

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

La IV Vuelta a Cataluña, por
J. Grases. Cuadros de cla-
sificación.

De las mejoras en las carre-
teras con ocasión de las
pruebas deportivas.

Del mercado automovilista.

Sección oficial «R. A.-C. C.».

Sección oficial «R. M.-C. C.».

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

B U I C K

construido con materiales de acero cromo-níquel

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

P R I M E R L U G A R

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

Motor 6 cilindros.

Ignición, arranque y alumbrado "DELCO".

Válvulas en la cabeza.

Embrague a discos con ferodo.

Suspensión Cantilever.

Puente oscilante.

Carburador con gicleur regulable.

Aspirador de bencina, sistema Vacuum.

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

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



LA IV VUELTA A CATALUÑA

En los días 22, 23 y 24 del pasado Mayo, se celebró la tradicional prueba deportiva para automóviles, conocida con el nombre de Vuelta a Cataluña, que por cuarta vez y con éxito creciente, organizó el «R. A.-C. C.». Así puede afirmarse: en cuanto a las inscripciones, se elevaron a la importante cifra de 43, número nunca alcanzado en una prueba deportiva de la naturaleza de la que nos ocupa; citaremos como dato el que, en la 1.^a Vuelta a Cataluña, se inscribieron 30 coches, 36 en la 2.^a y 38 en la 3.^a Sensible fué que por causas diversas no pudieran tomar la salida todos los inscriptos, realizándolo, sin embargo, 36 coches, de los que consiguieron clasificarse 31.

Y en cuanto a la regularidad, también se ha alcanzado un gran éxito; si se tiene en cuenta, que con un recorrido que pasaba de 700 kms., con alguna etapa de verdadera prueba y con repetidos controles secretos, no llega a cien puntos la diferencia de los ganados entre el proclamado vencedor y el último de la clasificación. Como prueba de turismo, no pasaremos por alto la circunstancia de ser en gran número las señoras que en ella han tomado parte, dando una nota sumamente simpática a la expedición.

Una de las principales dificultades con que ha tropezado el C. O. ha sido, desde el primer momento, el fijar el itinerario de la Vuelta a Cataluña, que por cuarta vez se hacía este año. Era lógico, en primer lugar, que las carreteras que lo formarían reunieran condiciones de circulación, capaces de permitir a los coches una marcha *regular* de 35 kms. hora, circunstancia bastante difícil de poner en práctica, dado el estado en que, por regla general, se encuentran algunas carreteras, máxime teniendo en cuenta la extensión del recorrido, que había de alcanzar a las cuatro provincias catalanas. Por otra parte, siendo uno de los fines principales de estas manifestaciones deportivas que periódicamente organiza el «R. A.-C. C.», el que gracias a ellas se reparan con más o menos intensidad muchas porciones de carreteras; también era lógico que se escogieran para el itinerario algunas que, hallándose en mal estado, pudieran ser objeto de reparación para la fecha de la IV Vuelta.

En segundo lugar, el itinerario también debía reunir la condición de que se visitasen comarcas a las que otros años no se hubiese llegado, para darle

a la prueba el atractivo de la variedad, circunstancia ésta, bien poco fácil de llenar en el cuarto año de la Vuelta a Cataluña.

Para compaginar ambos extremos, el C. O. inició, desde los primeros momentos, gestiones encaminadas a saber a ciencia cierta las posibles reparaciones para el 22 de Mayo; visitó en Gerona al ingeniero J. de O. P., don José C. de Ucelay, de cuya visita se dedujo la imposibilidad de llevar a los concursantes a la alta montaña de Gercna, pues por los temporales sufridos en el invierno, los destrozos causados en algunas carreteras no era posible que se hallasen reparados antes de aquella fecha.

En un principio, se estudió también la posibilidad de extender la Vuelta a comarcas francesas, próximas a nuestra frontera; mas diversas dificultades respecto a alojamiento y aduana, hicieron desistir de esta idea.

Se proyectó igualmente el visitar la pintoresca comarca, comprendida entre Balsareny y Basella, por Suria, Cardona y Solsona, y teniendo noticias del estado de aquellas carreteras, se solicitó del Ministro de Fomento, la cantidad de 15,000 pesetas para su reparación, así como otras tantas para la del trozo comprendido entre Ciutadilla y Montblanch. Fueron concedidas las 30,000 pesetas, pero por hallarnos en aquel entonces en fin de ejercicio económico, se adquirió la certeza de que cuando fuera posible disponer de la subvención, no habría tiempo hábil para las reparaciones más indispensables; hubo pues que desistir de llevar a los concursantes hacia Solsona, si bien no pudo prescindirse de utilizar el mal trayecto próximo a Montblanch, sopena de reducir considerablemente el circuito, o de utilizar trayectos visitados en las tres anteriores Vueltas.

Así, no es de extrañar que el C. O. tropezara con dificultades diversas para fijar definitivamente el circuito, si había éste de reunir la doble circunstancia de permitir una marcha regular y de ofrecer cierta variedad, con respecto a los de las anteriores Vueltas a Cataluña.

Otro de los asuntos que ocuparon la atención del C. O., desde los primeros momentos, fué el relativo al servicio de comidas y hospedajes. De sobra son conocidas las dificultades para encontrar poblaciones en que albergar un contingente de personas tan numeroso como el que acude a estas excursiones. Y en donde menos se esperaba surgió una dificultad que complicó extraordinariamente la organización: Caldas de Malavella; una población que dispone de tres hoteles, capaces todos ellos, cada uno de por sí, de prestar el servicio que se interesaba, hacen saber en los últimos días que no están en condiciones de prestarlo.

El turismo automovilista, fuente de riqueza en todas partes, pasa por lo visto desapercibido para ellos, y encerrados en sus antiguos moldes, prefieren desairar a una entidad que en repetidas y diferentes formas contribuye al fomento de aquella fuente de riqueza, que preocuparse de resolver el *magno problema* de servir una comida a 200 personas, distribuidas en tres hoteles.

Por fortuna fué éste el único punto que preocupó al Comité durante algunos días. En Caldas de Montbuy, Manresa, Vallfogona y Tarragona, cuantas personas fueron solicitadas para el servicio de comidas u hospedajes, se desvivieron en atender las peticiones que se les hicieron y en allanar cuantas dificultades pudieran presentarse. Los dueños de hoteles de Caldas de Montbuy, dándose perfecta cuenta de lo que para ellos representa el turismo, ofrecieron una copa para premio, que el Comité destinó a la primera jornada.

PRIMERA ETAPA

Llegó el día 22, con un tiempo espléndido, y mucho antes de las ocho, hora fijada para la partida del primer coche, era grande la animación que se notaba en el Salón de San Juan, en que se hallaba el control de salida. Fueron llegando los automóviles inscritos, los que, después de recoger la caja de provisiones para la comida de aquel día, iban colocándose en hilera por el orden respectivo de salida, la que tomaron 36 de los coches inscritos, con puntualidad matemática y de dos en dos minutos, actuaron de comisarios de salida don José Almirall, don Antonio Marqués, don Estanislao Planás y don Baltasar Fiol.

Fueron precedidos por el auto del Presidente del Comité Organizador, don Eusebio López, acompañado del infatigable vocal asesor señor Ribas y el distinguido ingeniero industrial don Sixto Ocampo, siguiendo por el siguiente orden:

- 1.º El número 1, «Templar I», de don José R. Carles, acompañado de don F. A. Canto Arroyo, don José Fontanet 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 Bartomeu.
- 5.º El 21, «Reo II», de don Francisco Forgas, yendo en su compañía las señoritas Isabel y Matilde Forgas, don H. Arruga 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, la señorita Pilar Vázquez, don Francisco Rivero y el mecánico don Martín Aguilar.

8.º Coche número 16, «T. H. I.», de don José Álvarez, conducido por este señor, al que acompañaban su esposa doña Joaquina Roca de Álvarez, la señora doña Filomena Alexandre 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 Valls.

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 Martín, 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 Felipe 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 Ytier, 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 Cuatrecases, acompañado de doña Juana Canals de Cuatrecases, 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 Baguer, 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 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 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 Herma-

nos, 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.

Cerraba la marcha el coche de socorro, en el que iban el reputado doctor Sallent, acompañado del secretario. Afortunadamente, el citado coche no tuvo que justificar su nombre en ninguna de las tres jornadas.

En la primera etapa nada saliente hemos de registrar; excepción hecha de algunas averías de neumáticos, todos los coches hacen el recorrido de los 119 kms. sin novedad alguna. La esplendidez del día contribuye a que los concursantes puedan admirar los bellos panoramas que ante sus ojos pasan veloces.

Hasta Badalona la travesía se hace algo difícil por el intenso tráfico, que impide marchar con soltura. Más allá, los coches ya pueden desarrollar una marcha regular, que nada interrumpe, salvo las averías a que antes aludíamos.

Más allá de Caldas de Malavella, a 3 kms., se hallaba establecido el control de llegada, en donde los señores don Francisco de A. Ribas y don Rómulo Bosch anotan la hora en que lo verifican cada uno de los concursantes.

Al contemplar el espectáculo pintoresco que ofrecía aquel lugar poblado de automóviles y sus ocupantes distribuidos por el bosque dando cuenta de las provisiones recogidas en el Salón de San Juan, confesamos que no echamos

de menos el servicio que tan de mala gana nos hubieran ofrecido los hoteleros de Caldas. Ello nos hubiera impedido disfrutar de aquella simpática nota de color, de animación y en fin de cuentas, de verdadero turismo. En esta etapa, dos han sido los controles secretos que han ejercido su importante misión.

SEGUNDA ETAPA

Cerca del punto de llegada se dió la salida para esta etapa, que comprendía 136'950 kms., a los 36 coches, sin variación alguna con respecto de la mañana; partieron los coches en dirección a Gerona, precedidos igualmente por el coche piloto de don Eusebio López, y antes de llegar a ella siguieron por la carretera que conduce a Santa Coloma de Farnés. En el enlace de estas dos carreteras encontramos al distinguido Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Gerona, don José C. de Ucelay quien, acompañado del Gobernador Civil y Presidente de la Audiencia, presenció el paso de la caravana, asociándose de este modo con su presencia a la fiesta del «R. A.-C. C.». Este saludo de tan distinguidas personalidades fué apreciado en todo lo que representa por cuantos han sido sabedores de ello.

Poco antes de llegar a Santa Coloma de Farnés, se detiene por nuevas averías en los neumáticos el coche número 19, cuyo conductor, en vista de haber cambiado ya ocho cámaras desde su salida de Barcelona, decide retirarse de la prueba. Lamentamos el percance doblemente, al observar que forman parte de los pasajeros, dos señoritas, en cuyos semblantes, quizás más que en los otros pasajeros, se observa la contrariedad que produce el percance. Siguen los coches hacia San Hilario, en dirección a Arbucias, lamentando que el mal estado de la carretera, principalmente en Arbucias y sus cercanías, no permita gozar de los bellos panoramas que sucesivamente se descubren. A medida que nos acercamos a Breda y San Celoni, va mejorando el piso, hasta convertirse en verdadera pista, que compensa los malos ratos sufridos hasta aquel momento.

Sin otra novedad digna de tenerse en cuenta y habiendo sido cronometrados cinco veces en el camino, van llegando, uno tras otro, los 35 coches, a Caldas de Montbuy. Allí se ocupan de anotar la llegada los señores Ribas y Almirall, que actúan de comisarios.

La población acoge cariñosamente a los expedicionarios, los hoteles se desviven por atenderlos, y todo, en fin, parece querer contribuir a hacerles agradables las pocas horas que en tan simpática población han de permanecer.

Después de cenar, fueron obsequiados los excursionistas con una serenata en la Plaza Mayor, pero el tener que madrugar, pues la salida del siguiente día empezará a darse a las siete, hace que antes de media noche todos se hayan retirado a descansar.

En Caldas nos enteramos, con verdadero pesar, de que el coche núm. 18, por causas análogas a las del núm. 19, decide retirarse de la Vuelta.

En esta población se hallaba dispuesta una espaciosa nave en una fábrica, propiedad del señor Godó, socio del «R. A.-C. C.», quien generosamente la puso a disposición del C. O.; en ella hubieran podido albergarse durante la noche todos los automóviles, mas por dificultades que ofrecía la entrada de coches que se iban aglomerando a la llegada, no fué posible utilizar aquel local como garage. Sin embargo, el Ayuntamiento de Caldas dispuso que cuatro serenos vigilaran durante la noche los automóviles y el depósito de gasolina, dispuesto para el suministro a los concursantes.

TERCERA ETAPA

De cinco a siete se han dicho misas en distintas iglesias y capillas para el servicio de los caravanistas.

Salvo un coche que se retrasa en su salida, los demás, hasta sumar 34, parten puntualmente del control, a cargo del señor Almirall. Los comentarios han girado todos alrededor de la etapa que iba a seguirse, considerada como verdadera prueba. Su desarrollo es de 177'458 kms.

En esta etapa hemos de hacer notar que un coche, el núm. 26, que ya salió retrasado de Caldas, contando con no poder recuperar lo perdido, dada la dureza de la etapa, decide retirarse del concurso, y por el camino más corto se dirige a Manresa. Esta retirada, sin previo aviso, causa algún desconcierto a los ocupantes del coche de socorro, que lo buscan inútilmente, con mayor ahinco si cabe, al saber por teléfono desde Vich, que había pasado por Moyá y sin embargo no le habían anotado los dos controles secretos anteriores a Vich. Afortunadamente se desvanecen los pesimismoes y renace la tranquilidad en el coche de socorro al saber lo ocurrido, cuyo incidente queda reducido a un retraso en la llegada a Manresa y el no poder prestar ayuda oportuna al núm. 20, que antes de llegar a Vilada se vió precisado a detenerse por averías en la caja de velocidades.

Al llegar a Berga tienen que vencer los coches una dificultad, quizás más molesta que la dureza de esta etapa. Nos referimos aproximadamente a tres kilómetros, que por haber pasado recientemente del municipio a la jurisdicción del Estado, están sin reparar, sin firme alguno, lo que obliga a todos a circular lentamente, entre grandes nubes de polvo. Al entrar en la carretera de Berga a Manresa, toda ella en buen estado, en general, pueden recobrar los coches lo perdido en aquellos kilómetros.

La llegada a Manresa, entre un numeroso público que aguardaba ansioso, es un acontecimiento. El casino de Manresa puso a disposición de los concursantes su espléndido local social, en donde se improvisó un buen servicio

de tocador. Luego fué servida la comida en un salón bellamente adornado de flores, dando con todo ello la más firme sensación del agrado con que son recibidos los forasteros en la industrial ciudad de Manresa.

En esta población, don Estanislao Planás y don Joaquín Freixa actuaron de comisarios de llegada y salida, habiendo ejercido sus funciones, durante todo el recorrido de la tercera etapa, cuatro controles secretos.

CUARTA ETAPA

A la hora de itinerario empiezan de nuevo los coches a partir hacia Vallfogona, de cuyo punto nos separan 103'438 kms. Salen 33, pues el coche número 26, a pesar de considerarse excluido de la prueba, sigue en la caravana, para disfrutar de los alicientes que ello tiene.

Las carreteras, buenas en general, permiten a todos marchar con la regularidad apetecida, sin registrarse más que algunas roturas de muelles, por ello el coche núm. 21 tiene que detenerse antes de llegar a la Panadella, abandonando la lucha. Quedan, por tanto, 32 coches, de los que los señores Ribas y Marqués anotan su llegada al Balneario de Vallfogona; dos han sido los controles secretos que han actuado en esta etapa. En el Balneario son muy bien atendidos los concursantes, siéndoles servida la cena en mesas individuales, y durante la que no decayó ni un momento la mayor animación.

Muchos fueron los que, aprovechando el teléfono, comunicaron a sus deudos y amigos noticias sobre la marcha de la expedición. Después de la cena, los concursantes se repartieron por los jardines del hotel, en los que hasta media noche no desapareció la animación.

QUINTA ETAPA

El tiempo verdaderamente espléndido, quizás demasiado caluroso, disfrutado en los días anteriores, se convierte en lluvioso al amanecer del tercer día; algunos chaparrones más o menos intensos nos hacen temer que la marcha de esta etapa, que comprende 70 kms., se vea dificultada por la lluvia, máxime teniendo noticia, como se tenía, de que el trayecto hasta Montblanch dejaba bastante que desear; por fortuna, la cosa no pasa a mayores, y a la hora de dar la salida, diez de la mañana, pudo hacerse por los señores Ribas y Marqués a los 31 coches que llegaron el día anterior, más el núm 26, con esperanzas de que la lluvia no molestase nuevamente en los 70 kms. a recorrer. No había temor que las nubes de polvo acompañaran a los concursantes; pero los continuos baches y patinadas, les molestaron en grande, dando lugar a que los cuenta kilómetros acusaran datos por exceso.

El trayecto hasta Montblanch, fué algo penoso, mas luego el espléndido estado de la carretera hasta Tarragona y el haberse mantenido el tiempo sin nuevos chaparrones, compensó con creces a los concurrentes, de las fatigas sufridas al principiar la etapa, llegando sin ninguna novedad los 31 coches a Tarragona, en donde los Sres. Musté y Tapias actuaron de Comisarios. En esta etapa fueron tres los controles secretos situados.

En esta ciudad, algunos guardias colocados en puntos estratégicos indicaban amablemente a los expedicionarios el camino que debían seguir para llegar al control fijo situado en la Rambla de San Juan.

La organización de la comida en esta población sufrió un quebranto en los últimos momentos, pues por la huelga de camareros no se pudo servir en el Centro Industrial como se había proyectado y cuya Junta Directiva había puesto galantemente su local social a disposición del Comité Organizador. Sin embargo, sin mayores dificultades se distribuyeron los concursantes en dos hoteles en donde fué servida la comida, última de la Cuarta Vuelta a Cataluña.

SEXTA ETAPA

Nuevamente a las 3 y media de la tarde, se puso en movimiento la caravana en dirección a Barcelona, término de la prueba, pasando por Vendrell, Villanueva, Sitges y Costas de Garraf. La carretera, bien en general, y todos, el que más y el que menos, al acercarse a sus lares se sentía invadido de la natural satisfacción, sobre todo al considerar el éxito, del que a cada uno corresponde una parte, alcanzado por esta gran manifestación automovilista, en la que ningún incidente desagradable ha venido a perturbar la natural alegría de los que durante tres días han sido compañeros de viaje al través de tan diversas y atrayentes comarcas de Cataluña.

En esta última etapa, que comprendía 92'671 kms., tampoco registramos nada digno de especial mención; y después de pasar por dos controles secretos llegan a la Avenida del Tibidabo los 31 coches, más el número 26, que como hemos dicho, no ha querido perder las agradables emociones de toda la concurrencia.

En la Avenida del Tibidabo numeroso gentío aguardada la llegada de los expedicionarios; actuaban de comisarios los señores don Sixto Ocampo, don José Almirall, don Antonio Marqués, don Estanislao Planás, don Baltasar Fiol y don Juan Majó, dando fin con su trabajo a la IV Vuelta a Cataluña, de cuyo éxito da prueba palpable la satisfacción que se reflejaba en el gran gentío allí congregado.

Del estado de las carreteras, diremos que, salvo los trayectos de Arbucias, Berga y Montblanch, se han encontrado en condiciones excelentes. Los Inge-

nieros Jefes de Obras Públicas del Estado en Barcelona, Gerona y Tarragona y el Ingeniero Director de Obras Públicas de la Mancomunidad, se han desvelado para contribuir al éxito de esta prueba, realizando en poco tiempo, y con los escasos recursos de que por desgracia disponen, verdaderos esfuerzos para reparar los trozos más necesitados de ello, consiguiendo que algunos trayectos de las provincias de Barcelona y Tarragona y la mayor parte de los a cargo de la Mancomunidad, fueran verdaderas pistas. En todos los sitios que pudieran ofrecer peligro o confusión fueron debidamente atendidos por el personal de capataces y peones camineros, muchos de los cuales unían su respetuoso saludo al paso de los automóviles.

Justo es, pues, consignar nuestro profundo agradecimiento a dichos señores ingenieros y al personal a sus órdenes, que tan bien supieron secundar sus indicaciones, de acuerdo con los deseos del «R. A.-C. C.».

También la guardia civil contribuyó con su vigilancia en las carreteras, a evitar contratiempos que el incumplimiento de los reglamentos de circulación pudieran originar.

Hemos de hacer constar igualmente nuestro agradecimiento al señor director de la Comp.ª Peninsular de Teléfonos y al señor presidente de la Mancomunidad, quienes dieron las órdenes oportunas a sus respectivos subordinados para que en todas las poblaciones del circuito, en su inmensa mayoría de servicio limitado, se prestase éste permanente, a disposición de la Cuarta Vuelta. Por fortuna, aunque se cursaron despachos en horas extraordinarias, tuvieron como único fin comunicar noticias agradables a deudos y amigos.

En la mayoría de los pueblos, por no decir en todos, fueron saludados los expedicionarios por todo el vecindario, que daba visibles muestras del agrado con que veían el paso de tan brillante caravana. En algunos puntos fueron obsequiados con flores, arrojadas al paso de los coches. Como de costumbre, el vecindario de Vendrell levantó un arco de follaje, con un delicado saludo a los concursantes.

Podemos señalar como obras nuevas notadas en las carreteras, en primer lugar, que se pasó por el adoquinado completamente terminado hasta Mongat; hallando concluido también el puente sobre la riera de Tiana. Con alguna dificultad se pasó por el nuevo firme del desmonte, aun sin terminar, que se está realizando en Mongat.

La riera de Vilasar pudo salvarse sin dificultad, tocando a su fin el puente que allí se construye. Así mismo, fueron debidamente atendidos los badenes, algo peligrosos, en las cercanías de Malgrat.

El cauce del río Tordera pudo pasarse en seco, pues solamente circulan sus aguas, por el que seguían antes de los temporales del invierno.

Después de largos y laboriosos trabajos de cálculo, pudo el C. O. establecer la clasificación definitiva de los concursantes, de cuyos resultados publi-

camos a continuación los estados correspondientes a la clasificación general y a las tres jornadas, mencionando solamente los premios concedidos y haciendo constar que en realidad fueron muchos los concursantes que se hicieron dignos y merecedores de los primeros premios, por la notable regularidad con que hicieron el recorrido.

En el cálculo de puntos, fué secundado el C. O., por el distinguido ingeniero don Sixto Ocampo, quien con incansable constancia y poniendo a prueba su merecida nota de hábil calculista, hizo el trabajo más importante de la clasificación. Solamente quien como él posea sus entusiasmos, es capaz de realizar el improbable trabajo que supone el servir varios controles secretos durante el recorrido de la Vuelta, y revisar, en fin de cuentas, los datos de los numerosos controles fijos y secretos que jugaron en toda la organización.

Consignamos nuestro agradecimiento a los generosos donantes de los premios, que fueron adjudicados en la siguiente forma:

PREMIOS POR CLASIFICACIÓN GENERAL

Copa de Honor del «R. A.-C. C.»— El automóvil núm. 34, marca «Stutz», inscrito por don Juan Mata y conducido por su hijo don Juan Mata.

Copa del Presidente del «R. A.-C. C.»— Al automóvil núm. 14, marca «Lancia», inscrito por don Joaquín Palazón y conducido por el mismo.

Copa del Presidente del Comité Organizador.— Al automóvil núm. 30, marca «Elizalde», inscrito por los señores Pich, Aguilera Hermanos y conducido por don Rogelio Martínez.

Copa del Gobernador Civil de Barcelona.— Al automóvil núm. 16, marca «T.-H.», inscrito por don Juan Álvarez y conducido por el mismo.

Copa del Circulo del Liceo.— Al automóvil núm. 27, marca «España», inscrito por don Felipe Batlló Godó y conducido por el mismo.

Copa de la Sdad. Atracción de Forasteros.— Al automóvil núm. 3, marca «Stutz», inscrito por don Eusebio Bertrand y conducido por el mismo.

Copa del Ayuntamiento de Barcelona.— Al automóvil número 5, marca «Hudson», inscrito por don José Ensesa y conducido por su hijo don José Ensesa.

PREMIOS POR JORNADAS

1.^a *Jornada: Copa Caldas de Montbuy.* — Al automóvil núm. 27, marca «España», inscrito por don Felipe Batlló Godó y conducido por el mismo.

2.^a *Jornada: Copa de la Mancomunidad de Cataluña.* — Al automóvil número 17, marca «Apperson», inscrito por don Enrique Puig y conducido por el mismo.

3.^a *Jornada: Copa del Comité Organizador.* — Al automóvil número 23, marca «Renault», inscrito por don Joaquín Vivó y conducido por el mismo.

PREMIOS ESPECIALES

Copa Elizalde. — Al automóvil núm. 30, marca «Elizalde», inscrito por los señores Pich, Aguilera Hermanos y conducido por don Rogelio Martínez.

Copa Automóvil Salón. — Al automóvil núm. 34, marca «Stutz», inscrito por don Juan Mata y conducido por el mismo.

Debemos hacer constar que los coches ganadores de Copas, quedan excluidos de las medallas.

Resultan premiados con Medallas de Oro, los automóviles inscritos por don Augusto Lletget, con el núm. 2; por don Ceferino Ballesteros, con el núm. 9; por don Joaquín Xicoy, con el núm. 41; por don José R. Carles, con el núm. 1; por don Alfonso Macaya, con el núm. 4; por don Félix Bueno, con el núm. 29; por don José Riera, con el núm. 48; por los señores Hijos de Francisco Forgas, con el núm. 8; por don José Anfruns, con el núm. 25; por don José Gamandé, con el núm. 32; por don Carlos Pizzala, con el núm. 39; por don Francisco de Cepeda, con el núm. 38; por don Federico Rissman, con el núm. 28; por don Juan Fonolleda, con el núm. 15; por don Sebastián Nadal, con el núm. 31; por el señor Conde de Sert, con el núm. 24; por don José Batlló Godó, con el núm. 42 y por don Joaquín Cuatrecases, con el número 6.

Obtienen Medalla de Plata, los automóviles inscritos por don José Cuatrecases, con el núm. 7; por don Rafael Camps, con el núm. 11; por los señores Ribas, Monfar Hermanos, con el núm. 10 y por don Juan B. Rovira, con el núm. 33.

El «R. A.-C. C.» ha de felicitarse de que la IV Vuelta a Cataluña se haya celebrado sin tener que lamentar ningún accidente desagradable, a pesar del

gran número de automóviles que participaron en ella y de la nerviosidad que siempre acompaña a toda lucha deportiva.

Hemos de dar gracias a las señoras y señoritas que acompañaron en su excursión, resistiendo valerosamente las fatigas de tan dura prueba, a los Alcaldes de las numerosas poblaciones de tránsito, que bien sea con la fijación de carteles en sitios adecuados, bien sea con la vigilancia o con procurar por todos los medios hacer agradable el paso o estancia en sus respectivas localidades, han contribuido, de modo cierto, al éxito de la IV Vuelta a Cataluña.

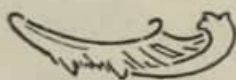
Sólo nos resta, para terminar, exponer nuestro profundo agradecimiento a los señores comisarios, que fueron el alma de la organización, los señores Almirall, Marqués, Planás, Fiol, Bosch (don Rómulo), Freixas (don Joaquín), Tapias y Misté.

El digno presidente del Comité organizador, don Eusebio López, prestó, por su parte, un señalado servicio, actuando en su automóvil de coche piloto, acompañado por el infatigable señor don Francisco de A. Ribas y por el ingeniero, señor Ocampo.

El digno presidente del «R. M.-C. C.», don Francisco Coma puso, como en otras ocasiones, a disposición del Comité organizador el servicio de controles secretos, de capital importancia en la prueba, que realizaron a la perfección su cometido, de lo que nos complacemos en expresar el profundo agradecimiento del «R. A.-C. C.».

También haremos constar nuestro voto de gracias a la prensa deportiva que ha dirigido sus amables juicios a la organización, desarrollo y resultados de la IV Vuelta a Cataluña.

J. GRASES



IV VUELTA A CATALUÑA

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

(ILUSTRACIONES)



Coche «Stutz», de D. Juan Mata, ganador de la Copa de Honor y de la Copa del «Automóvil Salón».



Coche «Lancia», de D. Joaquin Palazón, ganador de la Copa del Presidente del «R. A. C. C.»

AUTO-MOTO N.º 22

1

IMPRESO EN
MADRID

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Elizalde», de los Sres. Pich Aguilera Hermanos, ganador de la Copa del Presidente del Comité Organizador y de la Copa Elizalde.



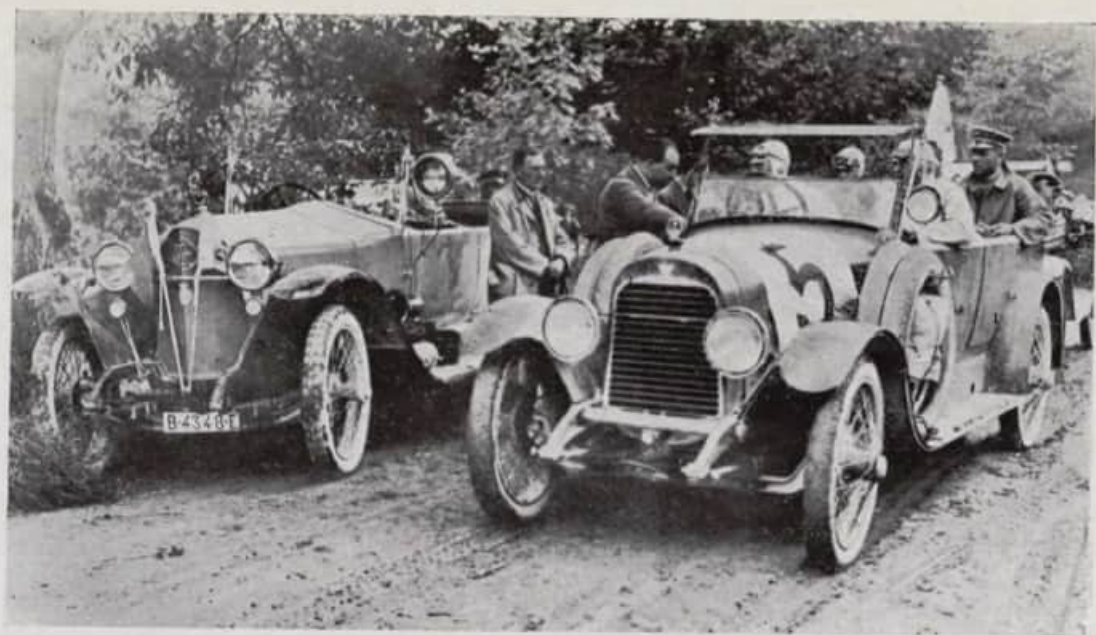
Coche «T. H.», de D. José Alvarez, ganador de la Copa del Gobernador Civil de Barcelona.



Coche «España», de los Sres. Bruguera y Sandiumenge, ganador de la Copa del Círculo del Liceo y de la Copa Caldas de Montbuy (1.ª jornada).



Coche «Stutz», de D. Eusebio Bertrand, ganador de la Copa de la Sociedad de Atracción de Forasteros.



Coche «Hudson», de D. José Ensesa, ganador de la Copa del Ayuntamiento de Barcelona.



Coche «Apperson», de D. Enrique Puig, ganador de la Copa de la Mancomunidad de Cataluña.



Coche «Renault», de D. Joaquín Vivó, ganador de la Copa del Comité Organizador (3.ª jornada).



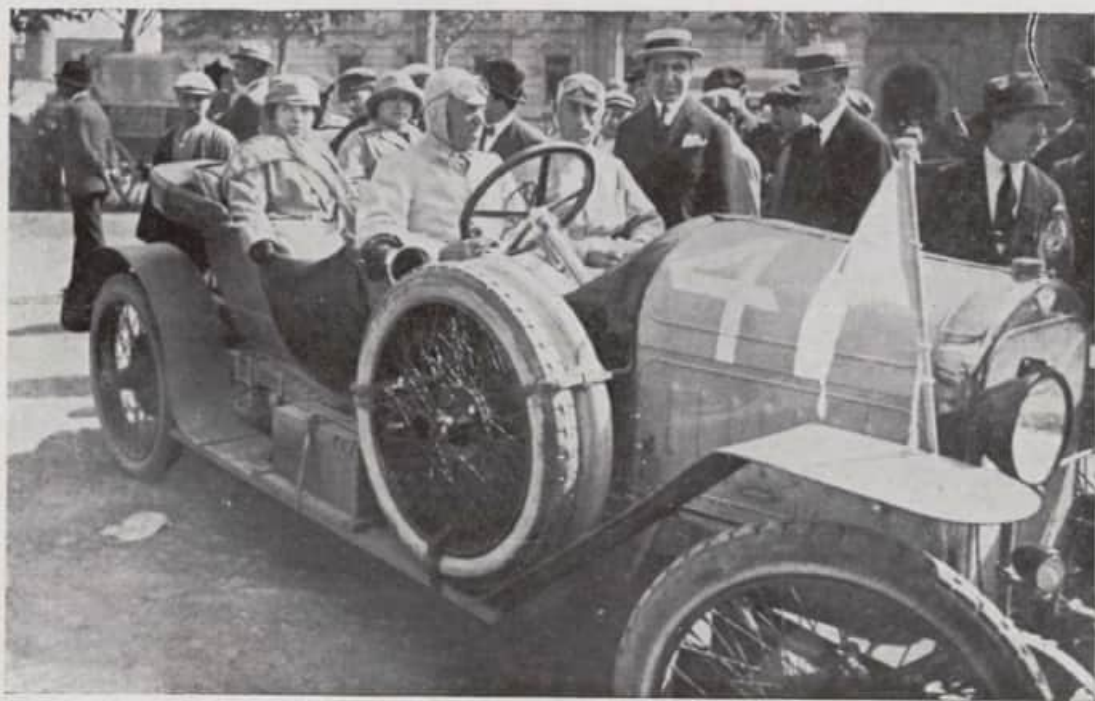
Coche «Templar», de D. Augusto Lletjet : Medalla de Oro.

v

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Hispano-Suiza», de D. Ceferino Ballesteros : Medalla de Oro.



Coche «T. H.», de D. Joaquín Xicoy : Medalla de Oro.

VI

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Templar», de D. José Carles : Medalla de Oro



Coche «Dodge», de D. Félix Bueno : Medalla de Oro.

VII

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Stutz», de D. Alfonso Macaya : Medalla de Oro.

VIII

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Stutz», de D. José Riera : Medalla de Oro.



Coche «Briscoe», de los Sres. Hijos de Francisco Forgas : Medalla de Oro.



Coche «Abadal-Buick», de D. José Anfruns : Medalla de Oro.



Coche «Chevrolet», de D. Carlos Pizzala : Medalla de Oro.

x

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Chevrolet», de D. Francisco de Cepeda : Medalla de Oro.



Coche «King», de D. Federico Rissmann : Medalla de Oro.





Coche «Buick», de D. Juan Fonolleda : Medalla de Oro.



Coche «T. H.», de D. Sebastián Nadal : Medalla de Oro.

XII

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Hispano-Suiza», del Conde de Sert : Medalla de Oro.



Coche «España», de D. José Batlló : Medalla de Oro.



Coche «Buick», de D. Joaquín Cuatrecasas : Medalla de Oro.



Coche «Buick», de D. José Cuatrecasas : Medalla de Plata.

XIV

Ayuntamiento de Madrid



Coche «Picard-Pictot», de D. Rafael Camps : Medalla de Plata.



Coche «Reo», de los Sres. Ribas, Monfar Hermanos : Medalla de Plata.



Coche «Apperson», de D. Juan B. Rovira : Medalla de Plata.



Coche-piloto, de D. Eusebio López, Presidente del Comité Organizador, con los Sres. Ribas y Ocampo.



El Control de Manresa, rodeado por el público.

Comiendo en pleno monte, en Caldas de Malavella.



PREMIOS POR JORNADAS - 1.ª JORNADA

N.º DE INSCRIPCIÓN	PROPIETARIO	AUTOMÓVIL	POR CONducir EL DUEÑO				POR LLEVAR SEÑORAS				POR LLEVAR PASAJEROS				POR PESO	1.º CONTROL SECRETO	2.º CONTROL SECRETO	CALDAS DE MALAVELLA	3.º CONTROL SECRETO	4.º CONTROL SECRETO	5.º CONTROL SECRETO	6.º CONTROL SECRETO	7.º CONTROL SECRETO	CALDAS DE MONTBUY	TOTAL PUNTOS A LA SALIDA	PERTENECEN POR JORNADA	TOTAL DE PUNTOS	PREMIO
			1	0	1	4	1	0	1	4	1	0	1	4														
27	Sres. Bruguera y Sandiumenge	España	1	0	1	4	29	30	11	29	29	28	29	28	12	6	2	227	Copa Caldas de Montbuy									
5	D. José Ensesa	Hudson	1	1	2	4	28	28	12	28	30	27	29	30	12	8	3	227										
30	Sres. Pich, Aguilera H.ºs	Elizalde	0	0	2	4	30	28	12	30	29	24	30	29	12	6	2	226										
3	D. Eusebio Bertrand	Stutz	1	3	4	2	29	27	12	30	29	24	28	30	12	10	4	225										
14	D. Joaquín Palazón	Lancia	1	3	4	4	28	28	12	29	30	27	25	30	12	12	4	225										
34	D. Juan Mata	Stutz	1	0	2	2	28	28	12	30	29	26	29	29	12	5	2	225										
41	D. Joaquín Xicoy	T. - H.	1	2	1	4	29	30	11	29	30	21	30	30	12	8	3	225										
9	D. Ceferino Ballesteros	Hispano	1	0	1	4	25	26	12	29	30	28	30	30	12	6	2	224										
16	D. José Alvarez	T. - H.	1	2	1	4	28	29	12	27	27	28	29	27	12	8	3	222										
2	D. Augusto Lletget	Templar	0	0	1	4	27	28	11	30	29	25	29	28	12	5	2	221										
32	D. José Gamandé	Apperson	1	1	1	4	28	27	12	29	27	26	28	29	12	7	3	221										
1	D. José R. Carles	Templar	1	0	1	4	26	27	12	29	29	24	29	30	12	6	2	220										
8	Sres. Hijos de F.º Forgas	Briscoe	0	0	2	2	28	30	12	26	26	29	25	30	12	4	2	220										
29	D. Félix Bueno	Dodge	1	0	1	2	26	29	12	27	29	23	29	29	12	4	2	218										
4	D. Alfonso Macaya	Stutz	1	3	2	2	30	28	12	28	28	20	28	28	12	8	3	217										
39	D. Carlos Pizzala	Chevrolet	1	0	1	1	28	27	8	30	30	24	27	29	11	3	1	215										
11	D. Rafael Camps	Pic-Pic	1	2	2	4	26	28	12	27	29	22	27	28	12	9	3	214										
17	D. Enrique Puig	Apperson	1	2	3	2	30	28	12	29	22	21	29	28	12	8	3	214										
25	D. José Anfruns	Abadal-B	1	2	2	4	26	26	11	26	28	27	25	30	12	9	3	214										
38	D. Francisco de Cepeda	Chevrolet	1	0	1	1	27	28	9	28	29	23	28	29	12	3	1	214										
43	D. José Riera	Stutz	1	0	2	2	25	24	12	26	30	23	30	30	12	5	2	214										
28	D. Federico Rissman	King	1	3	3	3	24	29	2	28	29	20	28	29	12	10	4	205										
42	D. José Batlló	España	1	0	0	4	24	26	12	22	21	28	27	28	12	5	2	202										
31	D. Sebastián Nadal	T. - H.	0	1	1	4	27	26	12	27	28	28	27	10	12	6	2	199										
15	D. Juan Fonolleda	Buick	1	2	3	4	29	29	7	29	26	16	23	22	11	10	4	196										
24	Sr. Conde de Sert	Hispano	1	0	1	4	27	27	12	28	29	13	18	24	7	6	2	187										
10	Sres. Ribas, Monfar H.ºs	Reo	0	0	1	4	27	26	12	29	30	28	13	6	8	5	2	181										
6	D. Joaquín Cuatrecases	Buick	1	2	1	3	22	23	12	26	29	24	13	14	10	7	3	176										
7	D. José Cuatrecases	Buick	1	1	1	3	25	25	12	22	25	25	9	11	9	6	2	165										
33	D. Juan B. Rovira	Apperson	1	1	1	4	29	26	11	26	19	9	14	15	8	7	3	160										
23	D. Joaquín Vivó	Renault	1	1	1	4	27	28	8	17	11	6	12	15	10	7	3	137										

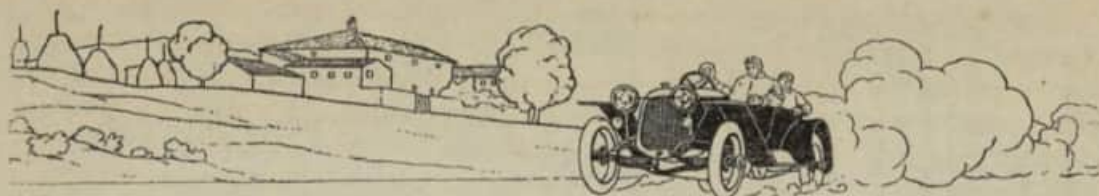
PREMIOS POR JORNADAS - 2.ª JORNADA

N.º DE INSCRIPCIÓN	PROPIETARIO	AUTOMÓVIL	POR CONducir EL DUEÑO											TOTAL PUNTOS A LA SALIDA		TOTAL DE PUNTOS	PREMIO	
			8.º CONTROL SECRETO	9.º CONTROL SECRETO	10.º CONTROL SECRETO	11.º CONTROL SECRETO	MANRESA	12.º CONTROL SECRETO	13.º CONTROL SECRETO	VALLFOGONA	PERTENECEN POR JORNADA							
17	D. Enrique Puig	Apperson	1	2	3	2	29	30	29	27	12	29	30	12	8	3	201	Copa Man- comunidad de Catalu- ña.
28	D. Federico Rissman	King	1	3	3	3	29	30	30	25	12	29	30	12	10	4	201	
34	D. Juan Mata	Stutz	1	0	2	2	29	28	30	29	12	30	29	12	5	2	201	
15	D. Juan Fonolleda	Buick	1	2	3	4	29	29	26	28	11	30	29	12	10	4	198	
16	D. José Alvarez	T.-H.	1	2	1	4	30	30	30	25	12	29	27	12	8	3	198	
4	D. Alfonso Macaya	Stutz	1	3	2	2	28	29	30	26	12	30	27	12	8	3	197	
43	D. José Riera	Stutz	1	0	2	2	29	29	29	26	12	29	29	12	5	2	197	
25	D. José Anfruns	Abadal-B	1	2	2	4	30	29	26	27	12	30	27	12	9	3	196	
2	D. Augusto Lletjet	Templar	0	0	1	4	28	29	30	23	12	30	29	12	5	2	195	
3	D. Eusebio Bertrand	Stutz	1	3	4	2	30	29	25	27	12	28	28	12	10	4	195	
6	D. Joaquín Cuatrecases	Buick	1	2	1	3	30	29	30	24	12	30	25	12	7	3	195	
33	D. Juan B. Rovira	Apperson	1	1	1	4	29	30	27	27	12	28	27	12	7	3	195	
14	D. Joaquín Palazón	Lancia	1	3	4	4	29	27	30	22	12	29	29	12	12	4	194	
24	Sr. Conde de Sert	Hispano	1	0	1	4	30	30	29	25	12	28	26	12	6	2	194	
23	D. Joaquín Vivó	Renault	1	1	1	4	28	30	28	23	12	29	28	12	7	3	193	
5	D. José Ensesa	Hudson	1	1	2	4	29	28	29	23	12	27	29	12	8	3	192	
30	Sres. Pich, Aguilera H.ºs	Elizalde	0	0	2	4	28	27	27	29	12	28	27	12	6	2	192	
32	D. José Gamandé	Apperson	1	1	1	4	28	28	29	21	12	29	30	12	7	3	192	
1	D. José R. Carles	Templar	1	0	1	4	27	30	29	22	12	28	29	12	6	2	191	
9	D. Ceferino Ballesteros	Hispano	1	0	1	4	30	29	29	23	12	28	27	11	6	2	191	
27	Srs. Bruguera y San- diumenge	España	1	0	1	4	29	29	26	24	12	28	29	12	6	2	191	
29	D. Félix Bueno	Dodge	1	0	1	2	28	29	29	26	12	25	28	12	4	2	191	
31	D. Sebastián Nadal	T.-H.	0	1	1	4	28	30	29	22	12	28	28	12	6	2	191	
39	D. Carlos Pizala	Chevrolet	1	0	1	1	28	29	30	24	12	27	28	12	3	1	191	
7	D. José Cuatrecases	Buick	1	1	1	3	27	28	27	26	12	28	28	11	6	2	190	
38	D. Francisco de Cepeda	Chevrolet	1	0	1	1	27	27	28	23	12	30	30	12	3	1	190	
8	Sres. Hijos de F.º Forgas	Briscoe	0	0	2	2	29	29	21	28	12	27	28	12	4	2	188	
41	D. Joaquín Xicoy	T.-H.	1	2	1	4	27	27	30	28	12	25	22	12	8	3	186	
42	D. José Batlló	España	1	0	0	4	24	25	26	21	12	28	27	12	5	2	177	
10	Sres. Ribas, Monfar, H.ºs	Reo	0	0	1	4	29	26	8	17	11	28	29	12	5	2	162	
11	D. Rafael Camps	Pic-Pic	1	2	2	4	27	28	30	22	12	29	0	2	9	3	153	

PREMIOS POR JORNADAS - 3.ª JORNADA

N.º DE INSCRIPCIÓN	PROPIETARIO	AUTOMÓVIL	POR CONducir EL DUEÑO				POR LLEVAR SEÑORAS			POR LLEVAR PASAJEROS			POR PESO			11.º CONTROL SECRETO	15.º CONTROL SECRETO	16.º CONTROL SECRETO	TARRAGONA	17.º CONTROL SECRETO	18.º CONTROL SECRETO	BARCELONA		TOTAL PUNTOS A LA SALIDA		PERTENECEN POR JORNADA	TOTAL DE PUNTOS	PREMIO
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3			
23	D. Joaquín Vivó	Renault	1	1	1	4	30	30	26	12	28	28	12	7	3	169												Copa del Comité Organizador
7	D. José Cuatrecases	Buick	1	1	1	3	25	30	27	12	28	30	12	6	2	166												
34	D. Juan Mata	Stutz	1	0	2	2	23	30	28	12	30	30	11	5	2	166												
10	Sres. Ribas, Monfar H.ºs	Reo	0	0	1	4	29	25	28	12	30	28	11	5	2	165												
6	D. Joaquín Cuatrecases	Buick	1	2	1	3	23	30	26	12	29	29	11	7	3	163												
14	D. Joaquín Palazón	Lancia	1	3	4	4	24	28	24	12	30	30	11	12	4	163												
15	D. Juan Fonolleda	Buick	1	2	3	4	25	28	26	12	28	29	11	10	4	163												
30	Sres. Pich, Aguilera H.ºs	Elizalde	0	0	2	4	27	28	23	12	29	30	12	6	2	163												
16	D. José Alvarez	T. - H.	1	2	1	4	24	29	26	12	27	28	12	8	3	162												
29	D. Félix Bueno	Dodge	1	0	1	2	25	29	29	12	27	27	11	4	2	162												
2	D. Augusto Lletjet	Templar	0	0	1	4	29	24	26	12	27	29	12	5	2	161												
7	Sres. Bruguera y Sandiumenge	España	1	0	1	4	24	29	27	12	28	29	10	6	2	161												
31	D. Sebastian Nadal	T. - H.	0	1	1	4	23	29	28	12	27	29	11	6	2	161												
41	Joaquin Xicoy	T. - H.	1	2	1	4	22	29	25	12	29	29	12	8	3	161												
3	D. Eusebio Bertrand	Stutz	1	3	4	2	26	26	22	12	28	30	12	10	4	160												
5	D. José Ensesa	Hudson	1	1	2	4	27	26	24	12	26	30	11	8	3	159												
8	Sres. Hijos de F.º Forgas	Briscoe	0	0	2	2	25	28	24	12	27	29	12	4	2	159												
39	D. Carlos Pizzala	Chevrolet	1	0	1	1	26	28	26	12	26	28	12	3	1	159												
42	D. José Batlló	España	1	0	0	4	21	29	28	12	26	29	12	5	2	159												
43	D. José Riera	Stutz	1	0	2	2	27	26	23	12	29	28	12	5	2	159												
1	D. José R. Carles	Templar	1	0	1	4	29	23	24	12	26	30	12	6	2	158												
39	D. Francisco de Cepeda	Chevrolet	1	0	1	1	24	28	25	12	26	30	12	3	1	158												
4	D. Alfonso Macaya	Stutz	1	3	2	2	26	27	21	12	27	28	12	8	3	156												
9	D. Ceferino Ballesteros	Hispano	1	0	1	4	26	26	24	12	26	28	12	6	2	156												
17	D. Enrique Puig	Apperson	1	2	3	2	25	29	24	12	26	25	12	8	3	156												
24	Sr. Conde de Sert	Hispano	1	0	1	4	24	28	25	12	27	26	12	6	2	156												
28	D. Federico Rissman	King	1	3	3	3	28	26	24	12	24	26	12	10	4	156												
25	D. José Anfruns	Abadal-B	1	2	2	4	26	28	24	12	26	24	12	9	3	155												
32	D. José Gamandé	Apperson	1	1	1	4	25	29	26	12	24	23	12	7	3	154												
11	D. Rafael Camps	Pic-Pic	1	2	2	4	22	28	29	12	24	23	12	9	3	153												
33	D. Juan B. Rovira	Apperson	1	1	1	4	19	28	29	12	23	19	12	7	3	145												

N.º DE INSCRIPCIÓN	PROPIETARIO	AUTOMÓVIL	CATEGORÍAS DE CONTROL										CATEGORÍAS DE CONTROL								TOTAL DE PUNTOS	PREMIOS										
			FOR CONDUCIR EL DUEÑO	FOR LLEVAR SEÑORAS	FOR LLEVAR PASAJEROS	FOR PESO	1.º CONTROL SECRETO	2.º CONTROL SECRETO	CALDAS DE MALAVELLA	3.º CONTROL SECRETO	4.º CONTROL SECRETO	5.º CONTROL SECRETO	6.º CONTROL SECRETO	7.º CONTROL SECRETO	CALDAS DE MONTBUY	8.º CONTROL SECRETO	9.º CONTROL SECRETO	10.º CONTROL SECRETO	11.º CONTROL SECRETO	MANRESA			12.º CONTROL SECRETO	13.º CONTROL SECRETO	VALLFOGONA	14.º CONTROL SECRETO	15.º CONTROL SECRETO	16.º CONTROL SECRETO	TARRAGONA	17.º CONTROL SECRETO	18.º CONTROL SECRETO	BARCELONA
34	D. Juan Mata	Stutz	1	0	2	2	28	28	12	30	29	26	29	29	12	29	28	30	29	12	30	29	12	23	30	28	12	30	30	11	591	Copa de Honor del «R. A.-C. C.» y Copa «Automóvil Salón»
14	D. Joaquín Palazón	Lancia	1	3	4	4	28	28	12	29	30	27	25	30	12	29	27	30	22	12	29	29	12	24	28	24	12	30	30	11	582	Copa del Presidente del «R. A.-C. C.»
30	Sres. Pich, Aguilera Hermanos	Elizalde	0	0	2	4	30	28	12	30	9	24	30	29	12	28	27	27	29	12	28	27	12	27	28	23	12	29	30	12	581	Copa del Presidente del Comité Organizador y «Copa Elizalde»
16	D. José Alvarez	T-H	1	2	1	4	28	29	12	27	27	28	29	27	12	20	30	30	25	12	29	27	12	24	29	26	12	27	28	12	580	Copa del Gobernador Civil de Barcelona
27	Sres. Bruguera y Sandiumenge	España	1	0	1	4	29	30	11	29	29	28	29	28	12	29	29	26	24	12	28	29	12	24	29	27	12	28	29	10	579	Copa Círculo Liceo y 1.ª Jornada : «Copa Caldas de Montbuy»
3	D. Eusebio Bertrand	Stutz	1	3	4	2	29	27	12	30	29	24	28	30	12	30	29	25	27	12	28	28	12	26	26	22	12	28	30	12	578	Copa de la Sociedad de Atracción de Forasteros
5	D. José Ensesa	Hudson	1	1	2	4	28	28	12	28	30	27	29	30	12	29	28	29	23	12	27	29	12	27	26	24	12	26	30	11	577	Copa del Ayuntamiento de Barcelona
2	D. Augusto Lletjet	Templar	0	0	1	4	27	28	11	30	29	25	29	28	12	28	29	30	23	12	30	29	12	29	24	26	12	27	29	12	576	Medalla de Oro
9	D. Ceferino Ballesteros	Hispano-Suiza	1	0	1	4	25	26	12	29	30	28	30	30	12	30	29	29	23	12	28	27	11	26	26	24	12	26	28	12	571	Medalla de Oro
41	D. Joaquín Xicoy	T-H	1	2	1	4	29	30	11	29	30	21	30	30	12	27	27	30	28	12	25	22	12	22	29	25	12	29	29	12	571	Medalla de Oro
17	D. Enrique Puig	Apperson	1	2	3	2	30	28	12	29	22	21	29	28	12	29	30	29	27	12	29	30	12	25	29	24	12	26	25	12	570	2.ª Jornada : Copa Mancomunidad de Cataluña
1	D. José R. Carles	Templar	1	0	1	4	26	27	12	29	29	24	29	30	12	27	30	29	22	12	28	29	12	29	23	24	12	26	30	12	569	Medalla de Oro
4	D. Alfonso Macaya	Stutz	1	3	2	2	30	28	12	28	28	20	28	28	12	28	29	30	26	12	30	27	12	26	27	21	12	27	28	12	569	Medalla de Oro
29	D. Félix Bueno	Dodge	1	0	1	2	26	29	12	27	29	23	29	29	12	28	29	29	26	12	25	28	12	25	29	29	12	27	27	11	569	Medalla de Oro
43	D. José Riera	Stutz	1	0	2	2	25	24	12	26	30	23	30	30	12	29	29	29	26	12	29	29	12	27	26	23	12	29	28	12	569	Medalla de Oro
8	Sres. Hijos de Francisco Forgas	Briscoe	0	0	2	2	28	30	12	26	26	29	25	30	12	29	29	21	28	12	27	28	12	25	28	24	12	27	29	12	565	Medalla de Oro
25	D. José Anfruns	Abadal-Buick	1	2	2	4	26	26	11	26	28	27	25	30	12	30	29	26	27	12	30	27	12	26	28	24	12	26	24	12	565	Medalla de Oro
32	D. José Gamandé	Apperson	1	1	1	4	28	27	12	29	27	26	28	29	12	28	28	29	21	12	29	30	12	25	29	26	12	24	23	12	565	Medalla de Oro
39	D. Carlos Pizzala	Chevrolet	1	0	1	1	28	27	8	30	30	24	27	29	11	28	29	30	24	12	27	28	12	26	28	26	12	26	28	12	565	Medalla de Oro
38	D. Francisco de Cepeda	Chevrolet	1	0	1	1	27	28	9	28	29	23	28	29	12	27	27	28	23	12	30	30	12	24	28	25	12	26	30	12	562	Medalla de Oro
28	D. Federico Rissman	King	1	3	3	3	24	29	2	28	29	20	28	29	12	29	30	30	25	12	29	30	12	28	26	24	12	24	26	12	560	Medalla de Oro
15	D. Juan Fonolleda	Buick	1	2	3	4	29	29	7	29	26	16	23	22	11	29	29	26	28	11	30	29	12	25	28	26	12	28	29	11	555	Medalla de Oro
31	D. Sebastián Nadal	T-H	0	1	1	4	27	26	12	27	28	28	27	10	12	28	30	29	22	12	28	28	12	23	29	28	12	27	29	11	551	Medalla de Oro
24	Sr. Conde de Sert	Hispano-Suiza	1	0	1	4	27	27	12	28	29	13	18	24	7	30	30	29	25	12	28	26	12	24	28	25	12	27	26	12	537	Medalla de Oro
42	D. José Batlló	España	1	0	0	4	24	26	12	22	21	28	27	28	12	24	25	26	21	12	28	27	12	21	29	28	12	26	29	12	537	Medalla de Oro
6	D. Joaquín Cuatrecases	Buick	1	2	1	3	22	23	12	26	29	24	13	14	10	30	29	30	24	12	30	25	12	23	30	26	12	29	29	11	532	Medalla de Oro
7	D. José Cuatrecases	Buick	1	1	1	3	25	25	12	22	25	25	9	11	9	27	28	27	26	12	28	28	12	25	30	27	12	28	30	12	521	Medalla de Plata
11	D. Rafael Camps	Pic-Pic	1	2	2	4	26	28	12	27	29	22	27	28	12	27	28	30	22	12	29	0	2	22	28	29	12	24	23	12	520	Medalla de Plata
10	Sres. Ribas, Monfar Hermanos	Reo	0	0	1	4	27	26	12	29	30	28	13	6	8	29	26	8	17	11	28	29	11	29	25	28	12	30	28	11	507	Medalla de Plata
33	D. Juan B. Rovira	Apperson	1	1	1	4	27	26	11	26	19	9	14	15	8	29	30	27	27	12	28	27	12	19	28	29	12	23	19	12	498	Medalla de Plata
23	D. Joaquín Vivó	Renault	1	1	1	4	27	28	8	17	11	6	12	15	10	23	30	28	23	12	29	23	12	30	30	26	12	23	28	12	497	3.ª Jornada : Copa del Comité Organizador



De las mejoras en las carreteras con ocasión de las pruebas deportivas.

El mal estado de la mayor parte de las carreteras, limita en gran manera el número de pruebas automovilistas que podrían resultar agradables, buena prueba de ello es la mala impresión que produce el paso de un sector de carretera en mal estado, tal como en la Vuelta a Cataluña recientemente celebrada, sucedió en las cercanías de Arbucias, Berga y Montblanch; mas pocos de los concursantes atinaban en que, si no hubiese sido efectuada la Vuelta, en muy mal estado hubieran encontrado muchos trozos de carretera que pasaron fácilmente, por haber sido convenientemente arreglados con ocasión de la Vuelta.

Así, pues, si resumimos el conjunto del circuito, nos encontramos con escasamente un uno por ciento de recorrido en estado muy malo, contando con que un noventa y cinco por ciento del mismo estaba en excelentes condiciones, y ello debido en parte a las mejoras que en los últimos tiempos anteriores a la Vuelta habían ordenado las Jefaturas de Obras Pública de las respectivas provincias y los ingenieros de la Mancomunidad.

Para presentar un elocuente ejemplo, esbozemos solamente lo que con ocasión de esta Vuelta se hizo.

El desmonte de Mongat fué rápidamente puesto en condiciones buenas de tráfico, siendo así que pocos días antes era muy penoso.

Fué arreglada la carretera hasta Mataró y concluido el puente de Vilasar urgentemente.

El arreglo de las cuestas de San Pol, con sus cambios de rasantes, el arreglo de los vados, con supresión de casi su totalidad, son asimismo obras que el «R. A.-C. C.» ha obtenido, gracias a repetidas instancias, con motivo de la verificación de sus pruebas.

La travesía y ramal de Caldas de Malavella fueron arregladas a propósito también de nuestra cuarta vuelta.

La carretera de Breda a Llinás y La Garriga fué arreglada de un modo espléndido con ocasión de la prueba.

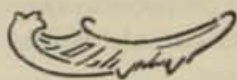
En las proximidades de Alpens estaba la carretera muy deficiente, lo cual los concursantes no notaron en absoluto.

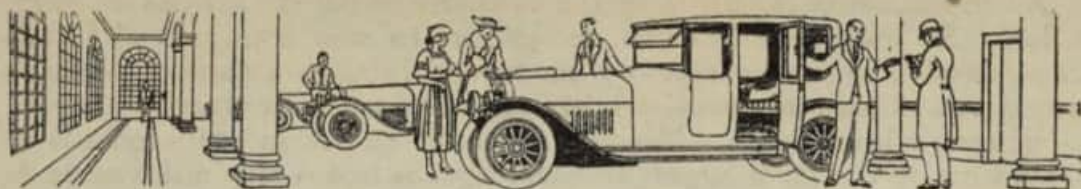
Donde fracasaron las gestiones fué en el arreglo del ramal antes de llegar a Berga. Se trata de un camino vecinal que ha sido entregado al Estado recientemente, en pésimo estado y sin tiempo hábil para darle un afirmado propio para el paso de carruajes relativamente pesados, de tracción a motor.

Fué arreglada la llegada y Manresa, quedando en buenas condiciones la de Santa Cruz de Calafell a Sitges, así como algunos trozos muy malos cerca de Cornellá.

Como se desprende de todo ello, las pruebas deportivas nos suministran siempre una mejora de carreteras; lástima que con la premura que este año se ha organizado la Vuelta, no haya habido tiempo para más.

No hemos de mencionar las otras innumerables ventajas que el automovilismo adquiere con las pruebas, pero sí queremos llamar la atención sobre tres importantísimos aspectos : la vulgarización del auto en comarcas lejanas, evitando la hostilidad con que una innovación de este carácter encuentra muchas veces entre la gente sencilla y poco culta; el estímulo de mejora que despierta a los hoteles (y que bien necesitan muchos de ellos si han de llegar al estado de confort y de higiene que los haga realmente atractivos y permita la cómoda visita a comarcas hoy día casi vedadas por la falta de condiciones de los alojamientos), y por fin, el recorrido de carreteras que raramente los poseedores de automóviles conocen; por ejemplo, en la pasada Vuelta, para la mayoría de concursantes eran nuevas las carreteras de Gerona a Santa Coloma, Moyá a Vich por Estany, San Hipólito a Berga, Santa Coloma de Queralt a Vallfogona y Montblanch, etc.





Del Mercado Automovilista.

Cadillac. Esta reputada marca americana ha lanzado a la venta el nuevo tipo 59, cuyas características son las siguientes:

Motor de 8 cilindros, en V, 80 × 130 (válvulas al lado).

Alumbrado y arranque eléctricos sistema Delco, de una unidad (4 polos), con doble potencia de carga respecto a los tipos anteriores.

Embrague de discos múltiples de ferodo.

Carburador «Cadillac», con calentamiento del tubo de admisión por medio del escape, a diferencia de los tipos anteriores, en que era por agua caliente.

Cambio de marchas reformado, de gran solidez, tres marchas adelante y una atrás.

Precios en fábrica:

Torpedo dos asientos	3.590 dollars
» cuatro asientos	3.590 »
» siete asientos	3.790 »
Coupé dos asientos	4.290 »
Victoria cuatro asientos.	4.340 »
Sedan cinco asientos.	4.750 »
Sedan siete asientos	4.990 »
Limousine cinco asientos	5.090 »

Ford. Recientemente esta popular marca ha instalado en Cádiz unos talleres de montaje de sus coches, que recibe desmontados de Norte América.

De esta suerte queda reducido a su mínimo el precio de coste, que es en Cádiz de 4.500 ptas.

Turcat-Méry. Esta casa francesa anuncia un tipo de chasis 1920 y dos tipos de carrocería, torpedo y conducción interior.

El chasis, tiene las siguientes características:

Motor de cuatro cilindros, 80 × 150.

Encendido por magneto.

Arranque y alumbrado eléctricos.

Embrague cónico de cuero.

Cuatro marchas adelante y una atrás.

Muelles semi-elípticos delante y atrás.

Freno a pie sobre el diferencial y a mano en las ruedas posteriores.

Ruedas metálicas Michelin 820 × 120, con cinco neumáticos (4 lisos y 1 antideslizante).

Espacio disponible para carrocería, 2'65 metros.

Radiador en punta.

Precios:

Chasis con toda clase de accesorios y cinco neumáticos	25.000 francos
Torpedo seis asientos.	30.000 »
Conducción interior, seis asientos	33.500 »

SECCIÓN OFICIAL



Movimiento de socios.

En las sesiones celebradas últimamente por la Junta directiva, han sido admitidos como socios de número, los señores siguientes: don Joaquín Freixa, don Genaro de La Riva, don Augusto Casanovas, don José Comas, Neumático Nacional S. A., don Aniceto Aznar, don G. S. Noble, don Norman Cinamond, don Eduardo Ausió y don Enrique Ducay.

Próxima construcción de un paso inferior.

Con motivo de la IV Vuelta a Cataluña se ha puesto una vez más de manifiesto el peligro que para la circulación, principalmente automovilista, representa el paso a nivel que se encuentra a la entrada a La Garriga, próximo a la estación del ferrocarril. Tenemos noticias de que en breve darán principio por la Mancomunidad los estudios preliminares para que desaparezca aquel peligro, substituyendo el paso a nivel por uno inferior.

Camino nuevo de Tona a la estación de Balenyá.

Recientemente ha sido entregado a este «R. A. - C. C.» el proyecto definitivo de dicho camino, realizado por el distinguido ingeniero de caminos, don Francisco Gassol. El vocal asesor de la Junta directiva, don Francisco A. Ribas, hizo entrega de un ejemplar del proyecto al Jefe de 9.ª División de F. C., quien a su vez ha hecho los estudios correspondientes para que por la compañía del Norte se formule, en la parte que le corresponde, el proyecto del paso superior, que permitirá suprimir los peligros y molestias de que es causa el actual paso a nivel inmediato a la estación de Balenyá.

Tenemos noticia de que en Tona se ha constituido una Junta de Fomento y Reforma Urbana, en la que se ha ofrecido un puesto a dicho señor Ribas; no dudamos de lo beneficioso que será para el proyectado camino la constitución de la mencionada Junta, esperando que sus esfuerzos se verán coronados por un lisonjero e inmediato éxito.

Adoquinado de carreteras.

Según nos aseguran en la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia, parece que no han de pasar muchas semanas sin que se anuncie la subasta para el adoquinado de la carretera de Madrid a Francia, trozo comprendido entre el antiguo término de Sans y San Feliu de Llobregat, incluida su travesía. Inútil nos parece comentar lo que esto significa, por tratarse de una mejora de extraordinaria importancia, en un trayecto de cuyo pésimo estado han padecido cuantos por necesidad se han visto obligados a utilizar una vía tan necesaria.

Nuestra entusiasta felicitación a los señores don Blas Sorribas, ingeniero jefe de obras públicas y a don Antonio Miracle, diputado por el distrito, que ven compensados sus desvelos con la realización de una obra de tanta importancia.

El puente sobre el río Terry.

También se nos ha asegurado, que a no tardar, se anunciará la subasta para la construcción de un puente sobre el río Terry, principal obstáculo, como saben nuestros lectores, para la comunicación con Francia por carretera.

La carretera de Santa Coloma de Gramanet.

Por manifestaciones del señor don Federico Turell, ingeniero director de obras públicas de la Mancomunidad, esperamos que en plazo muy breve se reanudarán las obras para dar fin a la carretera de Santa Coloma de Gramanet; es muy sensible que por un trayecto que no llega a dos kilómetros, no pueda utilizarse cómodamente aquella carretera; parece, pues, que toca a su fin esta interrupción.

La carretera de La Rabasada.

En breve se empezarán por la Mancomunidad los estudios para la reparación de la carretera que conduce a La Rabasada, tan frecuentada en todas épocas por los automovilistas. Se estudiará principalmente lo relativo a los rieles tendidos por la Compañía de Tranvías, que en la forma en que actualmente se hallan, entorpecen sobremanera el tránsito por aquella vía tan concurrida, situada a las puertas de Barcelona y punto obligado de paso para cuantos forasteros nos visitan.

Concurso de Auto-Camiones.

Como saben nuestros lectores, el día 21 próximo a la madrugada, se dará la salida al primer coche de los inscritos en el Concurso de Auto-Camiones de Barcelona a Madrid. Sabemos que son 28 los que se disponen a tomar parte en tan importante prueba y por el entusiasmo que reina no es fácil equivocarse augurando un lisonjero éxito al primer concurso de esta naturaleza que se celebra en España.

Las marcas que se aprestan a conquistar los laureles, son las siguientes:

Caledon, Unic, Saurer (tres coches); Arbenz (dos coches); Opel (dos coches); G. M. C., Delahaye (dos coches); Issota Fraschini, Hispano Suiza (dos coches); Donar, Horch, Berliet (dos coches); Le Buire, F. A. U. N., Federal, Dewald (dos coches); Clydesdale, Commer Car (dos coches).

Las jornadas serán las siguientes:

Barcelona - Lérida, Lérida - Huesca, Huesca - Zaragoza, Zaragoza - Alhama de Aragón, Alhama de Aragón - Guadalajara, Guadalajara - Madrid.





Movimiento de socios.

Durante el mes de Mayo han sido admitidos socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña», los señores siguientes: don Gerardo Xaegens, don Juan Agusca Bonmati, don Claudio Arañó, don Sebastián Rosell, don Agustín Padró, don S. Coerch Comamala, don Juan Arruga, don J. Fernando del Castillo, don Fernando Coll, don Emilio Atmella, don Ramón Serra, don Mariano García Gil y don José Gustá Mansana.

Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por don J. Carreras Bonet, doctor Torra Cirici, don Juan Ponsa, don Joaquín Ibáñez, don Francisco Romeu y por defunción, a don Juan Barba.

Excursión a la Costa Brava.

Este «Real Moto-Club de Cataluña» organiza una excursión colectiva para la Costa Brava, que tendrá lugar los días 27, 28 y 29 de Junio, bajo el siguiente itinerario:

Día 27. Salida del «R. M.-C. C.» a las cuatro de la madrugada, siguiendo por Mataró, Tordera, Vidreras, Llagostera, Santa Cristina d'Aro, Palamós y La Fosca: 120 kms. A La Fosca se llegará entre ocho y nueve de la mañana, dedicando ésta a bañarse, descansar, etc., alojándose en el hotel Geroglific. A las cuatro de la tarde, excursión al Faro de San Sebastian, regresando a pernoctar a La Fosca.

Día 28. Excursión a Ampurias y La Escala. Salida de La Fosca a las nueve de la mañana, siguiendo por Palafrugell, Pals, Torroella, Empalme y La Escala: 35 kms. aproximadamente. Baño, comida en el hotel de la Playa, visita a las excavaciones y ruinas lindantes con el hotel, y a las seis de la tarde, regreso a pernoctar a La Fosca.

Día 29. Salida de La Fosca a las ocho de la mañana, en dirección a Santa Cristina, donde se pasará el día, y a las seis de la tarde regreso a Barcelona.

Los señores socios del «R. M.-C. C.» que deseen concurrir a esta excursión lo manifestarán a la Secretaría antes del día 20, con objeto de dar el aviso oportuno a los hoteles y fondas del recorrido.

Ningún excursionista podrá rebasar el vehículo del capitán de excursiones; para ésta lo serán los señores don Félix Piferrer y don Miguel Bastard.

Jimkhana benéfica.

Solicitada, como todos los años, por la Junta de Señoras del Patronato Obrero del Pueblo Seco la organización de un festival a beneficio de dicha Institución; por este «R. M.-C. C.» se decidió de común acuerdo, verificar una Jimkhana en el parque de esta capital, que tendrá lugar el día 22 del actual, a las diez de la noche, pudiendo tomar parte en ella autociclos y coches conducidos por señoritas.

Para dicho festival ha concedido una Copa S. M. el Rey (q. D. g.), otra el «R. M.-C. C.», y otras entidades valiosos regalos, que serán otorgados a las vencedoras, según el número de puntos perdidos y en igualdad de condiciones por el menor tiempo empleado.

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.[^], 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

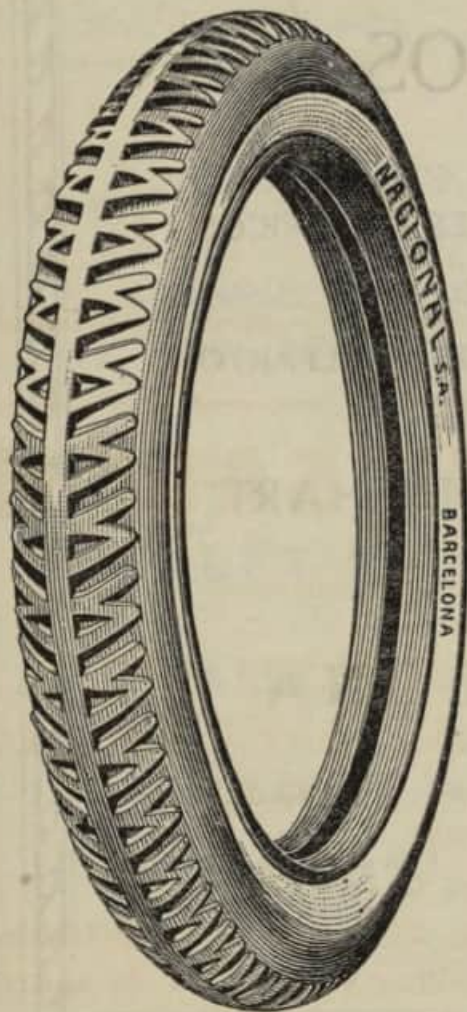
Teléfono G. 986

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

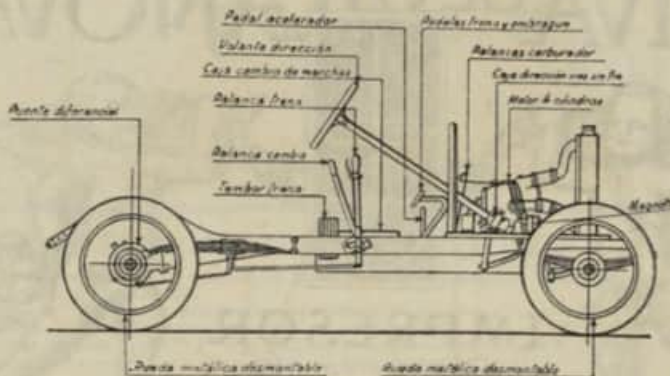
BARCELONA

MADRID: Monteleón, 28
Teléfono I. 835

Argüelles (Granvia Diagonal), 458

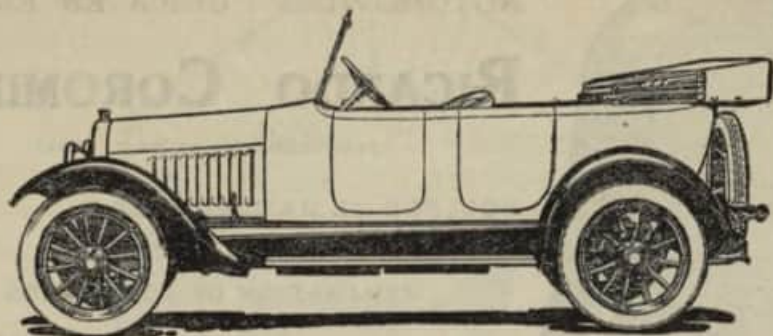
Teléfono G. 788

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES DÍAZ Y GRILLÓ



Sicilia, 141-143. - BARCELONA

AUTOMÓVIL CHALMERS



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

Catálogos gratis a quien los solicite.

AGENTES GENERALES EN ESPAÑA SUB-AGENCIA EN MADRID
HENDERSON, LANE & Co. MARIO PÉREZ CALVO
ANCHA, 27, PRAL. BARCELONA BLANCA DE NAVARRA, NÚMERO 3

OLIVA DE VILLANOVA

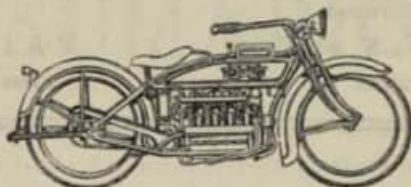


IMPRESOR
Casanova, 169.
BARCELONA

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

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

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

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

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

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

VENTA DE AUTOMÓVILES : AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL :

J. ÁLVAREZ Y C.ª, S. en C.

Provenza, 185. BARCELONA

CONCESIONARIO PARA CATALUÑA :

VALENTÍN GUI

Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

ROBUSTEZ

ECONOMÍA

HARLEY-DAVIDSON

PERFECCIÓN

FUERZA