

DALPENS



Font: [Biblioteca de Catalunya](http://biblioteca.de.catalunya.net/) CC Marca de Domini Públic 1.0

<http://creativecommons.org/publicdomain/mark/1.0/>

STADIUM

Año X : Núm. 320
5 de junio de 1920



El STUTZ, de don Juan Mata
vencedor de la IV Vuelta a Cataluña
(Pneus GOODRICH)

Número especial, dedicado
a la IV Vuelta a Cataluña

75 cénts.

La IV Vuelta a Cataluña en automóvil

Junto al Arco del Triunfo, en el Salón de San Juan, se instaló el control de salida



36 coches inscritos cruzaron bajo la pancarta dispuestos a terminar la prueba

El prólogo

ANUNCIADA CON más o menos intensidad la IV Vuelta a Cataluña automóvil y pensando en primer término en lo que debemos al lector paciente, nuestra preocupación constante fué la de informar de suerte que hasta ti llegasen con toda su realidad las impresiones recogidas por nuestra región y que por ellas, más o menos real, pudieses formarte una idea de lo que bien o mal, deportivamente hablando, hemos hecho. Para ello nos faltaba el medio de presenciar la prueba momento por momento, y la fortuna lo puso a nuestro alcance. Carles, el devoto del volante, vino en nuestro auxilio y con un desprendimiento digno del mayor reconocimiento nos proporcionó cómodo y agradable lugar en su auto. Nuestro deseo se había visto completado con creces; más que espectador, el cronista iba a ser actor de esta prueba deportiva formando equipo de un auto concursante; fruiríamos las emociones con todas sus gratas consecuencias; viviríamos tres días la vida de aquellos que habían de ser objeto de nuestra crítica. ¡Cómo hablaríamos después comentando nuestro honroso lugar conquistado!

En el Salón de San Juan

Era el punto escogido para la primera etapa, que comprendía los 116 kilómetros Barcelona-Caldas de Malavella.

Cuanto algo son o algo valen en materia automovilista están allí y nos despiden. «Pirelli», original como siempre, nos ofrece a puñados tarjetas postales ¡franqueadas!; sólo falta escribir en ellas. Pathé da vuelta al manubrio. Vemos muchas caras masculinas conocidas y caras femeninas que ya no olvidamos; Cuatrecasas, con su sincera simpatía, nos da un «bon día» entusiasta; un groom nos facilita listas, planos y prospectos;

Masferrer, el buen compañero, nos toma la filiación a todos y nos despide cariñosamente con la nostalgia amarga del que por amarguras ha de quedarse; Casades hace acopio de buen humor para tres días; y son las ocho en punto cuando el primer coche deja la cinta de salida en una mañana de mayo, mañana de luz y de flores, en pleno Salón de San Juan de la ciudad de Barcelona.

Los concursantes

Tomaron la salida cada dos minutos, los siguientes autos:

1.º El número 1, *Templar I*, de don José R. Carles, a quien acompañábamos don José Fontanet, este cronista y el mecánico don Manuel Rovira.

2.º El número 34, *Stutz III*, de don Juan Mata, con don Vicente de Arana, don Juan Faestlin, don Eusebio Bertrand y Mata y el mecánico don Pedro Suárez.

3.º El número 2, *Templar II*, de don Augusto Lletget, en el que iban don Alfredo Bosch, don Gaspar Sala y el mecánico don Jesús Salvador.

4.º El coche 17, *Apperson I*, de don Enrique Puig, en el que iban don Jaime Corbeto, don Manuel Estévez y el mecánico don Antonio Bartometu.

5.º El 21, *Reo II*, de don Francisco Forgas, yendo en su compañía las señoritas Isabel y Matilde Forgas, don Hermenegildo Arraz y el mecánico don Joaquín Blanc.

6.º Coche número 39, *Chevrolet II*, de don C. Pizzala, al que acompañaban don Armando Pin de Latour, don Carlos Galcerán y el mecánico don Laureano Vila.

7.º Coche número 18, *Crossley*, conducido por don Eduardo Flaquer, en el que iban la señora viuda de Flaquer, señorita Pilar Vázquez, don Francisco Rívero y el mecánico don Martín Aguilar.

8.º Coche número 16, *T. H. I*, de don José Alvarez, conducido por este señor, al que acompañaban su esposa doña Joaquina Roca de Alvarez, la señora doña Filomena Alexander de Artés y el gerente de la Editorial Deportiva, don Jaime Grau.

9.º Coche número 23, *Renault*, conducido por don Joaquín Vivó, en el que iban su señora esposa, don José Galvani y el mecánico don Vicente Lledó.

10. Coche número 25, *Abadal Buick*, de don José Anfruns, al que acompañaban su señora esposa doña María de los Dolores Colomerán de Anfruns, la señorita Teresita Torrens, don Manuel Torrens y el mecánico don José María Coll.

11. Coche número 42, *España II*, de don José Batlló, acompañado de don Narciso Font y del mecánico don Fernando Bergés.

12. Coche número 9, *Hispano-Suiza I*, de don Ricardo Pons, acompañado de don José Casamitjana, don Jesús Otera y del mecánico don Jaime Vallés.

13. Coche número 10, *Reo I*, de don José Ribas Monfart, acompañado de su hermano don Juan, de don Joaquín Planas y del mecánico don Francisco Boria.

14. Coche número 31, *T. H. II*, de don Sebastián Nadal, acompañado de la señorita Guadalupe Hereter, de don Tomás Hereter y de don Luis Aceña de la Cueva.

15. Coche número 8, *Briscoe I*, de don Alfonso Marín, acompañado de don Wenceslao y don Francisco Figueras, don Eduardo del Castillo y el mecánico don Juan Collado.

16. Coche número 33, *Apperson III*, de don Juan B. Rovira, acompañado de su señora esposa doña Dolores Lligé, de don José Fontcuberta y del mecánico don Jerónimo Busté.

17. Coche número 27, *España I*, de don Fe-

lipe Batlló, acompañado de don José Bruguera, don Víctor Debrigode y del mecánico don Jaime Minguell.

18. Coche número 7, *Buick II*, de don José Cuatrecasas, acompañado de doña Paquita Serrat de Cuatrecasas, don Joaquín Cuatrecasas y del mecánico don Emilio Pujol.

19. Coche número 19, *Chalmers*, de don Enrique Ytler, acompañado de las señoritas María Flaquer, Evangelina Peremateu, don Amadeo Peremateu y del mecánico don Silvestre Estruch.

20. Coche número 6, *Buick I*, de don Joaquín Cuatrecasas, acompañado de doña Juana Canals de Cuatrecasas, señorita Dolores Ensesa y don Narciso Callicó.

21. Coche número 14, *Lancia*, de don Joaquín Palazón, acompañado de doña Emilia Richard de Palazón, de doña Paquita Bertrán de Palazón, don Antonio Palazón, don Joaquín Palazón y Bertrán y del mecánico don Juan Catalá.

22. Coche número 29, *Dodge*, de don Félix Bueno, acompañado de don Esteban Bager, don Ricardo G. Granados y del mecánico don Juan Matas.

23. Coche número 24, *Hispano-Suiza II*, del Conde de Sert, acompañado de don Luis de Oriola Cortada, don Francisco Cerdá y del mecánico don Arturo Graells.

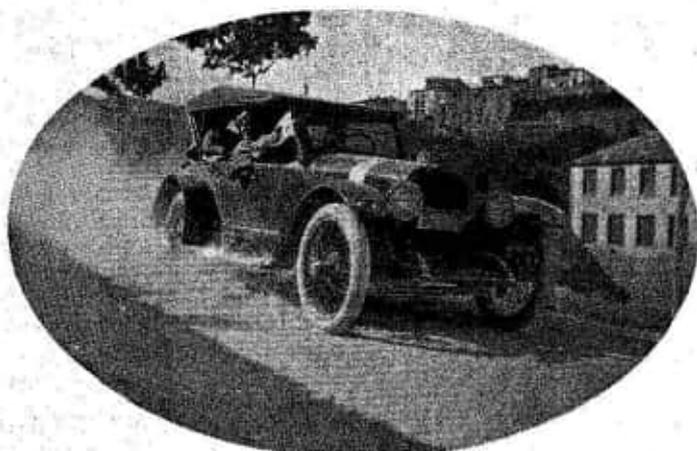
24. Coche número 41, *T. H. III*, de don Joaquín Xicoy, acompañado de doña Josefa Grau, viuda de Xicoy, de la señorita Mercedes Xicoy y del mecánico don Sebastián Vila.

25. Coche número 4, *Stutz II*, de don Alfonso Macaya, acompañado de doña Amelia Baixeras de Macaya, de la señorita Mercedes Macaya Baixeras, doña Paquita Bach de Grau y del mecánico don Alfonso Clavell.

26. Coche número 15, *Buick III*, de don Juan Fonolleda, acompañado de doña Rosalía Bosom



Un banquete al aire libre en Caldas de Malavella



El Templar, de don José Carles, premiado con medalla de oro

de Fonolleda, de la señorita Antonia Fonolleda, del doctor don Francisco Chacón y de los mecánicos don Francisco Manzanares y don José Sánchez.

27. Coche número 18, *King*, de don Federico O. Rissman, acompañado de su señora esposa, de la señora de Calado, de la señorita Alicia Calado, de don Alberto Hess y del mecánico don Joaquín Pereda.

28. Coche número 26, *Ford*, de don Narciso Freixa, acompañado de doña María Alegre de Freixa, de la señorita Nieves Alegre y del mecánico don José Ollés.

29. Coche número 11, *Pic-Pic*, de don Rafael Camps, acompañado de doña Concepción Guasch de Camps, de la señorita Julia Camps, de don Manuel Bigas y del mecánico don José Fuster.

30. Coche número 30, *Elizalde*, de los señores Pich Aguilera Hermanos, con don Miguel Pich, don Felipe Pich, don Dalmacio Domingo y don José M. Casades, conducido por don Rogelio Martínez Iriarte.

31. Coche número 20, *Briscoe II*, de don Juan Sabater, al que acompañan don Ramón Bernat, don Leopoldo G. Ovies y el mecánico don Policarpo Amigó.

32. Coche número 5, *Hudson*, de don José Ensesa, acompañado de la señorita Carmen Ensesa, de don Juan Camps, don José Grau y del mecánico don Eduardo Peix.

33. Coche número 30, *Chevrolet I*, de don Francisco de Cepeda, acompañado de don Pablo Llorens, de don Francisco Soler de Cepeda y del mecánico don Emilio López.

34. Coche número 3, *Stutz I*, de don Eusebio Bertrand y Serra, acompañado de las señoritas Mercedes Bertrand y Mata, Mercedes Mora, Elisa Elabern, de don Juan y don José Bertrand y Mata y del mecánico don Luis Berdera.

35. Coche número 32, *Apperson II*, de don José Gamandé, acompañado de doña Gertrudis F. de Gamandé, de don Domingo Giravent y del mecánico don Eduardo Bruar.

36. Coche número 43, *Stutz IV*, de don José Riera, acompañado de don José Moragas, don

Ramón Moré, don Luis de Balanzó y del mecánico don José Companys.

Siguiendo a los mentados coches partió el de Socorro del R. A. C. C., con el secretario de dicha entidad, don Joaquín Grases, y el doctor Sallent.

Como se ve, nos ha correspondido abrir brecha y nuestra emoción es grande cuando el *Templar I*, obedeciendo a su dueño y conductor, parte veloz hacia el camino de Mataró.

En plena ruta

Carros, tranvías, camiones, toda esa procesión del trabajo la sortea Carles como quien juega al escondite. Sin darnos cuenta nos hallamos a la salida de Badalona y al ascender el cerrillo de Mongat un caminero nos muestra un sendero nuevo, expreso para nosotros; menos mal. La

mañana se presenta riente y maravillosa; a la derecha, el mar canta su eterna canción y su azul se besa con el azul del misterioso horizonte. La carretera está bien; cruzamos Mongat, Masnou, Premiá, Vilasar y Mataró, según nuestros cálculos, al segundo. Fontanet no separa la vista de su cuaderno, donde llevamos anotado nuestro paso debido, kilómetro por kilómetro; Carles obedece ciegamente al itinerario marcado; yo contemplo lo que pasa veloz ante mi vista y me inunda de gozo el aspecto, siempre risueño de las casas levantinas. En las cercanías de Caldetas hallamos un control secreto. Miramos nuestro cuaderno: de acuerdo. Llevamos 57 minutos y 44 segundos de carrera.

La ruta es agradable y no está mal, por las cuestas, desde Caldetas hasta Tordera. El mar nos brinda a cada momento espectáculos de inconcebible grandeza; al lado opuesto, la retama nos ofrece su aroma seductor. Vamos casi en silencio, no hablamos; sólo Carles, de cuando en cuando, pregunta por minutos y kilómetros y bajo la toldilla del coche diríamos que el paisaje desfila ante nuestra vista como un film de maravillas; el pistoneo del auto no lo notamos.

Nos acercamos a Tordera y el contable nota un ligero avance. Marchamos lento. La maniobra ha tenido fortuna; en el paso a nivel, Catalá, el buen Segismundo, encendiendo el tercer puro del día, en la compañía de Alá ejerce de control secreto. ¡Qué suerte! Hemos pasado matemáticos. Carles sonríe, Fontanet comprueba el registro y canta un tiempo; yo anoto y callo.

Va quedando a un lado la costa azul y mientras nos acercamos a Lloret volvemos la vista atrás; allí, entre el esmeralda purísimo del mar y el cielo, rodeada de sus pinos venerables, queda Santa Cristina, la milagrosa, vigia de los pescadores. La campiña va cambiando y nos internamos por los bosques cuajados de pinos, nogales y encinas. Allí queda también Tossa, desde donde vemos por última vez el Mediterráneo. Ascendemos y descendemos collados hasta Llagostera, forzando la marcha para no perder regularidad. La tierra caliente, que invita al *dérrapage*, nos

recomienda prudencia. Un coche, el que nos sigue, nos pasa delante, pero después, sin duda convencido de su adelanto, nos cede nuevamente el lugar. La campiña de Gerona vase descubriendo a medida que avanzamos hacia Caldas. Todo ríe y la naturaleza canta sus más tiernas odas, bañando su armonía la luz del momento. Nuestro piloto, sin inmutarse, gufa concienzudo y Fontanet continúa haciendo cálculos. Faltan cuatro kilómetros para llegar a la meta de Caldas, faltan tres, faltan dos; ya nos acercamos; se consulta el cuaderno de ruta. «¿Vamos exactos?» pregunta Carles. «Sí.» Pisamos la meta — que el señor Ribas y el doctor Arruga guardan — a nuestro tiempo debido y vamos a dejar el coche en fila indiana.

Unos tras otros llegan todos los autos a la meta y quien más, quien menos, cree haber llegado a su tiempo y haber marcado la oportuna regularidad. Hasta alguno que ha cambiado tres neumáticos llega optimista; así ha de ser.

En la meta se desploma un sol de justicia. Entre la espesura del bosque cercano unos, y en una casa de campo nosotros, el ágape se desliza entre los comentarios de rigor. Unos sencillos campesinos nos han ofrecido fresco comedor y agua purísima. Hay apetito y le auguramos una derrota al Sáiz de Carlos que nos ofrece Jesús, el buen «templario». Allí fuera, en el bosque, se come y se ríe, brotando las risas femeninas como una bendición.

Segunda etapa.

En interminable hilera restan los 36 coches llegados, en turno riguroso de salida, el mismo de la mañana.

A partir de las dos y media nos van dando libertad y partimos hacia Gerona, a cuya travesía no llegamos, pero en cuyo arrabal nos saludan autoridades y personalidades locales, doblando luego hacia Santa Coloma, en cuyo interior nos aguarda el pueblo en masa y no sin que antes Catalá y Alá nos hayan tomado el tiempo «secretamente».

Y vamos a roer un hueso: el ascenso a San Hilario. El collado no está mal, el piso convida a marchar, pero hay tantos virajes y es tal el desnivel, que el volante requiere mano experta. La ascensión es deliciosa y el camino es una verde espesura, fresca y deliciosa; el agua corre por doquier entre castaños y pinos y la vegetación es espléndida. Coronamos lo alto y por fortuna no hemos perdido tiempo. Un control secreto está en funciones en el cruce Hostalrich-Arbucias, que descendemos por piso infame, que es peor al cruzar Arbucias y que es más malo aún después hasta las cercanías de Breda. ¡Lástima del valle delicioso cuya poesía nos borra la carretera infame!

Después de Breda hasta San Feliu de Codinas, nada hay notable, como no sea una carretera muy buena, un paso a nivel en La Garriga, como

prepararlo para despeñar autos por la cuneta, y desde San Feliu de Codinas a Caldas de Montbuy, fin de la segunda etapa, la tradicional carretera polvorienta que llega hasta «El Remei».

Tampoco aquí hay bajas.

Noche en Caldas de Montbuy. Buen alojamiento; cena amenizada por Jesús, el buen mecánico, que toma sin fe el Sáiz de Carlos, y por una Susana muy picaresca y no sabemos si más o menos casta. Concierto en la plaza por el coro de Caldas y tiernas sardanas que nos traen recuerdos de Palamós, de La Bisbal y de toda la bendita tierra ampurdanesa. Es bien avanzada noche cuando nos recogemos.

Segundo día (tercera etapa)

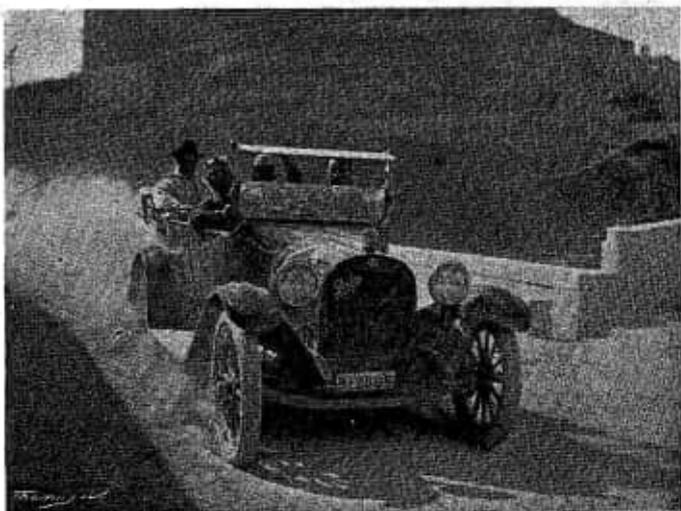
Tempranito, a las siete, vamos partiendo del paseo del Remei y esta vez no nos ha tocado el número 1. Sin embargo, salimos antes que algunos que se han dormido.

Hemos partido 34 coches remontando la cuesta hasta San Feliu de Codinas y camino de Moyá. Queda Castelltersol, que pasamos casi por fuera, y la carretera es buena hasta Moyá, que aparece a nuestra vista como colocado en un declive por arte de magos. Ascendemos su travesía y de salida unas hileras de arbolitos numerados nos ofrecen el ejemplo de que allí se rinde culto a la naturaleza con todo fervor. Son arbolitos que están plantados por niños y por ellos cuidados.

Carretera insuperable nos lleva a l'Estany y a poco un motorista, Cardelús, nos sorprende, cronómetro en mano. Miramos el cuaderno: de acuerdo. Llevamos 46 kilómetros cubiertos y hemos pasado un bosque de los más lozanos.

La carretera empeora a medida que nos acercamos a Vich. En Prats de Lluanés un ventero nos obsequia al paso, ¿con qué diriais? ¡Con una audición de fonógrafo!

Vich en peso presencia nuestro paso. Empezamos el trozo más duro de la Vuelta. La cuesta empieza camino de La Gleva; virajes a ángulo, materialmente unos sobre otros; cuesta durísima,



Otra medalla de oro corresponde al Dodge; de don Félix Bueno

Coches ganadores de Copas y premios



El TH., de don José Alvarez



El España, de don Felipe Batlló

colocadas las barandas de la carretera que aparecen a modo de enormes balcones, vamos ascendiendo ligerísimamente, gozando una indescriptible alegría cada vez que la altura nos depara un nuevo panorama. Es tanto lo que vemos, que la vista no consigue abarcarlo todo. Después del llano de Vich, todos los sistemas de montañas de la provincia se esfuman hacia el horizonte. Nuestro «vecino» es Cuatrecasas y cada vez que desde un viraje nos vemos, palmoteamos unos y otros con infantil ilusión.

El *Templar* maravilloso corona la cuesta como satisfecho de su obra. Consultamos cronómetros y libro: no hemos perdido tiempo. Carles ha pasado momentos de ansiedad, pero respira satisfecho.

Luego, entre bosques que son una oda a la naturaleza y campiñas siempre llenas de verdor, llegamos a Alpens y a la salida, en punto estratégico, Clavería, el humorista motormen, se nos atranca lápiz en mano. Miramos en torno y allí, entre matas, descubrimos la «fuerza misteriosa» que hasta allí ha llevado a Clavería. (El fiscal nos tacha lo restante.)

Hallamos a Casades sacando el polvo de su auto a fuerza de chistes. Más de mil virajes hay que cruzar para llegar a Berga. Aspectos de montañas los más singulares: montes que parecen cortados a pico, barrancos sin fondo, vegetación inmensa, madrigales en pleno corazón del monte y gente sencilla que en su



El Stutz, de don Juan Malo y vencedor



El Stutz, de don Eusebio Bertrand y Serra



El Elizalde, de los señores Pich Aguilera Hnos

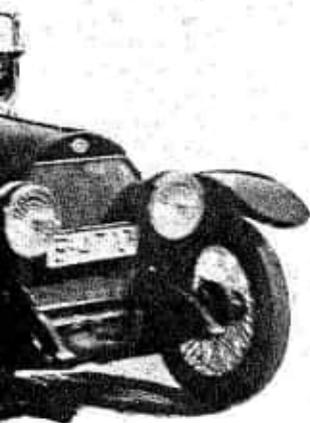
Especiales en la IV Vuelta a Cataluña



El Apperson, de Don Enrique Puig



El Renault, de don Juan Vivó



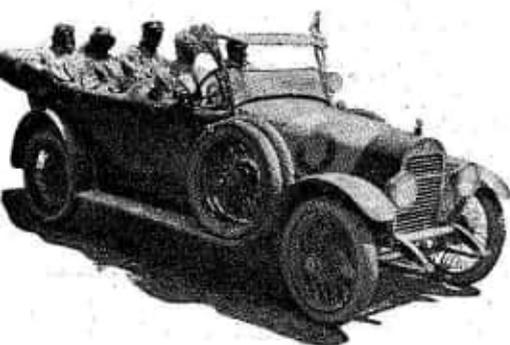
*...to con el premio de honor
prueba*

cara llevan retratada la bondad de su alma. Campesinos hasta los cuales apenas si llega el ruido de las grandes urbes. ¡Dichosos!

Nos acercamos a Berga y la carretera está infame, tanto, que todos hemos de pasar contando el pistoneo. Atravesamos la localidad y el camino continúa infame, horrible. Después, a medida que nos alejamos, ancha ruta en suave descenso convida a hacer correr el marcador de velocidades. Corremos deslizándonos veloces por la sinuosa orilla del Llobregat. Presas, fábricas, colonias obreras de coquetón aspecto, altísimos árboles, se suceden sin interrupción durante los 50 kilómetros que faltan hasta Manresa. Allí la naturaleza luce sus galas como un homenaje al trabajo. Allí está una fracción importante de Cataluña que labora. Allí brotan fuentes de riqueza al par que rugen las innumerables presas que transforman su energía en el bendito y dulce pan de los obreros...

En Manresa

Nos recibe el Centro Industrial con una amabilidad exquisita. Nos cede sus habitaciones de aseo y sus salones para el refrigerio. En mesas cubiertas de claveles blancos, rosas y rojos nos sirven el ágape, que sazonomos con los comentarios de la etapa. El entusiasmo no decae. Los chauffeurs y mecánicos, en un salon-



El Hudson, de don José Ensesa



El Lancia, de don Joaquín Palazón

Fotos Claret



Don Joaquín Xicoy sobre T. H. (medalla de oro)

cito contiguo, baten el cobre también. Jesús se decide a meter el Sáiz de Carlos en el saco de viaje.

Hay un conflicto «por mor» de la aglomeración y Elías saca sus energías dormidas. Vamos partiendo del final de la Rambla, donde los manresanos forman dos murallas humanas.

La cuarta etapa

Es Manresa-Vallfogona. Dejamos a partir del puente la ruta de Can Massana a la derecha y nos dirigimos por la de Monistrol; Claret y Badosa, parapetados a guisa de control secreto, disparan sus máquinas, a la caza de fotos interesantes. Mucho polvo mientras bordeamos el Montserrat hasta Collbató. Buena ruta Bruch arriba, por donde admiramos los flancos de la santa montaña, que aparecen flotantes en un mar de luz. Cogemos olorosa retama cerca del Bruch de abajo. Vamos consultando nuestro libro: no hay desacuerdo.

En Castellolí, muchachas gentiles nos obsequian con su armoniosa risa y nos preguntan: «¿On aneu?» Por toda respuesta les ofrecemos la retama. Igualada, mala travesía. Buena al acercarnos a la Panadella, en cuyas cercanías un control secreto ha actuado sin detrimento de nuestra regularidad. Cruzamos Santa Coloma de Queralt; la temperatura ha refrescado y es gratísima. Tras unos kilómetros de carretera un tanto peligrosa y desnuda, llegamos al balneario de Vallfogona.

En Vallfogona

Unos en el establecimiento, otros en los chalets, hemos ido acomodándonos. El señor Ribas, como siempre, ha estado a nuestro lado multiplicándose por atender a todos. Hablamos por teléfono con Barcelona, unos tras otros; mandamos recuerdos para los nuestros, que en el hogar, sin duda, piensan en nosotros minuto por minuto... más, tal vez, que nosotros en ellos.

Después del ágape, notable por cierto, y de vagar por el jardín a falta de otro atractivo, nos recogemos. Hay habitación para uno, donde halla-

mos «nutrida» compañía (?), y hay quien opta por pernoctar en el auto. De madrugada, un chubasco saca a los chauffeurs de su sueño y ¡hay que ver un concurso matinal de velocidad en desplegar capotas!

Quinta etapa

Repasado escrupulosamente nuestro cuaderno nos encaminamos al lugar de salida y hacemos acopio de húmeda retama mientras el juez va cantando: «Faltan cinco minutos, cuatro, tres, dos, uno, medio. Partir.»

La ruta húmeda exige prudencia, especialmente al cruzar el pueblo de Vallfogona, pero la regularidad nos obliga a correr cuanto es preciso. En dos ocasiones, cerca de Belltall, cortamos los virajes, patinando con peligro. Carles nos mira sonriendo para alejar nuestro justo temor. Vamos pasando a algunos autos que prefieren guardar prudencia. Dejamos Solivella, cuya travesía es un Calvario, y hasta Montblanch la carretera es ancha, pero mala y peligrosa. Mas no nos duele el sacrificio: hemos cruzado el primer paso a nivel en Montblanch, donde el control secreto anota tiempos, con la debida regularidad. Damos una satisfacción a nuestro piloto por el mérito de su labor. No nos fiamos y el *Templar* corona veloz Lilla y su collado, donde otro control confirma nuestra carrera afortunada. Nos invade natural alegría. ¡Cuántos perderán puntos en esta etapa! Miramos los datos oficiales y no están en regla con el recorrido. Optamos por lo real sin caer en el error. Hasta Valls aprovechamos la carretera bastante buena, pues como suponíamos, la travesía está como siempre, horrible, y después, una cinta diriaís de pavimento hasta Tarragona, por donde exactamente corremos, nos lleva al fin de la penúltima etapa, no sin asombrarnos de que Estallega, en funciones de control secreto, se halle situado a unos tres kilómetros de llegada. ¿Para qué, entonces, ese margen de 15 minutos?

En Tarragona la protesta por este control secreto es general y nos aseguran que no será válido, como no lo fué otro análogo en otra Vuelta.

En Tarragona

Los 32 coches llegados son objeto de gran curiosidad, formando larga hilera en la Rambla. Repartidos nosotros en varios hoteles, preparamos el acto final. En el París alcanzamos un saloncito donde los que ya somos inseparables compañeros «templarios» de viaje, Carles, Bosch, Lletget, Fontanet, Morell y los fieles mecánicos, pensamos en un buen fin para nuestros coches. Por lo menos, el cuaderno de datos nos lo demuestra con una evidencia que no admite dudas.

Carles menciona el Champaña y Lletget se opone. Hay un pequeño cabildeo y se nos somete el caso; fallamos a favor de Carles con las naturales restricciones. Jesús lo prefiere al Sáiz de Carlos (!) Brindamos por el feliz fin de la Vuelta y hay un momento que se nos antoja grande, aun dentro de la intimidad.

Luego preparamos los bártulos para matchar de nuevo. Mientras nos acomodamos en el coche, un periodista rural nos habla de rumores y co-

mentarios que juzgamos indignos y propios de lavanderas, que ha recogido en el hotel, acerca la seriedad de ciertos funcionarios de la carrera, y buenamente le convencemos de que no vale la pena de mencionarlos. El hombre insiste en darselos importancia. Como no nos conoce, cae en la vulgaridad de acusarnos. Al darnos a conocer Carles y este cronista, su cara roja «agrícola» cambia con un amarillo cera.

El hombre nos da sus explicaciones. Nosotros nos limitamos a aconsejarle sentido común.

Última etapa

Un verdadero paseo desde Tarragona hasta Barcelona, por Vendrell, Villanueva, Garraf, donde aun queda el leño dondè colgaron a la lujuriosa «Mala dona»; Gavá y Cornellá, cuyo paso a nivel nos obliga a marchar después como un tiro hasta la meta, que pisamos exactos.

A medida que nos hemos ido acercando a Barcelona, caras amigas nos han ido saludando a nuestro paso. Son tantas las que llevamos anotadas en nuestro carnet que preferimos abstenernos.

La carretera no ha estado del todo mal. Además, íbamos de cara a casa y la esperanza de abrazar a los nuestros nos ha hecho olvidar aun el piso de la ruta. La emoción agradable de la vuelta por nuestra querida región invade todos nuestros pensamientos.

La llegada

Numeroso gentío aguarda la llegada en la Avenida del Tibidabo.

He aquí el orden por el cual nos presentamos en la meta cuantos hemos salido de Tarragona, ante el Jurado, que lo forman los señores Fiol, Planás, Majó y Almirall:

1, el auto de don R. Camps; 2, el de don J. B. Rovira; 3, el de don J. Mata; 4, el de don José Batlló; 5, el de los señores Ribas Monfar Hermanos; 6, el de don Joaquín Cuatrecasas; 7, el de don José Cuatrecasas; 8, el de los señores Hijos de F. Forgas; 9, el de don Augusto Lletget; 10, el de don J. R. Carles; 11, el de don J. Fonolleda; 12, el de don J. Ensesa; 13, el de don A. Macaya; 14, el de don F. Bueno; 15, el de los señores Pic Aguilera Hermanos; 16, el de don F. Cepeda; 17, el de don C. Pizzala; 18, el de don F. Rissman; 19, el de don J. Palazón; 20, el de los señores Bruguera y Sandiumenge; 21, el de don S. Nadal; 22, el de don J. Alvarez; 23, el de los señores Pic Aguilera Hermanos; 24, el de don E. Bertrand; 25, el de don J. Riera; 26, el de don J. Gamandé; 27, el de Z.; 28, el de don C. Ballesteros; 29, el de don J. Vivó; 30, el del Conde de Sert; 31, el de don J. Anfruns.

Detalles rápidos

Trazamos estas líneas desconociendo la clasificación, pero presumimos que la tarea del Jurado ha de ser ardua. Nosotros, en nuestro libro de viaje, hemos anotado errores en datos técnicos, de cuyos efectos nos hemos librado. Salimos a la Vuelta con ánimo de lograr la regularidad perfecta y creemos haberlo hecho. Eso sí, nos parece demasiado duro a 35 km. por hora, especialmente en etapas como la de Caldas-Manresa, de-

bido a las pendientes y crecido número de virajes.

En otra oportunidad nos ocuparemos con más detención y espacio de estas cosas. Hoy escribimos sin otro ánimo que el de dar al lector amigo una humilde impresión de la carrera. Sin duda, nuestras impresiones serán las de muchos otros. Ciertamente no hemos tenido la fortuna de llevar a nuestro lado, como otros concurrentes, damas gentiles que con su risa nos hayan alegrado más los momentos; pero, ¡qué le vamos a hacer! De todos modos, la presencia de ellas ha dado a la caravana un carácter de dulce simpatía.

En cuanto a organización hemos visto bastante buen deseo y cuantos forman parte del Comité de la carrera nos han atendido cumplidamente.

Peones camineros, Guardia civil, guardas rurales, a cuantos ha solicitado el R. A. C., cumplieron fielmente su cometido.

A todos un elogio.

Reconocimiento

Nuestros compañeros de caravana no nos han olvidado un instante. Han apelado a todos los medios para hacer grato nuestro viaje y nos han colmado de bondades. Nuestra labor informativa la han favorecido con celo exquisito. Han transformado nuestro viaje de información en un paseo turista, dejando en nuestro espíritu, amante de la naturaleza, el más agradable recuerdo y por ello nuestro reconocimiento es sincero para todos, especialmente para Carles, que ha labrado un triunfo moral para nuestro auto, merced a una constancia sin límites y a su mano maestra, que ha aprovechado las excelencias del auto en todo momento.

Del auto *Templar* sólo diremos que no ha fallado jamás, que ha vuelto intacto a Barcelona y que, al dejarlo después de tres días de marchar en él, ni la más leve huella de fatiga sentimos, quedando admirados de la forma en que ha obedecido siempre a su dueño y conductor.

Creemos que esto es bastante elocuente.

F. A. CANTO ARROYO



El Stutz, de don Alfonso Macaya, obtiene también medalla de oro

La clasificación

He aquí la que pocos días después de la carrera nos facilitó el Real Automóvil Club de Cataluña:

Premios de la clasificación general

1.º Copa de Honor del Real Automóvil Club de Cataluña, al coche número 34, *Stutz*, de don Juan Mata, con 591 puntos.

2.º Copa del Presidente del R. A. C. de Cataluña, al coche número 14, *Lancia*, de don Joaquín Palazón, con 582 puntos.

3.º Copa del presidente del Comité organizador, al coche número 30, *Elizalde*, de los señores Pich Aguilera Hermanos, con 581 puntos.

4.º Copa del gobernador civil de Barcelona, al coche número 16, *T. H.*, de don José Alvarez, con 580 puntos.

5.º Copa del Círculo del Liceo, al coche número 27, *España*, de don Felipe Batlló, con 579 puntos.

6.º Copa de la Sociedad Atracción de Forasteros, al número 3 *Stutz*, de don Eusebio Bertrand y Serra, con 578 puntos.

7.º Copa del Ayuntamiento de Barcelona, al número 5, *Hudson*, de don José Ensesa, con 577 puntos.

Premios por jornadas

1.ª Copa Caldas de Montbuy, al coche número 27, *España*, de don Felipe Batlló.

2.ª Copa de la Mancomunidad de Cataluña, al coche número 17, *Apperson*, de don Enrique Puig.

3.ª Copa del Comité organizador, al coche número 23, *Renault*, de don Joaquín Vivó.

Premios especiales

1.ª Copa Elizalde, al coche de construcción nacio-

nal mejor clasificado: número 40, *Elizalde*, de los señores Pich Aguilera Hermanos.

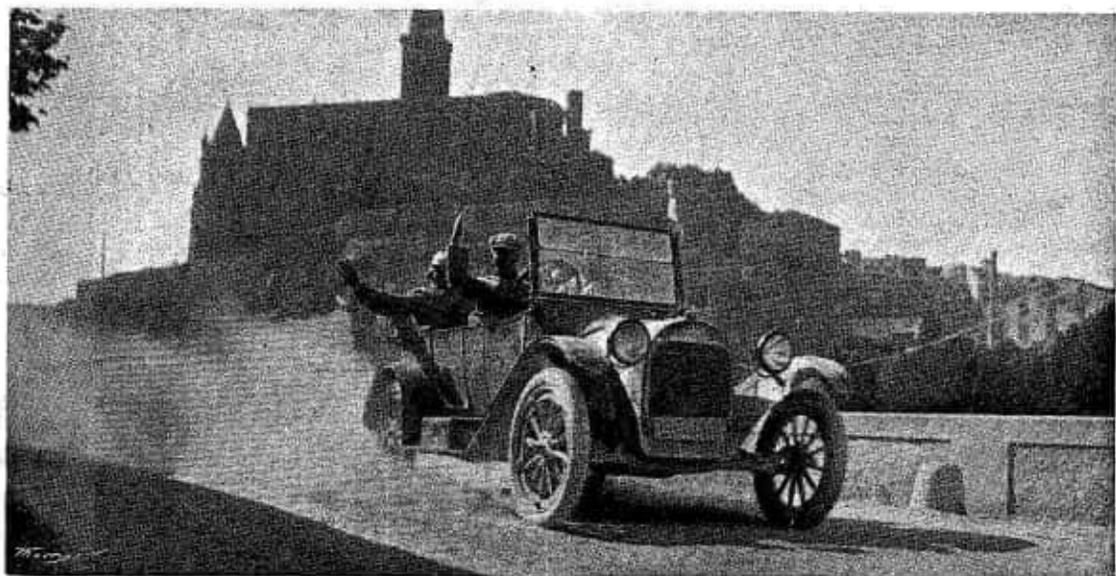
Copa Automóvil Saló, al coche mejor clasificado durante todo el trayecto: al número 34, *Stutz*, de don Juan Mata.

Medallas de oro

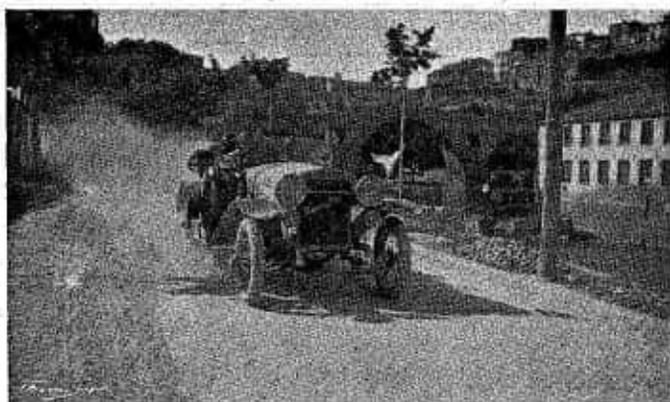
Al coche número 2, *Templar*, del señor Lletget, con 576 puntos; al número 9, *Hispano Suiza*, del señor Pons, con 571 puntos; al coche número 41, *T. H.*, del señor Xicoy, con 571 puntos; al número 43, *Stutz*, del señor Riera, con 569 puntos; al número 1, *Templar*, del señor Carles, con 569 puntos; al coche número 4, *Stutz*, del señor Macaya, con 569 puntos; al coche número 29, *Dodge*, del señor Bueno, con 569 puntos; al coche número 8, *Briscoe*, del señor Collado, con 565 puntos; al número 25, *Abadal Buick*, del señor Anfruns, con 565 puntos; al coche número 32, *Apperson*, del señor Gamandé, con 565 puntos; al coche número 39, *Chevrolet*, del señor Pizzala, con 565 puntos; al coche número 38, *Chevrolet*, del señor Cepeda, con 562 puntos; al coche número 28, *King*, del señor Rissmann, con 560 puntos; al coche número 15, *Buick*, del señor Fonolleda, con 555 puntos; al coche número 31, *T. H.*, del señor Nadal, con 551 puntos; al coche número 24, *Hispano Suiza*, del Conde de Sert, con 537 puntos; al coche número 42, *España*, de don José Batlló, con 537 puntos; al coche número 6, *Buick*, del señor Cuatrecasas (don Joaquín), con 532 puntos.

Medallas de plata

Al coche número 7, *Buick*, del señor Cuatrecasas (don José), con 521 puntos; al número 11, *Pic Pic*, del señor Camps, con 520 puntos; al número 10, *Reo*, de los señores Ribas Monfar, con 507 puntos; al número 33, *Apperson*, del señor Rovira, con 498 puntos.



Otra medalla de oro corresponde al Chevrolet, de don Carlos Pizzola



El Hispano, de don Ricardo Pons, clasificado con medalla de oro

La IV Vuelta a Cataluña a bordo de un "Elizalde"

Si el nombre de una famosa marca tres veces triunfante en la clásica Vuelta a Cataluña y el de un peritísimo conductor campeón también en la gran prueba, habían de ser garantía de un posible nuevo éxito, hay que reconocer que estuve muy acertado al aceptar—escogiendo entre los varios que me ofrecieron plaza—un puesto en el único *Elizalde* que tomó parte en la carrera de este año. Sin embargo...

Cuando por la mañana del primer día de carrera me «entrevisté» allá en el Salón de San Juan con el viejo coche que debía conducirnos; cuando al levantarle el capot pude ver que se trataba de uno de los primeros *Elizalde* salidos de fábrica; cuando me enteré de que aquel vehículo llevaba recorridos más de ochenta mil kilómetros; cuando, en fin, comparé las pequeñas dimensiones de su motor con las de aquellos potentes coches que se alineaban bajo la pancarta, confieso que no pude abstenerme de interrogar al amigo Rogelio Martínez—el mismo que el año pasado supo conducirme también a la victoria—sobre nuestras probabilidades contra aquellos treinta y cinco rivales, mayores muchos y más nuevos todos que *el coche número treinta*, propiedad de los señores Pich Aguilera Hermanos, fervientes convencidos de las excelencias de la gran marca nacional.

A mis preguntas y a mis dudas hubo de contestarme Rogelio con una sonrisa expresiva de su absoluta confianza, añadiendo que, de no tener plena seguridad en su *Elizalde*, jamás los señores Pich ni él le hubieran equipado con los neumáticos *General*, que representan, cuyo debut oficial se hizo en esta carrera, por cierto de un modo brillantísimo.

Salí, pues, de Barcelona, si no convencido, seguro cuando menos de terminar la carrera y aun confiando en una posible clasificación, pero descon-

tando, desde luego, toda probabilidad de alcanzar ningún puesto de honor.

Y transcurrió la primera etapa y pude comprobar como nuestro viejo *Elizalde* subía sin la menor fatiga las cuestas de San Pol y de Calella y como luego escalaba la carretera que de Lloret conduce a Tossa y como por la tarde del mismo día atacaba valiente y sin desmayos la ascensión a San Hilario por Santa Coloma. Y cuando al anochecer, después de ganar las alturas de San Feliu de Codinas, llegábamos a Caldas de Montbuy y Rogelio, satisfecho, me interrogaba sonriente, no quise darme aún por convencido. «Mañana, tal vez, camino de Alpens...», repliqué.

Pero llegó la segunda jornada, la más dura de la carrera, la de verdadera

prueba para demostrar la calidad y la resistencia de los coches concursantes con las empinadas cuestas de Moyá y Santa María de l'Estany, con la fantástica carretera que desde San Hipólito de Voltregá asciende en atrevidas espirales a los altos de Alpens, con el intransitable paso de Berga, con la travesía de Monistrol a los Bruchs, etc., etc., y en ella el *Elizalde* alcanzó el mayor triunfo de la carrera, porque poniendo de relieve sus altas condiciones de coche de gran turismo, alcanzó una perfecta regularidad, ganando gran número de puntos al paso de los controles secretos, estratégica y abundantemente repartidos.

Por esto al término de aquel día, rendido ya a la evidencia, pude vislumbrar un puesto de honor en la clasificación, y al siguiente, cuando pisamos la meta en la Avenida del Tibidabo tras la postrer jornada de una felicísima excursión de imborrable recuerdo, un repaso a las notas de viaje acabó de convencerme de que nuestra clasificación estaría muy por encima de la que yo calculaba tres días antes en el Salón de San Juan, a la vista de la inmensa caravana dispuesta a partir.

Poco después, en efecto, la relación oficial nos señalaba el tercer lugar en la clasificación, adjudicándonos la Copa del Presidente del Comité or-



El control de Mánresa en funciones

Fotos Claret

ganizador y la donada para el coche de fabricación nacional mejor clasificado.

Ello, más que cuantas palabras emplear pudiera, demuestra la alta calidad y excelentes condiciones de un coche cuya espléndida performance queda descrita a vuela pluma en las precedentes líneas y por la cual es de justicia felicitar a la casa constructora, a sus concesionarios los señores Pujadas y Llobet, a los señores Pich Aguilera Hermanos y al amigo Rogelio Martínez, cuyo nombre figura ahora, como siempre, junto al de la famosa marca *Elizalde* en la Vuelta a Cataluña. — J. M. C.

Triunfantes y distinguidos

No es posible en los estrechos límites a que nos vemos obligados a constreñirnos, dedicar el cumplido elogio a que se hicieron acreedoras las marcas concursantes.

Al intentarlo, aun a riesgo de involuntarios olvidos, hemos de comenzar por la marca de la victoria, por

Los «Stutz»

No era menester el grandioso triunfo de los vencedores en la IV Vuelta a Cataluña para acreditar estos coches. Harto conocidos sus resonantes éxitos en América, viene el de ahora a escribir una página más en su brillante historial. Un repaso a la clasificación hablará a nuestros lectores con más elocuencia que cuanto escribir pudiéramos en su elogio.

La Copa de Honor, la del Automóvil Salón, la de la Sociedad de Atracción de Forasteros y dos medallas de oro, son los premios que se adjudicaron los *Stutz* de don Juan Mata, de don Eusebio Bertrand y Serra, de don Alfonso Macaya y de don F. Riera; envidiable lote de trofeos, digno de la famosa marca.

Los neumáticos «Goodrich»

Aun cuando la fama de los pneus *Goodrich* anda bien extendida de largos años por el orbe, puede decirse que entran hogaño en las lides questras, y en la Vuelta a Cataluña, equipando a los victoriosos *Stutz*, contribuyen espléndidamente a confirmar la gloria sólidamente adquirida por estos coches americanos, afianzándose, ratificándose en la suya en demostración de que el equiparse con pneus *Goodrich* es adquirir un medio seguro y positivo para el triunfo.

Neumáticos «General»

Únicamente teniendo la más absoluta confianza y la seguridad más completa de alcanzar un éxito, se comprende que en una prueba tan sembrada de dificultades cual es la Vuelta a Cataluña, haya quien se atreva a lanzar a un debut oficial unos neumáticos hasta el presente poco conocidos.

Pero tanto los señores Pich Aguilera Hermanos, representantes en España de los ya famosos *General*, como su agente de ventas don Rogelio Martínez, conocían sobradamente por experiencia propia y por la de sus primeros clientes, las altas condiciones de resistencia y duración de aquellas

gomas, llamadas a alcanzar singular renombre en nuestro mercado; y por ello no vacilaron en equipar con los *General* su coche *Elizalde*, a cuya notable clasificación contribuyeron no poco tan excelentes neumáticos.

Los «T. H.»

Por segunda vez se han presentado los *T. H.* a luchar en la Vuelta a Cataluña y por segunda vez han logrado una altísima clasificación que honra a la industria nacional y que consagra a estos coches de fabricación puramente española, como dignos de figurar entre los mejores.

Tres automóviles *T. H.* tomaron parte en la Vuelta de este año: el del señor Alvarez, el del señor Xicoy y el del señor Nadal, y de ellos el primero obtiene la Copa del Gobernador y uno de los primeros lugares de la clasificación general con 581 puntos, y los otros dos medallas de oro.

Las esperanzas que la concienzuda y admirable labor técnica de los Talleres Hereter hizo siempre concebir a los automovilistas se han visto enteramente confirmadas con los éxitos señaladísimos que ha obtenido esta novel y ya acreditada marca.

«Chevrolet»

Como dos y dos son cuatro, los coches *Chevrolet* han demostrado, en las tres Vueltas en que han participado, que la buena calidad de su construcción está tan por encima de su precio, que pueden competir con los más afamados. Los dos coches de esta marca que han tomado parte en la Vuelta a Cataluña, conducidos por los señores Pizzala y Cepeda, han obtenido ambos medalla de oro, igual como los dos *Chevrolet* que concurren en la Vuelta de 1917 y los dos de 1919. Es la realidad, siempre confirmada, de un bello y pocas veces asequible ideal.

«España»

El lugar honrosísimo que ha conquistado en la clasificación general de la IV Vuelta a Cataluña el *España*, de don Felipe Batlló, ganando, además, las Copas del Círculo del Liceo y Caldas de Montbuy, es una justa recompensa a la obra meritísima y patriótica del creador de esta marca y un glorioso galardón para la industria automovilista nacional, al que da todavía mayor relieve la medalla de oro ganada por el otro coche *España* que tomó parte en la prueba, conducido por don José Batlló.

«Pirelli»-«Nacional»-«Goodyear»

Era de rigor que en prueba de tal naturaleza, en la que la calidad de los neumáticos juega principalísimo papel, figuraran equipos de los acreditadísimos *Pirelli*, tantas veces vencedores cuanto a más duras pruebas se les somete; de los famosos *Goodyear*, los neumáticos predilectos de los americanos, y de los *Nacional*, moderna marca española en la que se tienen puestas fundadas esperanzas de grandes éxitos.

Unos y otros portáronse como buenos en la IV Vuelta a Cataluña, alcanzando todos los honores de la clasificación.