

Motociclismo

AÑO I

FEBRERO, 1918

NO. 2



Real Moto Club Español

DOMICILIO SOCIAL

Carrera de San Jerónimo, 8, 2.º - Madrid

SOCIEDAD DEPORTIVA MOTOCICLISTA

SUS FINES, SEGÚN ESTABLECE
EL REGLAMENTO, SON:

«Art. 2.º Su objeto será:
Fomentar el deporte motorista, organizando carreras, concursos, «records» y demás pruebas, interviniendo en la organización y controlaje de aquellas para las cuales se la solicite y así lo acuerde la Junta directiva.

Fomentar el turismo motorista con la celebración de excursiones, «raids», «rallyes», etc., etc.

Procurar el mayor beneficio posible para sus asociados, en lo que a la práctica del motorismo se refiere, gestionando la facilidad de tracción, rebaja de impuestos, arreglo de carreteras, etc., etc.»

Cuotas

5 pesetas mensuales, para los Socios fundadores y de número

5 pesetas trimestrales, para los Socios transeuntes

La Directiva podrá acordar el establecimiento de una cuota de entrada cuando lo crea oportuno

Junta Directiva

PRESIDENTE

D. Andrés Fernández Cuervo

SECRETARIO

D. Emilio Vicente Arche

TESORERO

D. Francisco Caro

VOCALES

D. Carlos Sobejano

D. Pedro Zuazo

D. Roberto Aldeanueva

MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

BOLETÍN OFICIAL DEL REAL MOTO CLUB ESPAÑOL

AÑO I

FEBRERO, 1918

No. 2



Real Moto Club Español

SECCIÓN OFICIAL

Domicilio social

La Junta directiva pone en conocimiento de los señores Socios que, á partir del día 1.º de marzo, el domicilio social quedará establecido en

CARRERA DE SAN JERONIMO, 8, 2.º

Se han fijado para horas de Secretaría todos los días laborables, de seis á ocho de la tarde.

La Secretaría se ocupa actualmente de la formación de la Biblioteca social. Se están recopilando planos de carreteras y mapas de todas las regiones de España. Se han cursado órdenes de suscripción á las principales Revistas deportivas de España y del extranjero.

Kilómetro lanzado.—En sesión celebrada recientemente por la Junta directiva se acordó proceder seguidamente á la organización de la prueba del «Kilómetro lanzado», primera del programa de la temporada presente.

Dicha carrera se verificará en la primera quincena de abril.

A la mayor brevedad posible se hará público el Reglamento por que se regirá dicha prueba y el lugar elegido para su celebración.

Altas durante el mes de febrero.

D. Victoriano Suárez.

D. Antonio Trelles.

D. Antonio González.

La Gasolina y sus sustitutivos

Por D. Rafael Amatriain

Ingeniero Industrial

D. Rafael Amatriain, distinguido ingeniero industrial, ha tenido la atención, que no sabemos cómo agradecerle, de remitirnos el artículo que á continuación publicamos, y que es como un resumen de los interesantísimos trabajos que sobre este mismo tema ha publicado en diversos diarios madrileños, en la parte que más se adapta al carácter de esta Revista

Entre los diversos sustitutivos de la esencia para los motores figuran el benzol ó bencina de hulla y el alcohol etílico ó espíritu de vino. Tanto uno como otro dan mal resultado empleados aisladamente, por razones que pudiéramos calificar *opuestas*, y debido á esta causa se pensó, desde el primer momento, utilizarlos mezclados.

La Compañía general de Omnibus de París empleó en sus automóviles, durante los años 1906 á 1908, una mezcla de alcohol y benzol al 50 por 100 de cada uno, y si se prescindió de ese producto debido fué á la poca fijeza en los precios de los componentes, pero nunca á razones de orden técnico. Los motores eran de la casa Gobron Brillié; estaban construídos para funcionar con gasolina y, no obstante, el resultado con alcohol carburado al 50 por 100 con benzol, repetimos fué en extremo satisfactorio. Alemania está utilizando en sus automóviles, casi desde el principio de la guerra, la citada mezcla alcohol-benzol al 50 por 100, y diversas experiencias realizadas con un coche *Mercedes* han demostrado que no solo es esa la mejor proporción en que deben intervenir los componentes ci-

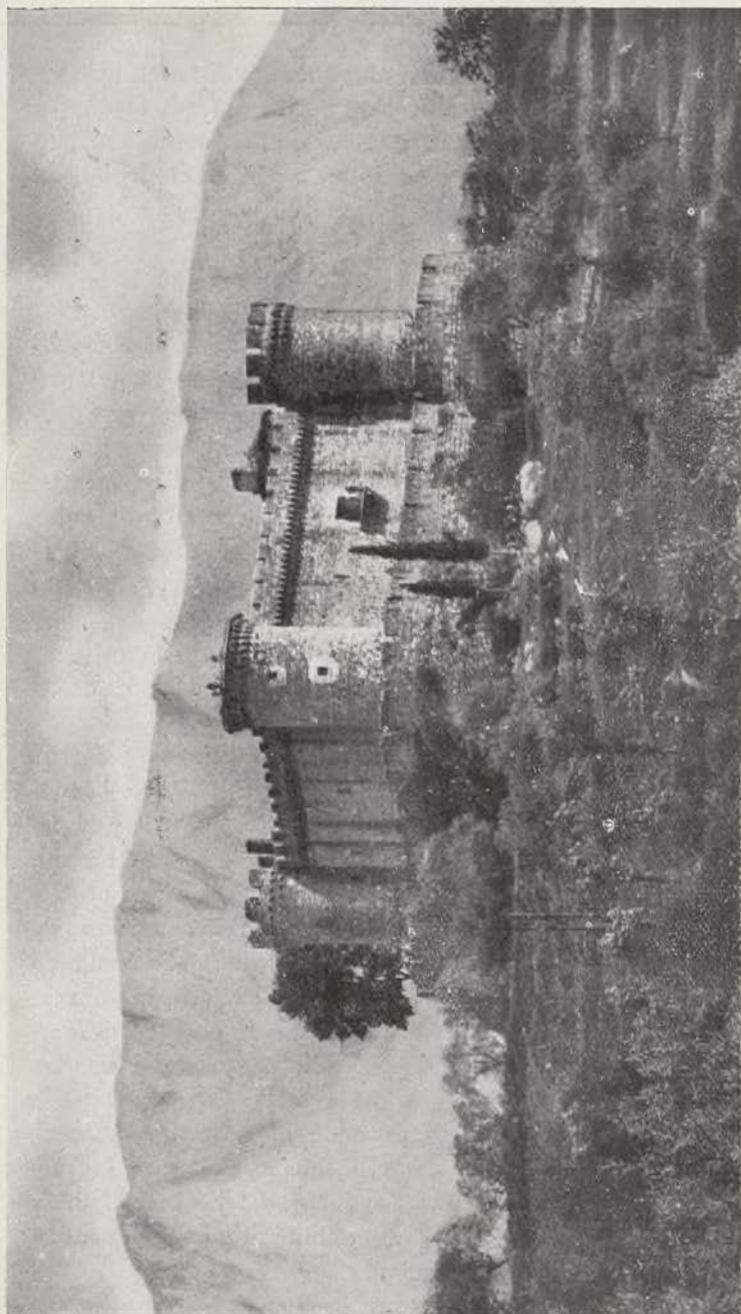
tados, sino también que el resultado supera al obtenido con el empleo de la esencia. También en España se hicieron ensayos, hace unos años, por el arma de Artillería, con la repetida mezcla alcohol-benzol al 50 por 100, en un camión automóvil, con lisonjero éxito.

Si la temperatura ambiente es extremadamente baja, puede ser difícil la puesta en marcha de los motores alimentados con alcohol-benzol y, también, con gasolina-alcohol. Para subsanar ese inconveniente hay dos sistemas: uno, empleado por los alemanes, consiste en disponer en el automóvil un depósito suplementario de gasolina, con la que se pone en marcha el motor, alimentándose luego éste con la mezcla; otro, usado por los suizos, se reduce á añadir al producto éter sulfúrico en la proporción de 1 á 3 por 100.

Finalmente, los motores construidos para funcionar con esencia marchan bien con las mezclas antes citadas. Sin embargo, es conveniente aumentar un poco el peso del flotador del carburador y variar la admisión de aire, que en la mayoría de los motores modernos puede graduarse con la entrada de aire suplementaria que poseen ó que fácilmente puede adaptarse.

* * *

Las principales conclusiones que pueden deducirse son, entre otras, las siguientes: 1.^a Que no obstante los incesantes trabajos que de muchos años á esta parte realizan legiones de expertos técnicos en Francia, Alemania y otros países, incluso España, para encontrar los citados sustitutos, solo se ha logrado, hasta ahora, éxito concluyente en el empleo del benzol y alcohol etílico, mezclados en la proporción de 50 por 100, necesitando ambos productos poseer las precisas condiciones de pureza. 2.^a Con la citada mezcla funcionan los motores de automóvil tan bien como con gasolina, no siendo preciso en ellos efectuar modificación alguna que pase de ser insignificante; y 3.^a Para suplir los 240.000 hectólitros ó 18.000 toneladas aproximadas que en *régimen normal de consumo* valuamos la



CASTILLO DE MOMBELTRÁN.—Dominando por su elevación todo el valle, en medio de una angusta soledad, el castillo de Mombeltrán parece representar el genio de Castilla. Sus almenas están pobladas por una república de cuervos y cernicalos. Dentro, solo una ruina habla al viajero de lo que fué aquello en los siglos que murieron
Fot. A. Prast



gasolina destinada anualmente á usos automovilistas en nuestro país, contamos con una producción considerable de alcohol y de 3.000 toneladas de benzol, necesitando producir unas 7.000 toneladas más de éste anuales si la mezcla con el alcohol ha de hacerse en la proporción de 50 por 100.

* * *

Por razones del cargo que hace algunos años vengo desempeñando, he podido comprobar que los motores de 4, 6, 8 y 12 cilindros, llevando 6, 12 y hasta 20 pasajeros, funcionan tan perfectamente como con gasolina empleando, en vez de dicho combustible, la mezcla alcohol-benzol al 50 por 100 de cada uno. Para hacer funcionar los motores con dicha mezcla, sólo hay que efectuar variaciones tan sencillas en el carburador como son aumentar un poco el peso del flotador, disminuir la admisión de aire, siendo preferible aire caliente y, si acaso, cambiar el surtidor por otro de distinta sección.

Si al benzol llamado comercial, que tiene las características antes especificadas y cuya composición aproximada es de 85 por 100 de benzol, 12 por 100 de toluol y 2 á 3 por 100 de silol y trazas de cumol, se le elimina el segundo de dichos cuerpos, ó sea el toluol, se obtiene un producto que la casa española que lo fabrica denomina *carburol cero*, y que, al no tener nombre propio en Química, seguiré llamando benzol. Este producto, mezclado al 50 por 100 con alcohol, es utilizado en los motores de los camiones automóviles al servicio de la Comisión de Experiencias de nuestra Artillería. Su resultado es mejor que el de la fórmula anteriormente citada, y tan excelente que los mencionados camiones suben las pendientes fuertes, con su carga máxima de 4 y 5.000 kilos, por lo menos tan bien como empleando gasolina de la mejor calidad; todo lo que, debidamente autorizado, puse de manifiesto en *A B C*, con fecha 18 de diciembre último, reseñando, además, las distintas proporciones á que podía reducirse dicho benzol en la mezcla cuando no se trataba de obtener de los motores su máximo rendimiento en potencia.

Esta segunda fórmula, cuyo resultado, repetimos, es superior al de la anterior (la que indicado queda también sustituye perfectamente á la gasolina), está *comprobadísima*, y á tal extremo llega lo satisfactorio de sus resultados, que la citada Comisión de Experiencias de Artillería se propone no volver á emplear la gasolina en los mencionados camiones, á no ser que lo aconsejen razones económicas, ya que las técnicas se inclinan del lado de la repetida muestra.

Ahora bien, toda vez que la citada Comisión es un organismo del Estado, que estudia á conciencia cuantos trabajos técnicos se le encomiendan, bien puede adoptarse oficialmente su fórmula de alcohol-benzol, primero, por estar sancionada su bondad y, segundo, porque no serán más oficiales las pruebas que de cualquier otro sustitutivo se hagan ante el Ministro de Fomento y el Comisario de Abastecimientos.



Por Sierras castellanas

Por D. R. González

En una mañana de esas hermosas primaveras castellanas, abandonais de temprano la vetusta ciudad de Avila para encaminar vuestro motor por la carretera del Sur, que, en interminable línea recta, atraviesa el valle de Amblés, extensa planicie bañada por el Adaja y circundada por la muralla pintoresca que forman los quebrados picachos de las sierras Paramera, Los Baldíos, Serrota, Villafranca y riscos de Montefrío.

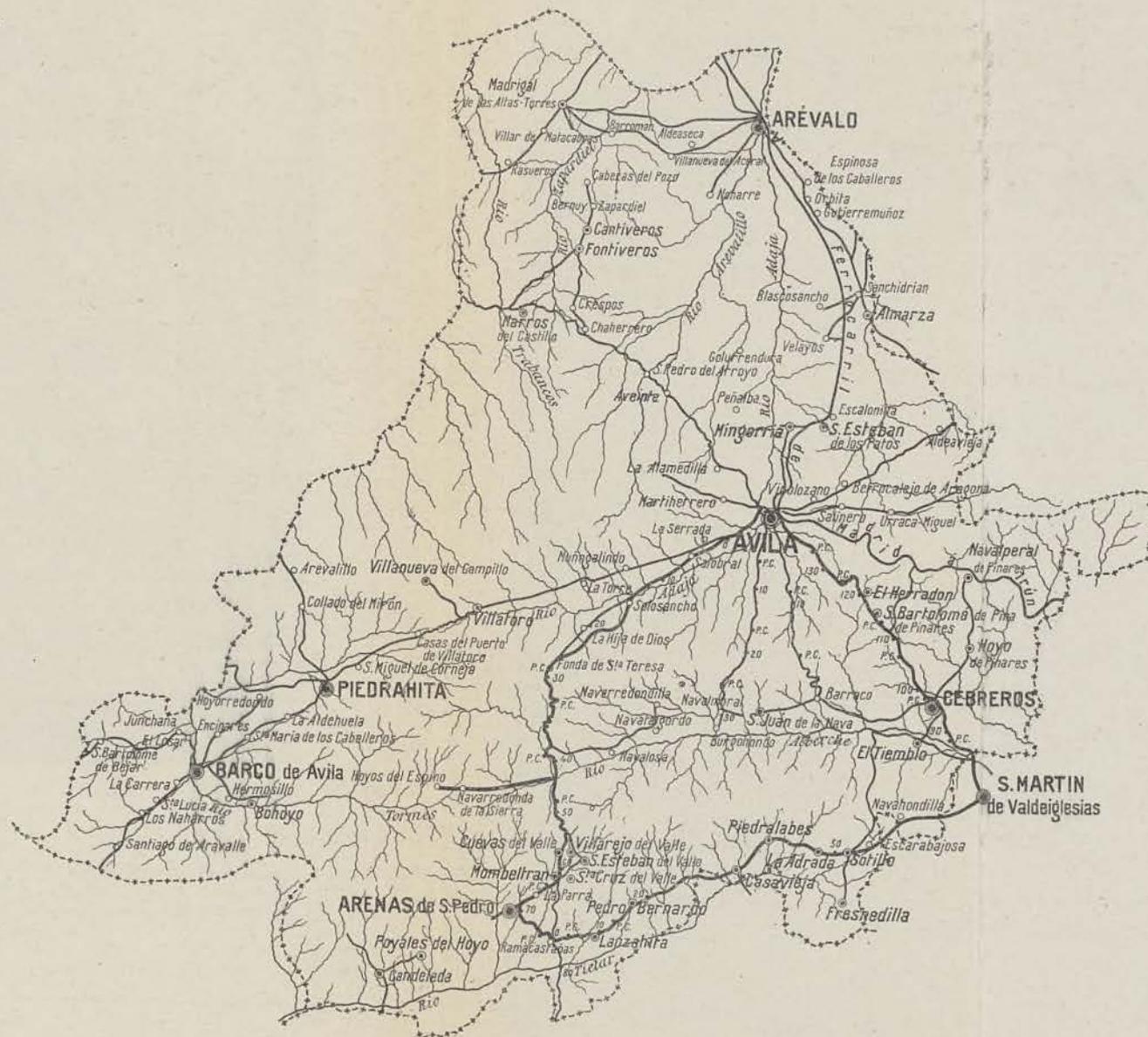
Al llegar á una típica venta, la primera que encontrais, dejase á la derecha la carretera del Barco, se atraviesa El Salobral y, cruzando el Adaja, serpentea la nueva carretera para salvar las violentas pendientes que esconden el pueblo de La Hija. A poco llegais al de Menga Muñoz, y en curvas bien trazadas se eleva la carretera á remontar el puerto de Menga, desde donde se divisa, á lo lejos, la fantástica silueta de los picachos que forman el grandioso Circo de Gredos.

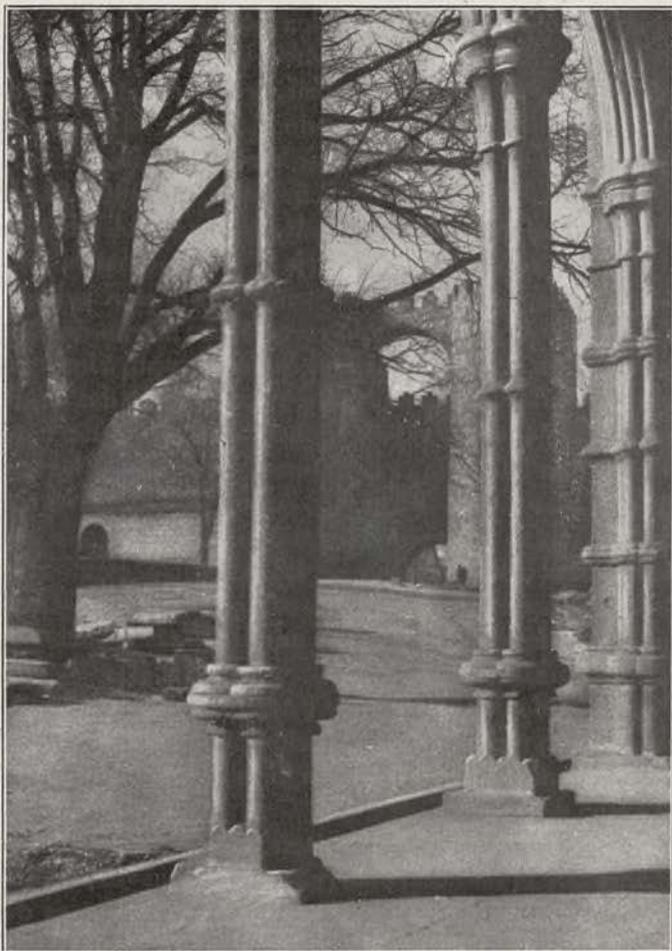
La vertiente Sur de Menga es relativamente suave y la carretera permite gozar las delicias de una velocidad moderada hasta llegar á la curva que da vista al tejado de la Venta de

Hoja núm. 1

Mapa de la provincia de Avila, hecho expresamente para MOTOCICLISMO

La carretera en línea gruesa es la que comprende la excursión inserta en el texto de este número





AVILA.—Detalle del pórtico de San Vicente; al fondo la puerta de entrada a Avila, por delante de la cual pasa la carretera que va a Arenas de San Pedro

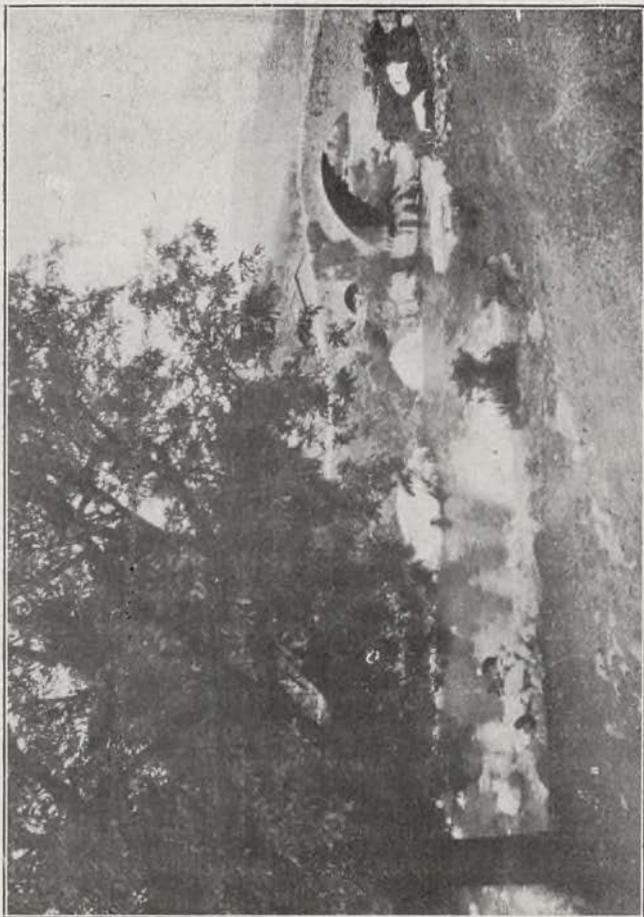
Santa Teresa, que dejamos á la derecha. Pronto corta la carretera, paralela al arroyo Astillero, los montes de Piedra Aguda, y este paso, que debe tomarse con precaución para atravesar un puente entre dos violentas curvas, presenta una vista interesantísima desde el Sur, encuadrando el puente la famosa Peña del Maragato y un risco que recuerda al del Fraile.

A la vista impresiona el pequeño valle, que allí baña el Alberche, sobre el que aún se defiende, de lamentable abandono, un precioso puente romano; se deja á la izquierda la famosa Venta del Obispo, y al llegar al puente, sobre el Arenillas, tomáis la carretera que, formando cerco á San Martín del Pinollar, se eleva en suaves pendientes hasta dar vista á los frondosos pinares de Navarredonda, para bajar al lecho del río Tormes y terminar (por ahora) en el pueblo de Hoyos del Espino, uno de los más interesantes para tomar como base á las ascensiones alpinas al Circo de Gredos, no tan solo por la proximidad y fácil acceso, sino por la práctica y el acierto que allí se encuentra para la organización de las expediciones; además radica allí la Comisaría de la ya conocidísima Sociedad «Gredos-Tormes», que facilita todo cuanto pueda desear el excursionista más exigente.

Prescindo de descripciones y prefiero que saboreéis, á solas con vuestro recuerdo, la impresión profunda que os habrá causado la contemplación, siquiera haya sido breve, del grandioso Circo de Gredos.

Volvemos por la misma carretera, á salir á la general, que trajimos, y por la derecha, para remontar las suaves pendientes que nos llevan al Puerto del Pico. Su vertiente Sur es de un panorama encantador; el famoso barranco en donde descansan las cinco villas, entre las que se destaca Mombeltrán por su antiguo castillo de rancia historia, goza de una frondosidad meridional, de un contraste brutal con los abruptos picos de la sierra, que aún conservarán sus neveros de inmaculada blancura.

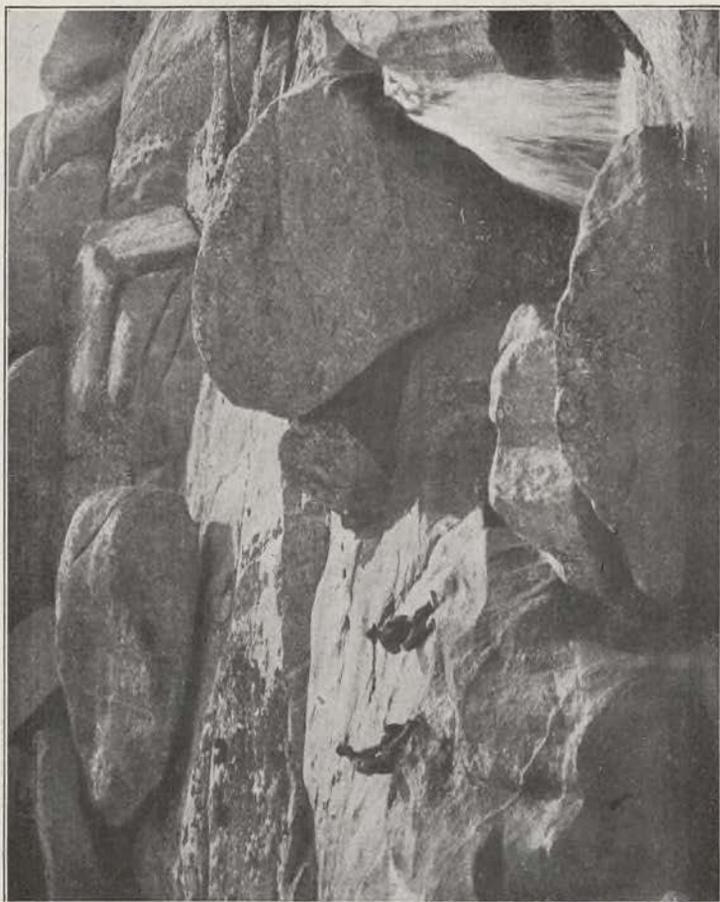
Elévase nuevamente la carretera, entre unos frondosos pinares y en un deliciosísimo ambiente, hasta dar vista al interesante Arenas de San Pedro, que bien merece una tregua de



ARENAS DE SAN PEDRO.—Puente romano

Fot. R. González





SIERRA DE GREDOS
Las Chorreras (aspecto in-
terezante del curso del río
Tormes. Vertiente N. de la
sierra de Gredos)

Fot. R. González

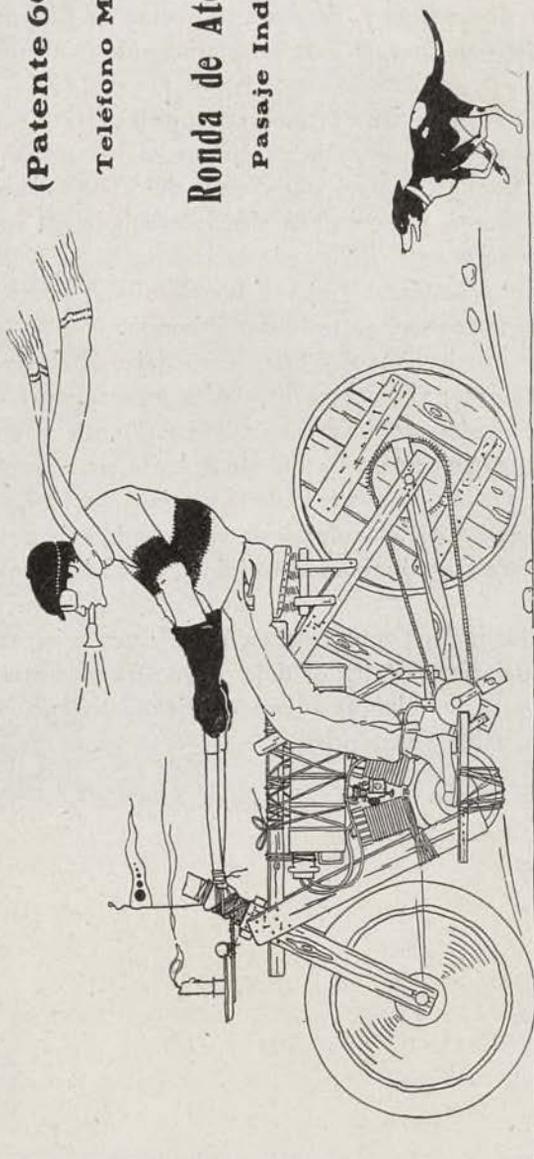
descanso al motor para estirar las piernas y, utilizando los buenos servicios de la Sociedad «Arenas-Gredos», subir á contemplar los Galayos, el espléndido panorama que se divisa desde la altura de La Mira y, de paso, el pueblo de El Hornillo y el interesantísimo, por lo extraordinariamente pintoresco, de Guisando.

Dejando Arenas, para encaminarse por la carretera de Talavera, se toma á la izquierda la nueva que, bordeando el macizo oriental de Gredos, os lleva por el valle del Tietar á la histórica Villa de Cebreros, pasando con algún detenimiento, que bien lo merecen para quien sienta el divino arte de la Naturaleza, por los pueblos de Casas Viejas, Ramacastañas, Cadarso de los Vidrios y el famoso monasterio de Guisando.

En Cebreros hay también buen hospedaje, dato que conviene tener presente; algunas curiosidades merecen verse, entre ellas los desfiladeros del Zazo en el Alberche, y emprendiendo la subida por la carretera de Toledo á Avila, os remontais por el Puerto de las Pilas, á trozos de fantásticos parajes, y entráis nuevamente en Avila, saludando la preciosa iglesia de San Pedro, tan interesante, á mi modesto juicio, como la famosa Catedral.

Que estos ligeros apuntes sean útiles y que la impresión de los rudos paisajes castellanos deje en vuestra memoria la huella del carácter que hizo de aquellos viejos castellanos modelos de nobleza, valor y austeridad.

„CARBURADOR MADRID“



(Patente 60.352)

Teléfono M. 12-28

Ronda de Atocha, 23

Pasaje Industrial

El „Carburador Madrid“ es el mejor, el de mayor rendimiento, el que produce mayor economía, el que marcha con más regularidad, el que sin que sea preciso variar ninguna de sus piezas marcha perfectamente con gasolina, alcohol, benzol, petróleo y demás sustitutos conocidos.

„Real Moto Club de Cataluña“

Junta general. - Nueva Directiva. - Programa deportivo. - Concurso de sustitativos.

El «R. M. C. de C.» celebró el mes pasado su Junta general ordinaria, con gran asistencia de socios. Presidió la sesión D. Francisco Coma.

El secretario honorario, Sr. Antonietti, dió lectura á la Memoria reglamentaria, en la que dedica sentidísimo recuerdo en memoria de los que fueron socios del *club*, señores José María Armangué y Salvador Hedilla, y relata los motivos de la arbitraria suspensión de la carrera de autociclos Barcelona-Bilbao-San Sebastián-Barcelona y los brillantes resultados obtenidos en las pruebas Vuelta á Cataluña, carrera en cuesta de los Bruchs y prueba por equipos.

El tesorero, Sr. Llorens, leyó el balance del *club*, que se salda con superávit.

La propuesta de reelección en la presidencia de D. Francisco Coma fué aceptada con el aplauso unánime de cuantos asistían al acto, así como la de los señores D. Andrés Bresca y D. Alfredo Arruga en sus nuevos cargos, procediéndose, en votación secreta, á la elección de los elementos restantes que debían ingresar en la Directiva.

Efectuada la votación, quedó proclamada la siguiente Junta directiva:

Presidente, D. Francisco Coma; vicepresidente, D. Pablo Llorens; secretario honorario, D. Ernesto Antonietti; tesorero, D. Andrés Bresca; contador, D. Alfredo Arruga; vocales, don José R. Carles, D. Enrique Marlet, D. José Banús, D. Martín Armangué, D. Pedro Estalella, D. Jaime Vidal, D. Carlos Pizzala, D. Rafael Bianchi, D. Arturo Lloberes, D. José Clavería y D. Juan A. Orús.

Se acordó un voto de gracias para los individuos que cesaban de formar parte de la Directiva, terminando la sesión con breves frases del Sr. Coma, reiterando su agradecimiento por el honor que se le dispensaba y haciendo promesa de continuar en la labor emprendida hasta llevar al *club* al mayor grado de prosperidad posible.

* * *

Reunida la nueva Junta directiva después de tomar posesión de sus cargos, se tomaron entre otros los acuerdos siguientes: Celebrar una cena íntima entre los elementos entrantes y salientes de la Directiva; nombrar comodoro del *club* á D. Ramón Besoli; vocal bibliotecario á D. Arturo Lloberes, y capitán de excursiones á D. Carlos Pizzala; celebrar para muy en breve una fiesta íntima, reservada exclusivamente á los socios del *club*; procurar la donación de libros para la biblioteca del mismo.

* * *

El «R. M. C. de C.», tenía elaborado un vasto programa deportivo para la temporada actual. Constaba de las siguientes pruebas:

Febrero.—Tercera vuelta á Cataluña.

Marzo.—Sexta prueba en cuesta de los Bruchs.

Mayo.—Campeonato Motociclista de España y Gran Premio Armangué.

Julio.—Carrera de Autociclos Barcelona á Bilbao y regreso.

Octubre.—Prueba por equipos.

Noviembre.—Kilómetro lanzado.

Las primeras pruebas de este programa háse visto obligado á suspenderlas por imposición de las actuales circunstancias.

Pero no aviniéndose el carácter emprendedor de sus directores con la inactividad deportiva, organizan para el próximo mes un concurso de sustitutivos, reservado á sus socios, en la cuesta de la Conrería, cuyo Reglamento es el siguiente:

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

DIRECTOR PROPIETARIO:

RICARDO RUIZ FERRY

CONCESIONARIA exclusiva de la publicidad de deportes en las publicaciones siguientes:

DIARIOS: *El Sol*, de Madrid,
La Vanguardia, de Barcelona.

SEMANARIOS GRÁFICOS:
Nuevo Mundo, *Mundo Gráfico*, y *La Esfera*.

ESPECIALISTAS: *Heraldo Deportivo*, de Madrid; *España Sportiva*, de Madrid; *El Mundo Deportivo*, de Barcelona, y *Stadium*, de Barcelona.

CLICHÉS DE FOTOGRAFADO Y TRABAJOS DELICADOS DE IMPRENTA,
DE TODAS CLASES

VILLALAR, 10, bajo

TÉLFONO S-13 11

HERALDO DEPORTIVO

REVISTA DECENAL ILUSTRADA

PRECIOS DE SUSCRIPCION

	Madrid	Provincias	Extranjero
Trimestre	5	5	—
Semestre	8	9	12
Año	15	16	22

ADMINISTRACIÓN:
VILLALAR, 10

TÉLFONO S-13 11

SE PUBLICA LOS DIAS
5, 15 y 25 DE CADA MES

1.º El «R. M. C. de C.» organiza un concurso en la cuesta de la Conrería, que se correrá el día 17 de marzo próximo, dándose la primera salida á las once de la mañana, á unos 500 metros próximamente del enlace de la carretera á la Conrería y Mollet con la de Madrid á Francia.

2.º Esta prueba queda reservada para los señores socios del «R. M. C. de C.», y es condición precisa para inscribirse en la misma que los vehículos inscriptos usen como combustible un substitutivo de la gasolina en el que no entre benzol ni bencina.

3.º Serán admitidos á esta prueba las motocicletas, *sidecars* y autociclos que á continuación se especifican:

Motocicletas

1. Motocicletas provistas de un motor cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 350 c. c.

2. Idem íd. íd., cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 560 c. c.

3. Idem íd. íd., cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 1.000 c. c.

Motocicletas con sidecars

1. Motocicletas con un motor cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 560 c. c.

2. Idem íd. íd., cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 800 c. c.

3. Idem íd. íd., cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 1.000 c. c.

Autociclos

Prueba de turismo:

Clase única.—Autociclos provistos de un motor cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 1.100 c. c.

Prueba libre:

Clase única.—Autociclos provistos de un motor cuya capacidad cilíndrica total no exceda de 1.100 c. c.

4.º En las categorías de motocicletas y motocicletas con *sidecars* adherido, serán admitidas todas las motocicletas que cumplan lo especificado en los reglamentos de carreras de la «F. I. des C. M.» por lo que se refiere á sección de neumáticos, guardabarros, etc.

Los autociclos inscritos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo, con carrocería, estribos, guardabarros, faros, útiles, etc. Se exceptúan de la especificación el parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior clasificación, entrarán á tomar parte en la prueba libre de velocidad.

5.º Los premios á conceder en esta prueba son los siguientes:

Para el primer clasificado en cada categoría, medalla de plata y diploma.

Para todos los que inviertan en el recorrido un tiempo que no exceda en 30 segundos del del vencedor en cada categoría, medalla de plata. Para todos los que inviertan en el recorrido un tiempo que no exceda en 1 minuto del del vencedor en cada categoría, medalla de bronce.

6.º Regirán los siguientes tiempos máximos para la otorgación de los primeros premios:

Motocicletas 350 c. c., 9 minutos.

Motocicletas 560 c. c., 8 m. 20 s.

Motocicletas 1.000 c. c., 8 m.

Sidecars 560 c. c., 12 m.

Sidecars 800 c. c., 10 m. 30 s.

Sidecars 1.000 c. c., 9 m. 30 s.

Autociclos Prueba libre, 9 m.

Autociclos Prueba turismo, 10 m.

7.º Las inscripciones para esta prueba deberán dirigirse al señor secretario del «R. M. C. de C.» no más tarde del día 14 de marzo. La inscripción es gratuita y deberá ir acompañada de una declaración firmada por el concursante, en la que se especifique que en la composición del sustitutivo usado no

intervienen la bencina ó el benzol, en el caso de no ser éste uno de los sustitutivos con nombre y fabricante conocidos.

El «R. M. C. de C.» se reserva la facultad de sacar muestras de los sustitutivos usados y hacer con ellos las comprobaciones que estime oportunas.

8.º Quedan nombrados Comisarios y Jurados de esta prueba los señores siguientes:

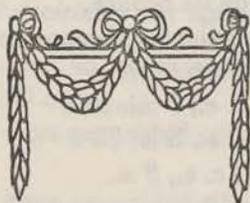
Comisarios: D. Salvador Banús, doctor Bordás y D. José Ortiz.

Jueces: D. Francisco Coma y D. José Carles.

Cronometrista: Sr. Rodríguez.

El Secretario,

Ernesto Antonietti



MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

BOLETÍN OFICIAL DEL REAL MOTO CLUB ESPAÑOL

DIRECTOR:

D. EMILIO VICENTE ARCHE

Secretario del R. M. C. E.

Tarifa de Anuncios

	Plana entera	Media plana	Cuarto de plana
Cubierta, exterior. Ptas.	25	15	—
Cubierta, interior . >	20	10	—
Páginas interiores. >	15	8	5

La Dirección de la Revista se reserva el derecho de admisión de
anuncios

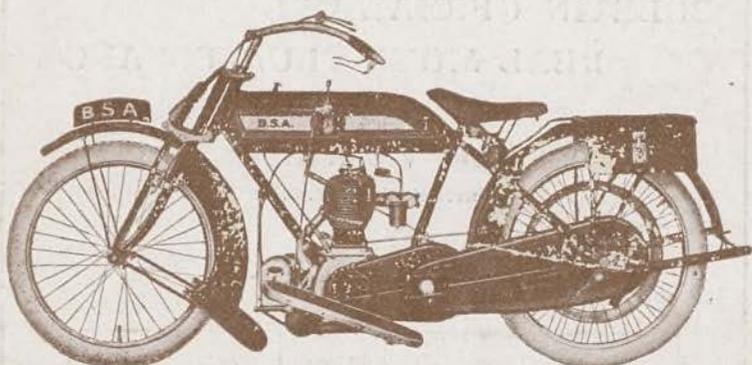
Las órdenes de inserción y las modificaciones de anuncios se ad-
miten hasta ocho días antes de la aparición de cada número

Toda la correspondencia relacionada con la Revista, dirijase á
D. Emilio Vicente Arche, calle de las Fuentes, No. 12 - Madrid
Teléfono M. 3675

SE REPARTE GRATUITAMENTE A LOS SEÑORES SOCIOS
Y ENTIDADES DEPORTIVAS DE ESPAÑA

Motocicletas y Sidecars

B. S. A.



La más indicada para el turismo

Fabricación inglesa

Tres velocidades, embrague, transmisión por cadena

Representante general:

Antonio González

Plaza de Isabel II, 7
(rinconada)

Teléfono M. 47-20
MADRID

IMP. STAMPA - VILLALAR, 10. MADRID