

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

Transformaciones futuras del motor automóvil,
por D. Pablo Llorens.

Reseña de la V Prueba de regularidad y turismo,
organizada por el «R. M.-C. C.»

«R. M.-C. C.».—Campeonato de España : Carrera
de motocicletas y motocicletas con side-car.
Reglamento.

Del mercado Automovilista.

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

Itinerarios veraniegos.

Sección oficial.

ABADAL



BUICK

Freno de mano y de pie 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 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 piñon del diferencial con engranajes helicoidales suprimiendo el ruido que producen los engranajes rectos.

Articulación Cantilever siendo los tres puntos de suspensión articulados y lubricados

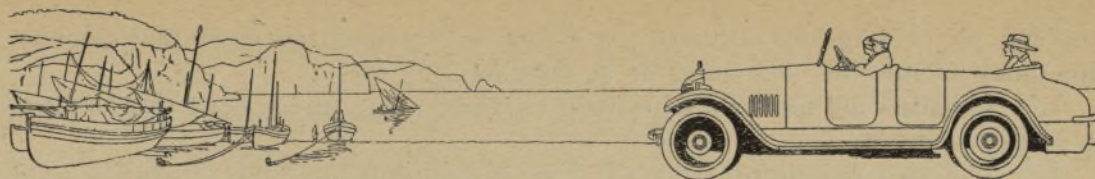
Valvulas con su envoltura. Pueden quitarse con suma facilidad estando situadas en la parte superior y central de la culata lo que aumenta al maximum la economía y rendimiento del motor

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

Distribución completamente metalica 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



Transformaciones futuras del motor automóvil.

El consumo de gasolina en el mundo ha alcanzado cifras tan elevadas que ha llegado a preocupar a los previsores del porvenir, quienes a su vez urgen a los constructores e inventores, para que experimenten sobre el rendimiento de los motores y la posibilidad de usar esencias menos volátiles que la benzina. Los países que se preocupan de su economía nacional, tienen entre manos proyectos, según los cuales el estado tendrá derecho de intervenir en determinadas empresas industriales, como explotaciones mineras y otras, con el fin de asegurarse de que los explotadores usen por su parte todos los medios conducentes al mayor rendimiento de productos en sus instalaciones. No sería de extrañar, que en plazo corto viéramos los primeros ejemplos de estas medidas, adoptados en la extracción del benzol y más adelante en la destilación de esencias, que en muchas instalaciones se lleva a cabo por procedimientos anticuados; cuando modernamente se ha demostrado que por métodos científicos puede llegarse a un mucho más elevado rendimiento del que hoy día obtenemos.

No se reducen solamente los esfuerzos a la utilización máxima en la extracción de productos, sino que a un tiempo con ellos se llevan a cabo y por muy diversos caminos, una serie de experiencias con el fin de obtener un más alto rendimiento térmico en los propios motores. En números pasados de *AUTO Moto*, ya pasamos revista a algunos de estos experimentos y aducimos algunas cifras muy elocuentes, relacionados con el uso del alcohol en motores contruidos especialmente con características adecuadas para este combustible.

Además del uso del alcohol y de los aceites pesados, usados ya comúnmente en motores marinos y motores «Diessel» fijos, se ha pensado en utilizar el vapor en combinación con los combustibles corrientes. Un ejemplo de ello lo encontramos en la memoria leída por el Cap. Acland, miembro del Instituto de Ingeniero-Civiles, en la Real Sociedad de Ciencias y Artes de Londres; comunicación a la que no debe darse el valor de tantas memorias poco prácticas que se ponen a la consideración de las Asambleas Profesionales, ya que basaba sus afirmaciones en los resultados obtenidos en varios motores contruidos bajo la base de su nuevo ciclo térmico.

La forma como se consigue el aprovechamiento del calor de los gases de escape y el doble motor a explosión y a vapor contruido por este Señor, se

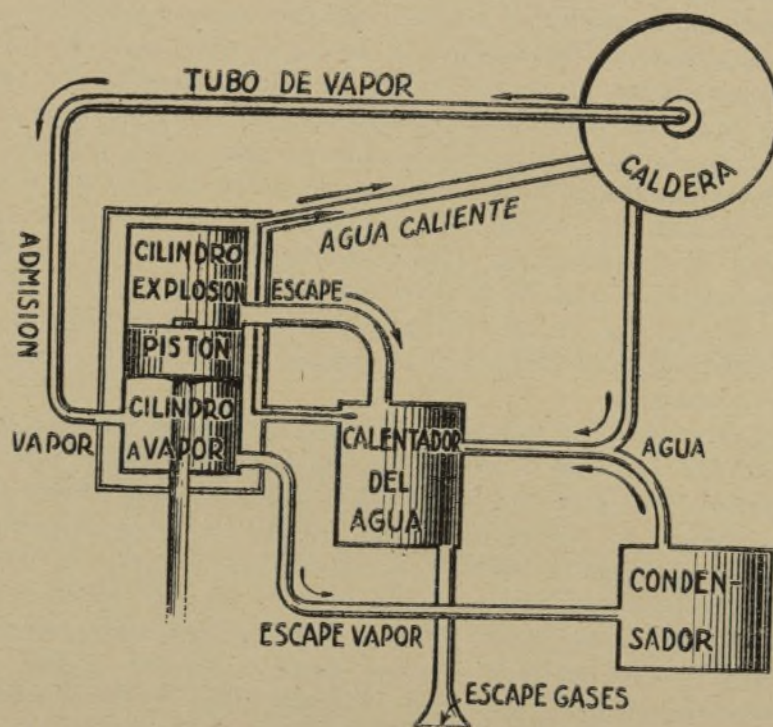
indican en el diagrama adjunto, en el que se representan esquemáticamente los cinco elementos esenciales de su sistema, que son:

1.º Cilindro del motor a explosión corriente, que puede ser a dos tiempos o cuatro tiempos.

2.º Cilindro del motor a vapor, que es continuación del anterior y tiene el pistón común a los dos.

3.º Calentador de agua, procedente del condensador y de la parte baja de la caldera; calentamiento que se produce cediendo los gases de escape del motor a explosión su temperatura al agua que contiene el aparato.

4.º Condensador del vapor, luego de efectuado su trabajo en el cilindro del motor a vapor.



5.º Caldera que recibe el vapor y el agua caliente, procedentes de la cámara de refrigeración del motor a explosión y cuya agua previamente ha sido también calentada en el calentador, accionado por los gases de escape.

El ciclo de operaciones en este sistema tiene lugar de la siguiente forma: En cuanto al motor a bencina, las operaciones son idénticas a las de todos los motores, con la sola diferencia de que los gases de escape en lugar de salir a la atmósfera después de aprovechada parte de su energía térmica en el cilindro, pasan por el calentador de agua, cediendo allí una gran cantidad de

calorías. El calentador consiste, sencillamente, en unos tubos, por los que circula el agua, envueltos por uno mayor por el que pasan los gases procedentes del motor, saliendo luego a la atmósfera a una temperatura de unos 65°, en lugar de unos 450 o 500 que es lo normal en los motores corrientes. No sólo ganamos aquí el calor cedido por los gases de escape, sino que, además, su rápido enfriamiento disminuye consiguientemente su presión, disminuyendo, por lo tanto, el trabajo inútil invertido y perdido en el acto de expulsarlos del cilindro en el tiempo de escape.

En este sistema suprimimos también el radiador, ya que no nos importa que el agua en el cilindro se halle en ebullición, antes al contrario, con lo que beneficiamos doblemente, en primer lugar por la producción de vapor que luego utilizaremos, y en segundo lugar porque la temperatura próxima a la ebullición es la más económica para el buen funcionamiento del motor, y lo que procuraríamos en general en todos los motores de automóvil sino temiéramos quedarnos con el radiador vacío.

El ciclo de operaciones del motor a vapor es más largo pero sin complicaciones difíciles que impidan su realización práctica. El agua que ha empezado a cobrar calor, a su paso por el calentador junto con los gases del escape, continúa calentándose en la cámara de refrigeración de los cilindros, vaporizándose en parte, para entrar luego en la mitad superior de la caldera. Esta lleva un hogar muy reducido, alimentado por un pequeño mechero accionado por el mismo combustible usado en el motor de explosión; y como es muy poco el calor adicional necesario para la producción de todo el vapor, su consumo resulta muy bajo comparado con la utilización de fuerza que mediante el mismo se consigue.

El agua que empieza a circular por el calentador se toma de la admisión en la parte baja de la caldera, donde es más fría, y del condensador del vapor de escape, usándose, por tanto, la misma agua continuamente para el ciclo de operaciones. El vapor se recoge en la parte superior de la caldera y pasa al cilindro de vapor, donde se utiliza su expansión siguiendo luego al condensador para comenzar nuevamente el ciclo.

Las combinaciones que pueden efectuarse con este tipo de motor son muy numerosas, adaptándose igualmente al motor a bencina común, como al motor «Diessel», lo propio que al motor a gas, con el que actualmente se está experimentando en vistas al automovilismo; más que experimentación, lo que se está llevando a cabo en este sentido, es ya preparación para la producción industrial en cantidad, pues la experimentación con el motor a gas puede decirse que se ha llevado escrupulosamente a cabo en varios camiones «Bel-size» a este efecto destinados.

Es interesante notar que estos camiones de ensayo están dotados de un gasógeno productor de gas pobre con sus correspondientes accesorios, scrubber, etc., en lugar de haber recurrido al gas de hulla, almacenado o compri-

mido. El inventor del sistema ha sido el coronel Smith; y aunque nada nuevo, bajo el punto de vista del proceso de producción de fuerza lleva aparato, tiene un sin fin de novedades de detalle que son los que han hecho práctico el sistema, hasta el punto de hallarse el inventor actualmente experimentando su adaptación al aeroplano.

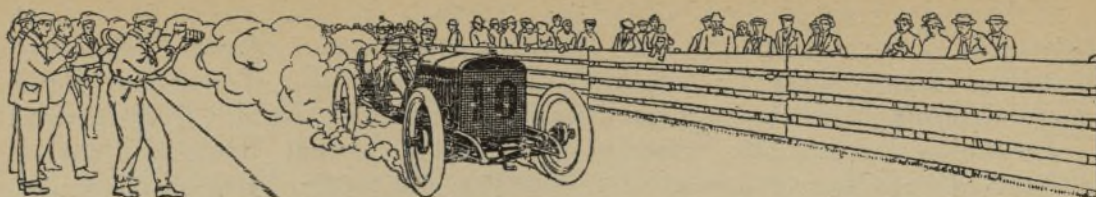
En opinión del que suscribe, tardaremos aún en ver aplicado el vapor y el gas al automóvil de turismo, pero estamos muy próximos a su utilización general en los motores marinos y en los camiones y automóviles públicos de gran cabida en pasaje. Las determinaciones que tomen los comités técnicos que tienen nombrados diferentes gobiernos para el estudio de la utilización máxima de los recursos naturales de sus respectivos países, pueden adelantar el advenimiento del doble motor «Acland», o del gasógeno Smith, aplicados al verdadero turismo automóvil; ya que estas decisiones se basarán únicamente en el rendimiento práctico del combustible, y, con los métodos antes mencionados, especialmente con el método Acland se ha llegado a transformar en trabajo efectivo el 44 por 100 de la energía térmica latente en el combustible, rendimiento dos veces mayor al que hoy obtenemos con nuestros motores a gasolina.

P. LLORENS

Ingeniero Industrial.

Barcelona, Junio de 1919.





Reseña de la V Prueba de Regularidad y Turismo, organizada por el "Real Moto-Club de Cataluña" y corrida el día 22 de Junio de 1919.

Los forzosos aplazamientos dados a la VI Prueba en Cuesta de Los Bruchs, tuvieron como consecuencia que la de Regularidad se celebrara en fecha posterior a la que los organizadores tenían señalada en su programa deportivo, lo que unido a la época del año en que nos encontramos, principios de caluroso verano, y teniendo en cuenta que el excesivo número de medallas de oro que se adjudicaron en la Prueba de Mayo de 1918 aconsejaba aumentar las dificultades de la que nos ocupa, los elementos organizadores y directivos del «Real Moto-Club de Cataluña» creyeron llegado el momento de organizar una dura y difícil prueba reservada para los fuertes.

Dura, por los muchos kilómetros a recorrer, mal estado de varias de las carreteras, calor que habían de soportar los concursantes, etc., y difícil, porque, respondiendo el reglamento al plan que se habían trazado los organizadores, para obtener una medalla de oro el concursante sólo podía perder el 4 por 100 de los puntos abonados a su salida. Esto dió lugar a que fueran pocas las medallas adjudicadas y más apreciadas por sus poseedores, pues de otro modo íbamos rápidamente al desmérito de estos premios, que no deben adjudicarse sin un verdadero esfuerzo llevado a cabo por sus ganadores.

En estas condiciones la inscripción no podía ser muy crecida y a pesar de ello y teniendo en cuenta el poco tiempo de que pudo disponerse para llegar al ambiente que toda prueba requiere, fueron veinticuatro los que la formalizaron; veinticuatro valientes que por el mero hecho de inscribirse merecen todas nuestras alabanzas.

Nada se echó en olvido por los organizadores para facilitar la labor de los concursantes y a este efecto establecieron depósitos de bencina en Tarragona, La Espluga del Francolí e Igualada, donde pudieron éstos repostarse de combustible; se interesó de los alcaldes del recorrido la colocación de flechas que les orientasen en los cruces de carreteras y trayectos a seguir dentro de las poblaciones y se atendió a todos cuantos detalles estuvieron al alcance del «Club» para dar el mayor número posible de facilidades.

El itinerario a seguir era el siguiente. — Mañana: Barcelona («R. M.-C. C.»), Esplugas, Cornellá, Viladecans, Gavá, Castelldefels, Sitges, Villanueva, Cubellas, Cunit, Calafell, Vendrell, Creixell, Altafulla, Tarragona, Reus, Alcober, Valls, Montblanch y La Espluga del Francolí. Total, 155 kilómetros. Tarde: La Espluga del Francolí, Montblanch, Sarreal, Santa Coloma de Queralt, Panadella, Igualada, Ca'n Massana, Martorell, Tarrasa, Rubí, San Cugat, Barcelona (Ca'n Gomis). Total, 145 kilómetros. Total de la prueba: 300 kilómetros. Teniendo en cuenta que se celebraba en Gracia la procesión del Corpus y a fin de evitar cualquier incidente, se dispuso que la llegada se efectuase en Ca'n Gomis, debiendo no obstante los concurrentes seguir con trayecto neutralizado hasta el «R. M.-C. C.», condición indispensable para ser clasificados.

A las cuatro treinta de la mañana, D. Alfredo Arruga, que actuaba de Juez de salida, la dió al primero de los concursantes, Delqué, sobre moto, al cual siguieron Sampere, en side-car y Piferrer en moto, los tres de la primera categoría que habían de efectuar el recorrido a un promedio de 25 kilómetros por hora.

A las cinco tomó la salida Bastard, primero de la segunda categoría a efectuar el recorrido a un promedio de 30 kilómetros por hora y de minuto en minuto lo hicieron Espinagosa, Rovira, Catalá Pujadas, Clarasó, Borés, Sellés y Estalella, en moto; Vidal, Renom y Antonietti, en side-car, y Gimbert, Tejedor y Díaz, en autociclo. No se presentaron a tomar la salida siete de los inscritos, unos por enfermedad y otros por causas diversas que se lo impidieron.

Si como antes decimos la prueba fué dura, no fué muy propicia la suerte que acompañó a nuestros concursantes para hacérsela más llevadera, tanto es así, que antes de llegar al primer control secreto, efectuado por los señores Llorens y Llusá, a 5'5 kilómetros de Tarragona, quedaban fuera de combate los siguientes concursantes: Catalá Pujadas, por caída entre Cubellas y Cunit a causa de la rotura del cable del descompresor; Clarasó, por una serie de reventones de las cámaras en las costas de Garraf; Sellés, por caída poco más allá de Sarriá; Renom, por averías de motor junto a Villanueva; Antonietti, que se le partió la cadena en cuatro pedazos entre las calles de Gerona y Claris, y Gimbert, que accidentalmente rompe una rueda del «David» en Viladecans.

Por este control secreto, que como queda dicho corrió a cargo de los señores Llorens y Llusá, pasaron los concursantes por el siguiente orden:

Sampere	a las 8 h. 1 m.	Pierde dos puntos.
Delqué.	a las 8 h. 1 m. 15 s.	Pierde dos puntos.
Espinagosa	a las 8 h. 13 m.	Pasa bien.
Bastard	a las 8 h. 14 m.	Pasa bien.
Borés	a las 8 h. 14 m. 30 s.	Pasa bien.

Tejedor	a las 8 h. 16 m.	Pierde un punto.
Vidal	a las 8 h. 18 m. 14 s.	Pasa bien.
Estalella	a las 8 h. 21 m.	Pasa bien.
Díaz	a las 8 h. 22 m. 30 s.	Pierde cuatro puntos.
Piferrer	a las 8 h. 50 m.	Pierde cuatro puntos.
Rovira	a las 9 h. 10 m.	Pierde diez puntos.

El paso de todos los corredores menos uno, fué registrado con tiempo suficiente antes de la salida de la Carrera Ciclista Internacional, organizada en Tarragona por el veterano sportman D. Guillermo Tarín, que tenía temores de que el paso de los nuestros la desluciese y molestase a los que tomaban parte en la misma; afortunadamente no fué así, pues los organizadores habían tenido en cuenta dicha carrera ciclista para señalar la hora de salida de Barcelona y no hubo molestias para nadie como se había previsto, dejando el camino expedito para los 41 corredores que se disputaban la Gran Copa Justicia, cuyo paso tuvimos el placer de presenciar desde donde se efectuó el control secreto, constituyendo el compacto pelotón de ciclistas un hermoso espectáculo, del cual debía sentirse satisfecho el infatigable Tarín, que seguía la carrera para ver quien recogía los laureles de la magna prueba, que tantos trabajos le había costado organizar.

Repuestos de bencina los concursantes a la salida de Tarragona, en el cruce de la carretera directa a Reus, misión que estuvo a cargo del Sr. Carles y sin más incidentes que unos pinchazos de cámaras de Rovira que le hicieron perder mucho tiempo, siguieron el itinerario marcado, pasando por el Coll de Lilla, trozo que estaba en pésimo estado y que con arreglo al Reglamento habían de efectuar *non-stop*.

Pasaron por el siguiente orden, según el control secreto que en dicho sitio efectuaron el Sr. Sagnier y el Dr. Bordás que provisto del botiquín seguía la carrera:

Bastard	a las 9 h. 57 m.	Pierde dos puntos.
Espinagosa	a las 9 h. 57 m. 20 s.	Pierde dos puntos.
Estalella	a las 10 h. 3 m. 30 s.	Pasa bien.
Díaz	a las 10 h. 3 m. 35 s.	Pasa bien.
Borés	a las 10 h. 8 m. 16 s.	Pierde tres puntos.
Tejedor	a las 10 h. 10 m. 10 s.	Pierde dos puntos.
Vidal	a las 10 h. 10 m. 15 s.	Pierde cuatro puntos.
Sampere	a las 10 h. 10 m. 30 s.	Pasa bien.
Delqué.	a las 10 h. 24 m.	Pierde dos puntos.

Piferrer y Rovira pasan muy retrasados, habiéndose ya retirado el control cuando lo efectuaron; todos hicieron el recorrido del Coll de Lilla *non-stop*, a excepción de Tejedor y Vidal que tuvieron que pararse, el primero por causa de los neumáticos y el segundo por dificultades en el muelle de suspensión elástica delantero que le obligó a varios paros durante la prueba.

Con un calor sofocante se efectuó la llegada a La Espluga, de cuyo control estaba encargado el Sr. Dalfau, haciéndolo a las horas siguientes:

Delqué.	a las 10 h. 49 m. 34 s.	Pierde un punto.
Sampere	a las 10 h. 38 m. 20 s.	Llega bien.
Piferrer	a las 11 h. 25 m. 5 s.	Pierde diez y ocho puntos.
Bastard	a las 10 h. 21 m. 29 s.	Pierde tres puntos.
Espinagosa	a las 10 h. 20 m. 5 s.	Pierde dos puntos.
Borés	a las 11 h. 24 m.	Pierde treinta y dos puntos.
Vidal	a las 10 h. 27 m. 31 s.	Pierde dos puntos.
Estalella	a las 10 h. 29 m. 50 s.	Pierde un punto.
Tejedor	a las 10 h. 30 m. 47 s.	Llega bien.
Díaz	a las 10 h. 28 m. 28 s.	Llega bien.

En La Espluga fué curado Delqué por el Dr. Bordás de una herida que se produjo en un dedo, afortunadamente sin importancia, y mientras unos componían averías, se proveían de bencina otros y se comentaban los incidentes de la etapa; algunos, esperando la hora de la comida, se trasladaron a Poblet para visitar las ruinas del Monasterio, monumento nacional de inestimable valor artístico y sitio muy apropiado para organizar una excursión con el solo objeto de admirar las innumerables curiosidades y joyas de arte que atesora.

Durante la comida, que dejó bastante que desear y fué servida con mucho retraso, y en vista del corto número de concurrentes que quedaban para el regreso, se tomó el acuerdo de dar la salida, que también corría a cargo del Sr. Dalfau, con una hora de retraso, esto es, los de primera categoría a las tres y los de segunda a las tres y media.

En La Espluga abandonaron la prueba Rovira, que ya llegó muy tarde a causa de los muchos reventones sufridos en las cámaras; Sampere, por rotura de radios de la rueda del side-car, y Borés y Bastard, que por la misma causa que el primero agotaron las cámaras y no se arriesgaron a emprender el regreso, quedando para tomar la salida Delqué y Piferrer, de la primera categoría y Espinagosa, Vidal, Estalella, Tejedor y Díaz, de la segunda, que lo efectuaron a la hora prefijada y con el mismo bochornoso calor que a la llegada, que no convidaba realmente a efectuar el recorrido de kilómetros que quedaban hasta Barcelona.

Siguieron sin novedad ni incidente digno de mención hasta Igualada, donde los concursantes repusieron bencina, que nuestro consocio Boyer tenía preparada para aprovisionamiento de los que lo necesitasen, debiendo hacer constar las muchas atenciones que a unos y a otros guardó, desviviéndose por facilitar la misión de cada uno.

A Igualada llegó Piferrer con un muelle de horquilla elástico roto y a pesar de ello continúa en estas condiciones valientemente sin pensar en los kilómetros que le quedan para terminar. ¡Bravo, Piferrer; así se lucha!

Luego de pasado el control de Igualada, los concursantes siguieron por la carretera Real hacia Los Bruchs, a una espléndida marcha a pesar de las duras pendientes, donde casi todos excedieron la velocidad reglamentaria para rehacerse de la pérdida de tiempo en el aprovisionamiento de Igualada. La buena y pintoresca carretera les sirvió de descanso después de las penalidades del día, contribuyendo a ello el descenso de temperatura iniciado al caer la tarde. La mayoría siguieron con regularidad exacta, a excepción de Espinagosa y Delqué por *pannes* de neumático, alcanzando a su tiempo el control de llegada, situado en Ca'n Gomis y a cargo del Tesorero del «Club» señor Bresca, quien estuvo a punto de retirarse en vista de que ningún concursante llegaba a la hora mínima de clasificación, error debido a no haber recibido el telefonema que oportunamente se le mandó desde La Espluga anunciándole la salida con una hora de retraso. Por esta causa hubo momentos de verdadera expectación en la meta de llegada, temiéndose que hubiera ocurrido algo imprevisto que impidiera la clasificación de uno tan solo de los concurrentes. Verdad es que con los incidentes con que empezó la prueba y de los cuales por la mañana ya se tenía en Barcelona conocimiento, no hubiera sido de extrañar un final semejante, que afortunadamente no tuvo lugar, pues de los salidos de La Espluga, todos menos Piferrer, que llegó tarde, se clasifican en forma admirable, para una prueba tan dura como la que nos ocupa.

La llegada a Barcelona se efectuó a las horas siguientes:

Aimé Delqué.	a las 9 h.	Pierde cuatro puntos.
Félix Piferrer.	a las 9 h. 54 m.	
Juan Espinagosa	a las 8 h. 48 m. 30 s.	Pierde once puntos.
Joaquín Vidal	a las 8 h. 27 m.	Llega bien.
Pedro Estalella	a las 8 h. 35 m. 30 s.	Llega bien.
Cipriano Tejedor	a las 8 h. 36 m.	Llega bien.
Antonio Díaz	a las 8 h. 36 m. 30 s.	Llega bien.

Estableciéndose en consecuencia la siguiente clasificación por los puntos perdidos en cada uno de los controles:

CLASIFICACIÓN

Concursante	Puntos perdidos en				Total	Medallas
	Tarragona	Coll de Lilla	La Espluga	Llegada		
Aimé Delqué . . . «Calthorpe»	2	2	1	4	9	Plata
J. Espinagosa . . . «Royal»	0	2	2	11	15	Cobre
J. Vidal «Indian»	0	4	2	0	6	Plata
P. Estalella . . . «Indian»	0	0	1	0	1	Oro
C. Tejedor . . . «D. y G.»	1	2	0	0	3	Oro
Antonio Díaz . . . «D. y G.»	0	0	0	0	0	Oro

Juzgada la *performance* de los concursantes, resultan muy dignos de especial mención los recorridos efectuados por Díaz, sobre autociclo «D. y G.», que

no comete falta alguna, clasificándose con los cien puntos abonados a la salida; por Estalella que, sobre moto «Indian», solamente pierde un punto durante el día, y por Tejedor, sobre «D. y G.», que tiene pérdida de tres puntos, uno de ellos por causa de los neumáticos en el trayecto del Coll de Lilla, que de otro modo habría efectuado *non-stop*. Los tres ganan medalla de oro. No pudo alcanzar ese premio Vidal y no porque sus esfuerzos desmereciesen de los anteriores, pero la desgracia, que fué nuestra compañera en todo momento de la prueba, también se cebó en él, teniendo que efectuar casi todo el recorrido con el muelle de suspensión delantero recompuesto; aun así sólo pierde seis puntos, obteniendo medalla de plata al igual que Delqué. Si hay que tributar alabanzas a todos los concursantes, este último las merece especialmente, pues no obstante sufrir todas las calamidades que pueden ocurrirle a un motorista, terminó la prueba con pérdida total de nueve puntos, demostrando ser un entusiasta que no le intimidan las dificultades, no dudando que en otra prueba en que tome parte le será la suerte más benigna que en su debut.

Este muchacho reúne condiciones, que nos ha evidenciado esta vez con su «Calthorpe» y esperamos verle figurar con éxito en nuestras futuras manifestaciones.

Espinagosa que llevaba muy bien la prueba durante la mañana, padece una serie de reventones a última hora y le deslucen su clasificación, obteniendo sólo medalla de bronce.

Piferrer no pudo ser clasificado por llegar demasiado tarde, pero no por ello hemos de regatearle nuestro aplauso más entusiasta, reconociéndole meritorio entusiasmo al continuar desde Igualada en la forma que lo efectuó.

Todos los que terminaron esta prueba de regularidad... y resistencia, son dignos de la mayor recompensa, pero por no dejar sentado precedente que podría repercutir en pruebas venideras y aun producir descontentos de anteriores, obligan a los organizadores a ceñirse estrictamente al Reglamento para otorgar los premios en él señalados.

Debemos consignar nuestro agradecimiento para todos los que nos han prestado su apoyo, pero muy en particular para el Ayuntamiento y Club Ciclista de Valls, que respondiendo de una manera entusiasta a nuestro llamamiento, solicitando la colocación de flechas indicadoras, establecieron un cordón de controles que señalaron el paso a los nuestros por todo el recorrido de su jurisdicción en una forma digna de todo encomio.

Para terminar haremos constar que si bien en algunos parajes la carretera era buena y en la mayor parte pasable, en la provincia de Tarragona, sobre todo de Alcover a Valls, era verdaderamente infernal y el Coll de Lilla más que carretera hacía el efecto de un lecho de riera, por el infame estado en que se encuentra, siendo un verdadero milagro que no quedasen allí en *panne* todos los que pasaron.

DE LA «VUELTA A CATALUÑA»



Balneario de Espluga del Francolí. Dos aspectos del patio del establecimiento.



D. A. Díaz, sobre cochecito «D y G»
(Medalla de Oro).



D. J. Vidal, sobre side-car «Indian»
(Medalla de plata).



Espluga del Francolí. Grupo de
corredores en la «Font del Ferro».

Salida de los ciclistas que tomaron
parte en la carrera «Copa Justicia»
y que cruzaron a los concursantes
de las Pruebas de Regularidad.



EL REAL MONASTERIO DE POBLET



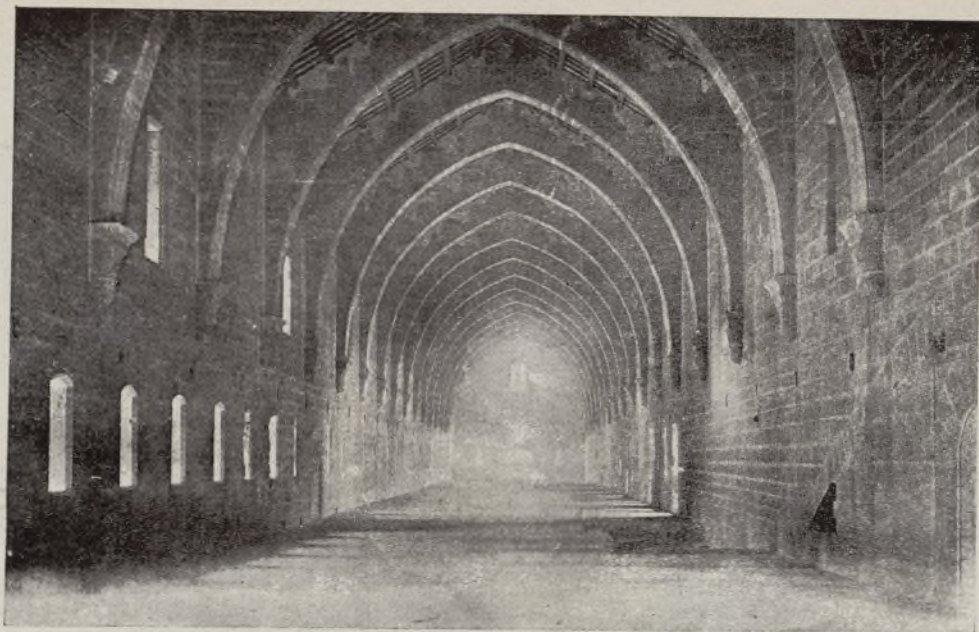
Sala capitular. Columna y ventanales.



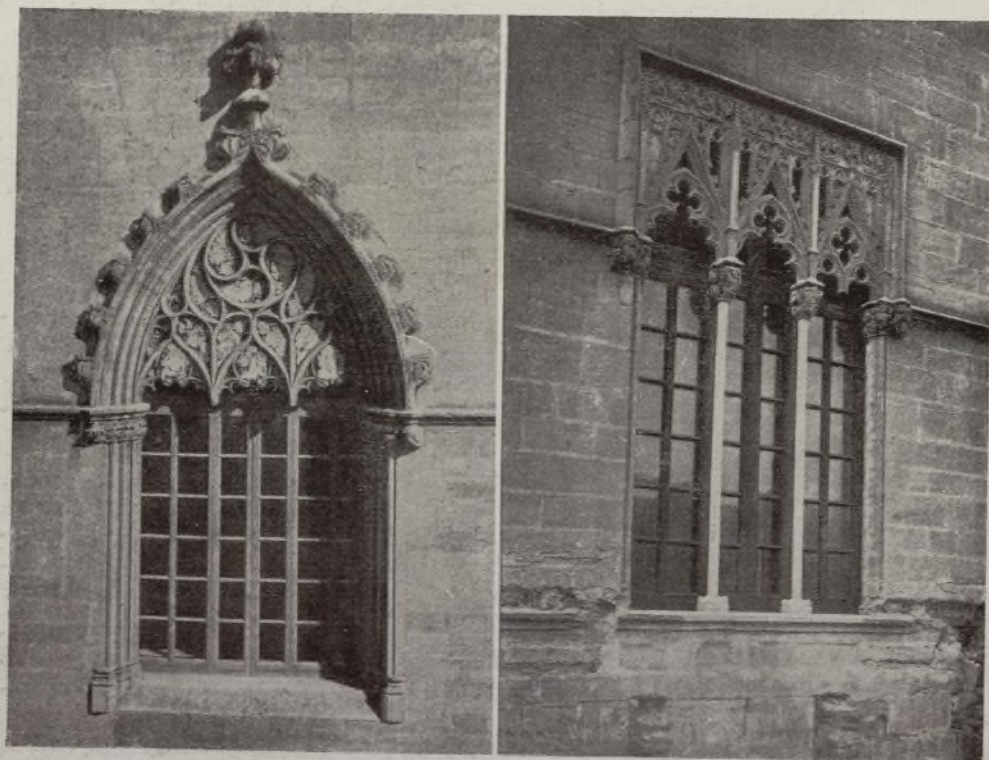
Entrada fortificada al recinto exterior.



Templete del claustro.



Dormitorio de novicios.



Dos ventanales del Palacio del Rey Don Martin.

La excursión magnífica y digna de llevarse a cabo en otra época del año menos calurosa y acompañándonos la suerte mejor que en la presente, para no vernos privados de la mayor parte de los concursantes casi al empezar la prueba.

Esta ha sido nuestra segunda manifestación este año, dedicando ahora el «Club» el intervalo deportivo del verano a la organización del Campeonato Español Motociclista y del Gran Premio Armangué, que tendrá lugar en Octubre y Noviembre próximos.

Junio de 1919.



El presupuesto municipal y los automóviles.

En nuestro número anterior dimos la noticia de que al suprimirse el impuesto de consumos quedaba desgravada la gasolina, beneficiando a los automovilistas no solamente en el precio de dicho combustible, sino además por cesar las complicaciones y molestias que el empleo de carnets, placas y paso por los fielatos ocasionaba.

Teníamos el presentimiento de que era imposible que nuestro Ayuntamiento proporcionara un beneficio a los automovilistas, por tener el sistema absurdo y anticuado de considerar a los automóviles como un objeto de lujo y abusar de ellos continuamente imponiéndoles crecidas multas al menor descuido y por desgracia aquel presentimiento se ha visto confirmado, pues el «Real Automóvil-Club de Cataluña» se ha enterado de que en el nuevo presupuesto aparece aumentada, al doble nada menos, la cantidad fijada por décima de cilindraje, anulando el beneficio que a los automovilistas proporcionaba la supresión del impuesto de consumos de la gasolina, este injustificado aumento en el impuesto de los automóviles.

Unos ejemplos explicarán mejor lo que acabamos de exponer :

Un automóvil de 26 décimas de cilindraje pagaba hasta ahora.	321	ptas.	año
El mismo automóvil pagará según el presupuesto nuevo.	490	»	»
Un automóvil de 39 décimas de cilindraje pagaba.	406'50	»	»
El mismo automóvil pagará según el presupuesto nuevo.	659	»	»

De manera que el primero sufre un recargo de 169 pesetas al año y el segundo de 252'50 pesetas y que deberán gastar mucha gasolina para compensar este perjuicio.



REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Campeonato de España: Carrera de motocicletas y motocicletas con side-car.

12 Octubre 1919

El Reglamento que publicamos a continuación por el que se regirá esta importante carrera cuya organización nos ha correspondido el año actual, está pendiente del refrendo del «Real Automóvil-Club de España» a cuyo efecto se ha remitido, publicándolo en el número actual sin dicho requisito para más pronto conocimiento de nuestros asociados.

El «Real Moto-Club de Cataluña» organiza para el día 12 de Octubre próximo, una carrera en carretera para motocicletas solas y con side-car, adherido con el título de Campeonato de España para motocicletas, que se correrá con sujeción al presente reglamento:

1.º Esta carrera será regida por los Reglamentos Generales de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas», complementados por las disposiciones del Reglamento de Carreras del «Real Automóvil-Club de España» y las que a continuación se enumeran en el presente reglamento.

2.º El Campeonato de España comprende dos carreras que se correrán simultáneamente, aunque de distinto recorrido total, reservada una para motocicletas y otra para motocicletas con side-car, estableciéndose una clasificación de tiempos para cada carrera y disputándose en las mismas los títulos de Campeón Español de motocicletas y Campeón Español de motocicletas con side-car.

3.º Podrán tomar parte en esta carrera todos los motociclistas Españoles y extranjeros mayores de 18 años, sobre los cuales no pese decisión alguna de descalificación ordenada por las Asociaciones Motociclistas adheridas a la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas».

4.º Podrán inscribirse en esta carrera todas las motocicletas y side-cars cuya especificación corresponda a lo reglamentado en las disposiciones fijadas por la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas», aquí no transcritas, pero cuyo conocimiento puede obtenerse en la Secretaría del «Real Moto-Club de Cataluña».

5.º Todos los corredores podrán optar a los diversos premios establecidos en esta carrera; independientemente de los cuales se adjudicarán los títulos de Campeón Español al primer corredor Español clasificado en ambas carreras de motocicletas y motocicletas con side-car, quedando por tanto los corredores extranjeros eliminados de estos dos títulos que se establecen independientemente de los premios que se adjudiquen.

6.º La carrera es libre y de velocidad, estableciéndose por tanto la clasificación por orden de menor a mayor tiempo invertido en el recorrido. A parte de la clasificación general que se estable-

cerá para todas las motocicletas y las motocicletas con side-car, se concederán premios especiales que se fijan en este mismo reglamento, pudiéndose otorgar otros aquí no determinados pero que en su caso se harán públicos con antelación al cierre de inscripciones.

7.º La carrera tendrá lugar en uno de los circuitos que a continuación se especifican, reservándose el «Real Moto-Club de Cataluña» el derecho de elección entre ellos hasta el mes de Septiembre próximo, para celebrar la carrera en aquel que en dicha época se halle en mejores condiciones.

- a) Villafranca-Puigdalba-Guardiola-Las Cabañas-Villafranca, 28 kilómetros.
- b) Cardedeu-Llinás-Vilamayor-Cánovas-Cardedeu, 18 kilómetros.
- c) Granollers-Cardedeu-Llinás-Vilamayor-Samalús-Corró-Granollers, 29 kilómetros.

Las distancias dadas son sólo aproximadas, debiendo ser en su caso escrupulosamente medidas de acuerdo con la oficina de Obras Públicas en esta Capital.

8.º La distancia que deberán recorrer las motocicletas será la siguiente:

Circuito (a)	15 Vueltas	420 kilómetros aproximadamente
Id. (b)	23 id.	414 id. id.
Id. (c)	14 id.	406 id. id.

La distancia que deberán recorrer las motocicletas con side-car será la siguiente:

Circuito (a)	10 Vueltas	280 kilómetros aproximadamente
Id. (b)	15 id.	270 id. id.
Id. (c)	9 id.	261 id. id.

9.º De elegirse el circuito (c) que comprende dos pasos a nivel de ferrocarril y de encontrarse algún corredor con dichos pasos cerrados, le será deducido a dicho corredor del tiempo total invertido en la carrera, la parada o paradas obligatorias ocurridas en el paso a nivel. La forma de deducción de este tiempo será la siguiente: Un jurado situado en cada paso a nivel tomará el tiempo transcurrido desde la parada del corredor hasta que quede libre la carretera, aunque en este momento no hubiere el corredor resumido su carrera.

10. La hora de salida de la carrera será anunciada oportunamente con antelación al cierre de inscripciones, dependiendo del circuito elegido y pudiendo variar entre 7' 30 y 9 de la mañana. El tiempo entre la salida de dos corredores podrá asimismo variar de medio a un minuto, según sea el circuito y el número de inscripciones formalizadas. Tanto la hora de salida como el intervalo entre la salida de dos corredores, serán anunciadas oportunamente el día del cierre de inscripciones.

11. Las motocicletas inscritas en la carrera serán debidamente precintadas por un Comité Técnico que comprobará la identidad de la motocicleta antes y después de la carrera. Los corredores deberán conservar intactos los precintos hasta 24 horas después de terminada la carrera, durante cuyo tiempo todas las motocicletas inscritas estarán a disposición del Comité Técnico para cuantos exámenes y comprobaciones sean necesarias. Las operaciones de precintaje tendrán lugar la víspera de la carrera en el lugar y hora que se fijarán oportunamente.

12. La Comisión Técnica de precintaje se reserva la facultad de rechazar la admisión a la carrera de aquellas motocicletas o side-cars que a su juicio no cumplan las prescripciones establecidas en este reglamento, sin caberles por ello responsabilidad alguna.

13. Los premios que se disputarán en esta carrera serán los siguientes:

CARRERA DE MOTOCICLETAS.

- Primero. Copa de oro y plata.
- Segundo. Copa de plata.
- Tercero. Copa de plata.

- Cuarto. Medalla de oro.
- Quinto. Medalla de oro.
- Sexto. Medalla de oro.

PREMIOS ESPECIALES.

- Placa de plata título de Campeón de España, al primer corredor Español clasificado.
- Premio de regularidad.
- Premio de vuelta más rápida.
- Copa de plata a la primera motocicleta clasificada con un motor cuya cubicación no exceda de 560 c. c.
- Medalla de oro a la segunda motocicleta clasificada con una cubicación máxima de 560 c. c.

CARRERA DE MOTOCICLETAS CON SIDE-CAR.

- Primero. Copa de oro y plata.
- Segundo. Copa de plata.
- Tercero. Medalla de oro.
- Cuarto. Medalla de oro.

PREMIOS ESPECIALES.

- Placa de plata título de Campeón de España, al primer corredor Español clasificado.
- Premio de regularidad.
- Premio de la vuelta más rápida.
- Copa de plata a la primera motocicleta clasificada con un motor cuya cubicación no exceda de 560 c. c.
- Medalla de oro a la segunda motocicleta clasificada con una cubicación máxima de 650 c. c.

14. Para optar a cualquiera de los premios especiales, es condición precisa que el corredor termine toda la carrera dentro del tiempo reglamentario.

15. El premio de regularidad será adjudicado en la siguiente forma: Se determinará el tiempo medio aritmético por vuelta a cada corredor; esto es, se dividirá el tiempo total invertido por el número de vueltas dadas al circuito. Se buscarán las diferencias en más o menos, entre el tiempo medio y el empleado en cada vuelta, adjudicándose el premio de regularidad a aquel corredor cuya suma de diferencias sea menor.

16. Los corredores, bajo pena de descalificación, no pueden aceptar auxilio exterior alguno en ningún momento de la carrera, quedando totalmente prohibidos los servicios organizados o aislados. Se exceptúan los servicios de aprovisionamiento de combustibles, aceite o agua, que podrán ser efectuados por segundas personas, siempre que estos se realicen en el lugar oficial a este efecto destinado y del que se dará oportuno conocimiento a los interesados. En este lugar podrán recibir los corredores, cuantos recambios les sean necesarios debiendo ellos exclusivamente proceder a su colocación.

17. Durante el transcurso de la carrera los corredores vienen obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de los vehículos de tracción mecánica. Especialmente vienen obligados a ceder dos tercios de carretera a su izquierda a cualquier corredor que les pida paso. Queda terminantemente prohibido el escape de los gases en forma que pueda levantar polvo y el uso de cualquier accesorio o aditamento que pueda producir igual efecto.

18. Si algún corredor a juicio de los jurados constituyera peligro u obstáculo para los demás corredores, viene obligado a abandonar la carretera a indicación de aquéllos. Asimismo vienen obligados todos los corredores que se hallen en panne, a dejar sus vehículos a un lado de la carretera en forma que no constituyan obstáculo a los demás corredores.

19. Las inscripciones para esta carrera quedan abiertas desde este momento hasta el día 1.º de Octubre próximo. Las inscripciones deberán formalizarse por medio de los boletines oficiales que facilita la Secretaría del «Real Moto-Club de Cataluña». El importe de la inscripción es de 25 pesetas. Entre los días 1 y 8 de Octubre se admitirán inscripciones con derechos dobles de los antes citados; después de esta última fecha, no será admitida inscripción alguna.

La firma del boletín de inscripción trae consigo la conformidad del corredor a todas las disposiciones que se citan en el presente reglamento y a todas aquellas otras disposiciones de orden, antes y durante e inmediatamente después de la celebración de la carrera, que sean dictadas por los Comisarios o Jueces, o dimanen de resoluciones tomadas por el «R. M.-C. de C.»

20. Una vez cerrada la inscripción, el «R. M.-C. de C.» procederá al sorteo del orden en que deben tomar la salida los corredores inscritos, quienes deberán ostentar los correspondientes números de orden adjudicados por sorteo, colocados uno de frente en la parte delantera de la motocicleta y el otro en el dorso del propio corredor.

21. Los ocupantes de los side-cars inscritos en la carrera, deberán ser mayores de 18 años.

22. Los Comisarios y Jueces se retirarán del recorrido de la carrera diez horas después de dada la salida al último corredor.

23. Los corredores podrán apelar al «R. M.-C. de C.» de las decisiones de los Comisarios y Jueces, durante un plazo de 24 horas después de terminada la carrera, debiendo toda reclamación efectuarse por escrito e ir acompañada de un depósito de 200 pesetas que será devuelto al reclamante, si el fallo motivado por la reclamación presentada fuera a favor suyo, no siéndole devuelto el importe en caso contrario.

Si con motivo de una reclamación se intentara efectuar una determinada propaganda comercial, la reclamación será rechazada y el depósito no devuelto.

De los fallos del «R. M.-C. de C.» podrá apelar el reclamante al «Real Automóvil-Club de España».

24. El «Real Moto-Club de Cataluña» no acepta responsabilidad alguna por los perjuicios de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

25. El «Real Moto-Club de Cataluña» se reserva la facultad de dictar disposiciones de detalle posteriores a este reglamento, y de variar la fecha de celebración de la carrera si circunstancias exteriores o fortuitas, a su juicio lo hicieran necesario.

26. Han quedado nombrados Comisarios de esta carrera los señores siguientes: D. Francisco Coma y Más, D. José R. Carles y D. Cipriano Tejedor.

Juez de salida, D. Andrés Bresca.

Juez de vueltas, D. César Viamonte.

Barcelona, 10 de Julio de 1919.

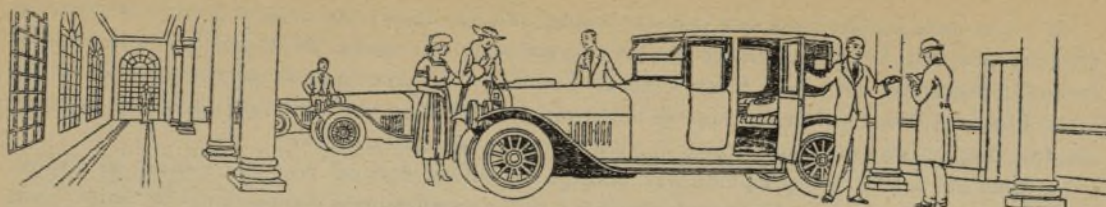
V.º B.º

El Presidente,

FRANCISCO COMA Y MAS

El Secretario General,

CÉSAR VIAMONTE



Del mercado automovilista.

Minerva. Esta tan acreditada casa anuncia dos tipos de 1919-1920, de radiador y tipo muy diferentes de los modelos anteriores a la guerra, cuyas características son las siguientes:

Chassis 20 HP. 4 cilindros	940 libras
Chassis 30 HP. 6 cilindros	1150 »

Los dos tipos van provistos de arranque y alumbrado eléctricos y suspensión Cantilever.

Fiat. Esta antigua casa constructora, anuncia los siguientes tipos de coches:

12-16 HP. 4 cilindros 65 x 110. Torpedo 2 asientos	10.000 libras
12-16 HP. 4 cilindros 65 x 110. Torpedo 4 asientos	10.000 »
15-18 HP. 4 cilindros 70 x 130. Torpedo 4 asientos	14.500 »
15-25 HP. 4 cilindros 75 x 130. Chassis	13.000 »
15-25 HP. 4 cilindros 75 x 130. Torpedo 6 asientos.	16.000 »
15-25 HP. 4 cilindros 75 x 130. Landaulet 6 asientos.	18.500 »
30 x 40 HP. 6 cilindros 75 x 130. Chassis	16.500 »
30 x 40 HP. 6 cilindros 75 x 130. Torpedo 6 asientos.	20.000 »
30 x 40 HP. 6 cilindros 75 x 130. Landaulet 6 asientos.	22.500 »
15-20 HP. 4 cilindros 80 x 140. Chassis	15.000 »
15-20 HP. 4 cilindros 80 x 140. Torpedo 6 asientos.	19.300 »
15-20 HP. 4 cilindros 80 x 140. Landaulet 6 asientos.	20.500 »
25-35 HP. 4 cilindros 100 x 140. Chassis	21.500 »
25-35 HP. 4 cilindros 100 x 140. Torpedo 6 asientos.	25.000 »
25-35 HP. 4 cilindros 100 x 140. Landaulet 6 asientos.	28.000 »

Todos estos modelos van provistos de neumáticos, ruedas metálicas y alumbrado eléctrico. Los seis últimos van provistos además de arranque eléctrico.

CAMIONES. — 15-20 HP. 4 cilindros 80 x 140. 1.000 kgs. carga útil. Chassis.	13.200 libras
25-35 HP. 4 cilindros 100 x 140. 1.500 kgs. carga útil. Chassis.	23.600 »
35-45 HP. 4 cilindros 100 x 180. 3.500 kgs. carga útil. Chassis.	31.750 »
TRACTOR AGRÍCOLA. — 40-50 HP. 4 cilin. 105 x 180. Puede remolcar 20 ton. das	20.750 »
MOTOR MARINO. — 25-35 HP. 4 cilin. 100 x 140. Con embrague y cambio de marcha	13.750 »

Landa. En la Exposición Madrileña de automóviles celebrada en la Brasserie del Palace Hotel, hizo su debut de presentación al público el auto-

móvil Landa, construido en Madrid por la Sociedad Española de Automóviles Landa.

El chasis tiene varias particularidades, pero lo más saliente del mismo es el motor que es del tipo a dos tiempos, dos cilindros fundidos en un solo bloque. Las dimensiones de los cilindros son 90 milímetros de diámetro por 90 de carrera, siendo la cubicación total 1144 centímetros cúbicos. Según las fórmulas de fuerza adoptadas, esta cubicación corresponde a un motor de 8 caballos y según los constructores, éste es denominado 8-20 HP.

Como la mayoría de los motores a dos tiempos, el motor Landa carece de válvulas, pero tiene la particularidad de que la aspiración de la mezcla se hace directamente en los cilindros, sin pasar por tanto por el carter como regularmente tiene lugar en la admisión de las motocicletas provistas de esta clase de motores. Según los constructores, esta forma de admisión tiene la ventaja de que evita la presencia excesiva de lubricante en la mezcla explosiva, lo propio que varias de las pérdidas peculiares de los motores a dos tiempos, obteniéndose una economía de combustible poco común en este tipo de motores. Parece comprobar esta afirmación el hecho de que la aspiración es muy enérgica y permite el funcionamiento del motor con un reglaje de giggers muy pequeño en el carburador.

El enfriamiento de motor tiene lugar por radiador corriente, nido de abejas. Los constructores no han creído necesario adaptar ventilador ni bomba de circulación de agua, ya que el motor funciona sin alcanzar grandes temperaturas, permitiendo el empleo de pistones de fundición de aluminio corriente, sin aleación de otros metales especiales.

El resto de la especificación de este coche es como sigue:

Carburador tipo Zenith corriente.

Ignición por magneto Bosch de calaje fijo, sin avance graduable.

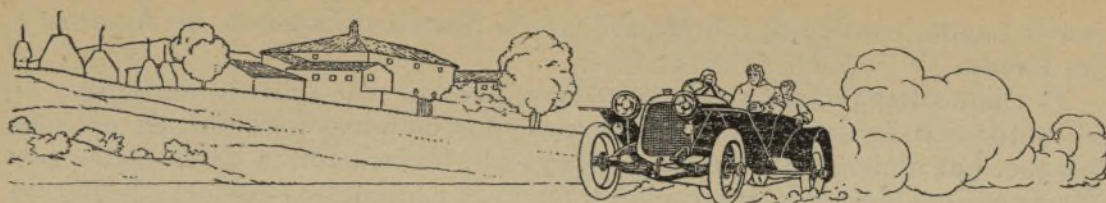
Embrague de cuero, tipo de cono invertido graduable y progresivo.

Cambio de marchas dando tres velocidades hacia adelante y una atrás.

Frenos, uno de pie sobre el diferencial y otro de mano sobre las ruedas posteriores.

Suspensión, por medio de ballestas semi-elípticas atrás y adelante, particularmente largas las primeras y provistas de amortiguadores.

El automóvil Landa monta ruedas intercambiables y neumáticos de poca sección, como corresponde a su peso y potencia. No nos es posible ofrecer a los lectores de AUTO-MOTO nuestra impresión personal del coche Landa ya que no hemos tenido ocasión de probarlo por carretera. Los directores de la casa afirman que el nuevo coche es capaz de desarrollar velocidades hasta de 85 kilómetros por hora y que su consumo de gasolina no excede de 8 litros por 100 kilómetros. Son ambas características verdaderamente notables para un motor de la cubicación del Landa y del tipo a dos tiempos que suelen ser exagerados en el consumo de combustible, que esperamos podremos confirmar en la próxima prueba del coche a que hemos sido atentamente invitados.



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

Madrid a Francia por La Junquera. Está en mal estado desde el confín con Aragón hasta Lérida: sigue regular hasta Tárrega, y mejora hasta Cervera en cuyas cercanías empeora para volver a mejorar hasta cerca de Igualada, en donde está en muy mal estado en un trozo de cinco kilómetros, hoy en reparación; continúa mejor por los Bruchs y Esparraguera hasta Martorell, regular hasta Molins de Rey y muy deficiente el resto hasta esta Capital.

El adoquinado de la misma carretera hasta Badalona continúa dificultando la circulación de los automóviles y lo mismo sucede con las obras actualmente en ejecución para rebajar la cuesta de Mongat; sigue en buen estado por Masnou cuya travesía ha mejorado lo mismo que el trozo hasta Premiá y sin variación en su estado general está buena hasta Gerona, empeorando a la salida de esta capital, mejorando hasta Figueras y terminando en mal estado hasta la frontera, aunque el último trozo que estaba intransitable ha mejorado de condición.

Barcelona a Ribas y Puigcerdá. Sigue como casi siempre en mal estado el trozo hasta Moncada, continúa regular hasta Granollers y bien hasta poco antes de Vich, donde empeora hasta dos kilómetros después de la travesía en que vuelve a mejorar hasta Ripoll, estando después de esta población casi intransitable hasta Campdevánol, mejora notablemente hasta Ribas y desde este punto hasta la Collada de Tossas está en muy buen estado, siguiendo en mal estado la bajada hasta La Molina y regular hasta Puigcerdá.

La carretera nueva que desde la Collada de Tossas conduce a Puigcerdá está completamente impracticable para los automóviles.

Tarragona a Lérida. Se está practicando una importante reparación en el primer trozo hasta Valls, continuando luego en regular estado de conservación hasta Lérida.

Lérida a La Seo de Urgel y Puigcerdá. Está solamente regular hasta Artesa de Segre, mejora hasta Pons y continúa en muy mal estado hasta Organyá siguiendo mejor hasta La Seo y bien luego hasta Puigcerdá.

Tárrega a Balaguer. Ha mejorado bastante en su estado general y puede recomendarse a los automovilistas.

Reus a Montblanch. En buen estado general, el paso del río Francolí no presenta en esta época del año dificultad para los automóviles, salvo naturalmente una avenida poco frecuente en verano.

Montblanch a Santa Coloma de Queralt. En estado solamente regular, pero que empeora notablemente en cuanto llueve con alguna persistencia.

San Guim a Santa Coloma. Está toda ella en estado bastante aceptable.

Manresa a Vich. Recientemente han sido objeto de una ligera reparación los cinco primeros kilómetros que estaban en bastante mal estado, continuando el resto hasta Vich en buen estado general.

Ripoll a San Juan de las Abadesas y Camprodón. Está en buen estado hasta San Juan y completamente intransitable hasta Camprodón, siendo muy de lamentar que no haya forma de que esté en buen estado este trozo de carretera tan frecuentado por los automovilistas, especialmente en verano y que desde hace mucho tiempo está en continuo mal estado.

Olot a Ripoll. Ha sido reparada en buenas condiciones hasta San Juan y como queda ya indicado está bien hasta Ripoll.

Olot a Gerona por Besalú. En estado muy deficiente en algunos trozos y bien en otros, por lo que no puede recomendarse.

Olot a Gerona por Anglés. A pesar de no hallarse en tan excelente estado como en años anteriores, puede sin embargo considerarse buena en toda su extensión.

Figueras a Rosas y Cadaqués. Ha mejorado de una manera sensible el trozo de Figueras a Castellón de Ampurias que estaba en muy mal estado, continuando el resto en buen estado general.

Gerona a La Bisbal. Excelente carretera, muy pintoresca y en buen estado.

Madrid a Francia a San Hilario por Sils y Santa Coloma. En regular estado hasta Santa Coloma y buena hasta el final, aunque muy sinuosa.

Madrid a Francia a Blanes por Vidreras y Lloret. En buen estado toda ella, así como el ramal de Blanes a la misma carretera de Madrid a Francia.

Hostalrich a Arbucias y San Hilario. Está muy mediana hasta Arbucias y ha mejorado notablemente desde este punto hasta San Hilario.

Arenys de Mar a San Celoni. Dejando aparte los molestos badenes que existen en el trozo hasta Arenys de Munt, está toda en excelente estado de conservación.

Mataró a Granollers. Está en estado solamente regular habiendo mejorado de una manera sensible el trozo hasta Argentona y el ramal a Dos Rius, que estaban en muy mal estado de conservación.

Badalona a Mollet. Carretera sumamente pintoresca y muy recomendable por su buen estado, a excepción de los últimos kilómetros y travesía de Mollet que están en estado deficiente.

Barcelona a Santa Cruz de Calafell. Continúa lentamente el adoquinado de los primeros kilómetros, en término de Hospitalet, está deficiente el trozo entre Cornellá y el puente sobre el Llobregat, habiendo mejorado notablemente hasta Viladecans, continuando bien hasta las costas de Garraf que, aunque no están en tan espléndida forma como otras veces, puede circularse por ellas en buenas condiciones; entre Sitges y Villanueva está muy mediana y continúa en estado solamente regular hasta su terminación.

Molins de Rey a Caldas. Está en regular estado hasta Rubí, mejora bastante hasta Sabadell y empeora notablemente desde esta población hasta Caldas.

Vendrell a Valls. Empieza en buen estado y progresivamente va empeorando hasta Vilardida, hallándose en muy mal estado el trozo último comprendido entre esta población y Valls.

Sitges a Villafranca. Está en estado bastante satisfactorio en toda su extensión.

Martorell a Igualada por Capellades. Está en mal estado general que dificulta la circulación de automóviles.

Tarrasa a Castellvell por Rellinás. El primer kilómetro inmediato a Tarrasa está algo deficiente, hallándose el resto en excelente estado, pudiendo recomendarse para la excursión a Montserrat.

Tarrasa a Olesa por Viladecaballs. Esta carretera ha empeorado notablemente y no puede recomendarse para ir a Montserrat en automóvil.

La circulación de automóviles en Francia.

El socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña» Sr. Deloustal, que ha realizado el trayecto Barcelona-París en su automóvil, ha dirigido al Secretario del «Club» una carta manifestándole haber pasado la frontera sin inconveniente, haber encontrado en buena condición las carreteras francesas y recomienda eficazmente a los que deseen viajar por Francia en automóvil vayan provistos del mayor número posible de neumáticos de recambio, pues en este momento se nota gran escasez de ellos en Francia y se hallan sin poder circular por esta causa un gran número de automóviles.

Por su parte el Sr. Cónsul de Francia en esta capital anuncia que tiene calidad para librar junto con los pasaportes las autorizaciones para circular en automóvil por aquella nación.



Itinerarios veraniegos.

Siendo muchos los socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» que solicitan itinerarios para sus excursiones veraniegas, hemos creído conveniente su publicación; algunos de ellos los debemos a la amabilidad del Sr. Galiardo, propietario del «Garage Arturo» de Bilbao.

Las distancias kilométricas están tomadas desde el punto de origen.

ITINERARIO N.º 1.

Zaragoza-Pamplona.

Villanueva del Gállego	14 kms.
Zuera	26 »
Almudévar	54 »
HUESCA	73 »
Esquedas	87 »
Plasencia	92 »
Ayerbe	102 »
Murillo del Gállego	112 »
Santa María de la Peña	124 »
Anzánigo	130 »
Bermues	143 »
JACA	161 »
Santa Cilia de Jaca	175 »
Berdún	191 »
Tiermas	214 »
Yesa	224 »
Liedena	230 »
Izco	245 »
Monreal	253 »
PAMPLONA	278 »

ITINERARIO N.º 2.

Pamplona-San Sebastián.

Irurzun	20 kms.
Lecumberri	33 »
Betelú	45 »
Tolosa	65 »
Andoain	83 »
SAN SEBASTIÁN	108 »

ITINERARIO N.º 3.

Pamplona-Bilbao.

Irurzun	20 kms.
Huarte-Araquil	32 »
Arbizu	39 »
Alsasua	49 »
Idiazabal	69 »
Villafranca	77 »
Beasain	79 »
Ormáiztegui	85 »
Zumárraga	94 »
Legazpi	99 »
Oñate	114 »
Mondragón	119 »
Elorrio	128 »
Durango	139 »
BILBAO	169 »

ITINERARIO N.º 4.

Pamplona-Bilbao por Vitoria.

Irurzun	20 kms.
Huarte-Araquil	32 »
Arbizu	39 »
Alsasua	49 »
Olazagutia	53 »
Salvatierra	68 »
Arrieta	75 »
Elorriaga	93 »
VITORIA	96 »
Gamarra	100 »
Urbina	108 »

Villarreal	112 kms.
Barazar	123 »
Ceanuri	132 »
Villaró	135 »
Castillo Elejabeitia	137 »
Ceberio	145 »
Miravalles	152 »
BILBAO	165 »

ITINERARIO N.º 5.

San Sebastián-Bilbao por Durango.

Orio	21 kms.
Zarauz	26 »
Guetaria	31 »
Zumaya	36 »
Mendaro	60 »
Elgoibar	66 »
Eibar	72 »
Ermua	75 »
Berriz	82 »
DURANGO	87 »
Pilastra	90 »
Amorebieta	98 »
BILBAO	117 »

ITINERARIO N.º 6.

San Sebastián-Bilbao por Marquina.

Usurbil	11 kms.
Zarauz	26 »
Deva	52 »
Alzola	63 »
Elgoibar	66 »
Echevarría	77 »
MARQUINA	80 »
Iruzubieta	83 »
Bolívar	85 »
Guerricaiz	91 »
Urruchua	97 »
Zugastieta	103 »
Amorebieta	109 »
Erleches	115 »
Urgoiti	116 »
Dos Caminos	123 »
BILBAO	128 »

ITINERARIO N.º 7.

San Sebastián-Bilbao por la costa.

Deva	52 kms.
Motrico	57 »
Ondarroa	71 »
Lequeitio	85 »
Ea	96 »
Arriederra	101 »
Guernica	110 »
Pedernales	119 »
Mundaca	120 »
Bermeo	124 »
Larrauri	136 »
Munguía	141 »
Andracas	150 »
Lemoniz	152 »
Arminza	154 »
Górliz	158 »
Plencia	160 »
Urduliz	163 »
Las Arenas	173 »
BILBAO	186 »

ITINERARIO N.º 8.

Bilbao-Santander.

Burceña	6 kms.
Retuerto	9 »
Ortuella	14 »
Nocedal	16 »
San Martín	20 »
Ontón	27 »
Mioño	32 »
Castro Urdiales	36 »
Guriezo	47 »
Laredo	59 »
Treto	64 »
Hoznayo	87 »
Solares	90 »
Astillero	99 »
Peñacastillo	107 »
SANTANDER	117 »

ITINERARIO N.º 9.

Bilbao-Burgos por Valmaseda.

Castrejana	5 kms.
Alonsótegui	7 »

Sodupe	15 kms.
Güeñes	19 »
VALMASEDA	29 »
Villasana	42 »
Bercedo	57 »
Villarcayo	78 »
Sotopalacios	143 »
BURGOS	153 »

ITINERARIO N.º 10.

Bilbao - Burgos por Vitoria.

Miravalles	13 kms.
Ceberio	20 »
Castillo Elejabeitia	28 »
Villaro	30 »
Ceánuri	33 »
Barazar	42 »
Villarreal	53 »
Urbina	57 »
Gamarra	65 »
VITORIA	69 »
P.ª de Arganzón	87 »
Miranda de Ebro	103 »
Briviesca	141 »
Quintanapalla	165 »
BURGOS	182 »

ITINERARIO N.º 11.

Bilbao - Logroño por Haro.

Vitoria	69 kms.
P.ª de Arganzón	86 »
Zambrana	100 »
HARO	111 »
Briones	118 »
Cenicero	125 »
Fuenmayor	135 »
LOGROÑO	147 »

ITINERARIO N.º 12.

Bilbao - Logroño por Laguardia.

Vitoria	69 kms.
Armentia	85 »
Peñacerrada	94 »
Pto. Herrera	103 »
LAGUARDIA	113 »
LOGROÑO	129 »

ITINERARIO N.º 13.

Burgos - Santander.

Villatoro	4 kms.
Vivar del Cid	9 »
Sotopalacios	10 »
Quintanaortuño	13 »
Ubierna	17 »
Mata Sobresierra	23 »
Quintanilla Sobresierra	28 »
Masa	34 »
Tubilla del Agua	47 »
Cobanera	50 »
San Felices	54 »
Quintanilla Escalada	61 »
Cilleruelo	85 »
Cabañas de Virtus	90 »
Luenta	102 »
Entrambasmesetas	110 »
Alceda	114 »
Ontaneda	115 »
S. Vicente de Toranzo	117 »
Villegar	118 »
Corvera	125 »
Aes	127 »
Puente Viesgo	129 »
Vargas	132 »
Carandía	134 »
Renedo	137 »
Las Vegas	143 »
Parbayón	145 »
Ciauca	149 »
Guarnizo	150 »
Muriedas	156 »
Peña - Castillo	159 »
SANTANDER	163 »

ITINERARIO N.º 14.

Palencia - Santander.

Fuentes de Valdepero	7 kms.
Monzón	12 »
Amusco	19 »
Piña de Campos	24 »
Frómista	31 »
Marcilla	35 »
Santillana de Campos	42 »

Osorno	47 kms.	Santa Cruz	155 kms.
Ventosa del Río Pisuergra.	65 »	La Serna	156 »
Herrera del Río Pisuergra.	72 »	Arenas de Iguña	158 »
Alar	80 »	Las Fraguas	159 »
Puebla de S. Vicente	87 »	Somahoz	166 »
Aguilar de Campóo	98 »	Los Corrales.	168 »
Quintanilla de las Torres.	105 »	San Meto.	169 »
Canduela	108 »	Las Caldas	172 »
Mataporquera	114 »	Cartes	175 »
Pozazal	120 »	Campuzano	177 »
Fombellida	125 »	Torrelavega	179 »
Cervatos	128 »	Barreda	181 »
Matamorosa	130 »	Requejada	183 »
Reinosa	133 »	Valmoreda	189 »
Cañeda	136 »	Oruña.	191 »
Lantueño.	141 »	Arce	192 »
Santiurde de Reinosa	142 »	San Mateo	194 »
La Bárcena de Pie de Concha	151 »	Bezana	196 »
Santa Olalla	152 »	SANTANDER	202 »
Molledo	154 »		

De la Tercera Vuelta a Cataluña.

D. Julio Marial, que fué uno de los concurrentes a la Tercera Vuelta a Cataluña y uno de los gloriosos vencedores de la Segunda, ha propuesto, como ya lo hizo en años anteriores, que el importe de las inscripciones que según el Reglamento ha de ser devuelto a los concurrentes que sean socios del «Club», se reparta en concepto de gratificación entre los peones camineros de las carreteras del itinerario de aquella prueba de regularidad.

Este noble y desinteresado gesto del Sr. Marial ha sido muy bien acogido por la mayoría de los concurrentes que han renunciado generosamente sus derechos con aquel objeto, siendo de lamentar que algunos (pocos, por fortuna) se hayan distinguido no cediendo el importe de aquellos derechos a los modestos y sufridos peones camineros que no tienen ciertamente la culpa del mal estado de algunas de las principales carreteras de nuestra región.

En cuanto hayamos recibido las últimas contestaciones de algunos concurrentes, daremos cuenta de la cantidad total que ha de repartirse entre los peones y de su distribución.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» ha regalado una medalla de plata en concepto de colaboración a la Tercera Vuelta a Cataluña a los distinguidos señores socios del «Real Moto-Club de Cataluña» que tuvieron a su cargo el penoso y difícil servicio de los controles secretos en aquella prueba de regularidad y turismo para automóviles de tantísima importancia en la misma.

Y como prueba de agradecimiento por el esfuerzo realizado en la construcción del puente provisional en Picamoixons, ha regalado una medalla de oro al Sr. Cabestany, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Tarragona y otra igual al Sr. Aloy, propietario de la fábrica de papel situada junto al río Francolí, que dió toda clase de facilidades para la construcción.

SECCIÓN OFICIAL



Puente sobre la Riera Salada en Basella.

Deseando el «Real Automóvil-Club de Cataluña» poder informar a sus socios sobre el estado actual de las obras del puente sobre la Riera Salada en su cruce con la carretera de Lérida a Puigcerdá hace tiempo subastadas y adjudicadas, dirigió una comunicación a la Maquinista Terrestre y Marítima que tiene a su cargo la construcción, habiendo contestado esta sociedad, que habiéndole sido adjudicada en Septiembre último la citada construcción y siendo de tres años el plazo de ejecución confía dentro del mismo y salvo causas de fuerza mayor llevar a cabo dicha obra.

Sabiendo la importancia inmensa que para la circulación de toda clase de vehículos por aquella carretera tiene el citado puente, el «Real Automóvil-Club de Cataluña» desearía que la nombrada empresa no esperara a terminar las obras los tres años que le concede la contrata, sino que por patriotismo y teniendo en cuenta los años transcurridos desde que falta tan indispensable puente, hiciera un esfuerzo para acelerar la construcción y antes del plazo señalado quedara colocada la parte metálica sobre las pilastras, hace ya mucho tiempo colocadas en la repetida Riera Salada.

Pasos a nivel.

Según noticias recibidas en el «Real Automóvil-Club de Cataluña», van a empezar en breve las obras de construcción del paso inferior que ha de substituir el actual malísimo paso a nivel sito junto a la Estación de Cornellá.

Más pronto todavía que las del anterior, van a empezar las obras para suprimir el paso a nivel situado en la carretera de Madrid a Francia por la Junquera, en las proximidades de Fornells.

La Cámara Sindical del Automóvil.

A causa principalmente del indiscutible éxito del pasado Salón del Automóvil, la Cámara Sindical ha visto muy justamente aumentar el número de sus socios y necesitando como consecuencia ampliar su esfera de acción, ha alquilado muy recientemente un espacioso piso principal en la Rambla de Cataluña, muy próximo a la plaza del mismo nombre.

Esta importante sociedad tiene en estudio la organización de una gran prueba reservada exclusivamente a camiones automóviles con el itinerario Barcelona, San Sebastián, Bilbao, Santander, Burgos, Madrid, Zaragoza y Barcelona, a celebrarla en el próximo otoño.

Junta Directiva.

El 30 de Junio último celebró sesión la Junta Directiva del «Real Automóvil-Club de Cataluña» dándose cuenta del ingreso de un considerable número de socios, del nombramiento de depositario de bencina en Llagostera, del resultado de la Tercera Vuelta a Cataluña, del Congreso de Turismo recientemente celebrado por la Sociedad de Atracción de Forasteros y no pudo tratarse de otros importantes asuntos porque hallándose veraneando la mayoría de los señores que componen la Directiva, se acordó aplazar su resolución para otra sesión.

Presidió D. José Bertrand y asistieron los Vicepresidentes Dr. Cera y D. Eusebio López y los Vocales Sres. Solá-Sert y Ribas.

Mejoras en las carreteras.

El digno y activo Jefe de Obras Públicas de esta provincia, D. Blas Sorribas, comunica al «Real Automóvil-Club de Cataluña» las siguientes interesantísimas noticias sobre mejoras en las carreteras:

«Ha sido aprobado el proyecto de construcción de dos puentes en los dos malísimos vados cercanos a Igualada, conocidos por el Ganxo, sitos en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

Se va a construir por administración el puente sobre la riera de Argentona en la carretera de Mataró a Granollers y el Consejo de Obras Públicas ha aprobado el proyecto del puente sobre la misma riera, en su cruce con la carretera de Madrid a Francia.

Ha sido aprobado en forma condicional el proyecto de desviación de la travesía de Esparraguera, mejora utilísima para la circulación de automóviles.

Se han subastado ya las obras de supresión del vado de la riera de Tiana y del de la de Cabrils, en el cruce de ambas con la misma carretera de Madrid a Francia.

Se va a proceder al ensanche del puente de La Pobla de Lillet, en la carretera de Solsona a Ribas.

Y finalmente se procederá en breve al adoquinado de la travesía de Sabadell, en el trozo que comprende la calle de Masaguer, que forma parte de la carretera de Sabadell a Prats de Lluçanès.»

Gacetilla suplicada.

En el «Fomento del Trabajo Nacional» han celebrado Asamblea general la «Cámara Sindical del Automóvil», para dar cuenta a sus socios del resultado brillantísimo que obtuvo la primera Exposición efectuada en el Palacio de Bellas Artes.

A propuesta del Presidente de la Asamblea, se acordó un expresivo voto de gracias para los prestigiosos elementos que compusieron el Comité organizador por el celo, inteligencia e interés con que desempeñaron los cargos que les confió la Cámara.

Por la Junta Directiva de la citada entidad se han dirigido expresivos mensajes de salutación a los nuevos Presidente del Consejo de Ministros, Ministros de Hacienda, Fomento y Abastecimientos, reiterándoles las peticiones que fueron hechas a sus antecesores y que están consignadas en las Conclusiones aprobadas por la Asamblea magna Automovilista, celebrada en Barcelona en Mayo último.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Julio han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. R. Torras Bassols, D. José María Jorro, D. Pedro Carbonell, D. Manuel Galcerán, D. José de Peray, D. José Gimbert, D. Rosendo Fusté, D. Ignacio Muntadas, D. Juan Casabó, D. Juan Torres, D. José Juliá Nogués, D. José Castellví, D. Raimundo Vilaclara y D. Enrique Llor.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los Sres. D. Francisco González, D. José Laporte, D. José Solé, D. Ramón Planas y D. Patricio de Satrústegui.

Inscripción de vehículos con arreglo al nuevo reglamento de circulación.

Se pone en conocimiento de los señores socios de este «Real Moto-Club de Cataluña», haber sido avisados por el Gobierno Civil de esta provincia, que habiéndose puesto en vigor la inscripción y reconocimiento de vehículos con arreglo al nuevo reglamento de circulación, se procederá a imponer multas a los que no cumplan con los requisitos marcados en él; en su consecuencia se previene así, para que los señores socios que lo deseen pasen por la Secretaría del Club para enterarles de todo lo concerniente a este asunto, dándoles facilidades para ponerse dentro de la ley en breve plazo.

El Campeonato de España Motociclista.

La Comisión Organizadora de esta carrera, deseosa de dar a la misma todo el realce que su importancia merece, está gestionando por cuantos medios están a su alcance que el circuito donde ha de efectuarse, reúna las mejores condiciones tanto para que en él puedan desarrollarse velocidades superiores a las conocidas, como para que el público que desee presenciar la prueba pueda trasladarse con todo género de facilidades al lugar designado al efecto.

Reuniendo para el caso mejores condiciones entre los tres designados el de Villafranca, Puigdalba, Guardiola, Las Cabañas y Villafranca, pues según informe de la Comisión de itinerarios compuesta de los Sres. Tegedor y Dalfau, de los 28 kilómetros de recorrido únicamente ocho de ellos entre Villafranca y Sabadell están en mal estado, se ha interesado del Ministerio de Fomento y Dirección General de Obras Públicas el arreglo de dicho trozo, con lo cual se conseguiría que quedase el circuito en las condiciones deseadas por este «Real Moto Club de Cataluña», gestiones que en nuestro obsequio han apoyado el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia, y con especial interés nuestro consocio el Diputado Provincial por Villafranca-Igualada D. Enrique Ráfols y el Sr. Alcalde Constitucional de Villafranca, quien se ha puesto a nuestra disposición para todo lo referente a este asunto.

Entre el elemento motorista reina gran entusiasmo para esta prueba, siendo varias las marcas entre ellas alguna que hará su debut en España, que preparan sus máquinas para que conducidas por los mejores corredores que conocemos hagan del campeonato una prueba en extremo interesante.

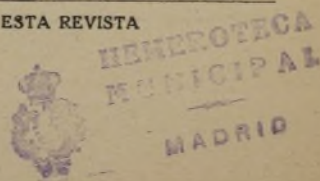
Trofeo Armangué.

Esta importante prueba que figuraba en nuestro programa deportivo para celebrarse el día mismo que el Campeonato de España Motociclista, tendrá lugar un mes después de dicho Campeonato y en el mismo circuito.

La variación de la fecha ha sido motivada, por que de realizarse en un mismo día las dos pruebas, deberían haberse reducido los kilómetros del recorrido de ambas, lo que hubiera mermado importancia a una y otra, al paso que, en la forma acordada, además de proporcionar a los amantes del deporte dos días de emociones, nos permite que el kilometraje sea en consonancia a la importancia de las carreras.

Se está ultimando el Reglamento de esta prueba que será aprobado en una de las primeras sesiones que celebre la Directiva de este «Real Moto-Club de Cataluña», y que aparecerá publicado en el próximo número de esta revista.

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

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 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*

SALON DE EXPOSICION:

Calle de Provenza, 247 - Teléfono G. 1023

BARCELONA



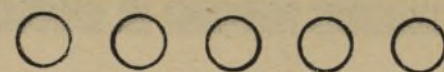
FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

J. B. H.

FABRICACIÓN
NACIONAL

JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31
BARCELONA



Automóvil Salón

Coches de las grandes marcas :

SIMPLEX
STUTZ
MITCHELL

Camiones :
FEDERAL

Motocicletas :
INDIAN

Ruedas motrices :
AUTO WHEEL

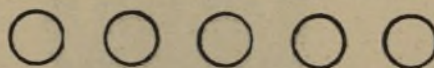
BICICLETAS AUTO-MOTO

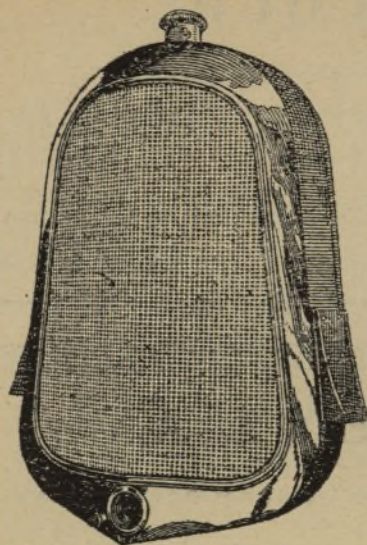
NEUMÁTICOS : ACCESORIOS
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE
SPORT DE TODAS CLASES

Despacho :
TRAFALGAR, 52
Teléf. 490 S. P.

Exposición y venta :
P. CATALUÑA, 18
Teléf. 575 A.

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





FÁBRICA DE RADIADORES PARA
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

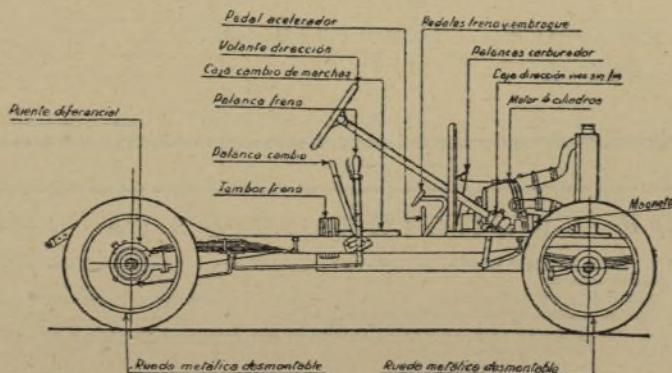
FAROS, BOCINAS, ETC., ETC.
CAPÓS DE TODAS CLASES

BARCELONA

MADRID : Monteleón, 28
Teléfono J. 835

Argüelles (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 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.^ª, S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA

DEPORTISTAS

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

DAVID

REUNE EL MÁXIMUM DE VELOCIDAD, ELEGANCIA
Y ECONOMÍA

ÚNICOS VENDEDORES:

HENDERSON, LANE & Co.

ANCHA, 27, PRAL. - BARCELONA

OLIVA DE VILLANOVA

