

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 Tercera Vuelta a Cataluña.

Cuadro de clasificación de la misma.

Conclusiones de la Asamblea Automovilista.

Sección oficial.

Año I - Núm. 11

Julio de 1919

ABADAL



BUICK

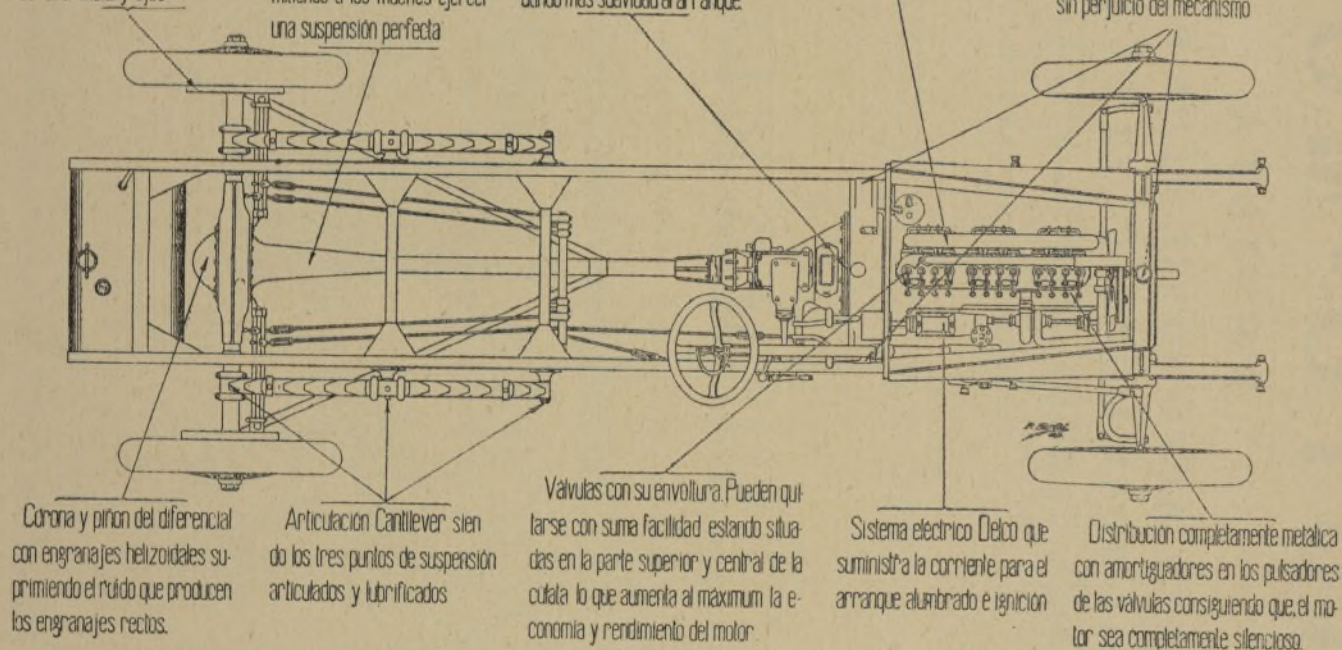
Freno de mano y de pie en las ruedas molices suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y ejes

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 ferodo 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 pinion del diferencial con engranajes helicoidales suprimiendo el ruido que producen los engranajes rectos.

Articulación Cantilever siendo los tres puntos de suspensión articulados y lubricados

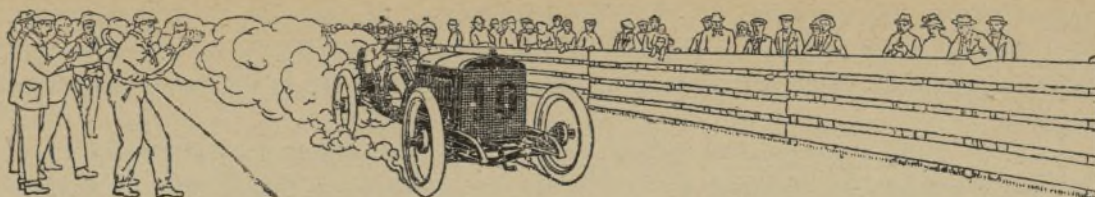
Valvulas con su envoltura. Pueden quitarse con suma facilidad estando situadas en la parte superior y central de la culata lo que aumenta al maximum la economía y rendimiento del motor

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

Distribución completamente metálica con amortiguadores en los pulsadores de las 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

Ayuntamiento de Madrid



La Tercera Vuelta a Cataluña.

Los días 7, 8 y 9 de Junio próximo pasado, se celebró la prueba de regularidad y turismo para automóviles que con el nombre de Vuelta a Cataluña había organizado por tercera vez el «Real Automóvil-Club de Cataluña», y que constituyó un gran éxito tanto por el número de automóviles inscritos como por la pasmosa regularidad con que casi todos realizaron el difícil recorrido de cerca de 600 kilómetros, que a través de tres de las cuatro provincias catalanas formaba el itinerario.

No pudo ser este año la organización de tan complicada manifestación automovilista tan minuciosa como la de las dos anteriores, por causa de las graves circunstancias porque atravesó nuestra Ciudad durante los meses de Marzo y Abril últimos, que suspendieron la vida normal de sus habitantes por un plazo demasiado largo para poder entretenerse en la organización de fiestas deportivas, y cuando se reanudó, afortunadamente, la marcha ordinaria de las cosas, era demasiado tarde para la preparación detallada de una prueba de turismo que necesita medio año de estudio y de constante atención.

A pesar de ello, el elemento automovilista respondió de tan brillante manera a las iniciativas del «Real Automóvil-Club», que no solamente se batió el record de las inscripciones en relación a los años anteriores, sino que fué también mayor el de automóviles que tomaron la salida y el de los que llegaron triunfalmente a la Gran Avenida del Tibidabo, después de tres días de excursión por las regiones más pintorescas de Cataluña, pues el itinerario fué un verdadero acierto del Comité organizador, no ya únicamente por la belleza de sus panoramas y paisajes, sino también por el buen estado general de sus carreteras.

Y sin embargo, la idea que presidió la fundación de esta gran prueba de regularidad para automóviles, que fué la de organizar un paseo colectivo para visitar puntos pintorescos de nuestra Región, a una prudente velocidad media, para procurar el mejoramiento de carreteras y del servicio de Hoteles, ha quedado este año completamente desvirtuada por haber prevalecido en gran manera la competencia comercial, que llega casi a perjudicar el interés deportivo de la prueba. Los que en realidad interpretan el carácter turista de la misma, son los que se presentan a participar en ella en compañía de sus familias deseosos de disfrutar de unos días al aire libre aprovechando la

organización del servicio de Hoteles, depósitos de gasolina y demás detalles que al asegurarles la excursión, les permite aspirar a un premio que sirve de estímulo para procurar efectuar el recorrido con la mayor regularidad posible.

Es, por estas razones, más difícil cada vez poder llegar a establecer el verdadero carácter de turismo de la Vuelta a Cataluña, y difícilísimo el fijar la clasificación por causa de la regularidad verdaderamente asombrosa con que los concurrentes realizan el recorrido, ya que este año han efectuado casi todos ellos tiempos casi matemáticamente exactos, haciéndose igualmente acreedores a los primeros premios, cuya posesión han decidido más que nada, los puntos que por peso y pasajeros poseían a la salida. Como consecuencia de ello se impone una radical reforma en el Reglamento, que si parecía bueno cuando la celebración de las dos primeras Vueltas a Cataluña ahora que ha aumentado de una manera notable la pericia de los conductores, que se han perfeccionado aún los motores de automóviles y que se ha puesto en primera línea el interés comercial para reclamo de los fabricantes y representantes de automóviles, ha de ser variado en forma tal, que favoreciendo al verdadero aficionado al automovilismo, dándole ventajas sobre los profesionales, le incite a inscribirse y recobre así la Vuelta a Cataluña su verdadero carácter de prueba de regularidad y turismo, sin los exaltados apasionamientos que la lucha comercial produce de una manera inevitable.

Como no podía menos de suceder en una manifestación tan importante, se han notado deficiencias, tanto en el servicio de Hoteles como en el señalamiento de algunos cruces de carreteras y hasta en el kilometraje del itinerario que tenía una diferencia en menos, en la última etapa, que obligó a los concurrentes a forzar la marcha en forma impropia de una prueba de regularidad, pero que la necesidad de llegar a hora fija al final, justificaba sobradamente.

Si se quiere otra vez celebrar una prueba de esta índole y ofrecer a los concurrentes el máximo de garantías, se hace indispensable empezar con más tiempo la organización y que el Comité organizador efectúe una o más veces el recorrido completo, para fijar con toda exactitud el kilometraje con la antelación suficiente para corregir y comprobar errores que fácilmente se presentan y pueden causar perjuicios que a toda costa deben ser evitados.

Pero, mientras no estén en permanente buen estado las carreteras catalanas y cueste lo que ahora cuesta encontrar lugares en condiciones de albergar dos centenares de personas, la grandísima utilidad de manifestaciones del carácter de las tres Vueltas a Cataluña es tan indiscutible, que no dudamos en afirmar que sus organizadores han prestado un gran servicio a Cataluña, al dar a conocerla con las bellezas de sus valles, montañas y monumentos artísticos, y al contribuir a que algunos trozos de carretera mejoren de condición y el servicio de Hoteles sea algo menos deficiente.

La fuente de riqueza que en otros países constituye el turismo en automóvil

está aún por desarrollar en esta Región, que es una de las más privilegiadas de España, y el «Real Automóvil-Club de Cataluña» con la celebración de las repetidas pruebas de regularidad, tiene la esperanza de haber contribuido con sus modestos medios al fomento de aquella fuente de riqueza, que es de esperar llegue en poco tiempo a alcanzar extraordinaria importancia.

Haciendo honor a sus inscripciones, el día 7 a las ocho en punto de la mañana tomaron la salida en Pedralbes ante un público tan numeroso como distinguido, 32 de los automóviles inscritos, faltando solamente 6 y siendo de lamentar que D. Mariano Rojas, venido expresamente de Madrid para participar en la prueba, no pudiera desembarcar su automóvil, por deficiencias en el servicio ferroviario, con tiempo hábil para tomar la salida.

Con orden perfecto y despedidos con aplausos, fueron saliendo los concurrentes en dirección a Reus, punto final de la primera etapa, siendo precedidos por el automóvil del presidente del Comité organizador don Eusebio López, al que acompañaban el vocal Sr. Solá Andreu y el secretario, cerrando la marcha el automóvil de D. Estanislao Planás que con el Sr. Ribas, insustituible en su cargo y el joven médico D. Emilio Roviralta, formaban el equipo del llamado coche de socorro que afortunadamente no tuvo que justificar su nombre.

Nada saliente ocurrió en esta primera etapa aparte de unas averías de neumático que sufrió el automóvil inscrito con el número 13, y el estado verdaderamente satisfactorio y a trozos espléndido de las carreteras la convirtió en un ameno paseo, habiendo encontrado las poblaciones del tránsito muy animadas, debiendo mencionar que en la deportiva Vendrell se había levantado un arco de triunfo en honor de los concurrentes y que en Tarragona, los guardias urbanos, indicaban el paso de la travesía a aquéllos con una cortesía que fué muy agradecida.

Después de recoger en dicha Capital al socio de honor del «Club» y dignísimo Jefe de Obras públicas de la Provincia D. José Cabestany, llegamos a Reus viendo, a la entrada de la Ciudad, perfectamente instalado el Control con los Comisarios Sres. Oliveras, Pellicer y Cuadrada, preparados a recibir a los concurrentes en una bien dispuesta tribuna ocupada por distinguidas y bellas damas que obsequiaron a las señoras que ocupaban los automóviles de aquéllos, con preciosos ramos de flores.

Apenas cambiados los primeros saludos, nos dieron la mala noticia de que una inoportuna huelga de camareros, había dado al traste con la organización de la comida, que se había preparado en una espaciosa sala de espectáculos para que cupieran todos los excursionistas en un mismo local y que era indispensable repartirse en varios Hoteles como buenamente se pudiera, y por este motivo, nos apresuramos a prevenir a los que llegaban que sin perder tiempo se preocuparan de buscar sitio para comer en buenas condiciones, y aunque se produjo alguna confusión y se perdió algún tiempo, todo el mundo pudo

instalarse y terminar con tiempo sobrado para tomar la salida que los mismos señores Comisarios fueron dando a los 32 concurrentes que habían partido de Barcelona, sin que dejara de efectuarlo ninguno de ellos.

Un hecho culminante es preciso consignar aquí, y es, el de que la víspera de la salida se recibieron en el «Club» malas noticias sobre la imposibilidad de vadear el río Francolí, en el recorrido de la segunda etapa, debido a recientes y copiosas lluvias caídas en aquella región, y a toda prisa se estudió un cambio en el itinerario para evitar tan importante obstáculo, guardando reserva sobre ello en la confianza de que un decrecimiento de las aguas permitiera el paso del citado río.

Pero el Sr. Cabestany, no contento con haber realizado un esfuerzo considerable para mejorar trozos de carretera del trayecto de la prueba en su Provincia, quiso ir más allá y demostrar cuán grande era su interés por el éxito de la misma y cuán justamente había sido nombrado socio de honor del «Club», y realizó el milagro de construir en un día un resistente puente provisional que permitió pudieran cómodamente cruzar el río Francolí todos los automóviles de los concurrentes sin peligro de ningún género y sin sufrir retraso apreciable en la regularidad de su marcha.

Tan señalado servicio y tan meritorio esfuerzo, no hubieran sin embargo podido realizarse, sin la eficacísima ayuda y cooperación que el Sr. Cabestany encontró en el muy digno Sr. Director de la fábrica de papel del Sr. Aloy, en Picamoixons, Sr. Gómez, que proporcionó los materiales necesarios para la obra y dió todas las facilidades que requería su rápida ejecución.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» al rendir público testimonio de agradecimiento a tan distinguidas personas que supieron con su celo y actividad evitarle un serio trastorno en la organización de la Tercera Vuelta a Cataluña, ha de hacer constar su satisfacción por haber hallado unos colaboradores que han contribuido al éxito de la misma, y al darles las gracias, ha de hacerlas extensivas al personal técnico y a los obreros que construyeron el puente salvador en tan pocas horas y en tan buenas condiciones.

La animación en los pueblos cruzados en la segunda etapa, era aún mayor que la observada en los de la primera, y bueno también el estado de las carreteras en los treinta y seis kilómetros del recorrido que todos los automóviles realizaron con gran regularidad a excepción de los señalados con los números 13 y 33 que sufrieron averías de neumático que les hizo retrasar la llegada.

Escaso público había en el Control de La Espluga cuando llegamos a él y pudimos saludar a los Comisarios Sres. Marqués y Tapias, y al Sr. Alcalde y demás autoridades municipales de aquella importante población, que habían acudido a la carretera a saludar a los concurrentes que en cuanto llegaron se dirigieron alegremente a visitar el famoso Monasterio de Poblet, prestando inusitada animación a aquellos lugares tan solitarios ordinariamente, cuyas

históricas ruínas constituyen uno de los monumentos más dignos de ser visitados. El Presidente del Comité, Sr. López, obsequió a los concurrentes con un álbum de postales del célebre Monasterio.

Una decepción nos esperaba en el comedor del Balneario y nos causa gran sentimiento tener que hacerlo constar, pero es forzoso decirlo en honor a la verdad: la cena, fué deficiente, tanto que promovió justas protestas de los comensales, siendo ello más sensible cuanto que el propietario fué llamado varias veces al «Club» y se convino la forma de prestar el servicio en las mejores condiciones, estableciendo precios y hasta el menú, que fué variado radicalmente y en perjuicio de los excursionistas, no habiendo por tanto excusa que pueda justificar el desaire causado al Comité organizador, a no ser que se acepte las de que ni el pescado ni la carne llegaron a tiempo y que el establecimiento no estaba aun abierto oficialmente.

Cuando salíamos de La Espluga, a las seis y media de la mañana del día siguiente, se preparaban a tomar la salida los primeros concurrentes que debían verificarlo media hora más tarde.

Retrocedimos hasta Montblanch y por una carretera muy mediana y pasando por Sarreal y Rocafort, llenos de público, llegamos a Santa Coloma de Queralt en donde la animación era extraordinaria, pudiendo notar a la salida en un cruce de carreteras, la falta de una indicación que sirviera de guía para no equivocarse de carretera.

En este trayecto de Santa Coloma a Igualada y por culpa quizás del deficiente estado de la carretera, sufrió una seria avería el automóvil inscrito con el número 18, que afortunadamente no ocasionó ningún accidente personal sino únicamente un considerable retraso en su marcha.

La mala suerte continuó cebándose en el propietario del automóvil inscrito con el número 13, poniendo a prueba su paciencia con diferentes y molestas averías de neumáticos que retrasaban su marcha obligándole a frecuentes paros: pero el Sr. Anfruns, a pesar de ser un debutante en estas duras pruebas de turismo, dió muestras de una tenacidad y perseverancia envidiables, continuando con gran energía su camino, captándose las simpatías de los demás concurrentes y la admiración de todos por su decidido empeño en terminar el recorrido.

Desde la Panadella hasta Jorba, una larga serie de molestos badenes nos obliga a moderar la marcha, franqueamos luego el «Ganxo» y a la salida de Igualada encontramos cinco kilómetros de carretera en muy mal estado de conservación, por los que era imposible establecer promedio de velocidad, y pasando después por los Bruchs, continuamos por buena y pintoresca carretera a Manresa por Casa Massana, hallando muy mejorados los cuatro kilómetros que desde la salida de aquella ciudad conducen al empalme con la de Berga y que tres semanas antes de empezar la Vuelta a Cataluña habíamos encontrado en muy mal estado, por lo que hemos de hacer constar nuestro

agradecimiento al digno Jefe de Obras Públicas de esta Provincia D. Blas Sorribas, por haber realizado en nuestro obsequio un laudable esfuerzo, y felicitarle por el buen estado de la carretera de San Fructuoso de Bages a Berga en toda su extensión que constituía el último trozo de la tercera y penosa etapa.

En el Control de Berga encontramos a los socios del «Club» Sres. Freixa y Fontanals, de Tarrasa, que ejercían las funciones de Comisarios y después de un breve cambio de impresiones, continuamos hasta Berga, ansiosos de comprobar el buen estado del camino que conduce al célebre Santuario de Ntra. Sra. de Queralt, lleno de inverosímiles virajes y fuertísimas pendientes que habíamos encontrado un mes antes en muy mal estado de conservación.

Descontando sólo dos automóviles, todos los demás pasaron por el Control de Berga con notable regularidad y sin quejarse de la larguísima etapa, emprendieron valerosamente la emocionante subida al Santuario, a excepción de una media docena de ellos que prefirieron quedarse a comer en Berga.

No quisiéramos dejar de consignar que un numeroso grupo de bellísimas y distinguidas señoritas, obsequiaron a las señoras que acompañaban a los concurrentes con magníficos ramos de flores y colecciones de tarjetas postales, a su paso por la ciudad, delicada atención que fué muy favorablemente comentada y agradecida.

El golpe de vista que presentaban los alrededores del Santuario de Queralt era sumamente pintoresco, y el gran número de automóviles allí reunidos y los animados grupos formados por sus pasajeros, que aunque refunfuñaban algo por las dificultades del camino, no podían menos de reconocer que la espléndida vista panorámica que se disfrutaba valía la ascensión, prestaban una inusitada animación a aquel privilegiado lugar y una alegría sana se comunicaba a toda aquella deportiva juventud ante aquel soberbio espectáculo de la Naturaleza.

En la difícil operación de colocar los automóviles en aquellas alturas se distinguió notablemente el socio del «Club» Sr. Viladomiu, que acudió expresamente de sus posesiones de Gironella para ayudar espontáneamente a los organizadores.

El digno Sr. Alcalde de Berga que cumpliendo su palabra había conseguido, venciendo dificultades, hacer reparar el camino de los fantásticos virajes y señalar con rótulos los cruces, quiso participar de la fiesta automovilista y presidió una de las mesas durante el almuerzo, acompañado del Diputado provincial por el distrito, del Sr. Juez de primera instancia y del Secretario del Ayuntamiento, haciendo sentar a su lado al Secretario del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y demostrando la satisfacción que le producía ver reunido tan importante número de personas forasteras a su alrededor.

Como los concurrentes tenían que hacer las paces con sus estómagos, fué rápidamente despachada la comida sana y abundante que les fué muy bien

servida en Queralt, rebotando satisfacción todos los semblantes, como es lógico, después del apetito que despierta una larga excursión en automóvil a los que disfrutan buena salud.

El concurrente Sr. Casajuana, tuvo el delicado rasgo de obsequiar con unas botellas de Champagne a las Autoridades de Berga, para corresponder — según dijo — al honor que habían recibido de ellas al presidir la comida.

Hemos de insistir en manifestar que la comida servida en Queralt, fué una de las más abundantes de todas las de la Tercera Vuelta a Cataluña, y si se tiene en cuenta lo apartado y abrupto de aquel sitio y la dificultad por tanto de trasladar a él los víveres y vajilla necesarios para tan gran número de comensales, no podemos menos que felicitar al Sr. Aspachs por el buen servicio prestado a la organización de la Vuelta a Cataluña, que otros, quizás con más medios y facilidades, no supieron imitar.

El Sr. Alcalde de Berga dirigió un breve y elocuente discurso a los presentes, agradeciendo su visita y deseando éxito completo a la prueba, contestándole el Secretario del «Club» dándole las gracias por el honor dispensado y deseando que los concurrentes consideraran la excursión como una fiesta de confraternidad entre automovilistas, y que disimularan las omisiones que encontraran en la organización por no ser siempre imputables al «Club», pensando únicamente que pruebas de tal índole influyen poderosamente en el desarrollo del automovilismo.

Con lo dicho basta para demostrar que Berga se lleva la palma en lo referente a las atenciones y buen trato dispensados a los concurrentes y éstos han de conservar forzosamente un grato recuerdo de su corta permanencia en el Santuario de Nuestra Señora de Queralt.

Con verdadero sentimiento nos alejamos de Berga y por la muy pintoresca carretera que cruza por Borredá, Alpens, S. Boy y S. Hipólito, que está en muy buen estado, nos dirigimos a Vich, descansando en la línea recta que une las dos últimas poblaciones de los innumerables virajes de aquella y debiendo hacer constar muy alto que, como ya habíamos observado por la mañana en la carretera de Casa Massana a Manresa, la Mancomunidad de Cataluña movilizó en honor de la Vuelta todo su personal subalterno de carreteras que se hallaba situado en todos los cruces con letreros indicando la dirección a seguir y además colocó unos grandes cartelones en ciertos puntos peligrosos invitando a los concurrentes a marchar con precaución, haciendo con ello agradable en extremo el trayecto que sin duda alguna es de los más pintorescos de Cataluña, por la diversidad y belleza de paisajes que contiene.

Al entrar en Vich un avisado corresponsal nos detiene para tomar el número de nuestro automóvil y no sin algún trabajo logramos convencerle de que los números que debe tomar son los que llevan los automóviles pintados sobre el capot y no los de matrícula.

Seguimos después de Vich hacia San Julián de Vilatorra, en donde el vecindario arrojó gran cantidad de flores a los concurrentes, y ya en plenas Guillerías volvemos a virar casi continuamente y pasando por el conocido Hostal de la Fullaca, entramos en el soberbio Montseny, terminando en el agreste Viladrau la jornada de aquel día, que aunque larga en kilómetros, nos permitió recrear la vista en una serie de panoramas espléndidos.

Encontramos allí en el control, a los comisarios Sres. D. José Balcells y D. Vicente Bosch, preparados para apuntar las llegadas; al celoso Sr. Alcalde y varios socios del Club que habían acudido para presenciar el pintoresco espectáculo de la llegada de los concurrentes, los cuales, con matemática precisión, van entrando a su hora, causando la admiración, por su estupenda regularidad, del numeroso y selecto público congregado en las inmediaciones del control.

Un espacioso garage del Hotel Bofill dió albergue durante la noche a la mayor parte de los automóviles de los concurrentes, que hicieron por última vez acopio de bencina, y aunque algunos autos pasaron la noche a la intemperie, la temperatura bonancible que allí se disfrutaba, no pudo ocasionarles perjuicio alguno.

Una mala inteligencia y el ser aprovechadas las dos fiestas por gran número de excursionistas para visitar los picos del Montseny, ocasionó una perturbación en el servicio de hospedaje de los concurrentes, a pesar de la cabida del Hotel Bofill que resultó insuficiente y el atolondramiento que indefectiblemente se produce entre los camareros y sirvientas de los hoteles de poblaciones secundarias cuando se presenta un importante número de personas a comer, se traduce en una irregularidad en la forma de servir la comida que aburre a los comensales, pues han de aguantar terribles pausas entre plato y plato por culpa exclusivamente de la defectuosa organización del personal del establecimiento.

Menos mal que la cena fué buena, aunque tardía, y con grandes dificultades pudo alojarse en mejores o peores condiciones todo el mundo.

Al día siguiente, último de los tres señalados, salimos de Viladrau y tomando la extremadamente pintoresca carretera de Arbucias, disfrutando continuamente del panorama del Montseny, pasamos por esta población, por Santa Coloma de Farnés, y continuando por Sils, Lloret, Blanes y Tordera, llegamos a Arenys de Mar, en donde volvimos a encontrar a los incansables comisarios señores Marqués y Tapias, que habíamos dejado el día anterior por la mañana al salir de la Espluga del Francolí.

Con la misma regularidad que en las anteriores etapas, fueron llegando los concurrentes, a excepción de los que pilotaban los automóviles 20 y 21, que fueron víctimas de averías diversas, que afortunadamente pudieron reparar y llegar a Arenys, aunque después de retirado el control.

El servicio en el Hotel Monte Calvario puede calificarse de excelente y confiamos en que los concurrentes quedarían satisfechos del mismo, disculpando

en atención al gran número de comensales los pequeños retardos que se notaron de un plato a otro de la comida.

Después de saludar al activo contratista de carreteras Sr. Solé (Valencia), que estuvo encargado de la colocación de rótulos en los controles de Arenys, salimos en dirección a esta capital, cruzando los numerosos badenes existentes cerca de Arenys de Munt y Vallgorguina y tomando la carretera de San Celoni a Granollers, pudimos hacernos la ilusión de rodar por una de aquellas espléndidas carreteras francesas de antes de la guerra, pues el estado perfecto de aquélla nada tiene que envidiar a las mejores del extranjero y por saber mantenerla en tal estado, merece elogios el joven ingeniero de caminos señor Lagarde, adscrito al servicio de la Mancomunidad de Cataluña.

Pasada la travesía de Granollers, en la que reinaba grandísima animación, cruzamos por primera vez el magnífico puente sobre el Congost, debido a las constantes gestiones del vocal asesor de la Comisión de Fomento del Club, Sr. Ribas, y tomando la carretera de Caldas, la dejamos al poco rato para recorrer un pequeño trozo de la de Barcelona a Ribas, por cierto algo deficiente, y tomamos la de Sabadell para seguir por Rubí y San Cugat hasta la Gran Avenida del Tibidabo, punto final del recorrido de la Tercera Vuelta a Cataluña.

Una muestra palpable del enorme interés despertado por la Vuelta a Cataluña, la dió el gran gentío reunido en la espaciosa Avenida para recibir triunfalmente a los valientes excursionistas que por espacio de tres días consecutivos habían recorrido las carreteras catalanas proclamando las excelencias del turismo en automóvil.

A pesar de una diferencia de kilómetros, casi todos los concurrentes llegaron al final a la hora que tenían señalada, con precisión matemática, e inmediatamente se dirigieron a la báscula en que habían sido pesados sus automóviles unos días antes de la salida, para repetir la operación, que una vez realizada no acusó diferencias sensibles ni muy apreciables en los totales de kilogramos registrados en ambos días.

Al terminar de pesar el último automóvil llegado, nos enteramos de que los inscritos con los números 11 y 15 habían abandonado la prueba por haber sufrido averías y que el inscrito con el número 27 había logrado reparar las suyas y continuaba su marcha en demanda de la meta, por la que pasó, efectivamente, una hora más tarde, completando el número de los llegados que ascienden a treinta y es el mayor de los registrados en todas las vueltas a Cataluña celebradas.

Después de una serie de cálculos y laboriosos trabajos de comprobación, pudo el Comité organizador, asesorado por el distinguido y competente ingeniero Sr. Reyes, establecer la clasificación definitiva de los concurrentes, que para mayor claridad y comprensión publicamos en estado aparte con todo género de detalles, mencionando a continuación solamente los premios

CLASIFICACIÓN DE LA TERCERA VUELTA A CATALUÑA

PROPIETARIO	AUTOMÓVIL	CATEGORÍA	N.º DE INSCRIPCIÓN	PUNTOS GANADOS A LA SALIDA					1.º Control Secreto	2.º Control Secreto	1.º Control Fijo Reus	3.º Control Secreto	2.º Control Fijo La Espluga	4.º Control Secreto	5.º Control Secreto	6.º Control Secreto	7.º Control Secreto	3.º Control Fijo Berga	8.º Control Secreto	4.º Control Fijo Viladrau	9.º Control Secreto	10.º Control Secreto	5.º Control Fijo Arenys	11.º Control Secreto	12.º Control Secreto	13.º Control Secreto	6.º Control Fijo Barcelona	PUNTOS TOTALES	PREMIOS	
				Por conducir el dueño	Por señoras	Por pasajeros	Por peso	Por carrocería cerrada																						TOTAL
S. Elizalde	Elizalde	1.ª	19	1		3	13	2	19	28	28	12	28	12	12	28	27	29	12	30	12	29	30	12	29	30	28	12	447	Copa de Honor del R. A. C. C.
José Alvarez	T. H.	1.ª	23	1	2	2	7		12	28	29	12	28	12	11	29	30	29	12	30	12	29	27	12	30	27	29	12	440	Premio del Sr. Presidente del R. A. C. C.
Joaquín Molins	Elizalde	2.ª	7			3	7		10	29	29	12	29	12	13	28	24	28	12	30	11	30	29	12	28	29	28	12	435	Copa de Honor del R. A. C. C.
Pujadas y Llobet	Elizalde	2.ª	16		2	2	9		13	28	29	12	27	12	12	28	24	30	12	29	12	28	28	12	28	29	29	12	434	2.º Premio del R. A. C. C. y Copa Tapias
Eusebio Bertrand	Simplex	2.ª	29	1	8	2		2	13	28	28	12	28	12	14	30	27	29	12	30	12	29	28	12	28	23	24	12	431	Copa del Hotel Bofill
Juan Fonolleda	Abadal-Buick	2.ª	35			4	4		8	27	28	12	30	12	13	28	26	28	12	29	12	28	29	11	28	25	27	12	425	Medalla de Oro
G. de Ubarri	Abadal-Buick	2.ª	34	1		3	3		7	29	27	12	28	12	12	29	27	29	12	23	12	30	30	12	29	26	28	8	422	Medalla de Oro
Carlos Pizzala	Chevrolet	2.ª	33	1	4	2	1		8	27	30	12	29	9	12	28	24	29	12	29	11	27	27	11	30	25	27	12	420	Medalla de Oro
Ramón Llusá	Chevrolet	2.ª	12	1		3	1		5	28	29	12	26	12	14	30	24	28	12	21	10	29	28	12	29	29	30	12	420	Medalla de Oro
Santiago Soler	Elizalde	2.ª	1	1		3	6		10	27	27	12	28	12	7	27	23	28	12	29	12	30	30	12	30	25	28	11	420	Medalla de Oro
Luis Mora	Apperson	2.ª	22	1	6	3	2		12	29	29	11	29	12	13	29	25	28	12	24	12	24	30	12	30	23	24	11	419	Medalla de Oro
Cayetano Alegre	Lancia	2.ª	14	1		4	4		9	27	29	12	28	12	13	26	22	28	11	28	12	29	26	12	29	26	28	12	419	Copa de la Sociedad de A. de Forasteros
Julio Marial	Hispano-Suiza	2.ª	3	1	4	3	2		10	28	29	12	29	12	10	29	22	26	12	26	12	30	27	12	25	27	28	12	418	Medalla de Oro
Sebastián Nadal	T. H.	1.ª	24	1		1	4		6	29	30	12	29	12	14	28	26	29	12	22	12	29	25	12	28	25	26	12	418	Medalla de Oro
Eloy Pomés	Abadal-Buick	2.ª	37	1		3	3		7	30	28	12	29	11	12	30	27	28	12	29	11	28	26	11	29	22	24	12	418	Medalla de Oro
Bigas y Comp.ª	Rochet-Schneider	2.ª	32		4	2	7		13	24	26	12	25	12	14	29	28	30	12	20	11	29	27	11	29	26	28	12	418	Copa del Sr. Presidente del Comité
Joaquín Palazón	Lancia	2.ª	38	1	2	2	3		8	26	30	12	30	12	13	29	24	29	12	28	12	29	14	11	29	28	29	12	417	Medalla de Oro
Felipe Batlló	España	2.ª	25	1		3	5		9	26	29	12	26	12	15	29	24	26	12	30	12	24	29	12	28	24	26	12	417	Medalla de Oro
G. Bigas	Rochet-Schneider	2.ª	5			3	4		7	27	25	12	28	12	17	21	27	27	12	26	12	29	29	12	30	25	27	12	417	Medalla de Oro
José M.ª Gomis	Elizalde	1.ª	6			3	7		10	26	30	12	27	12	8	28	26	30	12	19	12	28	26	12	30	30	27	12	417	Medalla de Oro
Amado Casajuana	Ford	2.ª	8	1		3			4	28	29	12	28	11	14	29	26	30	12	22	10	26	29	11	28	27	28	12	416	Medalla de Oro
Enrique Tarrida	Elizalde	2.ª	20		6	1	8		15	27	29	12	26	12	17	26	22	25	12	25	12	30	27		29	27	29	12	414	Medalla de Oro
Enrique Casanovas	Stutz	2.ª	4		2	2	1		5	26	27	12	28	12	8	23	23	27	11	30	11	26	30	12	29	29	30	12	411	Medalla de Oro
Eusebio Bertrand	Mitchell	2.ª	30			3	3		6	26	29	12	29	12	8	24	28	28	12	25	11	30	19	12	26	28	30	12	407	Medalla de Oro
Fernando Escalas	Apperson	2.ª	28		6	3	2		11	29	29	12	28	10	10	29	26	30	3	25	10	17	27	12	28	26	28	12	402	Medalla de Oro
Juan Trias	Elizalde	2.ª	21	1		3	8		12	28	29	12	28	12	12	28	26	28	12	26	12	29			28	29	30	12	393	Medalla de Oro
Victor Debrigode	España	1.ª	26			3	5		8	28	30	12	26	12		10	26	28	12	28	12	28	26	12	29	26	27	12	392	Medalla de Oro
Juan Rossinach	España	1.ª	27	1		3	6		10	29	30	12	29	12	7	28	27	25	12	28	5	23	27	12					316	Medalla de Plata
Arturo L. Elizalde	Elizalde	2.ª	18	1		3	9		13	30	29	12	29	12								28	27	12	27	23	25	12	279	Copa Reus
José Anfruns	Issota-Fraschini	2.ª	13	1	4	1	8		14	24	29		26	8					25			16	5	7	24	26	28	11	243	Medalla de Plata

El Secretario,

Barcelona, 14 de Junio de 1919.

JOSÉ ORTIZ

concedidos y debiendo hacer constar que en realidad casi todos los concurrentes se hicieron dignos y merecedores de los primeros premios por el cuidado y notable regularidad con que realizaron el recorrido.

Nuestro agradecimiento a los generosos donantes de los premios, que quedaron adjudicados en la forma siguiente:

Copa de Honor del «R. A.-C. C.» para la 1.ª Categoría:

Al automóvil n.º 19, inscrito por D. Arturo Elizalde y conducido por su hijo D. Salvador Elizalde.

Copa de Honor del «R. A.-C. C.» para la 2.ª Categoría:

Al automóvil marca «Elizalde», n.º 7, inscrito por D. Joaquín Molins y conducido por D. Rogelio Martínez Iriarte.

Segundo Premio del «R. A.-C. C.» para la 2.ª Categoría:

Al automóvil «Elizalde», n.º 16, inscrito por los Sres. Pujadas y Llobet y conducido por D. Marcos L'Huillier.

Copa Reus:

Al automóvil «Elizalde», n.º 18, inscrito por D. Arturo Elizalde y conducido por su hijo D. Arturo Luis Elizalde.

Copa de D. Eusebio López, Presidente del Comité Organizador:

Al automóvil «Rochet-Schneider», n.º 32, inscrito por los Sres. Bigas y Compañía y conducido por D. Jaime Petit.

Copa del Hotel Bofill, de Viladrau:

Al automóvil «Simplex», n.º 29, inscrito por D. Eusebio Bertrand y conducido por él mismo.

Copa Tapias:

Al automóvil «Elizalde», n.º 16, inscrito por los Sres. Pujadas y Llobet y conducido por D. Marcos L'Huillier.

Premio de D. José Bertrand, Presidente del «R. A.-C. C.», para el automóvil mejor clasificado, conduciendo señoras:

Al automóvil «T. H.», n.º 23, inscrito por D. José Álvarez y conducido por él mismo, que formaba parte de los de 1.ª categoría.

Copa de la Sociedad de Atracción de Forasteros, para el automóvil cuyo propietario no tenga su domicilio en Barcelona:

Al automóvil «Lancia», n.º 14, inscrito por D. Cayetano Alegre y conducido por él mismo.

Debemos hacer constar que por acuerdo del Comité organizador, los ganadores de las Copas de Honor quedan excluidos de los demás premios.

Resultan premiados además con Medalla de Oro, los automóviles inscritos por D. Santiago Soler, con el n.º 1; por D. Julio Marial, con el n.º 3; por D. Enrique Casanovas, con el n.º 4; por D. G. Bigas, con el n.º 5; por don José M.^a Gomis, con el n.º 6; por D. Amado Casajuana, con el n.º 8; por D. Ramón Llusá, con el n.º 12; por D. Enrique Tarrida, con el n.º 20; por D. Juan Bautista Trías, con el n.º 21; por D. Luis Mora, con el n.º 22; por don Sebastián Nadal, con el n.º 24; por D. Felipe Batlló, con el n.º 25; por don Víctor Debrigode, con el n.º 26; por D. Fernando Escalas, con el n.º 28; por D. Eusebio Bertrand, con el n.º 30; por D. Carlos Pizzala, con el n.º 33; por D. Guillermo de Ubarri, con el n.º 34; por D. Juan Fonolleda, con el n.º 35; por D. Eloy Pomés, con el n.º 37, y por D. Joaquín Palazón, con el número 38.

Obtienen Medalla de Plata los automóviles inscritos con los números 13 y 27, respectivamente por D. José Anfruns y D. Juan Rosinach.

Como se ve, los automóviles «Elizalde» han acaparado la mayoría de los premios, adjudicándose las dos Copas de Honor, el Segundo Premio y varios premios especiales y como fueron también vencedores en la Primera y Segunda Vueltas a Cataluña, al ganar la Tercera dejan establecido un record que difícilmente será batido por otra marca de automóviles.

Nosotros nos congratulamos de que sea una marca nacional la vencedora, y al felicitar efusivamente a los Sres. Elizalde y Pujadas y Llobet, nos es especialmente grato hacer constar que en cuantas manifestaciones ha organizado el «Real Automóvil-Club de Cataluña», se han apresurado a inscribirse y que han participado en ellas, estudiándose a fondo los reglamentos, recorriendo previamente los circuitos y no omitiendo detalle alguno para asegurar el éxito, que esta vez como las anteriores ha sido completo y definitivo, debiéndose atribuir en gran parte a la organización minuciosa con que ponen en línea sus automóviles en las pruebas en que participan.

Inmediatamente después hay que felicitar calurosamente a D. José Alvarez, que con su «T. H.», asimismo de construcción nacional, ha realizado un recorrido sorprendente de regularidad y que no debe el segundo lugar en la clasificación general, sino a la diferencia de puntos que por el peso ganaba a la salida el automóvil ganador de la Copa de Honor de la primera categoría.

La mala suerte parece perseguir a este buen conductor, pues ya en la Primera Vuelta a Cataluña terminó segundo empatando con el primero y

sus excepcionales condiciones de energía y audacia en el manejo del volante, le hacen digno de ganar una prueba de turismo tan importante como la Vuelta a Cataluña y que también se adapta a sus condiciones de resistencia, siendo ya un gran mérito quedar segundo de la clasificación general con un automóvil cuyo motor tenía unas de las medidas más pequeñas de los inscritos.

Por ser el automóvil mejor clasificado conduciendo señoras, gana el señor Alvarez un precioso centro, regalo del Sr. Bertrand, Presidente del «Real Automóvil-Club de Cataluña».

Los otros cuatro automóviles inscritos en la primera categoría, realizaron también muy buenos recorridos y tanto el otro «T. H.» como los dos «España» y un «Elizalde» terminaron la prueba y quedaron clasificados.

En la segunda categoría gana la Copa de Honor del Club el automóvil inscrito con el número 7, marca «Elizalde», cuyo propietario Sr. Molins era la primera vez que participaba en la prueba, pero supo muy bien lo que se hacía al fiar la conducción a D. Rogelio Martínez Iriarte, buen mecánico y notable conductor que ya en la Segunda Vuelta a Cataluña supo llevar a la victoria al «Elizalde» de los Sres. Pujadas y Llobet, que resultó vencedor de la primera categoría y primero de la clasificación general y que con gran maestría gana este año la segunda categoría, haciéndose digno del triunfo por unir a sus condiciones de conductor audaz y prudente al mismo tiempo, una gran modestia.

Por un punto de diferencia con el anterior queda vencedor del segundo premio el automóvil de los Sres. Pujadas y Llobet, inscrito con el número 16, que fué conducido por el expertísimo L'Huillier, vencedor ya de la Primera Vuelta a Cataluña.

Gana también este automóvil la copa generosamente donada por el socio del Club y entusiasta automovilista D. Ramón Tapias, por haber resultado el mejor clasificado de la jornada Viladrau-Arenys-Barcelona.

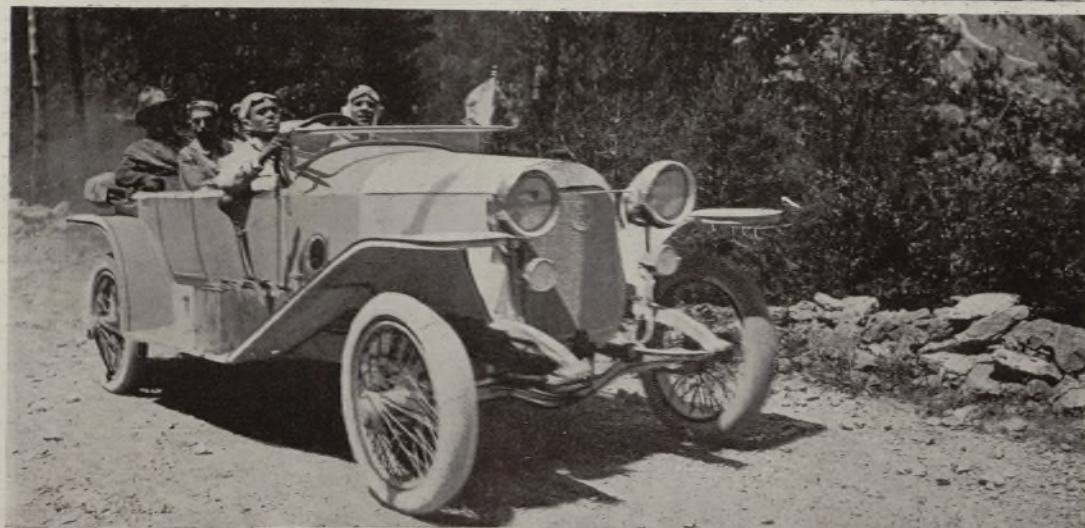
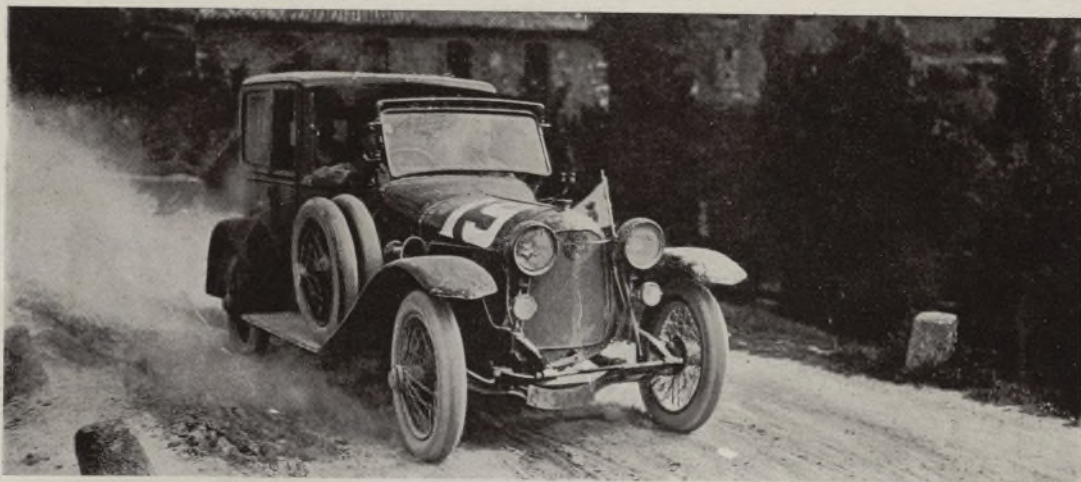
La Copa Reus, que varios simpáticos socios del Club residentes en aquella ciudad habían ofrecido, la gana otro «Elizalde» inscrito por D. Arturo Elizalde con el número 18 y conducido por su hijo D. Arturo Luis, que hace el mejor recorrido de la primera etapa, demostrando sus grandes condiciones de conductor.

Resulta ganador de la copa del Sr. López, Presidente del Comité Organizador, el automóvil inscrito con el número 32, marca «Rochet-Schneider», que era el mismo que en la Segunda Vuelta a Cataluña actuó de coche de socorro y es muy conocido como automóvil de alquiler, debiendo felicitar a sus propietarios los Sres. Bigas y C.^a y a su conductor Sr. Petit, por haberse clasificado en primer lugar en la etapa más larga y dura de todo el recorrido.

D. Eusebio Bertrand, que a pesar de llevar siete pasajeros, cuatro de entre ellos pertenecientes al bello sexo, salió muy perjudicado por el gran cilindraje

TERCERA VUELTA A CATALUÑA

«REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA»



I. El «Elizalde», de D. Salvador Elizalde, ganador de la Copa de Honor de la 1.^a categoría. — II. El «T. H.», de D. José Alvarez, ganador del Premio del Sr. Presidente del «R. A.-C. C.», a su llegada a la Avenida del Tibidabo. — III. El «Elizalde», de D. Joaquín Molins, ganador de la Copa de Honor de la 2.^a categoría.



I. El «Elizalde», conducido por M. l'Huillier, ganador del 2.º premio del «R. A.-C. C.» y de la Copa Tapias.—II. El «Simplex», de D. Eusebio Bertrand, ganador de la Copa del Hotel Bofill.
III. El «Abadal-Buick», del Sr. Fonolleda, entre Viladrau y Arbucias (Medalla de Oro).

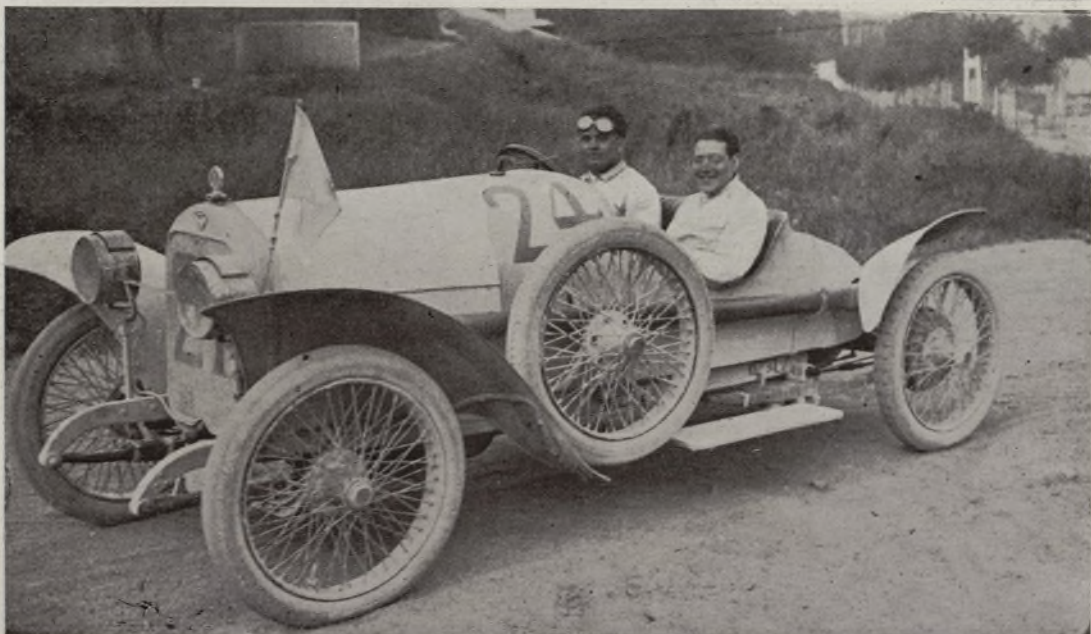


I. El «Abadal-Buick», del Sr. Ubarri, al tomar la salida de Barcelona (Medalla de Oro). — II. El «Chevrolet», del Sr. Pizzala, en la carretera de San Hipólito (Medalla de Oro). — III. El «Chevrolet», del Sr. Llusá, después del segundo pesaje (Medalla de Oro).



I. El «Apperson», de D. Luis Mora (Medalla de Oro). — II. El «Lancia», de D. Cayetano Alegre, ganador de la Copa de la «Sociedad de Atracción de Forasteros». — III. El «Elizalde», de Don Santiago Soler, al salir de Berga (Medalla de Oro).





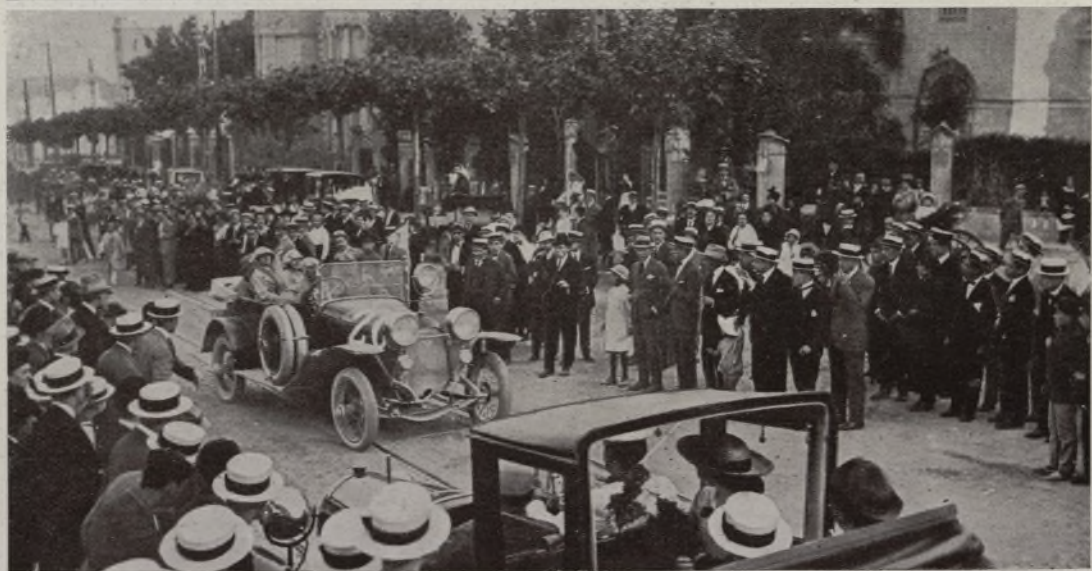
- I. El «Hispano-Suiza», de D. Julio Marial, en la travesía de Arbucias (Medalla de Oro).
- II. El «T. H.», de D. S. Nadal, después del pesaje (Medalla de Oro).



I. El «Abadal-Buick», de D. E. Pomés, subiendo a Queralta (Medalla de Oro). — II. El «Rochet-Schneider», del Sr. Bigas, ganador de la Copa del Presidente del Comité — III. El «Lancia» de D. J. Palazón, al entrar en Arbucias (Medalla de Oro).



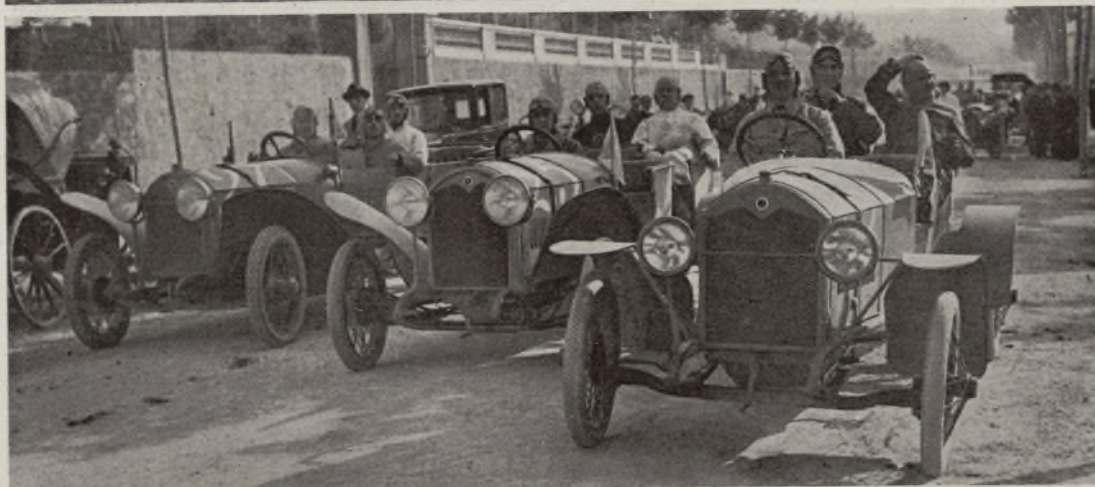
I. El «España», de D. F. Batlló, entre Berga y Queralt (Medalla de Oro). — II. El «Rochet-Schneider», del Sr. Bigas, entre Viladrau y Arbucias (Medalla de Oro). — III. El «Elizalde», del Sr. Gomis, en Queralt (Medalla de Oro).



I. El «Ford», del Sr. Casajuana, en plena carrera (Medalla de Oro). — II. El «Elizalde», del señor Tarrida, al llegar a la meta (Medalla de Oro).



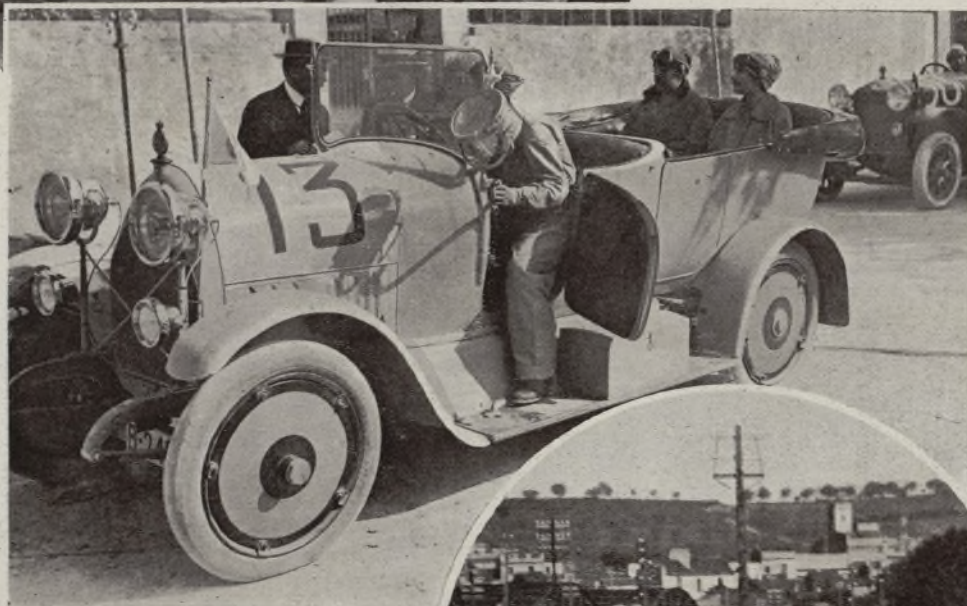
I. El «Stutz», del Sr. Casanovas, cerca de Arbucias (Medalla de Oro). — II. El «Mitchell», de don E. Bertrand, al salir de Berga (Medalla de Oro). — III. El «Apperson», de D. Fernando Escalas, entre Manresa y Berga (Medalla de Oro).



I. El «Elizalde», de D. Juan Trias, en Queralt (Medalla de Oro). — II. El equipo «España», al tomar la salida; en primer lugar, el coche de D. Víctor Debrigode (Medalla de Oro). — III. El «España», de D. Juan Rossinach, entre Viladrau y Arbucias.



I. El «Elizalde», de Don Arturo Luis, ganador de la Copa Reus.



II. El «Issota-Fraschini», de D. José Anfruns, en Pedralbes (Medalla de Plata).

III. El coche-piloto, de D. Eusebio López, al salir de Granollers.

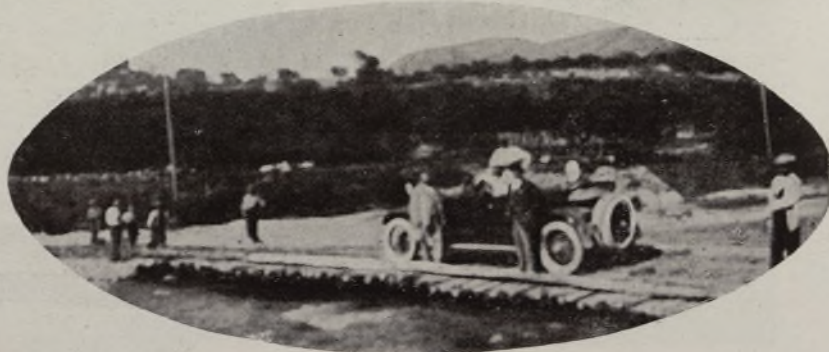




El coche socorro del Sr. Planás llegando
al Santuario de Ntra. Sra. de Queralt.



Un concursante atravesaba el puente de
Granollers.



El puente provisional sobre el Francolí, construido en un día
para paso de los concurrentes.

de su automóvil que le impidió ganar ningún punto por peso, realizó un soberbio recorrido con regularidad casi absoluta que, no obstante, no le permitió alcanzar el Premio de Honor y tuvo que contentarse con la Copa del Hotel Bofill, de Viladrau, que puede alabarse de haber ganado a pulso, teniendo en cuenta las grandes dimensiones de su automóvil y los innumerables virajes, algunos muy cerrados, de la etapa Berga-Viladrau.

Otros veinte concurrentes de la segunda categoría ganan Medalla de Oro y esto demuestra de manera elocuente la grandísima regularidad con que realizaron el recorrido, ya que casi todos eran merecedores de adjudicarse los primeros premios y los Sres. Marial, Palazón, Casanovas, Pomés, Casajuana, Fonolleda, Llusá, Ubarri, Tarrida, Pizzala, Trías, Escalas, Mora, Nadal, Batlló y Debrigode deben ser felicitados con entusiasmo por sus brillantes recorridos y han de saber desde ahora que ha empezado ya el estudio de importantes modificaciones en el Reglamento que en la próxima Vuelta a Cataluña igualará su suerte a la de los demás concurrentes, que por contar con más facilidades para las reparaciones resultaban este año favorecidos.

Por haber terminado el recorrido, aunque en forma no tan magnífica como los anteriores, los Sres. Anfruns y Rosinach tienen derecho a Medallas de Plata.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» ha de felicitarse de que la Tercera Vuelta a Cataluña se haya celebrado sin tener que lamentar ningún accidente desagradable, a pesar del gran número de automóviles que participaron en ella y de la nerviosidad que acompaña inevitablemente a toda lucha deportiva.

Hemos de dar las gracias en primer y preferente lugar a las hermosas señoras y bellas señoritas que acompañaron en su excursión a los concurrentes, resistiendo valientemente las fatigas de tan dura prueba; a los señores ingenieros jefes de Obras Públicas de Barcelona, Tarragona y Gerona por haber contribuido de un modo muy señalado al éxito de la Tercera Vuelta a Cataluña mediante la reparación de algunos trozos de carretera y las medidas de vigilancia ordenadas; a los señores alcaldes de Berga, Reus, Tarragona, La Espluga del Francolí y Viladrau, que atendieron las indicaciones del Comité referentes al paso de travesías y organización de los controles fijos; a los señores ingenieros de las Compañías de ferrocarriles por la especial vigilancia que se ejerció en obsequio a los concurrentes en los pasos a nivel; a la Mancomunidad de Cataluña por las acertadas medidas tomadas para señalamiento de cruces y empalmes; a las señoras y señoritas de Reus, Berga y San Julián, que obsequiaron a los concurrentes con espléndidos ramos de flores; al vecindario de todas y cada una de las poblaciones cruzadas por el itinerario que no solamente acogían a los automovilistas a su paso con vítores y aplausos, sino que en muchas les arrojaron flores y ramos con frutas, que teniendo en cuenta la velocidad podían haber causado alguna lesión a los ocupantes de los automóviles; al encargado del servicio telefónico en La

Espluga, que nos permitió comunicar con Barcelona a pesar de tener ya cerrada la estación, y, en una palabra, a todas aquellas personas y entidades que han contribuido con su cooperación al éxito de la Tercera Vuelta a Cataluña.

Sólo nos resta ya para terminar expresar nuestra admiración y reconocimiento a los señores Comisarios, que fueron el alma de la organización de la prueba, a los que se debe en su mayor parte el éxito de la misma.

Tanto los Sres. Almirall, Solá, Andreu y Majó, encargándose de las ingratas funciones del peso de los automóviles y de estudiar y resolver las reclamaciones, como los Sres. Marqués, Tapias, Pellicer, Oliveras, Cuadrada, Freixa, Fontanals, Balcells y Bosch (D. Vicente), que tuvieron a su cargo los controles fijos, no vacilando algunos en recorrer grandes distancias para desempeñar dos controles y ejerciendo otros de control secreto, merecen eterna gratitud por sus desinteresados trabajos y desvelos, sólo comparables a los que realizaron los Sres. D. Estanislao Planás y D. Francisco de A. Ribas, que en compañía del médico Sr. E. Roviralta desempeñaron a completa satisfacción de todas las funciones de coche de socorro, que por fortuna solamente socorrió a los Comisarios ayudándoles a dar la salida en los puntos en que principiaban las etapas.

El digno Presidente del Comité Organizador prestó por su parte un señalado servicio actuando en su automóvil de coche piloto, teniendo la suerte de no dejarse alcanzar en ningún momento por los concurrentes.

El «Real Moto-Club de Cataluña» tuvo, como otras veces, a su cargo el difícilísimo y penoso servicio de los controles secretos, de capital importancia en la prueba, y que supo desempeñar a satisfacción del «Real Automóvil-Club de Cataluña», que se complace en manifestar su agradecimiento a los socios de aquél que lo ejercieron, y de un modo especial a su muy digno Presidente Sr. Coma, que se multiplicó actuando personalmente varias veces con su reconocida competencia.

La prensa deportiva se ha mostrado unánime en sus juicios al considerar como un gran éxito, tanto la organización como los resultados de la Tercera Vuelta a Cataluña, y aunque un popular y muy leído e importante periódico de deportes que aparece semanalmente parece querer formular alguna ligera queja, en realidad se ha de leer entre líneas para verlo y en modo alguno desentona de la general y favorable opinión de los demás periódicos, semanarios y revistas deportivas, a todas las cuales hemos de dar las gracias por los favorables juicios que les ha merecido la gran prueba de regularidad y turismo para automóviles, que con el nombre de Tercera Vuelta a Cataluña acaba de celebrarse.

Y ahora a empezar pronto la organización de la Cuarta Vuelta a Cataluña, procurando corregir los defectos observados en la Tercera, estudiando de un modo especial el igualar la suerte de todos los concurrentes, pues de este

modo es seguro que las inscripciones serán aún más numerosas que las de este año y mayor también el número de particulares que participen en la prueba, conservando a ésta su verdadero carácter de turismo, que es el que quisieron que siempre tuviera sus fundadores; aquellos que, presididos por el entusiasta automovilista D. Salvador Andreu, organizaron llenos de entusiasmo la Primera y Segunda Vueltas a Cataluña en automóvil.

El día 25 de Junio próximo pasado, se verificó en el local social del «Real Automóvil-Club de Cataluña» el reparto de premios de la Tercera Vuelta a Cataluña, que entre aplausos nutridos fué entregando a los vencedores el Presidente del Comité Organizador Sr. López, quien dirigió la palabra a los asistentes para felicitarles por sus triunfos.

El Reglamento de circulación de vehículos de tracción mecánica.

La «Gaceta» del 25 de Junio último, inserta una disposición de la Dirección General de Obras Públicas manifestando:

«Que transcurrido ya casi un año desde que se publicó el Reglamento de 23 de Julio de 1918 para circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, han podido ya observarse deficiencias y como a consecuencia de ellas se han producido diversas peticiones de modificación en el mismo, especialmente por propuestas del R. A. C. de España, del de Sevilla y de la Sociedad de Automóviles de Calaf a La Seo de Urgel y otros puntos y Cabildo Insular de la Gran Canaria y diversas aclaraciones solicitadas por Gobiernos Civiles y Jefaturas de Obras Públicas, las que han dado lugar a las resoluciones de 5 de Agosto, 3 del 30 de Septiembre, 11 de Octubre 12 y 14 de Noviembre de 1918 y 12 de Febrero y 16 de Mayo del año actual, publicadas respectivamente en las «Gacetas» de 6 de Agosto, 2, 3 y 18 de Octubre, 14 y 18 de Noviembre y 17 de Febrero y 21 de Mayo del año actual y teniendo en cuenta la conveniencia de que dicho Reglamento sea lo más perfecto posible.

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección General, se ha servido disponer análogamente a lo hecho para la formación de dicho Reglamento, que se abra una información pública durante todo el mes de Julio en todos los Gobiernos Civiles de las provincias y en la Delegación del Gobierno de la Gran Canaria, publicando el correspondiente anuncio en el «Boletín Oficial», y que antes del 10 de Agosto remitan los Gobernadores Civiles a la Dirección General de Obras Públicas todas las informaciones recibidas y en todo caso la de la Jefatura de Obras Públicas y la suya propia.

Reunidas estas informaciones se pasarán al «Real Automóvil-Club», invitándole a que formule la propuesta de nueva redacción, supresión o adición de artículos con su numeración con relación a los del vigente.

Sobre esta propuesta se pedirá informe al Consejo de Estado y se aprobará previo acuerdo del de Ministros.

Lo que de Real Orden comunicada participo a V. S. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 20 Junio 1919. — El Director General, *L. S. Cuervo.*»



Asamblea Automovilista.

**Conclusiones presentadas a S. M. el Rey y Gobierno de la Nación,
por la mesa presidencial de la Asamblea Magna Automovilista,
celebrada en Barcelona los días 6 y 10 de Mayo de 1919.**

I : CARRETERAS

- 1.º Reglamentación de la circulación rodada, especialmente de tracción animal, a fin de evitar que, por las dimensiones insuficientes de las llantas, sufran desperfectos los afirmados.
- 2.º Aplicación de las cantidades consignadas en los presupuestos para la conservación de carreteras, en proporción a la circulación por las mismas.
- 3.º Supresión de todos los badenes existentes en las carreteras, por exigir la circulación de los automóviles por ellas que estén en condiciones modernas.
- 4.º Construcción de puentes y demás obras de fábrica, cuya ausencia hace casi imposible la circulación en automóvil por gran número de carreteras.
- 5.º Modificación de la ley de Expropiación forzosa, a fin de poder conseguir la supresión de pasos a nivel y rectificación de virajes.
- 6.º Prohibición absoluta a los contratistas de carreteras de que tengan la grava extendida sin apisonar, debiendo limitarse a hacerlo en el trozo que el cilindro compresor pueda dejar terminado en el día.
- 7.º Prohibición de machacar la grava en la carretera ni dejar acopios en la misma, ateniéndose los contratistas rigurosamente a lo dispuesto respecto a su colocación en parcelas de terreno situadas fuera de la carretera.
- 8.º Substitución de las cadenas en los pasos a nivel, por vallas de madera, pintadas de blanco y negro para su mayor visualidad.
- 9.º Emisión por el Estado de un empréstito para conseguir con la urgencia necesaria la reparación de carreteras y la construcción de puentes y obras de fábrica necesarias.
10. Estudio de la forma y modo de que los que transiten por las carreteras con cualquier clase de vehículo que sea, contribuyan a los gastos de reparación de las mismas.
11. Inclusión en las Juntas creadas por Real decreto publicado en la *Gaceta de Madrid* de 29 de Marzo de 1919, de representantes de los clubs automovilistas y Cámaras Sindicales, allí donde existan legalmente constituidas.
12. Dotar de postes indicadores todos los cruces de carreteras, con indicaciones de las distancias kilométricas y nombres de las ciudades o pueblos inmediatos.

II : COMUNICACIONES INTERURBANAS

1.º Creación de servicios de transporte de pasajeros y mercancías. Concesión de primas a los compradores de vehículos destinados a estos transportes, que hayan sido aceptados en concursos oficiales. A cambio de las primas que se concedieran, las empresas vendrían obligadas a tener a disposición del Estado los vehículos en circunstancias especiales.

2.º Eximir de la tributación directa a las empresas de transportes en automóvil, o, cuando menos, equiparar aquellas cuyo recorrido sea superior a 30 kilómetros, a las que lo tienen inferior, pagando una patente proporcional a su recorrido como impuesto único para la total explotación de la línea, estableciendo, además, un máximo por empresa.

3.º Estímulo por parte del Estado a las empresas de transporte para que se encarguen de la conservación de las carreteras donde presten servicio, una vez reparadas, y se las conceda una intervención como auxiliares de las Jefaturas de Obras Públicas en la Inspección de reparación, utilizándose para dichos trabajos los camiones y apisonadoras que cada Jefatura deberá poseer en proporción con el número de kilómetros de carretera de su jurisdicción.

4.º Derogación del Reglamento para circulación de vehículos de motor por las vías públicas de España de fecha 23 de Julio de 1918, o de su artículo 30, y modificación del artículo 9.º en el sentido de que las inspecciones a los autos sean completamente gratuitas.

III : TRANSPORTES

1.º Rebaja de la tarifa especial número 128 G. V., por ser el precio actual de 55 céntimos por kilómetro excesivo para los propietarios, fabricantes y representantes de automóviles, y restablecimiento del precio anterior de 30 céntimos por kilómetro.

2.º Supresión de la sobretasa de diez céntimos por kilómetro que se satisface en concepto de alquiler de vagón especial, que encarece notablemente el transporte.

3.º Autorización de facturar automóviles sin matricular, por hallarse en este caso todos los que salen de las fábricas y los que venden los representantes para puntos distintos del de su residencia, los que en realidad deben obtener y ostentar el número que les corresponda en la población en que han de ser utilizados.

4.º Implantación de una tarifa especial económica para los automóviles de peso inferior a mil kilos, manteniendo la ya dicha de 30 céntimos por kilómetro para los superiores en peso a los mil kilos, y ampliarla al máximo de tres mil kilos.

5.º Creación de una tarifa económica para el transporte de chasis en plataforma, por ser necesario para el desarrollo del comercio e industrias automovilistas el poderlos transportar con facilidad y economía.

6.º Construcción urgente de vagones especiales, por ser escaso el número de los existentes para el transporte de automóviles, ocasionándose especialmente en verano grandes molestias y perjuicios a los que han de utilizarlos.

IV : IMPUESTOS

1.º Supresión del impuesto de carruajes de lujo por lo que se refiere a los automóviles, que se aplica a los mismos en virtud de la Real orden de 6 de Agosto de 1900, adicionada al Reglamento para la administración, investigación y cobranza del impuesto de carruajes de lujo del 28 de Septiembre de 1899.

2.º Aplicación a todos los automóviles, excepción hecha de los camiones, de una tarifa fundada en bases justas y equitativas.

3.º Desgravación de un 50 % sobre el tipo actual de tributación de los automóviles destinados a servicios públicos y de los camiones industriales.

4.º Prohibición absoluta del cobro de arbitrios de circulación por paso de poblaciones, que perciben indebidamente algunos Ayuntamientos.

V : CARBURANTES

1.º Reducción de las tarifas arancelarias comprendidas en las partidas 22, 23, 24, 25, 26 y 27, en la proporción que el Estado considere conveniente, teniendo en cuenta que del abaratamiento del precio de los carburantes depende principalmente el desarrollo que forzosamente ha de alcanzar el automovilismo y que cuanto mayor sea ese desarrollo, mayor cantidad habrá de percibir el Estado por los múltiples conceptos en que está gravado todo cuanto con el automovilismo se refiere.

2.º Obtención de una disposición gubernativa que obligue a los refinadores de petróleo y bencina a gravar con un sobreprecio, cuando menos de 10 céntimos por litro, las cantidades de bencina que entreguen a los particulares, en relación al precio que establezcan para los comerciantes de automóviles y accesorios, debidamente matriculados para expender dicho producto.

VI : FEDERACIÓN NACIONAL DE CÁMARAS SINDICALES

1.º Constitución de una Federación Nacional, integrada por todas las Cámaras Sindicales existentes en España.

2.º Petición a los poderes públicos del reconocimiento oficial de la Federación Nacional.



SECCIÓN OFICIAL



La Exposición de automóviles en Nueva York.

Apesar de que no tenía que celebrarse este año el acostumbrado Salón del Automóvil, por mediación de la Cámara de Comercio Nacional del Automóvil de los Estados Unidos, los vendedores de automóviles y de accesorios hicieron por medio de sus asociaciones, los preparativos necesarios para exhibir sus artículos en diferentes ciudades, siendo la más importante de las exposiciones la celebrada en Nueva York bajo los auspicios de la Asociación de Vendedores de Automóviles, que tuvo lugar simultáneamente en Madison Square Garden y en la Armería del Regimiento núm. 69, situados ambos edificios muy cerca uno de otro.

Cincuenta y ocho diferentes marcas concurren en la sección de automóviles de paseo y un número igual aproximadamente en la sección de automóviles comerciales.

Las novedades observadas en los automóviles de turismo se referían principalmente a detalles, pero hay que tener en cuenta que la mayor facilidad en el manejo del motor y la perfección de líneas despiertan mucho interés en el propietario de un automóvil que, unas veces a la fuerza y otras por gusto, es su propio mecánico.

La principal característica de la Exposición fué la creciente popularidad del motor de 6 cilindros, pues el 55 por ciento de los automóviles expuestos era de ese tipo, y, en cambio, sólo un 30 por ciento eran de 4 cilindros; apareciendo en la misma proporción que anteriormente los de 8 y 12 cilindros, si bien los primeros con ligera ventaja sobre los segundos.

La reducción de longitud en el motor parece ser una de las innovaciones más importantes introducidas en la construcción de automóviles, y ballestas más largas han aumentado el período de vibración que era muchas veces demasiado corto en los automóviles pequeños, logrando aumentar la comodidad y suavidad en la marcha.

Casi el 90 por ciento de los automóviles, modelo de este año, está provisto con la alimentación de combustible por el vacío, figurando en los demás los sistemas de gravedad y por presión por partes iguales.

No puede discutirse la popularidad del automóvil cerrado de uso continuo para todo el año y la mayoría de los constructores tenían modelos de este tipo.

Era de mucha importancia la sección de accesorios y la de auto-camiones, pues tomaron parte en el concurso más de 60 constructores, exponiendo cada uno dos modelos y algunos hasta seis, con capacidad desde una hasta seis toneladas.

Los fabricantes de automóviles están volviendo a la producción normal, que requerirá varios meses para completarse, pudiendo resultar que la producción de este año no llegue a igualar a la de 1917.

En la actualidad hay cerca de 6 000.000 de vehículos automóviles registrados en los Estados Unidos.

Sensible fallecimiento.

Penosa impresión causó entre sus numerosas amistades el repentino e imprevisto fallecimiento del Dr. D. Antonio Raventós, socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y Vocal que fué de su Junta Directiva, que había sido un apasionado automovilista y un excelente conductor que había recorrido toda Cataluña, parte de España y realizado grandes excursiones por el extranjero.

Las dificultades que desde que se declaró la gran guerra encontraron los automovilistas para el empleo de los automóviles, retrajo al Dr. Raventós de usar el suyo, pero no pudiendo prescindir en absoluto de su afición, adquirió un autociclo que empleaba continuamente para sus trabajos profesionales.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» cumple un triste deber al expresar su sentimiento por tan sensible pérdida.

El Primer Congreso de Turismo.

Con gran brillantez se han celebrado las sesiones del primer Congreso de Turismo, con gran acierto y oportunidad organizado por la «Sociedad de Atracción de Forasteros», habiéndose leído diferentes trabajos, entre ellos uno sobre el turismo en relación con las carreteras, del Secretario del «Real Automóvil-Club de Cataluña»; cuyas conclusiones fueron aprobadas; otro sumamente interesante de D. Manuel Ribé, sobre policía urbana, educación cívica, higiene urbana, mendicidad, reformas en el servicio de carruajes y de orden en los muelles y estaciones, siendo asimismo aprobadas las conclusiones con algunas enmiendas del Sr. Puig y Alfonso; otro de D. Narciso Masferrer, pidiendo la creación de un Stadium o Parque de deportes en esta Capital, que fué aprobado por unanimidad.

Se propuso también la creación del «Touring-Club Catalán» como medio de desarrollar el turismo en nuestra Región y fueron leídos interesantes trabajos sobre «Excursionismo Marítimo», «Protección de los Monumentos Arqueológicos», «Alojamientos, Hoteles, Balnearios y Estaciones de verano e invierno» y sobre la «Influencia Cívica de la Industria Hotelera».

El Sr. Albareda felicitó a los organizadores del Congreso por la gran importancia que ha tenido contestándole el Sr. Ribé agradeciendo la felicitación.

El día 22 se celebró la solemne sesión de clausura y aprobación de las conclusiones, reuniéndose después los congresistas en un banquete en el Casino del Parque, para celebrar el gran éxito del Primer Congreso Catalán de Turismo.

El Concurso en Cuesta de Guadarrama.

Con gran éxito se celebró en Madrid esta importante carrera en cuesta organizada por el «Real Automóvil-Club de España» en la que participaron trece automóviles, siendo muy de lamentar la abstención de los dos famosos conductores residentes en Barcelona, Guilbert Dutrieu y Pascual Sogas que después de trasladarse a Madrid por carretera en sus automóviles «Chevrolet» y «Abadal-Buick» con la firme intención el primero de tomar su revancha de la carrera en cuesta de Ordal, se vieron imposibilitados por causas diversas de tomar parte en la prueba, causando una gran decepción a los aficionados madrileños que confiaban ver establecer tiempos muy notables.

Tal suposición no era infundada por cuanto al día siguiente el «Abadal-Buick», oficialmente cronometrado, efectuaba el recorrido batiendo de lejos el mejor tiempo establecido la víspera durante el concurso, en 5 m. 9 s. $\frac{3}{5}$.

La clasificación de esta importante prueba automovilista fué la siguiente:

CLASE A

- 1.º «Hudson super six» conducido por D. Francisco de la Viesca. — Gana la Copa.
- 2.º «Peerless» conducido por D. Camilo Rochet.
- 3.º «Packard» conducido por D. Emilio López Vargas.

CLASE B

Categoría Primera

- «Packard» conducido por D. Rafael Escalante.

Categoría Segunda

- 1.º «Panhard & Levassor» conducido por don Aimé Thomé.

- 2.º «Hudson» conducido por D. Onofre García.
 3.º «Essex» conducido por D. M. Gómez.
 4.º «Overland» conducido por D. Miguel Ortíz.

CLASE C

Categoría Segunda

- 1.º «Hudson» conducido por D. Vicente Barquillo.
 2.º «Overland» conducido por D. Martín Badiola.

Categoría Tercera

- «Landa» conducido por D. J. A. Landaluze.

Nuestra felicitación al «Real Automóvil-Club de España» por el éxito alcanzado y por la perfecta organización de los servicios de vigilancia de la carretera, tan trascendentales en una prueba de velocidad de la importancia del Concurso en Cuesta del Guadarrama.

Nuevo depositario.

A solicitud del socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña», Dr. D. Miguel Sánchez ha sido nombrado depositario para la venta de gasolina en Llagostera, D. Arturo Risech, al que podrán dirigirse los señores socios del «Club» exhibiendo su título a su paso por aquel concurrido cruce de carreteras para hacer provisión de gasolina.

Los vagones especiales para automóviles.

El Tesorero del «Real Automóvil-Club de Cataluña», D. Laureano Moreno, ha celebrado una detenida entrevista con el Jefe de la Estación del Norte para tratar de estudiar de común acuerdo la forma más práctica de facilitar vagones especiales para transporte de automóviles, pues acercándose rápidamente la época del veraneo es de prever que serán muchos los señores socios del «Club» que pedirán vagones especiales para embarcar sus automóviles con destino a las playas del Norte.

El Jefe, Sr. Borredá, ofreció dar cuantas facilidades pueda para evitar molestias a los automovilistas socios del «Club», procurando puedan utilizar los vagones especiales sin sufrir grandes demoras en las fechas acordadas para el embarque de sus automóviles.

El impuesto de consumos y la gasolina.

Desde el día primero del corriente ha quedado desgravada la gasolina del impuesto de consumos al ser suprimido éste por el Ayuntamiento de esta capital y aunque de momento es aventurado formar juicio, consideramos beneficiosa la medida para los automovilistas, que obtendrán una importante rebaja en el precio de tan indispensable combustible y podrán prescindir de las complicaciones que el empleo de los talonarios del concierto les ocasionaba.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Junio han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Carlos Torner, D. Jaime Amigó, D. M. A. Planas, D. Ramón Girona, D. Ricardo Sagué, D. Tomás Roses, D. José M. Vidal, D. Carlos Pardo, D. José Guitard, D. Rafael Busquets, don Enrique Busquets, D. Francisco Blasi, D. Antonio Ribas, D. Juan J. Oliver, don Leopoldo Sagnier, D. Francisco Carreras y D. Manuel Rubio.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los Sres. D. José Rierola, D. Luis Galcerán, D. Isidoro Diéguez, D. Antonio Martínez, D. Miguel de Lis y D. Julián Olave, este último corresponsal.

Ha pasado a ser socio corresponsal por ausentarse de España, D. Juan Antonio Orús.

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

El día 15 del pasado Junio se celebró en el circuito de Galapagar, el Campeonato Motociclista de Castilla, organizado por el «Real Moto-Club Español» de Madrid, habiéndose obtenido los resultados siguientes:

Motos hasta 300 c. c.

1.º Marcelo Beltrán «James» 2 h. 4 m. 59 s. $\frac{2}{5}$ Campeón de Castilla

Motos de 501 a 750 c. c.

1.º Félix Sivilla, «James» 3 h. 9 m. 25 s.
2.º Jose Raisonanque, «Indian» 3 h. 32 m. 27 s. $\frac{4}{5}$
3.º Pedro Ceballos «James» 3 h. 57 m. 7 s. $\frac{3}{5}$

Motos Turismo. Fuerza Libre

1.º Luis Coopel, «Harley Davidson» 2 h. 21 m. 6 s. $\frac{1}{5}$ Campeón de Castilla
2.º Eduardo Landa, «Harley Davidson» 2 h. 31 m. 26 s. $\frac{1}{5}$
3.º Julio Acebo, «Indian» 2 h. 57 m. 40 s. $\frac{3}{5}$

Side-cars Turismo. Fuerza Libre

1.º Vicente Naurer, «Harley Davidson» 2 h. 54 m. 44 s. $\frac{3}{5}$ Campeón de Castilla
2.º Germán Villa, «Harley Davidson» 2 h. 58 m. 53 s.
3.º Gonzalo Manifiesto, «Indian» 3 h. 15 m. 33 s. $\frac{1}{5}$

Side-cars de Carreras

1.º Miguel Lliviria. «Indian» 2 h. 45 m. 53 s. Campeón de Castilla

El premio a la vuelta más rápida, en 34 m. 43 s. lo ganó Luis Coppel, así como la Copa de Regularidad, con una diferencia en total de todas las vueltas de 2 m. 1 s.

Carrera de 12 horas en el circuito Guadarrama-Navacerrada.

El día 6 del actual se verificará en el circuito antes mencionado una carrera de 12 horas organizada por el «Moto-Esport Español de Madrid», habiendo sido invitados los socios de este «Real Moto-Club de Cataluña» que deseen tomar parte en esta importante prueba, en las mismas condiciones que los de la citada entidad madrileña, atención por la que quedamos agradecidos, no dudando asistirá alguno de nuestros entusiastas consocios.

Resultados de la Prueba de regularidad.

Publicamos a continuación los resultados de la Prueba de regularidad llevada a cabo el día 22 del pasado Junio, cuya reseña aparecerá en el próximo número de esta revista a causa de estar ya compuesto el presente.

Medalla de oro.

	Puntos perdidos
Pedro Estalella, Motocicleta «Indian»	1
C. T. Y., Autociclos «D y G»	3
Antonio Díaz, » «D y G»	0

Medalla de plata.

	Puntos perdidos
Aimé Delqué, Motocicleta «Calthorpe»	9
Joaquín Vidal, Side-car «Indian»	6

Medalla de cobre.

Juan Espinagosa, Motocicleta «Royal»	15
--------------------------------------	----

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, FIOLE Y C.^A, S. en C.

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

Talleres : Borrell 236 a 244

OFICINAS Y EXPOSICIÓN:

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 :

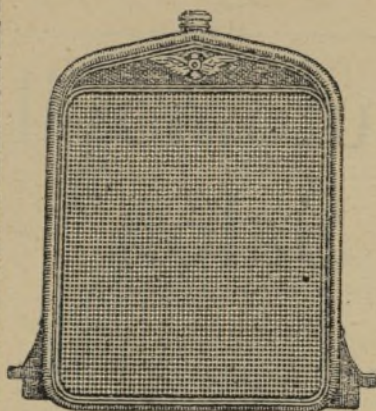
P. CATALUÑA, 18

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

MADRID

Calle Monteleón, núm. 28

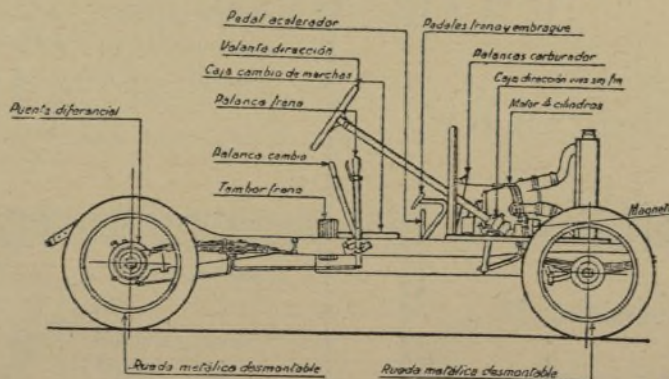
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvia Diagonal), 458

Teléfono G. 788

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. 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	Seis inserciones	Doce inserciones
	inserción	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 »

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.^ª, S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCION

FUERZA