

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

Prueba de regularidad y resistencia de camiones y
ómnibus.— Barcelona-Huesca-Zaragoza-Madrid.

Excursión a la costa brava.

Jinkhama benéfica.

Raid Barcelona-Madrid-Barcelona.

Del mercado automovilista.

Nueva disposición gubernativa para la circulación
de vehículos con motor mecánico.

Las carreras «T. T.» de la isla de Man.

Sección oficial del «R. A.-C. C.»

Sección oficial del «R. M.-C. C.»

Año II - Núm. 23

Julio de 1920

Ayuntamiento de Madrid

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

B U I C K

construído con materiales de acero cromo-níquel

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

P R I M E R L U G A R

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

Motor 6 cilindros.

Ignición, arranque y alumbrado "DELCO".

Válvulas en la cabeza.

Embrague a discos con ferodo.

Suspensión Cantilever.

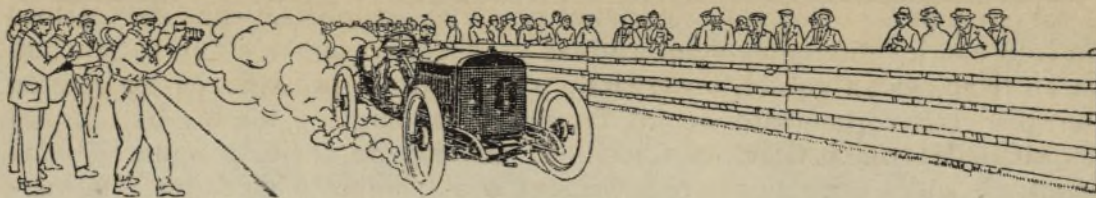
Puente oscilante.

Carburador con gicleur regulable.

Aspirador de bencina, sistema Vacuum.

A G E N C I A G E N E R A L P A R A E S P A Ñ A

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



Prueba de regularidad y resistencia de camiones y ómnibus Barcelona - Huesca - Zaragoza - Madrid

21 al 26 de Junio de 1920

De todos es conocido el incremento enorme en el transporte automóvil, desarrollado últimamente en España. Basta sólo recordar el tan exiguo número de camiones automóviles que veíamos circular hace dos años por nuestras calles y nuestras carreteras, y compararlo con la circulación de camiones actual, que es tal, que pronto va a exigir imperiosamente la adopción de medidas especiales de regularización de tránsito, tanto en nuestras ciudades como en nuestras carreteras.

El público se ha hecho cargo de una manera rapidísima de las ventajas del transporte automóvil; y las dificultades ferroviarias han venido a coadyuvar notablemente en la decisión del público en favor del transporte por camión automóvil.

La Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona, comprendiendo la conveniencia de dar a entender a los recalcitrantes, que aun existen, las positivas ventajas de este transporte, y deseosa de llevar este convencimiento a regiones que no habían podido, como las nuestras, hacerse en tan alto grado cargo de ellas, decidió, a fines de 1919, la organización de un concurso práctico de resistencia para auto-camiones, cuyo itinerario abarcara regiones distintas de las nuestras, y que, por sus resultados y detalles de organización, constituyera como una ratificación documentada de los positivos resultados que para nuestra industria y comercio ha de reportar el transporte automóvil.

A este efecto, la Cámara no ideó sólo una marcha de Barcelona a Madrid, pasando por Huesca y Zaragoza, con un recorrido de 710 kms., hecho a horas y velocidades previamente fijadas, sino que añadió a esta marcha regular dificultades, como son la adopción de combustibles, como alcohol y benzol, que pueden obtenerse de fuente española, sin importación extranjera, y dió a la prueba un carácter de severidad tal, que llegó al extremo de colocar a bordo de cada camión un comisario, cuyo deber era observar, con la mayor escrupulosidad, la marcha del vehículo en cada momento, tomando

constantemente y con todo rigor, fiel nota del comportamiento del mismo, no sólo con los diferentes combustibles usados, sino también con la bencina, ya en llano, ya en cuesta, observando y anotando la potencia en las cuestas duras, el comportamiento de los frenos en las largas y fuertes bajadas, el consumo de combustible, la adición en marcha, de aceite o agua, y todas cuantas grandes o pequeñas reparaciones o atenciones y cuidados a la marcha del vehículo pudieran serle necesarias.

En esta forma y con semejante intervención fiscal del comisario militar, que con cada camión viajaba, el certificado de comportamiento que la Cámara expedirá a cada concursante constituirá un juicio completo, acrisolado y fundamentado del valor del camión. Juicio que ha de redundar en positivo convencimiento por parte del público de la bondad y utilidad del camión automóvil; ya que podemos adelantar que la inmensa mayoría de ellos se han hecho acreedores a un certificado que podríamos calificar de sobresaliente, usando este término clásico de los tribunales de exámenes universitarios.

La prueba se desarrolló en los días y forma que a continuación indicamos:

Día 21 de Junio: BARCELONA-LÉRIDA: 159 kms.

Etapas con bencina como combustible, incluyendo en el itinerario la larga y dura cuesta de los Bruchs.

Día 22 de Junio: LÉRIDA-HUESCA: 151 kms.

Etapas con bencina como combustible; sobre las duras carreteras de Aragón, y efectuada en el día de mayor calor registrado en el presente verano, venciendo las máximas temperaturas de algunos años últimos.

Día 23 de Junio: HUESCA-ZARAGOZA: 72 kms.

Etapas efectuadas con mezcla de alcohol y benzol en lugar de la gasolina corriente; con observación del comportamiento de los motores con este substitutivo.

Día 24 de Junio: ZARAGOZA-ALHAMA: 116 kms.

Etapas efectuadas con benzol como combustible en lugar de la gasolina, y con observación del comportamiento de este combustible, en las duras y largas cuestas de La Muela y El Frasno, que estaban incluidas en el itinerario.

Día 25 de Junio: ALHAMA-GUADALAJARA: 153 kms.

Etapas con medición del consumo de gasolina para averiguación exacta del gasto de la misma por kilómetro recorrido.

Día 26 de Junio: GUADALAJARA-MADRID: 54 kms.

Etapas en convoy militar a 100 metros de distancia entre cada camión, y con penalización por separación del convoy.

Los camiones estuvieron cerrados en parque de exposición en Barcelona, en el Turó Park, la víspera de la salida, siendo la exposición muy visitada, no sólo por nuestras autoridades civiles y militares, sino también por el público en general, que prestó gran atención al concurso.

Las operaciones de cronometraje y salida corrieron en Barcelona a cargo de los señores Ingenieros de la División de Ferrocarriles, actuando de comisarios un comité de la Cámara Sindical del Automóvil. Todos estos señores hubieron de trasnochar forzosamente, ya que las salidas duraron desde las cuatro de la mañana a las ocho, con excepción de un concursante, que por su menor velocidad de régimen, se le autorizó la salida a las diez de la noche anterior.

De los 29 concursantes inscritos, presentáronse a tomar la salida 28, constituyendo el conjunto de ellos una representación compleja de las industrias española-suiza, francesa, americana, inglesa, alemana e italiana; es decir, un verdadero concurso internacional.

En la primera etapa registraron dos bajas, el núm. 20, que abandona poco después de Igualada, y el núm. 26, que queda en *panne* casi en la cumbre de los Bruchs, avería que arreglaron sus conductores en el siguiente día, alcanzando en el tercer día del concurso a los demás concursantes, y llegando con todos ellos, aunque fuera de concurso, a Madrid.

A excepción de estas dos bajas y de un pequeño retraso del camión número 24, todos los demás concursantes efectúan su entrada en Lérida dentro del horario fijado.

Allí reciben a los concursantes el secretario de la Cámara y el comité de Lérida, formado por los señores Sol, Reñé, Benavent, Puch y Montull, y los camiones son colocados en una bien dispuesta exposición en la Rambla, muy visitada por todos los leridanos.

Al día siguiente, a su hora reglamentaria, parten todos los camiones llegados a Lérida, con excepción de uno solo, el núm. 18, que, llegado de Francia casi la víspera de la carrera, no se halla en seguras condiciones de continuar el concurso.

Durante esta etapa sufrimos un calor sofocante. Se pasa de la fértil Cataluña a algunas de las más despobladas y áridas regiones de Aragón.

A pesar del duro calor, todos los camiones se conducen como si éste no existiera. Casi no se registran averías en ningún concursante, y con excepción del núm. 23, que llega a Huesca con bastante retraso, todos los demás registran su entrada dentro del horario prefijado.

En Huesca recibe nuevamente a los concursantes el señor Masferrer, acompañado y asistido de los señores España y Martínez. Todas las autoridades populares, civiles y militares contribuyeron a la recepción, y además dieron al comité organizador todas las facilidades posibles en el cumplimiento de sus funciones. Asistieron, además, valiosamente, los señores Aventín y Bes-

cós, que cuidaron con mucho celo, en unión de los anteriores, del alojamiento de los concursantes, del vaciado de los depósitos de bencina y del suministro de la mezcla de alcohol y benzol, con la que se corrió la etapa siguiente.

De etapa de relativo descanso, puede calificarse la tercera, Huesca-Zaragoza, corta en kilómetros, comparada con la de los anteriores días, nos permite registrar nuestra entrada en Zaragoza, en tiempo hábil para sentarnos a la mesa al medio día, por primera vez desde que abandonamos Barcelona.

Ningún camión experimenta dificultad alguna con el nuevo combustible; ello nos recuerda la época de la escasez y carencia de bencina en España, pero parece como si hubieran progresado los motores, pues no se advierte en su funcionamiento la más pequeña irregularidad.

Todos los concursantes llegan felizmente a Zaragoza, donde los primeros aguardan a los últimos para desfilan en convoy militar delante de las autoridades.

Encontramos a nuestra entrada en Zaragoza, al infatigable Masferrer, que nos precede en toda la prueba, reuniéndose con él los señores Matheu, presidente de la Cámara, y Creus, del comité organizador, que, inversamente, marchan en toda ella a retaguardia. Allí nos reciben también el general señor Vives, el ingeniero señor Archando, actuando de cronometrista, y el comité en pleno de Zaragoza, integrado por los señores Rived, Buset y una nutrida, casi completa representación, del ramo automovilista de la ciudad de Zaragoza.

Nos alojan en el campo del Sepulcro, y allí empiezan de nuevo las operaciones de vaciado de depósitos y llenado de benzol, que es el combustible de la etapa siguiente.

La exposición resulta muy visitada, y los camiones militarmente custodiados, durante la tarde y la noche, sin permitirse efectuar operaciones en ellos, aguardaban el día siguiente, etapa dura de cuestras, mientras sus conductores visitaban la inmortal ciudad de Zaragoza y la Virgen del Pilar.

La cuarta etapa fué, sin duda, una de las más interesantes, constituyendo asimismo, para toda la caravana, un descanso, la contemplación de los campos y árboles y del agua de que nos habíamos visto privados en los dos días anteriores. En este día se coronaron las duras cuestras de La Muela y de El Frasno, que compiten, especialmente la primera, con nuestros Bruchs. A la dura y larga cuestra de La Muela, hay que añadir la difícil carburación que se experimenta en dos o tres de los últimos virajes de la cuestra y que es fenómeno curioso, que recordamos de anteriores ocasiones, y del que habíamos sido prevenidos en Zaragoza.

En ambas cuestras encontramos al comandante y capitanes del Centro Electrotécnico, observando personalmente la conducta de los camiones.

Una baja experimentamos en este día, el núm. 19, que se ve precisado a abandonar a unos cuatro o cinco kilómetros de Alhama. Todos los demás

llegan en tiempo hábil, sin registrarse penalización alguna. El benzol se demuestra una vez más que se conduce igual que la bencina, no habiendo concursante alguno que experimentara por este combustible dificultad alguna.

En Alhama encontramos un buen hotel y buenas termas, que bien necesarias nos eran, teniendo la fortuna de que el programa de la prueba nos permitiera, también este día, sentarnos a la mesa del hotel a la hora del almuerzo.

De Alhama recordaremos con gusto Las Termas, mas no así el asfixiante calor que en ellas tuvimos que sufrir. Por la tarde, algunos felices concursantes realizaron una expedición al Monasterio de Piedra, mientras los comisarios nos ocupábamos del tercer vaciado de los depósitos de bencina, para dejarlos enteramente en seco, para poder proceder a la medición de la bencina, gastado al siguiente día, operación que por última vez tuvimos que repetir en Guadalajara.

De nuevo encontramos a Masferrer a nuestra llegada, auxiliado como siempre por sus compañeros Canto, Arroyo y Casades, que no sólo desempeñaron durante la prueba sus usuales oficios de periodistas, sino además, cuantos otros servicios, auxilios y trabajos requería la organización complicada del concurso, a los que debemos añadir, la pesada tarea de intervenir en los alojamientos de la caravana, debiendo el que escribe estas líneas a sus buenos oficios algún lecho, que de otro modo no hubiera ciertamente disfrutado. Notamos en Alhama la falta del comité local y autoridades que en otras partes nos reciben, siendo con el debido respeto substituídas, en este caso, por dependencia de Las Termas, a la que curiosamente vemos revestida de los verdes brazales del comité.

Por la noche, quedaron en Alhama todos los camiones con los depósitos de gasolina en seco, y antes de su salida el siguiente día, les era entregada la gasolina en bidones precintados, anotándose por los comisarios el número de éstos. La etapa de consumo Alhama-Guadalajara se desarrolló sin incidente alguno, llegando todos los concursantes a Guadalajara sin retraso alguno. Por fin, en los hangares de aviación de Guadalajara, procedemos por última vez al vaciado de depósitos para el abono de la gasolina no gastada y deducir así el consumo exacto de la jornada.

Todos los camiones, sin excepción, consumieron menos de lo que usualmente se anuncia, representando todos en este sentido un brillante papel. El gasto de gasolina era excesivamente recompensado o castigado en el reglamento del concurso, único punto flaco del mismo y que ocasiona en los resultados diferencias de puntos, no muy justamente merecidas. Otros factores había que en sucesivos concursos debería tener tanto o más en cuenta la Cámara Sindical; y dicho sea esto sin ánimo de crítica, pues sólo alabanzas merece la organización del concurso.

Terminada la pesada labor de la comprobación del consumo, comité y concursantes se dirigen a Guadalajara para esperar la última jornada del con-

curso, que tuvo lugar el día siguiente. Sobre el alojamiento de Guadalajara, es mejor correr un velo. Según legislación de otros países, nada hubiéramos abonado por ella.

En la mañana del último día, se organiza en Guadalajara la formación del convoy, que a unos 18-20 kms. por hora, sigue hasta Madrid, sin que en el camino nadie se separe del mismo. Hacemos un alto en Alcalá y otro antes de entrar en Madrid, donde sorprendemos al comité que nos aguardaba por nuestra pronta llegada.

Allí somos recibidos por el coronel Tafur, director del Centro Electrotécnico; por el Conde de Patilla, presidente de la Cámara de Madrid; por don Carlos Resines, secretario del «Real Automóvil-Club de España» y por don Ricardo Ruiz Ferry, entre otras personas.

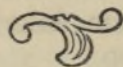
Después de un intervalo, para ganar tiempo, nos trasladamos junto al Hipódromo, formando después en la Castellana el convoy, que desfila por los paseos de la Castellana y Recoletos, por la calle de Alcalá y Puerta del Sol, calle Mayor y Plaza Oriente.

El paso del convoy por la Corte, valió por sí solo el concurso entero. Entre la admiración del público, tuvo lugar el solemne desfile hasta la Plaza de Oriente, donde tuvimos el honor de ser revistados desde el balcón de Palacio, por SS. MM. el Rey y las Reinas, correspondiendo don Alfonso muy complaciente a los saludos de todos los concursantes.

Por fin, muy satisfechos, pero algo molidos, terminamos el concurso en el cuartel de la Montaña, donde alojamos los camiones, pendientes de la publicación del fallo del comité, que publicamos nosotros al final de esta reseña y que fué dado a conocer la misma tarde del día último del concurso.

No podríamos terminar esta reseña sin nuestra más cumplida felicitación a la Cámara Sindical por el justo éxito obtenido en la celebración de este concurso, y sin hacer constar especialmente, el inmenso auxilio prestado a la Cámara por el Centro Electrotécnico, mereciendo especial mención los nombres del coronel Tafur, del comandante Seco y de los capitanes Paul y Hernández, que desempeñaron su cometido con un celo digno del mayor elogio y del mayor agradecimiento de la Cámara y de los concursantes.

La Cámara se adjudicó un brillante éxito, que ha de repercutir justamente en favor de todos sus asociados que tomaron parte en el concurso.



CÁMARA SINDICAL DEL AUTOMÓVIL DE BARCELONA

CONCURSO DE AUTO-CAMIONES

BARCELONA - MADRID **711 Km.** 21 - 26 JUNIO 1920

(CLASIFICADOS CON 90 O MÁS PUNTOS)

MEDALLAS DE ORO

CAMIONES

1.ª Categoría

G. M. C. — Auto American Salón.

2.ª Categoría

ARBENZ. — Juan Frey.

FEDERAL. — Automóvil Salón.

HORCH. — Moller y C.ª

UNIC. — A. Rieusset.

STANDARD. — Rafael Bianchi.

3.ª Categoría

SAURER. — H. A. Saurer.

SAURER. — H. A. Saurer.

BERLIET. — Automóvil Salón.

BERLIET. — Automóvil Salón.

DELAHAYE. — A. Jaén.

CALEDON. — Stevenson, Romagosa y C.ª

ISOTTA - FRASCHINI. — E. Más Llusá.

DELAHAYE. — A. Jaén.

COMMER - CAR. — Garage Vila.

OPEL. — Unión Comercial Española.

G. M. C. — Auto American Salón.

Categoría fuera de concurso

DEWALD. — Juan Salat.

ÓMNIBUS

ARBENZ. — Juan Frey.

HISPANO - SUIZA. — Hispano - Suiza.

SAURER. — H. A. Saurer.

COMMER - CAR. — Garage Vila.

CLYDESDALE. — Compañía Automotriz Española.

MENCIONES HONORÍFICAS

3.ª Categoría

DEWALD. — Juan Salat.

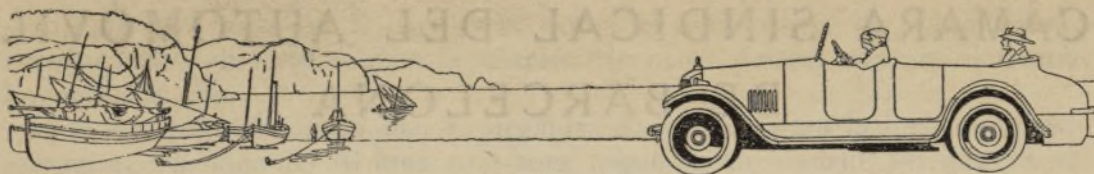
OPEL. — Unión Comercial Española.

Madrid, 29 Junio 1920

El Presidente
de la Cámara Sindical,
Magín Matheu

El Presidente
del Comité organizador,
J. Bosch Pagés

El Secretario General,
Narciso Masferrer



Excursión a la Costa Brava.

Días 27 - 28 - 29 de Junio

Para los días antes dichos organizó el « Real Moto-Club de Cataluña » una excursión colectiva a la Costa Brava que prometía ser muy numerosa, pero que diversas circunstancias, entre ellas la venida de S. M. el Rey a Barcelona, hicieron que varios socios que pensaban formar parte de la caravana, hubieran de desistir de su propósito.

No obstante, el domingo 27, a las cinco de la mañana, se reunieron en el local del « R. M.-C. C. » diez y siete excursionistas, que decidieron llevar adelante el propósito de pasar juntos los tres días marcados, lejos del ruido de la gran urbe y con la perspectiva de los magníficos paisajes a contemplar que les prometía el sitio designado para la excursión.

Actuando de Capitán de excursiones el señor Torres, emprendieron la marcha a la hora antes dicha los diez y siete compañeros, habiendo de antemano decidido de común acuerdo introducir alguna variación en el itinerario marcado, en vista del corto número de socios que asistían a la excursión.

En esta situación siguen por la maltrecha carretera del litoral hasta Tordera, donde hacen alto para proceder al almuerzo y esperar a Antonietti, Ferrán, Mir y Aguasca, que han quedado retrasados para reparar una avería en la moto de este último; en vista de la imposibilidad de arreglarla deciden continuar Antonietti y Ferrán para unirse a los excursionistas y regresar a Barcelona Aguasca y Mir para proveerse de un automóvil e incorporarse más tarde a los compañeros.

Una vez repuestas las fuerzas en Tordera y en vista de la tardanza de los rezagados, continúa la marcha la expedición, llegando a La Fosca a las 12 de la mañana, procediéndose a tomar un baño mientras preparaban la comida en el Hotel Geroglífic.

Poco después de la llegada a La Fosca se incorporan Antonietti y Ferrán, y en el momento de empezar a comer hacen su entrada triunfal en el comedor Mir y Aguasca, que vienen en auto, por haber tenido que dejar la moto en Badalona.

Se comentó la jornada de la mañana, quejándose todos del mal estado de las carreteras por qué habían transitado; hubo alegría, jolgorio y frases ocu-

rrentes que aumentaron el buen humor característico, haciendo que las horas pasaran veloces y sumamente agradables.

A las cuatro de la tarde se organizó nuevamente la caravana con dirección a Palafrugell, a donde se llegó a las seis. La carretera de La Fosca a esta localidad se encuentra en estado intransitable, tanto que los excursionistas creyeron no llegar de día y verse privados de visitar el Faro de San Sebastián.

Afortunadamente llegaron con tiempo suficiente, y después de un pequeño alto en Palafrugell para refrescar, se procedió a la visita del citado Faro.

Todos se mostraron encantados del espléndido panorama que se divisa del citado punto y de los agradables momentos que allá transcurrieron, a lo que contribuyó en gran manera el torrero, que con una amabilidad sin límites hizo visitar a los excursionistas el Faro que tiene a su cargo y mostró cuanto de notable puede contemplarse desde aquel paraje.

Desde el Faro de San Sebastián se dirigió la caravana a Calella, pueblo que se domina espléndidamente desde el Faro, y después de hacer gran acopio de langostas, se emprendió el regreso a Palafrugell, donde se llegó ya bien entrada la noche, pernoctando en dicho punto los expedicionarios.

El siguiente día 28 se organizó la caravana a las ocho de la mañana, saliendo con dirección a Ampurias, adonde se llegó a las once; la carretera, en contraposición con la del día anterior, está en muy buen estado.

En dicho punto encontraron los excursionistas al socio del Club don Carlos Pizzala, que se sumó a la expedición; la mañana transcurrió deliciosamente entre el baño y la visita a las ruinas junto al hotel, monumento muy digno de visitarse por las curiosidades que se muestran al turista y que para hacerlo como requiere su importancia se necesita más tiempo del que disponían nuestros compañeros; no obstante, todos resultaron agradablemente sorprendidos y muy satisfechos de la visita.

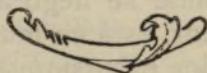
Terminada la comida emprendió la caravana la marcha con dirección a Gerona, donde se llegó a las ocho de la noche y se pernoctó.

El día 29, último día de la excursión no acompañó la suerte a nuestros consocios como los dos anteriores; amaneció lluvioso, y la salida hubo de efectuarse bastante tarde, debido a una avería sufrida por el coche del señor Ausió, siendo muy de tener en cuenta con este motivo el altruismo del socio corresponsal de este Club, don Narciso Callicó, que no solamente reparó la avería en su bien montado garage, sino que en todo momento estuvo a disposición de los excursionistas para facilitarles y hacerles agradable su estancia en Gerona.

La salida de esta capital se efectuó a las diez de la mañana por el motivo antes apuntado, tomando la dirección de Santa Cristina, trayecto que se efectuó en medio de una lluvia torrencial, debiendo hacer constar, a pesar de ello, que la carretera está en muy buen estado.

Nada notable puede relatarse de este día, pues la lluvia constante nada permitió hacer, y con tal compañera se emprendió el regreso a las tres de la tarde, llegando al «R. M.-C. C.» a las seis, siguiendo la lluvia hasta Badalona.

En todos los pueblos del tránsito multitud de curiosos presenciaron el paso de los excursionistas, y en todas partes fueron bien acogidos; todos se muestran satisfechísimos de haber efectuado esta excursión, comentando los graciosos incidentes de ella y con el grato recuerdo de los bellos panoramas admirados, siempre dentro de la mejor armonía, que es la característica que distingue a los socios de este «R. M.-C. C.»



Telegrama al Sr. Ministro de Fomento.

Se ha dirigido por el «Real Automóvil-Club de Cataluña», el siguiente despacho: «Cooperando gestiones a que sea un hecho aplicación Reglamento circulación carreteras vehículos motor mecánico, este «R. A.-C. C.» que me honro en presidir, acordó sesión del día uno hacer nueva tirada del indicado Reglamento, para repartir profusamente entre todos los automovilistas. Con motivo viaje a esta capital de nuestro Presidente honorario S. M. el Rey (q. D. g.), nos hemos visto obligados con gran sentimiento a dar malos informes de nuestras carreteras nacionales a numerosos automovilistas del mediodía de Francia que se habían propuesto visitarnos con motivo viaje regio. Rogamos procure por todos los medios a su alcance disponer arreglo inmediato de la mal llamada carretera que comunica con la frontera, por hallarse verdaderamente inaccesible al automovilismo. Le saluda atentamente, José Bertrand, Presidente».



Jinkhama benéfica.

En el parque de esta capital se llevó a cabo el día 22 de Junio la Jinkhama benéfica organizada por este «Real Moto-Club de Cataluña», a petición de la Junta de Señoras del Patronato Escolar de Obreras de Pueblo Seco, a beneficio de dicha Institución.

La pista de obstáculos se instaló en la explanada de la cascada, frente al restaurant, y los palcos que la circundaban se vieron llenos de distinguida concurrencia perteneciente a la buena sociedad Barcelonesa, que, al par que contribuyó con su óbolo a la benéfica obra, realzó con la belleza de las señoritas asistentes al acto la simpática fiesta que, como cada año, fué un éxito por las peripecias e incidentes que en el curso de la Jinkhama se registraron, y que hicieron pasar la velada alegremente, cumpliéndose así los dos fines que con el acto se interesaban: regocijo y caridad.

En el festival de este año se variaron algunos obstáculos y se aumentaron otros, debido a que se permitió la inscripción de automóviles al igual que los autociclos.

Diez y seis fueron las señoritas concursantes que tomaron parte en la prueba, y tanto ellas como los señores que actuaban de *equippers* hicieron cuanto humanamente era posible para efectuar el recorrido con el menor número de faltas, siendo alguno de ellos verdaderamente notable.

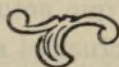
Hubo mil incidentes graciosos, como ocurre siempre en estos festivales, y por fortuna ninguno lamentable, siendo únicamente los paganos de los golpes de volante dados con más o menos energía, algunos obstáculos que desaparecieron delante del coche, como sucedió con el marco de las campanas que se substituyó por la puerta que ya había desaparecido en un entrenamiento y el marco de las cintas, que corrió la misma suerte.

El Jurado, que lo componían los señores Coma, Biosca, Dalfau, Clavería, Arruga, F. Carles, Ferrán y Viamonte, encargados de anotar las faltas en cada

obstáculo, emitió el siguiente fallo, una vez comprobadas las hojas correspondientes.

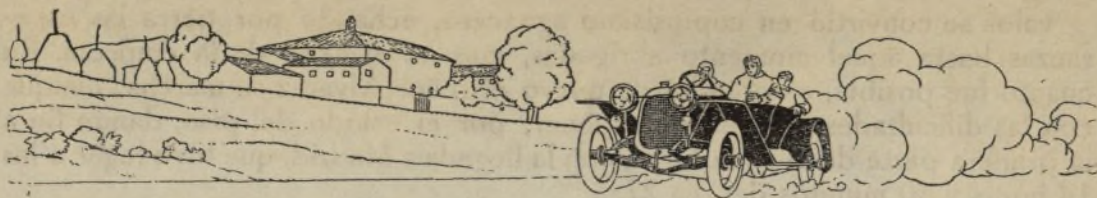
<i>Primer premio</i>	Señorita Nuria Rusiñol	Copa de S. M. el Rey
<i>Segundo</i>	» Alicia Ferrer-Vidal	» de la Diputación
<i>Tercero</i>	» Baronesa de Segur	» del Excmo. Sr. Alcalde
<i>Cuarto</i>	» Manolita Ricart	» del Excmo. Sr. Gobernador Civil
<i>Quinto</i>	» María L. Ferrer Borrás	» del Patronato
<i>Sexto</i>	» Rosario Caralt	» del Real Moto-Club de Cataluña
<i>Séptimo</i>	» Lina Martín	» de los Sres. Pujadas y Llobet
<i>Octavo</i>	» María Barnet	Objeto de arte de El Siglo
<i>Noveno</i>	» Josefina Clavell	
<i>Décimo</i>	» Maldá	
<i>Undécimo</i>	» María Soldevila	
<i>Duodécimo</i>	» Paz Fabra	
<i>Décimo tercero</i>	» Magdalena Martí	
<i>Décimo cuarto</i>	» Pilar Caralt	
<i>Décimo quinto</i>	» Filomena Caralt	
<i>Décimo sexto</i>	» Pilar de Carrasco.	

Seguidamente de emitido el fallo, se verificó el reparto de premios, obsequiándose con bouquets de flores a las señoritas que no obtuvieron premio, y después de sentidas frases de agradecimiento para concursantes y organizadores por parte de la Junta de señoras del Patronato, se disolvió tan agradable y escogida reunión muy cerca de las dos de la madrugada, con la promesa de repetir la velada el año próximo, por el grato recuerdo que ha dejado ésta y todas las análogas celebradas hasta la fecha.



La travesía de Granollers.

Por todo el mes de Julio, según se nos ha asegurado, quedará reparada en una extensión de dos kilómetros, la travesía de Granollers, necesidad sentida desde largo tiempo por los numerosos automovilistas que circulan por tan frecuentada vía. Con gran satisfacción damos esta noticia a nuestros lectores, pues en la realización de la obra ha puesto su empeño el «Real Automóvil-Club de Cataluña», viéndose por fin coronadas por el éxito sus no interrumpidas gestiones en favor de la des-cuidada travesía.



Raid Barcelona-Madrid-Barcelona.

Nuestros lectores tendrán noticia seguramente del viaje a Madrid, ida y vuelta, realizado por el distinguido socio de este «Real Automóvil-Club de Cataluña», don José Álvarez, en un coche de turismo «T.-H.» de 12/15 HP.

Siguiendo fielmente el plan que en un principio se trazara, partió el señor Álvarez a las 24 horas del día 26 de Junio último del local social del «R. A.-C. C.», llevando como único compañero de viaje a don J. M. Có de Triola. Para cronometrar la salida fueron comisionados los señores don Rómulo Bosch y don Francisco Coma, acompañados del Secretario de la Entidad.

Fueron portadores de una carta para el Secretario general del «Real Automóvil-Club de España», don Carlos Resines, en la que se hizo constar la hora exacta de la salida del intrépido viajero.

La salida, de la que se impresionaron algunas placas, fué presenciada por numeroso público, que se estacionó frente al local que ocupa el «R. A.-C. C.»; el momento de la partida fué saludado con una salva de aplausos con que los allí reunidos quisieron demostrar al señor Álvarez la admiración que les causaba la realización de tal proyecto, magno en verdad, si consideramos el estado verdaderamente malo de muchos trozos de la carretera que nos une con la Corte, para ser cubierta tal distancia y el regreso, en 24 horas: tal era el plan de nuestro amigo Álvarez; aplausos que, sin duda eran precursores de los que había de merecer a su llegada, y que con suma complacencia le reite-ramos desde estas páginas, pues si bien no consiguió su propósito de realizar el doble recorrido en el tiempo previamente fijado, hay que reconocer en honor de la verdad, que no fué imputable ni al coche, ni menos al señor Álvarez, que durante más de 30 horas no abandonó el volante.

La marcha hasta Arcos de Medinaceli se deslizó sin incidentes notables, desarrollándose en forma tal, que hacía concebir a los viajeros las mejores esperanzas. También aquí, acompañándoles en espíritu, confiábamos en el éxito, máxime al saber por telegrama, que pasaban por Zaragoza y continuaban el viaje sin novedad a las seis horas y cuarto de su salida de Barcelona. ¡Magnífico promedio!

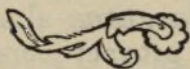
Más allá de Arcos de Medinaceli, el tiempo hasta entonces espléndido, entorpeció su marcha, saltando viento huracanado, que luego de algunos in-

valos se convirtió en copiosísimo aguacero, echando por tierra las esperanzas hasta aquel momento abrigadas, mas no el éxito de la empresa. En cuanto fué posible, emprendió de nuevo el señor Álvarez su marcha, aunque con las dificultades que son de suponer, por el estado del piso, dando fin a la primera parte de la ruda tarea, con la llegada a Madrid, que tuvo lugar a las 14 horas y 10 minutos del día 27.

Hizo entrega de la carta de que era portador para el «R. A.-C. E.», y después de algún cambio de ruedas y de reparar ligeramente las fuerzas, emprendió el viaje de regreso a Barcelona a las 16 horas y 40 minutos, llegando a esta ciudad a las 9 horas y 46 minutos del día 28. Empleó, por tanto, 33 horas y 46 minutos en el total recorrido, de las que deben restarse 2 horas y 30 minutos que permaneció en la Corte.

Quizás de no haber tropezado con las dificultades apuntadas, imposibles de prever ni sortear, el señor Álvarez habría conseguido su empeño; de todas suertes salió airoso, en el amplio sentido de la palabra.

Con mejor suerte, espera repetir la proeza, batiéndose a sí propio. Espere-mos, pues, el momento de consignar nuestra segunda felicitación; la primera, va extendida en las anteriores líneas.



Congreso Franco-Español.

Con motivo de este Congreso que se ha de celebrar en Tolosa en los días 17 y 18 del mes de Julio, el «Real Automóvil-Club de Cataluña», ha dirigido una comunicación al Sr. Embajador de España en Francia, bajo cuyo patronato figuran los intereses españoles, en la que se solicita que interponga su influencia para que sea convenientemente reparada la carretera que desde Perthus conduce a Perpignan, cuyas gestiones, paralelas a las que esta Sociedad realiza sin descanso en beneficio de nuestra carretera a la Junquera, esperamos serán de provecho para fomentar el automovilismo, al propio tiempo que con ello mucho ganarán los intereses de ambos países y nuestro decoro nacional.

CONCURSO DE CAMIONES BARCELONA-MADRID

(ILUSTRACIONES)



Los camiones en el Turó Park, preparados para la salida.



Llegada de la caravana a Madrid.



«Hispano-Suiza» : Medalla de Oro.



«Berliet» : Medalla de Oro.



«G. M. C.» : Medalla de Oro.

Ayuntamiento de Madrid



«Dewald» : Medalla de Oro.



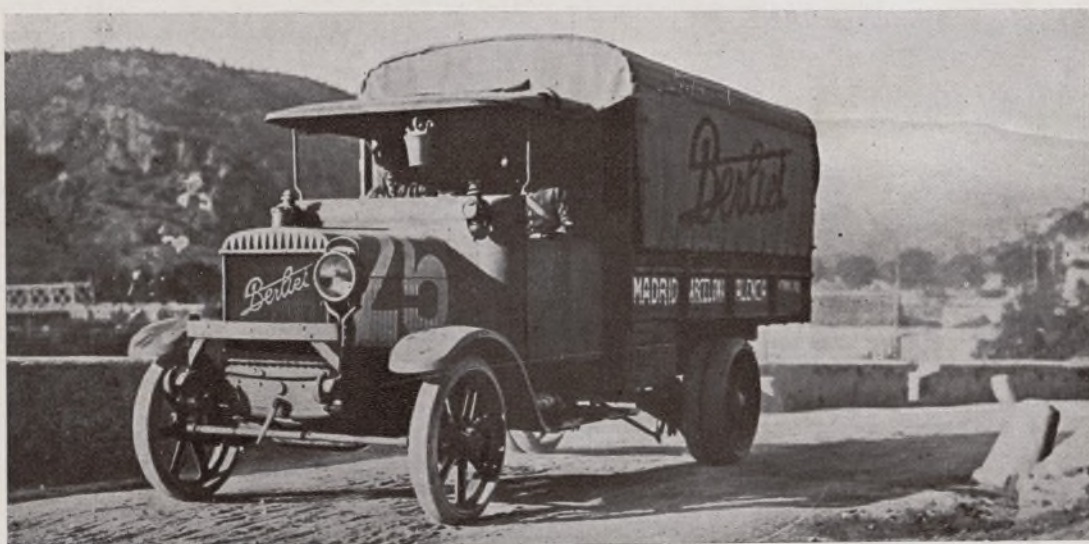
«Horch» : Medalla de Oro.



«Saurer» : Medalla de Oro.



«Saurer» : Medalla de Oro.



«Berliet» : Medalla de Oro.



«Calson» : Medalla de Oro.



«Berliet» : Medalla de Oro.



«Horch» : Mención honorífica.



«Isotta-Fraschini» : Medalla de Oro.



«Arbenz» : Medalla de Oro.



«Delahaye» : Medalla de Oro.



«G. M. C.» : Medalla de Oro.



«Arbenz» : Medalla de Oro.



«Commer-Car» : Medalla de Oro.



«Unic» : Medalla de Oro.



«Clydesdale» : Medalla de Oro.



«Commer-Car» : Medalla de Oro.



El camión escolta «Lancia-Salat» de la casa Pirelli.



«Dewald» : Mención honorífica.



«Standard» : Medalla de Oro.



«Delahaye» : Medalla de Oro.



«Federal» : Medalla de Oro.



«Opel» : Medalla de Oro.



La Junta de la Cámara Sindical saliendo de Palacio.

DE LA EXCURSIÓN DEL «R. M.-C. C.» A LA COSTA BRAVA



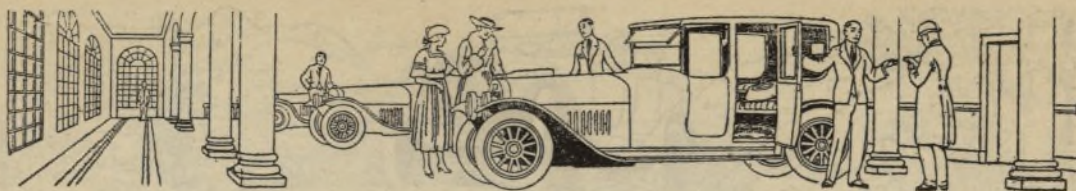
La costa brava desde Santa Cristina.

Tumbas o sarcófagos
en Ampurias.

La bahía de Ampu-
rias desde el Restau-
rant.

Restos de escollera
romana del puerto de
Ampurias.

Excursionistas en un
puente natural.



Del Mercado Automovilista.

Peugeot. La casa «Peugeot» fabrica un nuevo motor de características muy peculiares y que vamos a describir.

Se puede considerar este nuevo motor sin válvulas como derivado del motor Knight a camisas, en las cuales toda la parte que se desplaza dentro el cilindro fuera suprimida, y sólo subsistiría la parte inferior, la que interesa las culatas.

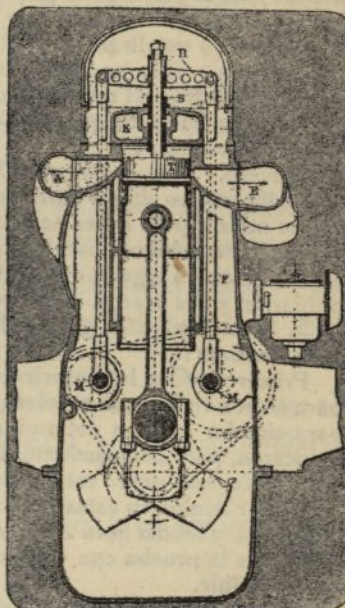
El órgano distribuidor del nuevo motor «Peugeot» consiste, pues, en un aro T, que ocupa cierta altura de la culata y se desplaza con un movimiento alternativo de arriba a abajo. En este movimiento alternativo de arriba a abajo abre o cierra los orificios de admisión A, y los de escape E, en los momentos correspondientes a la distribución del motor.

Este aro es mandado por una varilla vertical S, que atraviesa el fondo de la culata y está fijado a un balancín B, articulado en los extremos sobre bielas F, cuyo otro extremo está fijado sobre excéntricas M; una de estas excéntricas rueda a la misma velocidad del cigüeñal, el otro a media velocidad. Dichas excéntricas están mandadas por una cadena silenciosa, pasando sobre un piñón fijado sobre el cigüeñal y sobre otros dos piñones, uno del mismo diámetro y el otro de diámetro doble, que mandan los ejes de distribución.

Los movimientos combinados de estas dos bielas dan al balancín B un movimiento ondulante que tiene por efecto dar a la camisa T un movimiento no sinusoidal, pero variado, que corresponde precisamente a las diversas fases de distribución. Es así que durante la explosión la camisa T queda inmóvil y en consecuencia ningún roce se produce en la culata de los cilindros.

El motor «Peugeot» hecho sobre estos principios, es un 95×140. Los cilindros son en bloc y a culatas desmontables; lleva dos carburadores, alimentando cada uno un grupo de tres cilindros. Estos carburadores son Zenith, colocados en el lado opuesto de la admisión, de modo que la tubería de admisión pasa a través de la cámara de agua, esto asegura un calentamiento conveniente al gas y una mezcla perfecta, cualquiera que sea la temperatura de la atmósfera.

El engrase se efectúa a presión por medio de bomba de engranajes, la refrigeración se hace por bomba centrífuga y ventilador; la bomba la comanda un árbol colocado transversalmente delante del motor, el mismo árbol comanda la magneto por su otra extremidad. Las bujías son colocadas en el centro de los cilindros. La potencia de este motor pasa de 75 HP.





Nueva disposición gubernativa para la circulación de vehículos con motor mecánico.

La « Gaceta » publica la siguiente disposición de la Dirección General de Obras Públicas:

« Vista la comunicación del « Real Automóvil-Club de España », de fecha 6 de Julio de 1920, en la que se propone que para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico, se reglamente la forma de concesión de placas de prueba para circular los vehículos sin previo reconocimiento ni abono de gasto alguno

Considerando: Primero. Que el requisito del reconocimiento del vehículo es una medida de policía para seguridad del público, tanto si se utiliza el coche como si circula por donde aquél lo haga o no, ya que el Estado no percibe cantidad alguna por dicho servicio, que cobra íntegramente el funcionario que lo practica.

Segundo. Que no cabe alegar que se necesita un plazo para el reconocimiento, pues siendo este caso análogo al de las locomotoras para ferrocarriles, ya para éstas se ha resuelto llevándolas apagadas y en remolque desde su entrada en España, hasta el punto en que se hace el reconocimiento y pruebas, y

Tercero. Que el artículo 23 citado, sólo habla de autorización especial para ensayos que han de verificarse en sitio y hora de poca circulación y por consecuencia, la placa de prueba sólo se puede utilizar para hacer ensayos en punto y horas determinadas, y durante un plazo breve, haciéndolo saber al público, para que pueda evitar la circulación por aquellos puntos a las horas de prueba, pero en manera alguna utilizar tales placas de prueba para circular por las carreteras y calles de la población y sus paseos, aun a la hora de menor circulación en aquéllos.

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección general, se ha servido disponer:

Primero. Que las autorizaciones para ensayos de vehículos sólo podrán concederse por los Gobernadores civiles por un plazo de un mes para cada carruaje, a solicitud de sus propietarios, y sólo para circular a horas determinadas en un tramo de paseo también determinado, en cuyo tramo se colocarán, para conocimiento del público, carteles en que en forma clara pueda leerse el siguiente aviso: « En este paseo está autorizada la prueba de vehículos con motor mecánico, de tal a tal hora ».

Los vehículos en estas condiciones no podrán circular más que las horas en que esté autorizada la prueba, y media hora antes y media hora después, debiendo hacer el recorrido entre el garage y el sitio de la prueba con velocidad que no exceda de la de un caballo al trote y por el camino más corto posible.

Segundo. Que el tramo de pruebas y las horas que éstas podrán practicarse se fijarán por la Alcaldía de la capital de la provincia dentro de los quince días siguientes a la publicación de la presente resolución en la « Gaceta ».

Y tercero. Que dado lo limitado de esta autorización, el Gobernador civil de cada provincia determinará las condiciones de las placas de pruebas, siempre que la inscripción sea en blanco, sobre fondo vermellón.

Lo que de Real orden comunicada por el señor ministro, participo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 18 de julio de 1920. — El director general, Castell. »



Las carreras "T. T." de la isla de Man.

Después de cinco años de no celebrarse estas carreras de motocicletas, universalmente reconocidas como el acontecimiento deportivo motociclista anual de mayor importancia en el mundo, acaban de correrse este año en el pasado Junio, si bien no con la importancia de anteriores años, ya que muchas de las importantes fábricas, competidoras unas en anteriores años, y detentoras otras del famoso trofeo, se han excusado este año, declarando que por dificultades de producción y otras causas, no se hallaban en condiciones de presentarse en línea. No quiere esto, en modo alguno, indicar que deben restarse méritos a los ganadores de este año, pero sí el público hubiera apreciado mejor aun su triunfo, de haber sido éste obtenido en lid con las marcas ausentes.

De muchos es conocido el hecho de que en Inglaterra están prohibidas en absoluto las carreras de velocidad en carretera, razón por la cual sólo pueden correrse en esta isla, que goza, por tradición antigua, de libertades y parlamento propio; pudiendo, merced a esta circunstancia, celebrarse en ellas las carreras «Tourist Trophy».

Esta carrera, ya desde algunos años, se divide en dos: una para motocicletas hasta una cubicación máxima de 350 c. c., y otra para motocicletas hasta una cubicación máxima de 500 c. c.

La primera, llamada Junior, se corrió el día 15 de Junio, y la segunda, llamada Senior, el día 17 del mismo mes.

Como pueden observar nuestros lectores, están excluidas de estas carreras las motocicletas de más de 500 c. c. de cilindraje, de acuerdo con las prescripciones de los reglamentos de la «Federation Internationale des Clubs Motocyclistes».

En la carrera Junior se disputaba, además de la detención por un año de trofeo, un premio de cuarenta libras y una medalla de oro, con veinte libras de segundo premio y diez de tercero. La distancia a recorrer fué de 300 kms.,

sobre carreteras no muy apropiadas para grandes velocidades, dado que el terreno de la isla es algo accidentado.

Participaron 24 concursantes, con motocicletas «Levis», «Diamond», «Wooler», «Blackburne», «Douglas», «A. J. S.», «Ivy», «Aurora», «Comet» y «Dot».

Esta carrera fué ganada de un modo emocionante por Cyril Williams, sobre «A. J. S.», que recorrió los 300 kms. en 4 h. 37 m. 57 s.; 6 kms. antes de la meta, se le rompió el eje del motor en una bajada larga que le permitió terminar, haciendo los dos últimos kilómetros empujando la motocicleta, desmayándose, a consecuencia del esfuerzo hecho, en el acto de pisar la meta.

Los resultados íntegros de la carrera, fueron los siguientes:

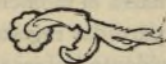
	1.ª Vuelta			2.ª Vuelta			3.ª Vuelta			4.ª Vuelta			5.ª Vuelta			Clasificación.
	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	
1 S. B. Haden (2 1/2 hp. «New Comet»)	1	29	38	2	39	10	3	51	58	4	57	50	6	11	31	10.º
2 O. Wade (2 3/4 hp. «A. J. S.»)																
3 N. F. Harris (2 3/4 hp. «A. J. S.»)	0	47	25	1	35	8										
4 C. Williams (2 3/4 hp. «A. J. S.»)	0	52	50	1	47	8	2	30	5	3	28	42	4	37	57	1.º
5 T. M. Sheard (2 3/4 hp. «A. J. S.»)																
6 H. R. Davies (2 3/4 hp. «A. J. S.»)	0	46	2	1	32	11										
7 Eric Williams (2 3/4 hp. «A. J. S.»)	0	45	14	1	29	20										
9 P. G. Dallison (3 hp. «Ivy»)	1	0	7	2	35	2	3	46	30	5	6	52	6	17	52	11.º
11 A. F. Houlberg (2 3/4 «Wooler»)	1	7	44	2	13	12										
12 A. E. Willis (2 3/4 hp. «Douglas»)	1	0	56	2	1	50	3	4	35							
13 F. W. Applebee (2 1/4 hp. «Levis»)	1	20	41	2	35	3	3	33	48	4	44	46	6	5	21	9.º
14 Gus Khun (2 1/4 hp. «Levis»)	0	52	45	1	5	16	3	6	21	4	9	24	5	19	35	7.º
15 J. A. Watson Bourne (2 3/4 hp. «Blackburne»)	0	57	32	1	56	40	2	54	47	3	50	38	4	47	7	2.º
16 P. J. Enticknapp (2 3/4 hp. «Blackburne»)																
17 J. S. Holroyd (2 3/4 hp. «Blackburne»)	0	57	45	1	55	9	2	51	59	3	51	8	4	47	37	3.º
18 N. C. Sclater (3 hp. «Aurora»)																
19 S. A. Marks (2 3/4 hp. «Diamond»)	0	54	55													
20 H. V. Prescott (2 3/4 hp. «A. J. S.»)	1	3	55	2	7	54	3	41	47	4	51	42	5	55	46	8.º
21 A. Milner (2 3/4 hp. «Diamond»)																
23 P. Pike (2 3/4 hp. «Diamond»)	0	58	2	1	52	22										
25 R. O. Clark (2 1/4 hp. «Levis»)	0	52	37	1	46	4	2	48	21	3	46	23	4	55	37	4.º
27 H. W. Loughton (2 3/4 hp. «Douglas»)	1	0	3	2	3	43	3	9	52	4	11	26	5	11	35	6.º
28 A. H. Alexander (2 3/4 hp. «Douglas»)																
32 E. Longden (2 3/4 hp. «Dot»)	0	58	40	1	57	53	2	52	19	4	10	3	5	11	12	5.º

Distancia de una vuelta, 60 kms.

La carrera Senior, con iguales premios que la Junior, se componía de una vuelta más, o sean 360 kms.; la carrera fué brillantemente ganada por De La

Hay, sobre «Sunbeam», seguido en segundo lugar por D. M. Brown, sobre «Norton», con cuatro minutos de diferencia. Para que nuestros lectores puedan juzgar bien de los resultados, a continuación los publicamos íntegros:

	1.ª Vuelta			2.ª Vuelta			3.ª Vuelta			4.ª Vuelta			5.ª Vuelta			6.ª Vuelta			Clasificación.
	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.	
51 D. S. Alexander «Indian Scout»	0	49	6	1	36	7	2	23	17	3	8	23	3	54	47	4	41	25	6.º
52 F. W. Dixon «Indian Scout»	0	47	29	1	34	12	2	20	49	3	23	1	4	18	3	5	17	12	12.º
53 H. R. Harveyson «Indian Scout»	0	47	14	1	33	44	2	24	1	3	6	58	4	54	34	4	40	25	5.º
54 Bert Houlding «Indian Scout»	1	3	44	1	58	58	3	5	53										
55 Vivian Olsson «Norton»	0	45	39	1	41	59													
56 D. M. Brown «Norton»	0	43	53	1	26	59	2	11	48	2	55	56	3	41	17	4	26	12	2.º
57 J. W. Shaw «Norton»	0	47	17	1	34	12	2	20	55	3	20	31	4	7	39	4	51	46	7.º
58 Noel H. Brown «Norton»	0	57	52	1	44	1	2	31	36	3	19	11	4	7	7	4	54	24	8.º
59 G. W. Walker «Norton»	0	52	26	1	47	31	2	37	46	3	35	30	4	37	8	5	24	50	13.º
60 H. R. Davies «A. J. S.»	0	44	52																
61 Harold Petty «Norton»	0	51	52	1	41	7	2	33	15										
62 V. E. Horsman «Norton»	0	46	17	1	32	9													
63 Lt. F. C. North «Norton»	0	57	4	1	46	41	2	37	38	3	25	55	4	13	56	5	1	5	10.º
64 F. C. Townshend «Sunbeam»	0	45	22	1	30	20	2	17	45	3	9	48	4	9	10	4	54	29	9.º
65 G. Dance «Sunbeam»	0	41	28	1	22	11													
66 T. C. De La Hay «Sunbeam»	0	44	6	1	29	4	2	14	11	2	57	27	3	41	10	4	22	23	1.º
67 N. C. Sclater (Junr.) «Norton»	0	46	14	1	32	4	2	19	1	3	4	55	3	52	4	4	39	47	4.º
68 T. Simister «Norton»	0	44	58	1	31	31													
69 H. Le Vaek «Duzmo»	0	55	14	1	44	28	2	36	7	3	24	0							
70 Reg. Brown «Sunbeam»	0	45	22	1	30	22	2	16	59	3	1	30	3	47	31	4	32	27	3.º
71 Eric Williams «Sunbeam»	0	45	3	1	29	1													
72 E. S. Abram «A. B. C.»	0	50	31																
74 A. H. Alexander «Douglas»	0	43	51	1	25	5	4	21	16										
75 Capt. A. Lindsay, M. B. «Norton»	0	49	17	1	4	30	2	35	34	3	43	40							
76 Jack Thomas «Norton»	0	54	37	1	53	55	3	1	24	3	55	0	4	59	20	5	53	21	14.º
78 Reg. Lucas «A. B. C.»	No presentado.																		
79 Norman Black «Norton»	0	57	16	1	47	4	2	40	6	3	28	34	4	18	15	5	8	26	11.º



SECCIÓN OFICIAL



Movimientos de socios.

En las sesiones últimamente celebradas, han sido admitidos como socios del «R. A.-C. C.» los señores siguientes: don Ernesto Calbó, don José Preckler, don Otto Maier, don Teodoro Seebold, don Juan Sans, don Manuel Vidal Quadras, don Ramón Mayner, don Fernando Mercé, don Juan Rabassa, don José Badia, don José M.^a Catarineu, don José Carulla, don Miguel Castellvi, don Enrique Beleta, don Emilio Marfá, don Ricardo Martínez, don Carlos Manen, don Arturo Inglada, señores Lloveras Hermanos, don José M.^a Pinillo, don Giacomo De-Andreis y don Manuel Corrons.

IV Vuelta a Cataluña.

Por omisión involuntaria, dejaron de consignarse en nuestro número anterior, los empates resultantes en la clasificación de «Premios por Jornadas».

En la primera jornada, resultan con empate los coches números 5 y 27, con 227 puntos cada uno y se resolvió el empate a favor del número 27, por 24 segundos de ventaja sobre el número 5.

En la segunda jornada, los coches números 17, 28 y 34, obtienen los tres, 201 puntos cada uno, resolviéndose el empate por una ventaja de 37 segundos a favor del coche número 17.

Con gusto hacemos esta aclaración para conocimiento de los interesados.

Un testigo de calidad.

Recientemente ha estado en esta capital el Subsecretario de Instrucción Pública, Conde de Peña Ramiro, quien acompañado del Rector de nuestra Universidad el Marqués de Carulla, realizó una excursión en automóvil a varios puntos de nuestra región, entre ellos Granollers, en donde visitó las nuevas escuelas. El ilustre huésped pudo convencerse de la necesidad urgente de remediar el mal estado de muchas de nuestras carreteras. Se le informó sobre el terreno, del proyecto del nuevo camino de Tona a la Estación de Balenyá, para el que ofreció su valioso apoyo y para cuya realización el Ayuntamiento de Tona trabaja activamente.

Esperamos que de esta visita se deduzca, en plazo no lejano, alguna mejora en lo que concierne a la reparación de carreteras.

Los pasos a nivel.

Con motivo de la reciente catástrofe ocurrida en la vía férrea, próximo a Sabadell, que por la forma en que se desarrolló, no dió tiempo a dar aviso a los guarda-barreras, se pone una vez más de manifiesto la imprescindible necesidad de llegar cuanto antes y por todos los medios a la supresión de los pasos a nivel. Es cierto que, de no haber existido ninguno en el largo trayecto que recorrieron los vagones escapados de Tarrasa hasta el momento en que alcanzaron al tren que les precedía, no se hubieran evitado las dolorosas pérdidas registradas, pero asusta pensar las que hubieran podido ocurrir en los pasos a nivel, si el accidente hubiera tenido lugar durante el día, precisamente en lugares tan frecuentados como los que atraviesa la vía en las industriales ciudades de Tarrasa y Sabadell, la situación de sus muelles, etc., etc. Creemos que cuanto se haga para conseguir la desaparición de los pasos a nivel, será siempre de las que ocupen el primer lugar entre las más importantes.



Movimiento de socios.

Durante el mes de Junio han sido admitidos socios de número del «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: don M. Vall y Pedigó, don Arturo Cadena, don Esteban Humbert, don Pedro Soler, don Manuel Mercadal, don José María Cardona, don Joaquín Pujol Ferrer, don Juan Cabus Gaell, don Juan Gas, don Adolfo Gales, don Juan Roura, don Carlos Bieger, don Enrique Roca, don Enrique Cladella, don Florentino Batariu, D. Rafael Cisa, don Alberto Leek y don José María Fenech.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por los señores don Andrés Nel-lo, don Jaime Vidal, don José M. Badía, don Rafael Busquets, don Juan S. Auber, don Conrado de Maluenda, don Rogelio Serra, don Luis Sayé, don Manuel Alcoriza y don Emilio Marvá, este último por defunción.

Campeonato de Castilla.

Organizado por el «Real Moto-Club de España» se celebró el Campeonato de Castilla en el circuito de Galapagar, al que había de darse cuatro vueltas, siendo los resultados obtenidos los siguientes:

Motocicletas hasta 300 c. c.

Miguel Pradilla en 2 h. 17 m. 32 s. $\frac{2}{5}$ (Dos vueltas)

Motocicletas de 451 a 600 c. c.

Pedro Estalella en 3 h. 18 m. 24 s. $\frac{3}{5}$ (Velocidad media, 62'693 por hora)

Motocicletas de 751 en adelante.

Eduardo Landa en 2 h. 15 m. 24 s. $\frac{3}{5}$ (Velocidad media, 91'200 por h., record)

Manuel Fuentes en 2 h. 54 m. 38 s. $\frac{2}{5}$ (Velocidad media, 70'620 por hora)

Motocicletas de carreras.

Florencio Fuentes en 2 h. 18 m. 37 s. $\frac{3}{5}$ (Velocidad media, 89'043 por h.)

Side-cars fuerza libre.

Vicente Naurer en 2 h. 28 m. 36 s. $\frac{2}{5}$ (Velocidad media, 83'027 por h., record)

Germán Villar en 2 h. 43 m. 8 s. $\frac{4}{5}$ (Velocidad media, 75'000 por hora)

Side-cars de carreras.

Luis Coppel en 2 h. 41 m. $\frac{1}{5}$ (Velocidad media, 76'300 por hora)

La vuelta más rápida se la adjudicó Florencio Fuentes, en 31 m. 1 s.

Nuevos records motociclistas.

Durante los años últimos, debido a la paralización comercial e industrial habida en el ramo motociclista, no han sufrido alteración los records establecidos antes de la guerra.

Ahora nos hallamos ya en época en que comienza de nuevo la competencia comercial y con ella la fiebre de anunciar nuevos records de velocidad, que echen por la borda los records pasados que tan bellos nos parecían.

A continuación publicamos algunos interesantes records que acaban de obtener varios corredores en Broocklands.

RECORD DE LA HORA POR EMERSON SOBRE «A. B. C.»

Este record pertenecía en la categoría de 500 centímetros cúbicos a Stanley, sobre motocicleta «Singer» 3-4 HP. 500 c. c.

Stanley lo detentaba desde Octubre de 1912, habiendo cubierto en una hora 108'44 km. Emerson sobre motocicleta 3 HP. «A. B. C.» de 400 centímetros cúbicos solamente, ha cubierto en la hora 109'24 kilómetros.

La diferencia, si se quiere, es poca, pero la cubicación de la «A. B. C.» es solamente de 400 centímetros cúbicos, comparada con 500 centímetros que cubica la «Singer» de Stanley.

RECORDS DE O'DONOVAN SOBRE «NORTON»

Este experto corredor sobre «Norton TT.» 79 m/m. × 100 m/m. 490 centímetros cúbicos, ha sentado los consiguientes records de duración.

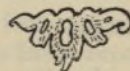
100 millas	1 hora 56 minutos 43 segundos	82'7 km. por hora
150 »	2 » 56 » 49 »	81'8 » » »
	2 »	82'6 » » »
	3 »	81'8 » » »

Estos records cubren las categorías 500 y 750 centímetros cúbicos y algún record de la categoría 1000.

RECORD DE Mc. NAB SOBRE «WOOLER 2 3/4 HP.

Este señor se ha adjudicado records de larga duración en la categoría 350 centímetros cúbicos, en la forma que a continuación se indica :

8 horas	550'1 km.	68'77 km. por hora
9 »	603'2 »	67'03 » » »
12 »	783'8 »	65'25 » » »
350 millas	8 h. 9 m. 43 s.	68'91 » » »
500 »	12 » 18 » 32 »	65'3 » » »



QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN DE TODAS LAS MATERIAS DE ESTA REVISTA

La Hispano-Suiza

Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

Carretera de Ribas, 279. Teléf. S. M.-250

FRANCIA (BOIS COLOMBES)

27, Rue Réunion

COCHES DE TURISMO, PARA HOTELES,
DE REPARTO, ETC.

ÓMNIBUS, CAMIONES, MOTORES MA-
RINOS, MOTORES PARA LA AVIACIÓN

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.


ANTES

VALLET, FIOL Y C.^A, S. en C.

Garage : Provenza, 171. - Teléfono G-922

OFICINAS Y EXPOSICIÓN:

PASEO DE GRACIA, 20. - TELÉFONO A-3158



AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS, S. A.

CAMIONES Y COCHES ELÉCTRICOS
"CT"

COCHES ELÉCTRICOS DE REPARTO
"WARD"

NEUMÁTICOS "SWINEHART"

BARCELONA

OFICINAS :

Rambla de las Flores, 16, ent.º

Teléfono 497-A

GARAGE :

Calle de Aragón, 410 a 416

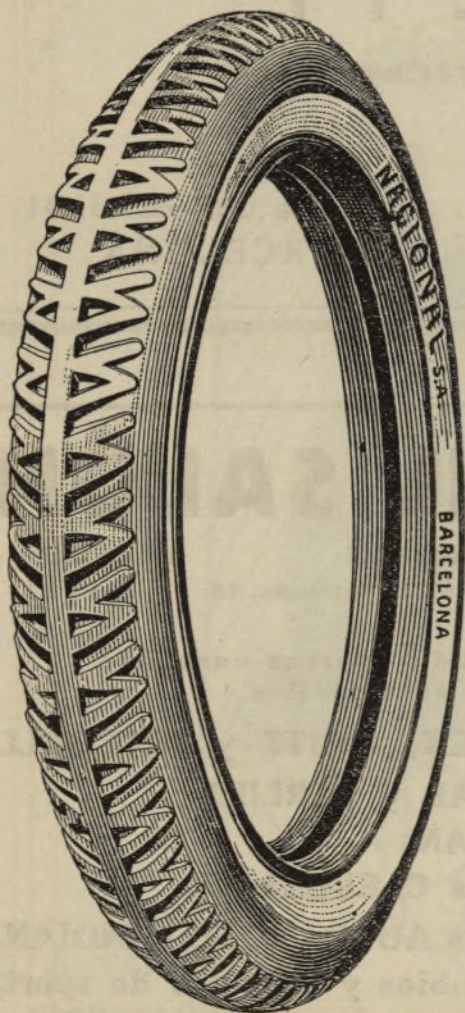
Teléfono 1177-S. P.

NEUMÁTICOS NACIONAL, S. A.

Diagonal n.º 391

Teléfono G. 986

BARCELONA



FÁBRICA EN MANRESA

CAPITAL :

4.000,000 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.

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

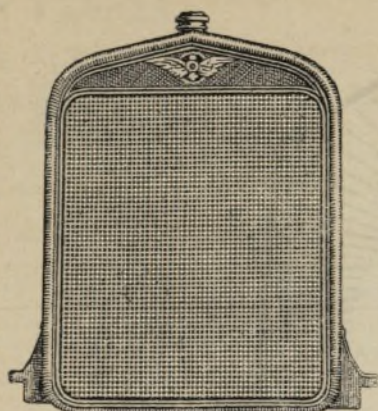
Tractores agrícolas CLEVELAND

**Rueda motriz SMITH, bicicletas AUTO-MOTO e INDIAN,
neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport,
de las más acreditadas marcas**



F. BATLLÓ, S. C.
BARCELONA

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



FÁBRICA DE RADIADORES PARA
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

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

MADRID:

Monteleón, número 28

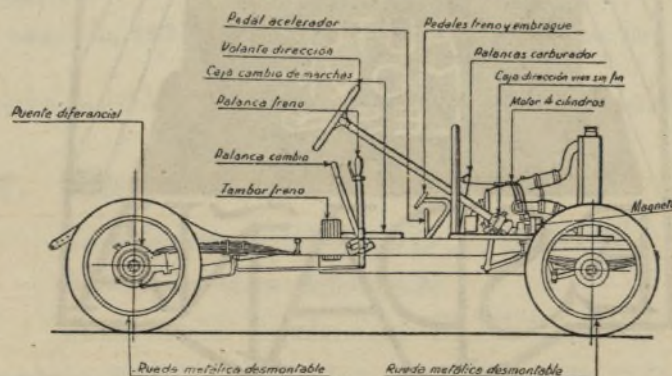
Teléfono I. 835

BARCELONA

Argüelles (Granvia Diagonal), 458

Teléfono G. 788

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES
DÍAZ Y GRILLÓ

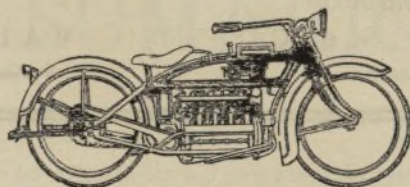


Sicilia, 141-143. - BARCELONA

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

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

HENDERSON



Motocicleta de Tres Velocidades
 Cuatro Cilindros y 16 Caballos de Fuerza

WERTHEIM

9, AVIÑÓ, 9

BARCELONA

TARIFA DE ANUNCIOS DE ESTA REVISTA

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

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

Las otras páginas preferentes (2.ª, 4.ª y penúltima) deberán asimismo estar ocupadas por anuncios enteros y su precio será superior en un treinta por ciento al de las otras páginas.

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

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

CHASSIS PARA TURISMO E INDUSTRIA : MOTORES
AVIONES E HIDROAVIONES
ESCUELA Y CAMPO DE AVIACIÓN EN PRAT DEL LLOBREGAT

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

VENTA DE AUTOMÓVILES : AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL :

J. ÁLVAREZ Y C.ª, S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUÍ

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA