

Junio, 1918.—Núm. 6.

oooooooooooooooooooooooooooooooo

MARIANO RAMÍREZ

Campeón de Castilla (side-cars).



Motociclismo

Biblioteca Nacional de España

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*, *rallies*, 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

MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

Boletín Oficial del Real Moto Club Español

AÑO I

JUNIO, 1918

Núm. 6

EL CAMPEONATO DE CASTILLA

Estos, Fabio, ¡ay dolor!, que ves ahora
campos de soledad, mustio collado,
fueron un tiempo Itálica famosa...

Somos los primeros en reconocer que el Campeonato de Castilla organizado por este Real Moto Club Español no ha obtenido el excelente resultado que esperábamos, en compensación a nuestra afición y a la enorme buena voluntad que hemos puesto a contribución, tanto en ésta como en cuantas pruebas deportivas hemos intervenido.

Y por eso, porque nadie, dentro del Grupo organizador, ha regateado su esfuerzo, prestado con la mayor abnegación y desinterés, y porque nosotros estamos muy por encima de «esas ridículas luchas de entre bastidores que han ocasionado esta desanimación y este lamentable enfriamiento», como señala una estimada revista; por todo ello, podemos despreciar cuantas mezquindades han contribuido a que esta nobilísima campaña de propaganda emprendida por nosotros, no obtenga el fruto que corresponde al solícito cariño con que la flor ha sido cuidada.

No habrá una hora mejor para que nos detengamos a reflexionar; para que, sentados al borde del sendero, en lo más empinado de la cuesta, dirijamos la visual a lo que ya pasó, y también en la otra vertiente, pretendamos escoger el camino que

ahora nos corresponde seguir; porque en esta revisión y previsión, fundidas, ha de adquirir sentido nuestra propia vida.

Seguros, conscientes de nosotros mismos, satisfechos de la labor producida, ¿hemos de tomar el rumbo hacia lo desconocido?, ¿debemos apartarnos de este camino trillado que tanto trabajo representa y que tan poco fruto proporciona? Adonde vayamos nos guiará la fe, pero nos seguirá la melancolía que produce ver tanta labor improductiva, tanto esfuerzo estéril, tan escaso entusiasmo y ninguna ayuda en quienes obtienen sazonado fruto de las iniciativas y del trabajo de los aficionados, de los que somos ajenos a las luchas de marcas, de los que estamos muy por encima de «esas ridículas luchas de entre bastidores que han contribuída a esta desanimación y enfriamiento»...

PREPARATIVOS

La víspera de la carrera se trasladaron a Las Rozas algunos de los señores que componen nuestra Directiva, al objeto de realizar los trabajos preliminares.

Se estableció como cuartel general el Café-Casino de dicho pueblo; a él concurrieron el sábado, no sólo los que por su cargo se vieron obligados a hacerlo, sino un buen número de aficionados y bastantes corredores, que en las últimas horas de la tarde aun dieron un par de vueltas al circuito.

El Real Automóvil Club aumentó el personal que de costumbre tiene en el excelente puesto de socorro establecido ha tiempo en Las Rozas, y ello nos mueve a expresarle una vez más nuestro sincerísimo agradecimiento.

En las primeras horas de la mañana comenzaron a llegar nutridos grupos de ciclistas que fueron distribuyéndose en los lugares estatégicos del circuito, al objeto de presenciar más de cerca la competencia de los disputadores del Campeonato de Castilla.

A las siete y media de la mañana, uno de nuestros directivos dió la vuelta al circuito para comprobar la buena colocación de jurados fijos y, especialmente, los de los pasos a nivel. Todos se hallaban en sus puestos con una hora de anticipación, pudiendo observar al mismo tiempo la extraordinaria concurrencia de motoristas y ciclistas en la subida de Galapagar, Jabonería de Villalba, cuesta de Peguerinos y recta de Las Matas. También se contaban bastantes automóviles diseminados a lo largo del circuito.

A las ocho menos cuarto llegó numerosísimo público en el tren que a esa hora se detiene en Las Rozas. En conjunto, puede calcularse en más de 2.000 personas las que presenciaron el campeonato, de las que la mayoría se estacionó en el Jurado de salida y llegada, y una buena parte en la bifurcación de las carreteras de La Coruña y El Escorial, donde se había establecido el aprovisionamiento de grasas y carburantes.

EL JURADO

Estuvo formado por los señores Fernández Cuervo, Santamaría, Sanz y Sanz, Ruiz Ferry, Belda y Ribed.

Del Centro Electrotécnico, concurrieron los señores comandantes Seco, Pretel y Morcillo y capitán Lasso. Además, reparadas a lo largo del recorrido, había buen número de motos pilotadas por soldados del aquel Centro del ejército.

Actuaron de jurados en los diversos lugares del recorrido, don Victoriano Suárez, don Agustín Ibarra, don Francisco Caro, don Argimiro Lucino, don Mariano Rodrigo, don B. Jerez, don Fernando Magdaleno, don Ramón Nafría, don Francisco Garay, don Enrique Rivera, don Roberto y don José María Aldeanueva, don Manuel Martín y don Eugenio Hermant.

LA SALIDA

A las ocho y once minutos, los cronometradores oficiales del Real Automóvil Club dieron la salida al primer corredor, que era Juan Rivera; con un minuto de intervalo entre cada uno de los siguientes, fueron saliendo Angel Retana, Germán Villar, Uribe-salgo, Galindo y Mariano Ramírez, los cuatro últimos de la categoría de side-car, y los dos primeros de la de motos de fuerza libre.

Después salieron las motos de 500 c. c. de cilindrada, conducidas por Celso Arellano y Julio Acebo, y, por último, las motos, que pilotaban Baltasar Santos y Mauricio Dalmau.

LA CARRERA

El escaso número de corredores presentados, restaba todo el interés que para los espectadores pudiera tener la lucha; sin embargo de ello, la contienda comenzó bajo los mejores auspicios, y todos creímos un momento que íbamos a presenciar una reñidísima competencia. Pero la fatalidad hizo que nuestras ilusiones se vieran defraudadas, pues bien pronto algunas averías pusieron fuera de combate a elementos en los que cifrábamos todo el interés de la contienda.

A los treinta y siete minutos pasa Juanito Rivera en su primera vuelta; con unos segundos de distancia, además del minuto de diferencia en la salida, pasa también, a excelente marcha, Angel Retana, únicos que se disputan el Campeonato de Castilla con motos de fuerza libre.

En este mismo circuito, Rivera consiguió el título de campeón de Castilla la última vez que se corrió esta prueba, y todos esperaban del interés de éste en conservar su título, y de la no-

ble emulación que impulsaba a Retana a destituirle, el resultado de una enconadísima lucha entre ambos.

En la segunda vuelta, dada por Rivera en 37 minutos 24 segundos (19 segundos más que la primera), Retana saca ventaja, pues invierte solamente 37 minutos, 12 segundos. A la tercera vuelta, antes de llegar a Galapagar, Rivera sufre una avería, que intenta reparar; sigue, pero ya en defectuosas condiciones, y en la Jabonería de Villalba se retira definitivamente. Su competidor Retana, libre ya de rivales, sigue la carrera, disminuyendo los tiempos a cada vuelta; en la tercera tarda 37 minutos, 4 segundos y en la cuarta y última 36 minutos, 30 segundos; en el total del recorrido (204,800 kilómetros) invirtió 2 horas, 29 minutos, 38 segundos; a una velocidad media de 82,120 kilómetros por hora.

De las motos de tercera categoría (500 c. c. de cilindrada), compiten Celso Arellano y Julio Acebo. El primero realiza una bonita vuelta inicial, invirtiendo con una moto de 3 $\frac{1}{2}$, modelo 1914, 48 minutos, 40 segundos. En una de las ocasiones en que renovaba su provisión de carburante, tuvo la poca fortuna de que se incendiara el líquido que, por imprevisión del encargado de verterle en el depósito, cayó fuera, y mientras entre jurados y público lograron apagar las llamas que envolvían la moto, arrojando arena de la carretera, el corredor perdió un tiempo precioso, que retrasó considerablemente el horario de su carrera, que hubiera sido aún más excelente, dadas la valentía y pericia del joven mecánico.

A Julio Acebo también le persiguió la desgracia, viéndose obligado a detenerse unos minutos para reparar una avería que, a pesar de su insignificancia, le impedía desarrollar toda la marcha que él deseaba.

En las motos pequeñas, con la retirada de Baltasar Santos, a consecuencia de una caída en la primera vuelta, bien pronto quedó Mauricio Dalmau sin competidor en las dos vueltas que le correspondían, dada la categoría de su moto.

Pero parecía como si sobre estos denodados *amateurs* se hubieran desatado todas las desventuras. Mauricio Dalmau, que conducía una moto «Radio», construída por él mismo, padeció también una avería, que se repitió varias veces en el transcurso de la carrera: la rotura de la cadena. Además, otro incendio, al aprovisionarse de carburante, le hizo perder más minutos de los muchos que le retrasó la malaventurada cadenita.

Ello no obstante, con un tesón y una voluntad de hierro, Dalmau continuó la carrera, llegando pocos instantes antes de que fuera cerrado el control.

En las motos con side-car también hizo de las suyas la odiosa *panne*, pero menos, por fortuna, que en las motos solas.

En la primera, segunda y tercera vueltas, va a la cabeza del grupo Germán Villar, seguido de Abraham Galindo, Mariano Ramírez y Román Uribesalgo, que poseía el campeonato de Castilla del pasado año.

Fueron muy estimadas de los competentes que había en el Jurado, la regularidad y buena marcha de los side-cars, y todos concedíamos el campeonato a Germán Villar, que, al pasar por Las Rozas en su tercera vuelta, se «carga» un perrito y se pone a dos milímetros de un peligroso tumbo.

Pero...

Germán Villar se ve obligado a parar para arreglar la rueda del side-car, y con ello perder tiempo, que debe apuntarse a la cuenta del difunto perro. Abraham Galindo queda detenido en Peguerinos, con la cadena saltada, y Mariano Ramírez, que sigue la carrera con una regularidad excelente, se encuentra el primero de la categoría y consigue el Campeonato de Castilla de motos con side-car, seguido del destronado campeón Román Uribesalgo.

La importante revista *España Sportiva* juzga así la labor de los que se disputaron la carrera:

ANGEL RETANA
Y JUANITO RIVERA

«Juanito Rivera era campeón de Castilla en este mismo circuito. Todos los aficionados recordarán aquella memorable carrera, que fué como la consagración definitiva de «Fankantren». No hay que decir cual sería su interés en conservar el título. Oponíasele Angel Retana, otro gran corredor de velocidad, de un temple poco común. Las opiniones sobre el resultado de este duelo eran encontradas. La primera vuelta fué cubierta por ambos a una velocidad enorme. Juanito no marcaba todavía una ventaja. Además de su lucha entre ellos, luchaban los dos contra los *records* precedentes; las marchas desarrolladas tenían forzosamente que llegar en ocasiones (para alcanzar la media obtenida) a los 100 kilómetros por hora. El público se hallaba sinceramente emocionado por el resultado de esta preciosa lucha. En la segunda vuelta Juanito pasó peor por el lugar de la meta; Retana iba pisándole los talones. El duelo tuvo un fin lamentable: la retirada de Rivera.»

CELSO ARELLANO
Y JULIO ACEBO

«Se trataba de dos corredores acreditados en la conducción de la clase de motos que montaban. Acebo tomó mal la salida, perdiendo terreno. Su enemigo desarrolló desde el principio una excelente marcha; la primera vuelta fué cubierta por los dos en muy buen tiempo, sin que se marcara diferencia apreciable entre ellos. Acebo corría con una especie de bata de patrona de casa de huéspedes; por dos veces se le metió el faldón entre el salvabarros y la rueda, poniéndole a dos dedos del «morrón»; terminada la primera vuelta notó que a la varilla del mando le

faltaba un tornillo; cansado por las molestias que esto le producía, al pasar por segunda vez por Galapagar se decidió a arreglar la leve avería, buscando un clavo con que sustituir el tornillo perdido; en esta operación perdió una considerable cantidad de minutos.

Celso Arellano, continuando su marcha triunfal, verificó una carrera estupenda. Su paso fué muy aplaudido, y especialmente en la meta se le hizo una ovación muy merecida.»

MAURICIO DALMAU.
BALTASAR SANTOS

«Baltasar Santos ha conquistado un gran nombre de especialista como conductor de motos ligeras. Son muchísimos los trofeos que ha ganado con esta clase de *engines*; no es de extrañar que fuera el gran favorito de su categoría, teniendo en cuenta que su enemigo hacía poco menos que su debut. La desgracia persiguió, sin embargo, a Baltasar; salió muy bien, y los primeros kilómetros fueron cubiertos de manera excelente por su pequeña moto; en un corto trayecto se había asegurado una ventaja sobre su rival, que luego pensaba aumentar.

Pero poco antes de iniciarse las subidas de Galapagar, un fuerte movimiento en la arena le hizo perder el equilibrio y cayó violentamente, causándose rozaduras y erosiones sin importancia, pero que le decidieron a cesar en su carrera. Regresó a la meta en la propia moto, siendo cuidadosamente atendido en el puesto de socorro del R. A. C. E.

Dalmau, sin contrincante, continuó su carrera, en la que tuvo que luchar con molestísimas averías de cadena que le entretuvieron mucho tiempo. Hemos de aplaudir la constancia de este corredor, que logró terminar su carrera, a pesar de la repetida contrariedad y a pesar de conservar todavía el magullamiento de una reciente caída.



ANGEL RETANA.—Campeón de Castilla (motocicletas); fuerza libre.

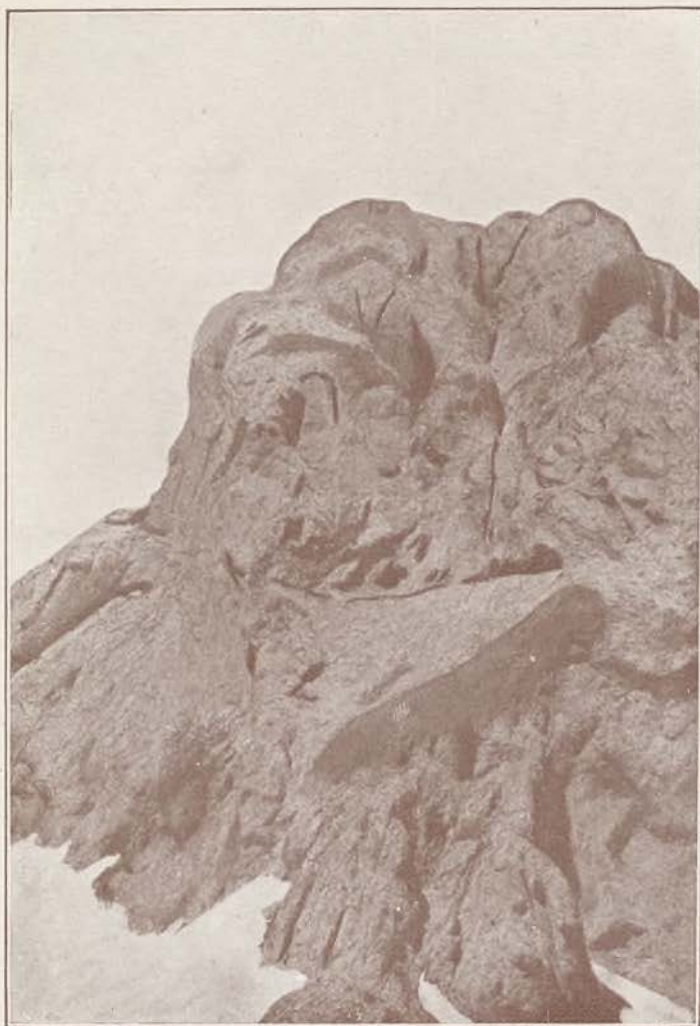


CELSE ARELLANO.—Vencedor en la categoría hasta 500 c. c.



MAURICIO DALMAU.—Vencedor en la categoría hasta 300 c. c.

PAISAJES DE ASTURIAS



Montañas de los Picos de Europa.

Es un corredor de indudables condiciones, a quien esperamos ver brillar en lo futuro.»

RAMIREZ, GALINDO,
VILLAR, URIBESALGO

«El triunfo del simpático y consecuente Ramírez ha llenado de regocijo a todos los espectadores, sin distinción de colores; se lo merece, verdaderamente, este entusiasta aficionado, que nunca había tenido suerte en las carreras, a pesar de ser un excelente conductor; corrió sin el menor apoyo, por lo que su triunfo es aún más meritorio.

¡Bien también por el *viejo* Galindo! Su carrera ha sido notabilísima, y a no ser por la estúpida avería de los últimos kilómetros se hubiera adjudicado un triunfo muy merecido.

Uribesalgo nos gustó el domingo más que nunca; a nuestro entender, ahora es cuando puede empezar su cosecha de éxitos, un poco prematuramente iniciada en el primer campeonato de Castilla. El domingo corrió con mucha táctica, con mucha cabeza y serenidad.

A Villar, ya está visto que le persigue la negra.»



CLASIFICACIÓN GENERAL

CORREDORES	CATEGORÍA	TIEMPOS								TOTAL — h. m. s. q.	CLASIFICACIÓN	KILÓMETROS POR HORA
		1.ª vuelta		2.ª vuelta		3.ª vuelta		4.ª vuelta				
		h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.	h. m. s. q.			
Juan Rivera.....	4.ª Motos.	37	5 1	37	24	—	—	—	—	Retirado.	—	—
Angel Retana.....	Idem.	38	51 3	37	12 2	37	4	36	30	2 29 38	1.º	82,120
Germán Villar.....	2.ª Side-cars.	40	4	42	50 2	45	27	—	—	Retirado.	—	—
Román Uribesalgo.....	Idem.	46	28 2	49	9 3	47	57	49	35 4	3 13 10 4	2.º	63,918
Abraham Galindo.....	Idem.	42	24 4	42	58 3	45	16	1	14 44 3	3 25 24	3.º	59,824
Mariano Ramírez.....	Idem.	44	13 1	46	53 3	45	14 4	48	54 2	3 5 18	1.º	66,314
Celso Arellano.....	2.ª Motos.	48	40 1	53	7	48	59 4	55	40	3 26 27	1.º	59,520
Julio Acebo.....	Idem.	56	30 2	53	44 1	55	5 1	51	46 3	3 37 6 2	2.º	56,600
Baltasar Santos.....	1.ª Motos.	—	—	—	—	—	—	—	—	Retirado.	—	—
Mauricio Dalmau.....	Idem.	1	59 57 1/2	6	31 3	—	—	—	—	3 57 28 4	1.º	25,871

OPINIONES DE LA PRENSA

De *Heraldo Deportivo*: (R. Ruiz Ferry.)

Discrepamos en absoluto de la opinión de muchas personas en materia de carreras y *recods*. Nuestros lectores lo saben ya de antiguo y no queremos volver sobre el tema; además, nos caracteriza una independencia que no encadenaron jamás las consideraciones de orden administrativo, y no podemos por tanto emitir, sobre el Campeonato de Castilla, como corrido en el habitual circuito de Galapagar, sino el juicio leal y franco que nos mereció. Pocas palabras son precisas para ello, y así diremos concretamente que fué la carrera de menos importancia y de menor interés deportivo, ni comercial, que hemos presenciado desde que existen motos en España.

Es absolutamente ridículo que, en carrera de la categoría del Campeonato de Castilla, se encuentren tan escasos participantes, en tanto la carretera está, por fortuna, cubierta de motoristas.

¿Qué fruto puede sacar de su victoria una marca que no tuvo contrincante? Pues en este caso se encuentran tres de las cuatro marcas que intervinieron en la prueba.

Si el curso de las aguas motociclistas en Castilla no se desvía rápidamente, hay que suprimir las carreras radical y definitivamente, para bien del deporte y para bien del comercio motorista, al que no se le puede obligar a hacer sacrificios que no le reporten utilidad proporcionada.

Fuera acaso lo más positivo estudiar la posibilidad de hacer carreras en que sólo la calidad de *aficionado* del motorista fuera condición indispensable, dejando de lado detalles de tipo de turismo o tipo de carreras, que todos sabemos que tienen una muy relativa importancia cuando se trata por ejemplo de «fuer-

za libre». En efecto, un aparato de 12 caballos en equipo de carreras debe ser batido por otro de 18 HP. con faros, ruedas de repuesto, bolsa de aseo y termos...

Y si también en motorismo constituye problema la clasificación de profesionales y aficionados, abandónese definitivamente el plan de carreras de velocidad, pues como medio de dar a conocer la motocicleta y sus cualidades ya empieza a estar agotado, con éxito por cierto, hasta poco antes de esta última carrera.

No nos cansaremos de traer siempre a colación el motorismo barcelonés, gobernado por motoristas y sin trabas de ningún género por distrizados o descubiertos piques de marcas.

Por eso, convencido de que jamás los madrileños podrán librarse de cierta hipoteca de voluntades, en mala hora consentida, aconsejamos a quien corresponde vuelva la vista hacia los campos del turismo puro y deje a los que quieran reñir que riñan solos, único medio de evitarse puñadas perdidas... y único medio, acaso, de que, faltos de padrinos que en sendos reglamentos concierten las condiciones del lance, decidan no reñir más.

De España Sportiva: (A. Díez de las Heras.)

«Se lamentó naturalmente, que esta carrera, en cuya organización tan acertadamente trabajaron los directores del Real Moto Club, no pudiera tener el éxito de inscripción de las precedentes. Las jornadas gloriosas del motociclismo madrileño tienen que volver; en ello deben estar interesados, en ello deben poner todo su entusiasmo cuantos sean verdaderos amantes del deporte. Ciertamente que las circunstancias, un tanto difíciles, que atravesamos, han ocasionado esta desanimación, este lamentable enfriamiento; pero no es menos cierto que ridículas luchas de entre bastidores han contribuido a aumentarle. Seamos, sin embargo, optimistas y esperemos que no tarden en volver aquellos días de solemnísimas manifestaciones motociclistas que tanto han servido para el fomento y progreso del deporte.

De *La Acción*: (A. D. H.)

«Esta mañana se ha verificado esta importante carrera motociclista, con tanto celo organizada por el Real Moto Club Español, aunque, por las circunstancias actuales, no haya tenido el lucimiento que en años anteriores.»

De *El Imparcial*: (Sin firma.)

«Ayer mañana se verificó en el circuito de Galapagar la carrera del campeonato de Castilla, organizada por el Real Moto Club Español, que resultó lucidísima y sin ningún incidente de importancia.

La carrera fué presenciada por numeroso público, que aplaudió mucho a los corredores.»

De *El Sol*: (Ricardo Ruiz Ferry.)

«Con una desanimación absoluta, que debe atribuirse al hecho de sospechar el público, vista la lista de inscriptos, que la carrera de ayer era, como vulgarmente se dice, «pan comido», se corrió el campeonato de Castilla, en el circuito de Galapagar.

Nos falta hoy espacio para comentar la carrera de ayer y sacar consecuencias verdaderamente concluyentes. Es inútil querer ocultar la verdad, y ésta es que las carreras de motocicletas han pasado a mejor vida; los piques de marcas han estragado el gusto de los escasos aficionados, que están ya en el secreto.»

De *Madrid Sport*: (J. Chulilla).

«Organizado por el Real Moto-Club Español, se ha celebrado el domingo 16 de junio el Campeonato de Castilla de motociclismo, en medio de una gran animación de público y con una inmejorable organización, a las que no correspondió, por cierto, el número de corredores que a dicha interesantísima prueba se presentaron.

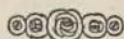
Repetimos que el número de corredores inscriptos fué infe-

Esta ausencia de competidores hace pensar en si ha llegado el momento en que las sociedades de aficionados deben alejar su cooperación de estas manifestaciones, más bien de utilidad comercial que deportiva, pues son los representantes de las marcas competidoras quienes obtienen los beneficios del esfuerzo y de los gastos que las Sociedades realizan, y cuya recompensa es, como en el caso actual, la ausencia de elementos que hubieran puesto mayor competencia en la lucha y, por lo tanto, mayor interés en la prueba.

Nuestra opinión es la de que la acción de estos importantes núcleos de aficionados, a quienes nada interesa la lucha de marcas, debe dirigirse hacia la propaganda del turismo, organizando excursiones, dando a conocer por medio de folletos o revistas las innumerables bellezas que atesora España y las que tan fácilmente tiene a su alcance, utilizando el excelente medio de transporte de que disponen.»

[illegible]

En el próximo número incluiremos una detallada relación de excursiones por Asturias, que el exceso de original de actualidad nos impide publicar ahora.



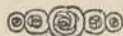
LAS CARRETERAS

La *Gaceta* del 18 de junio publicó la siguiente disposición de la Dirección general de Obras públicas:

«Esta Dirección general, de conformidad con lo propuesto por el Real Automóvil Club de España, como consecuencia de observaciones hechas por algunas Jefaturas de Obras públicas, ha dispuesto autorizar se utilicen para la colocación de las nuevas placas indicadoras de bifurcación cuantos postes se hallen colocados, fijando sobre las antiguas placas las de nuevo modelo, permitiéndose, cuando los postes sean metálicos del modelo a que se refiere la Real orden de 14 de enero de 1899, que los ejes horizontales de aquéllas se hallen a una altura de 2,75 metros sobre el pavimento de la carretera, cuando no sea posible enterrarlos los 0,50 metros más necesarios para que queden a 2,25 metros, conforme a la regla quinta de la instrucción de 7 del corriente.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 17 de junio de 1918.—El director general, *A. Cruzado*.

Señor presidente del Real Automóvil Club de España e ingenieros jefes de todas las provincias.»



AUROLINA

es el mejor de los sustitutivos; el
único que garantiza que no agarra
:-: las válvulas. :-:

AUROLINA

ganó medalla de Vermeil en la
prueba del kilómetro lanzado, con
motocicleta de $3\frac{1}{2}$ HP, montada
por el corredor Celso Arellano.

AUROLINA

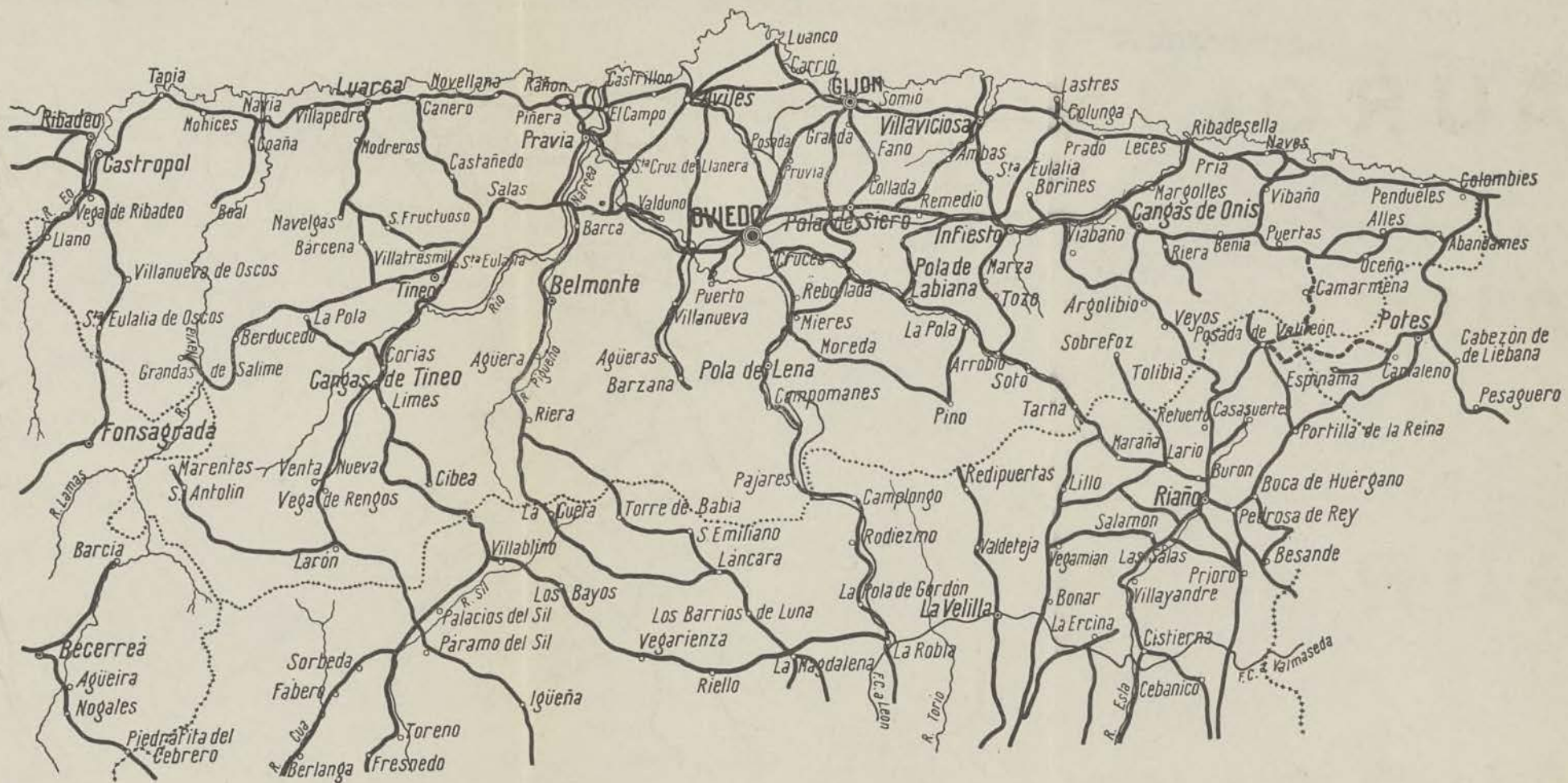
ha ganado el primer premio de
motos de tercera categoría en el
campeonato de Castilla, con el
mismo corredor Celso Arellano,
gastando 8 litros $\frac{3}{4}$ en un recorri-
:-: do de 205 kilómetros. :-:

AUROLINA

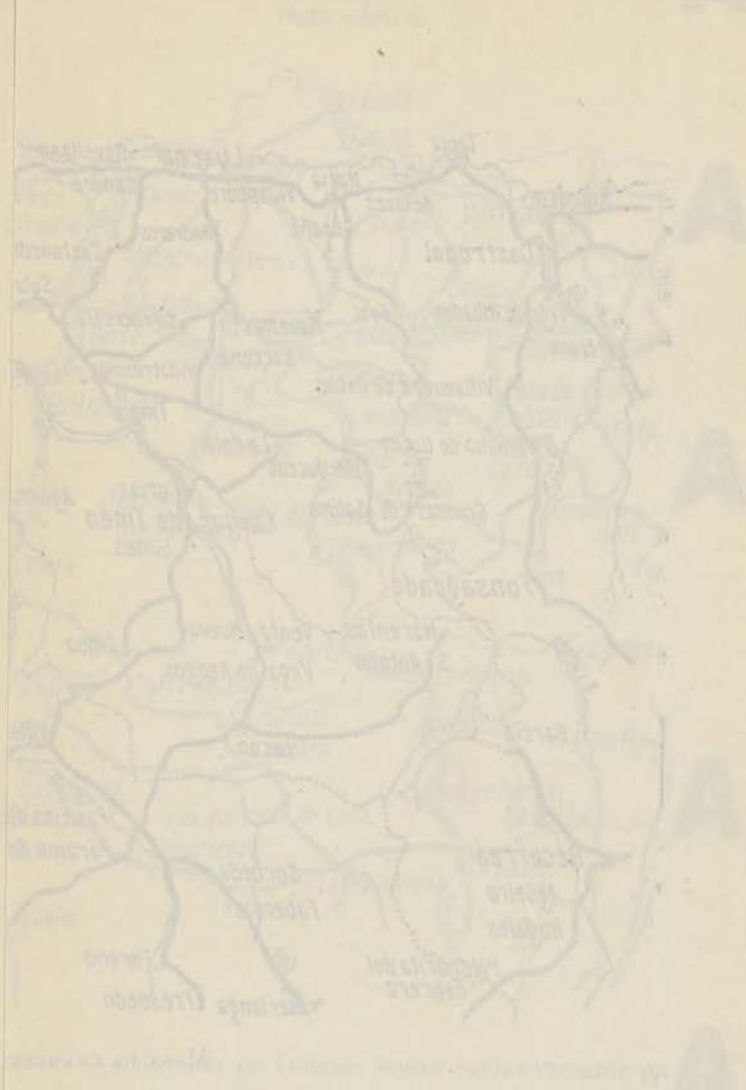
ha ganado el primer premio de
motos ligeras en el mismo cam-
peonato de Castilla, con el corre-
dor Mauricio Dalmau (moto Radio)

AUROLINA

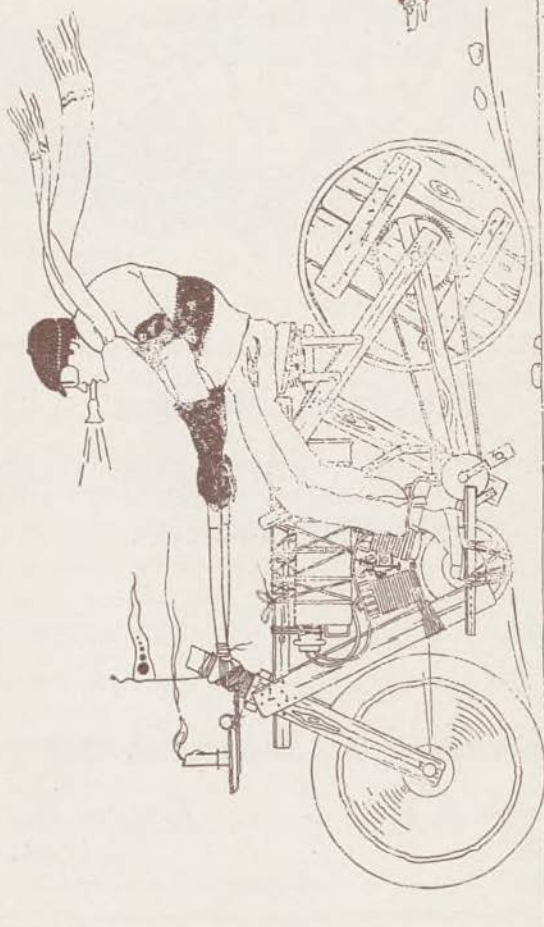
Depositario: L. ORTEGA.-Sandoval, 2.-MADRID.-Tel. 3769



MAPA DE CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE OVIEDO, hecho exclusivamente para MOTOCICLISMO.



"CARBURADOR MADRID"



(Patente 60.352)

Teléfono M. 12-28

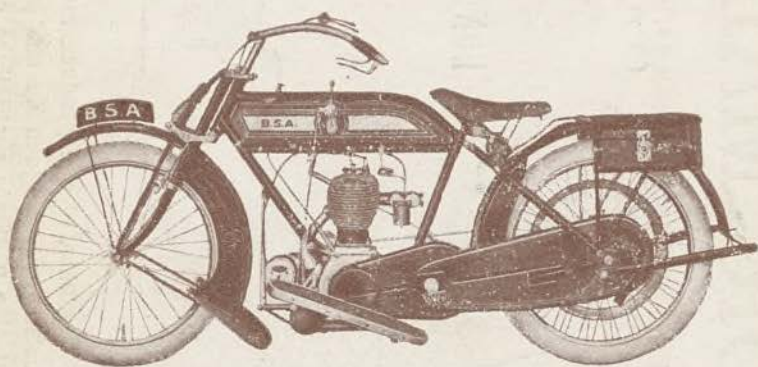
RONDA DE ATOCHA, 23

Paseo 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.

Motocicletas y Side-cars

B. S. A.



La más indicada para el turismo

Fabricación inglesa

Tres velocidades, embrague, transmisión por cadena

FUNCIONA CON TODOS LOS SUSTITUTIVOS

Representante general:

Antonio González

Plaza de Isabel II, 7
(rinconada)

Teléfono M. 47-20
MADRID

Imprenta Clásica Española. Cardenal Cisneros, 10. Teléf. J. 430