



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

219



RENAULT

Automóviles

Camiones

REPRESENTANTE:

JOSE GIMENEZ MORENO

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16 :: CORDOBA

TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET
Taller de reparaciones

GARAGE ESPAÑOL

PROPIETARIO:

JOSÉ BALTANAS RÚS

LUCENA

Taller de reparaciones de automóviles—Soldadura autógena. Rectificado de cilindros.—Carga de Baterías.—Pintura Duco, de resultado inmejorable, empleándose personal técnico y materiales de excelente calidad.

Esta casa dispone, debidamente reparados, para poderse acoplar en breves horas, motores «Ford» y «Chevrolet», de cuatro y seis cilindros.—Direcciones rectificadas y ajustadas para los mismos diferenciales.—Dinamos Delco-Remy acoplables al «Ford» modelo A

— — — PRESUPUESTOS GRATIS — — —

San Pedro, 13 - Teléfonos, 42 y 105

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

INSPECCIÓN GENERAL DE ANDALUCÍA

VALERIANO MORENO

Conde de Gondomar, 1 CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XI

Organo del «Córdoba Automovilista Club», Filial del «Automóvil Club de España» y Honorario del «Automóvil Club de Málaga». Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Núm. 219

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE NOVIEMBRE DE 1933

NOVEDADES PARA 1934

El Salón del Automóvil de París

Del 5 al 15 de octubre último se celebró en París el Salón del Automóvil, que este año revistió excepcional importancia, superando, si cabe, la de años anteriores.

Dominaron los expositores franceses, manteniendo sus posiciones los expositores ingleses, italianos, alemanes y belgas y notándose una baja entre las marcas americanas.

Entre los nuevos modelos 1934 de la industria francesa se registra una tendencia favorable a los sistemas de suspensión por ruedas independientes; a la generalización de los sistemas de cambio de velocidades de toma sincronizada, y a la construcción de carrocerías de forma correntilínea.

Por lo que hace referencia a los sistemas de suspensión sin eje entero, puede afirmarse que son contados los nuevos modelos que dejan de presentar dicha solución, sea en las ruedas delanteras, sea en las cuatro ruedas. Peugeot, que fué la primera casa que construyó en

series numerosos coches equipados con sistema de suspensión con ruedas independientes, sigue fiel a dicha solución. Chenard-Walker también la adopta en sus nuevos modelos, lo propio que Donnet y que Talbot. Berliet también monta sus ruedas delanteras sin eje entero, y Delahaye aplica, asimismo, en sus nuevos modelos sistema de suspensión a ruedas independientes. Mathis, que ya había presentado modelos con dicho sistema de suspensión, presenta una nueva realización este año, que puede ser señalada como una de las mejor resueltas teóricamente. En dicho sistema las ruedas oscilan en un plano paralelo al chasis y en forma que se mantienen invariables, la vía del coche y el paralelismo de las ruedas.

La solución adoptada por Mathis es sencilla y original, siendo interesante conocer los resultados que pueda dar prácticamente. Dicha suspensión se aplica a las ruedas delanteras y a las posteriores. Otra curiosa solución en el

campo de la suspensión la presenta la veterana marca Pansard Levasor, que equipa sus nuevos modelos con un sistema de suspensión con eje entero y con resortes semielípticos, que se diferencia del sistema clásico de suspensión en que los resortes en vez de ir montados directamente sobre el chasis, van apoyados en una barra transversal, apoyada a su vez en un resorte de caucho.

Casi todos los constructores presentan sus nuevos modelos equipados con sistemas de cambio de marchas de maniobra fácil, que en mayoría son del tipo a tomas sincrosizadas. También se anuncian algunos cambios automáticos en plan de realización comercial, entre ellos el presentado por la marca Delahaye.

La disminución de la resistencia del aire ha sido tenida en consideración por todos los cons-

tructores, acusándose dicha preocupación en la línea general de las nuevas carrocerías. El diseño de los guardabarros, la inclinación del radiador y del parabrisa son características generalizadas.

En el acabado posterior de los coches se observa también la preocupación aerodinámica. Los cofres posteriores a aristas vivas se encuentran en contados coches, mientras abundan los plafones posteriores siguiendo la ondulación de la línea de corriente. Entre los modelos de serie perfilados hay que señalar el Peugeot 301 aerodinámico.

Entre las características que presentan los nuevos modelos 1934 se encuentra como nota generalizada una marcada tendencia evolucionista en el sector de los cambios de marcha.

El clásico cambio de velocidades con tren

De interés para los Automovilistas

De 25 á 500 pesetas de multa

Los propietarios de automóviles dedicados al servicio público, así como los de los camiones de mercancías propias o públicas, pueden ser sancionados con multas de 25 a 500 pesetas, si no llevan la documentación necesaria, determinada en los vigentes Reglamentos, y si no se hallan al corriente en el pago de los distintos conceptos tributarios, como Patente de Circulación, concierto de transportes y canon de carreteras.

De este último tributo están exentos los camiones que transportan únicamente las mercancías de la propiedad de sus dueños, si bien todos han de ir provistos de autorizaciones especiales para los ayudantes de chófers y obreros que efectúen la carga y descarga, los que han de llevar también sus correspondientes contratos de trabajo.

Con objeto de evitar tales infracciones y la imposición de las consiguientes multas, los automovilistas interesados pueden dirigirse a las oficinas de «Córdoba Automovilista», calle Morería, 14, principal, donde se les pondrá al corriente de sus obligaciones, efectuándose las gestiones consiguientes.

de piñones «baladeur» o desplazable, ha sido definitivamente abolido, siendo substituído por nuevos tipos de cambio de marcha, capaces de aumentar la facilidad de conducción, o el confort para los ocupantes del coche.

Ya se perfiló dicha orientación en los salones del año pasado, pero esta temporada la eliminación de los cambios de tipo clásico ha sido definitiva.

El género de cambio de marcha que abunda más en los nuevos modelos es el que presenta los piñones de la segunda o tercera siempre engranados, y con dispositivo de toma sincronizado mediante pequeños embragues. En los cambios de marcha de este tipo los piñones engranados son de talla helizoidal, con lo que se logra un funcionamiento silencioso. Caso de existir tren de piñones desplazable, sólo se utiliza para la primera marcha y la marcha atrás. En algunos nuevos modelos los piñones del tren desplazable o «baladeur» son también de talla helizoidal, lo que aumenta el silencio de funcionamiento y facilita la entrada de las marchas. Otras de las soluciones aplicadas en los nuevos modelos 1934 presentan los piñones de todas las marchas constantemente engranados con dispositivos de toma sincronizados o sin sincronizar.

Con los modernos embragues, altamente progresivos y de poca inercia, un sistema clásico de toma mediante «perrillos» es suficiente en muchos casos. Cualquiera que sea el tipo de cambio de adoptado, el caso es que en todos los nuevos modelos la maniobra resulta sencillísima, tanto al cambiar en sentido ascendente

como en sentido descendente. Otra buena cualidad de los cambios modernos es que su funcionamiento es silencioso en todas las marchas de utilización corriente.

El progreso realizado en el sector del cambio de velocidades ha sido en realidad efectivo, pero no puede darse como lista la evolución, por cuanto aparecen en el salón de París otras soluciones de cambio de marchas que pueden ser señaladas como un avance de inmediatas innovaciones. Una de ellas es la ya bastante conocida de Wilson, con su dispositivo preselector para la maniobra del cambio. El sistema Wilson consiste en un cambio de marchas epicíclico en el que las cintas del frenado de las coronas entran en acción al apretar un pedal único; pedal que actúa sobre las diferentes marchas, de acuerdo con la posición de una manecilla o palanquita dispuesta en el volante o en el tablero del coche. Con este sistema de cambio el conductor marca con la manecilla la marcha que quiere hacer entrar en acción y luego no tiene más que apretar el pedal y soltarlo para que dicha marcha actúe.

El sistema preselector de Wilson es aplicado por varios constructores ingleses y algunos franceses también lo muestran en sus nuevos modelos.

Otro tipo de cambio de maniobra simplificada es el sistema Henriot a acción eléctrica. Para realizar la maniobra en este cambio de marchas no hay más que apretar un botón que se encuentra en el volante de dirección. En realidad, existen dos botones: uno rojo, que se utiliza para cambiar de marcha en sentido ascendente, y otro negro, para cambiar en sentido descendente. Apretando el botón rojo se pasa de primera a segunda y de segunda a tercera, mientras que para pasar de tercera a segunda se aprieta el negro, sin que sea necesario tomar ninguna precaución ni realizar ninguna maniobra complementaria. El sistema de comanda es accionado mediante electricidad y el cambio de marchas en sí puede ser de tipo planetario, como el de Wilson, o de tipo a toma sincronizada.

Otro nuevo tipo de cambio, todavía de manejo más simplificado y cómodo, es el de Fleis-

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

chel, que también se presenta en el Salón París. Dicho cambio puede ser incluido en el grupo de los totalmente automáticos, por cuanto el paso de una marcha a otra se produce por disparo ajeno a la acción del conductor. Estos cambios de marcha de disparo eléctrico o automático no aparecen en la exposición del Grand Palais como soluciones generalizadas en el campo comercial, sino como innovaciones a ensayar para ser seguidamente aplicadas en los coches de serie.

El rápido éxito alcanzado por el cambio preselectivo de Wilson, y la buena acogida que tuvo en los Estados Unidos el nuevo modelo Reo equipo con cambio de marchas automático, significan las probabilidades de generalización de los cambios de maniobra simplificada o automática. Con la aplicación de los nuevos cambios desaparecerá la palanca del freno de mano, con lo que resultaría más despejada la parte delantera del coche.

En las nuevas realizaciones de los constructores franceses se registra una interesante tendencia hacia el aligeramiento de los coches con relación a la potencia disponible. Por una parte se ha tendido al aumento de potencia sin recurrir a aumentar las dimensiones ni el peso de los motores, gracias a la utilización de más fuertes compresiones y más elevados regímenes. Por otra parte, se ha procurado aligerar el coche. Así se ha llegado a relaciones peso-potencia por debajo de los 30 kilos por caballo, que en determinados nuevos modelos no son superiores a los 20 kilos por caballo. Esta relación proporciona una viveza y brío al vehículo que aumenta notablemente la agradabilidad de conducción a la vez que sus posibilidades de velocidad y buen comportamiento en las cuestas.

Tales son algunas de las novedades más características e interesantes que nos ha ofrecido el Salón del Automóvil de París, 1933.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Auge en las industrias de automóviles y bicicletas en Inglaterra

La mejora comercial que ha tenido lugar en Inglaterra durante los dos últimos años ha sido particularmente señalada en las industrias de automóviles y de bicicletas. Los fabricantes de automóviles de Birmingham y de Coventry dicen que continúan aumentando los pedidos que reciben. Cuando la Compañía de automóviles Wolseley publicó recientemente un anuncio de sus modelos nuevos, los pedidos que recibió en una semana ascendieron al doble de los recibidos durante el correspondiente período del año pasado. Sir Herbert Austin, de la conocida Compañía de Automóviles Austin, se expresa en términos análogamente alentadores. El año pasado se vendieron más de 17.000 coches Austin más que durante el año anterior; y el entusiasmo con que ha sido recibido su nuevo programa indica una expansión igualmente satisfactoria de comercio para 1934. La Compañía Singer está trabajando con relevos de noche, y también los domingos, tanto en sus talleres de Birmingham, como en los de Coventry, con objeto de poder atender a la mayor demanda de sus automóviles.

Una característica perceptible en las carreteras de la Gran Bretaña es el número sorprendente de ciclistas. A pesar del aumento enorme en el número de automóviles y motocicletas, siguen aumentando las ventas de bicicletas. Dos casas inglesas estaban fabricando, entre las dos, a primeros de este verano, cinco mil bicicletas al día, y aún así y todo estaban algunas semanas retrasadas en despachar los pedidos que tenían en mano. En algunas fábricas estaban trabajando con tres relevos al día. Aumenta constantemente el número de personas que usan la bicicleta como recreo, y el número de afiliados al Club de Turismo de Ciclistas este año ha llegado a la más alta cifra registrada desde 1906.

Recomendamos a todos nuestros asociados

Para ser cumplidores de vuestro deber en la calle, entre otras cosas, no olvidéis lo siguiente:

Cumplir con lo ordenado en el tráfico, aunque no estén los guardias.

Respetar las ordenanzas municipales.

Ser respetuosos con el público.

Obedecer las indicaciones de los guardias.

Conservar siempre la derecha circulando.

Marchar con moderación.

Ser precavidos al desembocar las calles.

Dar facilidades al compañero en caso de apuro.

En los accidentes, prestar asistencia a las víctimas y no abandonéis el lugar del suceso sin tomar nota de testigos.

No paséis a ningún coche que marche delante si su velocidad no es extremadamente lenta.

No repliquéis a los guardias; rehusar las discusiones del público; no escuchéis las groserías. Y si procuráis observar todo esto y aun así sois preferidos por los guardias, tomar nota del agente del tráfico que os falte al respeto y comunicarlo a sus jefes.

FRANCIA

Aumenta la importación de automóviles de procedencia británica

Durante el primer trimestre del corriente año y por primera vez desde la gran guerra, la importación de automóviles ingleses ha sido mayor que la americana.

En los primeros tres meses del corriente año, las importaciones francesas de automóviles han sido registradas en la siguiente forma: 192 vehículos ingleses, 106 americanos, 66 alemanes y 9 belgas.

1930, 1931 y 1932

El número de vehículos automóviles nuevos matriculados en 1930, 1931 y 1932 fué de 397.567; 249.163 y 209.389 respectivamente, y el número de camiones industriales en 1930, 46.931; en 1931, 32.944 y en 1932, 28.298.

La disminución es de importancia, es de notar sin embargo que las estadísticas correspondientes a los primeros meses del corriente año indican un ligero aumento en las ventas de vehículos de turismo nuevos. En cuanto a los camiones, se acentúa la disminución debido sin duda a los nuevos impuestos comprendidos en la ley del 12 de marzo último.

"Este cargo en la factura le ahorrará dinero"

... y lo que es mas este nuevo juego de bujias CHAMPION aumentará el rendimiento de su motor. Encontrará Vd. que este gasto le economizará en gasolina, en los primeros 15000 Km. mas de su importe.



CHAMPION
PIDALAS EN SU GARAGE

Preguntas sobre asuntos de reparación

PREGUNTA.—¿A qué lado del motor debe quedar la hendidura de un émbolo Lynite, a la derecha o la izquierda?

RESPUESTA.—Con excepción de los recientes modelos de la Packard, el lado hendido o ranurado de un émbolo Lynite ha de quedar al lado izquierdo del motor, visto éste desde el asiento del conductor. En el caso de los nuevos modelos Packard, queda al lado derecho.

—:—

PREGUNTA.—El embrague de un automóvil de seis cilindros, de cinco años de uso, me está dando mucho que hacer. Le he instalado dos juegos de placas, pero a pesar de esto todavía agarra. Lo he limpiado con todo cuidado. La irregularidad empezó tan pronto como le instalé las placas nuevas.

RESPUESTA.—Examine con cuidado las ranuras del árbol de embrague y también las ranuras del cubo de embrague, para ver si están bien lisas y funcionando sin dificultad. Examine también el árbol de embrague, para ver si está ladeado o descentrado. Se presenta también la posibilidad de que la caja del embregue esté ladeado, sin conservar alineación con el volante del motor.

—:—

PREGUNTA.—Un automóvil de seis cilindros de marca popular tiene escape en un cilindro, el cual se nota más cuando va corriendo a moderada velocidad. El automóvil funciona bien y tiene bastante fuerza, pero a menos de 15 millas por hora falla en un cilindro. Hemos hecho todo lo posible por remediar esta falta, pero sin resultado satisfactorio. Le hemos esmerilado las válvulas, instalado piezas nuevas, como bobina, condensador, tapa de distribuidor, bujías de encendido, carburador, diafragma y bomba de combustible, pero todo en vano. Ya esté frío o caliente el motor, la falla del cilindro ocurre siempre a baja velocidad.

RESPUESTA.—Veán, en primer lugar, si

hay atascamiento de válvulas. También examinen el múltiple de admisión, para ver si hay escapes. Otro punto que merece inspección especial en este caso, es el buje superior del eje del distribuidor. El desgaste excesivo de este buje perturba la acción uniforme del ruptor. También les recomendamos que examinen el condensador. Aunque hayan instalado uno nuevo recientemente, examínelo con cuidado, pues toda la falta puede muy bien proceder de este punto. Asegúrense también de que la conexión a tierra del acumulador esté bien hecha. Revisen todos los alambres del circuito eléctrico.



Banco Español de Crédito

Capital: 100 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 3 1/2 % anual - Libretas máximum 25.000 ptas.

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EFECTUACIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

**CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA
CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 POR 100**

Consignaciones a vencimiento fijo

Tres meses	3	por 100 anual
Seis meses	3'60	por 100 anual
Un año	4	por 100 anual

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos etc., un departamento de

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja.

Los fatídicos pasos a nivel

Un día y otro aparecen en la «Gaceta de Madrid» concesiones a las Compañías ferroviarias para ir suprimiendo guardesas en los pasos a nivel. Es posible que estas determinaciones estén influenciadas por las lágrimas de cocodrilo que tan abundantemente son derramadas en los Centros oficiales por los directores y consejeros ferroviarios en defensa de un negocio que ellos dicen ruinoso.

Su persuasión es tan eficaz, que consiguieron ablandar el corazón de león del exministro de Obras Públicas para que fuese decentando paulatinamente la desaparición de las guardesas.

Este corazón de león, tan sensible a la materialidad del dinero como insensible al dolor humano, que tan descabelladas medidas ha producido, produce y ha de producir, no ha parado un momento a reflexionar el mal que se hace.

Si tuviésemos a mano una estadística de los muertos y heridos que desde dos años a esta parte han sido producidos por los ferrocarriles en los pasos a nivel, aterraría su conocimiento, a tal extremo que si calculásemos la vida de las personas como se valoró en un consejo famoso en el que la vida de un ciudadano valía más que todos los conventos de España, las vidas de los automovilistas sumarían una cantidad de millones que en conjunto centuplicarían el dinero invertido en ferrocarriles por los magnates de la cicatería.

Todos los días una nueva desgracia vuelve a sumirnos en el sentimiento que produce la pérdida de compañeros nuestras que inmolan

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras
Duque de Hornachuelos, 12 dup.
Teléfono 1754 CORDOBA

su vida al egoísmo de las Empresas ferroviarias. Las autoridades superiores no se ocupan de la duplicidad de estos accidentes en un mismo paso a nivel. Para ellas la importancia de éstos es tan relativa, que corresponden a nuestros llamamientos de angustia, suprimiendo más aún los pasos a nivel y aumentando las posibilidades de nuevas desgracias.

Ante la impotencia de nuestra cruzada, mientras estuvo al frente del Ministerio de Obras Públicas el camarada Prieto, hubimos de acallar nuestras protestas ante la esterilidad con que eran recogidas. Hoy debemos de emprender todos una nueva ofensiva en defensa de la reposición de guardesas en los pasos a nivel. Ya es bastante el período de prueba sufrido, y si acertamos a interesar al ministro de Obras Públicas en esta cruzada, es posible que consigamos nuestros propósitos.

Disposiciones de la Alcaldía

De interés a los propietarios de toda clase de vehículos

Con el objeto de cumplimentar lo que se dispone en el artículo 70 del Reglamento de Movilización del Ejército, se hace saber a los propietarios de toda clase de carruajes, automóviles, motocicletas, bicicletas, coches de tracción animal, carros, carretas, etc., así como a los que poseyeren ganado para tracción o para trabajo, que desde el próximo día 15 de este mes, de doce a dos de la mañana hasta el mismo día de Diciembre, demos presentar declaraciones detalladas de aquellos extremos en el Negociado de Estadística de este Ayuntamiento, en el que les serán facilitados cuantos datos requieran.

Córdoba 7 de Noviembre de 1933.—El Alcalde, Pascual Calderón Uclés.

La producción automovilista en el año 1932

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos, acaba de comunicar las estadísticas que ha establecido sobre la producción mundial de automóviles durante el año 1932. Evalúa esta producción a la cifra de 1.979.251 vehículos, de los cuales 1.370.678, o sea el 69,3 por 100, han sido construidos en los Estados Unidos. En 1931 la producción mundial fué de unidades 3.048.648.

El número de vehículos de turismo construidos en 1932 ha sido de 1.599.564, contra 2.484.783 en 1931 y el de camiones y autobuses de 379.687 contra 563.865 en 1931. Después de los Estados Unidos, sigue Inglaterra con 244.434 vehículos construidos; Francia, 170.955; Canadá, 60.816; Alemania, 52.685; Italia, 29.100; Rusia, 26.849 y Checoeslovaquia, 13.530.

Inglaterra, Rusia, Suecia, España y Japón, son las únicas naciones donde la producción de automóviles ha aumentado en 1932 en comparación con 1931.

Francia proyecta 6.000 kilómetros de autopistas

El Gobierno francés, siguiendo el ejemplo de los de Italia y Alemania, ha decidido proceder a la construcción de una extensa red de carreteras de gran anchura y firme especial, de las llamadas «autopistas».

La construcción de estas carreteras figura en el Plan de Reconstrucción Nacional, cuyo presupuesto es actualmente de unos 20.000 millones de francos y que prevé el trazado de 6.000 kilómetros de «autopistas».

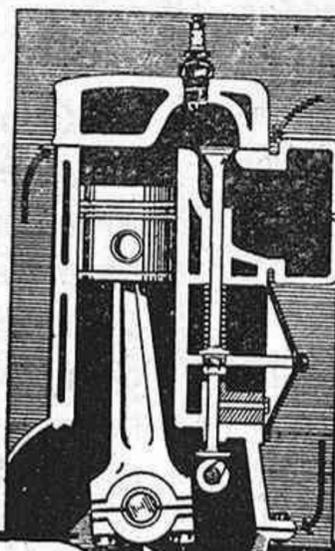
Estas nuevas carreteras serán construidas en un plazo de cinco años y comprenderán las líneas siguientes: París-Marsella, París-Burdeos, París-Lille, París-El Havre, París-Estrasburgo y París Toulouse.

Además de proporcionar al país nuevas líneas de comunicación para incrementar los transportes, con la construcción de las «autopistas» se dará ocupación a millares de obreros sin trabajo.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR

PERDIDA DE FUERZA



PARA EVITARLO, LAS JUNTAS DEL MOTOR HAN DE TENER UN AJUSTE HERMETICO SOLO LO CONSEGUIRAN CON EL AUTENTICO Y ÚNICO

L'HERMETIC

NO ACEPTE LOS PRODUCTOS OFRECIDOS COMO SIMILARES PUES LA UNICA SEMEJANZA ES EL COLOR
PIDALO EN SU GARAGE

Un nuevo freno de motor

En Suiza, el país de las empinadas cuestas de los Alpes, ha sido inventado el «freno de motor Oetiker», varias veces patentado, que en más de cinco años de práctica se ha acreditado brillantemente. El freno Oetiker no es ningún freno de fricción, sino que sigue un principio completamente nuevo. Mientras que los conocidos frenos de fricción tienen el inconveniente de que las superficies de rozamiento están sometidas a un gran desgaste, y cuando sufren un esfuerzo continuo, fallan a consecuencia del alto grado de recalentamiento, el freno de motor «Oetiker» aprovecha la compresión del cilindro del motor como medio frenante. Al tirar de la palanca del freno se abre una válvula de aire motada entre el carburador y el tubo de aspiración, mientras que, al mismo tiempo, se cierra una válvula en una cámara de freno intercalada en el tubo de escape. Con ello se barre, en primer lugar, la cámara de combustión de los cilindros del motor con aire fresco, que luego, al cerrar el escape, es retenido y comprimido en los cilindros.

Con ello se obtiene, no sólo un ahorro de bencina, sino también un frenado seguro y suave, incluso en los más largos viajes en cuesta. Al mismo tiempo se preservan los frenos del coche y el mecanismo. Gracias al freno del motor Oetiker pueden bajarse las pendientes a la velocidad inmediata superior a que se suben las cuestas, lo que en la práctica equivale casi siempre a bajar las pendientes a velocidad directa, permitiendo una mayor velocidad con mayor seguridad de marcha y menor peligro de patinar aún en las pendientes más resbaladizas. El montaje del freno de motor «Oetiker» puede efectuarse fácilmente en cualquier automóvil, lo mismo si es un coche particular, que si es un camión o un ómnibus. La facilidad del manejo y del reglaje son para el conductor agradabilísimas.

A disposición de los interesados tiene detallados prospectos el *Fabricante*: Oetiker & Co., Motorwagenfabrik, Albisrieden-Zuerich (Suiza).

De mucho interés para los automovilistas

Los padrones de patentes para 1934

Hasta el día 1.º del próximo mes de Diciembre, estarán expuestos al público los padrones que han de servir de base para la expedición de las Patentes de Circulación de Automóviles en el año 1934.

Dichos padrones, pueden revisarlos los automovilistas de la capital en la Administración de Rentas Públicas y los residentes en los pueblos de la provincia, en las Secretarías de los respectivos Ayuntamientos.

Es conveniente repasar los repetidos padrones, para rectificar cualquier error que pudiera existir, tanto en el nombre de los interesados, como en las marcas, matrículas, números de H. P., etcétera.

Haciendo buenos caminos podemos dividir la tierra de nuestro país y transformarla en jardín.

Aumentos de jornales en la General Motors en los Estado Unidos

La General Motors Corporation ha decidido aumentar los jornales en un 5 por 100 en beneficio de sus 100.000 empleados a continuación del informe de ventas de Mayo, en el cual manifiesta que durante este mes ha vendido en el país y extranjero, 98.205 automóviles y camiones, en comparación de 66.739 en Mayo 1932.

UNA DISPOSICION DEL MINISTRO DE HACIENDA

En lo sucesivo, las altas de Patentes de automóviles se producirán directamente en la Administración de Rentas Públicas, en lugar de en los pueblos

Por el Ministerio de Hacienda, y con fecha 18 de Noviembre, se ha publicado la siguiente disposición:

«Ilustrísimo señor: Como resolución de las consultas que han formulado dependencias provinciales de Haciendas y Ayuntamientos, acerca de la aplicación de algunos de los preceptos contenidos en el Decreto de 26 de Septiembre último, sobre la Patente Nacional de Circulación de automóviles.

Este Ministerio ha tenido a bien declarar:

1.º Las disposiciones del artículo 1.º del Decreto de 26 de Septiembre de 1933, en su integridad, se refieren a los vehículos automóviles nuevos no inscritos en las Jefaturas de Obras Públicas.

Respecto de las transferencias de los automóviles usados, aparte de lo dispuesto en el artículo 25 del Reglamento de la Patente Nacional de Circulación de Automóviles de 28 de Junio de 1927, continuará en vigor:

a) La orden comunicada por este Ministerio al de Obras Públicas, con fecha 5 de Julio de 1932, a fin de que las Jefaturas del ramo exijan de los dueños de vehículos automóviles de cualquier clase que soliciten formalizar los trasposos o cambios de propiedad de tales vehículos, la presentación de la Patente correspondiente al semestre en curso, y, si se trata de automóviles destinados al servicio público, el justificante de estar al corriente en el pago del impuesto de transportes; y

b) La orden de 16 de agosto de 1932, complementaria de la anterior, según la cual, cuando hallándose en situación de baja un automóvil se solicite la inscripción del cambio de propiedad en la respectiva Jefatura de Obras Públicas, se deberá presentar, como justificante, además del duplicado de la baja correspon-

te, una certificación de la administración de Rentas Públicas de la provincia en donde se halle domiciliado el vehículo, expedida dentro del semestre en curso, y en la que conste que tal vehículo continúa en situación de baja y a nombre del mismo dueño que la solicitó; y cuando el nuevo propietario de un automóvil, adquirido hallándose en situación de baja, desee que éste continúe en tal situación, deberá comunicarlo a la Administración de Rentas Públicas respectiva, una vez verificada la transferencia en la Jefatura de Obras Públicas.

2.º La presentación del alta para la liquidación de la Patente Nacional de Circulación de Automóviles, deberá verificarse siempre en la Administración de Rentas Públicas de la provincia en que resida el poseedor del vehículo o en que se pretenda domiciliar éste. El alta se presentará por triplicado, y la Administración remitirá mensualmente a los respectivos Ayuntamientos los terceros ejemplares de las altas liquidadas, para que éstas sean tenidas en cuenta al confeccionar el padrón del término municipal, a todos los efectos, incluso el de la liquidación de la cantidad que corresponda a cada Municipio por su participación en el rendimiento de la Patente.

3.º Quedan subsistentes los preceptos de la Orden de 21 de Diciembre de 1927, relativa a las Patentes de vehículos nuevos.

Lo digo a V. I., para los efectos consiguientes.—Madrid, 18 de Noviembre de 1933.—*José de Lara.*»

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de las autorizaciones de 2.ª clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Octubre de 1933

Del número 5.888 al 5.909

Don José Priego Díaz, vecino de Nueva Carteya; don Fernando Ruiz Muriel, de Priego de Córdoba; don Julián Pino Muñoz, de Aguilar de la Frontera; don Mariano García Molina, de Rute; don Miguel Roldán Pineda, de Luceda; don Antonio Amorós García, de Rute; don Rafael Nevado del Rey, de Córdoba; don Adolfo Luque García, de Cabra; don Francisco Morales González, de Montoro; don Rafael Ramírez Gutiérrez, de Córdoba; don Antonio Cuevas Cubero, de Nueva Carteya; don Manuel Córdoba Montero, de Córdoba; don Rafael Martínez Porras, de Córdoba; don Diego Mora Jiménez, de Madrid; don Francisco García Pedraza, de Villanueva de Córdoba;

don Rafael Jiménez Roldán, de Córdoba; don Antonio Lara Barasona, de El Carpio; don José Tejero Bracero, de Córdoba; don Angel Alfaro Vázquez, de Córdoba; don Alvaro Jiménez Pozo, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Manuel Corredor Trujillo, de Morente-Bujalance y don Manuel Valdivia Serrano, de Lucena.

Relación de las autorizaciones de 1.ª clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.ª y 3.ª categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Octubre 1933

Del número 1.047 al 1.051

Don Pedro Lunar López, vecino de Dos Torres; don José Bejarano Roldán, de Córdoba; don Rafael Artacho Delgado, de Lucena; don José Ruiz Serrano, de Córdoba y don Miguel Medrán y Medrán, de Dos Torres.

Relación de los vehículos de fracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Octubre 1933

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5056	Ford (C).....	Don Ceferino Murillo González.....	Hinojosa del Duque
5057	Renault.....	» Francisco Bernal Muñoz.....	Córdoba
5058	Peugeot (M).....	» Francisco Mañany Castilla.....	Idem
5059	Ford.....	» Joaquín Romero de Ochoa.....	Alcaudete (Jaén)
5060	Hispano-Suiza (C).....	» José Cobos Ruiz.....	Montilla.
5061	Bedford (C).....	» Juan Moyano Pino.....	La Victoria
5062	Opel.....	» Manuel Paz García.....	Córdoba
5063	Citroen.....	» Joaquín Fernández Natera.....	Idem
5064	Ford (C).....	» José Baena Gant.....	Puente-Genil
5065	Austin.....	» Manuel Guerrero Cabrera.....	Andújar (Jaén)
5066	Ford.....	» Federico Navarro Fernández.....	Córdoba
5067	Motobecane (M).....	» Juan Ocaña Mejías.....	Idem
5068	Chevrolet (C).....	» Pascual Vidal Dasca.....	Villanueva de Córdoba
5069	Dodge (C).....	» Pablo Ramírez Morales.....	El Viso
5070	Opel.....	» Fernando Osuna Doblás.....	La Rambla

En total, se han matriculado 15 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 4; Opel, 2; Renault, 1; Peugeot, 1; Hispano-Suiza, 1; Bedford, 1; Citroen, 1; Austin, 1; Motobecane, 1; Chevrolet 1 y Dodge, 1.

Son más supersticiosos los hombres que nosotras, dice una gran corredora inglesa

Elsie Wisdom, la automovilista que, con mis Richmond, ganó la carrera de las mil millas de Brooklands de 1932, ha escrito en la revista «The Autocar», de Londres, un artículo acerca de los casos de superstición entre los conductores y las conductoras, y al tratar de averiguar si ellas son más supersticiosas que ellos, dice entre otras cosas lo siguiente:

«Casi siempre, una de las primeras preguntas que un cronista de un diario hace a una mujer que ha terminado de participar en una carrera de automóviles (en el caso de que haya tenido la suerte de figurar en un puesto destacado), se refiere a las mascotas que lleva. Todo el mundo cree que las mujeres son mucho más supersticiosas que los hombres, pero yo no lo creo.

Cuando a un hombre se le formula alguna pregunta en este sentido, contesta invariablemente que no es supersticioso, ni tiene tiempo para pensar en tonterías. Pero es posible que algún tiempo después, cuando se conversa largamente con él, se descubrirá el emblema que utiliza para tener buena suerte.

El ganador de la jira trascontinental del año pasado, pasó, poco antes de la prueba, una media hora de angustia, buscando por todas partes su medalla de San Cristóbal, santo patrono del automovilismo, que los mecánicos se habían olvidado de colocar en el tablero de su coche.

Mientras estuve en Francia noté que un conductor, un día antes de participar en una carrera importante, se descubría, saludando con toda solemnidad a una corneja. Le pregunté, llena de asombro, por qué razón hacía eso, y me contestó, algo confuso, que las cornejas le daban suerte. Después me explicó que eso sucedía únicamente en Francia, porque en Gran Bretaña, por ejemplo, las cornejas eran de mal agüero.

En las pruebas de Brooklands, el número trece jamás aparece en los programas. En cierta ocasión hubo casi un desorden, al descubrir cierto conductor que le había correspondido el número trece. El asunto quedó resuelto satisfactoriamente, sin embargo, al darle el número 12 bis.

Un corredor famoso casi sufrió un desmayo cierta vez al llegar a su hotel, cuando faltaban pocos días para que participara en una prueba importante, porque vió dos grandes vasijas verdes sobre la mesa de su habitación. Las vasijas fueron retiradas inmediatamente, y todo marchó bien después. Hay mucha gente que cree que el color verde trae muy poca suerte, aunque esto ha sido desmentido por el famoso equipo Bentley, con la larga serie de éxitos que ha obtenido en Le Mans. Pero debe hacerse notar que el color verde que usa es muy oscuro. Por otra parte, el rojo da suerte, como lo confirman los continuos éxitos de los coches Alfa Romeo, que están pintados de ese color. Además, tenemos el antecedente de «Tim Birkin», quien conquistó el record de velocidad en una etapa en la pista de Brookland, después de haber pitado de color rojo su gran coche Bentley».

Haciendo buenos caminos podemos dividir la tierra de nuestro país y transformarla en jardín.

Compra de automóviles por los ferrocarriles alemanes

El Consejo administrativo de la Reichsbahn ha dispuesto «introducir en los servicios, en mayor medida que hasta ahora, el vehículo automóvil». Ha resuelto adquirir camiones automóviles para mejorar el servicio de transporte de mercancías «de domicilio a domicilio». Se piensa también, sustituir por servicios de automóviles los de trenes en líneas secundarias cuya explotación no produce beneficio actualmente. La Reichsbahn espera disminuir de esta manera la fuerza de la concurrencia de los transportes por automóvil.

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.

Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Daverio
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.

Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

SUCURSALES: Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río, Pinos Puentes

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de Carbono y de Jabones

EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

Gran depósito directo de todas clases de aguas mi-
nero medicinales marcas nacionales y extranjeras

— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

Despacho: Calle de Sevilla núm. 9 - Teléfono 1002 - CORDOBA

De mucho interés para los Productores de Aceite

ACIDIMETRO

MOISES

(Perfeccionado)

*El valor comercial del aceite de olivas está en razón inversa de su cantidad en ácidos libres, por lo cual se clasifica como **fino** cuando ésta no llega al uno por ciento; **corriente** si es mayor de uno y menor de tres; e **industrial** si pasa de esta proporción, aunque a veces se tolera hasta un cinco por ciento.*

*—Cotizándose en el mercado las clases citadas con notables diferencias de precio entre unas y otras, es por tanto del mayor interés para cosecheros y compradores conocer con la mayor aproximación el grado de acidez de los aceites a contratar. Para ello circulan en el mercado varias clases de complicados aparatos, costosos los más, cuyos líquidos, de título empírico y gran concentración, inducen fácilmente a errores; dificultades que obvia el **Acidímetro Moisés** por su mayor exactitud, fácil manejo, económico precio y reducido volumen.*

MODO DE USARLO:

Verted cuidadosamente el aceite a ensayar en el frasco tubo que se acompaña, enrasando previo leve reposo con la raya circular trazada sobre la inscripción «*aceite*» agregad a continuación *líquido número 1*, hasta el trozo circular superior a la inscripción «*disolvente*», agitad a continuación y llenad la bureta graduada hasta el 0 con *solución número 2 de legía sódica*, adicionándola poco a poco, hasta coloración rosa *persistente*. El número de centímetros cúbicos y sus décimas gastados de esta solución, representan la acidez por ciento del aceite valcada en ácido oleico.

De venta al precio de 25'00 pesetas, completo, franco porte.
Soluciones número 1 y número 2, para reposición, a 2'50 frasco.

Informes en Córdoba: FRANCISCO QUESADA. - Morería, 14, pral.