

AUTO-MOTO

REVISTA

DEL REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA
Y DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : RONDA SAN PEDRO, 2 PRAL.

Director : JOSÉ ORTIZ

SUMARIO

El Campeonato español de motocicletas.

El XV Salón del Automóvil en París.

Información sobre el estado de las carreteras de
Cataluña.

Sección oficial.

Año II - Núm. 15

Noviembre de 1919

ABADAL



BUICK

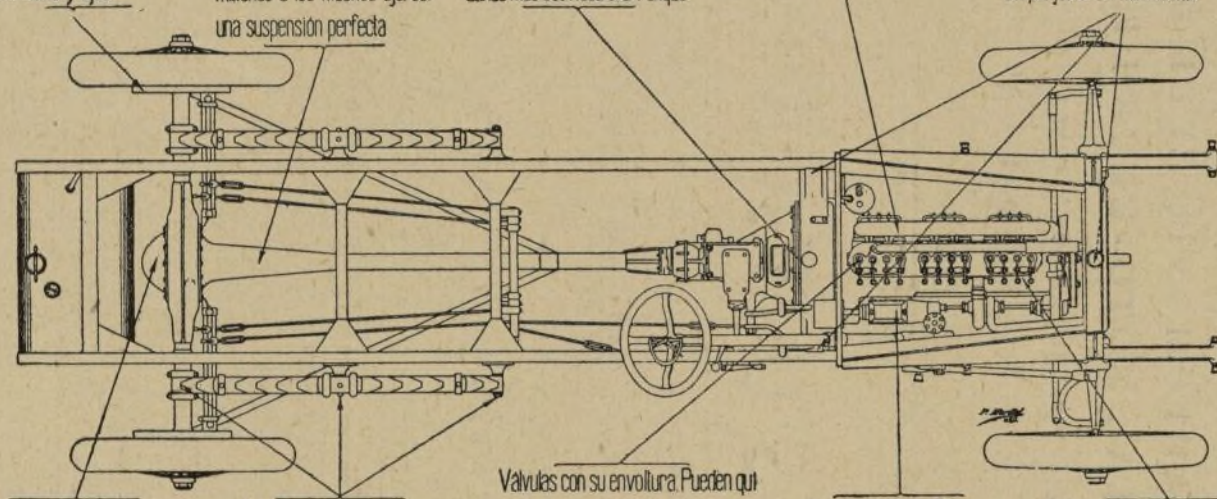
Freno de mano y de pie en las ruedas molrices, suprimiendo el esfuerzo sobre la transmisión del diferencial y ejes.

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 Km/hora.

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



Corona y pignon 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



Campeonato Español de Motocicletas : Copa de S. M. el Rey.

El «Real Moto-Club de Cataluña» celebró el 12 de Octubre próximo pasado el Campeonato Español de Motocicletas en el circuito de Cardedeu, alcanzando un gran éxito deportivo y de organización.

La víspera de la carrera, por la tarde, se procedió por la Comisión técnica al precintaje y a la comprobación de los motores, reinando gran animación y entusiasmo durante toda la tarde y buena parte de la noche, ofreciendo pintoresco aspecto los grupos de corredores arreglando sus máquinas y efectuando los últimos galopes de ensayo, para defender con las mayores garantías de éxito su suerte al día siguiente.

La noche fría y desapacible y los frecuentes chubascos que caían, hizo que se esperara el amanecer con verdadera ansiedad, por el justificado temor de que se tuviera que aplazar la carrera después de los trabajos y preparativos realizados para celebrarla, y dichos temores resultaron fundados, pues llovió en abundancia durante la madrugada y el día se presentó gris y tan frío como la noche, a pesar de lo cual, con gran valentía y decisión, el Presidente del «Real Moto-Club», que había trasladado ya la víspera en su automóvil a los cronometradores oficiales del «Real Automóvil-Club de España», señores Reyes y Ocampo, para asegurar de este modo el cronometraje de la carrera, decidió que se diera la salida, debiendo señalarse el hecho, quizás sin precedentes en carreras de esta clase, de que la tomaran todos los corredores oficialmente inscritos, que dieron con ello una prueba de alto espíritu deportivo y de desprecio del peligro que suponía la excesiva humedad en las carreteras del recorrido.

No es de extrañar, por lo expuesto, y si se tiene además en cuenta que en esta capital hizo aun peor tiempo que en Cardedeu, que el público que acudió a presenciar tan interesante carrera fuera escaso, no habiendo por otra parte, por el reducidísimo número de trenes, ninguna facilidad para trasladarse al circuito, debiendo salir de esta ciudad a una hora completamente intempestiva y regresar en el único tren que pasaba por Cardedeu a las seis de la tarde, pudiendo asegurarse sin incurrir en exageración que si hubiera hecho buen tiempo y hubiera habido mejor servicio ferroviario,

varios miles de personas se habrían trasladado al circuito, ansiosas de presenciar las hazañas de nuestros motoristas.

Todos los servicios estuvieron previstos y bien organizados, gracias a la amabilidad del Excmo. Sr. Capitán General de la Región y a las autoridades locales de Cardedeu y demás poblaciones comprendidas en el recorrido, que dieron toda clase de facilidades al «Real Moto-Club de Cataluña», y éste por su parte echó el resto, llegando al extremo de adquirir una porción de terreno para mejorar un viraje difícil y prodigándose toda la Junta Directiva para asegurar el éxito de la carrera, cuya importancia reconocían.

Y cuando, ya mediada la mañana, presenciábamos medio helados el paso de los valientes corredores desde las casi desiertas tribunas, nos pusimos a pensar que en aquellos momentos se celebraba en la capital de España la fiesta de la Raza y que quizás ninguno de los festejos conmemorativos de ella tuvieran el relieve y el carácter del que estábamos contemplando y en el que unos pocos bravos muchachos españoles, de diferentes regiones, daban elocuentísimas pruebas de la virilidad y energía de nuestra raza, participando en una durísima carrera sin desfallecimiento aparente, mostrándose bajo un ambiente y carácter completamente distintos dignos descendientes de aquellos otros españoles, cuyas fantásticas hazañas se trataba de recordar en forma quizás algo deficiente e impropia de su grandeza.

Y nuestra admiración subió de punto cuando, terminada la carrera, oíamos a los corredores contar con una tranquilidad sorprendente las peripecias que les habían ocurrido y así Quakero nos explicó riendo la fantástica cabriola que, por evitar un concurrente, dió con su compañero y de la que resultaron milagrosamente ilesos, y dos corredores madrileños quitaban importancia al hecho de haber tenido que hacer a pie seis y ocho kilómetros respectivamente con sus máquinas, inútiles de momento, por falta de gasolina la una y por avería la otra, lo que significa un esfuerzo penoso y considerable, capaz de agotar física y moralmente a todo el que no se halle dotado de un temple de alma y de una resistencia excepcionales.

La carrera fué interesantísima y su duración de ocho horas puso a prueba la resistencia del Comité organizador, de los cronometradores y del público. Dió principio pocos minutos después de la hora fijada y desde el primer momento empezó una empeñada lucha entre Barnola, Ferrán, Vidal, Guzmán y Estalella, de la que momentáneamente sale vencedor Guzmán, cuyo paso por las tribunas produce una impresión enorme por la velocidad considerable que lleva; de haberla podido mantener hasta el final, le hubiera valido sin disputa posible ser el vencedor del Campeonato.

Ya en la primera vuelta uno de los corredores, Duch, sufre un patinazo en la travesía de Cardedeu y cae, sin causarse afortunadamente más que ligeras contusiones, que le obligan, no obstante, a retirarse y Vidal tiene que reparar al final de cada una de las primeras vueltas, abandonando definitivamente

ante la imposibilidad de que su motocicleta preste servicio y causando gran decepción a sus numerosos admiradores, que le consideraban justamente como uno de los corredores más calificados para aspirar al título de Campeón, sucediéndole igual aventura a Barnola, quien llevando la delantera en la segunda vuelta, tuvo cerca de Llinás una avería irreparable, que le obligó a convertirse en mero espectador, con gran sentimiento de sus amigos y partidarios.

En las vueltas siguientes continúa Guzmán a la cabeza, a un tren infernal, y al detenerse un momento para hacer provisión de gasolina, pudimos notar que se hallaba excesivamente nervioso y oímos cómo cuantos le rodeaban le recomendaban calma y prudencia, aconsejándole que disminuyera algo la velocidad, pues la ventaja que había adquirido era suficiente para asegurarle el primer lugar en la clasificación; pero no debió poder seguir tan amistosos consejos ni sobreponerse a sus nervios cuando poco después, al embocar la angosta travesía de Cardedeu, en la que era indispensable moderar de un modo considerable la marcha, entró velozmente en ella y perdiendo el gobierno de su máquina, fué a chocar contra un árbol frente a la iglesia, saliendo despedido y dando de cabeza contra la acera opuesta, en la que quedó desvanecido.

Quiso la suerte que el joven Dr. Blay presenciara la caída y que acudiera instantáneamente en auxilio del desventurado corredor, que fué enseguida trasladado en una camilla de la ambulancia militar, que prestaba servicio especial en la carrera, a una casa particular, cuyo dueño, D. Ramón Rovira, socio del «R. M.-C. de C.», se prestó humanitariamente a alojar al herido, que fué reconocido en el acto por el médico militar de la citada ambulancia, por el Dr. Bordás, del «Real Moto-Club de Cataluña», que se apresuró a acudir y por otros dos médicos de la población, conviniendo todos los citados facultativos en que las lesiones sufridas por el pobre Guzmán eran gravísimas y ponían en inminente peligro su vida, que quizás debía en aquel momento a las oportunas inyecciones que le aplicó el Dr. Blay en el mismo lugar del accidente.

Ya antes de que ocurriera tan lamentable desgracia, se había dado la salida a los motociclistas provistos de side-car y se hallaban haciendo un recorrido espléndido todos ellos, pero de un modo especial el gran Lliviría, que desde el primer momento dió irrefutables pruebas de su gran habilidad y maestría en el conducir, unidas a una audacia razonada, que inspiraba al público, entusiasmado por su pericia, una absoluta tranquilidad, a pesar de la velocidad verdaderamente notable a que iba realizando su carrera.

El popular Magneto efectuaba también la suya con gran regularidad y Mellado, a pesar de un conato de incendio de su side, continuaba valientemente dando vueltas a buen tren, lo mismo que Quakero, Martínez, Renom, Serra y Aguado, algunos de los cuales fueron sucesivamente retirándose por averías más o menos importantes, pero sin desperfecto físico por fortuna.

En la categoría de motos solas empezó a destacarse Uribesalgo, aumentando progresivamente su marcha y colocándose a la cabeza, seguido de cerca por Estalella y Ferrán, que nos dieron más tarde la nota más intensa de emoción de la carrera, pasando por dos veces ante las tribunas luchando a gran velocidad, codo con codo, sin poderse despegar uno del otro durante largo rato. Retana y Prat hicieron también una carrera muy meritoria, viéndose obligados a retirarse por averías en las últimas vueltas, y terminando la carrera con el brillante triunfo de Uribesalgo, que se adjudicó el título de Campeón de España, ocupando el segundo lugar el intrépido Estalella y el tercero el valiente Ferrán.

En la categoría de side-cars ganó sin lucha Miguel Lliviría, realizando una carrera estupenda, demostrando ser uno de nuestros mejores corredores y confirmando la fama de que venía precedido; quedó en segundo lugar Aguado que hizo una carrera admirable; en tercero, Mellado, que nos demostró ser un corredor decidido y tenaz; en cuarto, Magneto, muy regular, y en quinto y último, Serra, que terminó a las cuatro de la tarde su recorrido.

Intercalamos un cuadro detallado con todos los elementos de la clasificación oficial de la carrera, según los datos facilitados por los cronometradores.

*
* *

Como indicábamos al principio, la carrera fué un gran éxito deportivo para el «Real Moto-Club de Cataluña» y hubiera sido aún mucho mayor si se hubieran confirmado las anunciadas inscripciones de una conocida marca que cuenta con notabilísimos corredores que, al propio tiempo que hubiera aumentado el número de éstos, hubiera también establecido lucha más encarnizada entre marcas, siempre interesante, y que por haber anunciado la participación de un equipo de ocho corredores, había hecho concebir a los organizadores legítimas esperanzas de que el número de inscripciones alcanzaría una cantidad respetable; pero no pudo esto influir en el mérito de los corredores que participaron en la dura prueba del 12 de Octubre próximo pasado ni en el merecido triunfo de la marca «Indian» que se adjudica los primeros puestos con Uribesalgo y Lliviría y que tenía muy bien montados los servicios de aprovisionamiento de sus corredores.

La «Motosacoche» también obtiene muy buena clasificación.

Como hemos manifestado, los servicios de la carrera estuvieron bien atendidos y tanto en el de orden como en el sanitario, a cargo de elementos del batallón de Cazadores de guarnición en Granollers, llenaron su cometido a completa satisfacción de los organizadores, prestando el médico militar y sus subordinados un relevante y meritorio servicio con motivo del terrible accidente sufrido por el desgraciado Guzmán, que hemos referido.

Pero en honor a la verdad hemos de añadir que el «Real Moto-Club de

Cataluña» hizo cuanto humanamente podía hacerse para la asistencia del herido, prodigándose el Dr. Bordás en su curación, facilitando cuantos elementos tenía en su botiquín, habiendo varios señores del Comité tomado aquellas medidas que creyeron podían ser beneficiosas al paciente, al que el médico militar de servicio vendó y acondicionó el muslo fracturado, siendo acto seguido trasladado al Ayuntamiento para ser colocado en un lecho en la mejor forma posible, teniendo en cuenta los medios disponibles, que gracias a la caridad de una señorita y de su hermano fueron muy aceptables, pues facilitaron un colchón del que de momento se carecía.

Pero la fantasía y la imaginación de un público inconsciente se desbordó, como fatalmente ocurre en casos semejantes y aunque parezca mentira, llegó a esparcirse el rumor de que el herido estaba abandonado y huérfano de asistencia facultativa, siendo así que, como ya hemos indicado, fueron cinco los médicos que le prestaron sus servicios y procuraron atenuar los sufrimientos y los desastrosos efectos de la tremenda caída sufrida por el desventurado corredor, logrando reanimarle, dentro de la extremada gravedad de su estado.

Y es que el público será siempre el mismo en espectáculos deportivos y así como en las plazas de toros y en campos de foot-ball ha cometido verdaderos excesos y atropellos, los que hemos intervenido más o menos directamente en la organización de carreras, sabemos por experiencia cuan estériles resultan los ruegos que se le dirigen para que se aparte del centro de la carretera y el poco resultado que los más minuciosos servicios de policía y de orden producen ante la indisciplina y falta de cultura de las multitudes.

Y ese mismo público, que protesta siempre de las medidas de precaución y seguridad que se toman, tanto en interés de los corredores como en el suyo propio, acoge con fruición el más leve rumor contrario a los organizadores, que no solamente no encuentran ni una voz que salga en su defensa y les haga justicia, sino muy al contrario, aquel rumor desfavorable corre de boca en boca, aumenta en falsedad y en injusticia y así llegan a decirse y comentarse verdaderas atrocidades que un poco de juicio y serenidad deberían rechazar.

Y hemos insistido quizás en demasía en este asunto, porque nos interesa hacer constar muy alto que el «Real Moto-Club de Cataluña» tiene conciencia plena de sus deberes y, como ha demostrado en diferentes ocasiones, tiene muy arraigados los sentimientos humanitarios que obligan a toda persona a prestar auxilio a un semejante, agotando todos los medios que sean precisos para proporcionarle la debida asistencia, y esto, que lo saben ya los corredores catalanes, es preciso que no lo ignoren los corredores forasteros que por el mero hecho de serlo cuentan con la garantía más absoluta de que en el caso desgraciado de un accidente, siempre posible en carreras, no han de quedar desatendidos ni ha de faltarles cuanto sea preciso para su asistencia.

RESULTADOS OFICIALES DEL CAMPEONATO ESPAÑOL DE MOTOCICLETAS - CIRCUITO DE CARDEDEU

N.º	CORREDOR	MARCA	TIEMPO MEDIO	1.ª VUELTA	2.ª VUELTA	3.ª VUELTA	4.ª VUELTA	5.ª VUELTA	6.ª VUELTA	7.ª VUELTA	8.ª VUELTA	9.ª VUELTA	10.ª VUELTA	11.ª VUELTA	12.ª VUELTA	13.ª VUELTA	14.ª VUELTA
1	A. FERRÁN	«Motosacoche»	19'00"2 Diferencia	18'51"8 - 0'08"4	17'16"4 - 1'43"8	16'42"2 - 2'18"0	18'26"4 - 0'33"8	20'23"2 + 1'22"0	18'29"2 - 0'51"0	21'42"0 + 2'41"8	16'59"2 - 2'01"0	16'36"4 - 2'23"8	16'54"0 - 2'06"2	20'31"2 + 1'31"0	21'45"8 + 2'45"6	17'43"8 - 1'16"4	20'42"2 + 1'42"0
2	T. DUCH	«Indian»	Retirado														
3	BARNOLA	«Motosacoche»		16'52"6	14'59"4	15'39"8	Retirado										
4	M. B.	«Rudge Multi»		20'46"8	1 h 30'35"2	Retirado											
5	P. ESTALELLA	«Indian»	17'03"8 Diferencia	18'04"6 + 1'01"8	17'16"0 + 0'12"7	24'32"0 + 7'28"7	17'00"4 - 0'02"9	16'00"0 - 1'00"0	15'51"2 - 1'12"1	16'00"4 - 1'02"9	18'18"2 + 1'14"9	16'23"8 - 0'39"5	16'13"8 - 0'49"5	16'05"8 - 0'57"5	16'27"0 - 0'36"3	19'00"8 + 1'57"5	15'25"2 - 1'38"1
6	R. URIBESALGO	«Indian»	15'34"3 Diferencia	15'39"2 - 0'04"1	15'43"8 + 0'09"5	14'35"0 - 0'69"3	13'25"2 - 2'11"1	14'00"0 - 1'00"0	13'49"2 - 1'45"1	15'27"0 - 0'07"3	16'09"0 + 1'22"7	14'17"8 - 1'16"5	13'51"0 - 1'43"3	14'17"2 - 1'17"1	16'09"0 + 0'34"7	14'36"6 - 0'57"7	14'45"2 - 0'49"1
7	J. VIDAL	«Indian»		24'33"0	1 h 32'47"4	Retirado											
8	R. ESCALÉ	«Indian»		20'42"0	24'02"8	23'36"0	Retirado										
9	A. RETANA	«Indian»		15'09"0	15'40"8	16'12"2	15'58"8	16'31"0 1 h 10'02"0		15'54"6	18'43"4	15'37"4	15'19"0	15'16"0	15'10"2	24'58"0	18'20"8
10	X. X.	«Indian»		19'30"2	17'34"8	18'10"0	19'28"0	17'41"0 20'35"4		17'15"2	29'40"0	22'40"4	21'15"2	17'19"0	16'38"2	17'00"0	20'51"2
11	F. GUZMÁN	«Indian»		18'35"8	14'13"7	13'08"5	12'17"4	13'01"0 13'39"6		15'08"8	Retirado						
12	«MAGNETO»	«Motosacoche»	24'14"1 Diferencia	21'21"2 - 2'52"9	21'28"4 - 2'45"7	21'54"2 - 2'19"9	22'37"8 - 1'36"3	21'00"0 - 2'18"0	23'38"2 - 0'35"9	22'19"0 - 1'55"1	22'36"6 - 1'37"5	34'05"4 - 9'51"3	23'10"6 - 1'03"5	24'53"6 + 0'39"5	24'08"0 - 0'09"1	28'07"8 + 4'23"7	25'17"8 + 1'02"7
13	M. LLIVIRIA	«Indian»	16'16"2 Diferencia	16'00"8 - 0'15"4	15'59"2 - 0'17"2	16'04"6 - 0'11"6	16'03"8 - 0'12"4	18'31"0 + 2'22"0	17'57"0 + 1'40"8	15'30"2 - 0'46"0	15'23"4 - 0'52"8	15'40"8 - 0'56"4	17'36"0 + 1'19"8	15'21"2 - 0'55"0	15'19"2 - 0'57"0	17'44"6 + 1'28"4	15'19"4 - 0'56"8
14	A. RENOM	«Indian»		20'11"0	19'06"6	Retirado											
15	J. M. MELLADO	«Indian»	21'12"6 Diferencia	17'45"2 - 3'27"4	18'29"2 - 2'43"4	18'34"8 - 2'37"8	17'24"0 - 3'48"6	17'00"0 - 4'00"0	20'56"4 + 0'16"2	21'43"0 + 0'30"4	18'03"6 - 3'09"0	40'18"8 - 19'06"2	19'51"8 - 1'20"8	34'13"0 + 13'00"4	19'49"4 - 1'23"2	18'21"0 - 2'51"6	17'10"8 - 4'01"8
16	M. RAMÍREZ	«Indian»		17'13"2	Retirado												
17	«QUÁQUERO»	«Indian»		18'01"0	1 h 35'10"0	18'52"2	32'52"2	19'41"0 36'04"8		Retirado							
18	A. AGUADO	«Indian»	20'56"9 Diferencia	17'27"6 - 3'29"3	22'02"8 + 1'05"9	17'51"8 - 3'05"1	19'20"4 - 1'36"5	17'13"4 - 3'43"5	17'21"4 - 3'35"5	16'49"2 - 4'07"7	17'08"2 - 3'48"7	26'38"4 + 5'41"5	33'27"2 + 12'30"8	28'17"2 + 7'20"3	19'23"2 - 1'33"7	20'19"2 - 0'37"7	20'19"2 - 0'37"7
19	A. SERRA	«Harley Davidson»	26'52"0 Diferencia	16'27"0 - 10'25"0	16'10"4 - 10'41"6	15'52"6 - 10'59"4	28'06"8 + 1'14"8	20'13"6 - 5'53"6	1h 38'44"6 + 1h 11'58"6	20'13"6 - 6'38"4	18'54"4 - 4'58"6	35'42"6 - 8'50"6	21'37"0 - 5'15"0	18'54"4 - 7'57"6	20'14"6 - 7'46"0	26'26"4 - 6'38"0	20'14"6 - 0'25"6

N.º	CORREDOR	MARCA	15.ª VUELTA	16.ª VUELTA	17.ª VUELTA	18.ª VUELTA	19.ª VUELTA	20.ª VUELTA	21.ª VUELTA	22.ª VUELTA	23.ª VUELTA	TIEMPO TOTAL	VELOCIDAD MEDIA	COEFICIENTE DE REGULARIDAD	VUELTA MÁS RÁPIDA
1	A. FERRÁN	«Motosacoche»	17'06"2 - 1'54"0	17'04"6 - 1'55"6	21'85"2 - 0'07"0	15'40"6 - 3'19"6	15'39"2 - 3'21"0	17'00"0 - 1'00"0	16'50"8 - 2'19"4	29'06"8 + 10'06"6	25'34"6 + 6'34"1	7 h. 17' 4"6	55 Kms. 569 m.	3219' 2	V/ 19, en 15'39"2
2	T. DUCH	«Indian»													
3	J. BARNOLA	«Motosacoche»													
4	M. B.	«Rudge Multi»													
5	P. ESTALELLA	«Indian»	17'11"8 + 0'08"5	17'52"8 - 0'49"5	16'24"8 - 0'38"6	18'02"2 + 0'58"9	15'35"0 - 1'23"3	15'55"4 - 1'00"0	15'45"4 - 1'17"9	16'26"6 - 0'36"7	16'21"8 - 0'41"5	6 h. 32'15"6	61 Kms. 914 m.	1664' 8	V/ 14, en 15'25"2
6	R. URIBESALGO	«Indian»	16'18"2 + 0'43"9	17'07"4 + 1'33"1	16'10"0 + 0'35"7	17'07"2 + 1'32"9	18'16"8 + 2'42"5	17'01"6 + 1'27"3	17'01"6 + 1'27"3	15'28"0 - 0'06"2	15'54"4 + 0'20"1	5 h. 58'10"0	67 Kms. 812 m.	1537' 9	V/ 4, en 13'23"2
7	J. VIDAL	«Indian»													
8	R. ESCALÉ	«Indian»													
9	A. RETANA	«Indian»	Retirado												
10	X. X.	«Indian»	17'45"4	18'57"2	23'16"2	Retirado									
11	F. GUZMÁN	«Indian»													
12	«MAGNETO»	«Motosacoche»	25'26"6 + 1'12"5									6 h. 3'31"2	43 Kms. 803 m.	2061' 7	V/ 1, en 21'21"2
13	M. LLIVIRIA	«Indian»	15'26"2 - 0'50"0									4 h. 4' 3"2	64 Kms. 904 m.	819' 2	V/ 12, en 15'19"2
14	A. RENOM	«Indian»													
15	M. MELLADO	«Indian»	18'22"2 - 2'50"4									5 h. 18' 9"0	49 Kms. 788 m.	3914' 0	V/ 5, en 17'05"8
16	M. RAMÍREZ	«Indian»													
17	«QUÁQUERO»	«Indian»	23'35"2 + 2'33"3									5 h. 14'14"2	50 Kms. 408 m.	3511' 9	V/ 8, en 16'49"2
18	A. AGUADO	«Indian»													
19	A. SERRA	«Harley Davidson»	25'32"6 - 4'19"4									6 h. 42'59"0	39 Kms. 307 m.	4919' 0	V/ 2, en 16'10"4

Barcelona, 12 Octubre de 1919

V. B.º el Presidente,

FRANCISCO COMA Y MÁS

El Secretario General,

CÉSAR VILAMONTE

Los Cronometradores,

SIXTO OCAMPO FERNANDO REYES

Ayuntamiento de Madrid

En Cardedeu se confundió, probablemente, la actitud un poco anómala y fuera de lugar de alguna persona — que por su profesión tenía quizás más obligación que otras de intervenir en la desgracia, olvidando en aquellos momentos la cuestión económica, — con la de los organizadores y es muy de lamentar que estos errores perjudiquen a quien menos se lo merece.

Para terminar, el «Real Moto-Club de Cataluña» tiene que dar las gracias al Excmo. Sr. Capitán General de esta región por haber proporcionado amablemente las fuerzas de Ejército necesarias para el servicio de orden y el sanitario; al médico militar, jefe del último, que desgraciadamente tuvo que intervenir y lo hizo con gran acierto; a las autoridades locales de Cardedeu y demás poblaciones comprendidas en el recorrido; a los doctores Blay y Bordás y a cuantos prestaron algún servicio relacionado con la desgracia ocurrida; a los cronometradores oficiales del «Real Automóvil-Club de España», señores Reyes y Ocampo, que desempeñaron su penoso cometido a completa satisfacción y al popular Rodríguez, que les prestó su eficaz concurso; a los ingenieros de la Mancomunidad, señores Turell y Lagarde, que realizaron un loable esfuerzo para que las carreteras del circuito estuvieran en buenas condiciones, y, en una palabra, a todos los que en una u otra forma prestaron su concurso al «Real Moto-Club de Cataluña» en la organización y celebración del Campeonato Español Motociclista.

PREMIOS

- | | | |
|--------------------------------|---|---|
| <i>Clasificación general.</i> | { | 1.º Román Uribesalgo, Copa de S. M. EL REY y Placa de Campeón. |
| <i>Motocicletas</i> | | 2.º Pedro Estalella, Copa de Plata del «R. M.-C. de C.» |
| | | 3.º Alfredo Ferrán, Copa de Plata del «R. M.-C. de C.» |
| <i>Motocicletas 500 c. c.</i> | { | 1.º Pedro Estalella, Copa PLANÁS-PONSA. |
| | | 2.º Alfredo Ferrán, Medalla de Oro. |
| <i>Premios especiales.</i> | { | Vuelta más rápida. Román Uribesalgo, Copa CARDEDEU. |
| <i>Motocicletas</i> | | Regularidad. Román Uribesalgo, Copa del «R. M.-C. de C.» |
| | | Primer corredor catalán clasificado en máquina de turismo. Pedro Estalella, Copa LANDALUCE. |
| | | Fremio «Perseverancia». Alfredo Ferrán, Copa IZABAL. |
| <i>Clasificación general.</i> | { | 1.º Miguel Lliviría, Copa AUTOMÓVIL SALÓN y Placa de Campeón. |
| <i>Side-cars</i> | | 2.º Antonio Aguado, Copa VALENTÍ. |
| | | 3.º José M. Mellado, Medalla de Oro. |
| | | 4.º Ernesto Antonietti, Medalla de Oro. |
| <i>Side-cars 500 c. c. . .</i> | { | 1.º Ernesto Antonietti, Copa del «R. M.-C. de C.» |
| <i>Premios especiales.</i> | { | Vuelta más rápida. Miguel Lliviría, Copa del «R. M.-C. de C.» |
| <i>Side-cars</i> | | Regularidad. Miguel Lliviría, Copa GUITART. |

NOTA.—AUTO-MOTO lamenta vivamente que por causa del tiempo poco favorable la información gráfica del Campeonato Español de Motocicletas no esté en proporción con la importancia de la carrera.



El Salón del Automóvil de París.

Con éxito extraordinario acaba de celebrarse en París el XV Salón del Automóvil. Según el parecer de muchos críticos, incluyendo entre ellos algunos pocos periodistas españoles, no tenía el Salón grandes novedades características.

No somos de este parecer. Hablando exclusivamente bajo el punto de vista automóvil, no tenía tal vez particularidades tan salientes como algunos otros años, pero bajo el punto de vista de tendencias de construcción, marca, especialmente por lo que afecta a la industria francesa, y diremos más, a la española, una evolución que sorprende notablemente.

¡Cuándo hubiéramos soñado que «Lorraine-Dietrich», «Hispano-Suiza» y otras muchas primeras marcas renunciaran al encendido por magneto y adoptaran el acumulador a distribución!

Pero no es esto sólo. El cambio de marchas se generaliza con su control en el centro del chasis, siendo nuestro mismo «Elizalde» uno de los convencidos de esta evolución, a la que hay que agregar la dirección a la izquierda, que cuenta en el Salón con tantos partidarios, por lo menos, como la dirección a la derecha. Estas últimas características, aunque iniciadas en Europa, no habían sido adoptadas más que en América, habiéndose hoy generalizado por todo el mundo.

Entre las carrocerías cerradas toma gran incremento el *sedan* o conducción interior, que es el tipo serie de carrocería en muchos de los *stands* y catálogos.

No cabe duda de que el Salón hubiera tenido más resonancia, hubiera contenido más novedades y hubiera estado, tanto el conjunto como los automóviles y *stands*, más acabados y más a punto, si se hubiera aplazado dos o tres meses. De todos modos, fué un exitazo, la concurrencia, enorme, en un día sólo se recaudaron 70.000 francos de entradas, sin contar los miles de personas que poseían abonos.

Ha quedado algún *stand* vacío, o parcialmente vacío, por no haber los fabricantes terminado sus chasis de exposición, y en otros casos se han expuesto chasis que ni el mismo fabricante ha probado en carretera y podemos todavía añadir que sabemos que ni los ingenieros habían probado los motores de dichos chasis.

Visitando el *stand* «Farman» pudimos convencernos de ello, pues al pedir

una prueba de un automóvil nos dijeron que les visitáramos nuevamente en Febrero, pues ni siquiera sus ingenieros habían tenido ocasión de probar al freno el único motor expuesto, que probablemente no había dado entonces ni una sola revolución. Efectivamente, la paz ha sorprendido a los fabricantes franceses y el desarreglo social ha contribuido a la lentitud en la transformación de la producción.

Decían por allí que lo mismo sucedía con el nuevo motor «Hispano», pero estoy autorizado para desmentirlo, y digamos de paso que la industria española, si bien en poca cantidad, está representada en tal forma, que ha sido clasificada por muchos como de lo más interesante del Salón.

Podemos decir imparcialmente que nos adherimos a esta opinión, que debe ser indudablemente compartida en gran manera por el público y los críticos, a juzgar por lo visitadísimo que fueron los *stands* españoles.

Es lástima que «Elizalde» no haya tenido en el sorteo derecho a un *stand* central como le tuvo la «Hispano-Suiza», por haber sido puesta a disposición de los gobiernos aliados su fábrica de Francia durante la guerra, pues si lo hubiera obtenido, hubiera aumentado muchísimo el éxito de esta marca, comentada favorablemente entre los inteligentes.

Han aparecido en el Salón nuevas marcas, absolutamente opuestas como características. Las fábricas de aeroplanos «Gnome - Le Rhone», «Voisin» y «Farman», nos presentan coches de seis cilindros (el «Voisin», de cuatro), de cubicación muy grande, y aparecen por otra parte una multitud de pequeños coches, *voiturettes* y autociclos, cuya enumeración resulta difícil y que llenan una considerable parte del Salón, mereciendo especial mención entre ellos, el «Secqueville - Hoyau», verdadero modelo de automóvil pequeño, escurpulosamente terminado.

Una curiosidad del Salón, la formaba un grupo de cincuenta coches «Citroën», que el público podía probar durante el tiempo de apertura del Salón.

En cuanto a los autociclos, estaban relativamente poco representados. Podían verse el «Morgan», el «Ajax» y algún otro, y como novedad francesa, hemos estudiado el «Sky» (2.750 francos), muy visitado por los franceses, pero que ni nos atreveríamos a poner en marcha en nuestras carreteras españolas.

En las puertas del Salón tuvimos la sorpresa, muy agradable, de tropezar con una multitud de curiosos admirando el primer «David» que ha circulado por Francia, y declaremos que llamó poderosamente la atención; lástima que no se haya exhibido al lado de los demás autociclos que figuraban en el Salón. Su precio no compite tal vez con los franceses e ingleses, pero en cuanto a construcción y características les supera notablemente.

Entre otras características vistas en el Salón, debe mencionarse la adopción de frenos delanteros, en muchas marcas, como el nuevo «Hispano», «Dela-ge», «Elizalde», etc., etc.; la universal adopción entre los franceses del alimentador por vacío, llamado por ellos *exhauster*; la suspensión *cantilever*

que predomina en muchas marcas y la supresión en los automóviles «Clement», «Alda», «Charron» y otros, del radiador detrás del motor; la rueda a disco *Michelin*, vence a la rueda metálica desmontable y la llanta americana desmontable se generaliza asimismo notablemente en Francia. Entre los automóviles franceses hemos notado algunos nuevos tipos de ocho cilindros, grandes y pequeños, entre ellos el «Piccard-Pictet» y el «Darracq», pero, a nuestro juicio, no se encuentran aún a la altura de muchos otros tipos de cuatro y seis cilindros de reputada construcción. Asimismo presentaron tipos de doce cilindros «Lancia» y algún otro constructor.

En cuanto a accesorios, no se presentaron novedades importantes, exceptuando algunas nuevas magnetos francesas que intentan disputar la supremacía a las alemanas, inglesas y americanas y, según opinión de muchos, con verdadero éxito.

Resumiendo las principales características técnicas del Salón, podemos hacerlo en la forma siguiente:

Número de cilindros.—Mientras en los salones de los años anteriores a la guerra, el tipo 4 cilindros formaba el 90 a 95 % de los presentados, en el Salón actual sólo figuran un 75 % de los coches con motores de 4 cilindros, figurando en un 20 % los 6 cilindros y un 3 y 2 % los 8 y 12 cilindros respectivamente.

Disposición de las válvulas.—La tendencia marcada en el Salón, es al predominio de válvulas en la culata del cilindro. El mayor rendimiento en fuerza y rapidez de este sistema, inclina a los constructores hacia ello.

Continúan algunas marcas fabricando motores sin válvulas.

Distribución.—Los engranajes de distribución que en los coches del Salón del año 1913 eran rectos en el 92 % de los casos, son hoy en su inmensa mayoría (80 %) helizoidales. La tendencia moderna en lograr el motor silencioso ha impuesto este perfeccionamiento. Asimismo la distribución por cadena, figura sólo en 2 % de las marcas expuestas, tendiendo a desaparecer.

Engrase.—Se generaliza cada día más el engrase a presión, perdiendo terreno el sistema por salpicadura (barbotage) y el mixto.

Gasolina.—El cambio en el sistema de alimentación del carburador, es radical; el depósito al vacío por aspiración desde el tubo de admisión al depósito pequeño colocado cerca y encima del carburador, se ha impuesto en todos o casi todos los tipos de motores. Es una mejora que, como otras, debemos a la industria americana.

Diferencial.—Se impone como en la distribución el tipo de engranaje helizoidal, que algunos años atrás era raramente aplicado. Hoy día lo poseen el 81 % de los coches. El año 1913 sólo lo poseían un 2 % de ellos.

Allumage.—Pierde terreno el magneto y lo gana el sistema de bobina y distribuidor y entre ellos el *Delco*. Algunos tipos poseen los dos sistemas.

Arranque eléctrico.—El año 1911 ni un solo coche expuesto en el Salón

CARACTERÍSTICAS DE LOS AUTOMÓVILES EXHIBIDOS EN EL SALÓN DE PARÍS

MARCA	Potencia en caballos	CILINDROS		ENGRASE	ENCENDIDO	Marchas	SUSPENSIÓN TRASERA	Distancia entre ejes en m/m	Ancho de vía en m/m	RUEDAS	
		Diámetro y carrera	N.º de cilindros							Clase	Neumáticos
Ajax	9	84 x 86	2	Salpicadura	Magneto	2	Doble 1/4 elíptica	2'55	1'08	Metálica	710 x 90
Alba	9	65 x 130	4	Presión	"	3	Semi-elíptica	2'85	1'22	Madera	760 x 90
Aida	15	90 x 140	4	Circulación	"	4	Palanca	3'00	1'37	R. A. F.	820 x 120
Aries	15	80 x 140	4	Presión	"	4	Semi-elíptica	2'95	1'40	Disco	820 x 120
*A.S.S.	12	85 x 110	2	Circulación	Batería	2	Palanca	2'87	1'40	"	710 x 90
Austin	20	95 x 127	4	Presión	Magneto	4	"	3'22	1'40	Madera	820 x 120
Bellanger	17	90 x 125	4	Bomba	Distribuidor	3	Palanca	2'57	1'42	"	810 x 90
"	50	90 x 125	8	"	"	3	"	3'67	1'42	Metálica	935 x 135
"	(Briscoe)	88 x 127	4	Circulación	Westinghouse	3	Semi-elíptica	2'85	1'40	Madera	820 x 105
Berliet	15	90 x 130	4	Bomba nivel const.	Magneto	3	Palanca	3'22	1'40	Disco	880 x 120
Bianchi	12	65 x 110	4	Presión	"	4	Semi-elíptica	"	"	"	"
"	14	75 x 120	4	"	"	4	"	"	"	"	"
"	18	95 x 134	4	"	"	4	"	"	"	"	"
Bignan	25	85 x 180	4	"	"	4	"	"	"	"	"
Bollée, Léon	12	"	4	Bomba	Magneto S.E.V	4	"	2'80	1'30	R. W.	880 x 120
"	15	85 x 130	4	"	"	4	"	3'12	1'35	Desmontable madera y Michelin	815 x 105
"	18	95 x 130	4	"	"	4	"	3'12	1'35		820 x 120
"	18	83 x 110	6	"	"	4	"	3'35	1'37		880 x 120
"	18	85 x 150	4	Presión	Magneto	4	"	3'20	1'37		880 x 120
Brasier	24	90 x 140	6	"	"	4	"	3'22	1'37	R. W.	880 x 120
Buchet	6	60 x 100	4	"	Generador	4	"	3'57	1'40	"	895 x 135
"	8	65 x 100	4	"	"	4	"	2'30	1'20	Desmontable	710 x 90
Bugatti	6	65 x 100	4	"	"	4	"	2'62	1'20	"	760 x 90
Buick	27	85 x 114	6	"	Magneto	4	1/4 elíptica	2'35	1'10	R. W.	710 x 90
Cadillac	31	78 x 130	8	"	Delco	3	Palanca	2'95	1'35	Madera	815 x 105
Case	29	82 x 133	6	"	Delco y magn.	3	Semi-elíptica	3'30	1'40	"	835 x 125
Charron	6	68 x 100	4	Circulación	Magneto	3	"	3'12	1'40	"	835 x 115
"	18	82 x 142	4	Presión	"	3	"	2'25	1'10	Michelin	710 x 90
Chenard and Walcker	12	75 x 150	4	"	Magneto doble	4	Palanca	3'30	1'37	R. A. F.	820 x 120
"	15	80 x 150	4	"	"	4	Semi-elíptica	3'02	1'37	R. A. F. y Mich	815 x 105
Chevrolet	21	90 x 102	4	"	"	4	"	3'27	1'37	"	880 x 120
Citroen	10	65 x 100	4	"	Remy	3	1/4 elíptica	2'55	1'30	Madera	760 x 90
Clement-Bayard	8	60 x 100	4	Bomba	Magneto	3	Doble 1/4 elíptica	"	"	Disco Michelin	710 x 90
"	15	85 x 115	4	Nivel constante	"	3	Transversal	2'37	1'12	Metálica dest.	710 x 90
"	15	85 x 115	4	Barbotage	Delco	3	Semi-elíptica	2'80	1'37	"	815 x 105
Cottin-Desgouttes	14	80 x 160	4	"	"	"	"	"	"	Disco Michelin	"
"	18	90 x 160	4	"	"	"	"	"	"	"	"
"	23	100 x 160	4	"	"	"	"	"	"	"	"
"	32	120 x 160	4	"	"	"	"	"	"	"	"
Cubitt	16-20	80 x 140	4	Presión	Batería	4	Semi-elíptica	3'15	1'35	Disco	815 x 105
Daimler	30	90 x 130	6	Barbotage	Magneto	4	1/4 elíptica	3'52	1'40	Metálica dest.	895 x 135
"	(Light)	30	90 x 130	"	"	4	"	3'20	1'40	"	880 x 120
"	(Special)	45	110 x 130	"	"	4	"	3'65	1'40	"	895 x 150
Darracq	20	75 x 130	8	Presión	Delco	4	Cantilever	3'45	1'35	Disco	835 x 135
"	12	75 x 130	4	"	"	4	"	3'00	1'35	"	815 x 105
De Dion Bouton	12	70 x 120	4	"	Magneto	4	Semi-elíptica	2'85	1'20	"	760 x 90
"	14	60 x 100	8	"	"	4	"	3'12	1'20	"	815 x 105
"	20	70 x 120	3	"	"	4	"	3'32	1'35	"	880 x 120
Delage	25	80 x 125	6	"	"	4	"	3'02	1'40	R. W.	895 x 135
Delagrè-Claire	10	70 x 140	4	Presión	Magneto S.E.V	4	"	2'90	1'40	Michelin	815 x 105
"	14	85 x 140	4	"	"	4	"	3'12	1'40	"	820 x 120
"	16-18	85 x 140	6	"	"	4	"	3'45	1'40	"	835 x 135
DeLaunay-Belleville	12	85 x 130	4	"	Magneto	4	Plana	2'95	1'27	Madera y al.	815 x 105
"	18	100 x 140	4	"	"	4	"	3'32	1'32	"	880 x 120
"	14-16	78 x 140	6	"	"	4	"	3'32	1'32	"	880 x 120
"	25	88 x 150	6	"	"	4	"	3'45	1'37	"	880 x 120
"	50	103 x 160	6	"	"	4	"	3'62	1'46	"	935 x 135
Diatto	25	85 x 120	4	"	"	4	Semi-elíptica	2'80	1'37	"	820 x 120
"	15	68 x 100	4	"	"	4	"	2'47	1'07	"	710 x 90
"	10	60 x 90	4	"	"	3	"	2'27	1'75	"	650 x 65
Doriot Flandrin Parant	14	70 x 130	4	Circulación	"	4	Cantilever	2'35	"	"	"
Elizalde	18-30	85 x 150	4	Bomba	"	4	"	3'31	1'45	"	"
Excelsior	21	85 x 120	6	" nivel	"	4	"	3'45	1'40	Adex	895 x 135
Farman	40	100 x 140	6	Presión	Mag. y batería	4	"	"	1'40	Desmontable	880 x 120
Fiat	12-16	65 x 110	4	"	Magneto	4	Semi-elíptica	2'37	1'20	Steel spoke	700 x 90 y 760 x 90
"	15-25	75 x 130	4	"	"	4	"	3'00	1'40	"	820 x 120
"	30-40	75 x 130	6	"	"	4	"	3'35	1'40	"	835 x 135 y 895
F.A.S.T.	50	84 x 135	4	"	Magneto S.E.V	3	"	3'20	1'40	Michelin R. W.	820 x 120
Gnome and Rhône	40	115 x 140	6	"	M. y generador	3	"	3'60	1'40	Metálica dest.	895 x 135
Corre	8	"	4	"	Magneto	4	"	"	"	Michelin	"
Gregoire	26	70 x 130	4	"	"	4	"	3'12	1'40	R. W.	820 x 120
Hispano-Suiza	40	100 x 140	6	"	Delco generad.	3	"	3'62	1'40	"	895 x 135
Hotchkiss	18	95 x 140	4	"	Magneto	4	"	3'25	1'40	"	880 x 120
Hupmobile	17	80 x 140	4	"	Atwater Kent	3	"	2'80	1'35	Madera	815 x 105
Hurtu	12	75 x 120	4	Bomba	Magneto S.E.V	4	"	2'67	1'22	Desmontable	760 x 90
"	14	76 x 130	4	"	"	4	"	2'95	1'27	"	810 x 90
Itala	25	80 x 180	4	Presión	Magneto	4	"	3'00	1'40	"	820 x 120
"	35	105 x 150	4	"	"	4	"	3'05	1'40	"	895 x 135
La Buire	12	75 x 150	4	"	"	4	"	2'92	1'30	Michelin	815 x 105
Lancia	40	80 x 110	12	"	"	3	Cantilever	3'57	1'42	"	820 x 120
"	35	110 x 130	4	"	"	4	Semi-elíptica	3'32	1'30	"	895 x 135
Lorraine-Dietrich	15	75 x 130	6	"	Delco	3	Cantilever	"	1'40	Sankey	815 x 105
"	20	80 x 150	6	"	Mag. y delco	4	Semi-elíptica	"	1'40	"	880 x 120
"	30	90 x 160	6	"	"	4	"	"	1'40	"	895 x 135
"	30	70 x 140	12	"	"	3	"	"	1'40	"	885 x 135
Majola	6-12	59 x 90	4	Bomba, nivel	Magneto	3	"	2'27	1'00	Alambre	710 x 90
"	10-20	65 x 105	4	"	"	3	"	2'75	1'00	"	710 x 90
Martini	18	90 x 150	4	Presión	"	4	"	3'25	1'40	Madera dest.	760 x 90
Mathis	6-8	58 x 100	4	Circulación	"	3	"	2'15	1'05	Michelin	880 x 120
"	8-10	60 x 100	4	"	"	4	"	2'35	1'07	"	710 x 90
Maxwell	14	90 x 115	4	Presión	Atwater Kent	3	"	2'70	1'30	Metálica	710 x 90
Metallurgique	21	80 x 130	4	"	Magneto	4	"	3'12	1'30	R. W. y M.	880 x 120
"	18	90 x 140	4	"	"	4	"	3'42	1'40	"	880 x 120
"	26	100 x 160	4	"	"	4	"	3'70	1'42	"	880 x 120
Miesse	10-15	69 x 130	4	"	"	4	"	3'05	1'32	Desmontable	815 x 105
"	20-30	69 x 130	8 líneas	"	"	4	"	3'32	1'32	"	880 x 120
Minerva	20	90 x 140	4	"	"	4	Cantilever	3'42	1'40	R. W.	880 x 120
"	30	90 x 140	6	"	"	4	"	3'62	1'40	"	880 x 120
Mitchell	29	85 x 125	6	"	Remy	3	Semi-elíptica	3'17	1'40	Madera	815 x 105
Mors	15	90 x 130	4	Circulación	Magneto	4	"	3'12	1'35	Michelin	820 x 120
Motobloc	12	80 x 120	4	Presión	Magneto S.E.V	4	1/4 elíptica	"	"	"	815 x 105
"	"	80 x 148	4	"	"	4	"	"	"	"	820 x 120
Nagant	16	80 x 150	4	Nivel constante	Magneto	4	Semi-elíptica	3'27	1'35	Disco	880 x 120
"	25	95 x 160	4	"	"	4	"	3'42	1'37	"	895 x 135
Oakland	19	70 x 130	6	Presión	Remy	3	"	2'80	1'30	Madera	815 x 105
Oldsmobile	26	73 x 120	8	"	Delco	3	"	3'00	1'40	"	880 x 105
*anhard Levassor	12	72 x 140	4	Circulación	Magneto	4	Semi-elíptica	1'40	"	Madera dest.	"

MARCA	Potencia en caballos	CILINDROS		ENGRASE	ENCENDIDO	Marchas	SUSPENSIÓN TRASERA	Distancia entre ejes en m/m	Ancho de vía en m/m	RUEDAS	
		Diámetro y carrera	N.º de cilindros							Clase	Neumáticos
Panhard Levassor.	16	85 X 140	4	Circulación	Magneto	4	Semi-elíptica	—	1'40	Madera dest.	—
"	20	105 X 140	4	"	"	4	"	—	1'40	R. W.	—
Paquis	10	65 X 120	4	Presión	"	4	"	2'50	1'25	Michelin	760 X 90
Peugeot	10	66 X 105	4	Nivel constante	"	4	Cantilever	2'47	1'17	Madera	710 X 90
"	25	95 X 140	6	Presión	"	4	Semi-elíptica	3'42	1'40	Madera dest.	880 X 120
"	14	82 X 130	4	"	"	4	Cantilever	3'00	1'35	R. W.	820 X 120
Philos.	6	60 X 100	4	"	"	3	Semi-elíptica	2'62	1'22	Michelin	710 X 90
"	8	65 X 120	4	"	"	3	"	2'62	1'22	"	760 X 90
Piccard Pictet.	32	85 X 130	8V 60º	Dry sump	"	4	"	3'12	2'40	R. W. y M.	880 X 120
"	16	85 X 130	4	Presión	"	4	"	2'75	1'42	"	880 X 120
Pierce Arrow	48	115 X 140	6	"	Bosch	3	"	3'55	1'42	Madera	880 X 135
Renault	10	75 X 120	4	Circulación	Magneto	4	Transversal	2'57	1'40	Madera dest.	760 X 90
"	12	80 X 140	4	"	"	4	Semi-elíptica	—	1'40	"	815 X 105
"	18	95 X 160	4	"	"	4	"	—	1'40	"	820 X 120
"	40	100 X 160	6	"	"	4	"	—	1'40	"	920 X 120
Rochet Schneider	12	80 X 130	4	Presión	"	4	Cantilever	—	—	Michelin dest.	820 X 120
"	18	95 X 140	4	"	"	4	"	—	—	"	880 X 120
"	30	100 X 130	6	"	"	4	"	—	—	"	880 X 120
Rolland Pilain.	10	70 X 125	4	"	"	4	Semi-elíptica	2'75	1'27	Disco	765 X 105
"	18	95 X 140	4	"	"	4	"	3'20	1'35	"	880 X 120
"	12	66 X 115	6	"	"	4	"	2'12	1'35	"	815 X 105
Roy	14	85 X 130	4	"	"	4	"	3'20	1'32	Desmontable	815 X 105
S.C.A.P.	10-14	76 X 130	4	"	"	4	"	2'75	1'27	"	815 X 105
Schneider, Th.	14	87 X 140	4	"	"	4	Cantilever	3'12	1'37	Sankey	875 X 195
"	16	96 X 190	4	"	"	4	"	—	—	Desmontable	—
"	20	80 X 130	5	"	"	4	"	—	—	"	—
Scripps-Booth.	19	68 X 120	6	"	Remy	3	Semi-elíptica	2'80	1'35	Metálica	815 X 105
Secqueville and Hoyau	4	60 X 110	4	"	Magneto	4	"	2'25	1'35	R. W. y disco	710 X 90
Sigma	10	65 X 120	4	Bomba y nivel const.	"	4	"	2'82	1'12	Disco Michelin	760 X 90
Sizaire-Berwick	25	95 X 160	4	Presión	"	4	"	3'37	1'37	R. A. F. alam.	895 X 135
Sizaire-Naudin	12	75 X 130	4	"	Nilmeliior mag.	4	"	—	—	Michelin dest.	815 X 105
S.P.A.	20	85 X 120	4	"	Magneto	4	"	2'95	1'37	Sankey	810 X 130
"	25-30	100 X 140	4	"	"	4	"	3'05	1'37	"	820 X 120
"	40	85 X 130	6	"	"	4	Cantilever	3'42	1'37	"	820 X 120
Suère	8-10	45 X 90	8	Bomba, nivel	Delco	3	Semi-elíptica	2'35	1'17	Disco michelin	710 X 90
Sunbeam	15-9	80 X 150	4	Presión	Magneto	4	"	3'15	1'35	Desmontable	820 X 120
"	—	80 X 150	6	"	"	4	"	3'42	1'35	"	820 X 120
Turcat Méry et Cie.	15-15	80 X 150	4	"	"	4	"	3'22	1'40	Metálica dest.	820 X 120
Unic	13	80 X 130	4	"	"	4	Doble cantilever	3'12	1'35	Met. R. A. F.	820 X 120
Vermorel	12	74 X 130	4	Circulación	"	4	"	3'05	1'37	Sankey	765 X 105
Vinot Deguingand.	14	80 X 130	4	Presión	"	4	Semi-elíptica	2'92	1'32	Michelin	820 X 120
Voisin	20	95 X 140	4	"	"	4	Cantilever	3'45	1'40	R. W.	895 X 135
Zèbre	8	55 X 105	4	"	"	4	"	2'47	1'10	Metálica dest.	710 X 90
Zedel	15	82 X 130	4	"	"	4	Semi-elíptica	2'92	1'20	Sankey	820 X 120

CAMPEONATO ESPAÑOL DE MOTOCICLETAS COPA DE S. M. EL REY

«REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA»



- I. R. Uribesalgo, vencedor del Campeonato de España de motocicletas.
II. Miguel Lliviria, vencedor del Campeonato de España de motos con Side-Car



Ferrán, tercero del campeonato de Motos.



Mellado, segundo del campeonato con Side-Car.



Estalella, segundo del campeonato de Motos.



Aguado, tercero del campeonato con Side-Car.



Magneto, vencedor de su categoría.



A. Serra al tomar la salida.



Retana, uno de los concurrentes madrileños. Guzmán y X. X., preparados para empezar la carrera.



Un concurrente en plena carrera.



Quaquero junto a la línea de salida.

EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS



Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

llevaba arranque eléctrico; en el presente año, el 92 % de ellos lo posee. Como es lógico, ello lleva consigo el destierro del alumbrado por acetileno.

Embrague. — El tipo clásico de cono de cuero, que años atrás poseían la gran mayoría de automóviles, va poco a poco dejando paso al tipo de discos múltiples, y de entre éstos, al tipo de discos secos. La ventaja que representa un manejo simple y eficaz en todas ocasiones, que es la característica de este sistema de embrague, hace que, rindiéndose a la evidencia, haya sido adoptado por la inmensa mayoría de constructores.

Muelles. — El problema de la supresión es seguido con la mayor atención por todos los constructores. Predomina en las diferenciaciones la adopción del tipo *Cantilever* en los muelles traseros, si bien coches de buena suspensión poseen todavía los tipos clásicos semielípticos.

Ruedas. — Toma gran incremento la rueda maciza *Michelin*, que, aparte de otras ventajas, resulta económica. El tipo de rueda metálica de alambre conserva sus partidarios bajo el punto de vista de estética y ligereza.

Carrocerías. — Los tipos que más abundaban eran el *torpedo*, la *limousine* y el *sedán*. Este último ha alcanzado un incremento que hasta hoy no había nunca tenido. Las líneas y el dibujo siguen la tendencia a la línea recta tirada de delante atrás. Los mismos coches americanos se adaptan a ello por ley de estética. Aumenta el número de tipos de lujo con radiador en punta.

Precios. — No pueden menos de ser altos. Sin embargo, el examen de los precios comparativos de antes y después de la guerra, acusan una diferencia notabilísima. Los materiales cuestan en general un 300 % más caros y los automóviles han subido un 100 % aproximadamente. Las transacciones comerciales en el Salón han sido numerosas; lástima que la mayoría de los constructores tardarán mucho en satisfacer sus pedidos. Tanto en Europa como en América la producción es menor que la demanda. Es de esperar que se normalizará pronto esta relación.

En las páginas 85 a 88 publicamos un cuadro completo de las características de los automóviles expuestos en el Salón de París.

PABLO LLORENS

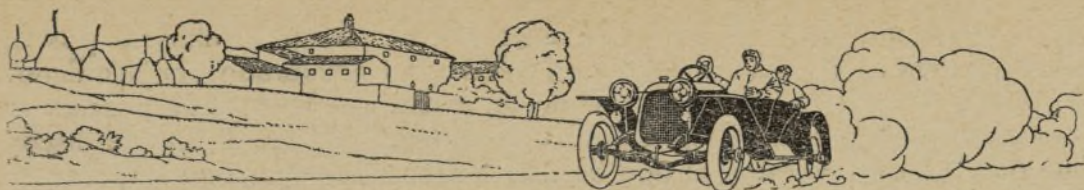
París, 12 Octubre 1919.

El record de la cuesta de Gaillon.

El día 17 de Octubre próximo pasado, el célebre conductor francés René Thomas, con un automóvil «Ballot», realizó en la histórica cuesta de Gaillon la mayor velocidad registrada en la misma hasta aquel momento.

Con una rampa cuyo desnivel es de un 9 %, corrió un kilómetro en 21 segundos $\frac{3}{5}$, batiendo el record anterior que era de 22 segundos.

El automóvil conducido por Thomas era un ocho cilindros, de 74×140 , cuyo cilindraje es de 4.847 litros, pesando 1.350 kilos en orden de marcha, y avalora esta proeza, equivalente a una velocidad de 166 kilómetros por hora, el hecho de estar la carretera en mal estado de conservación.



Información sobre el estado de las carreteras de Cataluña.

A consecuencia de las grandes tormentas y copiosos aguaceros que tuvieron lugar en la región catalana en los últimos días de Septiembre y primeros de Octubre, las carreteras y caminos de las cuatro provincias sufrieron grandes destrozos quedando cortadas en algunos puntos, con el firme al descubierto la mayoría de ellas, y su estado general, deficiente en muchas, empeoró notablemente habiendo comarcas en las que por haber persistido las lluvias continúan las carreteras en estado intran-sitable.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» procuró desde el primer momento tener noticias lo más exactas posible de las interrupciones de tránsito en las carreteras para informar a sus socios, debiendo dar las gracias a los ingenieros que amablemente se las proporcionaron y de un modo especial al Jefe de Obras Públicas de Gerona Sr. Ucelay, que desde el primer momento participó los desperfectos de sus carreteras, las más castigadas de toda Cataluña.

A continuación insertamos lo que consideramos más interesante para conocimiento de nuestros socios.

Provincia de Barcelona.—Sufrieron inundaciones de importancia la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell entre Cornellá y Viladecans, y la de Madrid a Francia por la Junquera, aquélla por desbordamiento del Llobregat y ésta por el aumento de caudal de los vados conocidos por el Ganxo, en los kilómetros 547 y 548, cerca de Jorba, y sobre todo por haber las aguas arrastrado los muros inmediatos al puente baden cercano a la población del Tordera, cortando la carretera, destrozando su firme e impidiendo el tránsito rodado por la misma durante unos días, restableciéndose un paso provisional de tres metros interin se verificaban los trabajos de reparación dirigidos con gran actividad por el ingeniero Sr. Sans.

Todas las rieras importantes que cruzan tanto esta carretera como la de Barcelona a Ribas, estuvieron unos días infranqueables impidiendo en absoluto el tránsito de automóviles y demostrando una vez más la

perentoria necesidad de la construcción sobre las mismas, de los indispensables puentes que gestiona continuamente el «Real Automóvil-Club de Cataluña» y que permitirían la circulación en todo tiempo.

En otras carreteras de esta provincia hubo también desperfectos e inundaciones, pero fueron relativamente de poca importancia no llegando a interrumpir en ningún momento el tránsito por las mismas. más que en el kilómetro 10 de la de Manresa a Basella en el que quedó cortada por unos días.

Provincia de Tarragona.—Según nos comunicó oportunamente el socio de honor del «Real Automóvil-Club de Cataluña» Sr. Cabestany, los desperfectos causados por los temporales en las carreteras a su cargo fueron muchos, pero no de gran importancia, no habiendo quedado interrumpido el tránsito en ninguna carretera.

Provincia de Gerona.—Debido a la horrorosa tormenta de la noche del 6 al 7 de Octubre próximo pasado, el río Ter sufrió una imponente crecida que ocasionó verdaderos estragos y grandes desperfectos en las carreteras, quedando completamente interrumpido el tránsito entre Ripoll y San Juan de las Abadesas por haber arrastrado aquel río un muro de cuarenta metros de longitud y haber inundado las zonas próximas a él, en 400 metros de una trinchera siempre peligrosa por sus continuos desprendimientos y cuyo pie baña el citado río Ter.

También hubo interrupción de tránsito en la carretera de Santa Coloma a Vich entre Santa Coloma y el empalme con la de Hostalrich a San Hilario, en el kilómetro 19, habiendo arrastrado las aguas un terraplén y ocasionado en diversos puntos de dicha carretera otros desprendimientos y corrimientos de menor importancia, habiéndose habilitado en el corte citado del kilómetro 19 de la misma, un paso provisional de tres metros por el que pudo ya pasar el tránsito rodado el 12 del mes pasado.

Las carreteras de Manresa a Gerona, entre Bescanó y La Sella, la de Santa Coloma a San Juan, en toda la zona alta del Coll de Coubet y Santigosa, la de Barcelona a Ribas y Puigcerdá, la de Anglés a Osort, las de Estarlit a San Jordi y San Jordi a Medinyá y la de Madrid a Francia, a ambos lados del puente baden de Báscara, sufrieron inundaciones quedando unas enfangadas y otras con el firme muy deteriorado, según la velocidad de la corriente.

Por la Jefatura de Obras públicas de Gerona se ha procedido a recebar varios trozos de las citadas carreteras, no pudiendo por la escasez de los créditos de que disponen verificarlo en la forma y con la rapidez que convendría para la mejor circulación por las mismas.

Provincia de Lérida.—Esta desgraciada provincia fué víctima, como las otras, de los últimos temporales y si bien a parte de la riera Salada que estuvo unos días infranqueable, y varios desprendimientos en la carretera de Lérida a Puigcerdá no han sufrido sus carreteras inundaciones de importancia, el estado general de las mismas, de ordinario muy mediano, ha empeorado hasta el punto de hacer muy difícil y sumamente molesto el circular por ellas en automóvil, teniendo el disgusto el «Real Automóvil-Club de Cataluña» de aconsejar a sus socios que sólo en el caso de una necesidad apremiante transiten por ellas con sus automóviles, pues las profundas roderas y excesiva cantidad de fango que las adornan las hacen poco apetecibles para excursiones en automóvil.

Mancomunidad de Cataluña.—Cumpliendo un acuerdo del Consejo permanente, el ingeniero Director de Obras Públicas de la Mancomunidad giró una detenida visita de inspección a aquellos lugares de Cataluña más castigados por las últimas inundaciones, pudiendo comprobar la magnitud de los perjuicios de todas clases que la extraordinaria acumulación de aguas ha ocasionado en determinados puntos, especialmente en lo que se refiere a las carreteras y caminos en construcción y conservación de la Mancomunidad, habiendo el citado ingeniero dejado en todas partes instrucciones para que quedara restablecido el tránsito en las vías mancomunales y proceder después, previa la aprobación del Consejo, al arreglo de los desperfectos ocasionados, limitados afortunadamente casi todos ellos a las obras de explanación y afirmado.

De las obras en construcción, mediante contrata, únicamente el puente sobre el río Congost del camino vecinal en ejecución de Figaró a Montmany y otra obra de fábrica del camino de Folgarolas a Vilanova de Sau, no recibida todavía definitivamente, han sido destruídas por la impetuosidad de la corriente, la primera a consecuencia del barraje formado con los troncos y broza detenidos por la cimbra y andamiaje en los que se apoyaba la bóveda a punto de terminarse que en aquel momento carecía todavía de la necesaria resistencia por no haberse terminado el fraguado de los morteros, y la segunda con motivo de la socavación que en una parte de sus cimientos originó la extraordinaria avenida de aguas.

Las demás numerosas obras de fábrica de todas clases actualmente en período de conservación y de construcción, han podido resistir los embates de las aguas sin perjuicio en su construcción.

SECCIÓN OFICIAL



Los que mueren : D. Salvador Andreu Miralles.

Después de larga y penosa enfermedad dejó de existir el joven y conocidísimo deportista Dr. D. Salvador Andreu Miralles, causando un gran trastorno a su desconsolada familia y un sincero y profundo sentimiento a sus numerosos amigos y a todos cuantos habían tenido ocasión de apreciar sus bellas cualidades.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña», pierde un valiosísimo elemento que había tomado activísima parte en todas las organizaciones de manifestaciones automovilistas, habiendo formado parte de los comités organizadores de las primeras e importantes carreras celebradas en Sitges y Vilasar y más tarde, como Presidente de la Comisión Deportiva, tuvo bajo su dirección las organizaciones de la carrera en cuesta «Copa Tibidabo», de los dos Concursos de Elegancia celebrados y de las importantísimas pruebas de regularidad y turismo, que con el nombre de «Primera y Segunda Vueltas a Cataluña» tuvieron lugar en Julio de 1916 y en Junio de 1917, habiendo dado siempre pruebas de su gran afición al automovilismo y del vivo interés que sentía por su rápido y creciente desarrollo.

Descanse en paz y reciba su apenada familia y en especial sus hermanos D. José y D. Juan, su hermano político D. José Munné y su primo D. José V. Solá-Andreu, socios todos de este «Real Automóvil-Club de Cataluña», el testimonio de nuestro pésame más sentido.

Dr. Arruga. — El día 12 del próximo pasado mes de Octubre ocurrió el sensible fallecimiento del conocido doctor en medicina D. Eduardo Arruga, cuyas excepcionales dotes y bondadoso carácter le hacía acreedor al afecto de cuantos tuvieron la suerte de cultivar su amistad. A sus hijos, justamente atribulados y en especial al Dr. D. Hermenegildo, a D. Fernando y a don Alfredo, socios del «Real Automóvil-Club» y del «Real Moto-Club de Cataluña» y conocidos deportistas, enviamos el testimonio de nuestro más sentido pésame, junto con la seguridad de que nos hacemos solidarios de su profundo pesar.

Las gestiones del «R. A.-C. de C.» en Madrid.

Ampliando las noticias que dábamos en nuestro número anterior sobre las gestiones practicadas por la comisión que a últimos de Septiembre se entrevistó, en representación del «R. A.-C. de C.» y del «R. M.-C. de C.», con el ministro de Fomento y Director General de Obras Públicas para procurar créditos que sirvieran para mejorar algunas de las carreteras de nuestra región, podemos confirmar el éxito de las mismas, ya que fueron atendidas las peticiones formuladas y concedidos los siguientes créditos para las carreteras que se indican :

Provincia de Barcelona

Carretera de Madrid a Francia, entre Igualada y Cervera	25.000 pesetas
Id. id. id. entre Masnou y Arenys	25.000 id.
Id. de Barcelona a Ribas	25.000 id.
Id. de Mollet a Caldas	12.000 id.
Id. de Moncada a Tarrasa	25.000 id.
Id. de Barcelona a Santa Cruz de Calafell	25.000 id.

Provincia de Gerona

Carretera de San Juan de las Abadesas a Camprodón (1.ª Sección).	20.000 pesetas
Id. id. id. id. (2.ª Sección).	15.000 id.
Id. de Palamós a Palafrugell	15.000 id.

Provincia de Tarragona

Carretera de Lérida a Tarragona	25.000 pesetas
Id. de Reus a Montbrío	12.000 id.

Provincia de Lérida

Carretera de Madrid a Francia, entre Alcarraz y Lérida.	20.000 pesetas
Id. id. id. entre Tárrega y Cervera	17.000 id.
Id. de Lérida a Puigcerdá	25.000 id.

TOTAL. . . . 286.000 pesetas

En la Jefatura de Obras Públicas de Barcelona se han recibido las 137.000 pesetas que le corresponden de la anterior relación y debemos añadir que el Sr. Sorribas, ingeniero jefe, consiguió otras 336.000 pesetas más para mejorar también trozos de carreteras en mal estado en esta provincia, habiendo ya empezado los trabajos en algunas de ellas, confiándose en que en corto plazo se notará el resultado de las gestiones del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y podrá circularse en automóvil por la mayoría de las carreteras que hoy están en malísima condición.

Adoquinado de la carretera de Molins de Rey.

El ingeniero jefe de Obras Públicas, Sr. Sorribas, prosigue con incansable actividad y muy bien secundado por el diputado a Cortes Sr. Miracle las gestiones para conseguir el adoquinado de los kilómetros de la carretera de Madrid a Francia que separan Coll Blanch de Molins de Rey y cuyo estado, por causa del excesivo tránsito, es riempre detestable, teniéndose ya la conformidad de los Ayuntamientos interesados en tan transcendental mejora para contribuir a la misma en la proporción que les corresponda y se está ultimando el proyecto para que, remitido al Ministerio de Fomento, pueda ser aprobado y cumplidos los trámites legales tenga lugar cuanto antes la inauguración de las obras cuya ejecución contribuirá de un modo extraordinario a mejorar una de las salidas de esta capital que más necesita hallarse en buena condición.

La travesía de Esparraguera.

El Sr. Alcalde Constitucional de Esparraguera se ha dirigido al Presidente del «Real Automóvil-Club de Cataluña» en una atenta comunicación en la que manifiesta que los propietarios de los automóviles que pasen por aquella travesía a mayor velocidad de diez kilómetros por hora, incurrirán en la multa de veinticinco pesetas, pues así lo ha prevenido en unos bandos colocados en las entradas Norte y Sur de dicha población.

Sexta Exposición Internacional de Locomoción Aérea.

En el Gran Palacio de los Campos Elíseos, en París, tendrá lugar, durante los días comprendidos entre el 19 de Diciembre próximo y el 4 de Enero de 1920, la sexta Exposición Internacional de Locomoción Aérea.

Además de los aparatos de aviación y de los motores, comprenderá esta Exposición secciones importantes para las máquinas, canoas automóviles, motores marinos, piezas sueltas y materias primas.

Inspección de pasos a nivel.

Con objeto de estudiar la posibilidad de suprimir el paso a nivel situado en la carretera de Barcelona a Ribas, entre Las Franquesas y La Garriga, y punto conocido por Santa Digna, el día 5 del próximo pasado mes de Octubre, se trasladaron sobre el terreno el distinguido ingeniero de la Compañía del ferrocarril del Norte, Sr. Vallarino, con el Vocal Asesor de la Comisión de Fomento del «Real Automóvil-Club de Cataluña», Sr. Ribas, y el Secretario de la propia entidad en el

automóvil del socio Sr. Tapias, hábilmente conducido por él mismo, practicando una detenida inspección de los terrenos colindantes, habiendo sacado la impresión de que tanto si se substituía el citado paso a nivel por un paso inferior como por otro superior, las obras serían muy costosas y de difícil solución las expropiaciones necesarias para su ejecución.

No puede, sin embargo, saberse con exactitud cual será la solución más práctica hasta tanto que los planos de las obras y sus presupuestos no la indiquen de una manera aproximadamente exacta.

La lluvia impidió que los citados excursionistas, a los que acompañaban los ingenieros de caminos Sres. Lagarde y Gassol, pudieran inspeccionar las obras de la sumamente pintoresca carretera, en construcción, que desde El Figaró ha de conducir a Montmany y que dirige el primero de los nombrados ingenieros y de las que formaba parte un importante puente sobre el río Congost, que destruyó pocos días después la crecida imponente del mismo, por lo cual y después de obsequiados con un banquete en la residencia veraniega del Sr. Ribas, en El Figaró, regresaron a media tarde, deteniéndose en La Garriga para estudiar la substitución del actual malísimo paso a nivel, inmediato a la Estación, por un paso inferior que no parece de difícil ejecución si se pudiera lograr el ensanche del que existe actualmente al otro lado de aquella, para lo que bastaría desviar la actual travesía haciéndola pasar junto a la iglesia y dar la vuelta a la Estación para encontrar otra vez la carretera de San Lorenzo de Savall a Llinás, casi en el mismo sitio en que en la actualidad se toma inmediatamente después del paso a nivel.

Los Sres. Vallarino, Lagarde, Gassol y Ortiz quedaron muy reconocidos a las atenciones de los Sres. Ribas y Tapias, confiando que de la excursión podrá resultar alguna mejora para la circulación de los automóviles por aquellas carreteras.

El presupuesto del Ministerio de Fomento.

En uno de los últimos Consejos de Ministros, el Sr. Calderón, ministro de Fomento, ha presentado el presupuesto de su departamento que ha merecido muchos elogios por tratarse de un verdadero presupuesto de reconstitución, tratándose en el mismo con gran competencia de la forma de mejorar las carreteras en mal estado, mediante la aplicación de importantísimos créditos.

Nuevo puente.

Prosiguen con gran actividad los trabajos de construcción del importantísimo puente sobre la riera de Argentona en la carretera de Mataró a Granollers, estando ya tan adelantados que de no sobrevenir algún contratiempo inesperado, podrán terminarse dentro de muy poco tiempo, constituyendo una mejora muy grande para la circulación de los automóviles por aquella concurrida carretera.

Los derechos de entrada de los automóviles extranjeros en Francia.

Se tiene noticia de que los derechos de aduana sobre la entrada de automóviles en Francia, que son actualmente un 70 % de su valor, van a ser reducidos a un 45 %, confiándose además que para últimos de Enero próximo, estos mismos derechos se reducirán a un 15 %, estableciéndose al mismo tiempo un régimen de reciprocidad con algunos otros países.

Nuestro agradecimiento.

Auto-Moro ha de dar las gracias a sus importantes colegas de Madrid, «El Heraldo Deportivo» y «España Sportiva», por haber insertado en sus números correspondientes al 15 de Octubre próximo pasado el artículo sobre las carreras de automóviles, publicado en el último número de nuestra Revista.

Los automóviles eléctricos.

Podemos anunciar que se está constituyendo en esta capital una importante sociedad para la explotación del negocio de automóviles eléctricos en sus diversas aplicaciones, desde los coches de lujo y de alquiler para servicio de ciudad, hasta los camiones, ómnibus, coches de reparto, de servicios públicos como el de bomberos, de limpieza y otros, y hemos podido admirar una interesante colección de fotografías que demuestran gráficamente las variadas aplicaciones y curiosos empleos que en los Estados Unidos tienen los automóviles eléctricos.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Octubre han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Manuel Alcoriza, D. Ignacio Baixeras, D. José M. Soldevila, D. Emilio Marfá, D. José Deu Xelma, D. Rafael Masó, D. José Soliva, D. Luis Sayé Sempere, M. José Barba, D. Luis Ferrer de Ochoa, D. Juan S. Auber, D. Carlos de Verdonces, D. Luis Solé Saladrigas y D. Carlos Reinalds.

Como socios correspondientes, han sido admitidos D. R. A. Rodríguez, de New-York, y don Antonio Aguado, de Madrid.

Asimismo han sido aceptadas las bajas presentadas por los señores D. Rigoberto Jambrina, D. P. Alvarez, D. M. Raventós, D. Juan Martí, D. Santiago Comas, D. José M. Alemany, D. Antonio Solá, Sr. Gené, D. Paulino Cabezas, D. Juan Vidal, D. S. Tort Martorell, D. Isidro Ribas y D. Blas Larqué.

Kilómetro lanzado.

Organizada por la Unión Deportiva Castellana, de Valladolid, se celebró esta prueba en la carretera del Puente Mayor al Puente Colgante, obteniéndose los siguientes resultados:

Primera categoría.

Daniel Rochereau	«James»	56 kilómetros por hora.
----------------------------	---------	-------------------------

Segunda categoría, hasta 600 c. c.

Primero: José Luis Delibes . . .	«Harley-Davidson»	78 kilómetros por hora.
Segundo: Pedro Arroyo	«Clyno»	66 » » »

Tercera categoría, fuerza libre.

Primero: Antonio S. de la Torre .	«Harley-Davidson»	95 kilómetros por hora.
Segundo: Gregorio Centeno . . .	«Indian»	72 » » »

Categoría motos con side-car (fuera de concurso).

Primero: Gregorio Hernández		68 kilómetros por hora.
Segundo: Gerardo Calzada		66 » » »

Ambos señores efectuaron el recorrido llevando dos pasajeros en el side-car.

Aplazamiento de la carrera "Trofeo Armangué"

En vista de las dificultades presentadas a los constructores de autociclos para disponer en tiempo oportuno de los motores de carrera que tenían encargados para participar en esta prueba, la Junta Directiva del «Real Moto-Club de Cataluña», ha tomado el acuerdo de aplazarla hasta la próxima primavera, en que dichas dificultades habrán desaparecido.

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION 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

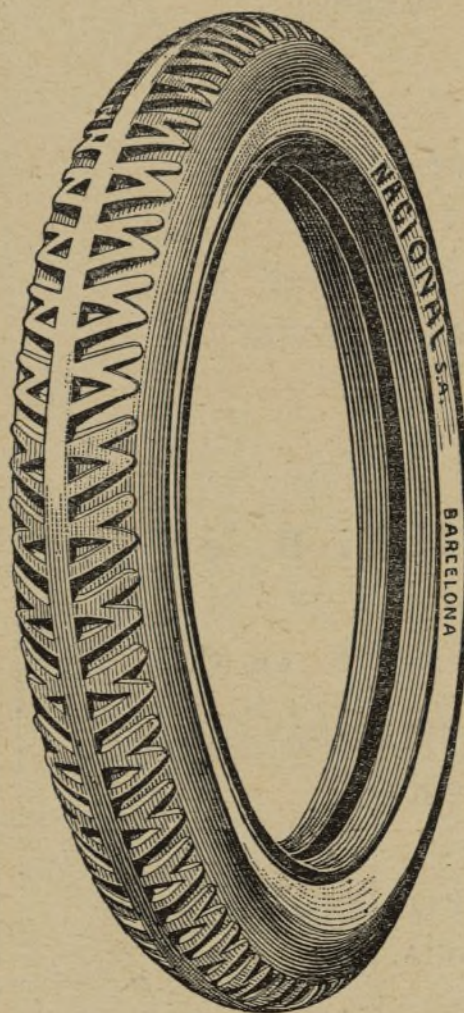
FÁBRICA EN MANRESA

CAPITAL :

2.500,000 pesetas

A LA VENTA

Neumáticos y Cámaras
fabricados con los mejo-
res 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



EXPOSICION
INTERNACIONAL
MADRID

FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

J. B. H.

FABRICACIÓN NACIONAL

JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31
BARCELONA

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID :

BARCELONA :

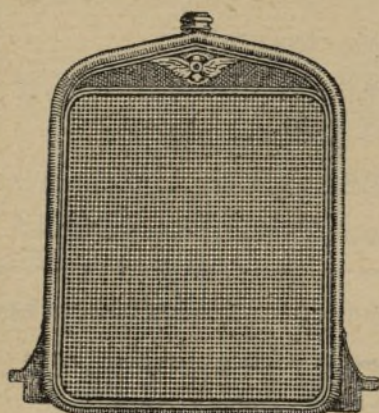
VALENCIA :

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

Monteleón, núm. 28

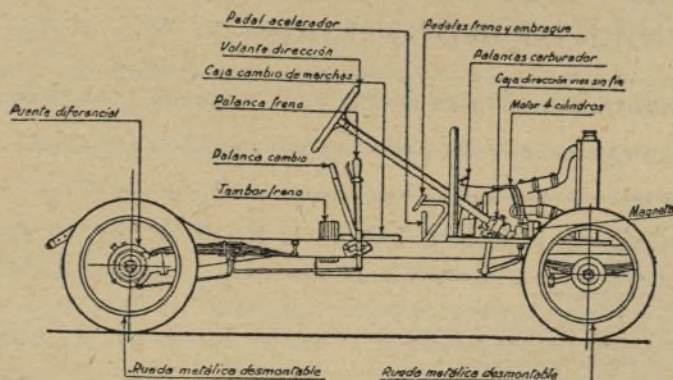
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

Teléfono G. 738

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ



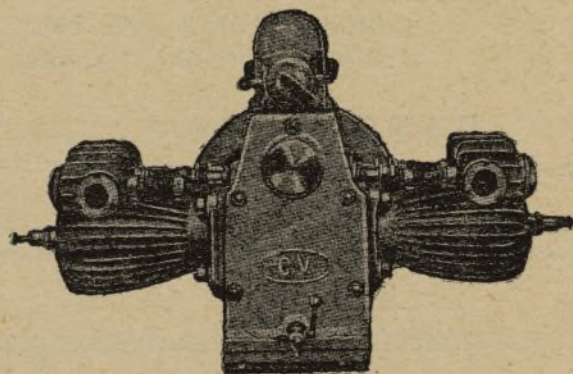
Sicilia, 141-143. - BARCELONA

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

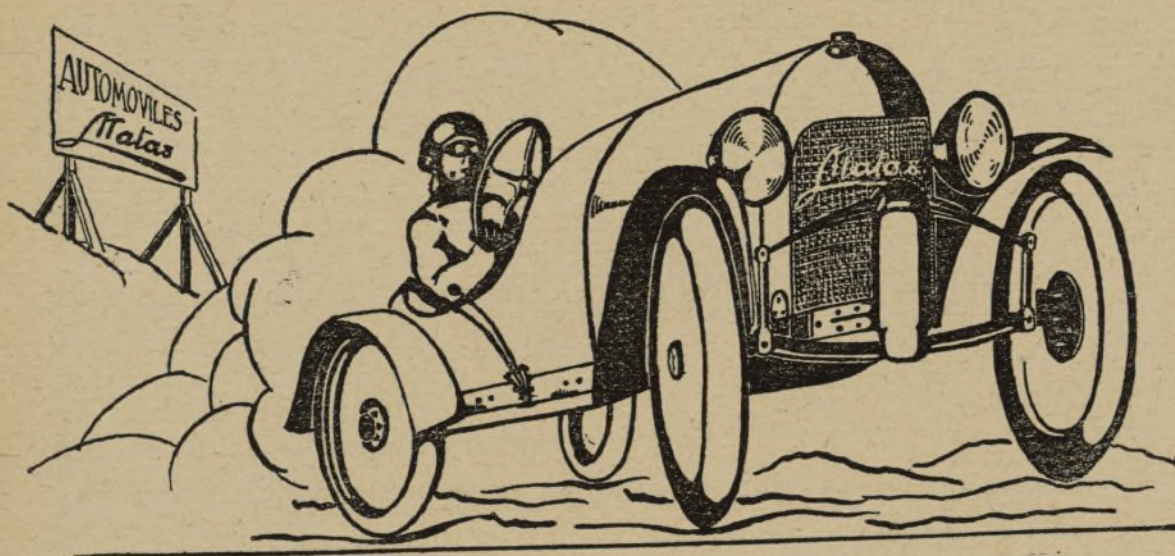
ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA



AUTOMÓVILES

Matas

GRAN SPORT

CERDEÑA 287 **BARCELONA** TELÉFONO 512 G

Ayuntamiento de Madrid