

Barcelona

Argüelles, 391

Teléf. G. 986

Dirección abreviada:

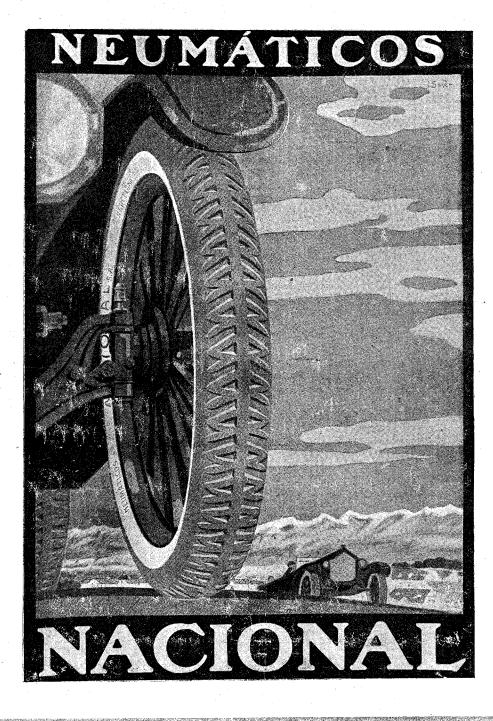
Nacional

(2)

Fábrica

en

 M_{anresa}



Sucursales:

Madrid

Sevilla

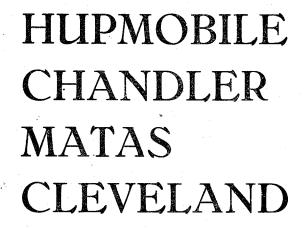
Valencia

Zaragoza

Bilbao

Coruña

Gijón



M. SANCHO

CASA CENTRAL: Martínez Campos, 9. . . MADRID SUCURSALES: Zurbano, 52 y Goya, 67 MADRID

Gravina, 21 SEVILLA

Alameda de Urquijo, 12 BILBAO

Plaza Cañadío . . . SANTANDER

Cifuentes, 2 y 4. . . . GIJON

García Barbón, 39. . . VIGO

Irish Town, 63 . . . GIBRALTAR

En BARCELONA: Paseo de Gracia, 102 y Rosellón, 238

Teléfono G. 384 :: Gerente: D. JOAQUÍN MATAS

MOTOCICLETAS

HARLEY-DAVIDSON

SUPREMAS EN VELOCIDAD Y RESISTENCIA

REPRESENTANTE: ENRIQUE PUJÓ

CALLE CASPE, núm. 32 :: BARCELONA

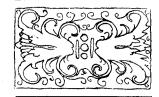
NEUMÁTICOS

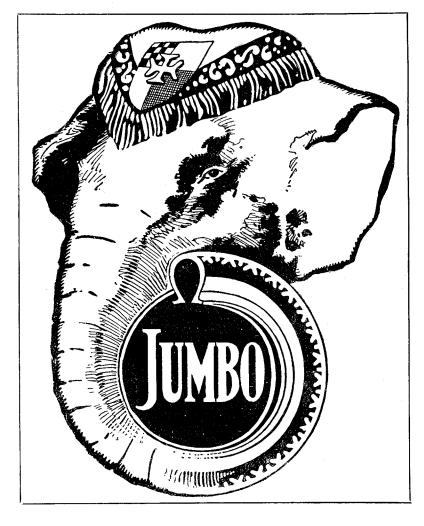
GENERAL

Garantía 5.000 km.

 A $_{U}$ $_{T}$ $_{O}$

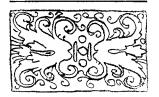
 $^{\mathrm{M}}{}^{\mathrm{O}}{}_{\mathrm{T}}{}_{\mathrm{O}}$





 $_{
m V}$ E $^{
m L}$ O

Macizos



PICH AGUILERA HNOS.

Calle Clarís, 24 BARCELONA Teléf. A. 5571

SUCURSALES

MADRID :: BILBAO :: VALENCIA :: SEVILLA



A. Y M. MULTEDO

AGENTES DE LOS AUTOMÓVILES "LANCIA"

GÉNOVA BUENOS AIRES PASEO DE GRACIA, 29
BARCELONA

TELÉFONO A. 5298

Automóviles Metallurgique

ELEGANTES

SÓLIDOS

RESISTENTES

Concesionarios para Cataluña: Balmes, 22

DIRECCIÓN, REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EDITORIAL MILLÁ PETRITXOL, 7, PRINCIPAL

oo BARCELONA oo

IS JORNADA DEPORTAGO DE CIUSA E DIOMASCION

DIRECTOR-REDACTOR JEFE

JOSÉ TORRENS

dirección artística FEDERICO BORRÁS

0

Primer número especial

Barcelona 15 octubre 1921



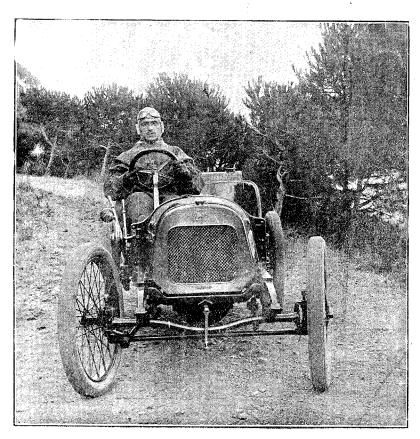
Las gestas del Automovilismo hispano

Hacia las cumbres

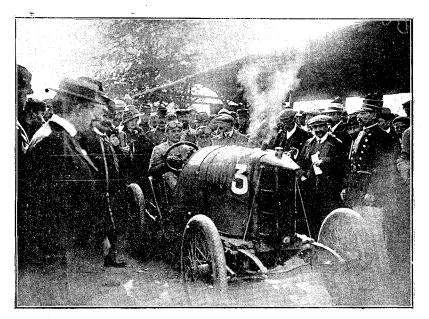
Desde la última prueba disputada en el circuito de Vilasar, ningún torneo automovilístico se había realizado de importancia igual al que ha de celebrarse mañana entre los viñedos del Panadés.

Años enteros han transcurrido entre el trágico tronar de los cañones, imposibilitando la celebración de estos grandes certámenes, sólo posibles en la calma de la paz, que permite al ingeniero el cálculo acertado, el ajuste exacto al mecánico y la reunión de públicos numerosos, libres de toda preocupación, atentos al esfuerzo de los constructores, prestos a aplaudir la habibilidad de los pilotos y el rendimiento de los coches.

Hacia falta salir del valle sombrio en que nos hallábamos sumidos y escalar otra vez las altas cumbres, desde las cuales se domina el amplio panorama universal, repleto de espléndidas posibilidades.



El hoy litre, Sr. D. Enrique Ráfols, el precursor de antaño, pilotando una voiturette Lion-Peugeot,



V. Guipponne, vencedor en el primer año de la «Copa Catalunya», sobre su Lion-Peugeo

Hacía falta, nuevamente poner en pugna, frente a frente, en la noble palestra del deporte encuadrada, para el caso, en un circuito, que por sus espléndidas cualidades, mejor parece una pista, los útiles más perfectos de la industria automovilística nacional y las marcas que gozan de mayor crédito en el extranjero. Precisaba saber el valor real de nuestras producciones en el ramo de la industria del automóvil, comparado con el de las similares extranjeras, y ello, dentro una prueba-criterio, donde todas las cualidades del coche ideal fuesen solicitadas e influyesen en la clasificación.

Y mientras esta necesidad se agudizaba en sentido inverso a la posibilidad de satisfacerla, salvando todos los obstáculos realizando lo que era tenido como irrealizable, un grupo de gente joven, que se agrupa bajo el nombre sencillo y familiar de Penya Rhin, junta sus esfuerzos por mágico impulso de un alto espíritu deportivo, y realiza el milagro de la gran "randonée" de mañana.

Son gente joven, optimista, trabajadora, perseverante, que avanzan convirtiendo en realidades sus deseos, dando expansión a sus aficiones y favoreciendo la industria nacional; deleitando al público que ama las gestas del volante y difundiendo por nuestra tierra, por todos sus rincones, los últimos progresos de la mecánica, las ad-

quisiciones más recientes de la ciencia y el temple de alma, el espléndido ejemplo de quienes, exponiendo su vida, luchan por el progreso de la humanidad.

Penya Rhin aspira a lo alto, a los horizontes amplios y bellos; a la lucha que es en definitiva la única educadora integral; y triunfará.

Las carreras de Automóviles en España

A guisa de prólogo

No es muy fácil tarea la de condensar en breves líneas la historia de las grandes carreras de automóviles desde el 28 de mayo de 1908, que hacen su aparición tusiastas "ofrecieron la célebre "Copa Catalunya", que, según dice nuestro veterano colega "El Mundo Deportivo", fué sufragada por uno de ellos.

Que cuáles fueron los dos beneméritos entusiastas y quién de en-



Goux, que venció en la segunda y tercera pruebas de la "Copa Catalunya", sobre el coche que le condujo a la victoria

en el circuito del Bajo Panadés, por obra inicial de los Garriga y Roig, los Casadellás, Salazar, los Eáfols, los Andreu, hasta la hermosa fiesta que ha de tener lugar mañana en el circuito Vilafranca-Monjos-Almunia, porque lo compiejo del tema, los distintos aspectos del mismo con sus mil diversos detalles, se comprimen dificilmente dentro el marco obligado de estas páginas.

Ello, no obstante, y salvando la responsabilidad de toda involuntaria omisión y, aun, posible error, vamos a intentarlo para hacer evidente en la memoria de nuestros lectores las gestas de aquellos precursores que jalonaron con sus proezas la ruta que conduce a los actuales momentos.

La incógnita

A pesar del escaso número de años transcurridos, el tiempo ha puesto ya su patina sobre los hechos y envuelve el origen de la primera carrera dentro impenetrable nebulosa.

¿ Quién fué el iniciador de este género de pruebas? ¿ Quién fué el iniciador de la "Copa Catalunya", trofeo de la primera carrera internacional de voiturettes?

Ni la prensa de aquel entonces, ni los programas oficiales aclaran el hecho, limitándose a citar que dos deportistas tan modestos como entre ambos fué el que puso su peculio para adquirir la Copa, ningún documento lo consigna; no obstante en el programa del segundo año 1909 figura en primer término una fotografía, cuyo subtítulo reza así: "Don Enrique Ráfols, fundador de la Copa Catalunya y Tesorero del Comité Ejecutivo".

¿Fué éste el verdadero iniciador?

El circuito

Disputóse la prueba sobre el circuito bautizado con el nombre de Bajo Panadés, formado por las carreteras que van de Sitges a Igualada (11 kilómetros); de Cañellas a Villanueva (8 kilómetros); de Farcelona a Santa Cruz de Calafell (8 kilómetros), con un desarrollo total de 28 kilómetros, que los corredores repitieron 13 veces, totalizando 364 kilómetros con desniveles oscilantes entre 20 y 200 metros.

**El reglamento

Bajo el más amplio del Real Automóvil Club de España, el "Reglamento oficial de la Copa Catalunya" señalaba, para la obtención definitiva del trofeo, la necesidad de conquistarle dos veces consecutivas o tres alternas y la necesidad de que los coches tuvieran las condiciones siguientes:

Motores monocilíndricos. — Diámetro (alesaje) 100 mm. Peso mínimo vacío, 500 kg.

Motores bicilindricos. — Diámetro, 80 mm. Peso, mínimo vacios, 600 kg.

Motores cuadricilíndricos. — Diámetro, 65 mm. Peso mínimo vacíos, 650 kg.

Fijaba, además, un derecho de inscripción oscilante entre 500 y 1.000 pesetas, según el número de coches, hasta tres.

Los premios

Como premios para tan magno acontecimiento se otorgaron, el premio extraordinario de S. M. el Rey don Alfonso XIII, para el corredor que cubriera las nueve primeras vueltas (252 kilómetros) en menos tiempo; "Copa Catalunya", y 5.000 pesetas; Copa de S. A. R. la Infanta doña Isabel y 3.000 pesetas; Copa de Cámara Sindical del Automovilismo y Ciclismo y 2.000 pesetas y así hasta nueve premios distintos.

Los inscritos

Diez y nueve coches estaban inscritos, de los cuales, 16 tomaron la salida, repartidos todos entre las siguientes marcas: 5 Lion Peugeot; 3 Gregoire; 3 De Dion Bouton; 2 Werner; 1 Abadal; 1 Abeyon; 1 Poa; 1 Doriat-Flandrin; 1 Fouilleron, y 1 Guillemin le Guy. Dejaron de presentarse 1 Abadal, 1 Werner y 1 De Dion Bouton.

La carrera y los resultados

Con un día espléndido se llevó a cabo la prueba que, sin otro incidente que el ocurrido a Louis Dubany quien, a consecuencia de un despiste, se fracturó la clavioula en el kilómetro 3 de Cañellas.

la en el kilómetro 3 de Cañellas. La clasificación técnica fué la siguiente:

1.º Guipponne Lion - Peugeot, 4 h. 23 m. 30 s., o sea a la velocidad media de 57 kilómetros 145 netros a la hora

metros a la hora.

2.° Bransolles. Dion Bouton, en
4 h. 31 m. 7 s.

3.° Rodríguez, Lion - Peugeot, en 4 h. 34 m. 50 s.

4.º Dupont, Dion -Bouton, en 4 h. 55 m. 13 s.

5.° Abadal, Lion - Peugeot, en

4 h. 56 m. 23 s. 6.° Ráfols, Lion - Peugeot, en 5 h. 5 s.

5 h. 5 s.
7.° Boillot, Lion - Peugeot, en 5 horas, 3 m.

8.° Grillet, Fouilleron, en 5 h. 5 m. 31 s.

9.° Garriga. Werner, en 5 horas, 21 m. 40 s.

1. Marsans Gregoire, en 5 h. 56 m. 6 s.

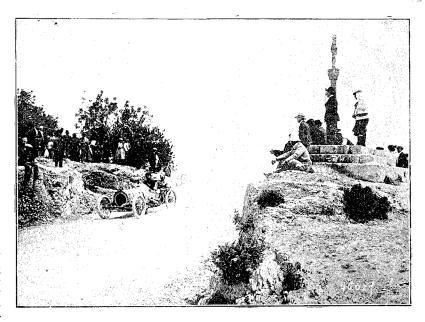
La vuelta más rápida fué hecha por Guipponne, en 27 m. 13 s., o sea 61,500 kilómetros por hora.

En 1909. — Primera victoria de Goux.

Fué tal el entusiasmo que despertó el triunfo conseguido por la primera carrera, que los elementos directores del automovilismo barcelonés pusieron inmediatamente manos a la obra de organización de la segunda prueba de la "Copa Catalunya".

Esta se verificó en el mismo circuito el 20 de mayo de 1909, aumentándose el recorrido en cuatro vueltas, siendo la distancia total de 364 kilómetros.

Los coches inscritos fueron trece: cuatro León Peugeot, tres Hispano Suiza, un Dion Bouton, un Werner, un Demeester, un Sizaire-Nau-



D'Avaray, sobre Guillemin-Le-Gui, desciende a toda marcha desde la Cruz de Ribas.

din, un Guillemin le Guy, y un Gregoire, poniéndose todos ellos en li-

carrera revistió caracteres más interesantes que el primer año, la lucha resultó más encarnizada, quedando eliminado Guipponne en la cuarta vuelta por la rotura de una rueda.

Vanse retirando la mayoría de los corredores, quedando el circuito, a partir de la novena vuelta, Coux, Sovez, Sizaire y Pelleverdier.

Goux, ayudado de su mecánico Duvernoy, que se comportó como an héroe, fiel a su marca, consiguió

Fué una lucha interesantísima la que se desarrolló entre los Peugeot y los Hispano, lucha que interesó grandemente a los millares de asistentes a la carrera.

Guipponne tiene que ceder su puesto a Zuccarelli y Pilleverdier, que marchan admirablemente, ganando terreno, mas éstos abandonan, el primero en la vuelta 15 y el segundo en la 19, defendiendo su sucrte con maestría los jóvenes neófitos Carreras y Chassaigne.

A pesar de ello, Goux y Guipponne alcanzan posiciones que les ponen fuera de combate, y la glo-

Vilasar, tranquilo y alegre, fué el escenario de las tres últimas carreras

el primer lugar, pero tanto Sizaire como Soyez, y especialmente Pilleverdier, en su debut, consiguieron señaladas victorias.

La clasificación general fué la si-

Primero. Goux, "Lion - Peugeot" en 6 h. 18 m. 6 s., o sea a la velocidad media de 57 kilómetros 762 metros poh hora.

Segundo. Sizaire, "Sizaire-Naudin", en 7 h. 33 m. 46 s. y 3 quin-

Tercero. Soyez, "Werner", en 7 h. 38 m. 5 s. y 2 quintos.
Cuarto. Pilleverdier, "Hispano-

Suiza", en 7 h. 55 m. 29 s.

Este año el record de la vuelta fué batido por Goux, que la realizó en 23 m. 37 s., lo cual representa una velocidad de 71,136 kilómetros por hora.

En 1910.—Cambio de circuito y victoria definitiva de Goux.

El tercero y último año en que se corrió la "Copa Catalunya" hubo necesidad de cambiar de circuito, escogiendo el que comprende Vilasar, Mataró e inmediaciones de Argentona para teatro de la carrera.

La distancia se redujo a 328 kilómetros 636 m., debiendo efectuar los corredores veintidos vueltas al circuito.

La fecha de la celebración fué el 29 de mayo.

Hubo diez inscripciones: tres Lion-Peugeot, cuatro Hispano Suiza, un Sizaire-Naudin, un Crespelle, un Gregoire y un Dion Bouton.

Dejaron de presentarse en el momento de salir el Sizaire y el Gregoire.

riosa "Copa Catalunya" pasa a la definitiva posesión de la gran casa francesa.

La clasificación de esta carrera fué la siguiente:

Primero. Goux, "Lion-Peugeot",

en 4 h. 12 m. 26 s. y 3 quintos. Velocidad media a la hora, 78

kilómetros 103 metros. Segundo. Guipponne, "Lion-

Peugeot", en 4 h. 25 m. 40 s. y 4 quintos. Tercero. Carreras, "Hispano Sui-

za", en 4 h. 31 m. 12 s.

"Hispano Cuarto. Chassaigne, Suiza", en 4 h. 39 m. 13 s. y 2 quintos.

Guipponne es el que hace la vuelta más rápida en 10 m. 59 s., lo que da una media de 81,600 por

Zuccarelli en esta carrera ganó en una forma soberbia la Copa de S. M. el Rey.

1911. = Cuarta carrera v nueva fórmula.

Terminada ya la "Copa Catalunya" con el triunfo definitivo de Goux, el incremento tomado por los deportes mecánicos exigía la continuación de aquella serie de tres pruebas anteriores con otras que se adaptasen a las condiciones peculiares de nuestros "driy a este efecto, el Real Automóvil Club de Cataluña concibió la forma de satisfacer aquella necesidad y las especiales circunstancias en que se producía, estatuyendo una nueva fórmula de concurso, según la cual se establecían para poner en evidencia las cualidades más esenciales de les coches y su grado de perfeccionamiento en ellos, dos pruebas distintas a cclebrar entre mañana y tarde: Una prueba de velocidad sobre dos

kilómetros lanzados, la "Copa Barcelona", y otra prueba de resistencia, sobre 120 kilómetros (8 vueltas al circuito de Vilasar) titulada "Campeonato de Amateurs".

Ambas pruebas tuvieron lugar felizmente el día 4 de junio sobre el ya mentado circuito de Vilasar, dando la siguientes clasificaciones generales y por categorías:

Clasificaciones generales "Copa Barcelona"

1. J. Bons, (Hispano Suiza, neumáticos Michelin), en 1 m y 2 quintos.

Velocidad media 110,204 kilómetros a la hora.

2. Luis Carreras (Hispano Suiza, neumáticos Michelin), en 1 m. 4 segundos.

3. J. Bouvier (Hispano Suiza, neumáticos Michelin), en 1 m. 7 segundos 3 quintos.

4. José Ciudad (Hispano Suiza, neumáticos Michelin), en 1 m. 9 s.

5. V. Octavio (Pilain, neumáticos Michelin), en ì m. 10 s.

6. C. Vilaldach (Daimler), en 1 m. 10 s. 3 quintos.

7. L. Grifols (Rochet-Schneider) en 1 m. 11 s.

8. J. Bouvier (Hispano Suiza)

en 1 m. 13 s. 4 quintos. 9. F. S. Abadal (Hispano Sui-

za), en 1 m. 15 s. 3 quintos. 10. A. Casajuana (Regal), en 1

m. 22 s. 4 quintos. 11. V. Monfort (Daimler), en 1

m. 24 s.

12. J. Molina (Renault), en 1 m. 27 s. 3 quintos.

13. J. M. Camps (Regal), en 1 m. 33 s. 4 quintos.

14. J. Ball (Lorraine-Dietrich) en 1 m. 41 s. 3 quintos.

15. J. Más (Peugeot), en 1 m. 45 s. 3 quintos.

Clasificación por categorías

PRIMERA CATEGORIA

Coches de 4 cil. hasta 80 mm. de alesaje; de 2 cil. hasta 97 y 1 cil. hasta 123.

1. L. Carreras (Hispano Suiza), en 1 m. 4 s.

Velocidad media, 112,500 kilómetros a la hora.

2. J. Bouvier (Hispano Suiza), en 1 m. 13 s. 4 quintos.

3. F. S. Abadal (Hispano Suiza), en 1 m. 15 s. 3 quintos.

4. J. Más (Peugeot), en 1 m. 45 s. 3 quintos.

SEGUNDA CATEGORIA

Coches de 4 cil. hasta 100 mm. alesaje.

1. J. Bouvier (Hispano Suiza), en 1 m. 7 s. 3 quintos.

Velocidad media, 106,508 a la ho-

2. José Ciudad (Hispano Suiza) en 1 m. 9 s. 1 quinto.

3. Amado Casajuana (Regal), en 1 m. 22 s. 4 quintos.

4. José María Camps (Regal), en 1 m. 33 s. 4 quintos.

TERCERA CATEGORIA

Coches de 4 cil. hasta 130 mm.

1. V. Octavio (Pilain), en 1 m. 10 segundos.

Velocidad media, 102,856 a la

2. C. Vilaldach (Daimler), en 1 m. 10 s. 3 quintos.

3. J. Molina (Renault), en 1 m. 27 s. 3 quintos.

CUARTA CATEGORIA

Coches de 4 cilindros de más de 130 mm, de alesaje.

1. L. Grifols (Rochet-Schneider), en 1 m. 11 segundos.

Velocidad media, 101,408 kilómetros a la hora.

2. G. Ball (Lorraine-Dietrich), en 1 m. 41 s. 3 quintos.

QUINTA CATEGORIA

Coches de 6 cilindros.

1. J. Bons (Hispano Suiza), en 1 m. 2 quintos.

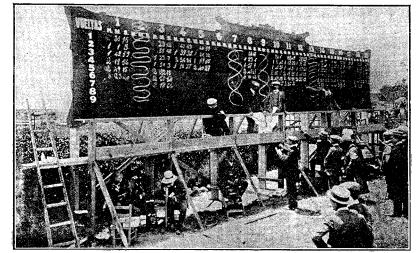
Velocidad media, 119,204 kilómetros a la hora.

V. Monfort (Daimler), en 1 m. 24 s.

CAMPEONATO DE AMATEURS

1. José Ciudad (Hispano Suiza, neumático Michelin), en 1 h. 34 m. 12 s. 1 quinto.

Velocidad media, 76,371 a la hora. 2. F. S. Abadal (Hispano Sui-



Una amplia pizarra de afichage, junto con un servicio telefónico esmerado, informaban al público de toda las incidencias de la prueba.

za, neumático Michelin), en 1 h. 38 m. 25 s. 3 quintos.

3. Juan Planas (Minorvo, neumático Continental), en 1 h. 45 m. 42 s. 3 quintos.

4. José Almirall Hispano Suiza, neumático Continental), en 1 h. 45 m. 55 s.

5. Isidoro Pons Unic, neumático Klein), en 1 h. 56 m. 15 s. 4 quintos

6. José Turell (Hispano Suiza, neumático Klein), en 2 h. 15 m. 47 s. 1 quinto.

1912. = Quinta Prueba yvuelta a variar

Igualmente, bajo la organización del Real Automóvil Club de Cataluña, fué teatro de una doble manifestación automovilística el circuide Vilasar.

Pero, inquieto tal vez el espíritu de los organizadores o gustando de la variedad, fué nuevamente modificada la concepción de la prueba: persiste el Campeonato de Amateurs sobre 120 kilómetros, pero desaparece la "Copa Barcelona" con su doble kilómetro lanzado y es substituída por la "Copa España" a disputar sobre 21 vueltas al circuito, o sean 315 kilómetros.

O sea, que abandonando las pruebas de gran rapidez y sobre una distancia poco práctica por lo corta, se busca el criterio de la velocidad sobre una distancia más útil y por tanto más larga y la resistencia y aun la regularidad sobre otra mayor.

En resumen; que el Campeona-to Español de Amateurs pasa a ocupar el sitio de la "Copa Barcelona" — prueba excesivamente corta para resultar práctica — y ei hueco dejado por su cambio viene a ocuparlo una prueba de fondo: "La Copa de España".

Los resultados técnicos de ambas pruebas fueron los siguientes:

Clasificaciones generales "Copa de España"

Ortas (Hispano Suiva, rneus Continental), en 4 h. 11 m. 40 s. Velocidad media a la hora, 75,094 kilómetros.

2. Carreras (Hispano Surza pneus Continental), en 4 h. 12 m. 16 s. 4 décimos.

3. Riviere (Hispano Suiza, pneus Continental), en 4 h. 13 m. 5 s.

Organizados, primero, estos grandes concursos por una entidad no oficial, por una agrupación circuns. tancial de elementos aptos y afines, fueron después escogidos bajo



Don José Ciudad, que conquistó brillantemente el Campeonato Español de Amateurs, los

4. Loma (Vermorel, pneus Con_ tinental), en 4 h. 27 m. 2 s.

CAMPEONAO ESPAÑOL DE ' AMATEURS

1. Ciudad (Hispano Suiza, pneus Continental), en 1 h. 34 m. 7 s. 8 décimos.

Velocidad media, 76,182 kilómetros a la hora.

2. Arteman (Hispano Suiza, pneus Continental), en 1 h. 40 m. 38 s. 6 décimos.

3. Pau (Pneus Continental), en 1 h. 59 m. 38 s.

4. Comerma (Hispano Suiza), en 2 h. 14 m. 21 s.

Letargo y resurrección

Y después de 1912, nada; el reposo más absoluto.

Viene la guerra, imposibilitando la celebración de estos encuentros internacionales y luego la post guerra, con su secuela de graves problemas y... el letargo más absoluto se apodera de nuestros motormen.

la protección oficial y vinieron las tellas pruebas del Circuito de Vilasar con sus mutaciones y cambios y finalmente con su largo sueño de nueve años.

Volvemos ahora hacia las viejas tierras tradicionales, donde nació

en España la carrera de automóviles y vuelve otra vez a ser alma de esta actividad, una entidad no oficial y más que una entidad un grupo y más que un grupo una Peña... La "Penya Rhin", la Penya de

la resurrección de los grandes concursos, en las mismas tierras donde este deporte nació, cuenta, por un azar de la fortuna, entre sus filas compactas, capaces de sólidas organizaciones, hombres de temple poco común...

¡Cuánta casualidad!

Será el indicio del renacer definitivo del emocionante deporte?

Punto y seguido

Pero debe haber acuerdo. Unión y trabajo de todos. De todos, dentro del grupo; de entre los grupos entre sí.

Penya Rhin, Real Automóvil Club de Cataluña, Moto Club.

¡Imposible el mutuo acuerdo! ¡Imposible la unión para el grande ideal, para conseguir el autódromo!

No, porque el autódromo ha de

Pongamos punto a la historia, a su comentario final.

El pasado ha muerto; mañana, el porvenir continuará el capítulo, que el sino eterno de la humanidad es la actividad y el progreso.

Salud, Penya Rhin!

Para los que asistan a la carrera

Hoteles:

Fonda de la Rambla. "Casa Agusti". Rambla de Nuestra Señora.

Posadas: Restaurants:

Telégrafos:

Misas:

Garages:

Hotel del Centro. Rambla de San Francisco. de Correos, del Campanario, "Câ n'Anton". Riche-Bar. Rambla de Nuestra Señora. Unión-Bar. Rambla de San Francisco. Bufete de la Estación. Estación del F. C.
"Casa Vicens". Calle de Conceller.
Casa de Beneficencia. Calle de la Beneficencia. Magni-

Baños ly duchas:

fica y completa instalación moderna.

Calle del General Prim. Correos:

Calle de Misser-Rufet (a mano izquierda saliendo de la Estación).
Basilica de Santa María (de 6 a 12, a cada hora)

Parroquia de la Santísima Trinidad (a las 6, 7, 8, 9,

10 y 11 y media)

San Francisco (a las 12). Garage del Panadés. Calle de Prat de la Riba (carretera de Barcelona).

Garage-Talleres. Carretera de Tarragona. Auto-Garage. Calle de Prat de la Riba.



Las tribunas de la última carrera celebrada en el circuito de Vilasar muéstranse aqui rebosantes de público y actividad. Nueve años han transcurrido y mañana, por fin, volveremos a gozar aquellos instantes de alegría y emoción.



PRIMER PREMIO [Copa de S. M. el Rey y 25,000 pesetus

Penya Rhin tuvo sus orígenes en la tertulia que en el antiguo restaurant Rhin, de la Plaza de Cataluña, formaroa algunos deportistas, cuyo entusiasmo necesitaba de aquella expansión unánime. Discutiase en aquella tertulia cuanto con el deporte tuviera referencia y pronto se hizo famosa porque el espíritu avisado de los que la componían sabía encontrar siempre el comentario adecuado a cuanto en Cataluña, en España y en el extranjero era merecedor de tal comentario.

Se organizaban especialmente catreras en el seno de la entonces naciente Penya y allí dió lugar a que ésta fuera engrosando con nuevos y entusiastas elementos. Las cosas del motor empezaban ya a ser el tema predominante de las conversaciones.

Fué en 1916, que comentándose una excursión motorista surgió una apuesta entre los varios elementos de la Penya que poseían motor. De la apuesta pasóse a la organización de una carrera íntima, reservada a socios de la Penya.

Pero el proyecto fué pronto conocido de la mayoría de motoristas catalanes que solicitaron tomar parte en la prueba organizada.

Se accedió a ello y lo que debió ser simple prueba local, adquirió los caracteres de extraordinario acontecimiento.

El famoso circuito de Sitges fué teatro de una lucha espléndida de motos, sides y cicle-cars, conducidos por la flor y nata de nuestros entusiastas del pequeño motor.

La primera carrera Penya Rhin fué un enorme éxito de popularidad y de resultados.

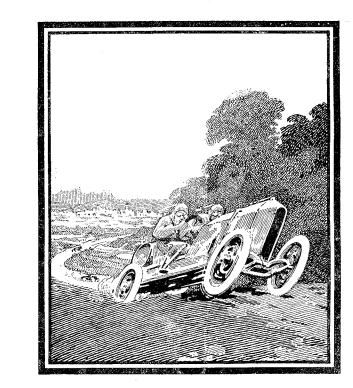
Tomaron parte en ella 56 motos y sidecars y 18 ciclecars.

La lucha entre estos últimos fué la nota culminante de la carrera, saliendo vencedor de ella Moré, que cubrió con su "David" 112 kilómetros en 1 h. 55 m. 2 s. y dos quintos.

El acierto de esta primera prueba hizo que Penya Rhin viera au-

HISTORIAL DE LA PENYA RHIN

1916-1921



Así, con esta silueta que rebosa velocidad, el cartel anunciador citó a todos los sportsmen para la prueba de mañana.

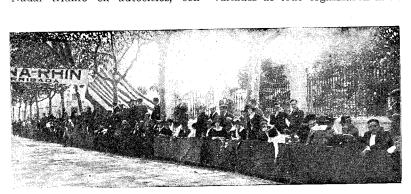
mentar de un modo insospechado el número de sus afiliados y hubo de fijarse en la necesidad de tener local propio, acordándose trasladar al Círculo Artístico, situado entonces en la Rambla de Cata-

Se decidió, desde luego, repetir anualmente la carrera y en abril de 1917, de nuevo en el circuito de Sitges volvieron a cubrirse de gloria los motoristas de la Penya. Resultó vencedor en esta segunda carrera de la Penya, Martí Armangué, que batió el record de motos del año anterior, dejándolo establecido en 1 h. 50 m. 26 s., y Nadal triunfó en autociclos, con

un tiempo de 2 h. 19 m. 52 s. y dos quintos.

En 1918, Orús fué el héroe de la carrera de motos, saliendo vencedor con un tiempo de 1 h. 51 m. 57 s. y ocho quintos. En autociclos venció Cortés, en 2 h. 2 m. v 53 segundos.

En el año siguiente, a pesar de que las circunstancias eran las menos a propósito para la organización de carreras, los elementos directores de la Penya, a cuyo frente figuraba el memorable Pepe Basté, creyeron que era cuestión de honor para ellos no interrumpir la tradición brillante, y contra dificultades de todo organizaron la IV



Esbozo de lo que debían llegar a ser, fueron est is filas de palcos la base de las espléndidas tribunas de hoy.



TERCER PREMIO Copa del Real Club de Cataluña y 5.000 pesetas

Carrera del nombre de la Penya.

Esta no tuvo, realmente el mismo éxito de las anteriores. La inscripción fué más reducida, y los resultados nada extraordinarios, debido al mal estado de las carreteras. En motos venció "Tank", cubriendo los 112 kilómetros en 2 horas, 23 m. 21 s. y cuatro quintos, y en autociclos fué el primero Soler, empleando 2 h. 19 m. 58 s. y tres quintos.

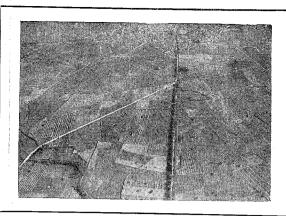
Este resultado, repetimos, no tan brillante como los anteriores, en vez de hacer decaer el ánimo de los entusiastas de la Penya fué acicate para su amor propio, y dió lugar a que la Penya se constituyera legalmente y se aprestara a rescatar, aumentándole el prestigio que alguien había estimado maltrecho.

Si para la V Carrera Penya Rhin se abandonó el circuito de Sitges, celebrándose en el de Cardedeu, espléndidamente reparado, la V Carrera Penya Rhin fué reservada sólo a motos y sidecars, estableciéndose para premios crecidas cantidades en metálico.

De Madrid vinieron para esta carrera los mejores constructores y la lucha entre ellos y los "ases" catalanes fué verdaderamente emocionante.

Clasificóse primero de la categoría 300 c. c. (105,600 kilómetros) "Boni", en 1 h. 51 m. 5 s. y un quinto; primero de la categoría 560 c. c. (211,200 kilómetros) Granados, en 3 h. 18 m. 55 s. y un quinto; primero de la categoría 360 c. c. T. T. (211,200 kilómetros), Indianola, en 3 h. 34 m. 34 s. y tres quintos; primero de la categoría 775 c. c. comercial (211 kilómetros 200 metros), Estalella; primero de la categoría superior a 775 c. c. comercial, Larida y primero de igual tipo T. T., Florencio Fuentes.

En sidecars obtuvieron los primeros puestos: "Boni", en categoría 775 c. c. comercial (140,800 kilometros), en 2 h. 17 m. 5 s.; Nauser, en la categoría superior a 775



La pericia del aviador y la maestría del fotógrafo permitieron obtener estas vistas «desde el cielo».

La carretera en este lugar es amplísima bordeada de grandes árboles y se desarrolla en una línea recta de unos tres kilómetros hasta el pueblo de Monjos, atravesando antes le riera de Bleda.

MONJOS. — Pueblo de 700 habitantes, en progresivo erceimiento debido al incremento que ha tomado la fabricación de cemento.

La travesía de esta población es fácil en línea recta y bastante ancha angostándose un poco al atravesar el río Foix por un puente situado al final del pueblo.

A la salida de Monjos se en-

El circuito, con sus herra dificiles, será el escenario ches, sus tripulantes y las los elementos

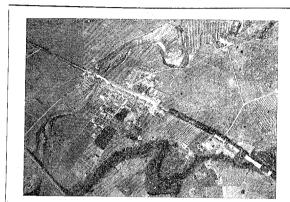


Copa del Real 0 a

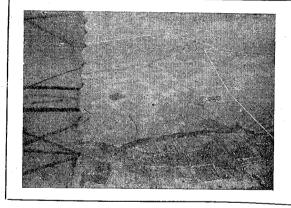
c. c. comercial, en 2 h. 3 m. 5 s. y dos quintos; Fuentes, en categoría superior a c. c. T. T., en 1 h. 57 m. 4 s.

Florencio Fuentes realizó la admirable proeza de ser vencedor en velocidad absoluta, tanto de motos como de sidecars.

La vuelta más rápida del circuito, que mide 17,600 kilómetros, la realizó en motos, Vidal, que no acabó la carrera y realizó dicha vuelta en 10 m. 7 s. y Escalé, que acabó la carrera, realizó otra en 10 m. 55. En sidecars, P. M., que no acabó, cubrió una vuelta



Monjos, la pequeña población del Panadés, destaca en blanco sobre la recta de la carretera.



Sobre el gris de los campos la faja blanca de la carretera dibuja un amplio viraje.

en 13 m. 57 s. y un quinto, y Fuentes, que la acabó cubrió otra en 14 m. 13 s. y dos quintos.

Esta carrera superó, no sólo los primitivos éxitos de Penya Rhin, sino todo lo que hasta entonces se había realizado en Cataluña en cuestión de organizaciones motoristas. La Penya Rhin se apuntó en su haber el mayor de los triunfos y quedó categóricamente demostrado, a los ojos de todos, su gran capacidad organizadora.

Tan sólo entenebrecieron la alegría y los entusiasmos provocados por aquella gran carrera, la trágica muerte de Juan Berba, aquel "penyista" acérrimo y sportman convencido, víctima de la fatalidad.

Posteriormente a esta carrera, Penya Rhin ha organizado pruebas de otro orden deportivo, entre ellas concursos de tiro y una carrera de bicicletas reservadas a sus socios, que han obtenido el éxito más lisonjero.

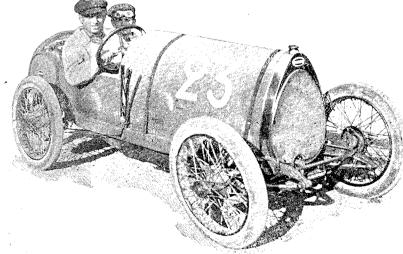
He aquí reseñada, a grandes trazos la historia de Penya Rhin; esta historia que culmina en el gran acontecimiento automovilístico internacional de que, en breve, será teatro el circuito de Vilafrança.

El gran premio Penya Rhin El Circuito

Empieza el circuito a 200 metros de Vilafranca en el empalme de la carretera de Barcelona a Tarragona con la de San Sadurní a San Jaime del Domenys. cuentran a mano izquierda unos grandes edificios frente a la Estación que son las fábricas de cimiento con ferrocarril aéreo, que se interna en las montañas hasta las canteras.

Algo más lejos, una grandrosa edificación, en medio de esta arboleda: es el antiguo y grandioso convento de Santo Domingo. Después de recorrer unos 600 metros, a partir de Monjos, se encuentra, a la derecha, el viraje de Pins de Sellarés, así llamado por los tres magnificos pinos centenarios, situados en el ángulo exterior de la tame-

El viraje se dibuja en anguo recto, y casi inmediatamente, la carretera se inclina, formando una regular pendiente hasta el Pont de la Bruixa, con difícil viraje a la entrada y contraviraje a la salida. Al acabar la pendiente hay un viraje hacia la derecha. La carretera sigue con leve inclinación y sin accidentes notables.

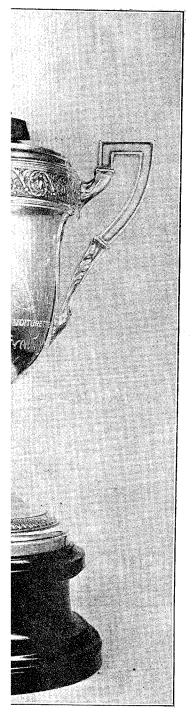


Los coches Bugatti, pequeños, ligeros, permiten el mayor rendimiento de su motor y han de figurar en primer plano en la batalla de mañana.

A uno y otro lado de la carretera se extienden inmensos viñedos con innumerables "Masías" y casas de campo. En el fondo se levantan una serie de montañas, entre las cuales se destaca la colina escarpada de Castellví, coronada con una torre o castillo que data de la dominación mora. El paisaje resulta altamente pintoresco.

El circuito se dirige súbitamente hacia la derecha hacia el viraje de la Almúnia. Este viraje es difícil en ángulo agudo y se ha de tomar con precaución. A pocos me-

la gran lucha. Los cosas constructoras, serán e la batalla



\rtístico.

tros del viraje, el circuito pasa por entre unas casas que forman un extremo de la Almúnia.

LA ALMUNIA. — Constituye dicha población un grupo de casas con una población de 400 habitantes. Es la agrupación más importante del término municipal de Castellví de la Marca.

La Almúnia produce vinos de alto renombre y tiene un comercio de ajos importantísimo.

Después de la Almúnia se pasa por delante del cementerio de dicha población. La carrera se desenvuelve en largas líneas retas hasta llegar a un desmonte. Allí un viraje en bajada conduce a un puente angosto que se ha de atravesar cambiando rápidamente de dirección.

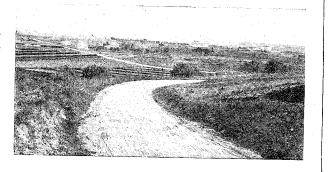
E este el punto más peligroso del circuito, porque la parte alta del desmonte tapa la vista del puente y aparece bruscamente al liegar a media bajada.

Desde este trozo del circuito se divisan numerosas "Masías" y aglomeraciones de casas; a la izquierda se levanta una altísima torre cuadrada denominada de la

He aquí, una recta del circuito que permitirávelo cidades crecidas.



Un bello
viraje que
cierra en
ángulo dos
hermosas
rectas del
circuito.



luña. Si desde el punto de vista de población agricola difícilmente encuentra Vilafranca similar en Cataluña, tampoco habrá muchas que la superen en atesorar bellezas arqueológicas y naturales.

Es población que sorprende por la magnificencia de sus amplias avenidas.

Constituirá el centro de la carrera "Penya Rhin" y no cabía escoger población que mostrara mayores entusiasmos deportivos demostrados a cada instante.

El actual campo de Sports F. C. Vilafranca ha sido cedido conve-

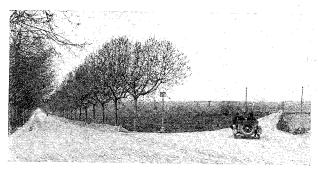
Bleda, que es la que sirve para elevar parte del agua de que se surte Villafranca. Después de una curva de largo radio se atraviesa la riera de la Bleda.

Una bajada en línea recta que se divisa perfectamente, desde el lugar destinado a tribunas, conduce al puente sobre la riera de Pacs, después de la cual se inicia la recta de 800 metros en ligera pendiente, que pasa delante de la tribuna y cierra el circuito en el viraje de Villafranca, donde se junta a la carretera de Barcelona-Tari, gona.

Este último viraje es en ángulo agudo. La confluencia de las dos carreteras forma en este punto del circuito una amplia explanada que permite atacar el viraje con relativa facilidad.

VILAFRANCA.—El circuito, antes de cerrarse, bordea Vilafranca.

Los virajes, que son los lugares más emocionantes, tienen digna representación en el presente.



No cabe en los límites de esta somera descripción del circuito detallar las características que hacen de Vilafranca una de las poblaciones más bellas e importantes de Catanientemente arreglado para garage en el que cabrán holgadamente gran número de automóviles.

Villafranca, por mediación de sus corporaciones oficiales y sus personalidades de mayor relieve, ha prestado gran apoyo a los organizadores de la carrera, y del éxito de ésta cabrá no poca gloria a la floreciente villa del Panadés.

He aquí, en líneas generales la descripción del circuito:

Penya Rhin ha cuidado de que la reparación del circuito sea perfecta, elevando los virajes en peralte y ampliamdo su radio de curvatura en donde se ha estimado necesario. Villafranca — Monjos — Almunia constituyen en conjunto, un circuito fácil con algunos puntos difíciles que se han detallado en las precedentes líneas.

Se estima probable que en virtud de las reparaciones antes dichas, puedan desarrollarse en dicho circuito velocidades medias que no desmerezcan de la recientemente obtenida en Brescia y Le-Mans.

He aquí el instante en que, durante un entrenamiento, un coche Matas inicia un viraje.

Reglamento

Artículo primero. La Penya Rhin organiza para el año 1921 una carrera internacional de "voiturettes" bajo el nombre de "Gran Premio Penya Rhin 1921".

Art. 2.º Se correrá en circuito cerrado, que será designado oportunamente.

Art. 3.º Tendrá lugar en el mes de octubre y será publicada la fecha exacta con mes y medio de anticipación.

Art. 4.º Esta carrera se regirá por el Reglamento general de carreras del R. A. C. de España y por el presente, particu-

Organización

Art. 5.° La carrera dará comienzo a las ocho de la mañana. Los coches saldrán en "salida parada" y en grupos de dos o tres individualmente, según el circuito y el número de concu-

Art. 6.° El orden de salida se fijará por medio d sorteo, que

se hará entre las diferentes marcas, primero y entre los corredores de cada marca, después.

Estos sorteos se celebrarán en la semana anterior a la fecha de la carrera.

Art. 7.° Los coches, para ser admitidos, deberán sujetarse a las siguientes condiciones:

Cilindrada máxima, 1,400 litros.

Peso mínimo de los coches vacíos, 350 kilogramos.

Es indispensable que tengan marcha atrás, accionada por el motor.

Los tubos de escape deberán estar dirigidos en forma que no levanten polvo.

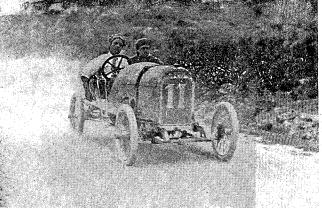
Se entiende por cilindrada el conjunto de volúmenes engendrados por el desplazamiento de los pistones.

Los coches serán pesados con carrocería, con las cuatro ruedas equipadas con los neumáticos que deban tomar la salida, lubrificantes en los "carters", sin agua, combustible, piezas ni ruedas o neumáticos de recambio.

El pesaje se efectuará el día antes de la carrera.

Art. 8.º Los coches deberán ir ocupados por dos personas, que deberán pesar 170 kilogramos en conjunto, y en el caso de no llegar a este peso, deberán sustituirse con lastre en diferencia de

Los ocupantes del coche deberán ser mayores de diez y ocho años.

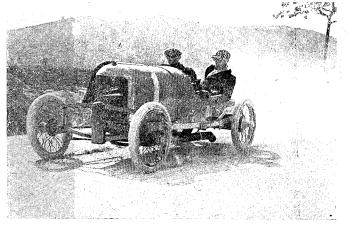


Art. 9.° La distancia a recorrer será aproximadamente de 400 kilómetros.

Art. 10. Cada coche deberá llevar pintado sobre el radiador v a cada lado del capot el número que le haya correspondido en sorteo, teniendo cuidado de que sean dichos números lo

Y tanto en las rectas como en los como en los virajes peli-grosos, ve-locidad y se-g u r i d a d, rendimiento y resistencia son factores del éxito.





Lanzados cual dóciles bólidos, su-jetos a la vo-luntad del guía, los po-derosos co-ches de ca-

rrera son una maravi-

lla mecánica

Matas, do-tado de una suspensión sumamente desplazable y elástica, será un ad-versario de peligro para los coches concur-santes.

suficintemente grandes para ser visibles a distancia.

También deberán ser pintados los coches de colores diferentes para cada marca, los cuales serán designados a los concursantes al misma tiempo que se celebre el sorteo.

Art. 11. Será vencedor de

la carrera el coche que cubrirá el recorrido en menos tiempo, concediéndose los premios siguientes:

Primero: 25.000 pesetas y Copa de oro. Segundo: 10.000 pesetas y Copa de plata. Tercero: 5.000 pesetas y Copa de plata.

Los demás premios se anunciarán oportunamente antes de la carrera, así como las eliminatorias, si a ellas hubiere lugar, serán cronometradas por cronometradores oficiales del R. C. de España.

Inscripciones

Art. 12. La participación en esta carrera tendrá lugar por invitaciones que serán pasadas por el Comité Ejecutivo.

Art. 13. Cada constructor tendrá derecho a inscribir cinco coches como máximo.

Los derechos de inscripción son los siguientes:

Por un coche, 1.000 pesetas; por dos coches, 1.800; por tres coches, 2.400; por cuatro coches, 2.800; por cinco coches, 3.000.

Art. 14. Los derechos de inscripción serán destinados al fondo de la carrera y no serán devueltos más que en el caso de suspensión de la misma.

Art. 15. Las demandas de inscripciones, acompañadas de sus derechos, deberán enviarse al Secretario de la "Penya Rhin", Rambla de Estudios, 6, primero, donde serán recibidas hasta el 15 de Agosto, a las 24 horas, con derechos sencillos, y hasta el 31 de Agosto, a las 24 horas, con derechos dobles; fecha esta última en que será definitivamente cerrada la inscripción.

Será igualmente admitida toda inscripción que, llegando después de estas fechas, haya sido enviada antes de ellas por correo centificado.

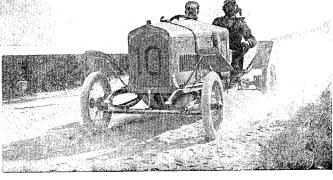
Art. 16. Las inscripciones serán recibidas desde la publicación del presente Reglamento, y será condición indispensable, para

ser admitidas, que se ajusten a las condiciones del artículo pre-

cedente. Art. 17. No serán válidas

las inscripciones hasta que hayan sido admitidas por el Comité Ejecutivo de la carrera, que podrá aceptarlas o rechazarlas, ya sean de coche, ya de conductor, sin venir obligado a dar explicaciones.

Art. 18. Los coches podrán ser inscritos directamente por las casas constructoras, o por sus propietarios; pero, en este caso, deberán tener autorización escrita de la casa cons tructora, que deberán enviar



al mismo tiempo con la respectiva demanda de inscripción.

Art. 19. Los corredores podrán inscribirse y correr con pseudónimo, viniendo obligados, no obstante, a dar su verdadero nombre al Comité Ejecutivo, 24 horas antes del sorteo, en que sorá decidido el orden de salida.

Art. 20. Cuando esté determinado el circuito, será fijado el número máximo de coches que tomarán la salida, y si pasan los inscritos de dicho número, se efectuarán eliminatorias, que se determinarán por Reglamento anexo redactado según la importancia del número de inscritos.

Si el número de inscritos no llegase a 11, el Comité Ejecutivo se reserva el derecho de anular la carrera o aplazarla.

Art. 21. Todos los conductores, al inscribirse, deberán manifestar que poseen los certificados de aptitud exigidos por la Administración Pública de su país.

Reparaciones y avituallamientos

Art. 22. El avituallamiento se hará únicamente en los lugares destinados por el Comité Ejecutivo, teniendo derecho cada casa concurrente a un lugar particularmente reservado.

Art. 23. El avituallamiento, |reparaciones, montaje de ruedas, llantas o neumáticos deberá efectuarse precisamente por personal del coche que corre.

Art. 24. Los lugares previstos para el avituallamiento estarán dispuestos en "stands" iguales todos ellos, y cada casa constructora tendrá derecho a una por cada coche inscrito.

Art. 25. Las casas de accesorios, tales como neumáticos, aceites, bencinas, etc., podrán solicitar que les sea reservado lugar de avituallamiento abonando la cantidad de 250 pesetas por "stand", cerrándose la inscripción de demandas al mismo tiempo que la de coches concurrentes.

Art. 26. Los "stands" serán adjudicados según sorteo y en dicho sorteo serán preferentemente consideradas las casas constructoras.

De los concursantes

Art. 27. Todo concurrente vendrá obligado a guardar su derecha, y particularmente cuando tenga otro concurrente que intente pasarle. Controles distribuídos por todo el circuito vigilarán la exacta observancia de esta disposición, los cuales comunicarán inmediatamente a los Comisarios de la carrera cualquier infracción, para que puedan ser aplicadas en el acto las sanciones oportunas, que podrán llegar a la descalificación o separación de la carrera.

Art. 28. La "Penya Rhin" no acepta responsabilidades de ninguna clase por los accidentes de que pudieran ser víctimas o causantes los concursantes.

Verificación

Art. 29. Cada coche, al acabar la carrera, será conducido a lugar cerrado, donde quedará a disposición del Jurado para toda verificación que se estime necesaria.

Disposiciones generales

Art. 30. Toda reclamación relacionada con la clasificación de los coches y conductores deberá ser hecha por escrito, acompañada de 500 pesetas, entregándose a uno de los Comisarios de carrera, a lo menos 24 horas antes de la señalada pra empezar la carrera.

Las reclamaciones basadas sobre hechos ocurridos durante la carrera deberán también hacerse por escrito y acompañadas de 500 pesetas dentro de las 24 horas siguientes a aquella en que se acabe la carrera, y deberán dirigirse al Presidente de la "Penya Rhin". Esta entidad examinará las reclamaciones y resolverá lo que entienda procedente.

De las decisiones de la entidad organizadora "Penya Rhin" podrán apelar los interesados, dentro de las 24 horas siguientes a aquella en que les sea notificada la resolución, a la Comisión Deportiva del R. Automóvil Club de Cataluña, y de las adoptadas por esta Comisión, y dentro de las 48 horas en que hayan recibido la notificación, al R. Automóvil Club de España, cuya decisión será inapelable.

Las cantidades entregadas en depósito no serán devueltas a los interesados hasta que no hava resolución definitiva.



Dichas cantidades no serán devueltas más que en el caso de que sea considerada justa la reclamación, pues, en caso contrario, pasarán a formar parte del fondo de la carrera.

Art. 31. La "Penya Rhin" tendrá el derecho de aplazar la celebración de la carrera, y también de suspenderla, si las circunstancias, a su juicio, lo exigieran.

También se reserva el derecho de ampliar o modificar el presente Reglamento.

Art. 32. Todo lo no previsto en este Reglamento será resuelto por el Comité Ejecutivo, Comisarios o Jurado, según los casos, de acuerdo siempre con los Reglamentos generales de carrera del R. A. C. de España.

(Visto y aprobado por el R. A. C. de E. y por la Cámara Sindical de Constructores de Automóviles de España.)

Marzo de 1921.

LOS ASES DEL FOOT-BALL

ALCÀNTARA

Su historia deportiva, su arte y su técnica futbolística. El secreto de su shoot maravilloso.

ZAMORA

El inimitable guardameta, su historia, su estilo, sus fantasías y sus trucos. Cómo para los penaltys. Cada folleto conteniendo profusas fotografías

60 céntimos

Pedidlo en todos los kioscos y en esta Administración

LA JORNADA DEPORTIVA

Petritxol, 7, principal

BARCELONA

COMITÉ DE HONOR

S. M. el Rey D. Alfonso XIII

Excmo. Sr. Don Antonio Maura Montaner, Presidente del Consejo de Ministros. — Exemo. Sr. Don José Maestre, Ministro de Fomento. —Excmo. Sr. Don Francisco de A. Cambó, Ministro de Hacienda.— Exemo. Sr. Don Juan de La Cierva, Ministro de la Guerra. — Exemo. señor Don Juan A. Perea, Director General de Obras Públicas. — Excelentísimo Sr. Don José Bertrán y Musitu, Subsecretario de Hacienda. -Excmo. Sr. Don José María de Olaguer-Feliu, Capitán General de Cataluña. — Excmo. Sr. Don Severiano Martínez Anido, Gobernador Civil de Barcelona. -- Exemo. Sr. Don José Puig y Cadafalch, Presidente de la Mancomunidad Catalana. — Exemo Sr. Don Juan Vallés y Pujals, Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona.— Exemo. Sr. Don Antonio Martínez Domingo, Alcalde de Barcelona.-Ilustre Sr. Don Pablo Solsona, Alcalde de Villafranca del Penedés. -Sr. Don Ramón Panyella, Alcalde de Monjos. - Sr. Don Pedro Mateu, Alcalde de Castellví de la Marca. — Ilustre Sr. Don Enrique Ráfols, Diputado Provincial por Villafranca. — Ilustre Sr. Don Blas Sorribas, Ingeniero-Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Barcelona.— Ilustre Sr. Don Federico Tusell, Ingeniero-Jefe de Obras Públicas de la Mancomunidad Catalana. — Sr. Don José María Ortega, Ingeniero de Obras Públicas del Estado, primera Demarcación. — Sr. Don Juan Moreno, Ingeniero de Obras Públicas de la Mancomunidad, primera Demarcación. — Sr. Presidente del "Real Automóvil Club de España". —Sr. Presidente del "Real Aero Club de España". — Sr. Presidente de la "Cámara Sindical de Constructores de Automóviles, Ciclos y Carrocerías". — Sr. Presidente del "Real Automóvil Club de Cataluña".— Sr. Presidente de la "Cámara Sindical del Automóvil de Andalucía". -Sr. Presidente de la "Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona".-Sr. Presidente de la "Federación de las Sociedades Deportivas de Barcelona. — Sr. Presidente del "Real Moto Club de Cataluña". — Sr. Presidente de la "Unión Velocipédica Española".

Comité de Alto Patronaje

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Don Eusebio Bertrand y Serra. — VI-CEPRESIDENTES: Sr. Presidente del "Real Círculo Artístico". — Ilustre Sr. Don Antonio Miracle. — Excmo. Sr. Conde de Lavern. — Excmo Sr. Barón de Güell. — VOCALES: Sr. Presidente del "Real Aero Club de Cataluña. — Sr. Presidente del "Círculo del Liceo". — Sr. Presidente del Círculo Ecuestre. — Sr. Presidente de la "Real Asociación de Cazadores". — Sr. Presidente del "Club Náutico". — Sr. Presidente del "Real Club Marítimo". — Sr. Presidente del "Club de Natación".

Junta Directiva

PRESIDENTE: Don Juan Rosinach Plá. — VICEPRESIDENTES: Don Joaquín Molins Figueras. — Don Miguel Sans Mora. — SECRE-

TARIO: Don José Casamitjana Serra. — VICESECRETARIOS: Don N. Font de Matas. — Don Federico Armangué Feliu. — CONTADOR: Don Manuel Trullols Más. — CAJERO: Don Manuel García de Pérez del Ingerto. — VOCALES: Don Ricardo Oriol Guardans. — Don Ramón Pujadas Güell. — Don José María Gomis Cuyás. — Don Juan B. Trías Maxenchs. — Don Román Solá Brunet. — Don Francisco Molins Figueras. — Don Delfín Viñolas Cabeza. — Don Enrique Aznar Calixto.

Comité Ejecutivo

PRESIDENTE: Don Miguel Sans Mora. — SECRETARIO: Don José Casamitjana Serra. — VOCALES: Don Patricio de Satrústegui. — Don Manuel García de Pérez del Ingerto. — Don Francisco Molins Figueras. — Don Joaquín Molins Figueras. — Doo Luis Armangué. — Don Federico Armangué Feliu. — Don Enrique Ráfol Martí. — Don José María Casades †. — Don Manuel Trullol Más.

Sub-Comité en Vilafranca del Panadés

PRESIDENTE: Don Luis Cuyás. — VICEPRESIDENTES: Don Emilio Berger. — Don Antonio Pladellorens. — SECRETARIO: Don Luis Mestres. — VOCALES: Sr. Presidente del "Casino de la Unión Comercial". — Sr. Presidente de la Sociedad "La Principal". — Sr. Presidente del "Sindicato de Exportadores de Vinos". — Sr. Presidente del "Foot-Ball Club de Vilafranca".—Don José Campamá.—Don Oscar Sorg.—Don José Mascaró. — Don J. Sivill. — Don Ricardo Sans. — Don r'rancisco Calvet. — Don José Monsarró.

Comisión Técnica

Don Pablo Nicolau, de la Hispano Suiza. — Don Arturo Luis Elizalde, de la Casa A. Elizalde. — Don Wifredo Ricart, de la Casa Ricart y Pérez.

COMISARIOS: Don Joaquín Molins Figueras. — Don Miguel Sans Mora. — Don José Casamitjana Serra.

JUEZ DE SALIDA: Don Manuel Trullols Más.

JUEZ DE LLEGADA: Don José María Gomis Cuyás.

JEFE DE CUENTA-VUELTAS: Don Juan P. Borés.

CRONOMETRADORES OFICIALES: Don Fernando Reyes.—Don Sixto Ocampo.

JEFE DE AVITUALLAMIENTO: Don Antonio García.

CONTROLES: Jese del servicio general, Don Manuel García de Pérez del Ingerto. — Jese del servicio médico, Don Julio Santacana Vilá.

Horario de trenes de Barcelona a Vilafranca y viceversa

IDA Barcelona
Paseo Gracia
Vilafranca

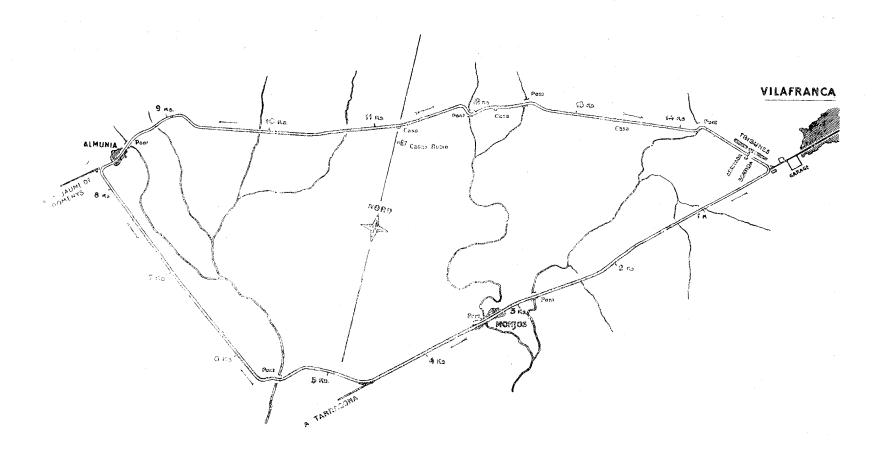
1.º 2.º 3.º Correo	2.ª 3.ª Ligero	2.ª 3.ª Ligero	2.º 3.º Ómnibus	2.ª 3.ª Ligero	2.ª 3.ª Ligero
4,00 4,13 6,31	8,55 9,08 10,37	12,30 12,43 14,12	14,02 14,15 16,23	17,52 18,05 19,36	19,30 21,20

VUELTA Vilafranca
Paseo Gracia
Barcelona

2.° 3.° Ligero	1.ª 2.ª 3.ª Correo	2.ª 3.ª Correo exprés	2.º 3.º Ligero	2.º 3.º Ligero
5,48	7,25	11,31	16,25	19,48
7,30	9,25	12,51	17,43	21,30
7,44	9,38	13,05	17,57	21,44

TREN ESPECIAL: IDA. - Barcelona: A las 7,30 (2.ª y 3.ª) — Vuelta, - Vilafranca: Concluída la carrera

Gráfico del circuito de Vilafranca y caminos que conducen a los puntos más importantes del mismo



Velocidad horaria correspondiente al tiempo empleado en cubrir una vuelta del circuito de Vilafranca (14,790 km.)

	7 m.	8 m.	9 m.	10 m.	11 m.	12 m.	13 m.	14 m.	15 m.
0"	126,771	110,925	98,600	88,740	80,672	73,950	68,261	63,385	59,160
5″	125,280	109,781	97,695	88,006	80,066	73,440	67,826	63,010	58,833
10"	123,823	108,661	96,807	87,285	79,468	72,936	67,397	62,640	58,509
15"	122,400	107,563	95,935	86,575	78,880	72,440	66,972	62,273	58,190
20"	121,009	106,488	95,078	85,877	78.300	71,951	66,555	61,911	57,873
25″	119,649	105,433	94,237	85,190	77,728	71,468	66,141	61,553	57,561
30″	118,320	104,400	93,410	84,514	77,165	70,992	65,733	61,200	57,251
35″	117,019	103,386	92,598	83,848	76,610	70,521	65,330	60,850	56,945
40″	115,747	102,392	91,800	83,193	76,062	70,057	64,931	60,504	56,642
45″	114,503	101,417	91,015	82,548	75,523	69,600	64,538	60,162	56,342
50″	113,285	100,460	90,244	81,913	74,991	69,148	64,149	59,824	56,046
55″	112,092	99,521	89,485	81,288	74,467	68,701	63,765	59,490	55,752

GRAN PREMIO PENYA RHIN

CIRCUITO DE VILAFRANCA

16 OCTUBRE 1921

CUADRO DE ANOTACIONES

MARCAS	CONDUCTOR	COLOR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1 La Perle III	X. X.	Verde															
2 Álvarez	J. Álvarez	Azul															
3 Matas II	J. Ibáñez	Anaranjado									,					****************	
4 Bugatti II	M. de Casa Maury	Negro															
5 Matas I	J. Llorens	Anaranjado													***************************************	•	
6 David II	J. M. Moré	Blanco									***********						
7 Izaro II	J. Carreras	Gris													188118.	 .	
8 David I	J. Andreu	Blanco															
,9 X. X.	X. X.	Encarnado															
10 Matas III	E. Reus	Anaranjado				,				-							***************************************
11 Izaro I	R. Andiz	Gris							***************************************								
12 Bugatti I	P. de Vizcaya	Negro								••••							
13 La Perle II	Revaux	Verde			*												
14 La Perle I	Lefévre	Verde															
15 América	G. Dutrieux	Amarillo								************							

MARCAS	CONDUCTOR	COLOR	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1 La Perle III	X. X.	Verde									<u>,,</u>		<u> </u>				
2 Álvarez	J. Álvarez	Azul															
3 Matas II	J. Ibáñez	Anaranjado		<u>.</u>													
4 Bugatti II	M. de Casa Maury	Negro															
5 Matas I	J. Llorens	Anaranjado															
6 David II	J. M. Moré	Blanco			,												
7 Izaro II	J. Carreras	Gris															
8 David I	J. Andreu	Blanco													****		
9 X. X.	X. X.	Encarnado															
10 Matas III	E. Reus	Anaranjado															
11 Izaro I	R. Andiz	Gris															
12 Bugatti I	P. de Vizcaya	Negro						•••••	*****								
13 La Perle II	Revaux	Verde						****							1994 189411		
14 La Perle I	Lefévre	Verde		. "													
15 América	G. Dutrieux	Amarillo															

''LUBROIL-PUROLENE''

Aceites y Grasas Minerales The Pure Oil Company, s. A. E.

Casa Central: Barcelona, Fontanella, 8

FLEBROIL PUROLENE

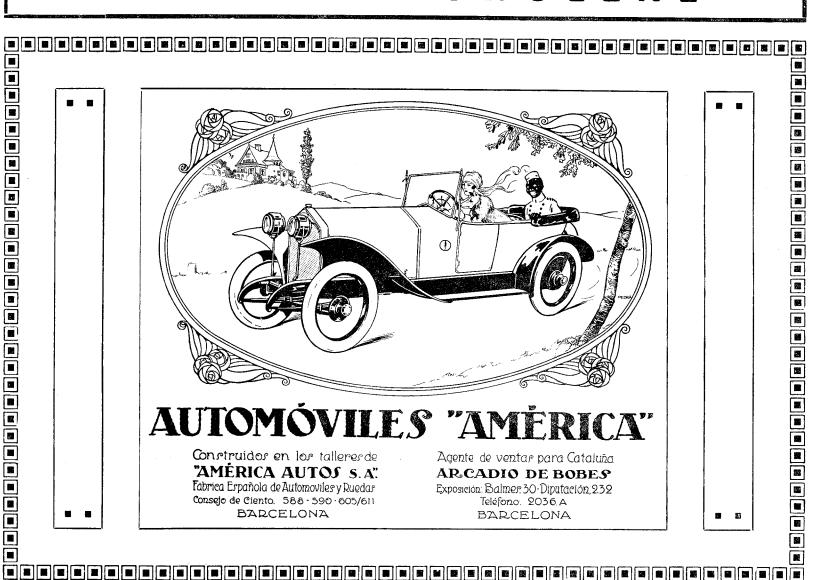
Dirección telegráfica y telefónica: "Puroil" Teléfono A. 43:0

Sucursales:

Madrid, Valencia, Sevilla, San Sebastián

Representantes en toda España

"LUBROIL-PUROLENE"



B. F. Goodrich, S. A.

SOCIEDAD ESPAÑOLA

Capital: 500.000 Pesetas



CASA CENTRAL:

PLAZA DE LA LEALTAD. 3

TELÉFONO M. 5020

MADRID













FÁBRICAS: Estados Unidos: AKRON

(OHIO)

Francia: COLOMBES

(SEINE)

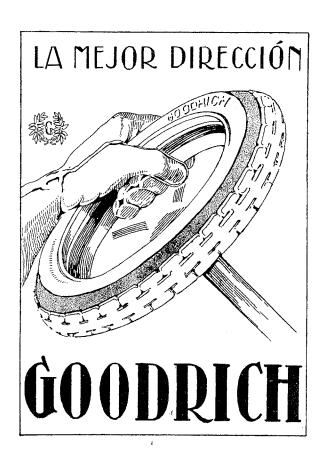


SUCURSAL:

CALLE DE MUNTANER, 98

TELÉFONO G. 1925

BARCELONA













Automóviles



REPRESENTANTE EN BARCELONA:

Paseo Gracia, 102 y Rosellón, 238

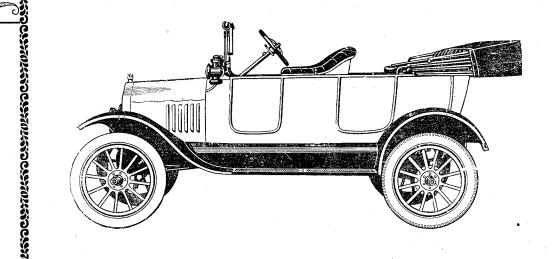
TELÉFONO G. 384

GERENTE:

D. JOAQUÍN \equiv MATAS \equiv

FOR DEL AUTOMÓVIL UNIVERSAL 4 CILINDROS 18-20 HP

4 CILINDROS 18-20 HP



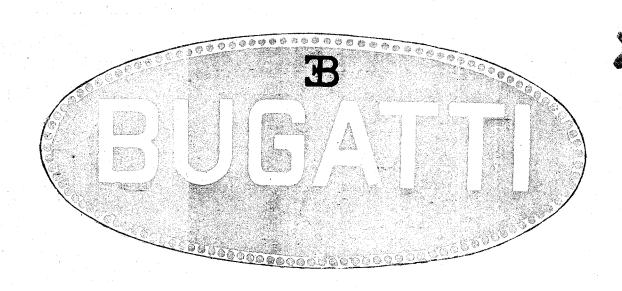
AGENTE

A. Casajuana Pfeiffer

BARCELONA DIPUTACIÓN, 279



ESTACIONES DE SERVICIO EN TODAS LAS POBLACIONES DE LA PROVINCIA



116, Avenue des Champs-Elysées Téléphone elysées 63-81

Los Coches BUGATTI van equipados con





Fundadores de los Grandes Circuitos Europeos de 1921

~ GRAN PREMIO DE ITALIA ~

CIRCUITO DE BRESCIA