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

Los pasos a nivel, por José Ortiz.

El milagro de la isla dorada, por J. - V. Solá Andreu.

«R. A. - C. C.». — La Cuarta vuelta automóvil a Cataluña.

Del mercado automovilista.

«R. M. - C. C.». — Memoria leida en la Junta general ordinaria, el 29 Enero de 1920.

«R. A. - C. C.». — Sección oficial.

«R. M. - C. C.». — Tercera vuelta a Cataluña, 4 y 5 Abril de 1920. — Reglamento.

Concurso de regularidad, resistencia y consumo, de auto - camiones y ómnibus. — Reglamento.

«R. M. - C. C.». — Sección oficial.

Año II - Núm. 18 Febrero de 1920

Ayuntamiento de Madrid

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

BUICK

construído con materiales de acero cromo-níquel

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

PRIMER LUGAR

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.

AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA

F. S. ABADAL - Aragón, 239-245 - BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

Los pasos a nivel.

Las excursiones en automóvil tienen siempre algún riesgo, provocado por diferentes causas de todos conocidas, tales como los virajes cerrados, la falta de puentes, la absoluta anarquía con que circulan por las carreteras los vehículos de tracción animal, cuyos conductores van o dormidos o en contraria dirección, o ambas cosas a la vez, los conductores de otros automóviles que no cumplen con su deber, y otros muchos pero ninguno tan terrible como el de los pasos a nivel, que constituyen un grave peligro por las funestas consecuencias que fatalmente ha de producir el choque de un automóvil con un tren.

Varias desgracias y catástrofes ha habido que lamentar desde que circulan automóviles por las carreteras, pero si nos fijamos un poco en la forma en que se hallan situados algunos pasos a nivel en sus cruces con carreteras, podremos afirmar que es verdaderamente providencial que las desgracias no sean más frecuentes, pues son muy numerosos los automovilistas y conductores que se han escapado milagrosamente de una muerte segura y a los más templados se les pone los pelos de punta al recordar el emocionante y terrorífico momento de ver y oir pasar un tren por un paso a nivel inmediatamente después de haberlo cruzado en su automóvil.

Aquí, en Cataluña, y probablemente en el resto de España, al grave peligro que ya de por sí constituye el paso a nivel, hay que añadir las deficiencias de su instalación, pues la inmensa mayoría de ellos se hallan desprovistos de teléfono que avise la salida de los trenes de las estaciones inmediatas, careciendo muchos de barreras para cerrarlos, lo que se verifica por poco consistentes cadenas que a este defecto unen el de ensuciarse constantemente de polvo y de barro, haciéndose poco menos que invisibles a los ojos de los conductores de los vehículos que circulan por las carreteras.

Muchos faros se han roto al chocar contra ellas la parte delantera de un automóvil al intentar su conductor cruzar el paso a nivel creyéndolo abierto y varios guardabarreras, mal llamados así por no existir éstas, nos han explicado, mientras esperábamos el paso de un tren, cuán frecuentemente son rotas las cadenas por los vehículos que cruzan el paso a nivel, figurándose que está libre y expedito a la circulación.

De lo expuesto se desprende que el empleo de cadenas en los pasos a nivel debería suprimirse por anticuado y peligroso y substituirlas por barreras

Ayuntamiento de Madrid

o vallas de madera, sin excepción alguna, y éstas a su vez deberían estar obligatoriamente pintadas mitad en negro y mitad en blanco para mayor visualidad, como ya existen algunas que lo fueron a instancia y solicitud del «Real Automóvil-Club de Cataluña».

No puede confiarse en la substitución de todos los pasos a nivel existentes en nuestras carreteras, pero muchos podrían serlo si los propietarios de los terrenos colindantes cedieran el trozo necesario para las obras de dichas substituciones o por lo menos no pidieran por ellos cantidades fabulosas y fuera de la equidad, imposibilitando la ejecución, que sería muchas veces una realidad por la sencilla razón de que las compañías de ferrocarriles, por la cuenta que les tiene la supresión de uno o varios jornales, ofrecen siempre capitalizar la guardería y emplear su importe en los gastos que ocasionen las obras de las indicadas substituciones.

El otro defecto que hemos apuntado de la falta de avisos telefónicos en los pasos a nivel ocasiona continuos perjuicios al tránsito, pues los guardas, en cuanto es la hora de paso de un tren, cumpliendo con su deber, lo cierran y se niegan a abrirlo aunque sólo sea momentáneamente hasta que haya pasado aquel que puede llevar, y lleva frecuentemente, un retraso considerable que obliga a los conductores de toda clase de vehículos a perder un tiempo precioso, y no puede censurarse al encargado del servicio del paso a nivel, porque es siempre preferible un exceso de precaución, por grande que sea la molestia que ocasione, que provocar una catástrofe por imprudencia temeraria.

Estas molestias y perjuicios desaparecerían totalmente el día en que se tuviera aviso en el paso a nivel de la salida de los trenes de las estaciones inmediatas y se podrían dejar abiertos y expeditos mucho más tiempo, sin riesgo alguno para los vehículos ni para las personas que los ocupan.

Cada caballería muerta por un tren, y el total de ellas es bastante considerable, ha costado a las compañías importantes indemnizaciones, y cuando no, molestias y causas judiciales que tienen naturalmente mucha menor importancia que si se tratara de personas; todo desaparecería el día en que se suprimieran todos los pasos a nivel, o por lo menos aquellos situados en las carreteras de mayor tránsito, en los que pueden ser más frecuentes los accidentes.

La larguísima y desesperante tramitación que han de seguir los expedientes que han de incoarse para la substitución de un paso a nivel por otro superior o inferior, la expropiación, muchas veces forzosa, de los terrenos, los planos, informes y otros detalles, dificultan también en la gran mayoría de los casos la ejecución. Podríamos citar expediente de esta clase que está desde hace muchos años durmiendo el sueño de los justos y únicamente a costa de considerables esfuerzos puede irse logrando que adelante un trámite, y más tarde otro, hasta que, a pesar de constantes gestiones, vuelve a quedar detenido y a reanudar el sueño interrumpido solamente por cortos intervalos, siendo lo más sensible que en la mayoría de los casos no son obstáculos insuperables

Ayuntamiento de Madrid

los que impiden su terminación favorable, sino triquiñuelas y algunas veces falta de actividad o de voluntad por parte de los técnicos o facultativos encargados de su despacho y resolución.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» que desde hace muchos años viene gestionando la substitución de pasos a nivel, no ha sido, ni mucho menos, afortunado en sus propósitos, ya que si bien puede apuntarse como un éxito la substitución del peligroso paso a nivel situado a la entrada de Cardedeu por un paso superior espléndido que constituye una verdadera mejora para el automovilismo, paso que fué íntegramente costeado por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante a base del sistema ya explicado de capitalizar la guardería y que, para confirmar, nuestras afirmaciones ocasionó a la misma el planteamiento de una cuestión judicial por expropiación de terrenos que, aunque retrasó la ejecución de las obras, no logró impedir su terminación, no puede aun hoy lograr que den principio las obras de substitución del paso a nivel inmediato a la estación de Cornellá por otro inferior ni las del paso superior que ha de substituir al, peligrosísimo por su oblicuidad, hoy existente en el kilómetro 13 de la carretera de la Mancomunidad, que, empezando en Masnou, termina en Granollers.

Y como decíamos antes no hay ningún obstáculo insuperable que impida la supresión, tan necesaria y conveniente, de los que constituyen estos dos pasos a nivel para la circulación de los automóviles, pues apenas hay automovilista que haya realizado la excursión a Sitges en su automóvil que no haya tenido que esperar largo rato para poder cruzar por el paso a nivel de Cornellá; solamente es por mala voluntad, desidia, o porque los encargados de resolver los expedientes no tienen especial interés en ellos, o porque los propietarios dificultan la expropiación, por lo que no se terminan aquellos expedientes ni pueden dar principio las obras, y así pasan los meses y los años y estando conformes tanto la Mancomunidad como la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante en su substitución, costeando el importe de las obras, éstas no dan comienzo ni sirve para nada el gestionarlas, por tener que luchar con una indiferencia y apatía invencibles, que logran que vayan pasando los años sin que se lleven a efecto tan importantes mejoras para el automovilismo.

Y menos mal que, gracias a la buena disposición de los dignos ingenieros encargados de estos trabajos en las compañías de ferrocarriles, puede abrigarse la fundada esperanza de ver en plazo no muy lejano substituídos algunos de los pasos a nivel hoy existentes y así sucede con el situado al lado de la estación de Balenyá, que confiamos ver desaparecer a cambio de la construcción de un paso superior, al lado contrario de la estación sobre la línea del Norte; tenemos también confianza en que se substituirá muy en breve el situado en las inmediaciones de Fornells, en el cruce de la línea de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante con la carretera de Madrid a Fran-

Ayuntamiento de Madrid

cia, por La Junquera, en las cercanías de Gerona; no pudiendo ser tan optimistas por lo que hace referencia a la supresión del existente en el cruce de la línea del Norte con la carretera de Barcelona a Ribas, entre Las Franquesas y La Garriga, conocido con el nombre de Santa Digna, hoy en estudio, porque la topografía del terreno que le rodea dificulta cualquier solución que se adopte, pues tanto un paso superior como otro inferior habrían de resultar costosísimos y como consecuencia, muy insuficiente la capitalización de la guardería del mismo para pagar con su importe las obras muy importantes que se tendrían que ejecutar, suponiendo que por parte de los propietarios interesados no se suscitaran dificultades para la expropiación de terrenos.

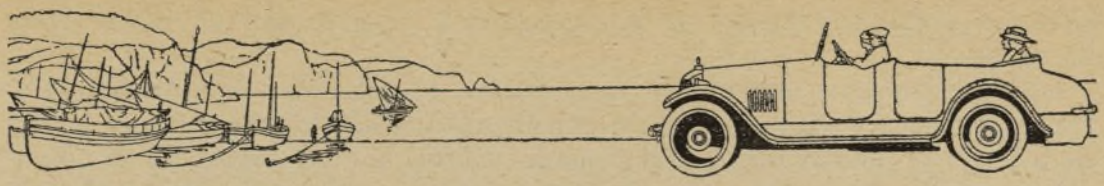
Más fácil nos parece conseguir que desaparezca el situado junto a la estación de la misma línea del Norte en La Garriga que ha de cruzarse para ir a Llinás, siguiendo la carretera de la Mancomunidad, que desde este punto conduce a San Lorenzo Savall, por considerar sería de fácil ensanche un angosto paso inferior hoy existente, que podría aprovecharse, haciendo un sencillo enlace por la parte posterior de la citada estación de La Garriga.

Tengamos confianza en que la buena voluntad de los citados ingenieros de las compañías de ferrocarriles sabrá vencer las dificultades que en la práctica presenta la supresión de los pasos a nivel y que dentro de pocos años podremos tener la satisfacción de circular por las carreteras de esta región con la tranquilidad que ha de darnos el saber que no hemos de encontrar dichos obstáculos, enemigos declarados de los automovilistas, que más de una vez han visto interrumpida su excursión por una forzada parada en uno de ellos, debiendo esperar el paso de un tren que, como ocurre ahora con lamentable frecuencia, llevaba un retraso considerable sobre su horario.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» entiende que cumple uno de sus fines sociales procurando la desaparición de obstáculos en las carreteras de esta región y, sin desalentarse, piensa continuar incansablemente sus gestiones hasta lograr que dejen de existir el mayor número posible de los mismos, creyendo que al obrar así contribuye al desarrollo y progreso del automovilismo en uno de sus aspectos más interesantes, cual es el facilitar su circulación por las carreteras, pues el día que estén en buen estado han de ser muy frecuentadas por los automovilistas deseosos de admirar los espléndidos panoramas que tanto abundan en nuestra región.

José Ortiz

Ayuntamiento de Madrid



El milagro de la isla dorada.

Hace de esto algunas semanas. Me encontraba en el Círculo, algo más que sentado en mi butaca inglesa, alternando los sorbos del sabroso moka con las chupadas al habano de blanca ceniza.

En tiempos más felices, el que mataba su tiempo fantaseando con un cigarro encendido en la mano, contemplaba la azulada espiral de humo que al desvanecerse toma las más caprichosas formas. Lo mismo sujería con su silueta el recuerdo de la mujer amada, que el de un paisaje polar, que el de los viñedos de Andalucía, que el de un fajo de billetes de a mil. Pero hoy, el que como yo aquel día, tiene la fortuna de sentir entre sus labios un buen veguero, no tiene otra idea que ésta: ¡Dios mío! ¿cuándo me veré en otra?

Mis meditaciones fueron súbitamente interrumpidas por la presencia del Sr. X., que entró en el salón haciendo sonar sus flamantes botas, de un rubio naranja infame y se vino resuelto hacia mí como si tuviera algo importante que decirme. Nos saludamos, se arrellenó en una butaca cercana a la mía, encendió un puro kilométrico y entre boqueada y boqueada, no encontrando tema apropósito para una conversación, deslizó algún comentario sobre la temperatura reinante, la baja del franco y la probable subida de las cosas de confitería como consecuencia de la de los azúcares.

Bien pronto eché de ver que el Sr. X. no tenía nada que decirme y que su presteza en venir a mi encuentro obedecía a un hecho que se repite con frecuencia entre personas de determinada cultura, y, para librarle de la situación embarazosa en que él mismo se había colocado, le tendí un cabo dándole pie para una conversación, sino interesante, al menos con un tema determinado. Sabía que el Sr. X. poseía dos hermosos automóviles y le hice un elogio de los mismos, elogio que su vanidad lisonjeada agradeció.

—Verdaderamente son espléndidos, contestó radiante, pero no quiera V. saber las pesetas que me han costado. Quise lo mejor de lo mejor y hasta el propio agente, que hizo la venta, me aseguró que me llevaba dos ejemplares verdaderamente regios. Yo no soy, prosiguió, entusiasta del automóvil más que como carruaje de lujo: considero que no hay ninguno que vista tanto ni que pregone en más alta voz la posición social de su dueño. A mí no me hable V. de excursiones que no tienen otra finalidad que estropear los neu-

Ayuntamiento de Madrid

máticos, deslucir el barniz de la carrocería y llenarse uno de polvo hasta los huesos.

— ¡Oh!, perdone usted, tuve que objetar. El automóvil es ciertamente el coche de lujo por excelencia, pero constituye también el más perfecto medio de transporte para el turista. Bien puede decirse que el turismo no ha adquirido verdadera importancia hasta la aparición de ese modernísimo vehículo, que nos evita la insulsez del ferrocarril y las incomodidades y lentitud de los demás sistemas de locomoción usados hasta hoy.

— Déjese V. de historias: yo entiendo el turismo visitando grandes capitales, donde estoy seguro de encontrar hoteles de primer orden y para llegar a ellas no veo nada más práctico que el exprés de lujo. Eso del turismo son chifladuras de gente joven. En mi casa, por ejemplo, no se sienten turistas más que mis hijos, y ¿sabe V. por qué?, pues por que no tienen ni mi edad ni mi experiencia del mundo. Con decirle a V. que me están mareando hace mucho tiempo para que les lleve a Mallorca, embarcando también el auto para recorrer la isla. Figúrese que locura.

— Me permito, dije, no ser de su opinión y no encontrar ninguna locura el deseo de sus hijos. Mallorca, la isla dorada, como se la llama, es de una belleza superior a toda ponderación. Deje V. en esta ocasión que sean sus hijos quienes le lleven a V. Son jóvenes y esperan con anhelo la sensación de belleza que la isla privilegiada ha de proporcionarles sin duda alguna. Usted ama la comodidad y los buenos hoteles y he de advertirle que no son malos los de Palma, todo lo contrario. Tengo la seguridad de que en Mallorca llegará usted a sentir algo que le haga retroceder una parte del camino andado. Si un solo momento logra V. emocionarse con las bellezas que han de desfilar ante su vista, en este momento será V. tan joven como ellos.

Hicimos una pausa, que interrumpió el Sr. X. para decirme:

— ¿Y V. cree verdaderamente que lo que yo pueda ver allí vale la pena del tragín que me representa la excursión? ¿No será muy caro embarcar el automóvil?

— El tragín es insignificante. La travesía se hace en modernos y cómodos vapores. En Mallorca la cuestión de alojamiento no ofrece inconveniente alguno, es más, hay hoteles que satisfacen al más exigente. Y en cuanto al embarque del auto, cuesta unas pocas pesetas, que no representan nada al lado de la utilidad que el mismo le prestará para sus paseos. Vaya V. a Mallorca: recorra la isla, quiera gustar sus bellezas y a su regreso me va V. a dar las gracias.

Nos despedimos. Me quedé solo y mientras miraba el azulado espiral de humo de mi cigarro, que se perdía formando anillas en lo alto, vino a mi imaginación la isla dorada, radiante de belleza y de poesía.

A los pocos días de lo referido, encontré entre mi correspondencia una carta que decía:

Ayuntamiento de Madrid

«Mi querido amigo:

Al igual que aquellos enfermos que dirigen una carta al autor del específico que les ha hecho recobrar la salud, dándole cuenta del prodigio y autorizándole para su publicación, envío a V. estas líneas, haciendo pública confesión de que a V. debo el remedio que ha curado mi enfermedad de turismofobia, que era crónica en mí.

Sus consejos predispusieron mi ánimo a dejar en manos de mis hijos lo concerniente a la excursión a Mallorca de que le hablé y, llevado por ellos, me encontré, casi sin apercibirme, instalado en lujoso camarote del vapor «Jaime I», en cuya bodega había sido embarcado uno de mis autos. Quedé gratamente impresionado del confort del vapor, pero casi no pude gustar de él porque, por complacer a mis hijos y a otros viajeros, me pasé una buena parte de la noche sobre cubierta, a trueque de pillar un reuma marítimo, sobre el terrestre que me viene fastidiando desde tiempo inmemorial. El espectáculo del mar jugando con los rayos de plata de la luna fué muy celebrado por la concurrencia y hasta a mí, a qué negarlo, llegó a interesarme. Empecé sintiéndome reumático y si dura más la contemplación acabo por sentirme poeta. Era mucho espectáculo aquel para mí.

Nos acostamos y muy de mañana fuí llamado para contemplar desde cubierta la salida del sol. Accedí: no gustoso, pero accedí, ¡qué demonio! Puesto ya en la pendiente de la poesía y del arte, no era posible retroceder.

Declaro que no me dolió el madrugón. El rojo disco se asomaba ya casi en su totalidad por el horizonte y enviaba sus primeros rayos a las costas de la isla, que aparecían a nuestra vista semejantes a enormes bloques de cobre bruñido, cuyos reflejos recogía el espejo del mar para llevarlos hasta el mismo pie del vapor. Pasamos por la Dragonera y aumentó mi emoción.

Seguíamos la marcha hacia Palma, cuya masa se divisaba ya muy claramente y a medida que el sol ganaba altura, sus tonos rojizos pasaban por todas las gradaciones hasta llegar al oro deslumbrante. ¡Isla dorada! Comprendí el por qué de tu nombre. Empezabas a intrigarme.

Desembarqué queriendo no darme por enterado de los desbordamientos de entusiasmo de mis hijos, pero en la seguridad de que no tendría que arrepentirme del viaje e hice el firme propósito de no dejar nada por visitar. Mi *turismofobia* se había convertido por no sé que arte en *turismofilia*.

No quiero abusar de su paciencia convirtiendo mi carta en Baedeker de Mallorca, le diré solamente que la impresión sacada de mi excursión es de las que jamás se olvidan.

No son sólo bellezas naturales las que la isla atesora. Los artistas de muy distintas épocas quisieron dejar allí productos de su arte que han sido cuidadosamente conservados por los isleños, que parece han querido tener el orgullo de no deberlo todo a la naturaleza.

Ayuntamiento de Madrid

La imponente mole de la catedral de Palma, edificada sobre plataforma que domina el mar, modelo de simplicidad y elegancia, enriquecida por desbordamientos de fantasía del arte gótico, sobre todo en sus puertas *Mayor*, del *Mirador* y de la *Almoina*, en la capilla real y en el trasaltar.

Interesantísimo es el edificio de la Lonja con su aspecto de pequeño castillo del siglo XV, pero rota la monotonía de aquel género de edificaciones por elegantes aberturas con motivos ornamentales. Su interior, a triple hilera de columnas estriadas en espiral, produce un efecto gratísimo.

¡Cómo dejar de mencionar las iglesias de San Antonio, con su hermoso patio, S. Francisco, Sta. Eulalia, los baños árabes, el edificio del Consulado, las Casas Consistoriales, de purísimo estilo renacimiento, los palacios del marqués de Sollerich, de Berga Forteza, de casa Vivot y otros muchos edificios, artísticos unos, típicos otros, pero todos de un interés grande! Y este interés no es sólo el que reside en sus exteriores, se aumenta, si cabe, en sus interiores, decorados y amueblados a la la antigua usanza y conteniendo verdaderos tesoros en muebles, pinturas y tapices.

Añada usted a lo mencionado el castillo de Bellver, originalísimo por su forma circular, imponente por su aspecto de verdadero castillo feudal y soberbio por su emplazamiento sobre una loma desde la que se divisa un panorama espléndido. Su torre del homenaje, su patio porticado, sus fosos, le hacen un ejemplar por demás curioso.

Líbreme Dios de esperar que mi pluma pecadora intente dar siquiera una pálida idea de las bellezas que la naturaleza ha imprimido en Mallorca. ¡Cómo podría yo reseñar aquel mar que parece tiene disueltas en sus aguas todas las entonaciones de todas las piedras preciosas de colores, y aquellas rocas y aquel cielo todo luz! ¡Cómo expresar el encanto de aquel paisaje, todo placidez, con sus naranjos y almendros en flor; todo valentía y grandiosidad con sus acantilados sobre el mar bramante, el torrente de Pareis, el Gorch blau! ¡Cómo pintar el encanto de aquellas calas, la bahía de Pollensa, de dimensiones extraordinarias, el puerto de Sóller, abrigado por rocosos muros. Deyá, la Foradada, las cuevas del Artá, del Drach y del Pirata, cuya visita es verdaderamente imponente. La grandiosidad de las primeras, la fantasía de las segundas, con sus caprichosas agrupaciones de estalactitas y estalagmitas y los lagos de transparencia increible, son verdaderas maravillas de la obra de Dios, ante las que, quien como yo no es poeta, no puede hacer otra cosa que ver, callar y sentir.

Se alarga mucho mi carta y no quiero abusar ya más de su atención, máxime teniendo la seguridad de que las impresiones de un comerciante recientemente convertido al turismo no han de tener gran interés para V. pero, ¡qué demonio!, siempre es bueno que alguien sepa que Mallorca hace milagros y que el que ante aquel prodigio no se conmueve, es materia inerte, no hay que darle vueltas.

Ayuntamiento de Madrid

No creerá V. que dejase de visitar Raxa, la finca maravillosa y el notabilísimo museo romano, ni la cartuja de Valldemossa, sus poéticas celdas, su iglesia, su sacristía, sus jardines. ¡¡Oh! es verdaderamente encantador y, según me dijeron, así mismo lo estimaron Chopin y Jorge Sand. Ni *Miramar*, la posesión del Archiduque Luís Salvador. Aquello es una verdadera apoteosis; el mar a través de los pinos y los naranjos es de una belleza indecible. La elección y la disposición de aquel paraíso ha de ser obra necesariamente de un artista exquisito, de un poeta que ama la naturaleza desbordante de belleza.

Enumero lo que, entre el tropel de bellezas de Mallorca que bulle en mi imaginación, parece se destaca más, pero queda mucho y bueno que me callo por no hacerme pesado de puro entusiasta.

Y pongo fin, reiterándole mi entusiasmo por la isla dorada, por el turismo y por el automóvil, que tiene verdaderamente otra finalidad que la exclusiva de carruaje de lujo.

Le saluda su amigo X...»

Leí dos veces la carta y cinco la firma, para cerciorarme de que aquello no era *ilusión de mi vista*.

Sólo la privilegiada, la sin par Mallorca es capaz de obrar semejante prodigio.

J.-V. Solá Andreu

Camino de Tona a Balenyá.

Continúan por buen camino las gestiones para lograr sea pronto un hecho el proyectado camino nuevo de Tona a la estación del ferrocarril de Balenyá.

Se ha recibido en este «R. A.-C. de C.», el plano de dicho proyecto, causando excelente efecto entre los socios, así como a las diversas personas que nos han visitado con tal objeto, haciendo votos para que sea pronto un hecho mejora tan importante.

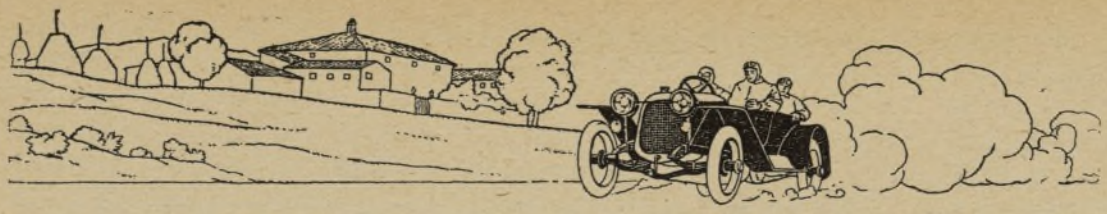
Coadyuvando a nuestras gestiones, el Ayuntamiento de Tona ha solicitado de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte la supresión del paso a nivel, próximo a la estación de Balenyá, que a más de ofrecer serios peligros ocasiona grandes molestias, durante las continuas maniobras en dicha estación.

En la Junta general ordinaria celebrada por la «Cámara Sindical del Automóvil» se dió cuenta de las gestiones practicadas por la Junta Directiva, de los estados de cuentas y presupuestos, que fueron aprobados por unanimidad.

Se acordó una ampliación en los Estatutos creando los socios corresponsales en la región catalana y aboliendo los socios cooperadores que serán considerados en lo sucesivo como de número.

Fueron elegidos los individuos que han de formar la nueva Junta directiva, que quedará compuesta por los Sres. Vallet y Bofill, *Presidente*; D. F. S. Abadal, *Vicepresidente*; D. Baltasar Fiol, *Tesorero*; D. Magín Matheu y D. Francisco Quintana, *Vocales*, y D. Narciso Masferrer, *Secretario General*.

Ayuntamiento de Madrid



La Cuarta Vuelta automóvil a Cataluña.

(22-23-24 Mayo)

El «R. A.-C. C.» prepara con actividad la organización de esta interesante prueba, teniendo ya acordado el circuito: en un principio, se pensó en incluir en él alguna de las carreteras de la vecina República, en sus proximidades a nuestra Región, visitando algunas ciudades francesas, entre ellas Perpignan, pero se desistió de ello por las dificultades que se ofrecían para el hospedaje y paso de la frontera.

También se estudió un circuito abarcando las provincias de Barcelona y Gerona, que comprendiese la pintoresca Costa Brava catalana, idea que hubo que desechar igualmente, pues no era fácil encontrar alojamiento en algunos puntos, para el núcleo numeroso que siempre toma parte en estas manifestaciones deportivas.

Con objeto de adquirir más elementos de juicio para el mejor acierto en la elección de circuito, se trasladó a Gerona, una Comisión de este «R. A.-C. C.» compuesta por D. Francisco A. Ribas, D. José Solá Sert y D. Antonio Marqués, junto con el Secretario de la Sociedad. D. Blas Sorribas, Ingeniero Jefe de O. P. de la Provincia y D. Ramón Tapias que forma parte del Comité Organizador de la Cuarta Vuelta a Cataluña, tuvieron la amabilidad de acompañar a los expedicionarios, poniendo galantemente sus automóviles a su disposición, en los que hizo felizmente el viaje a Gerona y regreso a ésta.

Los expedicionarios tuvieron ocasión de ver lo avanzados que se encuentran los trabajos, para las importantes mejoras que se realizan en San Pol, principalmente el puente sobre la riera de dicho nombre y el ramal, cuyo fin es salvar la grave dificultad que representa la travesía de San Pol, con sus cuestas y difíciles virajes. Sobre el terreno, el Sr. Sorribas explicó con extensión el desarrollo de tan importantes obras; que a juzgar por la actividad que en ellas se nota, puede asegurarse que a fines del presente año, se podrán dar al tránsito público. El ramal que evitará la peligrosa travesía de San Pol, ofrece la particularidad de tener un trozo bajo túnel, lo que unido a la esplendidez del panorama que se ofrece al viajero, por pasar por la parte más alta de la población, hará, sin duda, que nuestros automovilistas aprecien en lo mucho que valen tan importantes mejoras.

Ayuntamiento de Madrid

También pudieron apreciar el estado avanzado en que se hallan las obras para suprimir el paso a nivel, próximo a la estación del ferrocarril, en Fornells.

En Gerona tuvimos el gusto de saludar a D. José C. de Neclay, Ingeniero Jefe de O. P. de la Provincia y a los Sres. Ingenieros Moreno, Andreu y March, que amablemente dieron cuenta detallada de los desperfectos ocasionados por los últimos temporales.

Lamentaban dichos señores que la falta de medios no les permita tener las carreteras en el buen estado de conservación que ellos desean y que tanto interesa al automovilismo.

Después de varias sesiones celebradas por el Comité Organizador de la Cuarta Vuelta a Cataluña, del que es Presidente D. Eusebio López, se ha fijado el itinerario a seguir. Se visitarán las tres restantes capitales de provincia de la Región, con un recorrido aproximado de 725 kilómetros.

Por gestiones practicadas cerca de los Ingenieros Jefes de O. P. del Estado y Mancomunidad y algunas otras, cerca del Excmo. Sr. Ministro de Fomento, se confía en que para la fecha fijada, se hallará el circuito en buen estado de circulación. La prueba tendrá lugar en los días 22, 23 y 24 de Mayo próximo.

Ha aprobado también el Comité Organizador el Reglamento, por qué se regirá tan interesante manifestación deportiva, en el que se han introducido ligeras variaciones con respecto al de años anteriores, con objeto de obtener la mayor equidad posible en la clasificación de los resultados. En breve será dado a la publicidad, constándonos que hay ansiedad por conocerlo entre muchos automovilistas que desean inscribirse en la prueba, siendo varios los concurrentes a anteriores Vueltas que nos han anunciado ya su inscripción.

Real Automóvil-Club de Castilla.

La Junta directiva de esa Sociedad ha quedado constituida para el presente año por los señores siguientes:

Presidente:	D. Antolín Matesanz.	*Vocales:*	D. Marcelino Gavilán.
Vicepresidente:	» José Gómez Rodríguez.	»	» Rodrigo E. Cebrián.
Secretario:	» Eloy Sibio Cortés.	»	» Cipriano Blanco.
Tesorero:	» Adolfo Delibes.	»	» Salvador de la Cuesta.

Ayuntamiento de Madrid

DEL MERCADO AUTOMOVILISTA

CARACTERÍSTICAS DE LOS TIPOS 1920 DE AUTOMÓVILES FABRICADOS EN NORTE-AMÉRICA

NOMBRE Y MODELO	Precio con carrocería torpedo (1)	Pasajeros	Núm. de cilindros	Diámetro y carrera (2)	Caballos de fuerza al freno	Sistema de refrigeración	Carburador	Encendido	Arranque	Voltage	Embrague	Marchas	Tipo de suspensión trasera	Distancia entre ejes (2)	Neumáticos (2)	Peso con carrocería torpedo (3)
Allen, 43	1395	5	4	3 1/2 × 5	37	Bomba	Stromberg	Connecticut	Auto-Lite	7	Plano	3	Semi-elip.	110	32 × 4	2580
American, B.	1865	5	6	3 1/8 × 5	45	»	»	Atwater-Kent	Westinghouse	6	»	3	»	122	32 × 4	. . .
Anderson, S-30	1775	5	6	3 1/4 × 4 1/2	55	»	Rayfield	Connecticut	Remy	6	»	3	»	120	33 × 4	3100
Apperson, 1920	2950	7	8	3 1/4 × 5	60	Termo-sifón	Johnson	Remy	Bijur	6-8	Discos	3	3/4 de elipse	130	34 × 4 1/2	3700
Apperson, Ann.	4000	4	8	3 1/4 × 5	60	»	»	»	»	6-8	»	3	»	130	34 × 4 1/2	3700
Auburn, 6-39	1695	5	6	3 1/4 × 4 1/2	43	Bomba	Rayfield	»	Remy	6	Plano	3	Semi-elip.	120	33 × 4	2955
Austin	4250	6	12	2 7/8 × 5	. . .	»	Stromberg	Delco	Delco	6	Discos	3	Comp. Cantilever	142	34 × 4 1/2	. . .
Bell	1395	5	4	3 3/4 × 4 1/4	36	Termo-sifón	»	Atwater-Kent	Auto-Lite	6	Plano	3	Cantilever	114	31 × 4	2450
Biddle, B-I	3250	4	4	3 3/4 × 5 1/8	. . .	»	Zenith	Simms	Gray-Davis	6	Discos	4	Semi-elip.	121	32 × 4	. . .
Bour-Davis, 20	1750	5	6	3 1/4 × 4 1/2	42	Bomba	Stromberg	. . . . .	Remy	6	Plano	3	»	118	32 × 4	2900
Brewster	7400	5	4	4 × 5 1/2	60	»	»	Berling	U. S. L.	12	Cónico	3	Cantilever	125	34 × 4 1/2	3900
Briscoe, 4-24	985	5	4	3 3/16 × 5 1/8	. . .	Termo-sifón	Buick	Connecticut	Auto-Lite	6	»	3	Elíptica	103	30 × 3 1/2	2100
Buick, K. X. 45	1495	5	6	3 3/8 × 4 1/2	48	Bomba	Marvel	Delco	Delco	6	Discos	3	Cantilever	118	33 × 4	. . .
Buick, K. X. 49	1695	7	6	3 3/8 × 4 1/2	48	»	»	»	»	6	»	3	»	124	34 × 4 1/2	. . .
Cadillac	3190	7	8	3 1/8 × 5 1/8	. . .	»	Propio	»	»	6	»	3	Plana	125	35 × 5	. . .
Case-V	2400	4	6	3 1/2 × 5 1/4	50	»	Rayfield	»	Westinghouse	6	Plano	3	Semi-elip.	126	34 × 4 1/2	3180
Chalmers, 35-B	1765	7	6	3 1/4 × 4 1/2	45	Termo-sifón	Stromberg	Remy	Auto-Lite	6	Discos	3	»	122	34 × 4	2950
Chalmers, 35-C	1685	5	6	3 1/4 × 4 1/2	45	»	»	»	»	6	»	3	»	117	32 × 4	2800
Champion, K. O.	1150	5	4	3 1/2 × 5	40	»	Carter	Delco	Dyneto	6	Plano	3	»	116	32 × 3 1/2	2500
Chandler	1895	4	6	3 1/2 × 5	29.4	Bomba	Rayfield	Bosch	Gray-Davis	6	»	3	»	123	33 × 4	2985
Chevrolet, F-B	1235	5	4	3 11/16 × 5 1/4	37	»	Zenith	Remy	Auto-Lite	6-8	Cónico	3	1/2 Cantilever	110	34 × 4	2574
Chevrolet, 490	735	5	4	3 11/16 × 4	26	»	»	»	»	6-8	»	3	»	102	30 × 3 1/2	1890
Cleveland	1385	5	6	3 × 4 1/2	. . .	»	Stromberg	Gray-Davis	Gray-Davis	6	Plano	3	Semi-elip.	112	32 × 4	. . .
Cole, Aero-Eight, 870	2750	4	8	3 1/2 × 4 1/2	80	»	Johnson	Delco	Delco	6	Cónico	3	»	127	33 × 5	3670
Columbia, 6	1695	5	6	3 1/4 × 4 1/2	38	»	Stromberg	Atwater-Kent	Auto-Lite	6	Plano	3	Cantilever	115	32 × 4	2800
Comet, C-53	2150	5	6	3 1/2 × 5 1/4	. . .	»	»	Wagner	Wagner	6	»	3	»	125	33 × 4	3175
Commonwealth., 4-40	1395	5	4	3 1/2 × 5	19.6	Termo-sifón	Carter	Atwater-Kent	Dyneto	6	»	3	Semi-elip.	117	32 × 4	2300
Crow Elkhart, H-55	1545	5	6	3 1/8 × 5	23.4	Bomba	Zenith	Connecticut	»	6	»	3	»	117	33 × 4	2630
Crow-Elkhart, L-55	1295	5	4	3 1/2 × 5	34.9	Termo-sifón	»	»	»	6	»	3	»	117	32 × 3 1/2	2530
Cunningham	. . .	6	8	3 3/4 × 5	95	Bomba	Stromberg	Delco	Westinghouse	6	Discos	3	»	132	35 × 5	4400
Daniels, 8, D-19	4500	4	8	3 1/2 × 5 1/4	90	»	Zenith	»	Delco	6	»	3	»	132 1/4	34 × 4 1/2	4100
Davis, 51	1985	5	6	3 1/4 × 4 1/2	38	»	Stromberg	»	»	6-8	Plano	3	»	120	33 × 4	2950
Dixie-Flyer	1465	5	4	3 1/4 × 5	40	»	»	Connecticut	Dyneto	6-7	»	3	3/4 de elipse	112	32 × 4	2600
Dodge	1085	5	4	3 7/8 × 4 1/2	30	»	Stewart	North-East	North-East	12	Discos	3	»	114	32 × 3 1/2	2538
Dorris, 6-80	4350	4	6	4 × 5	80	»	Stromberg	Bosch	Westinghouse	6	»	3	Semi-elip.	132	33 × 5	3950
Dort, 15 and 10	985	5	4	3 1/2 × 5	30	Termo-sifon	Carter	Connecticut	»	6	Cónico	3	Cantilever	105 1/2	30 × 3 1/2	2370
Dupont	4000	5	4	3 15/16 × 5 1/8	. . .	»	Dupont	Bosch	. . . . .	.	Plano	4	Semi-elip.	. . . .	32 × 4 1/2	. . .
Economy, 6-46	1795	5	6	3 1/4 × 4 1/2	45.8	Bomba	Zenith	Connecticut	Auto-Lite	6	»	3	»	115	33 × 4	2750
Elcar, 6	1595	5	6	3 1/4 × 4 1/2	55	»	Stromberg	Delco	Delco	6	»	4	»	116	33 × 4	2850
Elcar, 4	1395	5	4	3 1/2 × 5	37	Termo-sifón	»	»	»	6	»	3	»	116	33 × 4	2740
Elgin, 6-K	1485	5	6	3 1/8 × 4 1/4	37	»	»	Wagner	Wagner	6-8	»	3	Cantilever	118	33 × 4	2700
Essex, A	1595	5	4	3 × 5	55	»	Essex	Delco	Delco	6	Discos	3	Semi-elip.	108 1/2	32 × 4	2420
Ford, T	525	5	4	3 3/4 × 4	20	»	Propio	Ford	Ford	6-8	»	2	Transversa doble	100	30 × 3 1/2	1500
Franklin, 9-B	2750	5	6	3 1/4 × 4	25.3	Aire	Franklin	Atwater-Kent	Dyneto	12	Plano	3	Elíptica	115	32 × 4	2445
Gardner, G.	1125	5	4	3 1/2 × 5	35	Termo-sifón	Carter	. . . . .	Westinghouse	6	»	3	Semi-elip.	112	32	2320
Glide, 6-40	1695	5	6	3 1/8 × 5	45	Bomba	Rayfield	Westinghouse	»	6	»	3	3/4 de elipse	119	34 × 4	2950
Grant, 6-H	1495	5	6	3 1/8 × 4 1/4	35	Termo-sifón	Stromberg	Atwater-Kent	Wagner	6	»	3	Semi-elip.	116	32 × 4	2750
Halladay, 22	1985	5	6	3 1/8 × 5	46	Bomba	»	»	Westinghouse	6-8	»	3	3/4 de elipse	116	33 × 4	. . .
Hanson Six, 54	1685	5	6	3 1/4 × 4 1/2	54	»	Marvel	Delco	Delco	6	»	3	Semi-elip.	121	32 × 4	3000
Hatfield, 42	1695	5	4	3 1/4 × 5	42	Termo-sifón	Zenith	Connecticut	Dyneto	6	»	3	»	115	32 × 4	2600
Haynes, 46	3450	4	12	2 3/4 × 5	62	Bomba	Rayfield	Delco	Leece N	6	»	3	»	127	34 × 4 1/2	3600
Haynes, 45	2685	4	6	3 1/2 × 5	51	»	»	Kingston	»	6	»	3	»	127	34 × 4 1/2	3400
Hollier, 206-B	1985	5	6	3 1/4 × 4 1/2	55	»	Zenith	Remy	Westinghouse	6	Discos	3	Cantilever	120	33 × 4	2800
Holmes, I	2900	4	6	3 1/2 × 4 1/4	29.4	Aire	New comb.	Holmes	Dyneto	12	»	3	Elíptica	126	34 × 4 1/2	2950
Hudson, O.	2200	4	6	3 1/2 × 5	76	Bomba	Hudson	Delco	Delco	6	»	3	Semi elip.	125 1/2	34 × 4 1/2	3575
Hupmobile, R.	1450	5	4	3 1/4 × 5 1/2	35	Termo-sifón	Stromberg	Atwater-Kent	Westinghouse	6	»	3	»	112	32 × 4	2400
Jackson	1885	5	6	3 1/4 × 4 1/2	25.4	Bomba	Stromberg	Auto-Lite	Auto-Lite	. . .	Plano	3	Semi-elip.	121	. . . . .	
Jones	2250	5	6	3 1/2 × 5 1/4	55	»	Rayfield	»	»	6	»	3	»	126	34 × 4	3150
Jordan, M.	2550	5	6	3 1/4 × 4 1/2	56	»	Stromberg	Delco	Delco	6	»	3	»	120	32 × 4	2900
Jordan, F	2775	1	6	3 1/2 × 5 1/4	56	»	»	»	Bijur	6	»	3	»	127	32 × 4 1/2	3200
King, H.	2585	7	8	3 × 5	60	Termo-sifón	Balland Ball	Atwater-Kent	Westinghouse	6	Discos	3	Cantilever	120	32 × 4 1/2	. . .
Kissel	2875	4	6	3 5/16 × 5 1/2	59	Bomba	Stromberg	Remy	Remy	6	»	3	Semi-elip.	124	32 × 4 1/2	3500
Kline, 6-55-J.	1890	5	6	3 1/4 × 4 1/2	25.4	»	Rayfield	Connecticut	Wagner	6	Plano	4	3/4 de elipse	121	33 × 4	2800
Lexington, S.	1885	5	6	3 1/4 × 4 1/2	47	»	»	»	Gray-Davis	6	»	3	Semi-elip.	120	32 × 4	3000
Lyberty, 10-B	1695	5	6	3 1/4 × 4 1/2	35	Termo-sifón	Stromberg	Atwater-Kent	Wagner	6	»	3	»	115	32 × 4	2770
Locomobile, 48	8200	4	6	4 1/2 × 5 1/2	. . .	Bomba	Balland Ball	Berling	Westinghouse	6	Discos	4	3/4 de elipse	142	35 × 5	. . .
Lorraine	1695	5	4	3 1/4 × 5	42	Termo-sifón	Stromberg	Connecticut	Dyneto	6	Plano	3	Semi-elip.	115	42 × 4	2600
Mc. Farlan, 127	5000	4	6	4 1/2 × 6	112	Bomba	»	Westinghouse	Westinghouse	6	»	3	»	136	35 × 5	4600
Maibohm, B	1395	5	6	3 1/8 × 4 1/4	46	Termo-sifón	Tillotson	Atwater-Kent	Bijur	6	»	3	»	116	32 × 4	2400
Marmon, 34	4600	5	6	3 3/4 × 5 1/8	80	Bomba	Stromberg	Delco	Delco	6	Discos	3	Comp. Cantilever	136	32 × 4 1/2	3850
Maxwell, 25	985	5	4	3 5/8 × 4 1/2	33.8	Termo-sifón	Johnson	Atwater-Kent	Sims	12	Cónico	3	Semi-elip.	109	30 × 3 1/2	2050
Mercer, 5	4500	4	4	3 3/4 × 6 3/4	72	Bomba	Balland Ball	Berling	Westinghouse	6	Discos	4	»	115	32 × 4 1/2	. . .
Metz Master, 6	1695	5	6	3 1/8 × 5	45	»	Stromberg	Connecticut	»	6	Plano	3	»	120	32 × 4	2850
Mitchell, E-40	1690	5	6	3 1/4 × 5	. . .	»	Rayfield	Remy	Remy	6	»	3	Cantilever	120	33 × 4	3000
Monroe, S-9	1295	5	4	3 1/4 × 4 1/2	. . .	Termo-sifón	Zenith	Connecticut	Auto-Lite	6-8	Discos	4	Comp. Cantilever	115	32 × 3 1/2	2475
Moon, Victory	1885	5	6	3 1/4 × 4 1/2	. . .	Bomba	Rayfield	Delco	Delco	6	Plano	3	Semi-elip.	118	32 × 4	2800
Moon, 6-66	2750	7	6	3 1/2 × 5 1/4	. . .	»	»	»	»	6	»	3	»	124	33 × 5	3100
Moore, 30-F	1095	5	4	3 3/4 × 4 1/4	30	Termo-sifón	Marvel	Auto-Lite	Auto-Lite	6-8	»	4	»	106	30 × 3 1/2	2200
Nash, 681	1490	5	6	3 3/4 × 5 1/4	. . .	Bomba	»	. . . . .	Wagner	6-8	»	3	»	121	33 × 4	2850
National Sextet	3290	4	6	3 1/2 × 5 1/4	71	»	Rayfield	Delco	Westinghouse	6	»	3	»	130	32 × 4 1/2	3700
Nelson. D.	1500	5	4	3 1/8 × 4 3/4	29	Termo-sifón	Zenith	Bosch	U. S. L.	. . .	Discos	3	Transversa	104	32 × 4	2055
Noma I	2900	4	6	3 1/4 × 4 1/2	55	Bomba	»	Delco	Delco	6-8	Plano	3	Semi-elip.	128	31 × 4 1/2	2925
Oakland, 34-C	1075	5	6	2 13/16 × 4 3/4	44	»	Marvel	Remy	Remy	6	Cónico	3	»	115	32 × 4	2360
Oldsmobile, 45-B	1895	4	8	2 7/8 × 4 3/4	26.4	»	Balland Ball	Delco	Delco	6-8	»	3	»	122	33 × 4 1/2	3085
Oldsmobile, 37-A	1395	5	6	2 13/16 × 4 3/4	18.9	»	Johnson	Remy	Remy	6-8	»	3	»	112	32 × 4	2600
Olympian	1240	5	4	3 1/4 × 4 1/2	. . .	Termo-sifón	. . . . .	Conecticut	Auto-Lite	6	Plano	3	Transversa	116	32 × 3 1/2	. . .
Overland, 4	845	5	4	3 3/8 × 4	27	»	Tillotson	»	»	6	»	3	Cantilever	100	30 × 3 1/2	1940
Owen-Magnetic	. . . . .	6	4	× 5 1/2	. . .	Bomba	Zenith	Bosch	Magnetic	. . .	Transverse	3	Semi-elip.	142	35 × 5	. . .
Packard, 335	5550	7	12	3 × 5	75	»	Packard	Delco	Bijur	6	Discos	3	»	136	35 × 5	4750
Packard, 325	5250	7	12	3 × 5	75	»	»	»	»	6	»	3	. . . . .	128	35 × 5	. . .
Paige, 6-42	1670	5	6	3 1/8 × 5	. . .	»	Stromberg	Atwater-Kent	Gray-Davis	6	Plano	3	Semi-elip.	119	32 × 4	3140
Paige, 6-55	2195	7	6	3 1/2 × 5 1/4	51	»	Rayfield	»	»	6	»	3	Cantilever	127	33 × 4 1/2	3690
Paterson, 6-47	1695	5	6	3 1/4 × 4 1/2	42	»	Stromberg	Willard	Delco	6	»	3	Semi-elip.	120	33 × 4	2940

(1) Los precios se entienden en dollars y puesto el auto en la fábrica. Para el precio en España hay que añadir el traslado desde la fábrica al puerto de embarque, estancia en muelle, flete, seguro, aduanas, montaje y puesta en marcha.

(2) Las medidas se entienden en pulgadas (la pulgada son 25'4 milímetros).

(3) El peso se entiende en libras inglesas (la libra son 0'453 kilos).

Ayuntamiento de Madrid

NOMBRE Y MODELO	Precio con carrocería torpedo (1)	Pasajeros	Núm. de cilindros	Diámetro y carrera (2)	Caballos de fuerza al freno	Sistema de refrigeración	Carburador	Encendido	Arranque	Voltage	Embrague	Marchas	Tipo de suspensión trasera	Distancia entre ejes (2)	Neumáticos (2)	Peso con carrocería torpedo (3)
Peerleess, 56	2900	4	8	3 1/4 × 5	80	Bomba	Balland Ball	Atwater-Kent	Auto-Lite	6-7	Discos	3	Plano	125	34 × 4 1/2	3700
Phianna, R	. . .	4	3 29/32 × 6		25.5	»	Pianna	Bosch	W. Leonard	6	»	4	Cantilever	125	32 × 4 1/2	. . .
Pierce-Arrow, 38	7250	5	6	4 × 5 1/2	38	»	Pierce	Delco	Westinghouse	6	Cónico	4	3/4 de elipse	134	34 × 4 1/2	4650
Pierce-Arrow, 48	7750	7	6	4 1/2 × 5 1/2	48	»	»	»	»	6	»	4	»	142	35 × 5	5300
Pilot	1650	5	6	3 1/8 × 5	43.5	»	Tillotson	»	Delco	6	Plano	3	Cantilever	120	32 × 4	2890
Porter	. . .	4	4.6	× 6 3/4	125	»	Zenith	Berling	. . . . .		Discos	4	Semi-elip.	142	35 × 5	. . .
Premier, 6-D	4300	4	6	3 3/8 × 5 1/2	65	»	Johnson	Delco	Delco	6	Plano	3	»	126 3/4	32 × 4 1/2	4175
R. y V.-Knight, J.	3050	4	6	3 1/2 × 4 1/2	60	Termo-sifón	Scheb	Wagner	Wagner	6	»	3	»	127	32 × 4 1/2	3750
R. y V.-Knight, R	2150	5	4	3 3/4 × 5	43	»	»	»	»	6	»	3	»	115	32 × 4	3200
Reo, T-6 and U-6	1650	5	6	3 3/16 × 5	. . .	Bomba	Rayfield	North-East	North-East	6	Discos	3	»	120	33 × 4	3000
Revere, A	3850	5	4	4 3/4 × 6	105	»	Stromberg	Bosch	Westinghouse	6	Plano	4	»	131	32 × 4 1/2	3650
Roamer, C-6-54	2750	4	6	3 1/2 × 5 1/4	54	»	»	»	Bijur	6	»	3	Cantilever	128 1/4	32 × 4	3450
Rock Falls	. . .	6	3 1/2 × 5 1/4		52	»	Rayfield	»	Westinghouse	6	»	3	3/4 de elipse	136	35 × 5	4000
Sayers	1745	5	6	3 1/4 × 4 1/2	. . .	»	Zenith	Delco	Delco	6	»	3	Semi-elip.	118	33 × 4	2700
Scripps-Booth, 89	1425	5	6	2 13/16 × 4 3/4	44	»	Marvel	Remy	Remy	6	Cónico	3	»	115	32 × 4	2525
Singer, 20	5250	4	6	4 × 5 1/2	102	»	Rayfield	Bosch	Westinghouse	6	Plano	4	Cantilever	138	33 × 5	4300
Spache, S-20	295	2	2	3 1/2 × 3.67	13	Aire	Carter	Atwater-Kent	. . . . .			2	»	90	28 × 3	800
Standard, 8	3000	4	8	3 1/4 × 5	70	Bomba	Zenith	»	Westinghouse	6-8	Plano	3	Semi-elip.	127	34 × 4 1/2	3800
Stearns, S K L-4	2350	5	4	3 3/4 × 5 5/8	23	»	Scheb	»	»	12	Discos	3	Cantilever	125	34 × 4 1/2	3400
Stephens	2050	6	6	3 1/4 × 4 1/2	57	»	Tillotson	Auto-Lite	Auto-Lite	6-8	Plano	3	Semi-elip.	122	33 × 4 1/2	. . .
Studebaker, Spec. E U	1685	5	6	3 1/2 × 5	. . .	»	Stromberg	Wagner	Wagner	6-8	Cónico	3	»	119	32 × 4	2995
Studebaker, E G	2135	7	6	3 3/8 × 5	65	»	Balland Ball	»	»	6-8	»	3	»	126	32 × 4	3175
Studebaker, Light Six	1435	5	6	3 1/8 × 4 1/2	. . .	»	Stromberg	»	»	6	Plano	3	»	112	32 × 4	2400
Stutz, H	3350	6	4	4 3/8 × 6	. . .	»	»	Delco	Remy	. . .	Cónico	3	»	130	32 × 4 1/2	. . .
Templar	2685	5	4	3 3/8 × 5 1/2	182	»	»	Bijur	Bijur	6	Plano	3	»	118	32 × 4	2900
Velie, 48	1685	5	6	3 1/4 × 4 1/2	55	»	Rayfield	»	»	6	»	3	3/4 de elipse	115	32 × 4	2980
Westcott, C-48	2890	7	6	3 1/2 × 5 1/4	51	»	»	Delco	Delco	6	»	3	Semi-elip.	125	32 × 4 1/2	. . .
Westcott. C-38	2390	5	6	3 1/4 × 4 1/2	55	»	»	»	»	6	»	3	»	118	33 × 4	3125
Willys-Knight, 201	1750	5	4	3 5/8 × 4 1/2	48	Termo-sifón	Tillotson	. . . . .	Auto-Lite	6	»	3	»	118	33 × 4	3040
Winton, 25	3950	7	6	3 3/4 × 5 1/4	70	Bomba	Stromberg	Bosch	Bijur	6	Discos	4	»	132	35 × 5	4350

(1) Los precios se entienden en dollars y puesto el auto en la fábrica. Para el precio en España hay que añadir el traslado desde la fábrica al puerto de embarque, estancia en muelle, flete, seguro, aduanas, montaje y puesta en marcha.

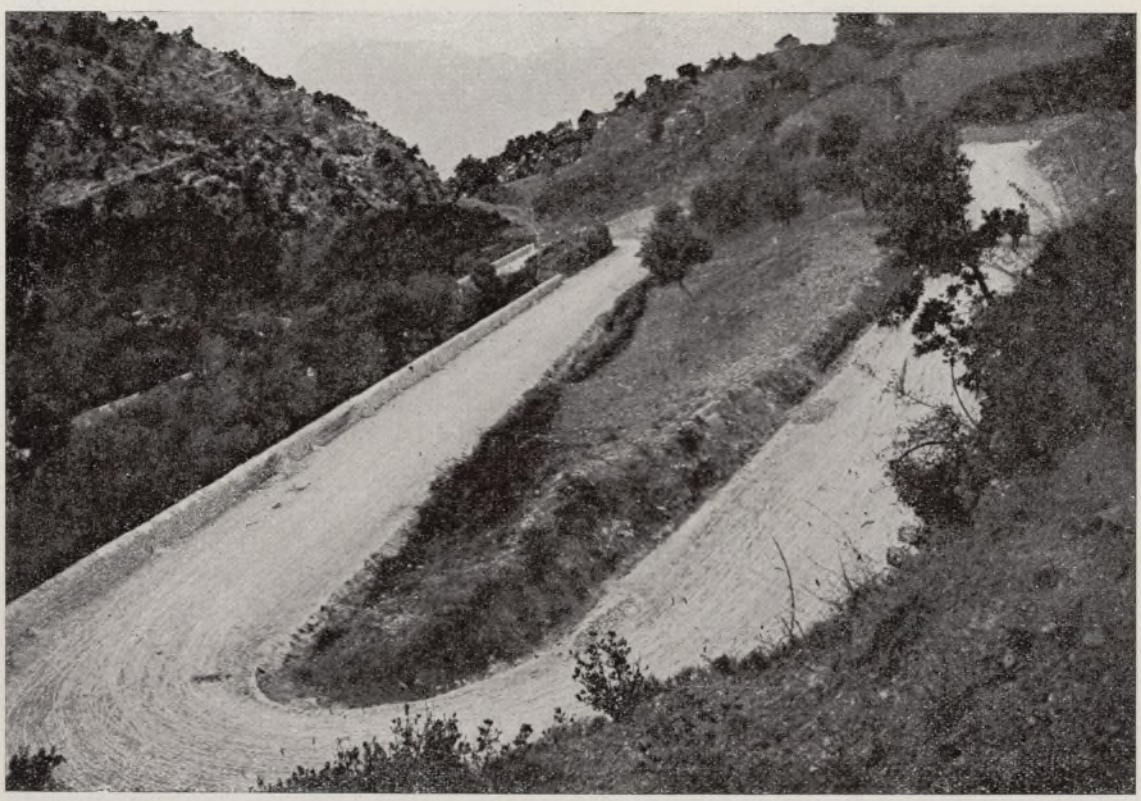
(2) Las medidas se entienden en pulgadas (la pulgada son 25'4 milímetros).

(3) El peso se entiende en libras inglesas (la libra son 0'453 kilos).

Ayuntamiento de Madrid

MALLORCA. - EL MILAGRO DE LA ISLA DORADA

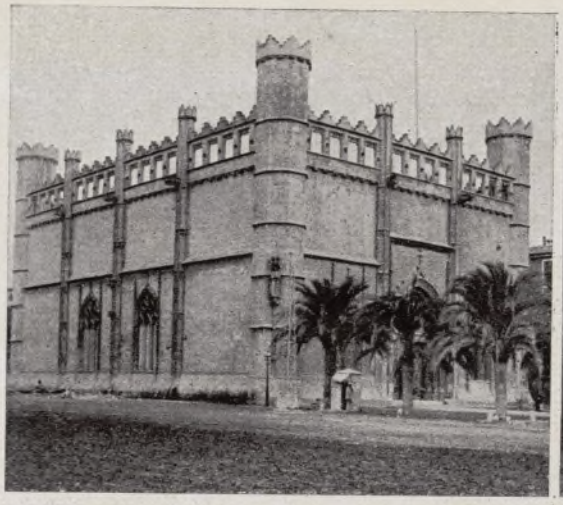
(ILUSTRACIONES)



Carretera de Palma a Sóller.

Virajes en la misma carretera.

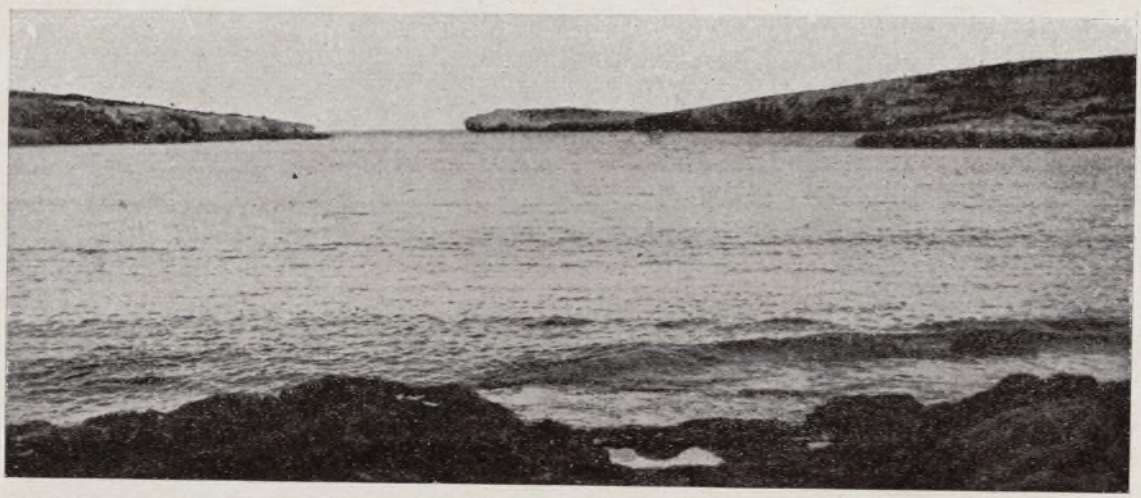
Ayuntamiento de Madrid



La Lonja (Palma).

Diputación (Palma).

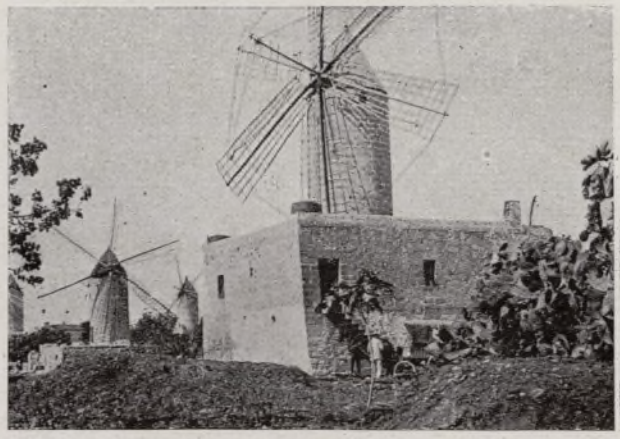
Bahía de Palma, desde la Carretera de Porto Pí.



Bahía de Porto Cristo (Manacor).

Ayuntamiento de Madrid

Inca : Molinos de trigo.



Afueras de Manacor.

Es Moliná (Palma).

Ayuntamiento de Madrid

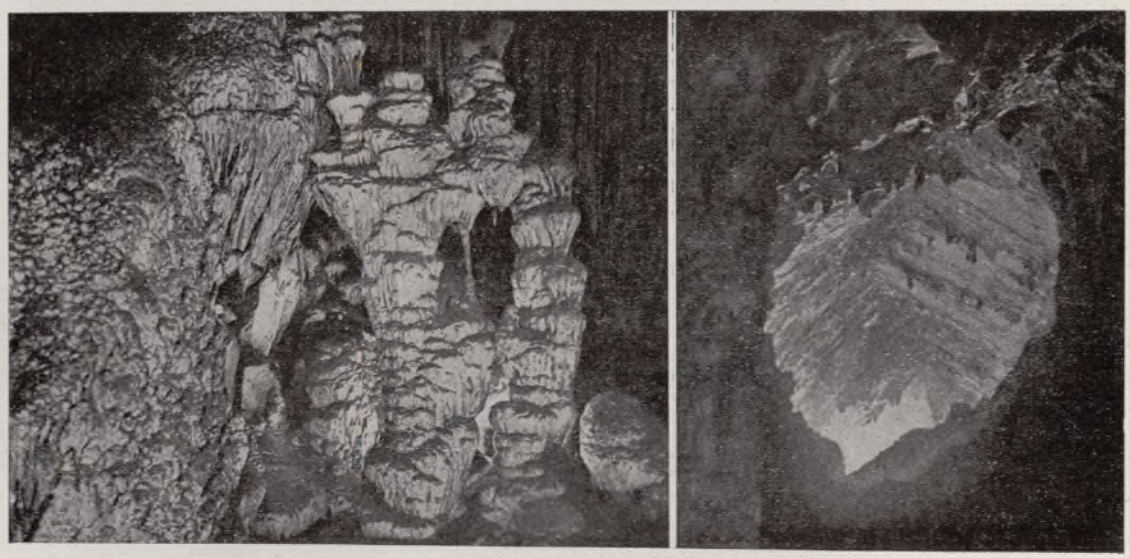
Llegada a Sóller, por carretera.

Vista del mar, desde la entrada de las cuevas de Artá.

Torrente de Pareys.

Ayuntamiento de Madrid

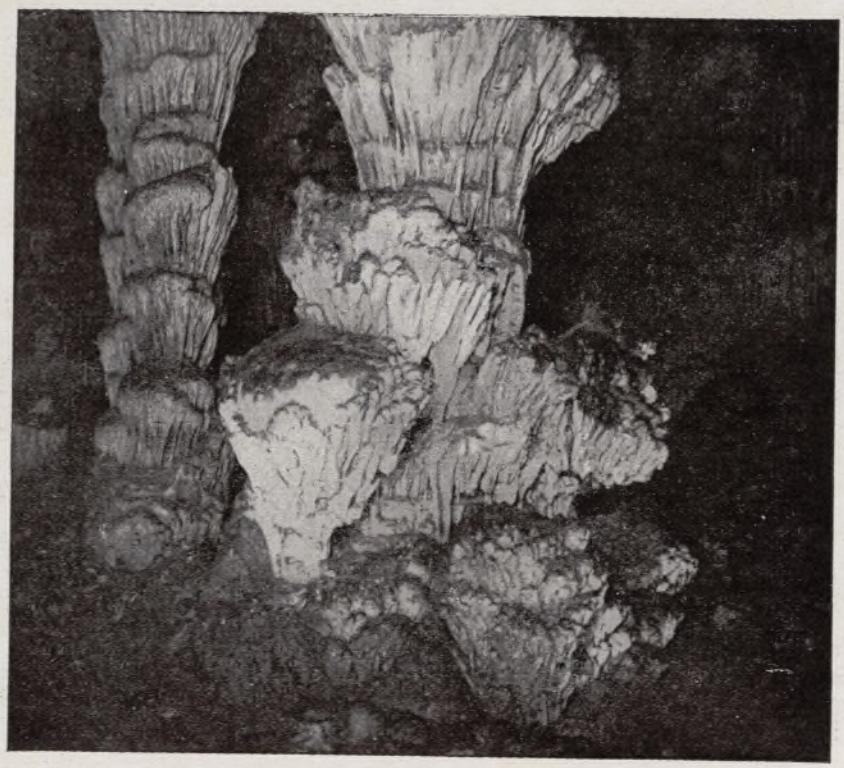
Cuevas de Artá : Detalle de la entrada.



Cuevas de Artá : Detalles.

Ayuntamiento de Madrid

Cuevas de Artá : Detalle del vestíbulo de entrada.



Cuevas de Artá : La Reina de las Columnas.

Ayuntamiento de Madrid

Cuevas de Manacor o del Drach : Detalle.

Cuevas del Drach : Un lago.

Cuevas del Drach : Columnas aisladas.

Ayuntamiento de Madrid

Cuevas del Drach : Lago Martel.

Cuevas del Drach : Sala de las Columnas.

Sala llamada del Trono de Satanás.

Ayuntamiento de Madrid

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Memoria leída en la Junta general ordinaria, celebrada el día 29 de Enero de 1920.

Firmado en Noviembre de 1918 el armisticio de la gran guerra, creyóse que el mundo entraría en un período de paz y que la normalidad en la vida volvería seguidamente, pudiendo en consecuencia volver a celebrarse todas aquellas manifestaciones que vigorizan las razas y dan vida a los pueblos. El malestar social que azota a la humanidad no podía menos de repercutir en España, siendo nuestra amada Barcelona donde tal vez mayores contratiempos ha causado. Ello ha influído en que el «Club» no haya podido llevar a cabo todas las manifestaciones deportivas que hubiera deseado, viéndose limitado a efectuar las que aquellas circunstancias le han permitido.

La primera manifestación deportiva efectuada el pasado año, fué la carrera en cuesta «Copa Ordal», que se organizó conjuntamente con el «R. A.-C. C.». La inscripción resultó mezquina y la prueba, a pesar de la buena voluntad de todos, no constituyó un gran éxito para el «Club» como otras pruebas lo fueron. Nuestra revista AUTO-MOTO habló de ella y no dudo que su reseña mereció la aprobación de nuestros compañeros. A esta prueba sigue el sexto año de los tradicionales Bruchs. Esta carrera es típica de nuestro «Club» y en ella tenemos establecidos unos buenos records de velocidad; para batirlos, deberán perfeccionarse mucho los actuales corredores y los motores. Se establecieron dos nuevos records y se hicieron buenos tiempos en motos. Notamos a faltar la presencia de los autociclos que en el presente año nos han prestado poca cooperación en materia de carreras, debido seguramente a la falta de competencia de marcas, por no importarse del extranjero. La organización de la prueba fué llevada a cabo con perfección, habiéndose cerrado al tránsito rodado el trayecto durante la misma y obtenido también un gran mejoramiento en el piso de la carretera, debido a las gestiones del «Club» en la Jefatura de Obras Públicas, que atendió nuestras peticiones con gran interés, lo cual nos permitió ver a nuestros motoristas lanzarse a buenas velocidades.

Debido a los continuados aplazamientos que hubo que dar a los Bruchs,

Ayuntamiento de Madrid

no pudo celebrarse hasta últimos de junio la quinta prueba de regularidad. Esta resultó muy dura y fueron pocos los que se clasificaron con medalla de oro, debido a las dificultades de la carrera, que pusieron a prueba a nuestros compañeros, siendo por este motivo más meritorio el hecho de clasificarse y más apreciados los premios obtenidos por los clasificados.

No habiendo podido organizarse en 1918 el Campeonato de España Motociclista, por causas que a todos nos son conocidas, debía llevarse a la práctica en 1919. El «Club» organizó esta carrera con el interés que merecía la importancia de la misma y no regateó nada en absoluto para que el éxito coronase su resultado. Hizo cuanto pudo para que el circuito reuniese las mejores condiciones y a pesar del mal tiempo que tuvimos en contra, en el momento de la carrera se había conseguido nuestro objetivo; lástima que habiendo prometido su concurso varias importantes casas representantes de motocicletas extranjeras, dejasen de efectuar su inscripción a última hora, cuando todo se tenía preparado para que hubiese verdadera lucha en la conquista del trofeo más importante de todos los hasta ahora organizados por el «Club». Conveniencias particulares de las casas o retrasos en la llegada de tipos especiales de carreras hizo que no presenciásemos la lucha que se preveía y que las inscripciones no estuviesen en consonancia con la magnitud de los premios que se concedían.

El Campeonato de España se celebró, y si deportivamente no fué un éxito de la resonancia que nos teníamos merecida, el «Club» puede estar satisfecho de haber cumplido su cometido a conciencia en cuanto a organización. Todos conocen el resultado y que no hubo que anotar más contratiempo que la caída del corredor Fernando Guzmán, que le puso muy cerca de la muerte y que sin duda la produjo la tensión nerviosa de verse casi seguro poseedor del preciado título de campeón, lo que hacía presagiar la vertiginosa marcha que sostuvo mientras corrió. Con sentimiento recuerda el «Club» este incidente, si bien podemos tener la satisfacción de que en los presentes momentos se encuentra nuestro compañero casi restablecido por completo.

Verificado el Campeonato de España, creyóse el «Club» en la necesidad de organizar una prueba de caracter social y con gran acierto llevó a cabo el 7 de Diciembre la sexta prueba de regularidad, reservada exclusivamente para los socios. Esta prueba tuvo como principal objeto fomentar la afición para participar en nuestras pruebas muchos motoristas nuevos, pudiendo decir con satisfacción que entre los debutantes vimos despuntar a futuros corredores, que una vez adquirido el dominio completo de su motor, han de proporcionar días de gloria a nuestro «Club». A pesar de haberse hecho la prueba difícil en lo que cabe, la clasificación fué magnífica, lo cual viene a demostrar que nuestros consocios realizan a conciencia el objetivo que se proponen.

Estas son las manifestaciones en que el «Club» ha dado fe de existencia

Ayuntamiento de Madrid

y no hay que dudar que de haber sido mejores las anormales circunstancias porque hemos atravesado durante el año de 1919, también hubieran sido mejores los éxitos obtenidos y más numerosas las pruebas realizadas.

El presupuesto de carreras ha sido batido este año con suma muy importante, como puede verse en el estado de cuentas presentado por el señor Tesorero y no dudo merecerá vuestra aprobación.

Muy importante ha sido en este «R. M.-C. C.» el movimiento de socios durante el pasado año de 1919, contando al finalizar el mismo con la bonita cifra de 467, de los cuales son 4 honorarios, 406 de número y el resto corresponsales.

Durante el referido año ha habido 165 altas y 73 bajas, lo que representa un aumento de 92 socios. De las bajas citadas, 3 las han producido por defunción nuestros queridos compañeros D. Miguel Forcada, D. Raimundo Balaguer y D. José Basté, a cuya buena memoria el «Club» tributa un sentido recuerdo.

Las ventajas que nuestro «Club» proporciona a sus asociados con los servicios de garage, han de ocasionar forzosamente la afluencia de un gran número de vehículos, habiéndonos visto precisados, interín se buscan nuevas orientaciones, a limitar el número de los que se alojan en el local social y esto con gran sentimiento, pues hace que no estemos todos en igualdad de condiciones. La Junta Directiva tiene aprobadas algunas reformas en el local, que permitirá la estancia en él de un mayor número de vehículos, ya que hoy resulta insuficiente para los que en la actualidad aloja.

Las últimas anormales circunstancias nos han privado relacionarnos con nuestro órgano oficial Auto-Moto, que continuará su publicación tan pronto vuelva a su cauce la cuestión social, entregándose entonces los ejemplares que debido a la referida anormalidad no se han publicado. No dudo que estaréis orgullosos de la publicación de esta revista, que conjuntamente con el «R. A.-C. C.» hemos adoptado como nuestro portavoz oficial.

En ella cooperaba muy eficazmente nuestro digno amigo D. José Ortiz, quien después de rápida enfermedad ha fallecido hace pocos días, perdiendo el «Club» uno de sus admiradores y al mismo tiempo un elemento que le prestaba gran ayuda en su cometido de divulgación del motorismo.

Los señores Bordás y Llorens, ayudados de nuestro Secretario General, señor Viamonte, cooperan eficazmente para que Auto-Moto adquiera la importancia que tiene ya y reuna todas las debidas condiciones para que nuestro órgano oficial sea considerado como una revista moderna de las más necesarias. A dichos señores el «Club» agradece su desinteresada cooperación y espera que todos seguirán prestando su ayuda para que continúe esta publicación con el éxito que hasta la fecha.

Satisfecha se encuentra la Junta Directiva de las facilidades que todos le han prestado para el feliz cumplimiento de su cometido, debiendo hacer

Ayuntamiento de Madrid

R. M. C. DE C. - ESTADO DE CUENTAS DEL AÑO 1919

MESES	DEBE	PESETAS
	Saldo año anterior . . .	18,283'72
Enero	Cobrado por cuotas y derechos garage	2,988'50
Febrero	» » » »	3,634'50
Marzo	» » » »	2,802'50
»	» de la U. V. E. sub-arriendo local (3 meses).	150'00
Abril	» por cuotas y derechos garage	4,120'50
Mayo	» » » »	3,683'50
Junio	» » » »	3,240'00
»	» de la U. V. E. sub-arriendo local (3 meses).	150'00
Julio	» por cuotas y derechos garage	2,934'50
»	» por venta 50 mapas Muntadas, a 2'50 ptas. uno	125'00
Agosto	» por cuotas y derechos garage	3,339'50
Septbre.	» » » »	3,167'50
»	» de la U. V. E. sub-arriendo local (3 meses).	150'00
Octubre	» por cuotas y derechos garage	4,198'50
Novbre.	» » » »	4,521'50
Dicbre.	» » » »	3,820'00
»	» de la U. V. E. sub-arriendo local (3 meses).	150'00
	Total . . .	43,176'00

MESES	HABER	PESETAS
Enero	Gastos este mes, según detalle en libro Caja	1,698'80
Febrero	» » » »	1,293'40
Marzo	» » » »	1,400'80
»	Pagado alquiler un trimestre anticipado	2,100'00
»	Déficit carrera «Ordal»	543'00
»	Pagado cuota socio R. A. C. E. Sr. Presidente (1 semestre) . . .	60'60
Abril	Gastos este mes, según detalle en libro Caja	2,158'20
Mayo	» » » »	1,627'42
Junio	» » » »	1,962'90
»	Pagado cuenta Serra, pintor	1,169'00
»	» alquiler un trimestre anticipado	2,100'00
»	Déficit carrera «Bruchs»	346'20
»	» » «V Prueba Regularidad»	434'60
Julio	Gastos este mes según detalle en libro Caja.	1,907'50
Agosto	» » » »	1,903'25
Septbre.	» » » »	1,747'10
»	Pagado alquiler un trimestre anticipado	2,100'00
»	Déficit publicación 1.er año Auto-Moto	1,833'00
Octubre	Gastos este mes, según detalle libro Caja	2,257'00
Novbre.	» » » »	2,038'10
»	Pagado cuota socio R. A. C. E. Sr. Presidente (1 semestre) . . .	61'00
Dicbre.	Gastos este mes, según detalle en libro Caja	2,571'00
»	Pagado alquiler un trimestre anticipado	2,100'00
»	Déficit «Campeonato España»	4,149'35
»	» «VI Prueba de Regularidad»	1,206'40
	Total . . .	40,768'62

RESUMEN INGRESOS	PESETAS
Por alquiler U. V. E.	600'00
Por cuotas y derechos garage.	42,451'00
Por venta de mapas	125'00
Total cobrado durante el año 1920 . . .	43,176'00

RESUMEN GENERAL	PESETAS
Saldo anterior en Caja	18,283'72
Ingresos.	43,176'00
Suma . . .	61,459'72
Gastos	40,768'62
Saldo en caja existente en 1.° enero 1919.	20,691'10

RESUMEN GASTOS	PESETAS
Gastos mensuales	22,565'47
Déficit Auto-Moto	1,833'00
Déficit carreras 1919	6,679'55
Alquiler 1919	8,400'00
Cuenta Serra, pintor	1,169'00
Cuota R. A. C. E.	121'60
Total gastos . . .	40,768'62

V.° B.° El Presidente,
Francisco Coma y Mas

Barcelona, 31 Diciembre 1919

El Tesorero,
Andrés Bresca

Ayuntamiento de Madrid

especial mención la cooperación que debemos a la Mancomunidad de Cataluña y a la Jefatura de Obras Públicas, que en todas las manifestaciones deportivas que hemos llevado a la práctica nos han complacido en cuantas demandas se les han solicitado.

Termino esta memoria que a grandes rasgos reseña lo que hemos hecho en el pasado año de 1919, pudiendo haberme extendido mucho más sobre todos sus temas, no haciéndolo porque todos los socios de este «R. M.-C. C.» estamos compenetrados en cuanto con él tiene relación por el amor y cariño que le profesamos, símbolo evidente de verdadera unión.

El programa deportivo para el presente año está redactado y confío en que todos prestaremos nuestro desinteresado concurso para que sea llevado a la práctica con el éxito acostumbrado para que nuestro «Club» siga como hasta la fecha siendo modelo de unión y concordia.

ERNESTO ANTONIETTI

SECCIÓN OFICIAL

Nuevo Secretario.

Para reemplazar al malogrado D. José Ortiz, Secretario General que fué de este «R. A.-C. de C.», por acuerdo unánime de la Junta Directiva, ha sido designado D. Joaquín Grases, por ser el aspirante a quien se reconocieron mejores dotes para el cargo a desempeñar.

Pésames.

Son numerosas las manifestaciones de pésame que se han recibido, con motivo del fallecimiento de D. José Ortiz; en la imposibilidad material de dar cuenta de todas ellas, citaremos como más expresivas, las recibidas del «Real Automóvil-Club de España», «Real Moto-Club de Cataluña», «Sociedad Atracción de Forasteros», Ayuntamiento de Tona, «Cámara Sindical del Automóvil», D. Arturo Elizalde, etc.

No hemos de decir cuánto agradece este «R. A.-C. de C.» tales demostraciones de cariño y buen recuerdo al que fué nuestro querido compañero y secretario modelo.

Telegramas.

Con motivo del nombramiento del nuevo Ministro de Fomento D. Emilio Ortuño, se ha cursado a Madrid el siguiente despacho: Madrid. — Excmo. Sr. Emilio Ortuño, Ministro de Fomento: Sírvase aceptar la más entusiasta felicitación de este «Real Automóvil-Club de Cataluña», por su nombramiento, rogando dedique atención preferente al mejoramiento carreteras de nuestra Región, poco menos que intransitables por intenso tráfico. El Presidente, José Bertrand, Ronda San Pedro 2.

Don Emilio Ortuño ha contestado con el siguiente despacho: Ministro Fomento a José Bertrand: Al dar las más expresivas gracias por su atención felicitándome por mi designación para este cargo, tenga la seguridad de que dedicaré atención preferente mejoramiento servicios comunicación carreteras. — Le saluda con afecto.

Ayuntamiento de Madrid

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Tercera Vuelta a Cataluña.

4 y 5 Abril 1920

REGLAMENTO

El «Real Moto-Club de Cataluña» organiza para los días 4 y 5 de Abril de 1920 la prueba Vuelta a Cataluña, que se regirá por los reglamentos generales de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas» y del «Real Automóvil-Club de España» con arreglo a las condiciones que a continuación se especifican.

1.ª Esta prueba es libre para amateurs y no amateurs y serán admitidas a tomar parte en la misma todas las categorías establecidas para motocicletas, side-cars y autociclos.

2.ª El itinerario de la prueba será el siguiente:

Día 4. — Mañana: Salida del «Real Moto-Club de Cataluña», Badalona, Masnou, Premiá, Vilasar, Mataró, Caldetas, Arenys de Mar, Canet, San Pol, Calella, Pineda, Malgrat, Tordera, Gerona, Salt, Bescanó, Anglés, Amer, Las Planas, San Feliu de Pallarols, San Esteve de Bas, Olot, Coll de Cubet, San Juan de las Abadesas y Ripoll. (Descanso y comida.)

Tarde: Ripoll, San Quirse, Vich, cruce carretera Manresa, cruce carretera ramal Tona-Moyá, Calders, Manresa, Casa Massana, cruce Bruchs, Castellolí, Igualada, donde se pasará la noche.

Día 5. — Mañana: Salida de Igualada, cruce (I.), cruce (D. I.), Vergós de Cervera, Cervera, Tárrega, Vilagrasa, Bellpuig, Golmés, Mollerusa, Sidamunt, Bell-Lloch, Lérida, Margalef, Juneda, Borjas Blancas, Vinaixa, Vimbodí, Espluga de Francolí, Montblach, Valls, Vallmoll, Tarragona. (Descanso y comida.)

Tarde: Tarragona, Altafulla, Torredembarra, Vendrell, Calafell, Cunit, Cubellas, Vilanova, Sitges, Vallcarca, Garraf, Castelldefels, Gavá, Viladecans, Cornellá, Sarriá y «Real Moto-Club de Cataluña».

Este recorrido comprende 322 kms. el primer día y 282 el segundo; o sea en total 604 kms.

3.ª La prueba tendrá el caracter de regularidad y turismo, debiendo las motocicletas inferiores a 300 c. c. de cilindraje y los side-cars cuyo cilindraje no exceda de 560 c. c. efectuar el recorrido a una velocidad media de 25 kilómetros por hora; y las motocicletas superiores a 300 c. c. de cilindraje, los side-cars superiores a 560 c. c. y los autociclos, a una velocidad media de 30 kilómetros por hora.

4.ª Los premios que se concederán en esta prueba consistirán en:

1.º Copas de plata para todos los clasificados sin penalización alguna, esto es con 100 puntos.

2.º Medallas de oro para todos los clasificados entre 91 y 99 puntos, ambos inclusive.

3.º Medallas de plata para todos los que terminen la prueba.

5.ª La forma de clasificación será la siguiente:

a) Cada concursante tendrá abonados 100 puntos a su salida del «Real Moto-Club de Cataluña».

Ayuntamiento de Madrid

b) En todos los controles se concede un margen de tiempo de 12 minutos para el paso de los mismos sin penalización o pérdida de puntos, tanto por exceso como por defecto.

c) Se deducirá un punto por cada cinco minutos o fracción del tiempo que medie entre el fijado para el paso del concursante por los controles de tiempo (más el margen por exceso o defecto que se concede sin penalización) y el tiempo exacto del paso del concursante por el mismo.

d) Existirán en el recorrido de la prueba varios controles secretos, para el paso de los cuales se concede sin penalización un margen de tiempo por exceso o por defecto de 12 minutos: perdiéndose un punto por adelantarse o retrasarse el concursante más de 5 minutos en el paso por los mismos, no pudiendo perder más de 5 puntos por etapa, en el conjunto de los controles secretos que se verifiquen en la misma.

6.ª El precio para la inscripción de esta prueba queda fijado en 5 ptas. para los señores socios de número y corresponsales del «Real Moto - Club de Cataluña», y 10 ptas. para los señores no socios.

7.ª El plazo para esta inscripción terminará el día 27 de Marzo próximo, pudiendo ser admitidas inscripciones hasta el día 31, a doble precio del indicado en la condición anterior.

8.ª Las inscripciones, acompañadas de su importe, deberán ser entregadas en la secretaría del «Real Moto - Club de Cataluña», dándose el oportuno recibo de las mismas, que deberá guardar el concursante y exhibirlo cuando persona autorizada lo solicitare.

9.ª Mediante la presentación del recibo de inscripción serán entregados a los concursantes los números de orden y planos - horarios, en los que se indicarán el itinerario de la prueba, las horas de paso por los controles, situación de los mismos, a excepción de los secretos, y cuantas observaciones para el orden de la prueba sean convenientes.

10.ª Los controles se dividen en controles de tiempo, de paso y secretos.

A excepción de los últimos, los demás estarán indicados en el plano - horario y situados a la entrada de poblaciones o cruces de carreteras, llevando las personas encargadas de los mismos un brazal distintivo con los colores del «Real Moto - Club de Cataluña».

11.ª Los controles de tiempo estarán de servicio todo el tiempo transcurrido entre 15 minutos antes de la llegada del primer concursante y el tiempo necesario para cronometrar el último concursante, efectuando éste el recorrido a una velocidad no inferior a 20 kilómetros por hora. Caso de llegar algún concursante después de retirado el control, deberá dirigirse al lugar en que éste pueda encontrarse, a cuyo efecto se darán anticipadamente las instrucciones necesarias.

12.ª Los concursantes deberán presentarse en el «Real Moto - Club de Cataluña» el día 4 y en el sitio de salida en Igualada el día 5, media hora antes de la oficial de la salida. Además deberán presentar sus máquinas para el examen y precintado de las mismas en el «Real Moto - Club de Cataluña» durante las tardes de los días 2 y 3 de Marzo entre las horas que oportunamente se fijen.

13.ª El «Real Moto - Club de Cataluña» no tendrá a su cuidado el servicio de hoteles y comidas durante la prueba.

14.ª El «Real Moto - Club de Cataluña» se reserva la facultad de suspender o aplazar la prueba si circunstancias excepcionales de tiempo u otras lo hicieran necesario, devolviéndose el importe de las inscripciones en el primer caso a todos los concursantes, y en el segundo a los que no estuvieran conformes con la fecha aplazada.

15.ª Queda prohibido bajo descalificación, exceder los límites de velocidad que permiten las Ordenanzas Municipales dentro del término municipal de Barcelona. Asimismo se ruega encarecidamente la mayor consideración al atravesar los pueblos de tránsito.

16.ª El «Real Moto - Club de Cataluña» elude la responsabilidad por cualquier accidente de que pueda ser causante o víctima el concursante.

17.ª Han sido nombrados comisarios para esta prueba los señores D. Francisco Coma, D. Antonio Sagnier y D. Francisco Bordás.

Barcelona, 23 Febrero 1920.

V.° B.°

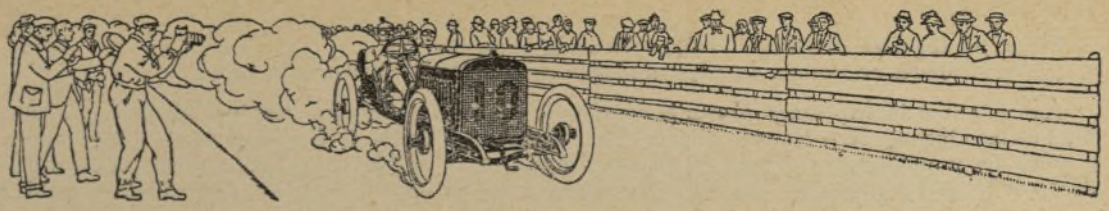
El Presidente,

FRANCISCO COMA Y MAS

El Secretario general,

CÉSAR VIAMONTE

Ayuntamiento de Madrid



Concurso de regularidad, resistencia y consumo, de auto-camiones y ómnibus, organizado por la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona.

REGLAMENTO

Artículo 1.° Con objeto de contribuir al fomento y desarrollo de los transportes por medio de la locomoción automóvil, la Cámara Sindical de Barcelona organiza una prueba de regularidad, resistencia y consumo, reservada exclusivamente a auto-camiones y ómnibus.

Art. 2.° Este concurso se verificará sobre el recorrido Barcelona-Huesca-Madrid, en seis etapas, durante los días 21, 22, 23, 24, 25 y 26 de Junio de 1920.

Art. 3.° Las distancias a recorrer serán las siguientes:

1.ª etapa:	Barcelona - Lérida	161	kilómetros
2.ª »	Lérida - Huesca	150	»
3.ª »	Huesca - Zaragoza	72'600	»
4.ª »	Zaragoza - Alhama	114'600	»
5.ª »	Alhama - Guadalajara	152'400	»
6.ª »	Guadalajara - Madrid	55	»

Art 4.° Los vehículos que participen en esta prueba, se dividirán en dos secciones: CAMIONES y ÓMNIBUS, y éstas en las categorías siguientes:

CAMIONES

1.° Hasta una tonelada y media, carga útil.
2.° De más de tonelada y media hasta tres toneladas, carga útil.
3.° De más de tres toneladas, carga útil.

ÓMNIBUS

1.° Hasta diez y seis plazas y 200 kilogramos equipaje.
2.° De diez y seis plazas en adelante y 500 kilogramos equipaje.
Las plazas deberán tener las medidas reglamentarias.
El conductor se considerará como plaza y los pasajeros podrán sustituirse por pesos de 65 kgs.

Art. 5.° Los promedios que se exigirán por cada categoría serán los siguientes:

CAMIONES

1.ª categoría	20 kilómetros a la hora
2.ª »	18 » » » »
3.ª »	15 » » » »

Las velocidades no podrán exceder en ningún caso de 25 kilómetros a la hora para la 1.ª categoría y de 20 kilómetros a la hora para la 2.ª y 3.ª

Ayuntamiento de Madrid

ÓMNIBUS

Primera y segunda categoría, 20 kilómetros a la hora.
Las velocidades no podrán exceder en ningún caso de 25 kilómetros a la hora.

Art. 6.° Las inscripciones, previo el pago de 1.000 pesetas por auto-camión u ómnibus, se admitirán en las Oficinas de la Cámara Sindical del Automóvil, Rambla de Cataluña, 41, 1.° (Barcelona) a partir de la publicación de este Reglamento hasta el 31 de Mayo de 1920 y previo el pago del doble de la inscripción, hasta las doce de la noche del sábado 12 de Junio, plazo improrrogable.

Art. 7.° A la incripción deberá adjuntarse un catálogo descriptivo del chasis, que servirá para determinar su clasificación y especialmente el peso útil en los auto-camiones. Dicho peso útil durante toda la prueba consistirá en sacos de arena de 50 kilogramos cada uno, los que proporcionará el Comité Organizador e irán debidamente precintados y marcados con el número de orden que corresponda a cada uno de los vehículos concursantes.

Art. 8.° Los vehículos podrán optar la carrocería que consideren más conveniente las casas que los inscriban, si bien deberán ser de tipo considerado por el Comité Organizador propio para ómnibus o camiones.

Será obligatorio que vayan provistos, tanto en la parte delantera como en la trasera, de ganchos por los que pueda pasar una cuerda de 30 milímetros de grueso por lo menos.

Será también obligatorio el que tengan en disposición de funcionamiento el aparato llamado «diablo».

Art. 9.° En las etapas 1.ª, 2.ª, 5.ª y 6.ª se empleará la gasolina como carburante. La 3.ª etapa, Huesca-Zaragoza, se efectuará con alcohol carburado (cuyo tipo entregará con tiempo suficiente la Cámara); la 4.ª, de Zaragoza a Alhama, con benzol, y en forma de convoy la 6.ª, de Guadalajara a Madrid.

Art. 10. El consumo de gasolina se tendrá en cuenta en la 5.ª etapa, Alhama-Guadalajara, con escalonado en la siguiente forma:

CAMIONES

1.°	0'17 litros por tonelada Km.
2.°	0'14 » » » »
3.°	0'12 » » » »

ÓMNIBUS

1.°	25 litros por 100 Km.
2.°	38 » » 100 »

Por cada litro de diferencia se ganará un punto por defecto y se perderá un punto por exceso.

Art. 11. Los Camiones y Omnibus deberán llevar como mínimo las secciones de bandages-macizos siguientes:

CAMIONES

1.ª categoría.	Delante, 100.	Motriz, 120
2.ª »	» 110.	» 160 o 120 gemelos
3.ª »	» 130.	» 205 o 140 »

ÓMNIBUS

1.ª categoría	Delante, 100.	Motriz, 120 o 140
2.ª »	» 120.	» 180 Gemelos de 120

Equipados con neumáticos, las medidas serán libres.

Art. 12. Al finalizar cada una de las etapas, los vehículos concursantes serán depositados inmediatamente en un «Parque cerrado», retirándose sin dilaciones su conductor (única persona que podrá penetrar en el Parque), no pudiendo efectuar maniobras ni arreglos de ningún género en ninguno de los vehículos hasta una hora antes de la fijada para la salida.

Ayuntamiento de Madrid

Art. 13. En esta prueba se hará la clasificación por puntos. Se abonarán 100 a todos los camiones y ómnibus a su salida de Barcelona.

Sobre la velocidad media fijada en el art. 5.° se concede para la llegada a los términos de etapa el siguiente margen, por exceso o defecto sin penalización.

1.ª etapa.	60 minutos
2.ª »	40 »
3.ª »	30 »
4.ª »	35 »
5.ª »	50 »
6.ª »	en convoy.

El camión que efectúe la llegada a fin de etapa con mayor anticipación del margen antes mencionado, perderá dos puntos.

Aquel que por cualquier motivo que fuere se separe del convoy en la última etapa Guadalajara-Madrid, perderá dos puntos.

Perderán un punto por cada retraso de los minutos o fracción que a continuación se indica en cada etapa:

1.°.	15 minutos
2.°.	10 »
3.°.	8 »
4.°.	8 »
5.°.	12 »
6.°.	en convoy.

Se perderán o ganarán puntos por cada litro de diferencia (exceso o defecto) de consumo de gasolina en la etapa 50 de consumo registrado.

Art. 14. Se considerarán clasificados con opción a medalla de oro los vehículos que obtengan de 91 a 100 puntos ambos inclusive, medalla de plata de 81 a 90 y los de menos de 80, mención honorífica.

Art. 15. A todos los dueños o representantes de Camiones y Omnibus que se hayan clasificado y obtenido las medallas que se especifican en el artículo anterior, se les adjudicará un diploma en el que se detallarán todas las particularidades observadas por los vehículos durante el concurso.

Art. 16. Efectuada la inscripción todos los concursantes, recibirán del Comité Organizador unas hojas impresas en las que constarán todos los detalles inherentes a los parques cerrados, atribuciones de los comisarios de a Bordo, forma de verificación de la gasolina, etapa en convoy y todas cuantas indicaciones puedan serles de utilidad durante la celebración del concurso.

Art. 17. La firma del Boletín de inscripción implica de un modo absoluto la conformidad y aceptación de todo lo determinado en el presente Reglamento.

Art. 18. La Cámara Sindical del Automóvil y el Comité Organizador declinan toda responsabilidad por lo que respecta a los accidentes que puedan sobrevenir a los concursantes o éstos ocasionar a terceros, tanto a las personas como a las cosas.

NOTA. — Si se presentaran a concurso auto-camiones u ómnibus eléctricos, el Comité Organizador los considerará admitidos, aunque *fuera de concurso*, por no poder agruparlos a los vehículos provistos de motores a explosión, limitándose a expedir un certificado del recorrido, que se deberá ajustar al horario establecido.

Barcelona, 28 de Febrero de 1920. — José Bosch y Pagés, Director de la Sociedad General de Automóviles; Presidente; Pablo Nicolau, Director de La Hispano Suiza; José Grau, Director de los Talleres Hereter, S. A.; Pablo Llorens, del Auto American Salón; Alfredo Williams, del Garage Vila; Manuel F. Creus, de Pneus Pirelli; D. Ernesto Avery, de la Compañía Española de Neumáticos y Caucho Goodyear, S. A., Vocales, y Narciso Masferrer, Secretario.

Ayuntamiento de Madrid

SECCIÓN OFICIAL

Movimiento de socios.

Durante el mes de Enero han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: D. Juan Barba, D. Joaquín Matute, D. Juan Sabané, D. Luis Matas y D. Jaime Subirana.

Ha sido dado de baja por defunción D. José Basté (q. e. p. d.) y se han aceptado las bajas presentadas por los Sres. Pedro Marrill, Juan Martí, Antonio Oriol, José María Novellas, José de Peray y Salvador Bernades.

Junta general ordinaria.

Se celebró el día 29 de Enero la Junta general ordinaria, en la cual, después de la lectura de la memoria y estado de cuentas que se reseña anteriormente, quedó elegida la siguiente Junta directiva:

Presidente:	D. Francisco Coma y Mas.	*Vocales:*	D. Alfredo Ferrán.
Vicepresidente:	» Pablo Llorens.	»	» Joaquín Dalfau.
Tesorero:	» Andrés Bresca.	»	» Ramón Llusá.
Contador:	» José R. Carles.	»	» Cipriano Tejedor.
Secretario:	» Ernesto Antonietti.	»	» Antonio Sagnier.
Vocales:	» Pedro Estalella.	»	» Juan Estapé.
»	» Enrique Marlet.	»	» Fernando Arruga.
»	» José Clavería.	»	» Joaquín Biosca.
»	» Joaquín Vidal.	»	» Luis Soler Casajema.

Vocal Comodoro: D. Ramón Besolí. *Vocal Asesor de* Auto-Moto: D. Francisco Bordas.
» *Capitán de Excursiones:* » Félix Piferrer. » » » » Juan Antonio Orús.

Secretario General: » César Viamonte Cortés.

A continuación se dió lectura a una proposición para crear un fondo de reserva, con el exclusivo objeto de allegar fondos, para en su día adquirir un local social o introducir mejoras, alimentando dicho fondo con una peseta mensual, en que se aumenta la cuota social y otra peseta que se retirará por el Tesorero de los fondos sociales por cada socio de número; dicha proposición fué aprobada por unanimidad y encabezada con cinco mil pesetas de los fondos sociales.

Igualmente se dió lectura a otra proposición para la adopción de los idiomas castellano y catalán como oficiales en el régimen interior del «Club», que asimismo fué unanimemente aprobada.

VII Prueba en Cuesta los Bruchs.

Además de las categorías que se hacen constar en el Reglamento de esta Prueba, se ha añadido la A' para motocicletas de 250 c. c. de capacidad cilíndrica total, prueba libre, concediéndose 12'50" como tiempo máximo para medalla de Oro.

Asimismo los tiempos que se concedían como máximum para las Clases D. F. I. hay que considerarlos modificados en el sentido siguiente:

Clase D: 15'50" *Clase F:* 11'50" *Clase I:* 14'35"

Han concedido premios para esta prueba las casas «Biosca», «Motosacoche», «David», «Chevrolet», «España» y «Havoline».

Hasta el momento de confección del presente número figuran inscritos los siguientes concursantes:

MOTOCICLETAS

Prueba libre.

			Florencio Fuentes	«Harley Davidson»	1000 c. c.
Juan A. Orús	«Motosacoche»	500 c. c.	Enrique Rovira	«Indian»	1000 c. c.
Juan P. Fábregas	«F. N.»	1000 c. c.	Joaquín Rubio	«Indian»	1000 c. c.

SIDE-CARS

P. M.	«Indian»	1000 c. c.

Ayuntamiento de Madrid

Prueba turismo.

Pedro Pi	«Indian»	300 c. c.	Antonio Tort	«Motosacoche»	560 c. c.
Boni	«S. G. Motosacoche»	300 c. c.	J. B.	«Indian»	1000 c. c.
Félix Piferrer	«James»	300 c. c.	Joaquín Vidal	«Harley Davidson»	1000 c. c.
Ricardo Escaler	«Roval Enfield»	300 c. c.	X. X.	«Harley Davidson»	750 c. c.
Antonio Alá	«Douglas»	350 c. c.	Oscar Leblanc	«Harley Davidson»	1000 c. c.
Pedro Estalella	«Harley Davidson»	750 c. c.	Juan Soler	«Harley Davidson»	1000 c. c.
Juan Barba	«Indian»	1000 c. c.	T. A. M.	«Excelsior»	1000 c. c.

SIDE-CARS

Prueba turismo.

J. R. P.	«Indian»	1000 c. c.	Antonio Renom	«Indian»	1000 c. c.
Antonio Serra	«Harley Davidson»	1000 c. c.	Vicente Naurer	«Harley Davidson»	1000 c. c.
Magneto	«Motosacoche»	560 c. c.	Germán Villar	«Harley Davidson»	1000 c. c.
X. X.	«Indian»	560 c. c.	Verley	«Excelsior»	1000 c. c.

AUTOCICLOS

Prueba libre.

Milillú	«Morgan»	1100 c. c.

El Gran Premio de Francia para Motocicletas y Ciclecars.

De *España Sportiva* copiamos algunos artículos del reglamento por que se ha de regir la mencionada carrera, y el comentario final que hace el referido periódico con respecto a algunas de las condiciones del citado reglamento, que creemos de interés para nuestros lectores.

Artículo 1.° El «Automóvil-Club del Oeste de Francia», de acuerdo con la «Unión Motociclista de Francia», organiza para 1920 y bajo los reglamentos generales del «A.-C. F.» el Gran Premio de Motocicletas y el Gran Premio de Ciclecars.

Art. 2.° Estas carreras se correrán simultáneamente el 28 de Agosto sobre el circuito de La Sarthe y sobre una distancia de 486 kilómetros (9 vueltas) para las motocicletas de 500 cmc., 432 kilómetros (8 vueltas) para las motocicletas de 350 cmc., y 378 (7 vueltas) para las motocicletas de 250 cmc., y los ciclecars de 750 y 1 100 cmc.

Art. 3.° Los derechos de inscripción se fijan en 400 francos por vehículo y para los constructores que inscriban varios vehículos de la misma marca, en 750 francos para dos vehículos, 1.050 francos para tres y 1.350 francos para cuatro.

La carrera está abierta: 1.° a los constructores; 2.° a los propietarios de motocicletas y sidecars. Estos últimos, para inscribirse, deberán presentar una autorización del constructor de su vehículo. El número de inscripciones para cada marca se limita a cuatro por categoría.

Las inscripciones, con derechos sencillos, se reciben hasta el 15 de Junio de 1920, a las seis de la tarde, en la Secretaría de la «Unión Motociclista de Francia», Plaza de la Concordia, 8 Paris y en el domicilio del «Automóvil-Club del Oeste», Plaza de la República, 34, Le Mans. Del 15 de Junio al 15 de Julio las inscripciones se recibirán con el pago de derechos dobles.

Art. 7.° El Gran Premio de Motocicletas está abierto a las siguientes categorías:

1.ª Motocicletas de cilindrada total máxima de 250 cmc. y peso mínimo de 40 kilos, sin aceite ni esencia. Diámetro mínimo de los neumáticos 45 milímetros, neumáticos desmontables, cubiertas y cámaras de aire separadas.

2.ª Motocicletas de cilindrada total máxima de 350 cmc. y peso mínimo de 50 kilos, sin aceite ni esencia. Diámetro mínimo de los pneus 50 milímetros, neumáticos desmontables, cubiertas y cámaras de aire separadas.

3.ª Motocicletas de cilindrada total máxima de 500 cmc. y de peso mínimo 60 kilos, sin aceite ni esencia. Diámetro mínimo de los pneus 55 milímetros, neumáticos desmontables, cubiertas y cámaras de aire separadas.

El Gran Premio de Ciclecars está abierto a las siguientes categorías:

1.ª Ciclecars de cilindrada total de 750 cmc. y de 150 kilos de peso mínimo en vacío, carrocería comprendida. Diámetro mínimo de los neumáticos 55 milímetros, neumáticos desmontables, cubiertas y cámaras de aire separadas.

Ayuntamiento de Madrid

2.ª Ciclecars de cilindrada total de 1.100 cmc. y peso mínimo de 175 kilos en vacío, carrocería comprendida. Diámetro mínimo de los neumáticos 60 milímetros, neumáticos desmontables, cubiertas y cámaras de aire separadas.

Todos los ciclecars estarán obligatoriamente provistos de un embrague y de cambio de velocidad y deberán pesar menos de 300 kilos, con el chassis desnudo, o menos de 350, en el caso de que la carrocería no sea desmontable.

Art. 11. Los concurrentes que tomen parte en el Gran Premio de motocicletas deberán poseer el certificado de capacidad que les permita conducir motocicletas.

Los concurrentes que tomen parte en el Gran Premio de ciclecars deberán poseer un certificado de capacidad para la conducción de coches.

Además, todo concurrente deberá estar provisto de la correspondiente licencia expedida por la autoridad deportiva de su país, a saber:

Bélgica, «Royal Automobile-Club de Belgique»; Canadá, «The Canadian Motorcyclists Association»; Dinamarca, «Motorcycle klubben Ellehan»; Estados Unidos, «The Federation of American Motorcyclists»; Francia, «Unión Motocycliste de France»; Inglaterra, «The Autocicle Union»; Holanda, «Nederlansche Motorwielkijders»; Italia, «Moto-Club d'Italia»; Suiza, «Automobile-Club de Suisse». Para los extranjeros se exigirá el certificado internacional de carretera.

Art. 18. Los concurrentes se comprometen, en caso de diferencia, a no reconocer otra jurisdicción que la de la «U. M. F.» y a no acudir, en ningún caso, a los tribunales.

Art. 19. Los concurrentes conservan las responsabilidades civil y penal de toda clase, sin embargo quedan obligados a contratar un seguro por una garantía de 50.000 francos contra los accidentes de cualquier naturaleza que puedan causar a tercera persona durante la carrera, así como un seguro de incendios, para las mercancías carburantes y material depositado en los aprovisionamientos. A este efecto los concurrentes deberán presentar en el «A.-C. O.» antes del 25 de Julio el duplicado de las pólizas, y el día de la carrera el Comité organizador negará la salida al que no haya cumplido esta formalidad.

Acaba de publicarse (dice *España Sportiva)* el reglamento del Gran Premio de Francia (motocicletas y ciclecars), que para el 20 de Agosto próximo organiza el «Automóvil-Club del Oeste de Francia», de acuerdo con la «Unión Motociclista francesa».

Creemos del mayor interés su reproducción íntegra para que sirva de ejemplo a nuestros organizadores de carreras motoristas. Realmente nuestros lectores habrán de asombrarse cuando lean el reglamento de una prueba de motociclos, en la que se exigen pesos mínimos para las máquinas de cada categoría y diámetro de los neumáticos, y en la que se someten los vehículos a una descripción tan detallada como la que comprenden los artículos 8 y 9.

Como se verá en la división de categorías, la máxima cilindrada es de 500 cmc. Es la tendencia europea; más aún, francesa. En Francia siguen sin entrar por las motos de gran fuerza, ni por los side-cars.

Otras curiosas particularidades de detalle contiene el reglamento. Por ejemplo, los exorbitantes derechos de inscripción, que asustarán aquí donde parecen excesivas las 10 pesetas que suelen costar las matrículas.

Pero hay una cláusula del reglamento que nos llama sobre todo la atención. Al fijar las condiciones de capacidad exigidas a los concurrentes, se dice que éstos deberán estar provistos de licencias expedidas por las autoridades deportivas de su país, y se mencionan las entidades directrices del motociclismo en Bélgica, en Canadá, en Dinamarca, en Estados Unidos, en Francia, en Inglaterra, en Holanda, en Italia y en Suiza. Fuera de los estados enemigos, cuya exclusión sería lógica, no hay más excepción en la lista que la de España. El hecho no puede por menos de dolernos. Por lo visto, ante las sociedades organizadoras sigue sin significar nada nuestro progreso motociclista, a pesar de ser, en el aspecto deportivo, *tan importante como pueda serlo el de Francia.* ¿Es que España ha sido excluída de propósito? ¿Es que España no tiene representación oficial en el seno de la Federación Internacional? ¿Ha sido entonces una ficción la representación que de esa entidad venía ostentando el «R. A.-C. E.»?

Nos parece que el asunto tiene importancia bastante para que de él se preocupen nuestras sociedades motociclistas, dejando a un lado rivalidades y poniéndose de acuerdo por el interés común del motociclismo.

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN DE TODAS LAS MATERIAS DE ESTA REVISTA

Ayuntamiento de Madrid

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 MARINOS, MOTORES PARA LA AVIACIÓN

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.

ANTES

VALLET, FIOL Y C.ª, S. en C.

Garage : Provenza, 171. - Teléfono G-922

OFICINAS Y EXPOSICIÓN:

PASEO DE GRACIA, 20. - Teléfono A-3158

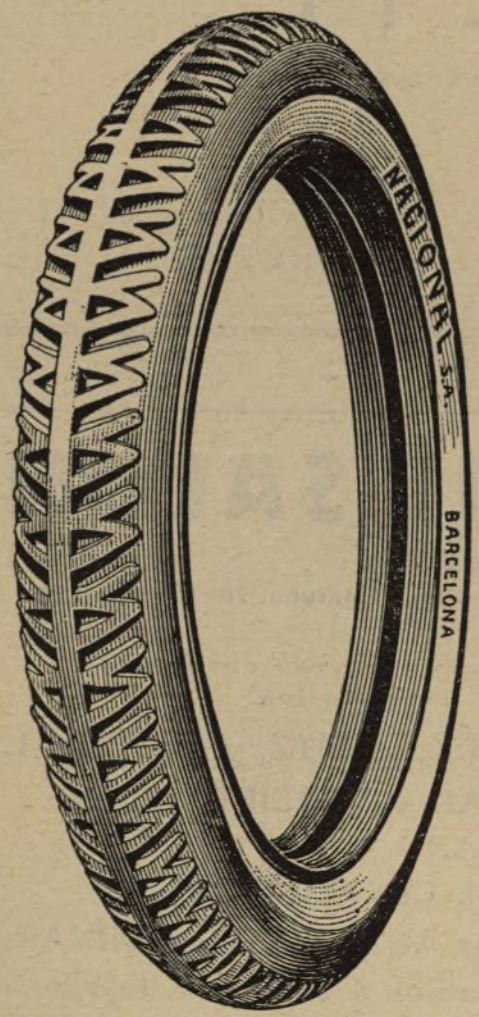
Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

NEUMÁTICOS NACIONAL, S. A.

Diagonal n.° 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.

HEMEROTECA MUNICIPAL MADRID

Ayuntamiento de Madrid

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 y americanas de automóviles

BERLIET, MINERVA, SIMPLEX, STUTZ y MITCHELL
Camiones FEDERAL y BERLIET
Motocicletas INDIAN
Tractores agrícolas CLEVELAND
Rueda motriz SMITH, bicicletas AUTO-MOTO e INDIAN, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport, de las más acreditadas marcas

Ayuntamiento de Madrid

F. BATLLÓ, S. C.
BARCELONA

Talleres y Oficinas:
S. Andrés, 430 (S. A.)

Ayuntamiento de Madrid

FÁBRICA DE RADIADORES PARA AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

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

BARCELONA

Argüelles (Granvia Diagonal), 458

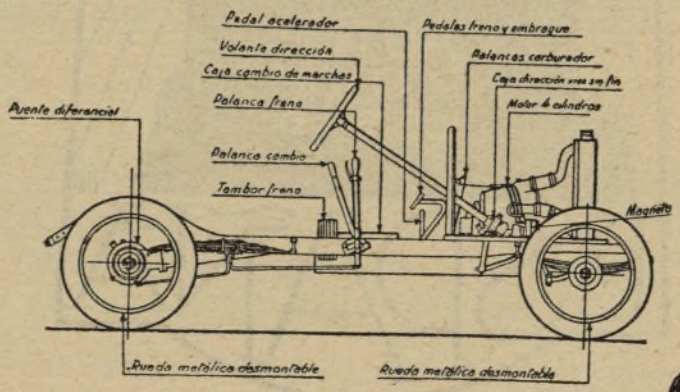
Teléfono G. 788

MADRID: Monteleón, 28

Teléfono J. 835

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

DÍAZ Y GRILLÓ



D.G

Sicilia, 141-143. - BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

ACEITE ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES

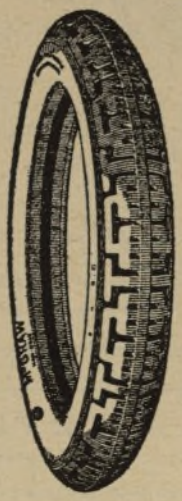
HAVOLINE

«Hay una diferencia»

Las tres marcas que aseguran recorrido

McGRAW

NEUMATICOS



CÁMARAS

Schavoir

Fabricado según
las especificaciones
del Gobierno Americano

DISTRIBUIDORES:

Compañía Automotriz Española

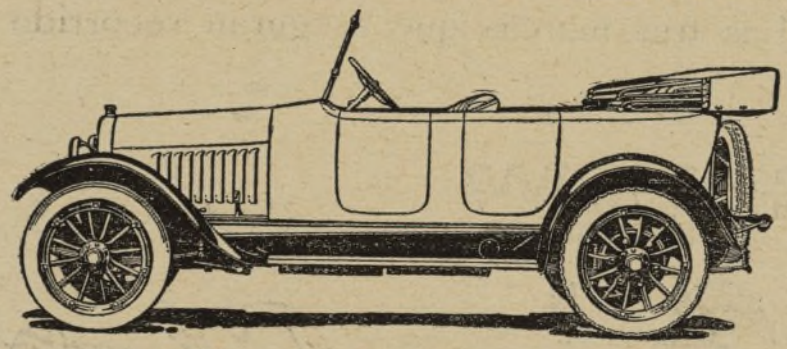
GERONA, 67-BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

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

AUTOMÓVIL CHALMERS



El coche más acreditado de fabricación norteamericana : Motor de 6 cilindros, 25/30 HP. El coche de mejor suspensión. Patentada : Aceleración rapidísima : Ralenti a 4 kilómetros por hora en directa : Consumo máximo 16 litros por 100 kilómetros.

Catálogos gratis a quien los solicite.

AGENTES GENERALES EN ESPAÑA
HENDERSON, LANE & Co.
ANCHA, 27, PRAL. BARCELONA

SUB-AGENCIA EN MADRID
MARIO PÉREZ CALVO
BLANCA DE NAVARRA, NÚMERO 3

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 »

Ayuntamiento de Madrid

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

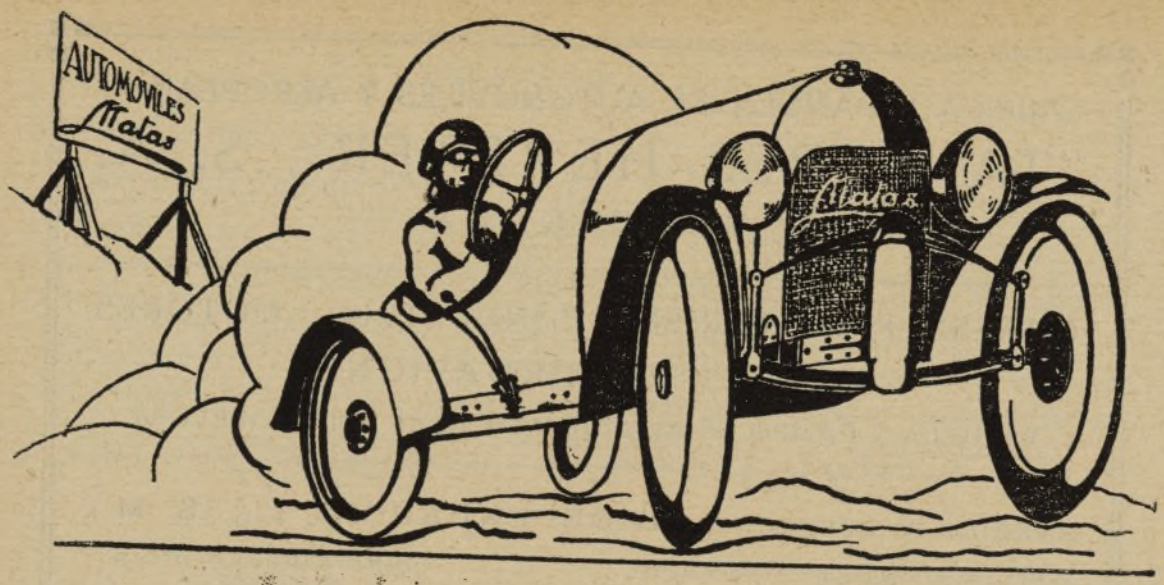
ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA

Ayuntamiento de Madrid



AUTOMÓVILES

Matas

GRAN SPORT

CERDEÑA 287 **BARCELONA** TELÉFONO 512 G

Ayuntamiento de Madrid