, de los que exponían un tipo de seis cilindros, acabado con una carrocería *Limousine* de *Molist*. Las principales características de este coche son: motor de seis cilindros 86 por 124 mm., fundido en dos bloques de cilindros; dirección a la derecha; diferencial tipo flotante; magneto; arranque y alumbrado eléctricos *Gray and Davis*.

J. Reynés. — Expone este distinguido industrial, tres coches *Overland*. Uno de ellos es el chasis de ocho cilindros 82 por 102 mm., tipo igual al que

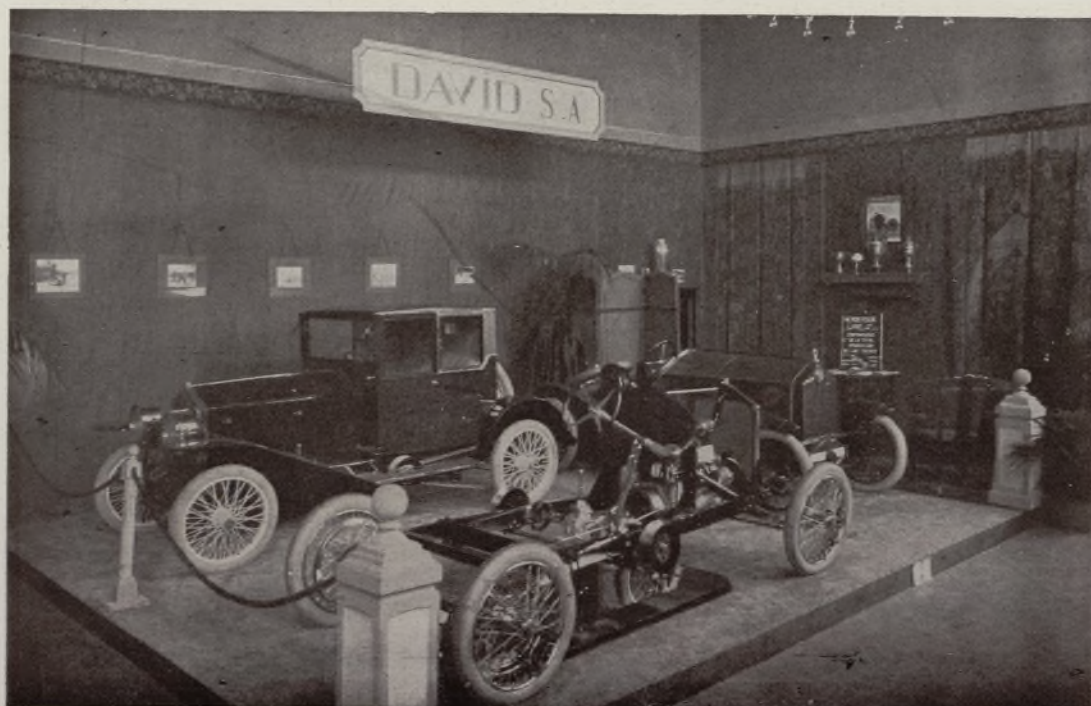
EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE BARCELONA



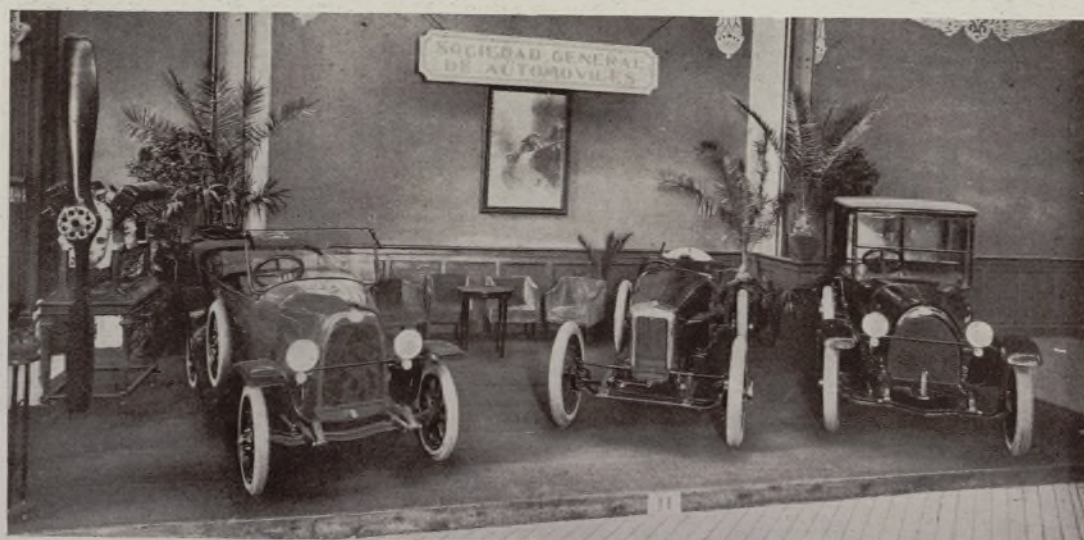
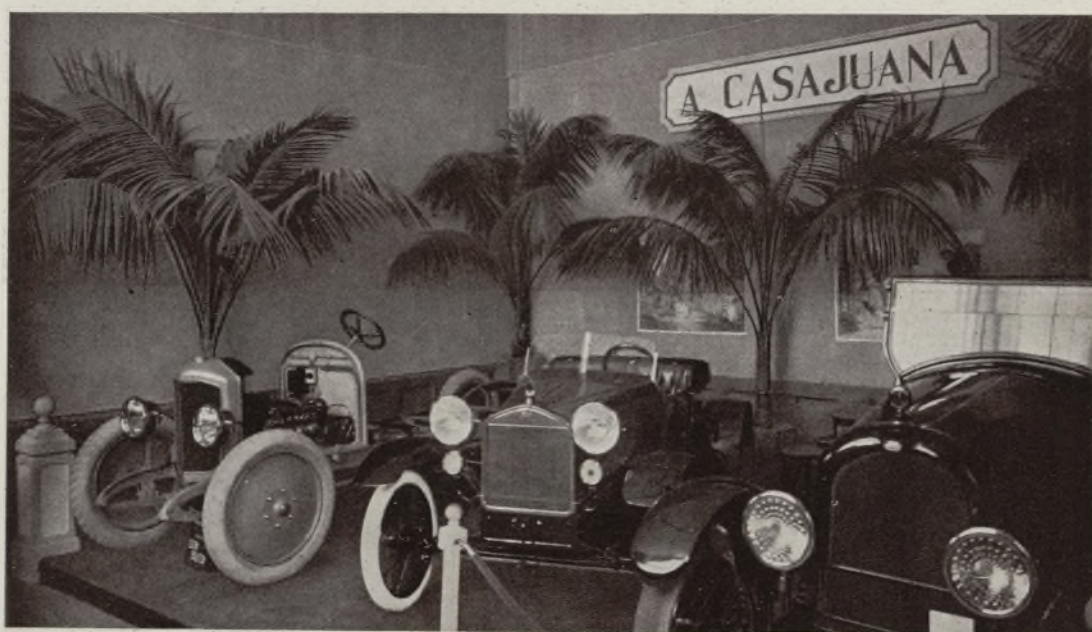


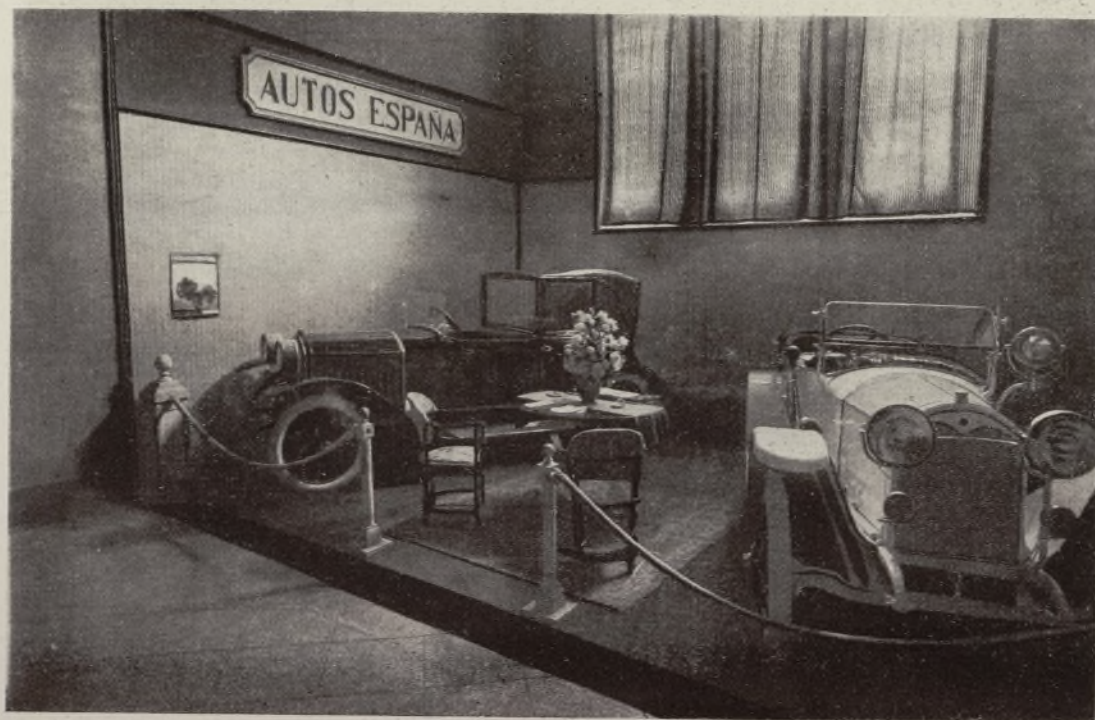
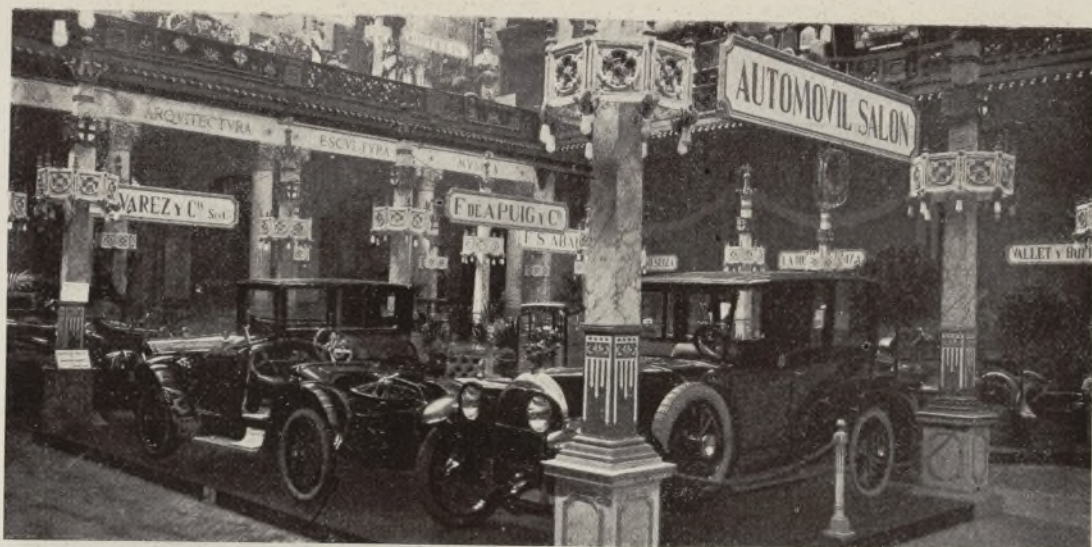


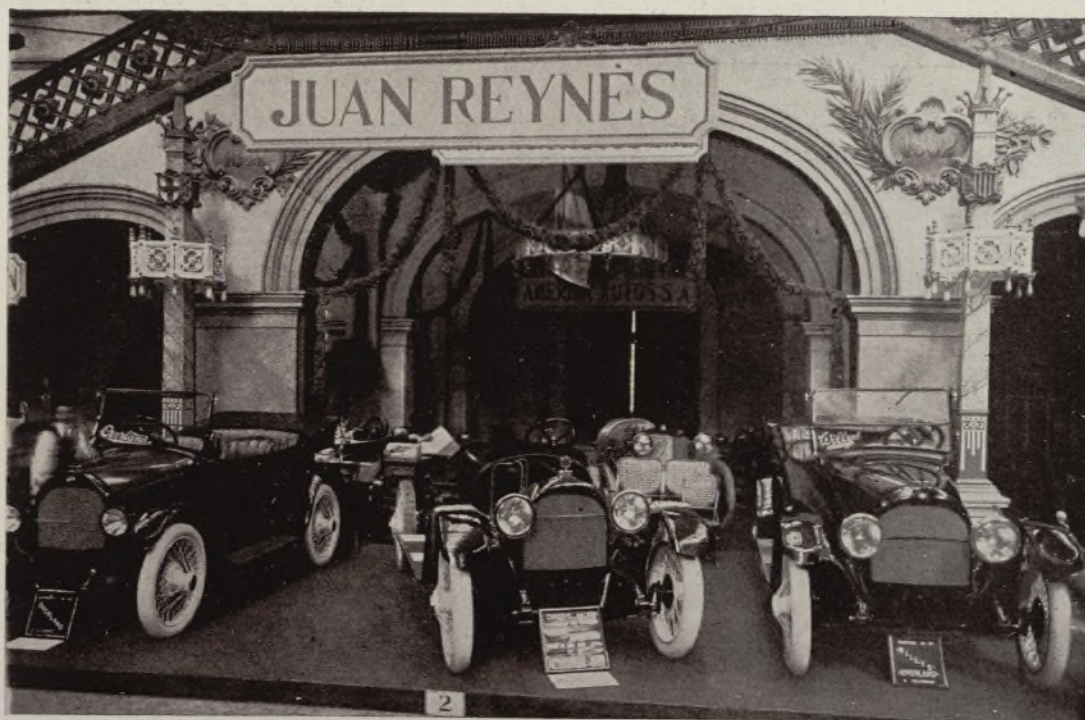


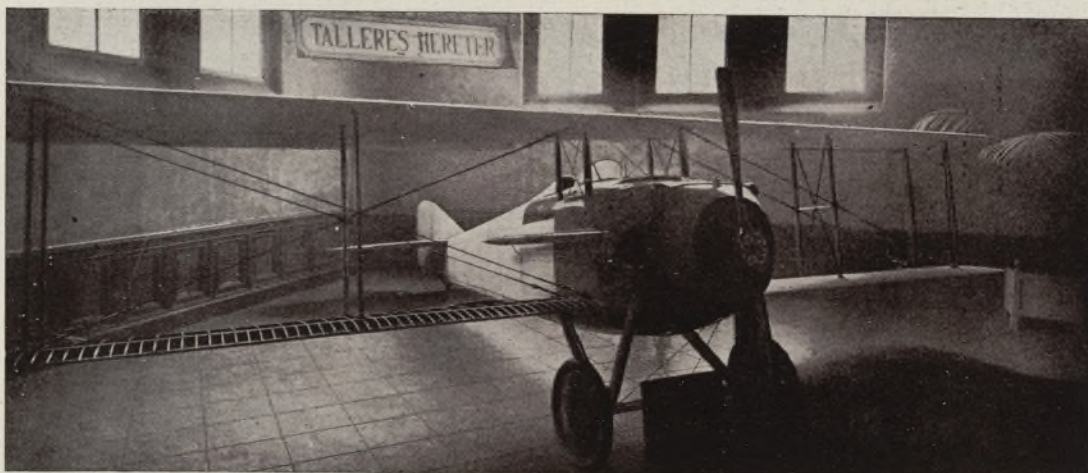
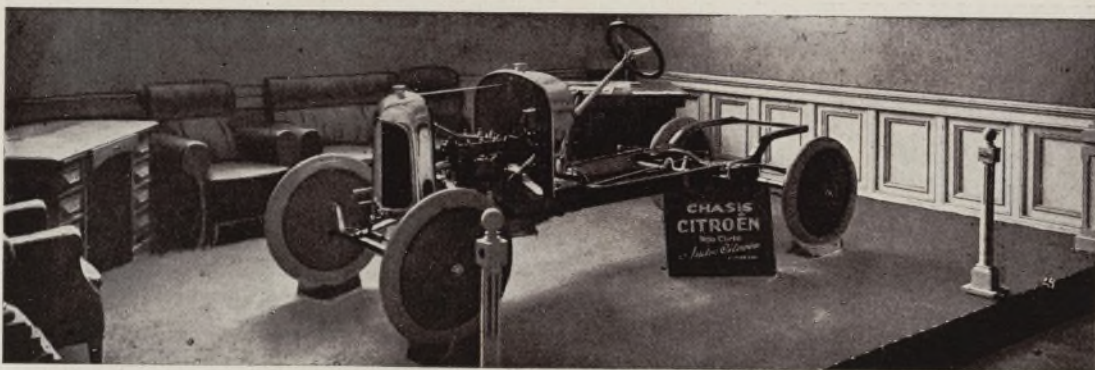














LA ASAMBLEA AUTOMOVILISTA.—La sesión de clausura.



Banquete en honor de los Asambleístas forasteros.

posee S. M. el Rey. Este motor es de 50 HP., sin válvulas, arranque y alumbrado eléctricos y suspensión *Cantilever*.

Además presenta el Sr. Reynés dos coches; un torpedo cuatro cilindros 15 HP., 85 por 127 mm. y un *Roadster* cuatro asientos, con motor de 30 HP., seis cilindros de 90 por 135 mm.

Garage Vila.—Expone esta casa varios modelos de los automóviles *Victor*, de que es concesionaria, en su stand central, y un camión de cuatro toneladas *Commer Car*, en su stand del fondo destinado a los camiones.

Por lo que se refiere a los primeros, las dos carrocerías expuestas están montadas sobre iguales chasis *Victor*, que lleva un motor cuatro cilindros 95 por 114 mm. perteneciendo al tipo de los motores llamados casi cuadrados, que resultan generalmente en la práctica susceptibles de desarrollar grandes velocidades. La especificación de los chasis *Victor*, comprende suspensión *Cantilever* atrás, carburador *Schebler*, eje de transmisión *Hotchkiss*, tres velocidades y magneto *Dixie*.

Las carrocerías expuestas sobre estos chasis, consisten en un torpedo de cinco asientos y una conducción interior *Sedan*, llamando ambas particularmente la atención por el confort de que van provistas.

Por ser poco conocidas hasta la fecha en nuestro país las producciones de la casa *Commer Car*, por lo que a camiones se refiere, creemos de interés trasladar aquí la especificación que consta en el Catálogo general de la Exposición.

Camión de cuatro toneladas *Commer Car*, completamente equipado, con carrocería abierta, lados plegables, propio para mercancías en general, modelo adoptado por el Ministerio de la Guerra inglés para el servicio de abastecimientos. Motor 40 HP. 110 por 140, magneto de alta tensión, carburador *Hopson Claudel*, cambio de marchas patentado. Es automático y no puede ser forzado por el conductor. Todos los piñones y ruedas están siempre encajados. Radiador desmontable, transmisión por cadenas, pudiendo estar en carter especial de aluminio con baño de aceite; ruedas de acero fundido, con gomas macizas, sencillas delante y dobles atrás; frenos de mano y pie, potentísimos; depósito de gasolina debajo del asiento del conductor, indicador de aceite sobre tablier; se ve pasar el aceite a chorro. Esquema de engrase sobre tablier, equipo completo de herramientas, etc.

Proyector *Fallolite*, el faro más portátil y potente conocido, fabricado por *Fallolite Ltd.* Londres.

Francisco Paret: Camiones eléctricos.—Expone un pequeño camión eléctrico para transportes de moderado peso, cuya principal característica es la economía con que se realizan los transportes. No cabe duda que cuando se puedan regularizar los suministros de carga de baterías de acumu-

ladores, trabajo que incumbe en buena parte a los representantes de vehículos eléctricos, tanto éstos, como especialmente los camiones de que hablamos, han de alcanzar entre nosotros el lugar a que se han colocado en las ciudades que disfrutan de organizaciones de cambio de baterías en los postes de carga de las mismas.

El camión *General Vehicle*, expuesto, es para una carga útil de 500 kilos, estando equipado con macizos 920 por 100 en las ruedas anteriores y 930 por 120 en las posteriores.

Grace, Bros & C.^a, Ltd. Londres. — Esta importante casa inglesa presenta un curioso camión eléctrico marca *Atlantic*, de dos toneladas de capacidad, provisto de baterías *Exide* de 44 elementos, pudiendo desarrollar sin carga, en vacío, hasta 17 kilómetros por hora, y cargado, hasta 14 kilómetros y medio: la dirección es irreversible, tipo *B. B. Ross*; dos juegos de frenos accionados por pedal que se expansionan en los tambores de ruedas traseras, siendo el motor de la marca *General Electric Co.*

Salvador Positano: Aeroplanos Ansaldo. — Este y el aeroplano expuesto por los talleres *Hereter*, son los únicos aeroplanos que encontramos en nuestra Exposición. Esta importante casa «Ansaldo» que se halla en periodo de montaje de talleres en territorio español, ha querido darnos una idea de sus construcciones con su aeroplano expuesto, que es de tipo sumamente rápido como lo demuestra el raid Turín-Barcelona, llevado a cabo simultáneamente con dos aeroplanos de idéntico tipo al expuesto, raid que se efectuó durante la vigilia del día de cierre de la Exposición, y que se realizó a una velocidad media de 230 kilómetros por hora.

Monta un motor de 200 HP. nominales y el aparato es del tipo *S. P. A.* llamados aviones de caza.

Camiones Pierce Arrow: Gastón Williams y Wignore, S. en C. — En uno de los stands del fondo del Palacio de Bellas Artes, exponen estos señores un camión «Pierce Arrow» de dos toneladas. Sus características son: motor 25-30 HP., cuatro cilindros 103 por 140 mm., cuatro velocidades, magneto *Bosch*, carburador «Pierce Arrow», ruedas de madera con macizos simples de 36 por 4 pulgadas en las ruedas anteriores y de igual tipo pero gemelos, en las posteriores.

Construye esta casa camiones de diversos tipos y tonelajes hasta seis toneladas de carga útil, cuyos resultados en nuestro país no podemos aún juzgar si bien podemos afirmar que han merecido en América unánimes elogios por su buena construcción y solidez, contándose la casa «Pierce Arrow», entre una de las que mejor fama tienen conquistada en el ramo de construcción de coches automóviles y camiones.

En la galería superior se hallan las instalaciones siguientes que revelan el buen gusto de los expositores y que, para mayor claridad, dividiremos en varios grupos.

NEUMÁTICOS

Klein y Compañía.—Esta ya antigua y reputada casa española de neumáticos, expone un variado surtido de ellos y de cámaras para auto, moto y bicicleta, junto con varias cubiertas lisas y *Antidérapants*, tipo nuevo modelo.

India Rubber Products Co. Ltd.—Exhibe esta conocida casa extranjera, un escogido número de neumáticos, bandajes macizos, accesorios, cables, productos de goma, etc.

R. C. Bergougnan.—Esta casa, que puede vanagloriarse de ser una de las conocidas y acreditadas en su especialidad, expone neumáticos para automóvil de los tipos liso, *Ferré*, *Sculpté*, y otros; neumáticos para moto tipo reforzado, tipo tres nervaduras, y cámaras; para bicicleta presenta tres tipos distintos: el gris, el rojo y el *Sculpté*, un bandaje macizo de 810 por 90 y cámaras y tubulares para bicicleta.

Sociedad Anónima del Neumático Michelin.—Esta importantísima y popular casa, expone varios neumáticos y accesorios de su acreditada marca, llamando mucho la atención por lo sumamente práctico que resulta su empleo, la nueva rueda «Michelin»; además, se ve el nuevo mapa de carreteras de España, de escala 1 : 400.000 y su acertado proyecto de numeración de carreteras ya adoptado por la Dirección General de Obras Públicas y por el «Real Automóvil-Club de España».

Pirelli.—Expone esta muy conocida y apreciada casa neumáticos para bicicleta, motocicleta y automóvil y sus célebres macizos para bicicleta militar, camiones y ómnibus; cordones eléctricos para automóvil, tubos de radiador y para bombas y cordones eléctricos.

Compañía Española de Neumáticos y Caucho Goodyear, S. A.—Expone esta casa, tan reputada entre los automovilistas, varios bandajes macizos y neumáticos, habiendo causado la admiración de los inteligentes una cubierta de desusadas proporciones destinada a un camión de cinco toneladas.

MOTOCICLETAS

A. Rovira Moreu.—Esta importante casa, que tiene la agencia general de la reputada *Motosacoche*, expone varios motores *M. A. G.* de uno y dos cilindros para motocicleta, y de cuatro cilindros para autociclo y automóvil; dos motores de la misma marca para usos industriales y dos motocicletas *Motosacoche*, una tipo 2 C. 10 de dos cilindros, 4 HP. con cambio de marchas, puesta en marcha, y horquilla elástica, y otro tipo 1 C. 10 *España*, monocilíndrica, también con horquilla elástica, cambio de marchas y puesta en marcha.

Automóvil Salón.—Como esta conocidísima casa tiene en una de las salas del piso inferior, ya descritas, casi todos sus artículos, aquí expone únicamente junto con algunos accesorios, una motocicleta *Indian*, de 5 HP. modelo especial para exposiciones, color rojo corinto.

ACCESORIOS

Harry Walker.—Presenta esta casa inglesa una inmensa variedad de accesorios, entre los que pueden apreciarse las últimas novedades inglesas, exhibiendo gran surtido de bujías y herramientas.

Le Chauffeur.—Esta acreditada casa expone, en su stand arreglado con mucho arte, accesorios variados como bocinas, avisadores eléctricos, bujías de diversas marcas, un gran surtido de carburadores *Zenith*, ceniceros, plafonniers y floreros, e instalaciones eléctricas completas.

Francisco Casadellá.—Expone una gran variedad de accesorios tales como magnetos, acumuladores, cables eléctricos, bujías de varias clases y precios, instalaciones de alumbrado y arranque eléctricos, motometers y carburadores.

Peris y García.—Exhiben asimismo diversos accesorios como aparatos *Prest-O-Lite* para alumbrado, bocinas marca *Clero*, juntas metálicas y otros.

Antonio Nicolau.—Expone gran cantidad y diversidad de piezas y recambios para automóviles, industria y aviación.

RADIADORES

Ricardo Corominas. — Esta antigua y muy acreditada casa exhibe varios radiadores, unos en punta, otros planos, uno semi-plano y otro forma obús, todos para automóviles, y además varios para aviación, uno en forma especial, dos en forma lateral, y algún otro; expone también muchas fotografías de radiadores.

Del Río y Vintró. — Esta nueva fábrica expone radiadores para automóviles y aviación, corazas, para-brisas y depósitos para aceite y bencina.

Joaquín Costa. — Expone radiadores para aviación y para ómnibus y automóviles de varias marcas.

BICICLETAS

Ciclos Sanromá. — Esta popular y antigua casa expone varias bicicletas de su acreditada marca, motocicletas *S. U. N.*, cambios de marchas para ambas y variados accesorios.

Ciclos Montpeó. — Esta reputada casa, cuyo stand ha sido de los más celebrados, expone un gran número de bicicletas de todos los tipos y medidas: side-cars completos, triporteur, manillares, accesorios y herramientas para su industria, llantas para auto, moto y ciclo y tubos de acero de todas medidas y tipos.

Anónima Iberia. — Esta casa que ha venido a suplir a otra acreditada marca de bicicletas, expone varias para caballero, señora y niño; una bicicleta en miniatura, muy curiosa; una motocicleta completa con motor a dos tiempos; un motor monocilíndrico y otro bicilíndrico, ambos a dos tiempos; cambios de velocidades y neumáticos, y cubiertas *International*.

Lázaro y López. — Exponen bicicletas legítimas *B. S. A.*, cuadros, piezas de recambio y accesorios.

FAROS

Enrique Tarrida. — Expone esta casa, tan ventajosamente conocida, faros y faroles junto con accesorios para automóviles y artículos para carro-

cerías, llamando la atención un modelo de faro de gran alcance, patentado, propio para aviación.

Dinamos y Faros C. A. V. — Expone instalaciones eléctricas para automóviles, canoas, aeroplanos, ferrocarriles, etc.; arranques eléctricos, patinettes y baterías de acumuladores.

José Biosca. — Esta importante y conocida casa expone sus acreditados faros *J. B. H.* y además motocicletas *B. S. A.* y accesorios para automóvil.

Las importantes casas **Deutsch y C.^a**, **Catasús y C.^a** y **Eduardo Zaragoza**, exponen diferentes muestras y bidones de sus productos, especialmente de gasolina, aceites y grasas para la lubricación de automóviles.

Francisco Paret. — Expone juegos de ruedas para ómnibus, para automóviles y para coche americano; eje para camión de mucha carga y accesorios y materiales de ruedas de automóviles.

Mateo Grau. — Expone carters para automóviles; volante de dirección; guarda-barros y pistones, de aluminio; accesorios en bronce y hélices para canoas automóviles.

Antonio Gaillard. — Exhibe un modelo de la «*Commande Gaillard*» para automóviles por procedimiento y aparatos patentados en todos los países, que permite al pasajero de un automóvil, estando en marcha, disminuir y graduar a su voluntad la velocidad. Dicen, además, que economiza de un 15 a un 30 por 100 de gasolina.

En la tarde del día 12 del actual, tuvo lugar la ceremonia oficial de clausurar el Salón del Automóvil, con asistencia del Alcalde, de reciente nombramiento, Sr. Martínez Domingo, al que acompañaban varios concejales y altos empleados del Municipio, que acompañados de los Sres. Bertrand y Serra, Bosch y Pagés, Masferrer y demás individuos del Comité organizador, recorrieron por última vez las instalaciones, dando oficialmente por terminada tan espléndida manifestación de la potencia y vitalidad de la industria y comercio automovilistas, ante un público selecto y numeroso.

La noche del mismo día se permitió la entrada en el Salón mediante invitaciones, que fueron muy solicitadas, a todos los obreros y empleados de las numerosas fábricas y establecimientos relacionados con el automovilismo y fué tan enorme el número de ellos, que invadió el Palacio de Bellas Artes, que de diez a doce era materialmente imposible dar un paso, debiendo establecerse la circulación en forma adecuada para evitar confusiones.

Y era un espectáculo muy curioso y edificante contemplar a aquellos modestos operarios mostrando a sus familias y amigos los chasis y las carrocerías, salidos unos y otros de sus manos, con el legítimo orgullo del que ha contribuido en gran parte a su fabricación y a dar forma y realidad a las concepciones de los técnicos, resultando de los esfuerzos reunidos las maravillas mecánicas que forman los modernos automóviles.

A pesar del considerable número de operarios reunidos aquella noche en el Palacio de Bellas Artes, no tuvo que lamentarse el más pequeño incidente, guardando todos una corrección que constituyó una prueba más de la legendaria cultura del pueblo catalán.

Y así terminó el Salón del Automóvil, con tanto acierto organizado por la Cámara Sindical del Automóvil que merece toda clase de elogios por el éxito alcanzado, que esperamos ha de animarla a la realización de otras manifestaciones aún más importantes.

Visitas importantes.

Con motivo del Salón del Automóvil, el «Real Automóvil-Club de Cataluña» se ha visto favorecido con la visita de muchos forasteros, debiendo mencionar entre ellos la de D. Mario Andreu, jefe de redacción de la espléndida Revista que se edita en La Habana «El Automóvil de Cuba» tan ventajosamente conocida de nuestros deportistas; del Gerente de la importante casa G. Míguez y C.^a de La Habana que representa en aquella isla a los automóviles Hispano-Suiza; de los Sres. Loma y Espina, de Madrid; Pizcueta, de Valencia, y otros muchos.

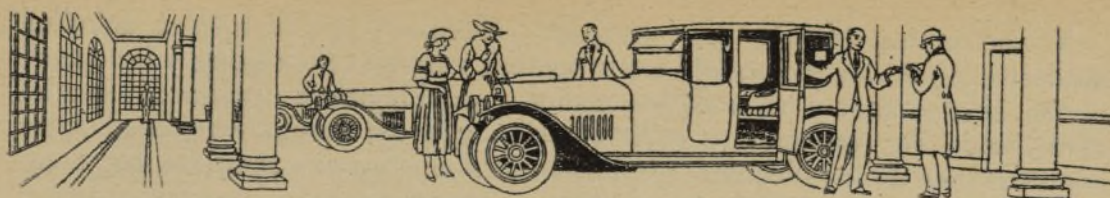
El Ministro de Fomento solicita el concurso del "R. A. C. C."

El Ministro de Fomento ha sometido a la firma de S. M. un proyecto de R. D. para normalizar las comunicaciones de la provincia de Lérida, por el que se crea en la capital de dicha provincia una Junta encargada de las obras de la carretera de Balaguer a la frontera francesa, de la que formarán parte el Presidente de la Diputación y dos Diputados provinciales, un representante de cada una de las Cámaras de Comercio y Agrícola de Lérida; un representante del «Real Automóvil-Club de Cataluña», y el Ingeniero director de las obras.

Explica luego el proyecto las funciones de dicha Junta, los recursos de que podrá disponer y sus atribuciones.

No necesitamos encarecer la excepcional importancia que reviste el hecho de que figure en la citada Junta un representante del «Club» y este precedente lo consideramos muy beneficioso para el automovilismo.

Nos interesa hacer constar, que la carretera en cuestión es la que ha de poner en comunicación con España el Valle de Arán, y que Auto-Moto publicó en su número correspondiente al mes de Marzo último un artículo lamentándose del abandono e incomunicación en que están los habitantes de aquel pintoresco Valle, cuyo artículo iba acompañado de una nutrida información gráfica.



Asamblea automovilista.

Presidiendo D. Eusebio Bertrand y Serra, al que acompañaban el señor Ballester, Presidente de la Cámara Sindical de Valencia y el Sr. Bosch, Presidente de la Cámara Sindical de esta capital, junto con los Sres. Marzal, de Valencia, Loma y Ureña, de Madrid y Creus, de Barcelona y actuando de Secretario D. Narciso Masferrer, se inauguró el día 6 del actual, a las once de la mañana, en el Salón Reina Regente del Palacio de Bellas Artes ante numerosa y distinguida concurrencia, la Asamblea automovilista.

Comenzó la sesión con un brillante discurso del Sr. Bertrand y Serra, en el que después de saludar a los representantes de distintas entidades de provincias, glosó elocuentemente los principales asuntos objeto de la Asamblea, encareciendo su importancia y rogando a los presentes fijaran toda su atención en el nombramiento de las diferentes comisiones para que el trabajo de éstas resultara verdaderamente práctico y pudiera decirse que la Asamblea formulaba sus peticiones con verdadero conocimiento de causa.

Acto seguido, el Sr. Masferrer dió lectura de las numerosísimas adhesiones recibidas de numerosos puntos de España y de esta capital y enseguida fué leída la Memoria presentada por el Secretario del «Real Automóvil-Club de Cataluña» sobre la necesidad del mejoramiento de las carreteras; otra muy notable sobre el mismo asunto del Sr. Pizcueta, de Valencia; una referente a impuestos, de D. José Grau; otra del Sr. Pedregal, de Llanes, sobre los garages situados en poblaciones pequeñas, y otra de D. Francisco de A. Puig, sobre la necesidad de la constitución de la Cámara Nacional.

Terminada la lectura de las Memorias, tomaron la palabra el Sr. Loma y el Sr. Ballester y en breves y elocuentes palabras agradecieron las frases de saludo y afecto que les había dirigido el Sr. Bertrand, haciendo votos por el éxito de la Asamblea.

Enseguida el Sr. Bertrand cedió la presidencia al Sr. Loma, siendo despedido con nutridos aplausos y se procedió al nombramiento de las Comisiones siguientes:

Comunicaciones. — Sres. Alsina y Graells, Creus y un representante de la Hispano-Suiza, todos de Barcelona.

Transportes. — Sres. Espina y Loma, de Madrid, y Ortiz, de Barcelona.

Carreteras. — Sres. Pizcueta, de Valencia, y Ribas y Ortiz, de Barcelona.

Carburantes. — Sr. Martínez, de Gijón, Sr. Damborenea, de Bilbao y señor Casadellá, de Barcelona.

Impuestos. — Dr. Farnés, Sr. Puig y Sr. Grau, todos de Barcelona.

Federación Nacional de Cámaras Sindicales. — Sres. Ballester, de Valencia; Loma, de Madrid, y Bosch, de Barcelona.

Inmediatamente después se levantó la sesión.

El día 10, a la hora anunciada, en el mismo local y ante una numerosa concurrencia de asambleístas, se celebró la segunda y última sesión de la Asamblea automovilista.

Presidió el Sr. Ballester, de Valencia, ocupando sitio en la Mesa los señores Bertrand y Serra, Bosch y Creus, de Barcelona, y Marzal, de Valencia, actuando de Secretario el Sr. Masferrer.

Leída el acta de la primera sesión, fué aprobada. Se procedió a continuación a la lectura de los informes de las ponencias, siendo aprobados por unanimidad los referentes a comunicaciones y a carreteras.

El relativo a impuestos fué muy discutido, lo mismo que los referentes a carburantes y Federación de Cámaras Sindicales que fueron finalmente aprobados con varias enmiendas y adiciones.

Terminado el debate sobre las conclusiones formuladas por las ponencias, el Presidente Sr. Ballester tomó la palabra y en elocuentes frases manifestó su satisfacción por el grandioso éxito del Salón y de la Asamblea, felicitando calurosamente a la Cámara Sindical de esta capital y abogando por la unión de todos los industriales del automovilismo para la consecución de sus fines.

El Sr. Bertrand y Serra indicó, con gran oportunidad, que el meritorio trabajo realizado por las ponencias resultaría estéril si no se daba cuenta del mismo a aquéllos que debían estudiarlo y resolver en uno u otro sentido las peticiones formuladas y puestos de acuerdo los asambleístas, se acordó que la Mesa, en unión de aquellos ponentes que quieran agregarse, se trasladen a Madrid para presentar al Gobierno de S. M. las conclusiones aprobadas, solicitando además una audiencia a S. M. el Rey para darle a conocer las indispensables reformas que necesita el automovilismo en España para su desarrollo.

Acto seguido se levantó la sesión.

En el Restaurant del Parque se celebró en la noche del mismo día 10 con un banquete el éxito del Salón y el de la Asamblea.

Asistieron unos ciento cincuenta comensales y se pronunciaron varios brindis que fueron muy aplaudidos.



La Tercera Vuelta a Cataluña.

El Comité organizador de la Tercera Vuelta a Cataluña, ha designado el siguiente Comité de Honor:

Excmo. Sr. Capitán General de la 4.^a Región
 Excmo. Sr. Gobernador Civil de Barcelona
 Excmo. Sr. Gobernador Civil de Gerona
 Excmo. Sr. Gobernador Civil de Lérida
 Excmo. Sr. Gobernador Civil de Tarragona
 Excmo. Sr. Alcalde de Barcelona
 Excmo. Sr. Presidente de la Mancomunidad de Cataluña
 Iltre. Sr. Alcalde de Tarragona
 Iltre. Sr. Alcalde de Tortosa
 Iltre. Sr. Alcalde de Reus
 Iltre. Sr. Alcalde de La Espluga del Francolí
 Iltre. Sr. Alcalde de Berga
 Iltre. Sr. Alcalde de Viladrau
 Iltre. Sr. Alcalde de Arenys de Mar
 Iltre. Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Barcelona
 Iltre. Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Tarragona
 Iltre. Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Lérida
 Iltre. Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Gerona
 Sr. Presidente de la Federación de Sociedades Deportivas

Ejercerán las funciones de Comisario, en esta Capital, los Sres. Almirall, Majó y Solá Andreu, y en los diferentes puntos finales de etapa, los señores socios D. Narciso Freixa, D. Jaime Fontanals, D. Claudio Oliveras, D. Francisco J. Pellicer, D. Manuel Cuadrada, D. Vicente Bosch, D. José Balcells, D. Rómulo Bosch y D. Antonio Marqués, además del Ingeniero de la Jefatura de Tarragona, D. Saturnino Salas Orodea.

Las inscripciones recibidas hasta esta fecha, son las siguientes:

- | | | | | | |
|---|----------------------------|--------------------|----|-----------------|-------------|
| 1 | Santiago Soler Mata | «Elizalde» | 8 | Amado Casajuana | «Ford» |
| 2 | Ramón Tapias | «Abadal-Buick» | 9 | Luis Carreras | «Essex» |
| 3 | Julio Marial | «Hispano» | 10 | X. X. | «Essex» |
| 4 | Enrique Casanovas | «Stutz» | 11 | Pedro Catasús | «Paige» |
| 5 | G. Bigas | «Rochet-Schneider» | 12 | Ramón Llusá | «Chevrolet» |
| 6 | José M. ^a Gomis | «Elizalde» | 13 | José Anfruns | «Issota» |
| 7 | Joaquín Molins | «Elizalde» | 14 | Cayetano Alegre | «Lancia» |

15	Joaquín Gómez	«Hispano»	27	Juan Rossinach	«España»
16	Pujadas Llobet	«Elizalde»	28	Fernando Escalas	«Apperson»
17	Antonio Bartoli	«Elizalde»	29	Eusebio Bertrand	«Simplex»
18	A. L. Elizalde	«Elizalde»	30	Eusebio Bertrand	«Mitchell»
19	S. Elizalde	«Elizalde»	31	N. Nacher	«Paige»
20	Enrique Tarrida	«Elizalde»	32	Bigas y Compañía	«Rochet-Schneider»
21	Juan Bta. Trias	«Elizalde»	33	Carlos Pizzala	«Chevrolet»
22	Luis Mora	«Apperson»	34	G. de Ubarri	«Abadal-Buick»
23	José Alvarez	«T. H.»	35	Juan Fonolleda	«Abadal-Buick»
24	Sebastián Nadal	«T. H.»	36	Mariano Rojas	«Templar»
25	Felipe Batlló	«España»	37	Eloy Pomes	«Abadal-Buick»
26	Víctor Debrigode	«España»	38	Joaquín Palazón	«Lancia»

Las Jefaturas de Obras Públicas están realizando un esfuerzo considerable para que mejore la condición de algunos trozos de carretera que están deficientes, y con gran amabilidad han facilitado al Comité organizador cuantos datos ha solicitado para poder establecer, de una manera muy aproximada a la exactitud, el itinerario detallado de la prueba.

Varios entusiastas socios corresponsales del «Club», residentes en Reus, han ofrecido una valiosa Copa como premio al que mejor se clasifique de la etapa Tortosa-Reus, y sabemos que en esta última importante población reina gran entusiasmo por la Vuelta, resultando en realidad la más privilegiada, porque pasarán los concurrentes por ella al dirigirse a Tortosa y volverán a pasar, permaneciendo en ella unas horas al día siguiente, cuando se dirijan a La Espluga del Francolí.

La idea de detenerse una tarde en este último punto para poder visitar con todo el detenimiento que se merece el famoso Monasterio de Poblet, ha sido muy bien acogida por los concurrentes y contribuirá indudablemente a que sea numeroso el número de señoras que figuren como pasajeros en los automóviles, favoreciendo a los concurrentes con los puntos que el Reglamento concede a aquellos que efectúen todo el recorrido con una o varias representantes del sexo bello en su compañía.

Pero no es solamente Poblet el atractivo de la Tercera Vuelta a Cataluña, pues los que concurran a ella habrán visitado ya al llegar a él notables monumentos en Tarragona, en Tortosa y en Reus, y no bastando con ello, se les prepara el magnífico panorama que desde el Santuario de Nuestra Señora de Queralt disfrutarán mientras descansen y restauren sus fuerzas en tan privilegiado lugar, y el mismo día, después de recorrer una de las carreteras más pintorescas de Cataluña que es la que desde Berga conduce a Vich por Alpens y San Hipólito de Voltregá, irán a pernoctar a Viladrau en plena magnificencia del Montseny con sus atrayentes bosques y poéticos rincones.

El último día de la Vuelta a Cataluña, sin duda para descansar la vista de los viajeros, el Comité organizador les ofrecerá un espectáculo completamente distinto llevándoles, en su ruta, al mar, por los justamente ponderados Lloret

y Blanes, primeros puntos avanzados de la imponderable Costa Brava, y aunque se alejarán momentáneamente de la costa para pasar por Tordera, volverán a ella enseguida para detenerse a comer en el Hotel Monte Calvario de Arenys de Mar, desde el que se disfruta un panorama magnífico.

Finalmente, el regreso a esta Capital se realizará por San Celoni, y por la pintoresca carretera que por Llinás y Cardedeu conduce a Granollers, dirigiéndose el itinerario desde este punto a Sabadell para llegar a la Avenida del Tibidabo, después de pasar por Rubí y San Cugat del Vallés.

Sería curioso hacer una estadística para averiguar el número de virajes que comprende el recorrido de la Tercera Vuelta a Cataluña, y los conductores que en ella participen y la terminen, podrán vanagloriarse de saber conducir un automóvil, pues más de una vez será puesta a prueba su pericia en algunos trozos del itinerario.

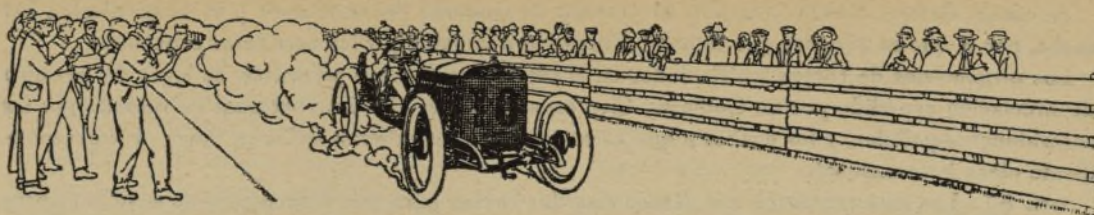
El Presidente del Comité, D. Eusebio López y Díaz de Quijano, se propone hacer todo el recorrido en su automóvil actuando de coche piloto.

Dicho señor ha regalado un magnífico reloj cronógrafo y ofrecido una Copa como premio.

Empieza ya a notarse en el «Club» la animación que precede a los grandes acontecimientos, y además de la visita del Ingeniero Jefe de Tarragona Sr. Cabestany, que personalmente acudió a ponerse de acuerdo con D. Eusebio López, Presidente del Comité, y de la de varios socios de Reus, constantemente se reciben consultas sobre diferentes puntos del Reglamento y valiosos ofrecimientos como el del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de esta Provincia D. Blas Sorribas, y de los Alcaldes de los puntos de etapa, además de que muchos socios han prometido desempeñar los cargos de Comisario en los lejanos puntos finales de etapa.

Todo lo expuesto hace confiar que la Tercera Vuelta a Cataluña no merecerá de las dos anteriores y que su éxito será aun superior al de aquéllas, pudiéndose decir, que como ocurrió en años pasados, gracias a estas grandes manifestaciones de turismo que celebra el «Real Automóvil-Club», se mejoran algunos trozos de carretera cuyo arreglo dura un plazo de tiempo más o menos largo, y también sería de desear que los propietarios de Hoteles y Balnearios no fueran tan cortos de vista y comprendiendo su interés, mejoraran el servicio de sus establecimientos, que como todos sabemos, dejan desgraciadamente bastante que desear en la mayoría de ellos, retrayendo a los automovilistas que por ser casi siempre personas de desahogada posición social, son también algo exigentes en lo que se refiere a confort y limpieza.

El Comité organizador de la Tercera Vuelta a Cataluña, se dará por muy satisfecho si su celebración contribuye a la mejora, tanto de carreteras como del servicio de Hoteles, en bien del desarrollo del automovilismo en nuestra región.



REGLAMENTO

del Concurso de la "Cuesta del Guadarrama" organizado por el "Real Automóvil-Club de España". 8 de Junio de 1919

Artículo 1.º El «Real Automóvil-Club de España» organiza un Concurso de automóviles en la cuesta denominada de Guadarrama, que se celebrará el día 8 de Junio de 1919.

Art. 2.º En este Concurso podrán tomar parte coches de todas las marcas y de cualquier potencia comprendidos en la categoría tercera de las establecidas por el Reglamento vigente para la Circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, en las condiciones que se expresan en este Reglamento, y tendrá lugar entre los puntos que se fijarán oportunamente, abarcando una longitud de 7 kilómetros aproximadamente.

Art. 3.º Teniendo en cuenta la índole de esta prueba, los propietarios de coches podrán presentar éstos con las carrocerías que deseen, siempre que las mismas no sean improvisadas o de fortuna.

El Jurado tendrá plenas facultades para admitir o rechazar aquellos coches que tenga por conveniente, sin que sus dueños tengan derecho a formular reclamación de ninguna clase.

Art. 4.º Todo coche que se presente al Concurso deberá ir ocupado por lo menos por dos personas mayores de edad, siendo potestativo de los propietarios de los coches que tengan más de dos asientos, que vayan o no ocupados los que excedan del número expresado.

Art. 5.º Los automovilistas que deseen inscribir coches para este Concurso deberán entregar, en el momento de efectuar la inscripción, un certificado de la casa constructora del bastidor o una declaración jurada del representante de la misma en la que consten los datos siguientes:

- a) Marca del coche.
- b) Matricula del mismo.
- c) Potencia del motor, según catálogo.
- d) Número de cilindros del motor.
- e) Diámetro de éstos, en milímetros.
- f) Recorrido de los émbolos en milímetros.
- g) Tipo del «chassis» y año de su fabricación.
- h) Peso del coche ⁽¹⁾ en kilogramos.
- i) Tipo de carrocería y número total de asientos fijos.
- j) Nombre y domicilio del propietario del coche.
- k) Nombre y domicilio del conductor.
- l) Clase y categoría en las que inscribe el coche de las indicadas en este Reglamento.

(1) El peso de los coches a que se refiere la letra h) se entiende por el del coche en vacío, es decir, sin pasajeros, pero teniendo llenos los depósitos de esencia, aceite y agua.

Al mismo tiempo deberá presentar el permiso de conducir del conductor y el de circulación del coche, por el que se acredite que se halla autorizado a circular por las carreteras españolas.

Los propietarios de coches matriculados en el extranjero deberán presentar, en lugar del permiso de circulación expedido por un Gobierno Civil español, el permiso internacional refrendado por las autoridades españolas, y los coches a que estos permisos se refieran deberán llevar su correspondiente placa internacional.

Art. 8.º Los automovilistas que deseen inscribir coches para este Concurso y no sean miembros del «R. A.-C. E.», deberán satisfacer un derecho de inscripción de pesetas 150, cantidad que no se devolverá a los interesados más que en el caso de que el Jurado no admita el coche objeto de la inscripción.

Los socios del «R. A.-C. E.» que inscriban coches para este Concurso, abonarán la cantidad de pesetas 50, como derecho de inscripción, cantidad que les será devuelta siempre que su coche efectúe el recorrido dentro del límite de tiempo máximo fijado para efectuar el recorrido correspondiente a la categoría en que el coche quedara inscripto.

Se considerará nula toda inscripción cuya declaración sea incompleta, o que no vaya acompañada de los derechos de inscripción correspondientes.

Art. 9.º Los coches que se inscriban para este Concurso se dividirán en las tres clases siguientes:

- a) Coches de carrera.
- b) Coches de turismo, abiertos.
- c) Coches de turismo, cerrados.

Se clasificarán como coches de carrera, todos aquellos que se presenten en condiciones tales que el Jurado así lo estime. Estos coches podrán presentarse sin aletas ni estribos. Si un propietario presentase un coche, el cual, después de examinado, decidiese el Jurado clasificarlo como coche de carrera, deberá tomar parte en el Concurso en las mismas condiciones en que hubiese sido presentado; es decir, que no se permitirá introducir en él variaciones de ninguna clase, tales como la supresión de aletas, estribos, etcétera, tolerándose únicamente que se retiren los faros, faroles y capota.

Se considerarán coches de turismo aquellos que tengan más de tres asientos fijos, provistos de carrocería adecuada. Los coches de turismo deberán ser de modelo de fabricación corriente, y, para que puedan tomar parte en el Concurso, será condición precisa que, en caso de no figurar en catálogo, acrediten sus constructores que han contratado coches del modelo en cuestión con una anterioridad de seis meses a la fecha de la celebración del Concurso. Los coches de turismo deberán efectuar el recorrido con todos sus accesorios; con capota, si fuesen abiertos, con faros, faroles, salvabarros, estribos, con dos cubiertas de recambio o una rueda completa de repuesto; podrán, sin embargo, no llevar «parebrise».

Art. 10. Las clases señaladas en el artículo anterior con las letras b) y c), se dividirán en las tres categorías siguientes:

Primera. Coches que efectúen el recorrido invirtiendo un espacio de tiempo que no llegue a siete minutos.

Segunda. Coches que efectúen el recorrido invirtiendo un espacio de tiempo comprendido entre siete minutos y menos de doce.

Tercera. Coches que efectúen el recorrido invirtiendo un espacio de tiempo comprendido entre doce y dieciseis minutos.

Art. 11. El «R. A.-C. E.» entregará a todo propietario, cuyo coche hubiera efectuado el recorrido dentro del tiempo establecido para cada categoría, un certificado del resultado obtenido por su coche.

Art. 12. El «R. A.-C. E.» clasificará todos los coches cuyos resultados correspondan a una misma clase y adjudicará una copa al propietario de aquel que, dentro de su clase respectiva, haya obtenido un rendimiento mayor.

Ademas, entregará a los propietarios de los coches que dentro de su respectiva categoría obtuviesen un rendimiento mayor y no les hubiese sido adjudicada la copa correspondiente a la clase a que pertenecieran, una medalla de oro.

El rendimiento de los coches se calculará con arreglo a la fórmula siguiente:
$$R = \frac{P \cdot V}{C \cdot 10^4}$$

P. Peso del coche en vacío, según establece la letra h) del art. 5.º, en kgs.

V. Velocidad resultante en metros por segundo.

C. Cilindrada total del motor, expresada en decímetros cúbicos.

(La cilindrada se calculará multiplicando el diámetro del cilindro por el recorrido del émbolo y por el número de cilindros de que conste el motor, y el rendimiento hasta la cifra de las milésimas).

Art. 13. Los tiempos que los coches inviertan en efectuar el recorrido, serán medidos por los Cronometradores oficiales del «R. A.-C. E.».

Art. 14. La señal de salida se dará a cada concursante estando su coche parado en el lugar que al efecto se señale; los tiempos se medirán al paso de los coches por los puntos señalados al efecto por el «R. A.-C. E.».

Art. 15. Si, por cualquier motivo, no pudiese un coche concursante efectuar el recorrido, se considerará como si hubiese invertido más de dieciseis minutos, y, por lo tanto, no será clasificado.

Tampoco tendrán derecho los concursantes a efectuar un nuevo recorrido.

Los coches cuyo motor se parase, por cualquier motivo, después que hubiesen salido, quedarán excluidos de clasificación.

Art. 16. Los concursantes se comprometen, por el hecho de haber efectuado su inscripción, a cumplir fielmente cuantas obligaciones les impone el presente Reglamento, así como a obedecer a cuantas indicaciones les hagan los Comisarios y a seguir escrupulosamente todas las instrucciones que dicte el «R. A.-C. E.»

Si durante el recorrido se detuviese un coche concursante, deberán sus ocupantes colocarlo inmediatamente a un lado de la carretera, y, siempre que sea posible, fuera de ella, con el fin de que su presencia no pueda molestar a los demás concursantes.

Art. 17. Queda prohibida la circulación por la carretera, tanto de peatones como de carruajes, durante todo el tiempo que dure el Concurso.

Art. 18. No se publicarán oficialmente los nombres de los concursantes, ni los tiempos que sus coches hayan invertido en efectuar el recorrido, si dichos tiempos excediesen del máximo concedido a las categorías por las que hubiesen inscrito sus coches.

El «R. A.-C. E.» publicará oficialmente los resultados del Concurso.

Art. 19. El orden en que los coches concursantes deban efectuar la salida, será designado por el «R. A.-C. E.».

Todo coche que no se hubiese presentado a la salida antes de que el Jurado le haya llamado tres veces, quedará excluido.

Art. 20. No se permitirá a ningún coche efectuar el recorrido fuera de Concurso.

Art. 21. Todo coche que, efectuando el recorrido, fuera alcanzado por otro, deberá apartarse al lado derecho de la carretera, correspondiente al sentido de su marcha, de tal modo, que deje completamente libre, por lo menos, la mitad del ancho de aquélla.

Art. 22. El hecho de que un propietario de un coche efectúe la inscripción del mismo para que tome parte en el Concurso, quiere decir que conoce el Reglamento y que se somete tanto a éste

como a las instrucciones que pueda dictar el «R. A.-C. E.», relacionadas con el Concurso, sin restricciones de ninguna clase.

Art. 23. Se prohíbe terminantemente que los coches que tomen parte en este Concurso ostenten anuncios de ninguna clase.

Art. 24. Si por causas del mal tiempo, el Jurado decidiese suspender la celebración del Concurso, éste se celebrará el día que al efecto señale dicho Jurado.

Art. 25. Un Jurado compuesto de miembros del «R. A.-C. E.», del Centro Electrotécnico de Ingenieros del Ejército y de la Cámara Sindical del Automovilismo, presidido por el Presidente del «R. A.-C. E.» o por la persona en quien este delegue y cuyo Secretario lo será el del «R. A.-C. E.», examinará los coches inscritos que se presenten a tomar parte en el Concurso, con el fin de admitir o rechazar, con las facultades más amplias, todos aquellos coches que, a su juicio, deba admitir o rechazar, sin que, por ninguna decisión que dicho Jurado tome, puedan formular los interesados, ni los demás concursantes, reclamaciones de ninguna clase.

El Jurado será asimismo el encargado de interpretar este Reglamento y de resolver cuantas dudas se susciten acerca de su interpretación.

Art. 26. Además de regirse este Concurso por el presente Reglamento, se regirá por el general de Carreras y Concursos del «R. A.-C. E.», en todo aquello que no se halle especificado en este Reglamento especial.

Art. 27. El «R. A.-C. E.» dará a conocer a los interesados, oportunamente, el lugar, día y hora en que deberán presentarse con sus coches para que sean pesados y examinados y la hora en que comenzará este Concurso y el momento en que podrá considerarse como terminado.

Art. 28. Todo coche que, después de haber recibido la orden de salida, no partiese antes de que transcurran 90 segundos entre dicha orden y su salida, será mandado retirar y quedará excluido del Concurso.

Art. 29. El «R. A.-C. E.» declina toda responsabilidad civil o criminal en que puedan incurrir los propietarios y conductores de los coches que tomen parte en este Concurso. Los únicos responsables de los daños causados por los coches, por cualquier concepto, serán los propietarios y conductores de los mismos, respectivamente.

Art. 30. El «R. A.-C. E.» se reserva el derecho a modificar este Reglamento, si lo estima conveniente.

Art. 31. Queda abierta la inscripción todos los días laborables de diez a trece y de quince a dieciocho, en el domicilio del «R. A.-C. E.», Marqués de Valdeiglesias, 1.

La inscripción se cerrará, improrrogablemente, el día 4 de Junio de 1919, a las dieciocho.

La frontera francesa.

Los activos representantes del «Real Automóvil-Club de Cataluña» en Puigcerdá, Sres. Borrell y Martí, han remitido una copia del Decreto que el Ministro del Interior francés ha dirigido recientemente a los Prefectos referente a la entrada y salida de los automóviles por las fronteras de Francia que es permitida mediante la observancia de las prescripciones de la Convención Internacional de 11 de Octubre de 1909, y siempre que los pasajeros vayan provistos de sus correspondientes pasaportes.

SECCIÓN OFICIAL



El precio de la gasolina.

Por el Ministerio de Abastecimientos se ha dictado una R. O. en la que se dispone que a partir del día 15 del corriente, el precio de la gasolina de 0/720 de densidad, no podrá exceder en fábrica de 115 pesetas el hectólitro.

En los depósitos establecidos en Madrid por los refinadores de petróleo, se consideran recargados dichos precios en 10 pesetas por hectólitro.

Las Juntas provinciales de subsistencias, en armonía con lo prevenido en el artículo 21 del Reglamento de 23 de Noviembre de 1916, dictado para la aplicación de la vigente ley llamada de subsistencias, fijarán el precio de venta de los revendedores o detallistas de gasolina en sus respectivas provincias, precio que en ningún caso podrá exceder de 10 céntimos por litro sobre el de fábrica o depósito, a cuyas cifras, cuando se trate de localidades donde existan fábricas o depósitos de la indicada substancia, habrá que aumentar los gastos de transporte desde el punto de origen al de destino.

Por las Juntas provinciales de subsistencias se procederá en término de quinto día a la fijación de esos precios reguladores, remitiendo una certificación del acuerdo a este Ministerio.

La 3.ª Vuelta a Cataluña.

El Presidente y el Secretario del Comité organizador de la 3.ª Vuelta a Cataluña, han realizado una visita de inspección a la parte del itinerario comprendido entre esta capital, Tarragona, Tortosa y Reus, en el automóvil del primero, habiendo comprobado con gran disgusto y sorpresa que constituía una dificultad insuperable el tratar de alojar en Tortosa ciento treinta personas que es el mínimum de que constará el pasaje de los automóviles inscritos, pues como es sabido este año se ha batido el record de las inscripciones que ascienden a 38 y es muy importante el número de señoras que acompañan a los concurrentes.

Teniendo esto en cuenta el Comité al enterarse de las pesimistas impresiones que los Sres. López y Ortiz han traído de su viaje, ha decidido suprimir las etapas Tarragona-Tortosa y Tortosa-Reus yendo a La Espluga directamente desde Reus y quedando reducido a tres días el tiempo en que ha de recorrerse el itinerario que a su vez se reduce a unos 600 kilómetros aproximadamente.

Es muy lamentable el motivo que ha obligado al Comité a no pernotar en Tortosa, y poblaciones de su importancia deberían estar en disposición de poder albergar por una noche y en buenas condiciones a un par de centenares de forasteros, pues es una verdadera lástima no poder realizar el trayecto de Tortosa a Reus por Gandesa, Mora y Falset, en el que el dignísimo Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Tarragona señor Cabestany ha realizado un verdadero y laudable esfuerzo para poner a las carreteras en su excelente condición actual.

Pero, entre la grandísima responsabilidad que contraía el Comité no pudiendo asegurar el hospedaje de los concurrentes, ha creído preferible acortar el itinerario aún haciéndose perfecto cargo de que con ello disminuía el interés deportivo de la prueba.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Abril han sido admitidos como socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Luis Rierola Albó, D. Francisco Cutches, D. Conrado de Maluende, D. Alberto Ponjoan, D. Joaquín Cusó, D. Jaime Ponsa Ferrer, D. Salvador Aguilar, D. Aimé Delqué, D. César Montagut, D. Carlos Ruiz Larramendi, D. José María Rivalta, D. José R. de Larramendi, D. Isidro Ibáñez, D. Juan Subirana, D. Luis Vila y D. Antonio Marca.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los Sres. D. Eugenio Díaz, D. Ramón Martí, D. Isidoro Valls, D. Antonio Teixidor Catasús y D. Ramón Torres Carreras.

Campeonato motociclista de Castilla. Copa de S. M. el Rey.

El día 15 de Junio próximo y organizado por el «Real Moto-Club Español» se verificará el Campeonato de Castilla, en el que se disputará la Copa de S. M. el Rey (q. D. g.), y habiéndose interesado de este «Real Moto-Club de Cataluña» que algunos de los valiosos elementos que lo integran asistan a disputarse el Regio trofeo, no dudamos serán varios los que se apresten a tomar parte en la prueba, pudiendo pasar por la Secretaría del «Club» a obtener cuantos detalles les sean necesarios con respecto al particular.

Resultados de la VI Prueba en Cuesta Los Bruchs.

(Según informe emitido por los cronometradores del «Real Automóvil-Club de España»).

SIDE - CARS : PRUEBA TURISMO

Clase J. — Hasta 560 c. c.

- 1.º Magneto, Motosacoche, 15' 28", 4

Clase K. — Superiores a 560 c. c.

- 1.º José Clavería, Matchless, 14' 26", 5
2.º Antonio Renom, Indian, 15' 4", 4

SIDE - CARS : PRUEBA LIBRE

Clase I. — Superiores a 500 c. c.

- 1.º P. M. Indian, 10' 59", 9
2.º Lliviria, Indian, 12' 30", 6

MOTOCICLETAS : PRUEBA TURISMO

Clase D. — Hasta 300 c. c.

- 1.º Manuel Cendra, Royal, 19' 50", 6
2.º Molins, James, 21' 49", 3

Clase E. — Hasta 350 c. c.

- 1.º Juan Fábregas, New-Hudson, 18' 23", 3

Clase F. — Hasta 560 c. c.

- 1.º Solrac, Triumph, 12' 55", 4
2.º José M. Cardelús, Motosacoche, 13' 24", 3
3.º Jacinto Lluch, B. S. A., 13' 47", 7

- 4.º Lux, Sumbeam, 13' 49", 1
5.º Enrique Clarasó, Indian, 17' 22", 9

Clase G. — Superiores a 560 c. c.

- 1.º Oscar Leblanch, { Harley } 10' 48", 1
 { Davidson }
2.º Llanega, Indian, 10' 55", 3
3.º J. Carreras Bonet, Excelsior, 11' 14", 5

MOTOCICLETAS : PRUEBA LIBRE

Clase B. — Hasta 500 c. c.

- 1.º Juan A. Orús, Motosacoche, 10' 11", 3
2.º Bartolomé Gramona, Rudge Multi, 16' 15", 6

Clase C. — Hasta 1.000

- 1.º Joaquín Vidal, Indian, 9' 59", 7

AUTOCICLOS : PRUEBA TURISMO

Clase M. — Hasta 1.100 c. c.

- 1.º Luis Armangué, David, 14' 38", 5

AUTOCICLOS : PRUEBA LIBRE

Clase L. — Hasta 1.100 c. c.

- 1.º Santiago Soler, David, 15' 16", 4

En nuestro próximo número publicaremos una detallada información de esta importante prueba.

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN DE TODAS LAS MATERIAS DE ESTA REVISTA

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.^A, 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 automóviles

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



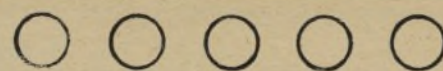
FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

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

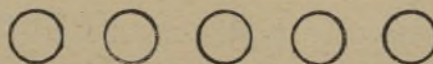
BICICLETAS AUTO-MOTO

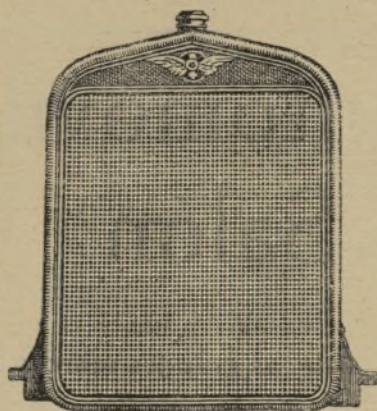
NEUMÁTICOS : ACCESORIOS
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE
SPORT DE TODAS CLASES

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

MADRID

Calle Monteleón, núm. 28

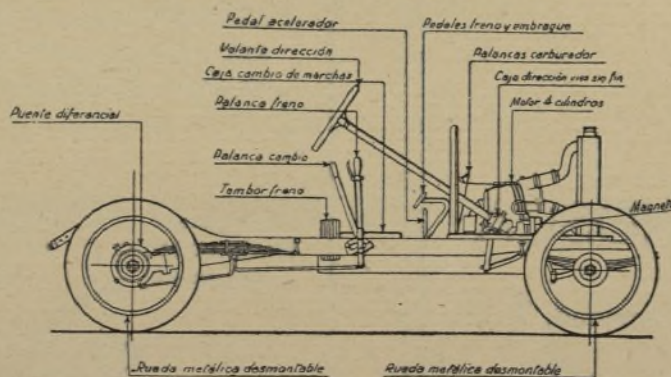
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

Teléfono G. 788

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ



Sicilia, 141-143. - BARCELONA

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

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

FABRICA 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, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

OLIVA DE VILLANOVA



IMPRESOR
Casanova, 169.
BARCELONA