

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

Portada.

El escape libre, por J. - V. Solá Andreu.

El turismo automovilista en la Costa Brava catalana, por H. A.

«R. M.-C. C.». — Trofeo Armangué : Carrera de autociclos. Reglamento.

Del Mercado Automovilista.

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

Sección oficial.

Año II - Núm. 13



Septiembre de 1919

Ayuntamiento de Madrid

ABADAL



BUICK

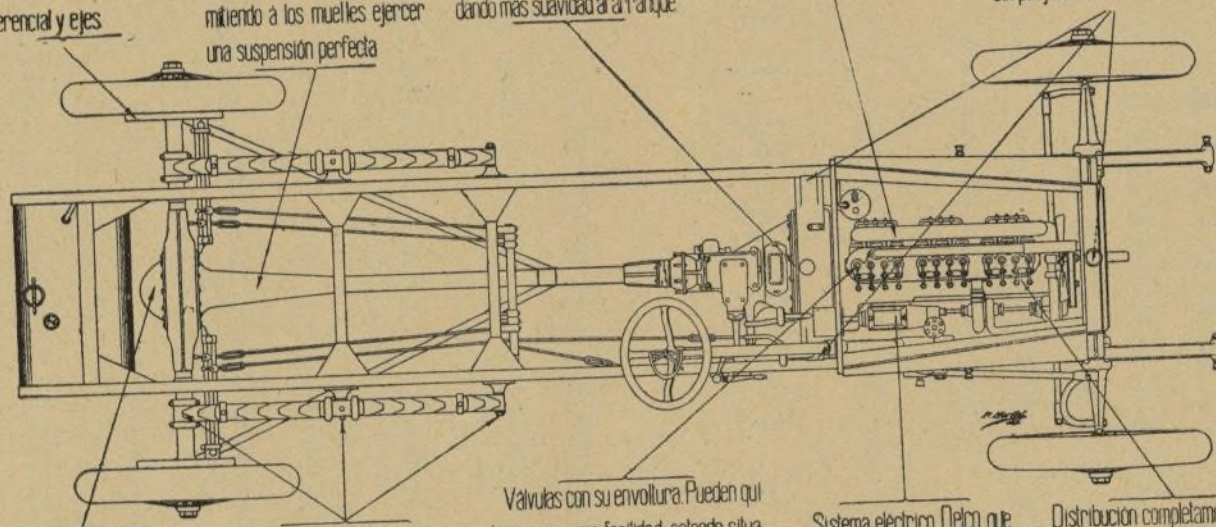
Freno de mano y de pie en las ruedas motrices suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y ejes.

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 Kmhs. hora.

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



Corona y pinón 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

SE ha cumplido el primer aniversario de la fundación de esta Revista y de conformidad con el programa que expusimos en el primer número de la misma, hemos procurado, en la medida de nuestras modestas fuerzas, hacer interesantes sus páginas a nuestros socios, publicando aquellos artículos y noticias que hemos considerado les sería de utilidad conocer, habiendo procurado hacerlo con sujeción a la imparcialidad más estricta.

En el transcurso del año tuvieron lugar acontecimientos automovilísticos y motorísticos de importancia excepcional y a ellos tuvimos que dedicar atención preferente : la Carrera en cuesta de Ordal, el Primer Salón del Automóvil, la Tercera Vuelta a Cataluña en Automóvil, y la Prueba o Concurso en cuesta de los Bruchs nos han costado un verdadero esfuerzo de información escrita y gráfica, que no dudamos debió ser apreciado por nuestros lectores.

La terminación de la gran guerra europea, que detuvo el progreso del automovilismo y del motorismo en todo el mundo, ha de permitirnos sin duda alguna intensificar el trabajo de esta Revista, dando cuenta en ella de las grandes manifestaciones que con toda probabilidad se celebrarán en el extranjero y de las que hemos tenido hasta ahora una información muy deficiente, y aumentarán también al propio tiempo las fuentes de información sobre las novedades y adelantos que en gran número se introducirán en los vehículos de tracción mecánica de todas clases, de las que pensamos poder enterar con todo género de detalles a nuestros lectores.

Por otra parte, nos consta que tanto el «Real Automóvil-Club de Cataluña» como el «Real Moto-Club de Cataluña» no piensan dormirse sobre sus laureles y que si logran vencer el obstáculo casi insuperable de la falta de buenas carreteras, se apresurarán a organizar importantes

manifestaciones para contribuir en la medida de sus fuerzas al desarrollo y progreso del automovilismo y del motorismo en nuestra región.

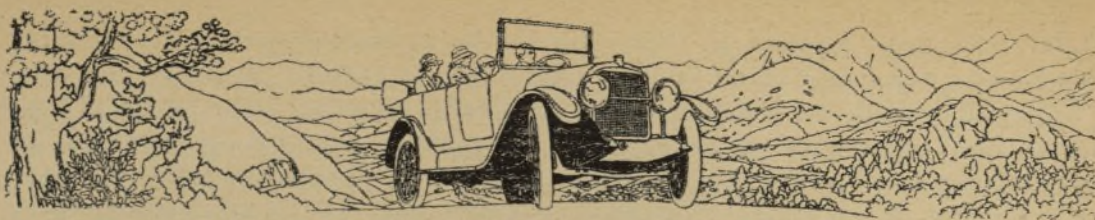
Hemos de agradecer profundamente la valiosa colaboración de distinguidos ingenieros y de queridos amigos que han honrado las páginas de nuestra Revista con bien escritos artículos, que con toda seguridad habrán interesado a nuestros lectores, vulgarizando para ellos las materias técnicas relacionadas con los automóviles y motocicletas que ordinariamente resultan un poco áridas para los automovilistas y motoristas no iniciados en los misterios de la carburación y la combustión.

Conforme dijimos en el programa inserto en el primer número de esta Revista, sus columnas están abiertas a todos y acogeremos con muy buena voluntad y sincero agradecimiento todos los artículos y noticias que sean de interés automovilístico y motorístico, pues en su publicación seguimos animados del mismo espíritu desinteresado y exento en absoluto de toda idea de lucro ni de comercio.

Las felicitaciones y las cariñosas frases de aliento que hemos recibido en gran número, algunas de eminentes personalidades, por la labor que vamos desarrollando, y que no publicamos por no parecer vanidosos, han de animarnos a proseguir nuestra labor con mayor entusiasmo aún, convencidos de la ventaja que representa para los señores Socios de nuestros Clubs el disponer de un órgano oficial que les tenga al corriente de todo aquello que, relacionado con el automovilismo y el motorismo, ocurra en el mundo.

Entramos, pues, en el segundo año de nuestra publicación llenos de fe y de entusiasmo, con empeño decidido de obtener como única recompensa la satisfacción de que nuestros esfuerzos y trabajos sean considerados de utilidad por nuestros lectores.

LA DIRECCIÓN



El escape libre.

Antes de que el automóvil alcanzara un grado de perfección del que los menos exigentes pudieran mostrarse medianamente satisfechos, los técnicos que se afanaban por su mejoramiento, encontraron muy del caso estudiar la disminución y aún supresión de una serie de ruidos que, además de resultar altamente molestos, descubrían en forma demasiado desvergonzada, la existencia de choques y trepidaciones que pudiéramos llamar anormales y que constituyen una de las mayores imperfecciones del motor a explosión. La índole especial de esta máquina, lo mismo que de los demás órganos que en su compañía forman el chasis automóvil, el crecido número de piezas de que se compone, la velocidad a que trabajan muchas de ellas, la limitación que precisa establecer en su peso, los engranajes de que es forzoso servirse para las transmisiones, los órganos de movimiento alternativo, la irregularidad del ciclo y una larga serie de factores, que no precisa enumerar, creaban a la labor numerosas dificultades, pero el ingenio fué poco a poco triunfando de muchas de ellas y, sin que al presente pueda darse por completamente solucionado este importantísimo problema, ello es que una de las características más apreciadas en el automóvil moderno, la constituye la casi ausencia de los molestísimos ruidos que sufríamos en el antiguo con más resignación que indulgencia.

Verá el discreto lector, cuán desplazada se encontraría en el presente artículo la descripción de alguno de los numerosos recursos de que han echado mano los técnicos para llegar a casi acallar las voces de protesta de esas piezas sometidas a choques y trepidaciones de todo género, cuyo engrase no es nunca lo suficiente perfecto, voces que el desgaste aumenta de día en día, sino simplemente a poner de manifiesto una idea errónea que prevalece entre un crecido número de automovilistas y que lleva a una práctica que, sobre no conducir a nada práctico, representa un salto atrás y una molestia. Me refiero al llamado vulgarmente escape libre, tan ensalzado por la ignorancia, la fachandaría y sobre todo por ciertos constructores y por bastantes conductores, que se sirven de él para disimular ruidos que una fabricación más esmerada y unos cuidados más asíduos podrían reducir y aún evitar.

Hasta tanto que se encuentre en el motor a explosión, como se ha encontrado en otros, el aprovechamiento de la presión a que se encuentra aún el

fluido propulsor después de haber provocado el desplazamiento del émbolo, tendremos una cantidad de energía que, sobre lo sensible de tener que desperdiciarla cuando su producción ha implicado un gasto, se acumula el trastorno que representa su evacuación. La rapidez con que se suceden las explosiones en el motor, nos concede un lapso de tiempo insignificante para la expulsión de los gases quemados, o mejor aún, en plena combustión, y estos gases a su salida, bien del cilindro bien del tubo de descarga, han de abrirse paso a través de una cortina de aire que obtura la salida: de ahí un choque y la correspondiente detonación.

Para evitar el choque violentísimo del fluido motor con el aire atmosférico a su presión normal, precisa un intermediario que es el tubo de descarga y el silencioso. Este no tiene otro objeto que el retardar la salida de los gases del escape para dar lugar al enfriamiento y pérdida de volumen consiguiente. La construcción de un silencioso discreto no ofrece grandes dificultades, así es que la mayoría de los que han adoptado los fabricantes de autos pueden aceptarse sino como perfectos, que no hay nada que pueda considerarse perfecto en máquina tan novísima como es el automóvil, al menos como corrientes. Deben ser rechazados los no desmontables por las dificultades que ofrece su limpieza, tan necesaria como la del mismo motor.

El silencioso ideal sería aquel que permitiera la reunión de los gases procedentes del motor y el aire atmosférico encontrándose ambos a una misma presión, de donde supresión completa del choque productor de ese ruido que tan grato parece ser a ciertos timpanos y una pérdida de fuerza como consecuencia natural del mencionado choque.

Es cierto que ningún silencioso de los empleados hasta hoy realiza el ideal apuntado, pero hay que tener muy presente que tampoco lo realiza el escape libre y que el mayor ruido producido por él es prueba indiscutible de la mayor violencia del choque de los gases procedentes de la descarga con la atmósfera.

Ni vendría al caso ni puedo precisar a qué época se remonta la voga del escape libre, pero me atrevo a afirmar que data de tiempos en que el silencioso, como los demás órganos del automóvil, no estaban perfeccionados como lo están hoy y en que la cultura de automovilistas y aún de mecánicos, no alcanzaba un grado muy superior al del citado silencioso. No han sido precisamente las marcas más afamadas las que se han preocupado de dotar sus chasis del dispositivo de libre descarga, sino más bien otras que con él han pretendido disimular algo que distaba mucho de constituir una propaganda favorable.

No tengo la seguridad de si los primeros que adoptaron el escape libre lo hicieron en persecución de un aumento de rendimiento de su motor, pero si la tengo de que la inmensa mayoría de los que hoy siguen la práctica, están en el firme convencimiento de que aquél *trabaja más desahogado*: por lo

visto viene a ser una cosa así como ponerse en mangas de camisa. Pocos se preocupan de si la escasa abertura de sus válvulas, las incrustaciones carbonosas en el interior del tubo de descarga, la duración del tiempo de escape y otras mil causas que pueden surtir parecidos efectos, son motivo de *ahogo* para su motor. Cualquier recomendación beneficiosa para el motor que implicara una molestia mucho menor que la que representa el continuo chasquido de un tubo de descarga, sería seguramente rechazada de plano por la mayoría, pero se trata de una práctica consagrada por la rutina y que ya casi puede considerarse intangible.

Numerosas pruebas verificadas en el laboratorio del «Automóvil-Club de Francia» por el personal peritísimo de que aquél dispone, han venido a corroborar con sus resultados, los obtenidos en otras efectuadas por técnicos y constructores, de las que se deduce que un escape libre discretamente calculado y en buen estado de limpieza no resta al motor fuerza alguna apreciable. De otro modo no se concibe que fábricas de primera línea que, como es natural, quieren que el público pueda apreciar en sus motores el máximo de rendimiento, los entreguen sin el dispositivo de escape libre, que luego la buena fe de la mayoría de los clientes, cediendo a consejos más o menos autorizados, se apresura a adoptar sin tomarse la molestia de hacer una prueba que ponga de manifiesto si la ventaja obtenida compensa la incomodidad de convertir en ruidoso un auto que, merced a estudios que debiéramos saber apreciar, era silencioso.

Algunos apoyan su creencia de que el silencioso absorbe fuerza en el solo hecho de que en los coches de carreras no se instala dicho órgano, pero hay que tener presente que en aquéllos se prescinde de toda cosa que no sea absolutamente necesaria en evitación de peso inútil y desarreglos que pueden siempre ocurrir. Obsérvese, no obstante, una variación entre los primitivos autos de carreras y los actuales: aquéllos llevaban cortados los tubos de descarga lo más cerca posible de la salida de los cilindros, mientras que ahora se adopta ya muy generalmente el colector que conduce los gases hasta la parte trasera del vehículo, lo que prueba que este aumento de recorrido no se estima como causa de una pérdida de rendimiento, que por insignificante que fuera, sería en este caso tenida en cuenta. Además, el motor del auto de carreras trabaja con un exceso de engrase y difícilmente podría construirse un silencioso que al cabo de 1.000 kilómetros de recorrido no sufriera la influencia del constante paso de gases fuertemente impregnados de residuos grasos.

Aun cuando en la mayoría de los casos se adopta el escape libre bajo pretexto de aumento de rendimiento del motor, en rigor se trata solamente de una rutina cuya razón de ser no quieren muchos indagar. De perseguir solamente una potencialidad de motor, veríamos emplear el escape libre solamente en los autos destinados a turismo, en los que un aumento de rendimiento de solo un 5 % tiene alguna importancia, pero nunca en coches que prestan un

servicio de ciudad, provistos de carrocerías en las que nada se ha escatimado para alcanzar el máximo de confort, coches ocupados por personas que van o vienen de manifestaciones de la vida elegante, que tienen impresiones que comunicarse y que se callan cediendo la palabra a ese eterno charlatán que hiere nuestros tímpanos.

No se concibe oír el ruido de un escape libre a la puerta de un teatro, en el vestíbulo de una casa, en que las gruesas alfombras ahogan hasta el rumor de los pasos o en un paseo. Resulta sencillamente de mal gusto y no creo que en aquellas ocasiones pueda nadie preocuparse del rendimiento, que maldita la falta que hace.

Las Ordenanzas Municipales, no solamente de nuestra ciudad sino de casi todas las civilizadas, con un acierto muy superior al de otras disposiciones, prohíben el uso del escape libre dentro de las capitales, pero, aquí al menos, las Ordenanzas no se cumplen y el abuso continúa y continuará mientras los automovilistas no quieran apercibirse de que se entregan a una práctica que sostiene la incultura y la conveniencia de ciertos constructores y conductores. Cuántos motores al cerrar su escape libre dejarían sentir sus cojinetes, levas de válvula, engranajes de distribución, transmisiones, etc., etc., con la natural sorpresa del propietario que adquirió un auto reputado como silencioso!

Suprimamos el escape libre y seguidamente notaremos ruidos que hoy pasan desapercibidos porque aquél los ahoga. Nuestro chauffeur mismo, molestado como nosotros por el aviso insistente de ciertas imperfecciones de funcionamiento, se apresurará a corregirlas hasta donde alcancen sus medios y cuando éstos no sean suficientes reclamará la intervención del taller, que puede con una reparación de poca importancia, practicada con oportunidad, ahorrarnos luego una mucho mayor.

Por confort y por seguir el adelanto que nuestros constructores imprimen en el automóvil, además de una serie de motivos, unos enumerados en el presente artículo y otros callados en atención a la brevedad, pero ninguno de ellos fuera del alcance de mis lectores, debe prescribirse el escape libre en el interior de las poblaciones. Solamente en plena campaña puede tener algún interés en ciertos momentos, para prescindir de él en otros en que ofrece más inconvenientes que ventajas.

Demostrado que un auto provisto de un buen silencioso y en perfecto estado de limpieza no proporciona un aumento sensible de rendimiento con la adopción del escape libre, desaparece toda propaganda en favor de éste y aún quiero hacer resaltar otros inconvenientes notados en carretera.

El ruido del motor de nuestro auto, no amortiguado por dispositivo alguno, nos impide oír las señales que pueda hacernos otro vehículo que viene detrás o que debe cruzarse con nosotros en un embranche del camino o que puede salirnos inopinadamente al doblar un recodo de la carretera. Nos impide oír la protesta de cualquier órgano de nuestro auto, protesta que de ser

desatendida para generalmente en avería más o menos importante. Nos impide comunicarnos las impresiones que la excursión nos produce y un aviso de peligro que cualquiera puede formular, podría no ser oído en tiempo oportuno. Asusta a las caballerías que encontramos al paso, dando ello lugar a accidentes que pueden acarrear fatales consecuencias; y finalmente, da lugar a que guardas, campesinos y chiquillos, ensordecidos por el ruido del escape nos atribuyan velocidades superiores a las que en realidad se hacen y nos obsequien con multas, palabras más o menos atentas y alguna que otra pedrada.

Me olvidaba consignar también, que unas horas de escape libre no son, ni con mucho, el mejor remedio conocido para la jaqueca.

J.-V. SOLÁ ANDREU.

El "Segundo Salón del Automóvil".

La « Cámara Sindical del Automóvil » se dispone a organizar su segunda Exposición de Automóviles, en vista del éxito resonante que obtuvo la que se celebró en el mes de Mayo último.

El Comité organizador está formado por los Sres. Bosch y Pagés, Presidente; D. Amado Casajuana, Tesorero; por los Vocales, Sres. Abadal, Fiol, Hereter, Klein y Nicolau, y por el insubstituible Secretario, D. Narciso Masferrer.

Constituido dicho Comité ha visitado ya al Ayuntamiento, bajo cuyo alto patronato se ha de celebrar la próxima Exposición del Automóvil, Aeronáutica, Motociclismo, Ciclismo e Industrias anexas.

El camino de Tona a Balenyá.

Todos nuestros automovilistas conocen el pésimo camino de Tona a Balenyá, cuyo constante mal estado dificulta extraordinariamente la circulación de los automóviles, haciendo casi impracticable la excursión a Viladrau.

Hace mucho tiempo que el « Real Automóvil-Club de Cataluña » venía preocupándose de conseguir mejorar el indicado camino o substituirlo por otro nuevo, pero la dificultad de tenerse que construir un paso superior sobre la vía férrea y la enojosa e inevitable discusión con los propietarios de los terrenos afectados por el cambio de trazado para la cesión de los mismos, había impedido hasta ahora encontrar la solución.

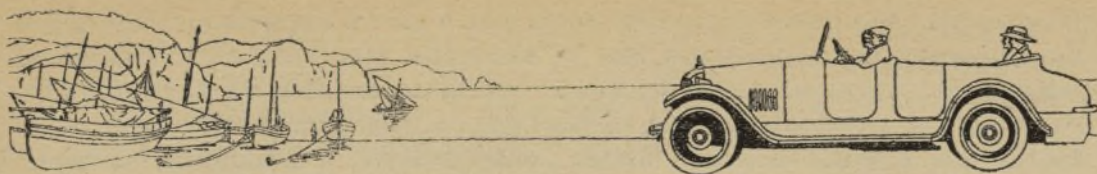
El Vocal Asesor de la Comisión de Fomento del « Club », Sr. Ribas, con la tenacidad que le distingue, ha reanudado las gestiones para conseguir que pueda irse a Viladrau en automóvil y ha obtenido tales promesas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte acerca de la construcción del paso superior indicado, que hacen confiar que pueda ser una realidad la construcción del nuevo camino que haga desaparecer la incomunicación actual de Tona con Viladrau.

Por otra parte el ex-Diputado a Cortes Sr. Vehils y el Sr. Alcalde de Tona, están también realizando activas gestiones para obtener el mismo resultado, y es de esperar que los esfuerzos reunidos logren un éxito lisonjero.

Supresión de la travesía de Esparraguera.

Para tratar de esta importantísima mejora se han celebrado varias reuniones en el « Real Automóvil-Club de Cataluña », entre el Presidente y varios señores de la junta directiva del mismo, de una parte, y representantes del Ayuntamiento de Esparraguera, de otra.

Aprobado el proyecto y vencidas las principales dificultades para su realización, falta únicamente reunir la cantidad de 1.000 ptas. para pago de unos terrenos afectados por la reforma y a este objeto se ha abierto una suscripción en el « Real Automóvil-Club de Cataluña », que además se ha dirigido a aquellos de sus socios directamente interesados en la mejora por tener que pasar con frecuencia por aquella difícil y peligrosa travesía, y la buena acogida que ha recibido de los mismos hace confiar que pronto podrá reunirse la indicada cantidad.



El turismo automovilista en la Costa Brava catalana.

Cataluña contiene muchas bellezas naturales, algunas de las cuales son muy poco conocidas no sólo por los automovilistas, sino por la mayor parte de turistas. Ello es en su mayor parte debido a la falta de buenos medios de comunicación y alojamiento, que hagan accesibles los viajes a dichos lugares.

La costa de la provincia de Gerona es muy poco visitada, y el caudal de bellezas que contiene ha sido apreciado por contadas personas. No hay duda de que para poder efectuar un viaje de turismo a esta costa, hay que disponer de medios apropiados y de paciencia suficiente para soportar las molestias que requiere el viajar en países no cultivados en lo más mínimo para el turismo, como es la región de que hablamos. La mejor manera de efectuarlo es hoy día por mar, siguiendo la orilla desde Blanes hasta el Cabo de Creus, mas son muchos los trayectos en que difícilmente se encuentra alojamiento satisfactorio, además de que el turismo marítimo no presenta nunca las comodidades que ofrece el terrestre, aunque aquél tiene la ventaja de favorecer una mejor contemplación de la costa en todos sus detalles, que casi siempre son mejor vistos desde el mar mismo que desde tierra.

Sin embargo, dada la red de carreteras que tenemos, o mejor dicho, que pronto tendremos, le será al automovilista muy accesible el placer de contemplar las bellezas naturales que nuestra costa encierra, y que pueden competir con muchas otras, que aunque muy afamadas, no poseen la riqueza de detalles que la nuestra posee.

Las Costas de Garraf, que son incomparablemente inferiores en hermosura a las de la provincia de Gerona, constituyen ya un bonito atractivo para los automovilistas barceloneses y la excursión a Sitges es de las más frecuentes y agradables. Sin embargo, las Costas de Garraf presentan, aparte del siempre hermoso panorama del mar, la monotonía de una costa árida y desierta.

La parte de la costa llamada brava, comienza en Blanes y termina en la frontera francesa. La costa que justamente todos los automovilistas conocemos mejor es la de Barcelona a Malgrat, por ser la obligada en la mayor parte de excursiones a la provincia de Gerona; en todo dicho trayecto la costa no presenta ningún atractivo, y la mayor parte de ella es playa sin detalle digno de mención; sólo entre Calella y San Pol se presenta algo agreste. En Blanes ya

empieza la costa rocosa, si bien con variaciones de detalle, intercalándose entre los muros de roca hermosas playas, algunas de las cuales poseen un marco de bosques de pinos, que les da vida y alegría. Muy conocida es la de Santa Cristina, situada entre Blanes y Lloret, y por cierto una de las que ofrecen al turista un modesto lugar de alojamiento. Es una ermita situada en un pequeño promontorio cerca del mar. Una amplia terraza, que un árbol enorme protege de los rayos de sol, sirve en buen tiempo de comedor, disfrutándose desde ella de un bello y extenso panorama sobre el mar. Al pie de dicho promontorio unas pequeñas y risueñas playas constituyen el principal atractivo de excursión, sobre todo en verano, pues presentan inmejorables condiciones para el baño.

La carretera sigue hasta Lloret, en excelente estado. En esta importante población veraniega, huelga decir que el turismo puede encontrar buenas condiciones de hospedaje. Aquí puede cambiarse el turismo automovilista por el marítimo, y es muy digna de ser practicada la excursión en bote o canot a Tossa, pues aunque de Lloret a Tossa existe una muy buena carretera, pasa lo suficientemente alejada del mar para que no sea muy interesante su trayecto.

El pueblo de Tossa es muy interesante por su situación y sus alrededores; las condiciones de hospedaje no son en él excelentes, así es que sólo se tomará como a población de paso. Limpio, como casi todos los pueblos de la costa, puede sin embargo el turista no demasiado exigente, comer muy bien en él.

De Tossa a San Feliu de Guixols, la costa es en extremo interesante. Actualmente está en vías de terminación una carretera que, uniendo estas dos poblaciones, proporcionará al turista una vía de las más pintorescas, por lo agreste y accidentada. Los dos ramales finales están ya contruidos, faltándole la parte media por construir. Hoy día se ha de dar la vuelta por Llagostera y de este modo enlazar con la carretera de Gerona a San Feliu.

San Feliu de Guixols es asimismo una buena base de excursiones marítimas, ya en dirección sur, o sea hacia Tossa, cuyo trayecto es muy notable, ya en dirección norte o de Palamós. Este trayecto no es muy interesante, por estar formado en su casi totalidad por playas, aunque es muy digna de mención la de Palamós, que forma una bonita bahía o concha, cuyo panorama desde la carretera es de veras espléndido. La carretera de San Feliu a Palamós constituye un buen punto de vista de toda esta porción de la costa.

De Palamós hacia el norte no hay carretera que bordeé la costa y aunque no es de los sectores más interesantes, puede hacerse la excursión en bote hasta La Fosca, Calella de Palafrugell y Llafranc, que son playas situadas al norte de Palamós. Todas ellas tienen comunicación por carretera; la primera con Palamós, las dos últimas con Palafrugell. En La Fosca puede el turista encontrar restaurant y en las épocas en que no hay aglomeración, incluso hospedaje completo. Los alrededores de La Fosca son interesantes, aunque distan mucho de igualar en belleza a la de los demás puntos de la Costa Brava.

Más interesantes son las playas de Calella y Llafranc, a pesar de que tienen el inconveniente de no ofrecer hospedaje al turista, que, en el caso de visitar estas playas debe hospedarse en Palafrugell, de donde dista tres kilómetros. Un ramal de esta carretera conduce al faro de San Sebastián, pintoresca miranda situada al norte de las antedichas playas, desde donde se disfruta de un panorama espléndido, que ya conocen los excursionistas de la penúltima «Vuelta a Cataluña». La excursión desde Calella o Llafranc, bordeando el Cabo de San Sebastián, es muy interesante. El promontorio en que está situado el faro y la ermita del mismo nombre, están cortados casi a pico sobre el mar, siendo tan imponente la vista desde el faro como desde el mar.

Más hacia el norte se encuentra la playa de Tamarín, a donde un ramal de carretera conduce también y que puede constituir un buen punto de partida de excursiones por mar.

Más al norte se encuentra el pueblo de Bagur, situado en la falda de una pintoresca colina; a él se va por una buena carretera, ramal de la de Palafrugell a Torroella de Montgrí. Las condiciones de hospedaje en Bagur son malas, de suerte que es preferible tomar Palafrugell como base de excursiones. En la orilla del mar de los alrededores de Bagur, se encuentran las playas de Aygua-blava, Furnells, La Tuna, Aygua-freda y La Riera, todas ellas interesantísimas, constituyendo las dos primeras los mejores puntos de partida para visitar el pedazo de costa situado en sus alrededores, que es, sin duda, el más interesante de la Costa Brava. En este sector es donde la naturaleza ofrece mayor lujo de detalles: por un lado, acantilados completamente verticales y de gran altura, por otro, playas de finísima arena y escasísimo desnivel. A veces los muros de granito se hallan agrietados, dejando hendiduras profundas en donde se lanzan las olas y con dificultad entra una embarcación. En otros parajes estos muros desprendidos caen inclinados sobre el mar, formando islotes, que aumentan notablemente la vistosidad del paisaje. La vegetación es en esta costa abundante en extremo. Los pinos crecen en lugares donde parece imposible puedan arraigar, a veces, en acantilados verticales, de agrietada superficie. Las playas de Fornells y Aygua-blava, poseerán dentro de poco tiempo una carretera que la Mancomunidad está construyendo actualmente y que hará accesible al automovilismo el sector más hermoso de la Costa Brava, que hasta ahora era de muy difícil acceso.

Otra de las raras bellezas que presenta la costa de los alrededores de Bagur es la presencia de cuevas en las paredes costeras, cuevas que alguna vez son de gran profundidad; siendo necesario visitarlas con aparato de acetileno o de magnesio, para poder bien observarlas. Las embarcaciones penetran en su interior cómodamente. Entre todas las cuevas es la más importante la llamada de Gispert, cuyo interior forma una inmensa bóveda de unos 50 metros de largo, ornada de multitud de detalles y rico colorido.

El Cabo de Bagur, donde está situado el semáforo que lleva su nombre,

constituye la parte más saliente de este pedazo de costa. Su parte norte es interesantísima. Hay puntos en que la pared rocosa no es ya vertical, sino más saliente en su parte alta que al nivel del mar, llegándose a dar el caso de que las filtraciones de agua caen al mar en forma de lluvia, mojando las embarcaciones que pasan debajo de esta pared.

Al norte de Bagur se encuentra la bahía de la desembocadura del río Ter, limitado al sur por el Cabo de Bagur y al norte por las Islas Medas.

Puede irse en automóvil hasta el Estarrit, pueblo situado en el extremo superior de dicha bahía, a donde conduce el ramal de carretera que parte de Torroella de Montgrí. Desde el Estarrit puede hacerse una bonita excursión costera yendo a La Escala, pues la costa situada entre ambos pueblos es muy interesante. A La Escala llega asimismo otro ramal de carretera, el mismo que conduce a Ampurias y que tan conocido es de los automovilistas que frecuentan aquellos parajes. No nos hemos por tanto de detener en la descripción de todo ello, y sí sólo hacer notar que allí siempre existe restaurant y a veces hospedaje para el turista.

La parte de costa comprendida entre las Islas Medas y el Cabo de Creus, constituye una semi-circunferencia que abraza la bahía de Rosas. La costa es, en casi toda su extensión formada por una muy buena playa, hasta la villa de Rosas. Más allá vuelve a ser rocosa, continuando así en casi todo el perímetro del Cabo de Creus.

El Cabo de Creus es accesible por carretera desde Figueras y Castelló de Ampurias; le carretera llega a Rosas, dando antes un ramal a Cadaqués y al Puerto de la Selva. En esta región, que tan interesante es bajo el punto de vista costero, no puede prescindirse de hacer una excursión en bote o al menos a pie a las diferentes *calas* que bordean el Cabo de Creus, sobresaliendo entre todas ellas la de Culip, que en su aspecto no tiene igual en el resto de la costa.

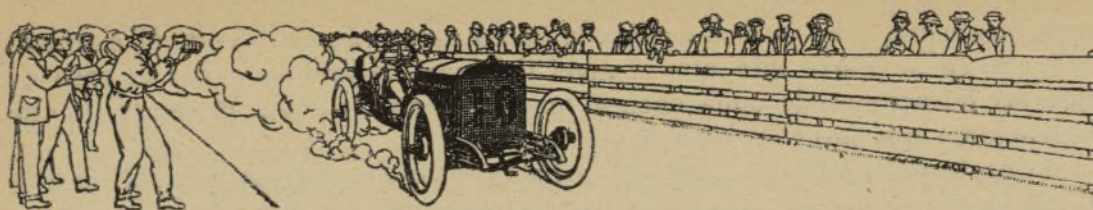
De poco tiempo a esta parte es accesible al automovilista la porción de costa cercana a la frontera, por medio de la carretera de Port-Bou, de trayecto también muy interesante. — H. A.

El adoquinado de la carretera de Barcelona a Molins de Rey.

El Ingeniero Jefe de Obras Públicas de esta provincia, está realizando activas gestiones para ver si logra el adoquinado de la carretera de Madrid a Francia, en el trozo comprendido entre esta capital y Molins de Rey, cuyo continuo mal estado es la pesadilla del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y de todos los automovilistas que circulan por el mismo.

Se han realizado los trabajos necesarios para determinar el tanto por ciento con que han de contribuir los Ayuntamientos interesados y se han remitido a los mismos las comunicaciones oportunas, solicitando contesten indicando su conformidad a una mejora tan importante y sería de suma conveniencia, que cuantas personas y entidades se hallen directamente interesadas por la misma contribuyesen a la suscripción para reunir la cantidad necesaria, para pagar el 20 por ciento del importe total de las obras del adoquinado.

Recientemente el Diputado a Cortes Sr. Miracle ha visitado al Alcalde de esta capital para interesarle en dicha mejora.



REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Trofeo Armangué : Carrera de autociclos.

16 de Noviembre de 1919

En memoria de nuestro querido consocio D. José M.^a Armangué (q. e. p. d.), decidió el «Real Moto-Club de Cataluña», a los pocos días de su trágica muerte, la celebración de una carrera anual para autociclos, que se correría bajo el nombre de quien tanto había hecho para su introducción y fabricación en España.

En sus tres primeros años esta carrera se correrá con arreglo al siguiente Reglamento, fijándose la fecha de celebración para el año actual, el día 16 de Noviembre próximo :

REGLAMENTO

ARTÍCULO PRIMERO. 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.

ART. 2.º Podrán tomar parte en esta carrera todos los corredores 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.

ART. 3.º Para los efectos de la inscripción en esta carrera se entiende por autociclo un vehículo de tres o cuatro ruedas destinado a transportar dos personas, con un motor cuya capacidad en centímetros cúbicos no exceda de 1.100 y que por su construcción no pueda considerarse como una motocicleta con side-car adherido. Estos vehículos deberán tener un peso mínimo de 175 kilogramos, sin aceite ni bencina; estar provistos de neumáticos y cámaras de aire independientes, siendo la sección de los primeros de 65 milímetros como minimum. Deberán además cumplir las siguientes condiciones :

- a) Tener dos frenos independientes.
- b) Guardabarros en las cuatro ruedas.
- c) Cambio de marchas y embrague.
- d) Carrocería para dos asientos, de cualquier forma y construcción, mientras permita transportar debidamente dos personas.

ART. 4.º La carrera es libre y de velocidad, estableciéndose por tanto la clasificación por orden de menor a mayor tiempo establecido en el recorrido.

ART. 5.º Se adjudicará el Trofeo Armangué, costado por suscripción entre sus admiradores, a aquel a quien le sea adjudicado durante dos años de los tres en que había de disputarse. En el caso de que ninguno de los corredores llene la condición anterior, se adjudicará el Trofeo a aquel que se haya clasificado durante mayor número de años y si con arreglo a esas condiciones hubiese empate entre dos o más corredores, se adjudicará entre éstos el Trofeo a aquel que haya alcanzado un promedio mayor de velocidad en el conjunto de los años en que hubiese tomado parte.

ART. 6.º Este promedio de velocidad se establecerá en la siguiente forma: se sumarán los kilómetros recorridos en cada año y los tiempos invertidos en recorrerlos, resultando ganador aquel cuya media de tiempo por kilómetro sea menor.

ART. 7.º Si al terminar la carrera en el segundo año de su celebración resultara vencedor el mismo que lo fué el primer año, quedará éste desde luego en posesión del Trofeo sin necesidad de correrse por tercera vez.

ART. 8.º El «Real Moto-Club de Cataluña» se reserva la elección de carreteras, que pueden ser distintas en cada año de celebración de la prueba. En ningún caso será el número de kilómetros recorridos en cada año inferior a doscientos cincuenta.

ART. 9.º El «Real Moto-Club de Cataluña» concederá anualmente, como primer premio de esta carrera, una reproducción del Trofeo Armangué, cuyo proyecto se ha confiado a los artistas Hermanos Oslé y la ejecución del mismo a D. Julio Vallmitjana, quedando la reproducción propiedad definitiva del detentor en cada año e inscribiéndose su nombre en el Trofeo original, que quedará en depósito en el «Real Moto-Club de Cataluña» hasta su adjudicación definitiva.

ART. 10. Los corredores podrán usar autociclos distintos en cada uno de los tres años del Trofeo, no siendo por tanto indispensable que su ganador lo obtenga con el mismo vehículo en que haya participado los años anteriores.

ART. 11. Para este primer año de 1919 se fija la distancia a recorrer en 316 kilómetros 800 metros, o sea diez y ocho vueltas al circuito, integrado por las carreteras provinciales que enlazan las poblaciones de Cardedeu-Llinás-Vilamajor-Cánovas-Cardedeu. La vuelta completa al circuito comprende 17 kilómetros 600 metros.

ART. 12. La hora de salida de la carrera será anunciada oportunamente con antelación al cierre de inscripciones, pudiendo variar entre ocho y diez de la mañana. El tiempo entre la salida de dos corredores podrá asimismo variar de medio a un minuto, según sea 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.

ART. 13. Los autociclos inscritos en la carrera serán debidamente precintados por un Comité Técnico, que comprobará su identidad antes, en y después de la carrera. Los corredores deberán conservar intactos los precintos hasta veinticuatro horas después de terminada la carrera, durante cuyo tiempo todos los autociclos inscritos 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.

ART. 14. La Comisión Técnica de precintaje se reserva la facultad de rechazar la admisión a la carrera de aquellos vehículos que a su juicio no cumplan las prescripciones establecidas en este Reglamento, sin caberles por ello responsabilidad alguna.

ART. 15. Los premios a conceder en esta carrera, aparte de la adjudicación definitiva del Trofeo, que se concederá de acuerdo con las condiciones estipuladas en los artículos 5.º al 10.º, son las siguientes :

- Primero* : Reproducción del Trofeo.
- Segundo* : Premio del «Real Moto-Club de Cataluña».
- Tercero* : Copa de Plata.
- Cuarto* : Medalla de Oro.
- Quinto* : Medalla de Oro.
- Premio a la vuelta más rápida.

Podrán concederse premios especiales que se comunicarán oportunamente con antelación al cierre de inscripciones.

ART. 16. Para optar a los premios especiales, cualquiera que sea, es condición precisa que el corredor termine la carrera dentro del tiempo reglamentario.

ART. 17. 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 éstos 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.

ART. 18. 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.

ART. 19. 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.

ART. 20. Las inscripciones para esta carrera quedan abiertas desde este momento hasta el día 5 de Noviembre próximo. Las inscripciones deberán formalizarse por medio de boletines oficiales que facilita la Secretaría del «Real Moto-Club de Cataluña». El importe de la inscripción es de 25 pesetas para los socios de este «Real Moto-Club de Cataluña» y los de las Asociaciones correspondientes y de 50 pesetas para los no socios; entre los días 5 y 10 de Noviembre 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, 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 «Real Moto-Club de Cataluña».

ART. 21. Una vez cerrada la inscripción, el «Real Moto-Club de Cataluña» 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 en la parte anterior y laterales del capot.

ART. 22. Los ocupantes de los autociclos inscritos en la carrera, deberán ser mayores de diez y ocho años.

ART. 23. Los comisarios y jueces se retirarán del recorrido de la carrera ocho horas después de dada la salida al último corredor.

ART. 24. Los corredores podrán apelar al «Real Moto-Club de Cataluña» de las decisiones de los comisarios y jueces durante un plazo de veinticuatro 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 intentase, ya sea directa o indirectamente, alguna propaganda comercial que, a juicio del «Real Moto-Club de Cataluña», pudiera ser tendenciosa, el «Real Moto-Club de Cataluña» se reserva el derecho de rechazar la reclamación y en este caso no devolverá el depósito. De los fallos del «Real Moto-Club de Cataluña» podrá apelar el reclamante al «Real Automóvil-Club de España», quien en última instancia resolverá.

ART. 25. El «Real Moto-Club de Cataluña» no acepta responsabilidad alguna por los perjuicios de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

ART. 26. 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.

ART. 27. Han quedado nombrados comisarios de esta carrera, los señores siguientes: señor Presidente del «Real Automóvil-Club de Cataluña», Sr. Presidente del «Real Moto-Club de Cataluña», D. José Almirall, D. Ramón Besolí y D. Alfredo Arruga.

Juez de salida y llegada: D. Andrés Bresca.

Juez de vueltas: D. César Viamonte.

Barcelona, 10 Agosto de 1919.

V.º B.º

El Presidente,

FRANCISCO COMA Y MAS

El Secretario General,

CÉSAR VIAMONTE

Aprobado por el «Real Automóvil-Club de España».

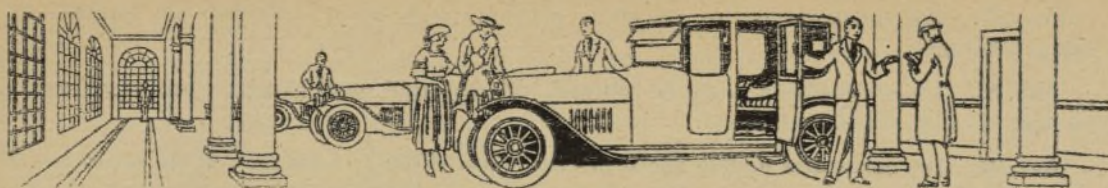
Madrid, 23 de Agosto 1919.

El Secretario General,

C. RESINES

Loable decisión.

El gobierno americano se encuentra ahora sin saber qué destino dar a la inmensa cantidad de camiones que con verdadero lujo había adquirido para su ejército y después de estudiar la mejor manera de deshacerse de los mismos, ha decidido entregar una partida de 25.000 camiones a las diversas Corporaciones Públicas que cuidan del buen estado de las carreteras en los diversos Estados de la Unión. Envidiamos la buena suerte de los americanos, que tienen un gobierno que se preocupa tan eficazmente de mantener en buen estado sus vías de comunicación.



Del Mercado Automovilista.

Franklin. Esta marca norteamericana, que tanta aceptación y éxito ha tenido el corriente año en los Estados Unidos, es de las más curiosas por representar una desviación completa del tipo corriente de fabricación automóvil.

Su característica principal es no llevar radiador, obteniéndose la refrigeración en la siguiente forma: Dentro del *capó* y al nivel de la parte media de los cilindros existe un tabique horizontal que divide la cavidad del *capó* en dos, una superior y otra inferior. Cada cilindro (aislado) está provisto de una serie de tabiques verticales a su alrededor, limitados por un manguito circular. El espacio comprendido entre dicho manguito y el cilindro es la única comunicación entre la cavidad superior e inferior del *capó*.

El aire entra por la parte delantera, pasa entre los cilindros y sus manguitos en contacto con los tabiques, sale por la parte posterior aspirado por un dispositivo del volante del embrague, constituido por una serie de aletas que al girar el volante producen una fuerte aspiración.

Otra particularidad del coche «Franklin» es el estar montado sobre largueros de madera, los que según parece aumentan la resistencia, solidez y ligereza del coche. Las otras características del coche son las siguientes:

Motor: Con válvulas en el fondo, 6 cilindros 82×102 aislados, válvulas de acero vanadio, pistones de aluminio, 25 caballos de fuerza (según la fórmula).

Embrague: Discos secos metálicos (11 discos de acero y 12 de bronce).

Marchas: Tres adelante y una atrás en las siguientes proporciones: Primera 3,15.—Segunda 1,76.—Tercera 1,00.—Atrás 3,37.

Alumage y arranque: Alumage por bobina (Atwater Kent). Arranque y alumbrado eléctricos.

Radiador: No existe, el *capó* tiene la forma parecida al coche «Renault», con entrada de aire en la parte delantera.

Muelles: Elípticos y largos, apropiados al muy escaso peso del coche.

Alimentación del carburador: Por depósito Vacuum Stewart.

Distancias: Entre ejes, 2,90 metros; entre ruedas, 1,40 metros.

Ruedas: De madera, tipo muy ligero y resistente, neumáticos de 32×4 pulgadas.

Equipo completo.

« La Sociedad General «Motores Corporation» de New-York, entidad que controla los intereses de varias casas fabricantes automóviles y partes de los mismos, entre otras, la «Chevrolet», «Buick», «Cadillac», «Scripps-Booth», «Delco», «G. M. C.» etc., acaba de poner en circulación 300.000 nuevas acciones, con lo que su capital desembolsado se eleva actualmente a la cifra de 1.020.000.000 dólares. Esta es la segunda empresa de los Estados Unidos que alcanza un capital superior a mil millones de dólares.

La Skootamota.

Este nuevo aparato, que forma un eslabón interesante entre la bicicleta y la motocicleta, ha alcanzado en Inglaterra una aceptación considerable que no puede menos de repercutir en Francia. La sencillez de su construcción lo pone al alcance de todos sin necesidad de los conocimientos técnicos necesarios para la conducción de los demás medios mecánicos de locomoción.

Provisto de un asiento formando parte homogénea con el cuadro cuya suspensión ha sido objeto de largos y especiales estudios, quedan eliminados los inconvenientes de la fatiga y de la falta de confort, que ofrecen otras «Motopatinettes» que no pueden admitir asiento por su especial disposición.

Las ruedas tienen un diámetro de 40 centímetros y los neumáticos que llevan tienen 60 centímetros de sección. El motor es a cuatro tiempos, de un cilindro horizontal de 60 milímetros de diámetro por 44 milímetros de carrera. Su capacidad es de 125 c. c. y su potencia oficial de 1 $\frac{1}{4}$ HP. El carburador es automático y la magneto está colocada en el sitio que ocuparía el segundo cilindro si el motor fuera un «flat twin». Sobre el guarda-barro de la rueda trasera va adaptado un silencioso. Su peso aproximado es de 35 kilos y entre sus numerosas ventajas está la de que resulta sumamente práctico este aparato bautizado con el nombre de «Skootamota», porque no ocupando más sitio que el de una bicicleta ordinaria, no necesita garage especial para su custodia.

Del Mercado Motociclista.

La motocicleta «A. B. C.» Esta motocicleta, producto de los laboratorios y talleres de ensayo de la casa A. B. C. y producida industrialmente por la conocida fábrica de aeroplanos Sopwith, será en el mes actual lanzada al mercado simultáneamente en Inglaterra y en España, habiendo despertado un interés extraordinario antes de poder ser apreciada por el público en general como lo será en breve. Ello es debido a ser esta motocicleta la primera en cuya construcción no se ha seguido la norma de copiar con más o menos

acierto y más o menos mejoras lo que han hecho los demás, sino que partiendo de moldes nuevos y racionales mediante una experimentación que ha durado más de cuatro años, se ha llegado a la construcción de una motocicleta que en nada se parece a las demás y que causará una revolución en la construcción de muchas futuras máquinas. Para que el lector pueda formarse cargo de la motocicleta «A. B. C.» trasmitimos a continuación la especificación de la misma :

Motor : Dos cilindros horizontales opuestos 69×54 milímetros, con una cubicación de 400 c. c. Potencia al freno 7 HP. Cojinetes a rodillos en el cigüeñal y bielas. Cilindros de acero de construcción de aeroplano, con la culata desmontable en la que se abren las válvulas directamente. Pistones de aluminio de construcción de aviación de la misma composición usada en los aeroplanos Sopwith. El motor está colocado transversalmente al cuadro, pero como es de muy corta longitud y el cuadro es doble, está eficazmente protegido contra cualquier caída. El motor montado en esta situación se refresca igualmente en los dos cilindros, evitando el inconveniente corriente de las motocicletas a dos cilindros, que raramente desarrollan su respectiva potencia en condiciones iguales.

Lubricación : Por bomba automática de circulación a presión al igual que en todos los coches modernos, con un depósito de aceite en el carter suficiente para 3,200 kilómetros, sin requerir cuidado alguno.

Embrague : Comanda en el manillar.

Cambio de marchas : Tipo de cuatro velocidades con directa en la cuarta. Todos los ejes y mecanismos montados sobre cojinetes a rodillos. El conjunto de la caja de velocidades se halla sujeta al motor por cuatro tornillos, pudiendo ser retirado en unos segundos. Al final de la caja de velocidades se halla la transmisión cónica después de la que parte la cadena final a la rueda trasera.

Trasmisión : El último paso de la trasmisión es por cadena de relativa poca velocidad y por lo tanto silenciosa. En el piñón cónico de la trasmisión se halla montado un doble amortiguador muy eficaz para la suavidad de la trasmisión y duración de la cadena.

Carburador : Automático.

Suspensión trasera : Las horquillas laterales de la rueda trasera están conectadas con el cuadro de la motocicleta por intermedio de cojinetes a rodillos, separados en tal forma que no pueda nunca existir el juego lateral, tan común en las suspensiones elásticas de motocicleta. Por la parte superior están montados los muelles de lámina rigidamente en ambos extremos con el fin de impedir igual inconveniente. Siendo empotrados los extremos de los muelles, son éstos naturalmente más reforzados que la parte central, con lo que la suspensión mejora considerablemente permitiendo salvar cómodamente obstáculos hasta de 12 centímetros de altura.

Frenos : Ambos anterior y posterior son del tipo cónico de expansión y por tanto de acción positiva, análogos a los usados en los automóviles.

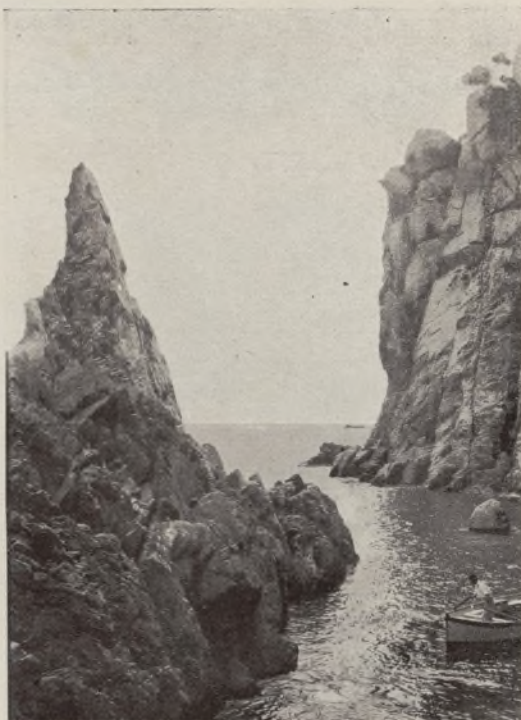
Cuadro : De tubo de acero y doble en su parte central para mayor rigidez y mejor adaptación del motor. Extremadamente fuerte y al propio tiempo ligero.

Protección y guarda-barros : Además de los guarda-barros usuales lleva la motocicleta «A. B. C.» una coraza debajo del motor y una coraza en la parte delantera del motor que se prolonga hasta los estribos en forma que asegura al motociclista una protección perfecta contra el polvo y el barro, aun en los peores caminos.

Depósitos : El de aceite queda suprimido en virtud de hallarse contenido lubricante suficiente para 3.200 kilómetros en el carter del motor. El de gasolina, 11 litros de líquido, cantidad suficiente para un recorrido de 400 kilómetros.

EL TURISMO AUTOMOVILISTA EN LA COSTA BRAVA CATALANA

(ILUSTRACIONES)



Una de las múltiples «calas» bordeadas de paredes
rocosas.



Paso apellidado «Rech dels arbres».

AUTO-MOTO : N.º 13

Ayuntamiento de Madrid



Panorama de la costa de los alrededores de Bagur.

Ayuntamiento de Madrid



Panorama de un sector de Costa brava, entre el cabo de San Sebastián y el cabo de Bagur.

Ayuntamiento de Madrid



Parte terminal de la carretera antigua de Aygua blava.



Pintoresco punto de vista de los alrededores de Aygua blava.



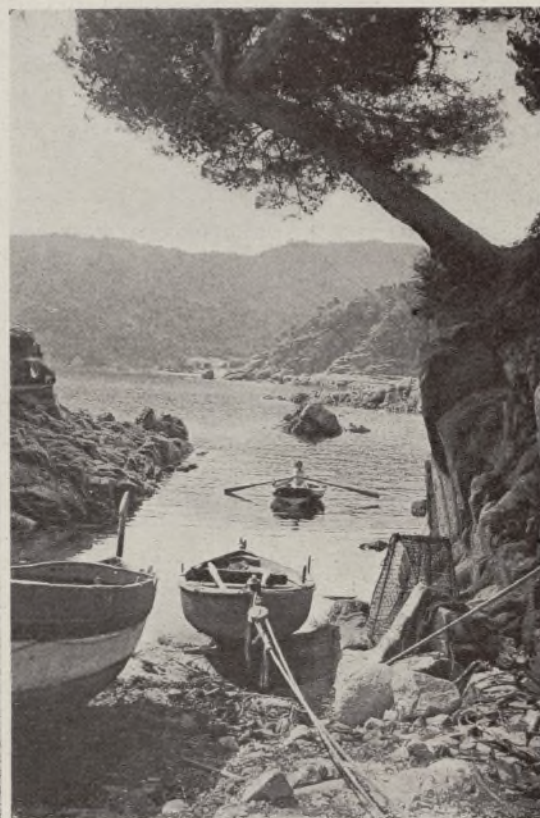
El arrabal de Fuenells, visto desde la carretera.



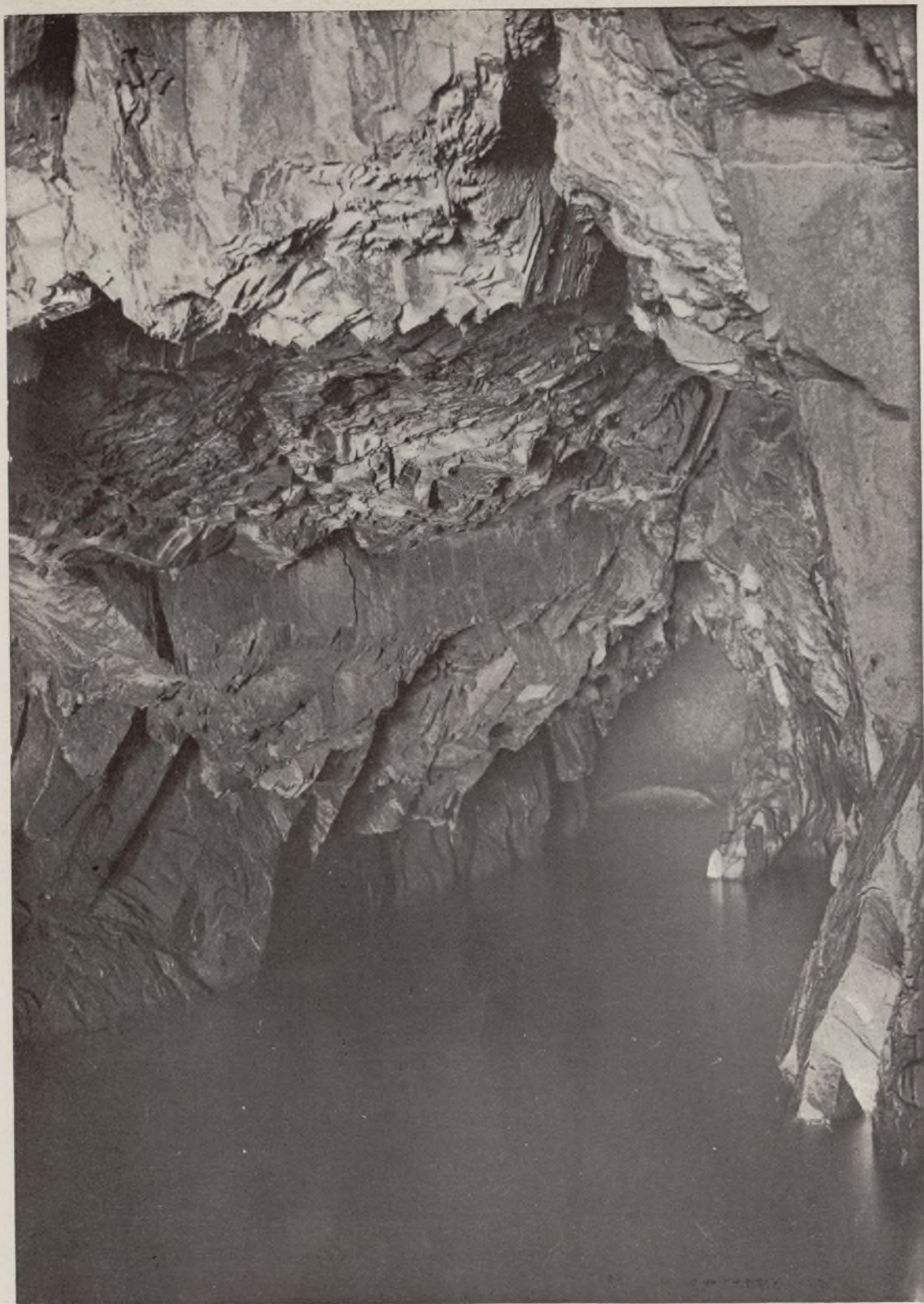
Panorama desde el trazado de la nueva carretera de Bagur a Furnells.



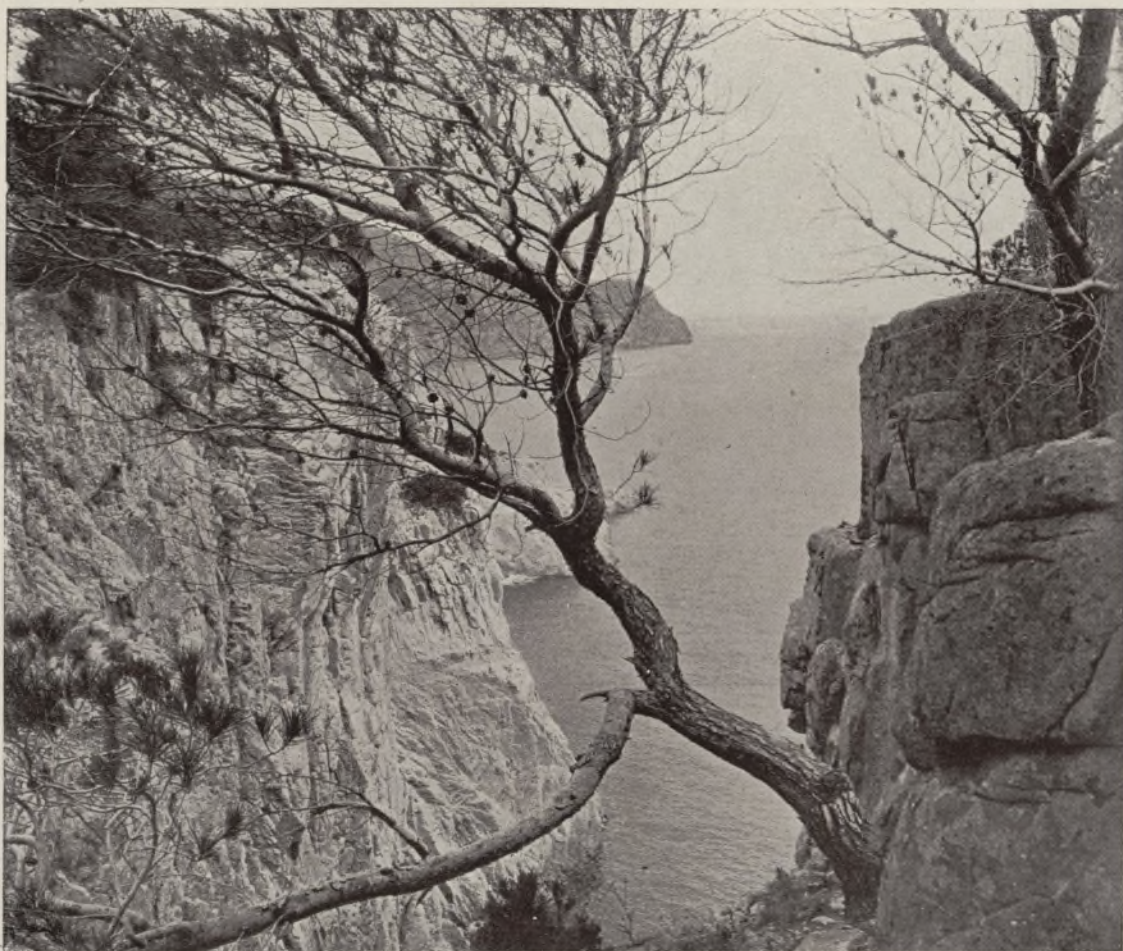
Detalle de la estructura de las rocas graníticas que forman buena parte del macizo rocoso de la Costa brava.



Una pequeña ensenada junto a Furnells



Interior de la cueva de G-spert. Puede circularse con embarcación hasta el fondo de la misma.



La vegetación aparece hasta en las grietas que los bloques de granito dejan entre sí.

Consumo de gasolina : No alcanza 3 litros por 100 kilómetros.

Side-car : La motocicleta «A. B. C.» es a pesar de su escaso cubicaje, suficientemente resistente y potente para uso de side-car, siendo éste de construcción especial «A. B. C.» y con suspensión elástica en la rueda.

Peso : El peso de la motocicleta «A. B. C.» es de 75 kilogramos.

Velocidad : 98 kilómetros por hora máximo y 3 kilómetros por hora minimum.

En nuestra «Revista» del mes de Abril anunciábamos los precios de varias motocicletas en Inglaterra. La prensa motociclista extranjera anuncia recientemente nuevos aumentos generales adoptados por la mayoría de los fabricantes.

« Cada día va ganando terreno la adopción del motor dos cilindros horizontales opuestos. Sin duda en la próxima Exposición Olympia en Londres, veremos una porción de fabricantes convertidos a este sistema de motor.

Muchos son los anuncios hechos entre los profesionales con respecto a los nuevos convertidos, y, aunque ellos no lo hayan hecho público hasta la fecha, entre otros, podemos citar los constructores de las motocicletas «Vindec» y «O. K.» Los americanos han adoptado este motor en un tipo de «Indian» y uno de «Harley-Davidson», y se habla ahora en Francia de una poderosa empresa fabricante que va a dedicar su atención a la construcción de una motocicleta 5-6 HP. provista de un motor de este tipo.

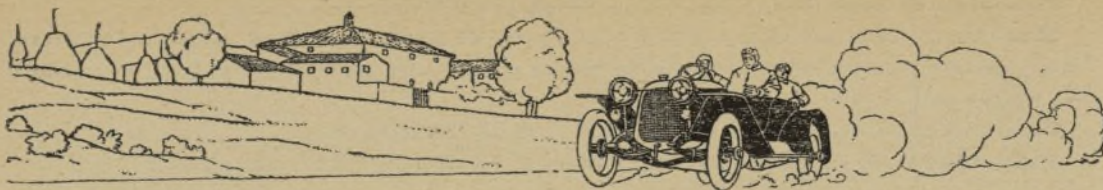
La carretera del Valle de Arán.

El socio del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y distinguido Ingeniero D. José Durán y Ventosa, representante del mismo en la Junta creada para la construcción de la carretera del Valle de Arán, ha estado en el local social para dar cuenta de las reuniones celebradas y de sus impresiones acerca de las mismas, de las que se deduce que los trabajos preparatorios no se llevan por parte de los ingenieros que forman parte de aquella Junta con aquella actividad que sería de desear, para que cuanto antes cesara la vergonzosa incomunicación actual de aquel pintoresco Valle con el resto de España.

El Sr. Durán y Ventosa opina no obstante, que si el Estado facilita los importantes créditos indispensables para la ejecución de las costosas obras de aquellas carreteras, en el término aproximado de un año podrían llevarse a feliz término.

Actualmente, en el seno de aquella Junta se discute la conveniencia de dejar de construir el larguísimo túnel bajo el puerto de la Bonaigua, que aparte de lo costosísimo de su ejecución quedaría probable y fatalmente interceptado por las nieves en una buena parte de los meses del año y ver si es posible hacer pasar la carretera por lo alto del puerto citado, por resultar en este caso mucho más económica la construcción de la carretera y tener, por lo tanto, muchas más probabilidades de verla terminada en corto plazo.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» se complace en hacer pública su satisfacción y agradecer al Sr. Durán y Ventosa, el celo e interés que viene demostrando en el desempeño del cargo de Vocal de la Junta autónoma que funciona en Lérida, y tiene a su cargo la construcción de la carretera del Valle de Arán.



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

Gracia a Manresa. Está en estado solamente regular hasta San Cugat; continúa muy descarnada, pero transitable, hasta Rubí y en estado satisfactorio hasta Tarrasa.

Cornellá a Fogás de Tordera. Ha mejorado mucho desde Cornellá a La Espluga y continúa en buen estado hasta San Andrés.

San Baudilio a La Llacuna. Está en estado espléndido en toda su extensión.

Igualada a Santa Coloma. Continúa la reparación de la misma, hace ya tiempo empezada y por este motivo resulta difícil y muy molesto circular por ella en automóvil, siendo de lamentar que por no disponer más que de una máquina apisonadora se eternice la reparación, que podía estar hace ya tiempo terminada.

De la de Moncada a Tarrasa a San Cugat por Sardañola. Se está procediendo a una reparación en la misma que mejorará notablemente su estado.

Masnou a Granollers. Está toda en buen estado de conservación.

San Sadurní de Noya a Sentmenat. Empieza en estado muy mediano hasta Gelida y malo hasta Martorell; continúa en muy buen estado hasta Tarrasa y solamente regular desde esta ciudad hasta su terminación.

Esparraguera a Manresa. Sin ser excelente el estado de esta carretera, puede no obstante circularse por ella en buenas condiciones.

Bruch a Manresa. Esta pintoresca carretera, en la que tanta falta hacen obras de defensa en los virajes, fué ligeramente reparada con motivo de la «Tercera Vuelta a Cataluña» y se mantiene aún en estado satisfactorio.

Moya a Calaf por Suria. Está en buen estado de conservación en toda su extensión.

Prats de Llusanés a San Quirico de Besora. Está en muy buen estado de conservación y sería muy conveniente que no se permitiera colocar acopios de grava en los virajes, bajo ningún pretexto, como algunas veces sucede.

San Adrián a La Roca. Está sumamente adelantada la importante

reparación que se lleva a efecto en la misma y que una vez terminada la dejará en estado inmejorable, pero los actuales trabajos dificultan de un modo extraordinario la circulación de los automóviles por la estrechez del camino y la gran cantidad de acopios colocados muchas veces a ambos lados del mismo y sobre todo en los virajes, no teniendo disculpa el que se extienda la grava en largos trozos los sábados por la tarde y se apisone los lunes por la mañana, resultando grandes molestias para los muchos socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» que pasan los domingos por aquel camino que deterioran sus neumáticos sobre la grava viva y se lamentan justamente de los grandes perjuicios que sufren y que podrían fácilmente ser evitados.

Las carreteras de **Artés al Puente de Cabrianas**, de **Manresa a Sampedor**, de **Casa Gomis (en Collbató) a Monistrol** y de **Navarcles a Talamanca**, están en parecido estado de conservación que puede considerarse en general bastante satisfactorio.

Manresa al Puente de Vilumara está en mejor estado que hace un año y continúa en el mismo buen estado los caminos de **Navarcles a la carretera de Manresa a Basella** y de **San Mateo de Bages a Callús**.

Sigue en estado muy mediano el camino de **Masnou a Teyá**.

Están en buen estado los caminos de **Mongat a Tiana** y de **San Ginés de Vilasar a San Cristóbal de Premiá**.

Tarrasa a Talamanca y los ramales a **Matadepera** y **Mura** están en bastante buen estado, lo mismo que la carretera de **Ullastrell a la de San Sadurní de Noya a Sentmenat** y el ramal de **Vacarissas a la Estación de Montserrat**.

Va empeorando cada día el estado del camino que desde **Sarriá** conduce a la Plaza de la Agregación de **Vallvidrera**.

Está suspendida desde hace tiempo la importante reparación y las obras de ensanche que con el concurso de individuos del regimiento de zapadores-minadores se llevaban a efecto en el camino que desde la Plaza de la Agregación de **Vallvidrera** conduce a la carretera de **Gracia a Manresa** con ramal al **Tibidabo** y no se ve por ahora la manera de continuar y terminar tan interesante reparación que permitiría subir en automóvil a la cumbre del **Tibidabo** en buenas condiciones, siendo la principal causa determinante de tan lamentable abandono el que varios propietarios lindantes con el citado camino no dan su conformidad a que se realicen las obras de ensanche, que lejos de perjudicarles beneficiarían de un modo extraordinario sus propiedades.

Barcelona al Prat. Se ha verificado una importante reparación en esta carretera que estaba en estado detestable, siendo muy conveniente que los automovilistas conozcan bien el camino que se dirige a ella, pues de lo contrario no se aprovechan de la indicada reparación por salir al

trozo que corre a cargo del Ayuntamiento del Prat y que continúa en mal estado.

Sardañola a Moncada por Ripollet. Continúa en estado muy deficiente y sería muy conveniente se realizara una pequeña reparación en ella.

Cornellá a San Feliu de Llobregat. Puede repetirse lo dicho de la anterior, pues su estado de conservación deja mucho que desear.

Gelida a San Lorenzo de Hortons. Está toda ella en regular estado.

Gavá a Begas. Se estaba procediendo a una importante reparación en ella, pero por dificultades con el contratista se han suspendido las obras, siendo muy sensible no sea posible continuarlas hasta dejar a esta carretera en buen estado de circulación.

Martorell a Villafranca. Actualmente se practica en esta importante carretera una seria reparación que confiamos mejorará mucho su estado, que era un poco deficiente.

Monjos a Castellví de la Marca. Está en buen estado en toda su extensión.

Olesa de Bonesvalls a Avinyonet. Ha empeorado un poco en su estado general, que en la actualidad no pasa de mediano.

Están en buen estado los caminos de **Pontons a Torrellas de Foix** y de **San Sadurní de Noya a la carretera de Capellades a Martorell.**

De **San Juan de Mediona a San Pedro de Sacarrera** y de **Villafranca a Guardiola por Viloví** están en mediano estado de conservación.

Se hallan en estado transitable los caminos de **San Pedro de Ribas a Olivella de Villanueva al Arbós por Castellet y Gornal** y en estado bastante deficiente el de **San Pedro de Ribas a Villanueva.**

Cornellá a Fogás de Tordera en su sección cuarta que comprende el trozo de **Mataró a Arenys de Munt** está en buen estado hasta el vecindario de la Mata, solamente regular hasta **San Andrés de Llavaneras** y mejora hasta el final.

Caldas de Montbuy a San Celoni. Ha mejorado algo el primer trozo hasta la riera de Tenas, que estaba deficiente; continúa en muy buen estado hasta **Granollers**, siguiendo bastante bien hasta **Cardedeu** y algo inferior hasta el final.

San Lorenzo Savall a Llinás. Está en bastante buen estado hasta **Gallifa**, mejorando luego mucho hasta **San Antonio de Villamajor** y continúa en regular estado hasta su terminación.

San Feliu de Codinas a Centellas. Está toda ella en buen estado general.

Vich al confín con la provincia de **Gerona**, en dirección a **San Hilario**, está bien hasta **San Julián de Vilatorrada**, siguiendo regular hasta el **Hostal de la Fullaca** y mejorando de nuevo desde este punto hasta el final.

Manlleu al confín con **Gerona** por **San Pedro de Torelló** está bien en

toda su extensión, habiendo mejorado el último kilómetro que estaba en mal estado.

Montesquiu al confín de **Lérida** por **Berga** tiene en buen estado de conservación los cuatro primeros kilómetros, medianos el quinto y sexto y bien el último.

Palautordera a la carretera de **Caldas de Montbuy** a **San Celoni**. Está solamente en estado regular hasta **Santa María de Palautordera**, siguiendo en muy buen estado hasta la Estación y volviendo a estar regular hasta el empalme.

Los caminos de **Collsuspina** al confín con **Gerona** en dirección a **Viladrau** y el de **La Ametlla** al **Collado de la Manya** están en buen estado.

Vich por **Roda** a empalmar con la de **Vich** a **Olot** tiene en mediano estado el primer kilómetro, mejora mucho en los ocho siguientes y tiene los dos últimos en estado solamente regular.

San Celoni a **Gualba** ha mejorado mucho en su estado general, que puede calificarse de bueno.

San Cipriano de Vallalta a **San Pol de Mar** está solamente en mediano estado hasta **La Roca**, habiendo mejorado notablemente desde este punto hasta el final.

San Vicente de Llaveneras a **Caldas de Estrach (Caldetas)** está en muy buen estado hasta el ramal que ya no está tan bien y pasado el mismo vuelve a estar bien hasta el final.

Están en buen estado de conservación los caminos de **Malgrat a Blanes** con ramal a **Palafolls** y el de **San Cipriano a San Acisclo de Vallalta**.

El de la carretera de **San Feliu de Codinas** a la de **Mollet a Moyá** por **San Quirico de Safaja** está bastante bien, aunque en varios sitios tiene roderas que sería muy conveniente desaparecieran en breve plazo.

Los caminos de **Cardedeu** a la carretera de **San Lorenzo Savall a Llinás** y de **Parets** a la misma carretera, están en bastante buen estado y solamente regular el de **Corró de Vall** a la propia carretera.

El de **Belulla** al **Collado de la Manya** está igualmente en estado regular.

El de **San Andrés de Llaveneras** a la carretera de **Madrid a Francia** está bien.

Está en muy mediano estado el de **Folgarolas** a la carretera de **Vich** al confín de **Gerona** en dirección a **San Hilario**.

Está en buen estado el de **Manlleu a La Gleva**, en estado deficiente el de **Collsuspina a Santa María de Seva** y el de **Taradell** a la Estación de **Balenyá** en estado intransitable y sin esperanzas de mejora por ahora.

Vich a la carretera de **Moya a Calaf** tiene en mal estado los ocho primeros kilómetros y mucho mejor los nueve restantes.

San Quirico de Besora a Vidrá tiene el firme muy descarnado y algunas roderas que debería procurarse hacer desaparecer.

San Boy de Llusanes a San Hipólito de Voltregá está en buen estado de conservación.

Los caminos de Villaleons a San Julián de Vilatorrada, de Caldas de Montbuy a San Sebastián de Montmajor y de Cañamás a Dos Rius están en mediano estado de conservación y en buen estado el de Montseny a Santa María de Palautordera.



SECCIÓN OFICIAL



De la "Tercera Vuelta a Cataluña". Para los peones camineros.

Conforme ofrecimos en nuestro número anterior, vamos a dar cuenta de la cantidad que ha de repartirse entre los peones camineros de las carreteras del itinerario de la «Tercera Vuelta a Cataluña».

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» percibió, por dicho concepto, la cantidad de 2.150 ptas. y devolvió 300 ptas. a varios concurrentes que lo solicitaron. El sobrante de 1.850 ptas. será dividido en cuatro partes y entregado a las Jefaturas de Obras Públicas de las provincias de Barcelona, Tarragona y Gerona y a la Mancomunidad de Cataluña para su equitativa distribución, entre los agraciados.

Nos honramos publicando a continuación los nombres de los generosos concurrentes que cedieron sus derechos de inscripción, siguiendo el orden de esta:

D. Santiago Soler Mata

» Julio Marial

» G. Bigas

» José M.^o Gomis

» Joaquín Molins

» Amado Casajuana

» Ramón Llusá

» José Anfruns

D. Cayetano Alegre

Sres. Pujadas y Llobet

D. A. L. Elizalde

» Salvador Elizalde

» Enrique Tarrida

» Juan B. Trias

» José Alvarez

» Sebastián Nadal

D. Felipe Batlló

» Víctor Debrigode

» Juan Rosinach

» Eusebio Bertrand

Sres. Bigas y Cía.

D. Juan Fonolleda

» Joaquín Palazón

El «Real Automóvil-Club» ha incluido en la suma a repartir las inscripciones de los señores Tapias, Carreras, Bartolí, Nacher y Rojas que no tomaron la salida, así como las de los señores Pizzala, Gómez y Catasús, que por no ser socio el primero y no haber terminado el recorrido los dos últimos, no tenían derecho a que les fuera devuelto el importe de sus inscripciones.

Las carreteras francesas.

En el «Real Automóvil-Club de Cataluña» se han recibido noticias del estado actual de algunas carreteras francesas, que le fueron pedidas al socio corresponsal del mismo en Perpignan, M. Pierre Bernet, quien manifiesta que desde dicha población a Biarritz puede circularse en automóvil sin ningún inconveniente y que ha podido hablar con varios automovilistas que acaban de efectuar largas excursiones por diferentes regiones de Francia, quienes le han asegurado haber encontrado las carreteras recorridas en estado bastante satisfactorio.

El Sr. Bernet advierte también al «Club», la gran conveniencia de que los socios del mismo que se trasladen a Francia vayan bien provistos de neumáticos de recambio, por persistir en la vecina nación la gran escasez de tan indispensables accesorios para las excursiones en automóvil.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Agosto han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Antonio Oriol, D. Antonio Bonet, D. Xanco Calvis, D. Gerardo Segura, D. Federico Plaja, D. Jaime Marra, D. Avelino Conte, D. José Marsal, D. Eduardo Puig, D. Carlos G. Carandini, D. Pedro Masil, D. Alfonso Juan Brú, D. Luis Vidal Oller, D. Luis Comas, D. José Cabot, D. José Taxé, D. Ramón Garriga, D. Manuel Fages Porcar y D. José María Abel Vila.

Como socio corresponsal ha sido nombrado D. Antonio Castellá, residente en Madrid.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los señores D. Pedro Moncada, D. José María Arolas, D. Santiago Soler Oller, D. Andrés Fonrodona y D. Ramón Planas.

Carnets de identidad.

Se pone en conocimiento de los señores socios de este «Real Moto-Club de Cataluña», que en la Secretaría del mismo se encuentran expedidos los carnets de identidad de aquéllos que no lo hayan retirado, siendo de necesidad remitan una fotografía en tamaño que no exceda de 3 x 2 centímetros para la entrega de dicho carnet.

Campeonato de España Motociclista.—Copa de S. M. el Rey.

Por la Intendencia General de la Real Casa y Patrimonio se ha comunicado a este «Real Moto-Club de Cataluña», que S. M. el Rey (q. D. g.) se ha dignado conceder una copa para premio del Campeón de España sobre motocicleta.

Esta copa, según voluntad expresa del Augusto Soberano, deberá ser otorgada al ganador del Campeonato en dos años seguidos o tres alternos, quedando este año en poder de este «R. M.-C. de C.» y pasando el próximo y los sucesivos, hasta su concesión definitiva, a las entidades organizadoras del Campeonato de España Motociclista.

En la imposibilidad de que los kilómetros de la carretera de Vilafranca a Igualada, que comprenden parte del circuito elegido en primer término para celebrar esta prueba, se encontrasen arreglados por no haber tiempo material para ello ni consignación acordada en los actuales presupuestos del Estado, la Comisión Organizadora se ha visto forzada a renunciar a este interesante circuito a pesar de todas las gestiones llevadas a cabo por el «Club», el diputado Provincial Sr. Ráfols y los Ayuntamientos locales, fijándose en definitiva el de Cardedeu, Llinás, Vilamajor, Cánovas y Cardedeu.

Con arreglo a lo prevenido en el reglamento ha sido comprobado escrupulosamente, de acuerdo con la oficina de obras públicas provinciales, el recorrido de dicho circuito, que mide exactamente 17 kilómetros 600 metros.

En su consecuencia, la distancia que deberán recorrer las motocicletas será la siguiente: 23 vueltas que equivalen a 404 kilómetros 800 metros; y las motocicletas con side-car, 15 vueltas que equivalen a 264 kilómetros.

Efectuado un minucioso reconocimiento en el circuito elegido, por la Comisión Organizadora, resulta que a excepción de muy cortos trozos que podrán ser fácilmente arreglados, se encuentra la carretera en muy buenas condiciones para obtener velocidades excelentes el día de la carrera, en que todo él estará en igualdad de estado.

Al adoptarse en definitiva el circuito Cardedeu, Llinás, Vilamajor, Cánovas y Cardedeu, queda suprimido del reglamento de la carrera el artículo 9.º, que es el que trata de los pasos a nivel, para el caso en que se hubiese adoptado el circuito actual prolongado hasta Granollers, que si bien tiene la ventaja de ser más largo en cambio se tropieza con el inconveniente de no poder neutralizar y cerrar la carretera en absoluto, como se hará con el actual, lo que siempre constituye mayor probabilidad para que las velocidades que se obtengan sean más notables y especialmente una mayor seguridad para el corredor.

Por el «Real Automóvil-Club de España» se ha concedido la correspondiente autorización al Reglamento que nos ocupa, con la siguiente variación al artículo 23.º:

«De los fallos del «R. M.-C. C.» podrá apelar el reclamante al «R. A.-C. de E.», el que en última instancia resolverá.»

Tenemos buenas impresiones del número y calidad de los corredores que tomarán parte en el Campeonato, creyendo, por tanto, que el acontecimiento se desarrollará dentro de las características que debe revestir un campeonato.

El match motociclista de Bilbao.

Cinco «Harley-Davidson» luchan contra igual número de «Excelsior».

El día 31 de Julio último y en el circuito comprendido por las poblaciones Asúa, Umbe, Plencia, Munguia, Morga, Múgica, Amorebieta, Larrabezua, Devio y Asúa, sobre el cual habían de dar cinco vueltas que se calculan aproximadamente en 500 kilómetros, se celebró el match de referencia, luchando en cada equipo los corredores siguientes:

EQUIPO «HARLEY-DAVIDSON»

Eduardo Landa
Victor Landa
Florencio Fuentes
Oscar Leblanc
Vicente Naurer

EQUIPO «EXCELSIOR»

Pedro Sorriguieta
Esteban Espinosa
Paciano Fernández
Luis Arana
Rafael Chapa

Los cuatro primeros del equipo «Harley» socios de este «R. M.-C. C.» y Sorriguieta muy conocido entre nosotros por haber tomado parte en las primeras pruebas organizadas por el Club.

A las ocho en punto de la mañana se dió la salida a Oscar Leblanc y de dos en dos minutos a todos los restantes, alternando los corredores de cada equipo por el orden siguiente: Sorriguieta, Landa V., Fernández, Landa E., Espinosa, Naurer, Arana, Fuentes y Chapa. Este último por accidente que le ocurrió al dirigirse al lugar de la salida, la toma una hora más tarde de lo que le correspondía considerándosele desde entonces en la carrera.

En la primera y segunda vuelta todos los corredores pasan por la meta, invirtiendo los siguientes tiempos en cada una:

<i>Primera vuelta</i>		<i>Segunda vuelta</i>	
Fuentes	1 h. 10 m.	Fuentes	1 h. 12 m.
Arana	1 h. 13 m.	Espinosa	1 h. 14 m.
Naurer	1 h. 15 m.	Landa E.	1 h. 14 m.
Landa V.	1 h. 16 m.	Naurer	1 h. 17 m.
Sorrigueta.	1 h. 18 m.	Landa V.	1 h. 17 m.
Fernández	1 h. 18 m.	Sorrigueta.	1 h. 22 m.
Espinosa	1 h. 18 m.	Leblanc	1 h. 24 m.
Landa E.	1 h. 19 m.	Chapa	1 h. 26 m.
Chapa	1 h. 28 m.	Arana	2 h. 14 m.
Leblanc.	1 h. 52 m.	Fernández	2 h. 18 m.

En la tercera vuelta tiene que abandonar la carrera Paciano Fernández y Víctor Landa, los dos por caídas, el primero por tropezar con una vaca, sin consecuencias, y el segundo por salida de un neumático es despedido de la máquina, teniendo que ser conducido a Bilbao para prestarle asistencia; como son uno de cada equipo quedan éstos en igualdad de condiciones, efectuando los tiempos que se citan en cada una de las vueltas restantes.

<i>Tercera vuelta</i>		<i>Cuarta vuelta</i>		<i>Quinta vuelta</i>	
Sorrigueta . . .	1 h. 10 m.	Landa E. . . .	1 h. 15 m.	Fuentes	1 h. 12 m.
Fuentes	1 h. 12 m.	Naurer	1 h. 19 m.	Landa E. . . .	1 h. 16 m.
Naurer.	1 h. 16 m.	Espinosa. . . .	1 h. 20 m.	Sorrigueta . . .	1 h. 18 m.
Landa E.	1 h. 17 m.	Leblanc	1 h. 21 m.	Naurer.	1 h. 18 m.
Arana	1 h. 17 m.	Sorrigueta . . .	1 h. 23 m.	Leblanc	1 h. 20 m.
Leblanc	1 h. 20 m.	Arana.	1 h. 25 m.	Espinosa	1 h. 20 m.
Chapa	1 h. 39 m.	Fuentes	1 h. 56 m.	Arana	1 h. 25 m.
Espinosa	1 h. 55 m.	Chapa.	2 h. 33 m.	Chapa	2 h. 6 m.

Estableciéndose, en consecuencia, la siguiente clasificación oficial:

<i>Primero</i> :	Eduardo Landa	«Harley»	6 h. 17 m. 54 s.
<i>Segundo</i> :	Pedro Sorrigueta	«Excelsior»	6 h. 29 m. 34 s.
<i>Tercero</i> :	Vicente Naurer	«Harley»	6 h. 33 m. 34 s.
<i>Cuarto</i> :	Florencio Fuentes	«Harley»	6 h. 42 m. 43 s.
<i>Quinto</i> :	Esteban Espinosa	«Excelsior»	7 h. 11 m. 5 s.
<i>Sexto</i> :	Oscar Leblanc	«Harley»	7 h. 17 m. 59 s.
<i>Séptimo</i> :	Luis Arana	«Excelsior»	7 h. 34 m. 39 s.
<i>Octavo</i> :	Rafael Chapa	«Excelsior»	8 h. 56 m. 25 s.

Nuestra felicitación más entusiasta a nuestro consocio Eduardo Landa, que con su triunfo lo alcanzó para el equipo de que formaba parte.

Fué un match que combinó a un tiempo la parte comercial, con la deportiva y sin faltarle el amor propio demostrado por las fuertes apuestas que cruzaron los interesados.

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:

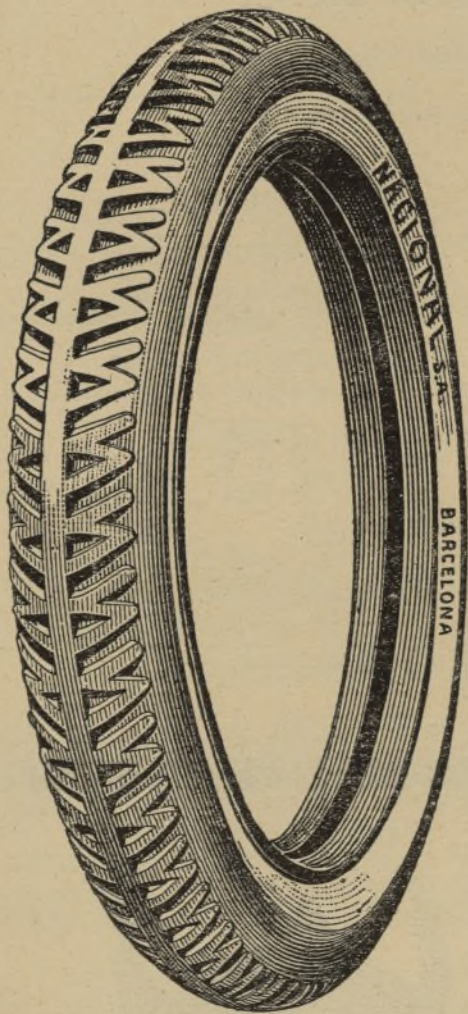
PASEO DE GRACIA, 20

NEUMÁTICOS NACIONAL, S. A.

Diagonal n.º 391

Teléfono G. 986

BARCELONA



FÁBRICA EN MANRESA

CAPITAL:

2.500,000 pesetas

A LA VENTA

Neumáticos y Cámaras fabricados con los mejores materiales, tratados con los mejores y más modernos elementos, brindan al consumidor la máxima economía por kilómetro recorrido.

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

MADRID :

BARCELONA :

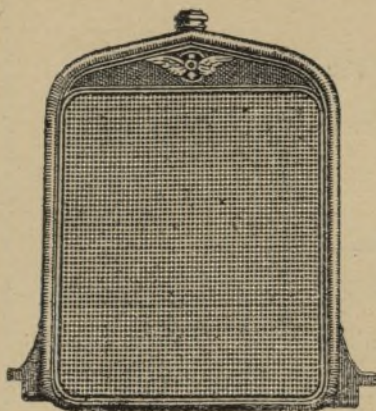
VALENCIA :

Alcalá, 81 - Lagasca, 103 Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas

BERLIET y MINERVA y de las acreditadas marcas
americanas **SIMPLEX, STUTZ y MITCHELL,**
camiones **FEDERAL,** motocicletas **INDIAN,** ruedas
AUTO - WHEEL, bicicletas **AUTO - MOTO,**
neumáticos, accesorios, recambios
y artículos de sport de todas clases



FÁBRICA DE RADIADORES PARA
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

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

MADRID

Calle Monteleón, núm. 28

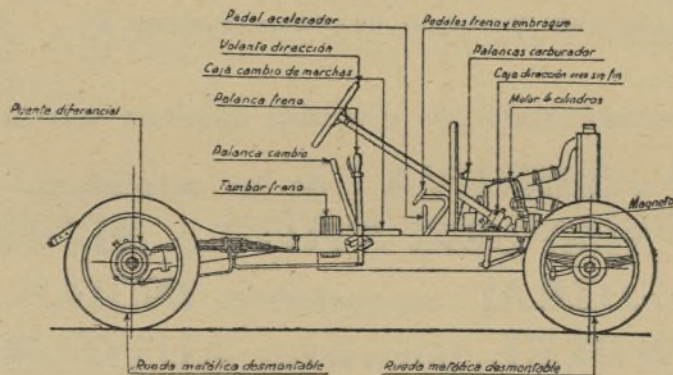
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

Teléfono G. 733

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ



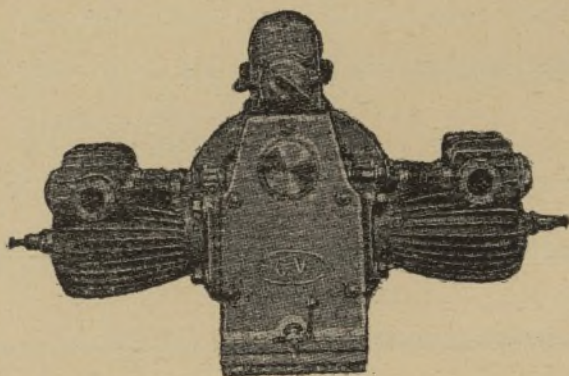
Sicilia, 141-143. - BARCELONA

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



COVENTRY VICTOR

5/7 HP. Tipo 1920

Diámetro 75 m/m.

Carrera 78 m/m.

Cilindraje 688 m/m.³

Lubrificación semi - automática.

EL MEJOR MOTOR PARA MOTOCICLETAS Y AUTOCICLOS

DIRIGIRSE A : ESTABLECIMIENTOS DEL APROVISIONA-
MIENTO INDUSTRIAL - 13 RUE AUBER, PARIS

SE SOLICITA UN AGENTE EXCLUSIVO EN ESPAÑA PARA EL MOTOR "COVENTRY VICTOR"

TARIFA DE ANUNCIOS DE ESTA REVISTA

Los señores socios del R. A. C. C. y del R. M. C. C. tienen concedida una rebaja de un diez por ciento sobre los precios que se expresan a continuación.

La última página se considera la más preferente y su precio será superior en un cincuenta por ciento al de las demás, y el anuncio que en ella se inserte deberá ocupar toda la página.

Las otras páginas preferentes deberán asimismo estar ocupadas por anuncios enteros y su precio será superior en un treinta por ciento al de las otras páginas.

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

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

CHASSIS PARA TURISMO E INDUSTRIA : MOTORES
AVIONES E HIDROAVIONES

ESCUELA Y CAMPO DE AVIACIÓN EN PRAT DEL LLOBREGAT

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

VENTA DE AUTOMÓVILES : AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL :

J. ÁLVAREZ Y C.[^], S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA