

# 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 : J.-V. SOLÁ ANDREU

## SUMARIO

Necrología, por J. - V. Solá Andreu.

Reseña de la VI Prueba de regularidad : 7 Diciembre 1919.

Las carreras y pruebas de automóviles y motocicletas en el extranjero, por Pablo Llorens.

La vuelta a Fracia en automóvil.

Del Salón motociclista «Olympia» de Londres.

«R. A. - C. C.». Memoria leida por el Secretario.

Séptima prueba anual en Cuesta de los Bruchs, 21 Mayo 1920. — Reglamento.

Del mercado motociclista.

Sección oficial.

En el Salón del Automóvil, de París, ha quedado demostrado que el

# B U I C K

**construido con materiales de acero cromo-níquel**

es el que reúne el conjunto de mecanismos más modernos y de mejores resultados demostrados en la práctica, por lo que conserva el

## P R I M E R L U G A R

habiendo sido adoptadas, por casi todos los constructores, características que le distinguen, entre ellas :

**Motor 6 cilindros.**

**Ignición, arranque y alumbrado "DELCO".**

**Válvulas en la cabeza.**

**Embrague a discos con ferodo.**

**Suspensión Cantilever.**

**Puente oscilante.**

**Carburador con gicleur regulable.**

**Aspirador de bencina, sistema Vacuum.**

A G E N C I A G E N E R A L P A R A E S P A Ñ A  
F. S. A B A D A L - Aragón, 239-245 - B A R C E L O N A

## NECROLOGÍA

### D. José Ortiz

Sin la amistad que a Ortiz me unía, sin participar del dolor que su inesperada muerte ha causado a cuantos tuvimos ocasión de tratarle de cerca y, por tanto, de apreciar el valer de nuestro inolvidable Secretario, no me hubiera visto con fuerzas para dar cumplimiento al encargo de glosar en estas líneas cuanto representó su labor, cuanto nuestra queridísima entidad le debe y cuan grande es el vacío que deja su ausencia. La pluma de los que escribimos sólo ocasionalmente, corre ligera al impulso de un sentimiento grato, de esos que nos hacen llevadero este camino que llamamos vida, porque la alegría se exterioriza fácilmente, pero el dolor se resiste a la expansión y cuanto más acerbo, más se agarra a nuestro interior y se hace más íntimo.

Sirva lo dicho, no para excusar mi trabajo, sino la pálida idea que él pueda dar del profundo sentimiento que el «R. A.-C. C.» siente por la muerte de D. José Ortiz.

Los datos biográficos de Ortiz son conocidos y creo excusado detallarlos: el estudio de su carrera de leyes, primero; el ejercicio de la misma, después, y finalmente, como remate a una vida, desgraciadamente demasiado breve, de laboriosidad y honradez, su gestión al frente de nuestro «Club», siempre sin perder de vista las más elevadas manifestaciones del sport, especialmente foot-ball, lawn-tennis y automovilismo. Sería defectuoso el esbozo que de el quisiera hacer si dejara de consignar el inmenso amor que profesó a los suyos, amor que se exteriorizó en mil ocasiones.

Ortiz tomó posesión de su cargo de Secretario de este «R. A.-C. C.» en ocasión en que, circunstancias que no viene al caso enumerar, tenían seriamente comprometida la vida de la Sociedad, hasta el punto de que se consideraba difícil una reacción favorable. Solamente una voluntad firme a toda prueba, una inteligencia clara y una gran laboriosidad, podían inducir a Ortiz

a acometer una empresa de regeneración ingrata y expuesta al fracaso. Pero Ortiz trabajó denodadamente y el resultado de su esfuerzo fué la situación envidiable que hoy disfruta nuestra entidad. Las Juntas directivas que de unos años a esta parte se han sucedido, encontraron siempre en el Secretario un auxiliar inteligente y honrado y que nunca dejó de acoger con el mayor entusiasmo cualquier iniciativa, aun cuando ella representase un aumento de trabajo, en ocasiones de consideración.

Los que de cerca seguimos la labor de Ortiz, sabemos el improbable esfuerzo que para él representaban las carreras de distinto género, vueltas a Cataluña, concursos de elegancia, etc., etc., manifestaciones que colocaron muy alto el nombre del «Club». Toda idea nueva era recibida con alegría, porque le daba ocasión de demostrar el intenso cariño que despertaba en él todo cuanto podía beneficiar los intereses que se le tenían encomendados, sin preocuparle el trabajo y sacrificio que la nueva empresa para él representaba.

Ortiz, a pesar de no ignorar cuánto se le quería y apreciaba en la casa, porque nunca se le habían escatimado pruebas, no pudo sustraerse, por razón de la índole del cargo que desempeñaba, a los sinsabores que produce el ser víctima de la envidia y otras bajas pasiones; pero su carácter, siempre jovial y correcto, no se alteró por ello y le vimos firme en su puesto, seguro de que el cumplimiento de su deber le ponía a cubierto de toda insidia. Hablar del «R. A.-C. C.» de su marcha triunfal, será siempre dedicar un elogio a su Secretario, a su inteligencia, a su firme voluntad y a su honradez.

Si gratitud le debe el «Club», no le debe menos AUTO-MOTO, esta modesta publicación, en la que figuró como director y que constituyó desde su fundación una carga más, pero también un galardón más que añadir a los conquistados.

Por mediación de mi pobre pluma, el «R. A.-C. C.» y AUTO-MOTO, es decir, los amigos verdaderos que nunca olvidarán al malogrado Ortiz, hacen pública manifestación del vivísimo dolor producido por su muerte, presentan a su distinguida familia el más sentido de los pésames y elevan en su recuerdo una oración.

J.-V. SOLÁ ANDREU



## **Reseña de la VI Prueba de regularidad organizada por el "Real Moto-Club de Cataluña" el día 7 de Diciembre de 1919.**

Haciéndose eco la Junta directiva del «Real Moto-Club de Cataluña» de diversas indicaciones recibidas de elementos del mismo, acordó organizar esta prueba de regularidad reservada a sus socios, que teniendo el carácter de una excursión colectiva, por las pocas dificultades que se ponían en el Reglamento, permitiese tomar parte en ella a un buen número de concursantes la mayoría debutantes en las lides motoristas.

El itinerario elegido para la prueba era el siguiente:

Mañana: Salida del «Real Moto-Club de Cataluña», Arenys de Mar, San Celoni, Llinás, Vilamajor, La Garriga, San Feliu de Codinas; 101 kilómetros.

Tarde: San Feliu de Codinas, San Llorens, San Esteban del Castellar, Sabadell, Rubí, Rabasada, Barcelona (Real Moto-Club de Cataluña); 70 kilómetros. El recorrido de la tarde hubo de ser modificado, en vista de hacerse imposible el paso por Sabadell viniendo de San Esteban de Castellar, a causa de las obras que efectúa aquel Ayuntamiento para mejora de la población, y en su consecuencia, al pasar por San Esteban se dobló en dirección a Sentmenat y de este punto a Sabadell, con lo cual quedó alargada la etapa en ocho kilómetros, con los cuales quedó totalizado el recorrido en 179 kilómetros.

Se inscribieron 43 concursantes, algunos de los cuales eran verdaderos novicios en nuestras pruebas, si bien al clasificarse, demostraron un perfecto conocimiento del asunto ya que hubo controles secretos por donde pasaron al segundo, lo que acreditó el entrenamiento a conciencia que habían realizado. De ello hemos de congratularnos, aunque la triste realidad haga que el asunto le cueste a la caja del «Club» unos cuantos cientos de pesetas por las medallas de oro ganadas.

A la hora señalada en los planos itinerarios de que iba provisto cada concursante, se dió la salida por los Sres. Bresca y Viamonte a 36 de los inscritos, no presentándose los restantes por diversas causas ajenas a su voluntad,

debiendo hacer especial mención del entusiasta Catalá Pujadas que se encontraba en cama a consecuencia de lesiones, por fortuna sin importancia, sufridas dos días antes verificando el entrenamiento.

Empezó la animación en el momento de la salida, favoreciendo la agradable excursión la esplendidez del día, que en contraposición con la desapacible noche anterior merced al vendaval que sopló durante toda ella, fué un seguro presagio del buen éxito que la coronó.

Dato simpático lo dieron los concurrentes Antonietti, Bargalló y Vidal (Joaquín), llevando como pasajeros en los side-cars a su linda niña, su señora madre y su bella esposa, respectivamente.

Un crecido número de socios del « Club », algunos de ellos con sus distinguidas señoras, se dieron cita en el lugar de la salida, formándose una numerosa y alegre caravana que acompañó a los concursantes durante toda la prueba, cuyo recorrido ya por sí era sugestivo por la diversidad y magnificencia de los panoramas a contemplar.

La primera baja entre los concursantes es la de Baldomero Luis que en el Puente de los Angeles, sufre una caída y rompe la puesta en marcha, lo que le obliga a retirarse; asimismo dejan la carrera; Sigorra por ruptura de la correa de transmisión en Badalona, Oms por varios reventones en Arenys de Munt, Cabot y Albert en Mataró, el primero por ruptura del cable descompresor y el segundo por varios reventones, Fraña en Caldetas por panne de magneto en Coll Sacreu, Buxadé y Portusach, el primero por reventón y avería del motor y el segundo por ruptura de la cadena de transmisión, y finalmente Renom en La Garriga por fundírsele una biela.

Los restantes concursantes siguen en debida forma todo el recorrido de la mañana, durante el cual se efectuaron dos controles secretos, el primero a medio kilómetro después de Llinás por el Sr. Llusá, y el segundo a siete kilómetros de San Feliu de Codinas por el Sr. Llorens. En Coll Lacreu, el señor Banús acompañado del reporter Sr. Canto Arroyo y del fotógrafo Sr. Badosa, efectuó un control de paso anotando el de treinta concursantes.

Por los dos controles secretos pasaron la mayoría de los concursantes con la exactitud que puede verse en el cuadro de la clasificación oficial que se publica a continuación de esta reseña y en idéntica forma efectuaron la llegada a San Feliu de Codinas, que corría a cargo de los Sres. Carles y Viamente, 27 de los salidos, detrás de los cuales cerrando marcha y ante la contingencia de algún accidente desagradable, llegaron nuestro Presidente don Francisco Coma acompañado del Dr. Bordas que era portador del botiquín y cuyos servicios afortunadamente no fué necesario utilizar.

La llegada de los concursantes y de los excursionistas que seguían la carrera, imprimió a San Feliu la consiguiente animación y entre los comentarios de lo acaecido durante la etapa y arreglo de algunos reparos sin importancia en los vehículos, se pasó el tiempo alegremente hasta la hora de la comida que fué

servida en el Hotel Roget, bastante bien pero con algún retraso, reinando durante ella el consiguiente buen humor entre los numerosos comensales, algunos de los cuales pertenecían al bello elemento femenino.

Reparadas las fuerzas en el Hotel Roget, se hicieron los preparativos para principiar la segunda etapa, dándose puntualmente la salida por los señores Carles y Viamonte a los 27 concursantes llegados.

Esta parte de la carrera fué más pródiga en pannes que la primera, debida a la crudeza de la carretera.

Ribas tiene en San Llorens avería en el magneto abandonando la carrera, siendo remolcado hasta el «Real Moto - Club de Cataluña» por Torres que también la deja con este objeto, siendo muy de alabar este rasgo de compañerismo.

En San Felú del Recó se le revienta un neumático a Ibáñez y encontrándose sin bomba por haberla prestado a Buxadé en Coll Sacreu, se ve obligado a esperar hasta que pasó un motorista que no tomaba parte en la carrera y le prestó los auxilios que necesitaba.

Huguet después de un reventón en Sabadell, rompe una válvula en la Rabasada y no puede continuar.

Garriga queda en San Esteban del Castellar por panne de carburador y Piferrer a quien la suerte no acompaña hace una temporada, después de llevar la carrera admirablemente, tiene una serie de reventones a última hora que no le permiten clasificarse.

En esta etapa se efectuaron tres controles secretos, uno a medio kilómetro de San Llorens por el Sr. Clavería, otro a un kilómetro de Sabadell por el Sr. Carles y el último en Casa Gomis por el Sr. Llorens.

Tanto en el cruce de San Esteban del Castellar hasta Sentmenat, como el paso por la población de Sabadell, estuvo muy bien controlado por el «Club Velocipèdic» y «Centre de Sports» de dicha localidad, a los cuales, lo mismo que a las autoridades municipales, quedamos agradecidísimos por la desinteresada y valiosa cooperación prestada.

Desde media tarde reinó gran animación en el «Real Moto - Club de Cataluña» esperando la llegada de los concursantes, siendo muy crecido el número de socios que se congregó en el local social para este efecto.

De Juez de llegada actuaba el Sr. Bresca que anotó la de 21 dentro del tiempo reglamentario, de los cuales 13 se clasifican sin pérdida de puntos con medalla de oro y el resto con medalla de plata.

Con decir que la pérdida de un punto implicaba la de la medalla de oro, está dicho el mérito alcanzado por los que han logrado este trofeo, mérito que aumenta en los noveles Oriol, Bargalló, José María Vidal, Rottier, Estapé y Ponjoan, por ser el primer premio que obtienen en nuestras pruebas. De ellos consigue el premio especial José María Vidal, por ser el que llevó mejor regularidad en toda la carrera.

	NON STOP ARENS	CONTROL SECRETO N.º 1			CONTROL SECRETO N.º 2			NON STOP SAN FELIU	LLEGA S. FELIU	CONTROL SECRETO N.º 3			CONTROL SECRETO N.º 4			CONTROL SECRETO N.º 5			LLEGADA AL «R. M. C. C.»			TOTAL DE PUNTOS PERDIDOS	CLASIFICACIÓN	
		Debe pasar	Pasa	Dife- rencia	Debe pasar	Pasa	Dife- rencia			Debe llegar	Debe pasar	Pasa	Dife- rencia	Debe pasar	Pasa	Dife- rencia	Debe Pasar	Pasa	Dife- rencia	Debe llegar	Llega			Dife- rencia
<i>Motos hasta 300 c. c.</i>																								
José M. Portusach	Ret.º																							
<i>Side-cars hasta 560 c. c.</i>																								
Magneto	0	9'24	9'18	0	10'17	10'17	0	0	10'33	10	2'19	2'11	0	3'24	3'26	0	4'26	4'28	0	4'38	4'39	0	0	Medalla de Oro
José Buxadé	1	9'25	9'49	Ret.																				
<i>Motos superiores a 300 c. c.</i>																								
Baldomero Luis	Ret.º																							
M. Bigorra	Ret.º																							
P. Estalella	0	9'25	9'26	0	10'09	10'08	0	0	10'23	10	2'26	2'20	0	3'20	3'24	0	4'12	4'11	0	4'22	4'21	0	0	Medalla de Oro
Lux	0	9'25	9'26	0	10'09	10'11	0	0	10'23	10	2'26	2'19	0	3'20	3'24	0	4'12	4'12	0	4'22	4'21	0	0	Medalla de Oro
Antonio Ribas	0	9'26	9'27	0	10'10	10'12	0	0	10'24	10	2'27	2'24	0							4'23	7'45			
José Albert	Ret.º																							
Claudio Mir	0	9'27	9'19	0	10'11	10'11	0	0	10'25	10	2'28	2'21	0	3'22	3'28	0	4'14	4'21	0	4'24	4'30	1	1	Medalla de Plata
Félix Piferrer	0	9'27	9'25	0	10'11	10'11	0	0	10'25	10	2'28	2'20	0	3'22	3'24	0	4'14	4'50	6	4'24	5'18	24	30	
M. Pupila	1	9'28	9'29	0	10'12	10'12	0	0	10'26	10	2'29	2'20	0	3'23	3'25	0	4'15	4'13	0	4'25	4'24	1	1	Medalla de Plata
Ricardo Oriol	0	9'28	9'28	0	10'12	10'11	0	0	10'26	10	2'29	2'20	0	3'23	3'25	0	4'15	4'14	0	4'25	4'24	0	0	Medalla de Oro
Luis Huguet	0	9'29	9'28	0	10'13	10'10	0	0	10'27	10	2'30	2'20	0	3'24	3'25	0	4'16	4'28	1	4'26	4'36	3	4	Medalla de Plata
Y. Ibáñez	0	9'30	9'27	0	10'14	10'17	0	0	10'28	10	2'31	2'33	0							4'27	6'55			
José M. Cardelús	0	9'31	9'28	0	10'15	10'12	0	0	10'29	10	2'32	2'25	0	3'26	3'26	0	4'18	4'16	0	4'28	4'29	0	0	Medalla de Oro
Andrés Archs	0	9'32	9'26	0	10'16	10'10	0	0	10'30	10	2'33	2'21	1	3'27	3'27	0	4'19	4'14	0	4'29	4'29	0	2	Medalla de Plata
Fraña	0	9'32	10'20	8	Ret.º																			
Alfredo Huguet	0	9'33	9'28	0	10'17	10'13	0	0	10'31	10	2'34	2'27	0	3'28	3'33	0				4'30	5'35			
Domingo Guitart	0	9'34	9'29	0	10'18	10'18	0	0	10'32	10	2'35	2'32	0	3'29	3'43	1	4'21	4'34	1	4'31	4'45	5	7	Medalla de Plata
<i>Side-cars superiores a 560 c. c.</i>																								
José Bargalló	0	9'33	9'29	0	10'17	10'17	0	0	10'31	10	2'34	2'27	0	3'28	3'32	0	4'20	4'24	0	4'30	4'33	0	0	Medalla de Oro
Manuel Homs	Ret.º																							
Joaquín Vidal	0	9'35	9'29	0	10'19	10'17	0	0	10'33	10	2'36	2'29	0	3'30	3'29	0	4'22	4'35	1	4'32	4'44	4	5	Medalla de Plata
José M. Vidal	0	9'36	9'33	0	10'20	10'20	0	0	10'34	10	2'37	2'33	0	3'31	3'35	0	4'23	4'25	0	4'33	4'33	0	0	Medalla de Oro y Especial
José Cabot	Ret.º																							
Manuel Fages	1	9'37	9'34	0	10'21	10'28	0	0	10'35	10	2'38	2'33	0	3'32	3'36	0	4'24	4'27	0	4'34	4'36	0	2	Medalla de Plata
Antonio Renom	Ret.º																							
Amadeo Rottier	0	9'38	9'35	0	10'22	10'24	0	0	10'36	10	2'39	2'33	0	3'33	3'37	0	4'25	4'24	0	4'35	4'33	0	0	Medalla de Oro
Ramón Garriga	0	9'39	9'37	0	10'23	10'27	0	0	10'37	10	2'40	2'34	0											
Francisco Torres	0	9'39	9'33	0	10'23	10'39	2	0	10'37	11	2'40	2'40	0							4'37	7'45			
Xala	0	9'40	9'30	0	10'24	10'17	0	0	10'38	10	2'41	2'35	0	3'35	3'33	0	4'27	4'23	0	4'37	4'35	0	0	Medalla de Oro
<i>Autociclos</i>																								
Eduardo Ausió	0	9'41	9'30	0	10'25	10'22	0	0	10'39	10	2'42	2'33	0	3'36	3'32	0	4'28	4'23	0	4'38	4'35	0	1	Medalla de Plata
C. T.	0	9'41	9'34	0	10'25	10'21	0	0	10'39	10	2'42	2'34	0	3'36	3'31	0	4'28	4'24	0	4'38	4'35	0	0	Medalla de Oro
Corneris	0	9'42	9'44	0	10'26	10'22	0	0	10'40	10	2'43	2'34	0	3'37	3'33	0	4'29	4'21	0	4'39	4'39	0	0	Medalla de Oro
Broncineo	0	9'42	9'41	0	10'26	10'22	0	0	10'40	10	2'43	2'35	0	3'37	3'42	0	4'29	4'32	0	4'39	4'41	0	0	Medalla de Oro
J. Carreras Bonet	0	9'43	9'36	0	10'27	10'23	0	0	10'41	10	2'44	2'36	0	3'38	3'37	0	4'30	4'28	0	4'40	4'39	0	0	Medalla de Oro

Estalella, Cardelús J. M., Antonietti y Tejedor C. realizaron el recorrido con la regularidad y exactitud a que nos tienen acostumbrados, y Cardelús, E. Comella y J. Carreras Bonet, lograron también la aurífera medalla, demostrando que cuando la fortuna no les es adversa, como les había ocurrido en pruebas anteriores, son excelentes conductores de los vehículos que se encargan de dirigir.

Párrafo a parte merece J. Carreras Bonet, que conducía un tricar «Dosts», por él construido y en este sentido es doble la victoria que alcanzó, toda vez que logró clasificar sin punto de pérdida su coche, que era la primera vez que tomaba parte en carreras. Nuestra enhorabuena.

No es menos meritoria la carrera realizada por los ocho clasificados con medalla de plata, máxime cuando como queda dicho la pérdida de un punto era suficiente para no obtener la de oro.

Bastard y Ausió por parada en el non-stop de Arenys de Munt, pierden el único punto de la carrera.

Mir, que realiza una carrera notable pues su paso por los controles secretos es exacto a pesar de haber tenido una caída por un desmonte de más de un metro de altura, que por fortuna no tuvo consecuencias, por evitar atropellar a una mujer en el viraje de San Esteban a Sentmenat, pierde un punto por llegar con un minuto de retraso al «Real Moto-Club de Cataluña».

Archs pierde dos puntos por llegar adelantado a San Feliu de Codinas y pasar igualmente por el primer control secreto de la tarde.

Fages para en el non-stop de Arenys de Munt y llega tarde a San Feliu por lo que también pierde dos puntos.

Huguet L. por una serie de reventones, al final de la carrera pierde cuatro puntos y lo propio ocurre a Joaquín Vidal y a Guitart, que por igual causa que el anterior, pierden cinco y siete puntos respectivamente.

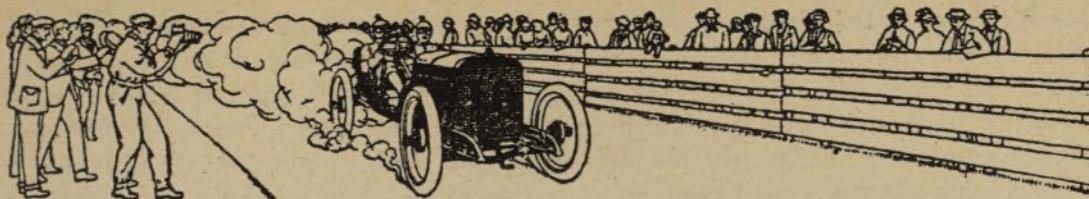
En resumen un verdadero éxito y una excursión agradabilísima para todos los que tuvimos la dicha de efectuarla.

Diciembre de 1919.

### **Los derechos de Aduana de los automóviles en Francia.**

Conforme indicamos en uno de nuestros números anteriores, se han rebajado los derechos de importación de los automóviles en Francia, en virtud de un Decreto firmado por el Presidente de la República el 23 de Diciembre próximo pasado y por el cual se fija para los automóviles, chasis con o sin motor y con o sin carrocería, pesando menos de 2.500 kilos, el 45 por 100 *ad valorem*; a contar de la misma fecha los derechos de entrada aplicables a las piezas sueltas quedan establecidos también en un 45 por 100 de su valor.

El popular periódico deportivo *L'Auto*, del que copiamos esta interesante noticia, opina que es de esperar que sean rebajados nuevamente los derechos de entrada de los automóviles en Francia.



## Las carreras y pruebas de automóviles y motocicletas en el extranjero.

### «Grand Prix» de 1920 : «Tourist Trophy» de 1920

Desde hace cinco años no se ha celebrado en el extranjero ninguna de las clásicas carreras y pruebas, tanto de automóviles como de motocicletas, exceptuando solamente algunas carreras en Pista de Indianópolis.

Es de todos sabido que la paralización del comercio y competencia de automóviles durante la guerra europea, ha sido la causa de esta inactividad industrial y deportiva y con el advenimiento de la paz, no han podido llevarse a cabo inmediatamente grandes carreras y pruebas que sobreentendían una preparación industrial de largo tiempo.

Este interregno deportivo se ha aprovechado por varios fabricantes europeos retirados de la competencia deportiva en las grandes manifestaciones, o que deseaban retirarse de ella, para iniciar una campaña contra la celebración de los grandes acontecimientos deportivos, campaña para la que se ha solicitado la opinión y concurso de alguna Cámara Sindical francesa y que a pesar de ello no creemos tenga gran eficacia.

Todo lo contrario, creemos que nos hallamos en vísperas de la celebración de un «Grand Prix», en Francia, y probablemente en las regiones reconquistadas, al que concurrirán no sólo los fabricantes europeos sino también una brillante representación de la industria americana.

Los americanos, preveyendo la reducción de cilindraje en esta carrera a tres litros, han adoptado recientemente esta limitación para sus coches de carreras de Indianópolis, con el fin de que los mismos motores les sirvan para una y otra lucha.

Esta orientación a un límite relativamente bajo en la cubicación de los motores de carreras, ha de ser bien vista por el público, ya que así verá luchar en estas carreras motores de las dimensiones generalmente adoptadas por multitud de fabricantes, redundando así la experiencia que en estas carreras se consigue más directamente en beneficio de los modelos más corrientes que el automovilista compra.

Los constructores americanos han demostrado recientemente un empeño extraordinario en concurrir al próximo «Grand Prix» de Francia, de modo

que los fabricantes europeos (franceses, ingleses e italianos) no van a tener más remedio que hacer preparativos en toda regla para luchar con los americanos, que tras de una victoria deportiva tendrían el camino mucho más expedito para una victoria comercial, que están preparando desde ahora con gran actividad, a juzgar por los esfuerzos que llevan hechos hasta la fecha y cuyo lisonjero éxito pudo comprobarse con ocasión de los Salones Automóviles de París y Londres.

Las marcas americanas que por ahora han indicado su intención de participar en el «Grand Prix», han sido: «Frontenac», «Hudson», «Packard», «Chevrolet», «Stutz» y «Duesenberg».

Miles de americanos se trasladarán a este lado del Atlántico para ver luchar sus producciones con los automóviles europeos, y de celebrarse esta carrera, va a ir revestida de una significación especial, ya que la lucha nunca habrá tenido los caracteres y consecuencias económicas que la próxima gran carrera de automóviles europeos sin duda tendrá.

Esperamos que no triunfará el deseo de ciertos fabricantes europeos que tienden a separarse de estas luchas deportivas. Los americanos con muy buen criterio no las abandonan y sacan de ellas provechosas enseñanzas, en la misma forma que nuestros constructores las han obtenido en luchas pasadas.

Una carrera de automóviles es algo más que un mero acontecimiento deportivo, en el que a veces exponen su propia vida conductores cuyo valor llega a la temeridad. Las carreras han sido la escuela y el banco de pruebas donde se han forjado nuestros modernos coches, que sería pueril dar por definitivamente perfectos.

No cabe duda que nuestra perfección actual resulta aun susceptible de mejoramientos, que hoy no prevemos y que la lucha deportiva comercial que traen estos grandes acontecimientos, unida a la experiencia que en ellos se adquiere, irá revelando el tiempo.

Si bien no hay aun fijada fecha para el «Grand Prix» o para el próximo «Tourist-Trophy» se han celebrado ya en Italia, en Dinamarca, etc., carreras menós importantes, y en Inglaterra, Broocklands va a abrir sus puertas a automóviles y motocicletas que no tardaremos en ver luchar, estando ya anunciadas algunas de las clásicas pruebas de regularidad (Reliability Trials) que acostumbra a celebrarse anualmente y a las que puede decirse concurren la casi totalidad de los constructores o de las marcas británicas.

Inglaterra ha sido siempre el país clásico para estas pruebas, debido, a nuestro juicio, a dos causas: primera, porque las leyes inglesas no permiten en carretera las velocidades de una carrera, no concediéndose excepciones para estos actos y de ahí que las únicas carreras se celebren en la Isla de Man, y segundo, porque en estas pruebas de regularidad se prueba el valor de un vehículo bajo el punto de vista de turismo de un modo que no es posible realizarlo en otra clase de pruebas.

## VI PRUEBA DE REGULARIDAD



Un aspecto de la Plaza de S. Feliu de Codinas, durante la salida de la Prueba.



L. Comella «Sunbeam» y P. Estalella «Indian». — Medallas de oro.



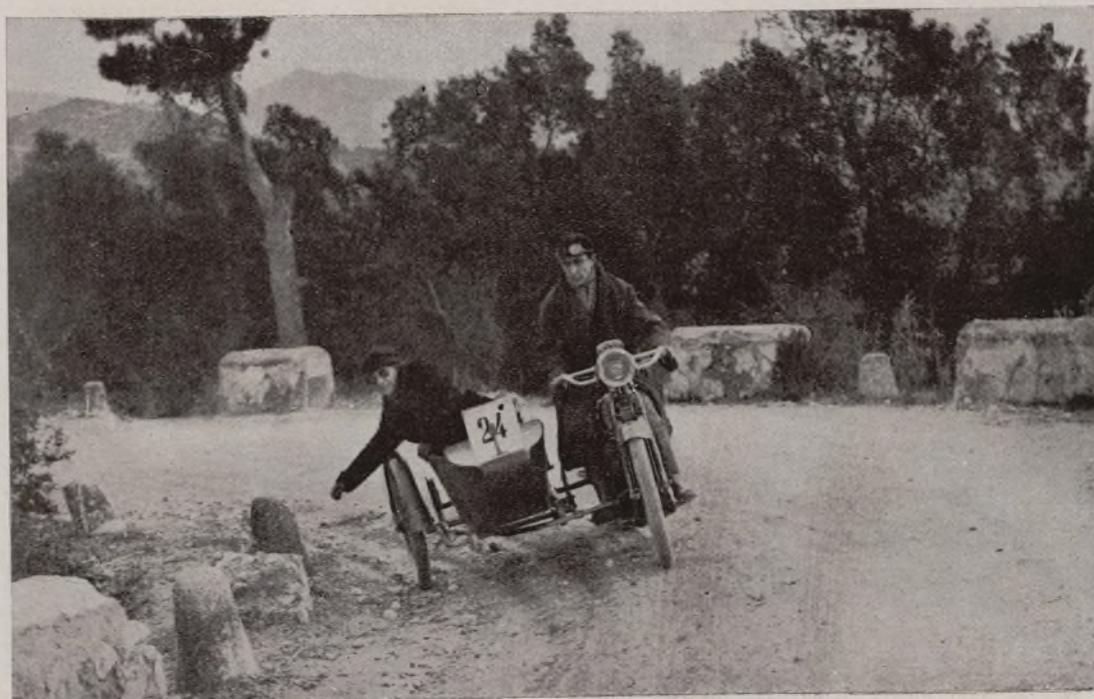
R. Oriol «Triumph» : Medalla de oro. — M. Bastard «Bover» : Medalla de plata.



J. M. Cardelús «Motosacoche» : Medalla de oro. — A. Archs «Harley-Davidson» : Medalla de plata.



El Secretario del «R. M.-C. C.» E. Antonietti, sobre «Triumph»: Medalla de oro.



J. Bargalló «Excelsior»: Medalla de oro.



J. M. Vidal «Harley-Davidson» : Medalla de oro y Premio especial para debutantes.



A. Rottier «Reading Standart» : Medalla de oro.



J. Estapé « Matchless » : Medalla de oro.



C. T. (Sr. Tejedor) sobre « D. y G. » : Medalla de oro.



E. Cardelús «David» : Medalla de oro.

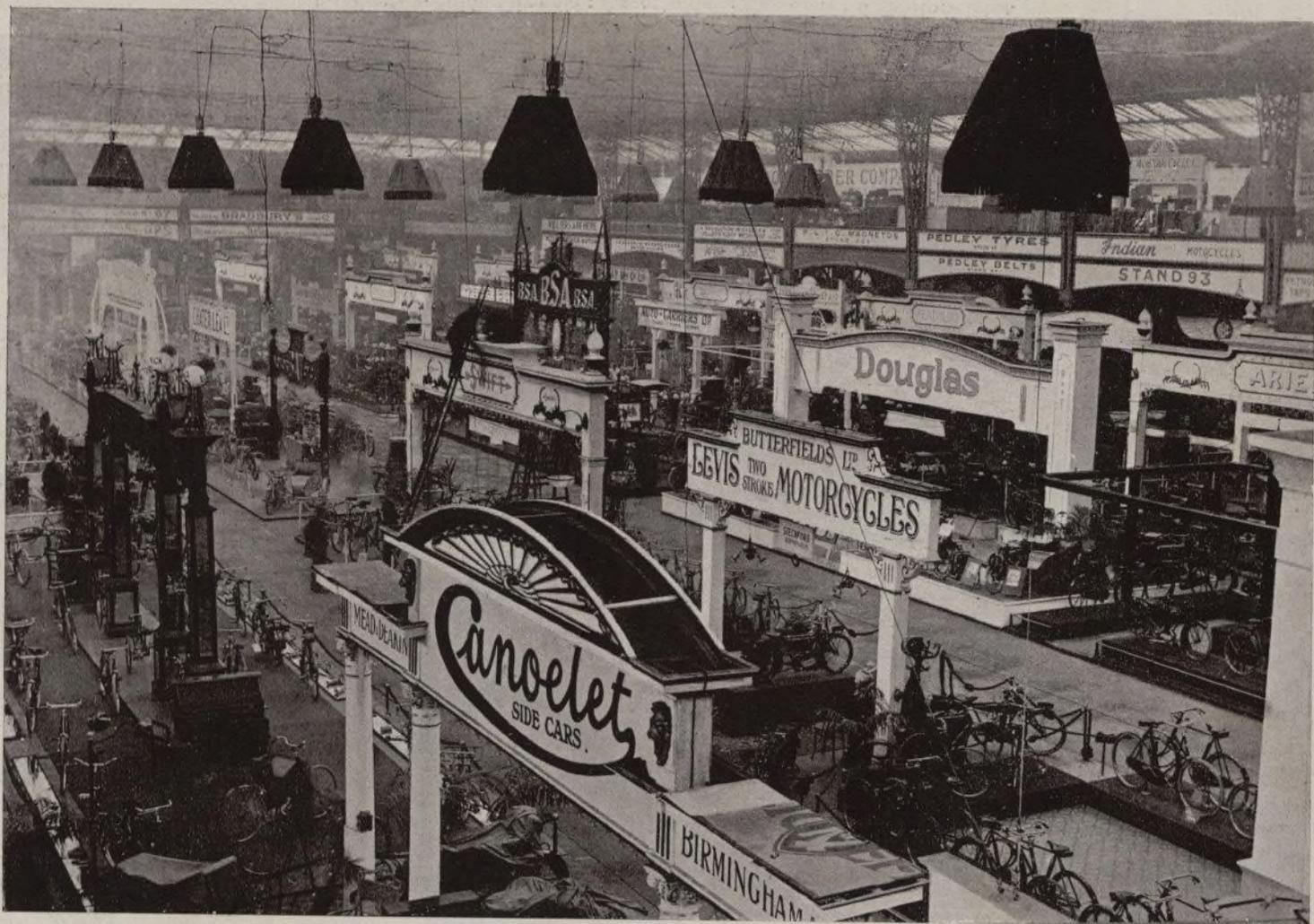


J. Carreras Bonet, cyclecar «Dosts» : Medalla de oro.

VI



Londres. — Salón Olympia : Aspecto de la Exposición de Motocicletas.



Londres. — Salón Olympia : Detalle de la Exposición de Motocicletas.

Ayuntamiento de Madrid

No se concretan los organizadores de estas pruebas a una regularidad cronométrica, sino que intervienen en la clasificación a obtener una porción de factores muy importantes para el propietario de un vehículo y que deberíamos empezar a introducir nosotros en nuestras pruebas de regularidad.

Para mejor formarse concepto de cómo se corren estas pruebas, a continuación detallamos el avance de reglamento de la prueba de Light-Cars que organiza el «Real Automóvil-Club de Escocia» para el próximo Junio:

Recorrido de 1.600 kilómetros.

Velocidad media: 32 kilómetros por hora.

Clases hasta 800 y 1.500 centímetros cúbicos.

Admisión de tres clases de vehículos, según su precio:

Pesetas máximo.	. . . . .	5.000
Id.	íd. . . . .	8.750
Id.	íd. más de . . . . .	8.750

Prueba de velocidad en cuesta, fijándose asimismo *límites* para la obtención de puntos o penalización, que han sido escrupulosamente estudiados.

Velocidad en llano, clasificada análogamente a la velocidad en cuesta.

Examen del silenciador de los vehículos, con penalizaciones a juicio de un Comité técnico y de acuerdo con las indicaciones del audiómetro registrador del Dr. Loro.

Examen del estado de los vehículos después de la prueba.

Los constructores que lleven producciones suyas a esta prueba, aceptan la obligación durante tres meses de vender un determinado número de vehículos idénticos a los llevados a la prueba y al precio formulado en la hoja de inscripción de los mismos.

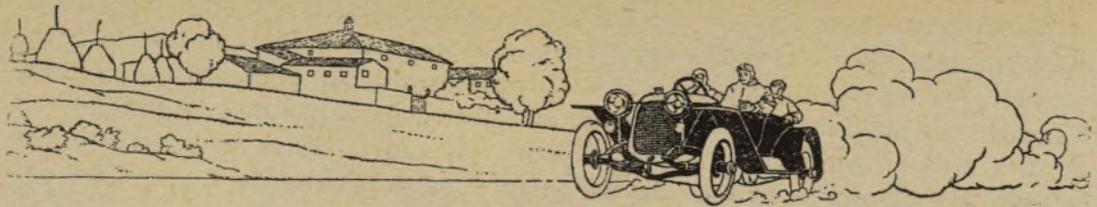
PABLO LLORENS



### La muerte de Henry Fournier.

En París, donde residía, ha fallecido el conocido automovilista Henry Fournier, que habiendo sido uno de los más populares campeones ciclistas de Francia, se dedicó más tarde al automovilismo participando en las primeras carreras que se organizaron y saliendo vencedor en las célebres pruebas París - Burdeos y París - Berlín, corridas en 1900 y 1901 respectivamente.

Al poco tiempo realizó un viaje a los Estados-Unidos en compañía de los no menos conocidos Charron y Girardot que revolucionó todo el elemento automovilista de aquel país, poco numeroso en aquella época; más tarde fué director de un importante garage de París y agente de las conocidas marcas « Hotchkiss » e « Italia ».



## La vuelta a Francia en automóvil.

Por iniciativa del diario parisién *L'Auto*, se ha organizado para el mes de Marzo próximo, la vuelta a Francia en automóvil, con un reglamento muy bien estudiado y un kilometraje de cuatro mil y pico de kilómetros. Al leer el reglamento bajo el que se correrá esta prueba, notamos como características más salientes, todas las que se refieren a velocidad, tipos de catálogos a que deberán pertenecer los coches inscritos, regularidad, poco margen para reparaciones de desperfectos; severidad en todo lo que se refiere a prescripciones legales de circulación por carreteras, pruebas especiales y examen cuidadoso de los coches, antes, durante y después de la prueba, etc., etc.; todo ello conducente a la celebración de una verdadera prueba de regularidad y turismo, en la que la velocidad y la emoción deportiva juegan muy poco papel; constituye en cambio, una buena clasificación obtenida en semejante prueba, un espléndido certificado del valor turístico del coche, que en ella se inscriba.

La prueba tendrá lugar sobre 4.000 kilómetros aproximadamente, repartidos en 18 etapas, las cuales, salvo modificaciones que la organización podría necesitar, serán las siguientes:

	Km.		Km.		
1	Marzo: París - Metz . . . . .	316	13	Marzo: Béziers - Toulouse . . . . .	184
2	> Metz - Estrasburgo . . . . .	152	14	> Toulouse - Pau . . . . .	197
3	> Estrasburgo - Belfort . . . . .	153	15	> Pau - Burdeos . . . . .	196
4	> Belfort - Dijon . . . . .	174	16	> Burdeos - Perigueux . . . . .	140
5	> Dijon - Lyon . . . . .	199	17	> Perigueux - Limoges . . . . .	100
6	> Lyon (descanso).		18	> Limoges - Tours . . . . .	220
7	> Lyon - Aviñon . . . . .	222	19	> Tours - Nantes . . . . .	211
8	> Aviñon - Niza . . . . .	283	20	> Nantes - Le Mans . . . . .	212
9	> Niza (descanso).		21	> Le Mans (descanso).	
10	> Niza - Marsella . . . . .	237	22	> Le Mans - Rouen . . . . .	282
11	> Marsella (descanso).		23	> Rouen - Boulogne . . . . .	190
12	> Marsella - Béziers . . . . .	248	24	> Boulogne - París . . . . .	264
				Total . . . . .	4.180

Para cada etapa la duración máxima autorizada del recorrido será indicada cada día a los concurrentes. Esta duración se determinará en forma tal, que

los concurrentes no tendrían excusa alguna si infringieran los reglamentos oficiales de circulación de automóviles.

Las inscripciones para esta prueba habrán terminado el día 15 de Enero y a título de curiosidad, para nuestros lectores, les informamos de que el precio de la inscripción es de 1.000 francos por coche. A su debido tiempo, podrán los lectores de AUTO-MOTO, informarse en sus columnas de los resultados de esta larga prueba.

---

## Del Salón Motociclista "Olympia" de Londres

Figuraban en la exposición 70 marcas distintas de motocicletas. La «O. K.» era, entre ellas, la más barata: 950 pesetas en Inglaterra.

Exponen, por primera vez, las siguientes marcas:

- «A. B. C.» — Fabricante: The Sopwith Aviation and Engineering C.º
- «Black-Prince». — Fabricante: Black Prince Motors Limited.
- «Martinsycle». — Fabricante: Martinsycle Limited.
- «Raleigh». — Fabricante: The Raleigh Cycle C.º Limited.

Entre los últimos que se han decidido por el motor a dos cilindros horizontales opuestos figuran los constructores de las motocicletas

«Wooler»                      «Zenith»                      «Raleigh»

La «B. S. A.» presenta por primera vez un motor 6 HP. a dos cilindros en V. De entre las marcas expuestas, sólo las siguientes presentaban modelos con suspensión elástica en la rueda trasera:

«A. B. C.»                      «Douglas»                      «P. V.»  
«Black-Prince»                      «Edmund»                      «Raleigh»  
«B. A. T.»                      «Indian»                      «Wooler»  
«Coulson»                      «Matchless»

Varios constructores ingleses exponen por primera vez carburadores automáticos de un solo control.

No ha aumentado el número de adeptos de la transmisión por cardán. Esta queda únicamente adoptada por el fabricante que ya la usaba antes de la guerra, «F. N.» (Belga).



## REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

### **Memoria leída por el Secretario.**

La Junta Directiva, al empezar la exposición de las gestiones y trabajos realizados durante el año, lo hace bajo la dolorosa impresión que la triste realidad de los gravísimos conflictos sociales, sin solución en esta fecha en nuestra Región, produce en el ánimo de toda persona amante de la tranquilidad y del progreso de su país, y debe hacer constar en primero y preferente lugar su más enérgica protesta contra el cobarde atentado de que fué víctima uno de los hijos del socio D. Arturo Elizalde, que causó la muerte de un modesto e indefenso obrero que le acompañaba y contra el vil asesinato de dos guardias civiles víctimas del deber, que dieron lugar a dos imponentes manifestaciones de duelo en las que se evidenció el general sentimiento por tales desgracias.

Con ligeras variantes se podría repetir lo expresado en la Memoria del año anterior acerca del estado general de las carreteras del Estado en nuestra Región que continúa bastante deficiente, tanto, que ante las reiteradas quejas de muchos socios, esta Junta, a principios de Septiembre, decidió enviar una comisión a Madrid para que se entrevistara con el señor ministro de Fomento y solicitara los créditos indispensables para la reparación, sino de todas ellas, por lo menos de aquellos trozos cuyo estado intransitable no permitía la circulación de los automóviles y en cumplimiento del acuerdo salieron para Madrid D. José Solá Sert y D. Francisco Coma, acompañados del Secretario de este «Club» y después de exponer al Sr. Calderón, entonces ministro de Fomento, la triste situación de las carreteras y mostrarle fotografías en apoyo de la veracidad de sus manifestaciones y de celebrar detenidas entrevistas con el Sr. Pinies, Director General de Obras Públicas, lograron la concesión de importantes créditos para la reparación de algunas carreteras de las cuatro provincias catalanas, que fueron considerablemente ampliados gracias a los informes de los ingenieros jefes de Obras Públicas de esta Provincia y de las de Tarragona y Gerona, llamados telegráficamente por el ministro a consecuencia de la visita de la comisión de este «Club» que obtuvo, según se desprende de lo expuesto, un éxito indiscutible en sus

gestiones, en las que fueron secundados eficazmente por el Sr. D. Calixto Piña, que les acompañó en sus visitas oficiales, mereciendo la más sincera gratitud de la comisión.

Puede, por tanto, confiarse en que gracias a los citados créditos mejorará rápidamente el actual mal estado de algunos trozos de carretera y en alguno de ellos hace ya muchos días que han comenzado los trabajos, pero la actual suspensión de trabajo ha afectado también a las obras públicas y por su culpa no se realizan aquéllos con la actividad que sería precisa ni han podido terminarse, a pesar de faltar muy poco para ello, las importantes obras del adoquinado de la carretera de Madrid a Francia, por la Junquera, entre esta capital y Badalona, ni en la de Barcelona a Santa Cruz de Calafell ha sido tampoco posible acabar la obra del adoquinado en el término de Hospitalet, mejoras verdaderamente trascendentales para la circulación de los automóviles por las indicadas carreteras.

Por el propio motivo, unido a la poca prisa con que se despachan por regla general los expedientes, está en suspenso la ejecución de importantes obras y mejoras gestionadas continuamente por este «Club», tales como supresión de pasos a nivel, de badenes, construcción de puentes y otras no menos importantes.

La Mancomunidad de Cataluña, aunque está todavía muy lejos de tener todas sus vías de comunicación en buen estado, sigue ocupándose con interés de su conservación y aunque lentamente se va procediendo a reparar las más importantes, teniéndose también en estudio la construcción de importantes obras de fábrica indispensables para la circulación rodada por muchas de aquéllas.

Conociendo este «Club» desde mucho tiempo atrás la necesidad de substituir el actual camino que une a la población de Tona con la estación de Balenyá por otro que reúna mejores condiciones, está realizando activas gestiones para conseguirlo, eficazmente ayudado por el activo alcalde de Tona y tiene la esperanza de poder vencer las grandes dificultades que en la práctica presenta siempre la ejecución de una mejora como ésta, a pesar de los indudables beneficios que reporta.

Por lo que se refiere al Ayuntamiento, en el transcurso del año actual ha ocasionado involuntariamente un beneficio a los automovilistas al poner en práctica la supresión del impuesto de consumos que desgravó del mismo a la gasolina, pero no pudiendo tolerar ni por un momento la idea de que los propietarios de automóviles disfrutaran de una economía en el uso de ellos, se apresuró a aumentarles el impuesto en tal forma que se hace necesario consumir mucha cantidad de gasolina al año para notar los beneficiosos efectos de la supresión del impuesto de consumos.

Muy recientemente han solicitado las compañías de ferrocarriles otro aumento de tarifas que al ser concedido afectará notablemente a los automo-

**ESTADO DE CUENTAS Y BALANCE GENERAL DEL REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA**  
**PRACTICADO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1919**

<b>ENTRADAS</b>	PESETAS	<b>SALIDAS</b>	PESETAS
Por cuotas de Señores socios . . . . .	52,530'	Por gastos menores . . . . .	3,606'30
Por cuotas de entrada . . . . .	6,330'	Por alquileres . . . . .	7,680'00
Por ingresos menores . . . . .	45'	Por personal y aguinaldos . . . . .	11,265'00
Por cupones de los valores del Club . . . . .	1,803'	Por amortización de títulos del Empréstito . . . . .	500'00
Por carnets kilométricos . . . . .	47,311'	Por carnets kilométricos . . . . .	47,273'50
Por anuncios en la Revista Auto-Moto . . . . .	9,814'	Por mapas . . . . .	3,234'10
Por la 3. <sup>a</sup> Vuelta a Cataluña . . . . .	10,257'	Por la 3. <sup>a</sup> Vuelta a Cataluña . . . . .	18,478'00
Por la subvención de la Federación de S. D. de Barcelona . . . . .	1,451'	Por el inventario y traslado materiales carreras . . . . .	754'50
Por el adoquinado de la carretera de Badalona . . . . .	4,385'	Por el adoquinado carretera Badalona . . . . .	4,385'00
Cobrado de varios Señores socios por substitución gasolina . . . . .	978'	Por la Revista Auto-Moto . . . . .	14,069'60
Por premios de la carrera de Ordal . . . . .	450'	Por la carrera en cuesta de Ordal . . . . .	3,674'45
		Beneficencia . . . . .	300'00
		Por premios a entidades deportivas . . . . .	150'00
		Por viaje a Madrid . . . . .	1,637'70
		Viaje de estudio del camino de Tona a Balenyá . . . . .	266'00
		Por reintegro a varios Señores socios substitutivo gasolina . . . . .	652'00
		Saldo para manifestaciones deportivas . . . . .	17,431'15
<b>TOTAL.</b>	<b>135,357'</b>	<b>TOTAL.</b>	<b>135,357'30</b>

**ACTIVO**

	PESETAS	PESETAS		PESETAS	PESETAS
8 tít. Deuda Mun. 4 1/2 % serie E, valor nominal 250 ptas. a 75'25 %.		1,505'	SUMA ANTERIOR.		52,031'50
9 tít. Deuda Mun. 4 1/2 % serie B, valor nominal 500 ptas. a 80'25 %.		3,611'	Material de carreras . . . . .		2,300'00
22 Oblig. f. c. M. Z. A. serie E, valor nominal 500 ptas. a 81'25 %.		8,937'	METÁLICO		
2 tít. Deuda P. Ext. 4 % serie E, valor nominal 24,000 ptas. a 85 %.		20,480'	En cuenta corriente en el Banco de Barcelona . . . . .		20,000'00
2 tít. Deuda P. Ext. 4 % serie B, valor nom. 4,000 ptas. a 85'10 %.		3,404'	En Caja . . . . .		433'75
2 tít. Deuda P. Ext. 4 % serie D, valor nom. 12,000 ptas. a 85'20 %.		10,224'	Por 2,290 kilómetros en Caja, a 55 céntimos. . . . .		1,259'50
Mobiliario . . . . .	4,300'00		Por cuotas a cobrar . . . . .		570'00
Amortización del mismo . . . . .	430'00	3,870'			
<b>SUMA Y SIGUE.</b>		<b>52,031'50</b>	<b>TOTAL.</b>		<b>76,594'75</b>

Barcelona, 31 de Diciembre de 1919

El Vocal Tesorero,  
LAUREANO MORENO

vilistas, que tendrán que pagar aun más caro el transporte de sus automóviles por ferrocarril y anulando, o poco menos, el beneficio que disfrutaban nuestros socios utilizando la tarifa especial para facturación de automóviles.

Aunque momentáneamente y por causa del *lock-out* patronal se carezca de gasolina, durante el año transcurrido ha mejorado notablemente este problema y aunque se ha mantenido el precio algo exagerado, hay fundamento para confiar en que ha de bajar muy pronto por haber facilidades para su importación, causadas principalmente por una importantísima disposición del Ministerio de Hacienda, por el que se rebaja en veinte céntimos por kilo los derechos de entrada en España de la gasolina y que ha de influir muy favorablemente en el desarrollo del automovilismo en España, mereciendo toda clase de felicitaciones el Secretario del «Real Automóvil-Club de España», que venía incansablemente trabajando este asunto desde hace varios años y el señor Director General de Aduanas que le dió las facilidades necesarias para conseguir tan trascendental beneficio para el automovilismo español, al que aunque en forma más modesta había procurado cooperar este «Club», realizando diversas gestiones cerca de varios ministros de Hacienda para ver de lograr el resultado que ahora se ha obtenido.

En la pasada primavera y ante la persistente escasez de gasolina, esta Junta se dirigió a las casas refinadoras y pudo obtener de una de ellas en buenas condiciones cierta cantidad que repartió entre aquellos de sus socios que estaban más necesitados, evitando perjuicios y logrando pudieran esperar a que hubiera nuevamente gasolina suficiente.

Con motivo de la huelga general de la pasada primavera, este «Real Automóvil-Club de Cataluña» acudió desde el primer momento al llamamiento del Excmo. Sr. Capitán General e hizo cuanto pudo para facilitar automóviles y conductores que se encargaron del aprovisionamiento de la ciudad, prestando servicios inapreciables al lograr que no faltaran ni por un momento los artículos más indispensables a la vida.

Esta Junta tiene el deber de hacer constar aquí su admiración y profundo reconocimiento a todos los automovilistas, en su mayoría socios del «Club», que al ceder sus automóviles y prestarse a conducir los camiones cargados de provisiones, dieron pruebas de un alto espíritu de ciudadanía y de sacrificio que fué imitado por algunos mecánicos conductores, cuya conducta es digna de alabanza.

Ante el justificado temor de incurrir en omisiones, nos abstenemos de citar nombres.

En los días 7, 8 y 9 de Junio tuvo lugar la celebración de la «Tercera Vuelta a Cataluña», cuya organización fué necesariamente algo precipitada por culpa de la huelga general que padeció nuestra capital, trastornando todos los planes del Comité organizador, pero así y todo puede considerarse como un éxito deportivo, quizás el de mayor importancia del año, habiéndose

batido el record de las inscripciones y el de los automóviles que terminaron felizmente el accidentado recorrido que a última hora tuvo que ser reducido ante la imposibilidad de pernoctar en Tortosa.

Habiendo publicado la revista AUTO-MOTO en su número correspondiente al mes de Julio una detallada reseña y gráfica de dicha prueba, nos remitimos a ella, contentándonos aquí en reiterar las felicitaciones al socio Sr. Elizalde por el triunfo de los automóviles de su marca, que acapararon la mayoría de los premios y dar las gracias a los concurrentes y a las señoras que valientemente les acompañaron, haciendo aumentar el interés de la prueba, que fué palpitante hasta el final gracias a la pasmosa regularidad desarrollada por casi todos los concurrentes.

Tanto el presidente del Comité organizador como sus vocales cumplieron con gran celo en los penosos trabajos de organización, siendo muy bien secundados por los comisarios durante la celebración de la prueba.

Y no podemos dejar pasar sin encomiarlo el rasgo del socio de honor de este «Club» e ingeniero de Obras Públicas de Tarragona D. José Cabestany, que improvisó en una noche un puente provisional sobre el río Francolí con la eficaz ayuda del Sr. Aloy, propietario de una fábrica de papel sita en la orilla del mismo.

Dedicó asimismo nuestra revista AUTO-MOTO un número especial anterior al de la «Vuelta de Cataluña» a la pasada Exposición de Automóviles, celebrada en esta ciudad en el mes de Mayo, brillantemente organizada por la Cámara Sindical del Automóvil.

El número total de socios es en esta fecha de 533, divididos en 2 socios de honor, 442 de número y 89 corresponsales.

Se han dado de alta durante el año, 127 socios y de baja 28, debiendo lamentar profundamente esta Junta, entre las últimas, las causadas por los fallecimientos de D. Tomás Recolons, D. Guillermo Pattberg, D. Enrique Coll, Sr. Conde de Sert, Sra. Viuda de Vilumara, D. Mauricio Soler, don Francisco de P. Forn, D. Antonio Raventós, D. Oriol Martí, D. Pablo Torres Picornell, D. Salvador Andreu, Sr. Conde de Churruca, D. Jorge Mitchell y D. José de Ros, que al constituir dolorosas pérdidas para sus familias, lo han sido también todos ellos para este «Club», pero especialmente el de don Salvador Andreu, que con gran entusiasmo había presidido durante cuatro años la Comisión Deportiva de esta Junta y los comités organizadores de la carrera en cuesta del Tibidabo, de dos concursos de Elegancia y de la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> Vuelta a Cataluña, contribuyendo poderosamente con su esfuerzo personal al éxito de aquellas manifestaciones.

Ha continuado durante el año publicándose y repartiéndose gratuitamente a nuestros socios el órgano oficial constituido por la revista AUTO-MOTO, en cuyas páginas y grabados habrán encontrado nuestros socios el relato de las gestiones realizadas y mejoras obtenidas por esta Junta en su constante

deseo de facilitar la práctica del automovilismo en Cataluña y por tal motivo no se han detallado en esta Memoria ante el justificado temor de incurrir en repeticiones siempre molestas.

Los números de la Revista correspondientes a los meses de Noviembre y Diciembre, no han podido aparecer, a pesar de estar ya compuestos, por culpa de la general suspensión de trabajo que sufre nuestra capital, y esta Junta cumple un grato deber al dar las gracias a los socios Sres. Arruga y Solá Andreu por el celo e interés que vienen demostrando en el cargo de asesores de dicha publicación, que les proporciona un trabajo merecedor de toda la gratitud de la Junta.

Han continuado nuestros socios utilizando durante el año los carnets kilométricos para el transporte de automóviles por ferrocarril, habiendo sido muy numerosas las expediciones efectuadas, a pesar del precio cada día más elevado de la tarifa especial que se aplica a las mismas.

También han sido facilitados gran número de itinerarios para excursiones en automóvil no solamente por España sino por el extranjero, pues fueron varios los socios que recorrieron durante el verano las carreteras francesas, especialmente las del trayecto comprendido entre Perpignan y Biarritz y visitaron Pau, Lourdes, Luchon y otros pintorescos puntos del Mediodía de Francia y utilizaron los servicios de los agentes del « Club » en La Junquera y Puigcerdá para el paso de las fronteras.

Y por último, se han continuado prestando en la forma acostumbrada los servicios de alta, baja y traspaso de automóviles, pago de impuestos de los mismos y otros análogos.

Durante el año se repartió gratuitamente a nuestros socios un mapa de carreteras de Cataluña impreso directamente sobre tela y la relación de los automóviles inscritos en esta Provincia.

Muy difícil resulta poder fijar planes para el porvenir ante la total suspensión actual de toda actividad y trabajo, pero esta Junta, después de hacer los más fervientes votos porque termine cuanto antes y para siempre el actual estado de intranquilidad social, tiene el firme propósito de organizar la cuarta prueba de regularidad para automóviles a principios del próximo verano, si lo permite el estado de las carreteras, ya que por falta de un circuito en buenas condiciones sea todavía imposible pensar en la celebración, por todo el año próximo, de carreras de velocidad.

Solamente nos falta, para terminar, dar las más expresivas gracias a todas aquellas personas y entidades que al entrar en relación con este « Club » en el transcurso del año han facilitado a esta Junta el cumplimiento de su misión.

Barcelona, 31 de Diciembre de 1919.

El Secretario General,  
JOSÉ ORTIZ



## Séptima prueba anual en Cuesta de los Bruchs 21 de Marzo de 1920.

### REGLAMENTO

El «Real Moto-Club de Cataluña» organiza para el día 21 de Marzo próximo la VII prueba anual en cuesta de los Bruchs, que se correrá bajo los reglamentos de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas» y del «Real Automóvil-Club de España», con arreglo a las siguientes condiciones:

1.º La prueba de velocidad en cuesta tendrá lugar, como en los anteriores años, en la carretera de Madrid a Francia por la Junquera, entre los kilómetros 585 y 574, poco después de la salida del pueblo de Esparraguera, en dirección a Igualada, dándose la primera salida a las 11 de la mañana.

2.º Pueden tomar parte en esta prueba las motocicletas, side-cars y autociclos de las categorías que a continuación se citan, dividiéndose en dos clases: turismo y libre, de acuerdo con lo que se especifica en la condición tercera:

#### MOTOCICLETAS

##### *Prueba libre*

Clase A:	Motocicletas hasta	350 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase B:	>	hasta 500 c. c. de	>	>	>
Clase C:	>	hasta 1.000 c. c. de	>	>	>

##### *Prueba de turismo*

Clase D:	Motocicletas hasta	300 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase E:	>	hasta 350 c. c. de	>	>	>
Clase F:	>	hasta 560 c. c. de	>	>	>
Clase G:	>	hasta 750 c. c. de	>	>	>
Clase H:	>	superiores a 750 c. c. de capacidad cilíndrica total			

#### MOTOCICLETAS CON SIDE-CAR

##### *Prueba libre*

Clase I:	Motocicletas hasta	500 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase J:	>	superiores a 500 c. c. de capacidad cilíndrica total			

*Prueba de turismo*

- Clase *K*: Motocicletas hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total  
Clase *L*: > hasta 750 c. c. de > >  
Clase *M*: > superiores a 750 c. c. de capacidad cilíndrica total

AUTOCICLOS

*Prueba libre*

- Clase *N*: Categoría única hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

*Prueba de turismo*

- Clase *O*: Categoría única hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

3.º En lo que se refiere a motocicletas y side-cars, sólo tendrán opción a la prueba de turismo aquellos cuya especificación corresponda exactamente a los tipos de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras, con la sola excepción de la forma del manillar y de los gases, que podrá ser libre para el corredor.

Todas las motocicletas con o sin side-car, que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscritos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo; con carrocería, estribos, guarda-barros, faros, útiles, etc. Se exceptúan de la clasificación el para-brisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior especificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

4.º Los premios a conceder en esta prueba consisten en medallas de oro, plata y cobre para los primeros, segundos y terceros, clasificados respectivamente, en cada una de las clases antes mencionadas.

Además de los anteriores premios, se concederá una copa especial de plata a los concursantes que establezcan nuevos records en la categoría que estén inscritos.

5.º Para la otorgación del primer premio en cada clase, deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda del indicado a continuación; para la otorgación de los segundos y terceros premios, será condición precisa que la diferencia de tiempo entre el segundo o tercer clasificado, no exceda de 4 y 7 minutos respectivamente.

6.º Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos de la condición anterior:

Clase <i>A</i> :	11'10 minutos.	Velocidad por hora.	57'4 km.
Clase <i>B</i> :	10 >	>	66 >
Clase <i>C</i> :	9'50 >	>	69'4 >
Clase <i>D</i> :	15'30 >	>	43'1 >
Clase <i>E</i> :	13'40 >	>	49'2 >
Clase <i>F</i> :	12'50 >	>	52 >
Clase <i>G</i> :	12'10 >	>	54'5 >
Clase <i>H</i> :	11'30 >	>	47'4 >
Clase <i>I</i> :	14'20 >	>	46'4 >
Clase <i>J</i> :	12 >	>	55 >
Clase <i>K</i> :	16'30 >	>	40'4 >

Clase L:	15	minutos.	Velocidad por hora.	44	km.
Clase M:	13'30	>	>	49'6	>
Clase N:	13	>	>	51'7	>
Clase O:	15'20	>	>	43'4	>

7.º Las inscripciones para esta prueba, serán dirigidas al Sr. Secretario del «Real Moto-Club de Cataluña», no más tarde del día 13 de Marzo, acompañadas de su importe de 5 pesetas para los señores socios del «Real Moto-Club de Cataluña» y de 10 pesetas para los señores no socios.

La inscripción con derechos dobles será prorrogada hasta el día 17, en que quedará definitivamente cerrada.

En la Secretaría del «R. M.-C. de C.» se facilitarán los correspondientes boletines de inscripción.

8.º No se admitirán inscripciones de un mismo vehículo para varias clases distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concursante para distintas clases.

9.º Los concursantes recibirán un número de orden, el sábado día 20, de cinco a ocho de la tarde, víspera de la prueba, en el local del «R. M.-C. de C.» donde deberán presentar sus vehículos, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlos y precintarlos.

10 Los concursantes, por el hecho de su inscripción, aceptan los reglamentos de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas» y del «Real Automóvil-Club de España», y lo estipulado en las presentes condiciones, comprometiéndose, además, a acatar todas las disposiciones referentes al orden en la celebración de la prueba, que sean dictadas por el «R. M.-C. de C.», sus comisarios o jueces.

11 El «Real Moto-Club de Cataluña» no acepta responsabilidad alguna, por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los concurrentes.

12 Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los Sres. D. Francisco Coma, D. José R. Carles y D. Francisco Bordás y Jueces de llegada y salida, D. Joaquín Dalfau y D. César Viamonte respectivamente.

#### ADVERTENCIAS

1.ª Los concursantes deberán presentarse en el lugar de la salida, kilómetro 585, con media hora de anticipación a la suya.

2.ª Se recomienda a los concurrentes que hayan tomado parte en la prueba, dejen sus vehículos fuera del recorrido de la misma y procuren por todos los medios posibles mantener la meta libre de obstáculos, encomendando esta conveniencia al público en general que se halle presente.

3.ª Caso de impedir las condiciones atmosféricas u otras causas la celebración de la prueba, el «R. M.-C. de C.» se reserva la facultad de aplazarla o suspenderla, devolviéndose en este segundo caso, el importe de las inscripciones, y en el primero, se devolverá la inscripción únicamente a los que manifiesten la imposibilidad de tomar parte en la prueba en la fecha aplazada.

4.ª La salida será parada, esto es, será dada sin lanzamiento previo.

5.ª Las salidas serán dadas a los concursantes, de minuto en minuto, con intervalos de dos minutos entre las dos categorías.

Barcelona, Enero de 1920.

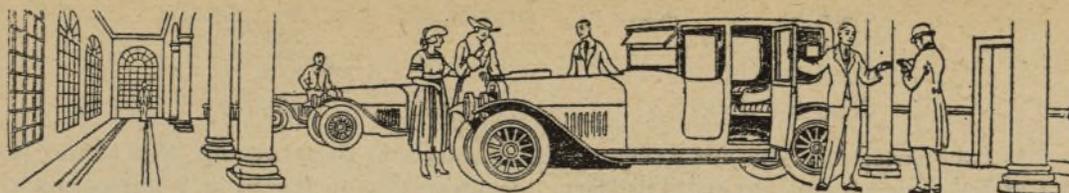
V.º B.º

El Presidente,

FRANCISCO COMA Y MAS

El Secretario general,

CÉSAR VIAMONTE



## Del mercado motociclista.

### Nuevas marcas inglesas

Entre las nuevas producciones motociclistas registradas últimamente debemos consignar las siguientes:

**El Scooter Marcel.** Se trata de un scooter, de dos ruedas con un motor a dos tiempos 65 por 70 m/m. 2 HP. El motor va colocado entre los dos largueros que forman el chasis o cuadro, que abraza, asimismo, ambas ruedas y columnas de dirección. La transmisión es por cadenas, con dos piñones de reducción de velocidad; sin cambio de marchas y una relación de velocidad de ocho vueltas del motor por una de la rueda.

En la columna de dirección va montada la palanquita del gas y la de freno en la rueda delantera. La rueda trasera lleva un freno actuado por una palanca de pie. Para mayor comodidad del que usa el scooter va provisto de un sillín tipo bicicleta.

El centro de gravedad del aparato es sumamente bajo y por tanto resulta muy estable.

Su precio en Inglaterra es de pesetas 825.

**La motocicleta Armis.** Es una nueva producción que corresponde al tipo de la motocicleta de dos tiempos, media fuerza que en 1914 hubiéramos llamado de precio medio o popular. Sus características son:

Motor a dos tiempos, precisión 350 cc.

Carburador A. M. A. C.

Transmisión mixta: cadena Coventry y correa Dunlop.

Cambio de marchas y embrague Burman.

Horquilla elástica Saxon.

Precio en Inglaterra, 1.965 pesetas.

**El Scooter de tres ruedas Abottsford.** La «Abottsford Motor C.º» anuncia la puesta al mercado de un scooter de tres ruedas con un motor de 1 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> HP., dos tiempos, transmisión por cadena y asiento para un ocupante.

Hasta la fecha no se han publicado más detalles del mismo, pero los fabricantes confían producirlo en cantidad suficiente para fijar su precio en pesetas 625.

**El Carden Monocar.** Acaba de hacer su aparición post guerra el Carden Monocar, que va a venderse en Inglaterra por 2.500 pesetas.

Difiere considerablemente del antiguo mono-car Carden, que tantos entusiastas partidarios tenía. No se han hecho aun públicas las peculiaridades del nuevo Carden. De ellas daremos cuenta oportunamente a nuestros lectores.

**Scooters de cuatro ruedas.** La estrecha relación entre la fabricación automóvil y aviación ha sido reforzada por un nuevo ejemplo práctico de la casa «Grahame-Wite», que emprende la fabricación de unos automóviles miniatura, para uno y dos asientos, de muy moderada fuerza (3 HP.) para uso de ciudad principalmente.

Se trata de unos vehículos, sumamente pequeños y bajos, provistos de un motor precisión a dos tiempos y que vienen a constituir en el automovilismo lo que el scooter (patinette) es en el motociclismo.

Será curioso ver la recepción que hará el público a estos aparatos, que en bastante escala está fabricando la «C.º Grahame-Wite» y cuya venta al público se inaugurará en breve.

---

## SECCIÓN OFICIAL



### Sesión de la Junta directiva del «R. A. - C. C.»

El día 19 de Diciembre próximo pasado, celebró sesión la Junta directiva del «Real Automóvil - Club de Cataluña» habiéndose tomado los siguientes interesantes acuerdos.

Aprobar el presupuesto de gastos para este año; señalar el día 12 del actual a las diez y nueve para la celebración de la Junta general ordinaria que disponen los Estatutos; conceder un premio a la «Agrupación Excursionista Cataluña»; aprobar la liquidación de la 3.ª Vuelta a Cataluña; conceder la cantidad de 250 pesetas para las familias de los guardias civiles asesinados y admitir las propuestas de numerosos automovilistas que deseaban ingresar socios del «Club». Presidió el Sr. Bertrand y asistieron los Sres. Bosch, Labrús, Cera, Moreno, Almirall, Coma, Ribas, Solá - Sert, Majó y Andreu.

### Un Autodromo en París.

Según el popular periódico *L'Auto* que a su vez toma la noticia de *L'Avenir*, va a construirse un autodromo a 15 kilómetros de París, entre Villepinte y Villeparisis sobre un desarrollo total de 5 kilómetros, con virajes de 1.500 metros y una anchura de 30 metros, estando el lugar escogido muy próximo a las estaciones de Sevrans y de Vert - Galent, y no estará dedicado exclusivamente a grandes carreras de velocidad, sino que la pista será utilizada para ensayos de motores, debiendo en el interior establecerse grandes terrenos dedicados a varios deportes en los que podrían celebrarse unos verdaderos juegos olímpicos.



## Movimiento de socios.

Durante el mes de Diciembre han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. José Gené, D. Jaime Enrich, D. José Boixade, D. Arturo Gastón, D. Luis Huguet, D. Alfredo Huguet, D. Arturo Puga, D. Luis Carreras, D. José María Badía, D. Martín Oliva y D. José A. Ortoll.

Asimismo han sido aceptadas las bajas presentadas por los Sres. Manuel Valls, Domingo Malgá, Conrado de Maluenda, M. A. Planas, Dr. Rovira Ribas, Luis Rierola, Rafael Tenllado, José María Jorro e Isidro Aparicio.

## Programa deportivo para 1920.

Para el próximo año 1920 ha sido aprobado el siguiente programa deportivo:

Febrero . . . . .	Vuelta a Cataluña
Ultimos de Marzo . . . . .	Carrera en cuesta Los Bruchs
de Mayo . . . . .	Prueba de regularidad a Zaragoza
de Junio . . . . .	Trofeo Armangué
Octubre . . . . .	Prueba por equipos
Noviembre o Diciembre . . . . .	Kilómetro lanzado

## La prueba París - Niza.

Atendiendo al estado de la carretera, el itinerario de esta prueba, que para los días 13 al 16 de Febrero organiza el «Moto-Club de Niza», ha sido modificado en la forma siguiente:

La segunda etapa, que se da como terminada en Dijon, no pasará por Lomberton.

El itinerario de la segunda etapa Dijon - Lyon, por Bourg y Nantua, no ha sido modificado.

La tercera etapa Lyon - Marsella pasará por Serrieres, Valence, Bourg - Saint - Andeol, Avignon y Salon.

Y para la cuarta etapa los concurrentes emprenderán la ruta que pasa por Trent, Brignoles - Frégus - L'Estérel, Cannes, Niza, La Furbie para terminar en Monte Angel.

La casa «A. B. C.» ha inscrito cuatro máquinas, que serán pilotadas por Greame Fenton, Gabriel, Naas y Detruche.

«G. L.» ha inscrito tres máquinas cuyos conductores no son conocidos aún.

También se han recibido inscripciones de las marcas «Rover», «Matchless», «Harley-Davidson» y «New-Hudson».

Se da como seguro que en dicha carrera tomarán parte los motoristas españoles Florencio Fuentes con moto sola y Germán Villar con side-car, ambos «Harley-Davidson», y Román Uribesalgo y Miguel Lliviria con moto y side-car respectivamente marca «Indian».

Mucho celebráramos que esta noticia fuese cierta, pues es seguro que los cuatro pondrían el motorismo español a la altura que le corresponde.

## Las doce horas en América.

El «Moto-Club Argentino» organiza esta prueba, que se divide en las categorías de: motos solas de fuerza libre y motos con side-car.

Los competidores podrán cambiar cualquier pieza de su máquina, a excepción del cuadro y del motor.

Con el fin de fijar con la mayor exactitud posible el punto donde se hallen los concursantes en el momento de finalizar las doce horas, deberán entrar a correr de acuerdo con el orden de clasificación en ese momento de su categoría, en un circuito, que, iniciándose en el mismo punto que aquel donde se efectúan las doce horas, tiene 16.500 metros y se hallará bien marcado.

La Comisión de carreras hará indicación para entrar a este circuito por medio de banderas en el momento que lo juzgue oportuno, después de nueve horas de marcha.

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.<sup>A</sup>, S. en C.**

Garage : Provenza, 171. - Teléfono G-922

OFICINAS Y EXPOSICIÓN:

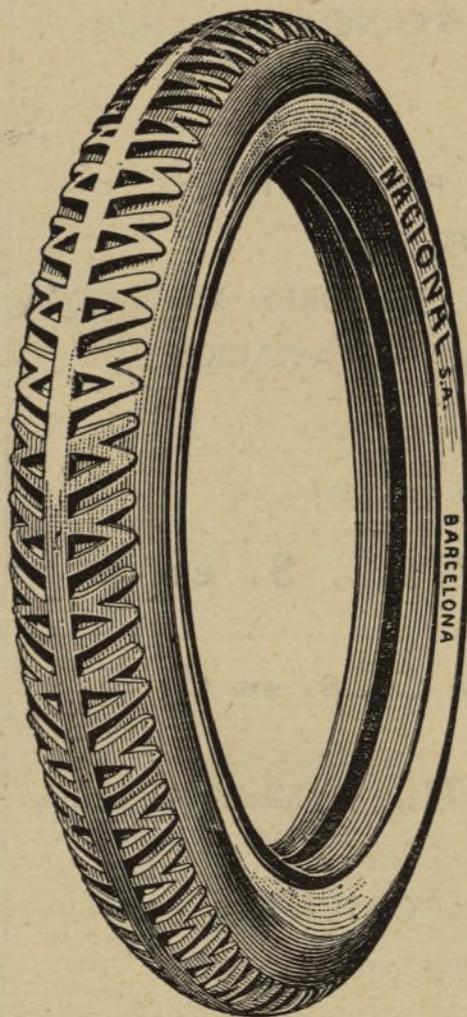
PASEO DE GRACIA, 20. - TELÉFONO A-3158

# 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 carreteras de España

**Tipo 8/10 HP.**

para carrocerías abiertas 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**

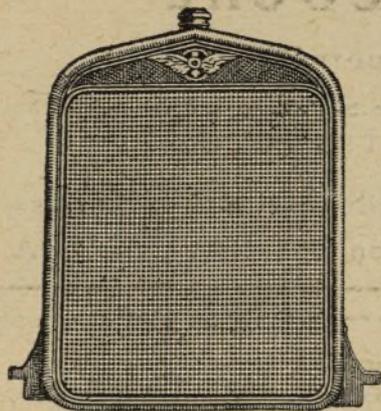
Ronda Universidad, 31  
BARCELONA

## **AUTOMÓVIL SALÓN**

**MADRID :** Alcalá, 81 - Lagasca, 103      **BARCELONA :** Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18      **VALENCIA :** 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, número 28

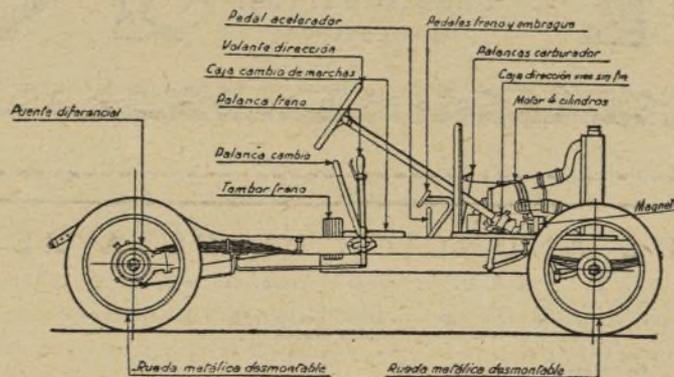
Teléfono J. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

Teléfono G. 788

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES  
**DÍAZ Y GRILLÓ**



Sicilia, 141-143. - BARCELONA

**MOTOCICLETAS MOTOSACOCHÉ**  
**MOTORES M. A. G. (MOTOSACOCHÉ)**  
 PARA MOTOCICLETAS, CYCLECARS, AUTOMÓVILES,  
 AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA MOTOSACOCHÉ, S. A. GINEBRA  
 A. ROVIRA MOREU. Rosellón, 255. BARCELONA

**OLIVA DE VILANOVA**



**IMPRESOR**  
 Casanova, 169.  
 BARCELONA

**TARIFA DE ANUNCIOS DE ESTA REVISTA**

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

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

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

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

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

CHASSIS PARA TURISMO E INDUSTRIA : MOTORES  
AVIONES E HIDROAVIONES

ESCUELA Y CAMPO DE AVIACIÓN EN PRAT DEL LLOBREGAT

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

VENTA DE AUTOMÓVILES : AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL :

J. ÁLVAREZ Y C.ª, S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

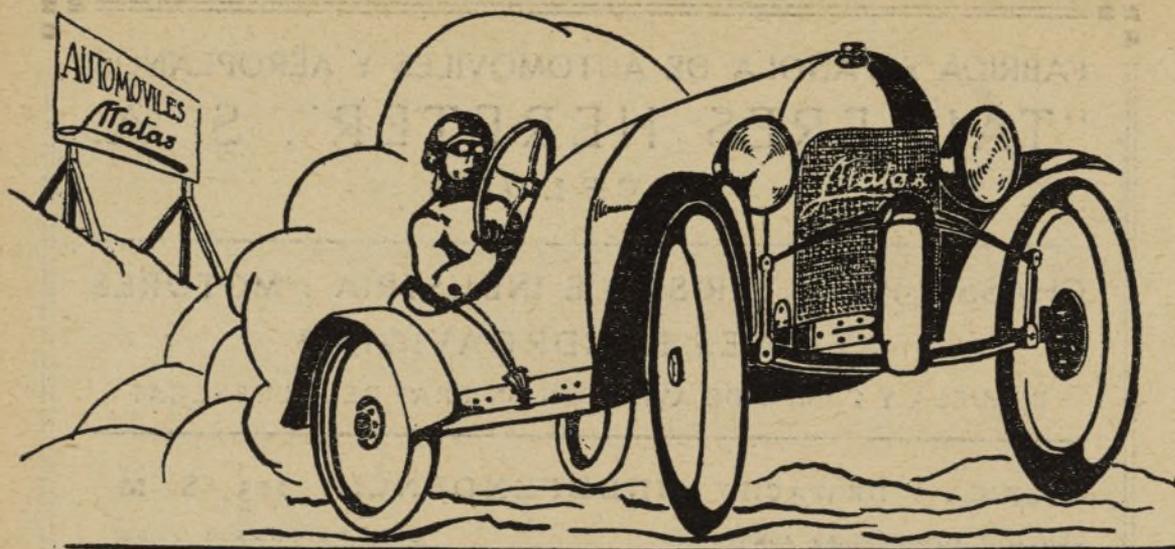
ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA



AUTOMÓVILES

*Matas*

GRAN SPORT

CERDEÑA 287 **BARCELONA** TELÉFONO 512 G

180

Ayuntamiento de Madrid