



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

186

:-: El más fuerte :-:

El que más rinde

CAMIONES

DODGE BROTHERS

**Representante para Córdoba
y su provincia**

Manuel García de la Plaza

Gran Capitán, números 27 y 29

CÓRDOBA

El que más dura

El más económico

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.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Conde de Gondomar, 1

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

CORDOBA

Banco Español de Crédito

Capital: 50 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 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA

CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

Consignaciones a vencimiento fijo

Un mes. 3 por 100

Tres meses 3 1/2 por 100

Seis meses 4 por 100

Un año 4 1/2 por 100

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

FRANCISCO ROBLEDO ROLDAN

Garage "VICTORIA"

Taller de Reparaciones -- Soldadura

Autógena -- Stocks de Neumáticos

Accesorios -- Aceites y Grasas

PUENTE-GENIL

(CORDOBA)

TALLERES TIPOGRAFICOS

LA IBERICA

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA



CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año IX

ORGANO DEL "REAL CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB"
Filiat del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA
Y HONORARIO DEL "REAL AUTOMOVIL CLUB DE MALAGA"
REVISTA QUINCENAL

Núm. 186

Oficinas: Claudio Marcelo. 21 y 23 DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000
15 DE MARZO DE 1931

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

MEJORA IMPORTANTE

Inauguración de un servicio de autobús

El pasado día 10, se ha inaugurado un nuevo servicio de autobús en Córdoba, cuya implantación era tan necesaria, por los grandes beneficios que ha de reportar al público.

Los coches son magníficos, reuniendo todas las condiciones necesarias de higiene, comodidad y seguridad para el viajero, y han sido construidos por la Empresa española «Naval-Somua», de Bilbao, teniendo cabida cada uno de los autobús para 40 plazas, pudiendo ir cómodamente sentados 21 viajeros, y de pie 19.

El Ingeniero de la Sociedad Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, don Antonio Latorre, que es el Director técnico y administrativo de la Empresa concesionaria, ha manifestado que ésta se halla dispuesta a dotar a Córdoba de un gran servicio de autobús, con varias líneas. La primera, ya inaugurada, tiene el recorrido desde la Plaza del Salvador hasta la Electro-Mecánica, con las siguientes paradas fijas:

Plazas del Salvador y de Cánovas, Pabellones de los Cuarteles y Electro-Mecánica y discrecionales en Gran Capitán, frente al teatro Duque de Rivas, en la Cordobesa y en la barriada de los Olivos Borrachos y al regreso harán las paradas fijas en Electro-Mecánica, Puerta de Gallegos y Plazas de Cánovas y el

Salvador y discrecionales en la barriada de los Olivos Borrachos y en la Cordobesa.

Los precios que han de regir son:

Del Salvador a los Pabellones o viceversa, 15 céntimos.

Del Salvador a la Cordobesa o viceversa 20 céntimos.

Del Salvador a la Electro-Mecánica o viceversa, 30 céntimos.

De los Pabellones a la Electro-Mecánica o viceversa, 20 céntimos.

El servicio se efectuará con uno, dos o tres coches, según lo exija el número de viajeros.

Existe el proyecto de establecer en breve otra línea que ponga en comunicación el barrio del Marrubial con el centro de la población; y otra desde el Matadero a la Plaza de Cánovas, por la Ribera, calles de San Fernando y Claudio Marcelo, que tendrá el carácter provisional, hasta tanto se terminen las obras de pavimentación de las rondas, donde se establecerá un servicio de circunvalación, utilizando dos coches, que harán el recorrido en sentido inverso, uno del otro.

Felicitemos a la empresa concesionaria de los autobús, y al público de Córdoba, por tan importante mejora.

Chofer ten presente...

...que en la carretera, en la calle y en los sitios de parada, te acechan el Reglamento de Circulación viaria y urbana y los Ordenanzas municipales, y que necesitas de todo tu cuidado y prudencia para no caer enredado en las mallas de su abundante articulado. Sólo así evitarás los muchos perjuicios morales y materiales que la transgresión de estos preceptos puede acarrear.

—:—

...que cuando, a consecuencia de algún accidente, causes con el coche algún herido, por humanidad debes socorrerlo, además, que ello te servirá de atenuante cuando seas llamado a responder ante las autoridades correspondientes de los daños que hayas ocasionado. El no hacerlo así, por otra parte, te expones a que te veas acusado del moderno «delito de huída», severísimamente penado en el Código penal vigente.

—:—

...que debes guardar toda clase de respetos y consideraciones con el público y con tus compañeros de profesión, extremando los buenos modales, cuando tengas que defender tus derechos en la vía pública. Ello te elevará en el aprecio del público y contribuirá, asimismo, a que aumente el prestigio de la clase y el nivel cultural de los obreros del volante.

—:—

...que más vale que haya quien te zahiera por prudente y te tache de cobarde, que no que goces de reputación de audaz por abusar de la velocidad. Tu prudencia, a este respecto, no te impedirá «llegar siempre a tiempo» al punto de destino y te evitarás muchos tropiezos con el Código penal y con... los árboles y obstáculos de la vía pública.

—:—

...que debes extremar tu prudencia en sitios en que el peligro de causar accidentes o desgracias sea mayor. Así procura aminorar la velocidad cuando pases por las cercanías de las escuelas, centros donde haya mucha aglomeración, cruces y desembocaduras de calles de mucho tránsito; con lo que te evitarás muchos disgustos.

Lucha siempre con entusiasmo por el engrandecimiento de tu Provincia: España será más grande cuanto más grandes sean sus Provincias.

El automóvil de cien libras esterlinas

Sir William Morris, el inglés cuyo nombre va asociado a la manufactura del automóvil barato, ha manifestado recientemente que ya están terminados sus planes para fabricar y lanzar al mercado un automóvil que va a costar cien libras esterlinas.

Sus peritos han estado trabajando con el problema de producir este modelo, y le han dicho ahora que es una proposición comercial práctica.

Los grandes talleres de automóviles de Cowley, Oxford, estarán muy pronto fabricando en grandes cantidades el coche de 100 libras esterlinas.

El nuevo modelo se llamará «Morris Minor S. V.»

Tendrá ocho caballos de fuerza, y ha sido trazado de modo que ha de ser muy económico desde todos los puntos de vista.

Podrá desarrollar una velocidad de cincuenta millas por hora; el consumo de gasolina no habrá de exceder de 4 y medio litros por 40 millas cuando el vehículo marche con toda carga.

Estará completamente provisto de mecanismo de tres velocidades, frenos a las cuatro ruedas, contador de velocidad, limpiador de parabrisas, espejo de conductor, capota, cortinas laterales y bolsa de capota.

Tendrá amplio sitio para poner el equipaje y asimismo para una rueda de repuesto que irá escondida.

Los muelles serán semi-elípticos con amortiguadores de golpes, ajustables.

Este nuevo modelo ha sido trazado especialmente para satisfacer las exigencias de aquellos automovilistas que prefieran cuidar su propio coche.

Los fabricantes esperan que la demanda de este coche sea muy grande, puesto que pone el automovilismo al alcance de miles de personas de modestos recursos financieros.

Un coche de 5.000 kilos y 2.500 caballos

El campeón automovilista italo-americano Peter de Paolo, prepara, con el popular corredor Harlan Fengler, un coche con vistas al record mundial de velocidad.

Dicho coche pesará 5.000 kilos y dispondrá de una potencia de 2.500 caballos.

Los ensayos de este bólido con vistas al record mundial serán realizados durante la primera quincena de marzo en la playa de Daytona.

PIANOLAS AEOLIAN Representación - **AUTOPIANOS** Las mejores marcas na-
- exclusiva - cionales y extranjeras

PIANOS Precios de fábrica — Garantía de solidez y duración
— — — Facilidades a plazos — — —

INSTRUMENTOS para BANDA y ORQUESTA -Presupuestos gratis ac-
-cesorios de todas clases-

Armonios — Gramófonos — Rollos — Discos

Claudio Marcelo, 13 — CORDOBA — (Frente a la Campana)

Viuda de Martínez Rucker

Catálogos gratis—Visite la Exposición

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 Daveríos
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

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

Como se enseña a conducir en Alemania

En Alemania la escuela de choferes es más exigente que en otras partes, se exigen mayores prácticas y mejores condiciones físicas para ser mecánico, como corresponde a quien lleva a su cargo la vida de varias personas y no debe comprometerla con imprudencias y tonterías o inexperiencias propias de la edad o de la falta de conocimientos.

Allí los exámenes para obtener el título se efectúan en la Escuela de Ingenieros de Berlín ante el profesorado competente y se somete el candidato a duras pruebas, no prácticas y empíricas, sino completamente científicas y técnicas.

Se ve durante ellas a un candidato maniobrando con arreglo a las señales luminosas que van apareciendo en un tablero que tiene enfrente y que representan tan pronto los postes de circulación indicadores de paso o parada, tan pronto las luces de un coche que va delante y que disminuye su marcha y se detiene o realizar cualquiera otra clase de maniobras.

Este examen, así hecho, enseña a conocer en cada momento lo que debe hacer el conductor y le prepara para en cada caso efectuarlo sin peligro para la vida de nadie, ni transeunte ni viajero.

No basta que estos movimientos se realicen, sino que es necesario que se realicen a tiempo, que el aspirante o conductor tenga la agudez visual suficiente y la rapidez necesaria en el sistema nervioso para que las sensaciones y las resoluciones o movimientos reflejos sean simultáneos. Para ello el examinador mide ante el reloj en milésimas de segundo, el tiempo que tarda el candidato en darse cuenta del obstáculo y en maniobrar convenientemente, y si tardase en tomar determinación una milésima más de segundo, no podrá ser aprobado por carecer de la sensibilidad nerviosa suficiente para asegurar la vida de sus conducidos.

Si a esto se añade que en Alemania, como en Austria, Dinamarca y otros países, es obligatorio para todo conductor tener suscrita una póliza de seguro para hacer frente a las responsabilidades contra tercero, tendremos completo el cuadro y el secreto de los buenos conductores que hay en esos países, y dada una ligera idea de la atención y cuidado que merece a las autoridades la vida tanto del peatón como del viajero, que ambos son las víctimas de las impericias del conductor.

¿Cuándo tendremos entre nosotros algo así?

Le aconsejamos...

Al arrancar bruscamente se obliga al motor a realizar un esfuerzo inútil, lo que le causa daño. Siempre hay que soltar el embrague lentamente.

—Una repentina aplicación de los frenos hace que el coche patine en una calle mojada, especialmente si los frenos no ajustan en forma pareja.

—Evítense el arranque brusco y las paradas repentinas si se ve uno obligado a manejar el coche con un neumático desinflado sobre una distancia cualquiera. Con ello se conseguirá evitar que el neumático se destruya por completo.

—No hay que esperar a último momento para frenar, pues si no el coche se desgasta innecesariamente rápido. Siempre hay que apretar los frenos a tiempo para que el coche se detenga suavemente.

—Use los frenos con poca frecuencia.

¿Carreteras de acero?

Los partidarios de la construcción de carreteras con base de acero, consideran dicha solución como uno de los más notables perfeccionamientos realizados por la ingeniería de caminos.

El objetivo que se persigue es proporcionar una verdadera super-carretera que sea en todo momento lisa, que dure varias veces lo que duran los pavimentos actuales en uso, y sobre la cual pueda moverse el tráfico con mayor seguridad a una velocidad que oscile entre 100 y 150 km. por hora.

El primer camino experimental basado en esta nueva construcción de acero, será construido en los Estados Unidos.

Ya está aprobado el Reglamento para las corridas de toros.

Ya se han elevado los aranceles para proteger a la industria automovilista nacional.

Ya se ha reformado el Reglamento de circulación, en el sentido de reventar a los transportistas.

Ya se ha aumentado el precio de la gasolina.

Pero todavía no ha habido tiempo para meter en cintura a las compañías ferroviarias, y las guillotinas ambulantes continúan despanzurrando gente en los pasos a nivel.

33.000 kilómetros en automóvil

La proeza de dos hermanos

Los diarios de Detroit han comentado elogiosamente la proeza que acaban de realizar dos automovilistas que partieron de Pigüé, al Sudoeste de la ciudad de Buenos Aires, en abril de 1928, y después de atrevesar de Sur a Norte la mayor parte del continente americano, llegaron a Wáshington hace pocos días, habiendo cubierto un recorrido de 33.000 kilómetros en dos años de viaje. Estos automovilistas son los hermanos Adán y Andrés Stoessel.

A su paso por Detroit, hace un par de semanas, fueron entrevistados por varios periodistas de ciudad, a quienes explicaron que en el viaje que estaban terminando de realizar, único en su género, sólo habían empleado el automóvil donde partieron de la Argentina dos años antes, salvo un pequeño tramo entre Colombia y Panamá. Se les preguntó cómo pudieron cumplir semejante viaje, y ellos contestaron que sólo es posible efectuar esa larga travesía contando con tres factores esenciales: un buen automóvil, una inquebrantable voluntad y mucho dinero.

La mayor parte de este dinero lo obtuvieron durante el viaje mediante la exhibición de películas cinematográficas en salas y teatros de las ciudades que iban recorriendo, de cuyas entradas les correspondía un tanto por ciento de antemano convenido con los respectivos dueños de dichas salas de espectáculo. Llevaban consigo, al llegar a la ciudad de México, unos 7.500 metros de películas, que no pudieron ya aumentar porque en esa capital les fué confiscada la máquina cinematográfica con que tomaban sus vistas.

El recorrido total efectuado en automóvil por los hermanos Stoessel fué de unos 33.000 kilómetros, siguiendo un itinerario jalonado, entre muchas otras, por estas ciudades: Pigüé, Buenos Aires, Tucuman, Potosí, la Paz, Cuzco, Lima, Piura, Guayaquil, Quito, Guayaquil, Esmeralda, Calí, Bogotá, Barquisimeto, Caracas, Barquisimeto, Maracaibo y Cartagena. De esta ciudad colombiana pasaron a Colón, en la república panameña (130 kilómetros, en vapor, pues, por ruta terrestre, era imposible hacer esa etepa. De Colón siguieron por América Central—San José de Costa Rica, Managua, Tegucigalpa, San Salvador y Guatemala—hasta México y Monterrey y entraron en territorio estadounidense por Laredo, continuando hacia el Nordeste pasando por Dallas y San Luis.

Desde Detroit prosiguieron hacia el Este por Cleveland, Búffalo y Nueva York.

Recorrieron miles de kilómetros por la región andina, hasta más de 4.000 metros de altitud, en el Norte de la Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia. En los Andes peruanos recorrieron cerca de 500 kilómetros en el espacio de cuatro meses, alcanzando altitudes y pasando por lugares donde hasta entonces ningún automóvil había podido llegar por sus propios medios. Desde Pigüé (provincia de Buenos Aires) hasta Detroit recorrieron unos 82.000 kilómetros, consumiendo alrededor de 30.000 litros de nafta y habiendo tenido que reponer 43 cámaras neumáticas.

Habrá un campeonato Europeo de la Montaña

En la segunda sesión de la F. I. C. M. se discutieron puntos muy interesantes, además de los ya reseñados

Se aprobó la proposición alemana de establecer un Campeonato Europeo de la Montaña.

Se trató en el Congreso el difícil tema de los carburantes y tras de mucha discusión, se acordó que en las carreras abiertas internacionales, organizadas por las U. M. N. e inscritas en el Calendario Internacional, se autorizará exclusivamente un carburante compuesto de gasolina, benzol o alcohol, conteniendo como mínimo 50 por 100 de gasolina y un máximo de 25 por 100 de alcohol en peso.

Cada U. M. N. interesada, fijará la composición del carburante tipo autorizado en cada país, dejándolo así:

«El empleo de las ruedas de recambio, se autoriza a condición que los cambios de rueda se efectúen en los puestos de aprovisionamiento.

Sin embargo, si los concursantes transportan en la máquina una rueda suplementaria, pueden efectuar el cambio de rueda en cualquier punto del recorrido a condición de que durante toda la carrera sea transportada la rueda de recambio.»

La Comisión Deportiva Internacional acordó añadir al reglamento algunas modificaciones referentes a nombramientos de comisarios en las grandes pruebas internacionales, definir exactamente lo que es poseer un record, y establecer el calendario de pruebas en la cuesta de la Rabassada, de Peña Rhin y el Circuito de Guecho, de Peña Motorista Vizcaya.

Hace cinco años

Del banquete al Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas

El día 25 del actual, hace cinco años que el «Real Córdoba Automovilista Club» organizó un banquete en honor del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, don Práxedes M. Cruz, con motivo de su entonces reciente nombramiento.

Del discurso pronunciado en aquel acto por el señor Cruz Roldán, entresacamos los siguientes párrafos:

«Me ofrezco a todos, y las puertas de mi despacho están abiertas para todo el mundo, y agradeceré se me hagan cuantas indicaciones conduzcan al mejor servicio. Hasta las censuras las recibiré con gusto.»

«Mi actuación está inspirada en el más grande amor a la provincia. Estoy convencido de que, tanto las obras que han estado bajo mi custodia o dirección, como este humilde funcionario, no han tenido más motivo de existencia que el bien público, y saber que, puesto que el contribuyente da los fondos, tanto para las obras como para el personal, se le deben toda consideración y todo respeto. Es mi amo.»

«Como los cordobeses esperan en mi futura actuación que sea beneficiosa, solemnemente me constituyo en deudor de todo Córdoba, y pagaré esta deuda con el acrecentamiento de mi interés y de mi trabajo para el mejoramiento de

las obras públicas de esta hermosa provincia.»

«Este acto es algo más de lo que parece a simple vista, puesto que es, al mismo tiempo, la fiesta del «Real Córdoba Automovilista Club», la fiesta del automovilismo cordobés, que ha querido hacer aquí acto de presencia, demostrando su pujanza y su fuerza, y haciendo ver sus deseos del mejoramiento de las carreteras cordobesas. El automovilismo ha dado vida a las carreteras, pues, sin él, como iban cada día perdiendo más importancia, hubieran acabado por desaparecer. Y como la Jefatura de Obras Públicas abunda en los mismos deseos que los automovilistas, esta es la unión, la conjunción y, si no fuera cursi, diría que se están celebrando hoy aquí las nupcias de la Jefatura de Obras Públicas y del automovilismo cordobés, que ojalá sean fecundas y den a luz el perfeccionamiento de las carreteras, ya que don Julio Alcalá Zamora me las entregó en franca convalecencia.....»

—:—

Breve comentario: Han transcurrido cinco años desde la celebración de aquellas «nupcias», que no han tenido toda la fecundidad que hubiéramos deseado: el Jefe de Obras Públicas se molesta ahora porque se censure el

mal estado de algunas carreteras de la provincia; y no agradece, como entonces afirmó, que se le hagan indicaciones que conduzcan al mejor servicio, en lo que se refiere a dar facilidades para el desarrollo del automovilismo.

¿Fue sincero aquel día el señor Cruz Roján? Los hechos nos vienen a demostrar que no sentía lo que dijo, o que a través del tiempo todo se olvida.

El cumplimiento del deber es la piedra de toque del progreso y bienestar de los pueblos.

Lo que hay que hacer con los neumáticos

Siempre es conveniente hacerle una revisión a los neumáticos para ver si están inflados a la presión apropiada, pues es generalmente costoso para el automovilista.

Los neumáticos de las ruedas traseras deben ser inflados a mayor presión que los de las ruedas de adelante, cuando tienen que soportar mayor peso.

Sin embargo, conviene asegurarse de que esto suceda, pues en algunos casos, la carga del eje delantero es ligeramente más pesada que la del eje trasero.

Lo que debe hacerse es cuidar de que cada par de neumáticos, el de adelante y el de atrás esté inflado a la misma presión.

La mayoría de las quejas de patinadas cuando el coche va a velocidad en una curva, puede atribuirse a la presión desigual de un neumático, al mismo tiempo que por la misma causa la dirección se pone dura.

Siempre ha habido una pequeña batalla entre el fabricante de neumáticos y el cliente que compra sus productos.

El fabricante quiere que los neumáticos se inflen a mayor presión de lo que son inflados por los clientes, con el fin de que los neumáticos tengan la más larga vida posible.

En cambio, el que usa los neumáticos los mantiene tan blandos como le es posible para así transformarlos en una especie de amortiguador.

Una presión pareja es el ideal que debe perseguirse.

La carretera de Cabra a Monturque

Se nos quejan varios automovilistas del mal estado en que se halla la carretera entre Cabra y Monturque.

Principalmente, se lamentan de las malas condiciones en que se encuentran los kilómetros 1 al 4 de la misma, con grandes baches, haciéndose difícilísimo el tránsito por referido trayecto.

Teniendo en cuenta que se trata de una carretera de gran circulación, que une a importantes pueblos, es de esperar que por la Jefatura de Obras Públicas se proceda a su arreglo, y si no hay crédito para una reparación, por lo menos, que se acopie la mayor cantidad posible de piedra, empleándose algunas brigadas de obreros, que la bachearan, hasta dejarla en mejores condiciones.

Los servicios de taxímetros en la capital

El Ayuntamiento de esta capital ha acordado modificar las tarifas de auto-taxímetros, a partir del día 1.º de Abril próximo, autorizando el precio de 0,60 pesetas la bajada de bandera y el kilómetro, sin perjuicio de que se establezcan servicios de 50 y 40 céntimos.

En vez de las franjas de color que hoy indican el precio, se fijará el mismo en cifras, de manera bien visible, en el parabrisas de los vehículos.

Así mismo, se obliga a que los automóviles lleven una tarjeta indicando el aumento del 50 por 100 los días de Feria y Carnaval.

Los espíritus mediocres condenan todo aquello que sobrepasa a sus alcances.

Rochefaucauld.

Hallazgo de una cubierta

En la carretera general de Madrid a Cádiz, entre los pueblos de Pedro Abad y El Carpio, ha sido hallada una cubierta «Good Year», con cámara y llanta.

La persona que acredite ser su dueño, puede recogerla en Montoro, en la calle San Sebastian número 7, domicilio de don Jerónimo Caballero Soriano.

Como se enseña a conducir un automóvil

En Alemania la escuela de choferes es más exigente que en otras partes, se exigen mayores prácticas y mejores condiciones físicas para ser mecánico, como corresponde a quien lleva a su cargo la vida de varias personas y no debe comprometerla con imprudencias y tontorías o inexperiencias propias de la edad o de la falta de conocimiento.

Allí los exámenes para obtener el título se efectúan en la Escuela de Ingenieros de Berlín ante el profesorado competente y se somete el candidato a duras pruebas, no prácticas y empíricas, sino completamente científicas y técnicas.

Se ve durante ellas a un candidato maniobrando con arreglo a las señales luminosas que van apareciendo en un tablero que tiene enfrente y que representan tan pronto los postes de circulación indicadores de paso o parada, tan pronto las luces de un coche que va delante y que disminuye su marcha y se detiene o realiza cualquiera otra clase de maniobras.

Este examen, así hecho, enseña a conocer en cada momento lo que debe hacer el conductor y le prepara para en cada caso efectuarlo sin peligro para la vida de nadie, ni transeunte ni viajero.

No basta que esos movimientos se realicen, sino que es necesario que se realicen a tiempo, que el aspirante a conductor tenga la agudez visual suficiente y la rapidez necesaria en el sistema nervioso para que las sensaciones y las resoluciones o movimientos reflejos sean simultáneos.

Para ello el examinador mide ante el reloj en milésimas de segundo, el tiempo que tarda el candidato en darse cuenta del obstáculo y en maniobrar convenientemente, y si tardase en tomar determinación una milésima más de segundo, no podrá ser aprobado por carecer de la sensibilidad nerviosa suficiente para asegurar la vida de sus conducidos.

Si a esto se añade que en Alemania, como en Austria, Dinamarca y otros países, es obligatorio para todo conductor tener suscrita una póliza de seguro para hacer frente a las responsabilidades contra tercero, tendremos completo el cuadro y el secreto de los buenos conductores que hay en esos países, y dada una ligera idea de la atención y cuidado que merece a las autoridades la vida tanto del peatón como del viajero, que ambos son las víctimas de las impericias del conductor.

¿Cómo deben apagarse los incendios en los automóviles?

Un incendio causado por la combustión de la esencia es sumamente grave.

Por otra parte, la consecuencia inmediata más peligrosa de un incendio es el pánico.

El término medio de las personas tiene un terror tan grande a las llamas que produce la gasolina, que pierden la cabeza.

Se queda estupefacto, inmóvil, mientras su coche se quema.

Hay que echar mano del preventivo más cercano que se tenga.

Por lo menos debiera llevarse en todo coche un pequeño extintor de incendios para estos casos.

Siempre se debe cortar la salida de la esencia del tanque para impedir que se alimenten las llamas.

Generalmente no hay más de 60 gramos en cualquier cámara del flotador, cantidad que no puede durar mucho.

Todas las piezas que rodean al carburador son de metal, por lo que no se dañan fácilmente.

También es conveniente hacer uso del arranque eléctrico para hacer evolucionar al motor.

Con esto se consigue que las llamas sean llevadas al múltiple.

Con mucha frecuencia puede apagarse el fuego si se hace esta operación a tiempo.

La arena es buena, siempre que se disponga de ella; pero nunca se debe echar arena en el carburador ni otras piezas de la máquina, porque se cae y deja la esencia en libertad de seguir quemándose, y se mete en el mecanismo, produciendo daños incalculables.

El color de los coches modelo 1931

La Revista que publica la firma Duco y que se titula *Automobile Color Index*, hace notar que el color que predomina para los coches del modelo del año 1931 es el negro, a pesar de que se nota una pequeña tendencia por hacer revivir el color azul. Pero el azul intenso, tiene menos aceptación que el azul verdoso o claro, prefiriéndose el primero para listas adornativas u ocasionales. El color marrón también trata de recuperar el terreno perdido, destacándose entre ellos los de tonalidad más oscura.

Las Exposiciones Automovilistas para 1931

El «Bureau» permanente internacional ha establecido el siguiente programa de exposiciones abiertas a constructores para 1931:

23 enero-febrero.—Holanda-Amsterdam. Salón Automóvil de Amsterdam.

10 febrero-1 marzo.—Alemania, Exposición Internacional de Automóviles y de Motociclos en Berlín.

6-15 marzo.—Suiza. Exposición Internacional del Automóvil y del Ciclo, en Ginebra.

8-15 marzo.—Austria. Feria de Primavera. Sección Automóvil. Viena.

Abril-mayo.—Letonia. IV Exposición Internacional de Automóviles. Riga.

16-27 abril.—Italia. IV Salón Internacional del Automóvil en Milán.

25 abril-4 mayo.—Yugoeslavia. VIII Salón de Automóviles en Zagreb.

26 abril-3 mayo.—Polonia. X Feria Internacional. Sección de Automóviles, en Poznan.

Mayo.—Estonia. Exposición de Automóviles, en Tallín.

24 Mayo.—Noruega. Salón Automóvil, en Oslo.

5-15 septiembre.—Polonia. XI Feria Internacional Oriental de Muestras en Srow.

1-11 octubre.—Francia. Salón de París. XXV Exposición Internacional del Automóvil del Ciclo y de los Sports. Turismo.

15-24 octubre.—Gran Bretaña. Salón de Londres (Olimpia). Turismo.

5-14 noviembre.—Gran Bretaña. Salón de Londres. Vehículos comerciales.

Noviembre.—Dinamarca. Exposición de motocicletas, camiones y autobuses, en Copenhague.

Diciembre.—Bélgica. Salón de Bruselas.

Recomendamos a todos los automovilistas

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.

Los espíritus mediocres condenan todo aquello que sobrepasa a sus alcances.

Rochefaucauld.

Estadística de accidentes automovilistas en Nueva York en 1930

Según el departamento de Estadística, de Nueva York, las muertes por accidentes han tenido un aumento en el curso del año que acaba de expirar.

Pasan de cien mil, y de aquellos accidentes la tercera parte fué causada por el automovilismo.

Conviene tener presente, sin embargo, que el número de autos que circulan en el territorio americano alcanza la cifra de 25 millones, o sea un coche por cada cinco habitantes.

Comparadas esas cifras con las que arrojan las estadísticas europeas dan a nuestro Continente una superioridad incontestable en cuanto a los accidentes, pues solamente en Inglaterra, donde ruedan dos millones de automóviles, ocurrieron 6.000 desgracias durante el año, causadas por ese instrumento de locomoción.

Consejo a los automovilistas

Para disminuir el desgaste y aminorar el ruido en el automóvil, conviene lubricar con frecuencia los pestillos y cerraduras de las puertas así como todas las piezas de cierre. Las cerraduras pueden frotarse con un paño humedecido en aceite, evitando que se manche la ropa que pueda rozar con ellos.

Deben lubricarse bien los pasadores de los gemelos de los muelles en beneficio del funcionamiento eficaz de éstos y para conservar la elasticidad del coche durante la marcha.

Por Patriotismo

Debéis engrasar
vuestros coches
y maquinarias

CON EL

LUBRIFICANTE ESPAÑOL A BASE DE
ACEITE DE OLIVA MARCA "DOBON"

DEPOSITARIO EXCLUSIVO EN CORDOBA:

DON MANUEL MOLINA ALBA

Plaza de Colón, 32

TELEFONO 1757

AUTOMOVIL "CITROEN"

*Se vende un automóvil
«CITROEN» tipo Príncipe de Asturias, de 6/8
H. P. tres plazas, recién pintado, neumáticos seminuevos y en perfecto estado de marcha. Informarán en la Redacción de*

CORDOBA AUTOMOVILISTA - Claudio Marcelo, 2

Automóviles

Hudson-Essex

Camiones

Sterling

Recambios legítimos de estas marcas



JUAN ADAME HERNANDEZ

REYES CATOLICOS, 7 DUPLICADO

CORDOBA

Las millas de carreteras y caminos existentes en todo el mundo

Todo el mundo se está «motorizando» rápidamente—dice la Asociación Americana de Automovilistas—, siguiendo la iniciativa de los Estados Unidos, y hoy día hay menos de media docena de países donde el automóvil no se ha hecho camino.

La falta de caminos apropiados, más que las condiciones económicas, han retrasado la popularidad del automóvil en los países que están rezagados—dice la mencionada Asociación—. Los Estados Unidos — agrega — con 3.055.614 millas de caminos, tienen un número total de millas mucho mayor que todo el resto del mundo, y quizá este hecho, más que cualquier otro, explica por qué hay un automóvil por cada 18.744 personas en China, país que posee sólo 17.746 millas de caminos apropiados para el automóvil.

Del total de 6.582.001 millas de caminos existentes en todo el mundo, 3.574.741 millas, o sea el 54 por 100, se encuentran en el hemisferio occidental. Asia, con su enorme extensión y población, tiene menos de 500 mil millas de carreteras; Africa sólo posee 205.902; Europa 1.976.037 millas, y Oceanía, incluyendo Australia y las islas del Pacífico, tiene 406.874 millas. Sin embargo, Europa tiene cerca de cuatro veces más millas de caminos mejorados que los Estados Unidos.

En el hemisferio occidental hay una milla de camino por cada 4,4 millas cuadradas de superficie, siete automóviles por cada milla de caminos y 9,2 personas por cada automóvil en uso. En Europa hay una milla de carretera por cada 5,2 millas cuadradas de superficie, 20,7 automóviles por cada milla de camino y 100,4 personas por cada automóvil en uso.

Africa tiene una milla de carretera por cada 48,1 millas cuadradas de superficie, 1,35 automóviles por cada milla de carretera y 493,2 personas por cada automóvil en uso. Australia y las islas del Pacífico tienen una milla de carretera por cada 8,1 millas cuadradas de superficie combinada, 1,76 automóviles por cada milla de carretera y 12,8 personas por cada automóvil en uso. Asia tiene sólo una milla por cada 248,8 millas cuadradas de su extensa superficie, menos de un coche por cada milla de carretera y 32.642,3 personas por cada automóvil en uso.

Abisinia y la Somalia francesa son los únicos países o provincias en el mundo que no

tienen caminos. Macao, país asiático, tiene sólo nueve millas de carretera y la Guinea española en Africa, tiene nueve millas. Sólo tres o cuatro de las pequeñas subdivisiones de Africa y varias islas no han sido todavía invadidas por el automóvil. En todos estos casos la topografía del terreno se adapta muy mal para el transporte por medios mecánicos.

EL AUTOMOVILISMO NORTEAMERICANO

Según «Facts and Figures of the Automobile Industry» (Hechos y Cifras de la industria del Automóvil), edición 1930, que fué publicada por la Cámara Nacional de Comercio del Automóvil, los impuestos a los vehículos automotores en los Estados Unidos alcanzaron a un total de 930 millones de dólares durante el año 1929. Hay ahora 5.677.500 vehículos automotores en las granjas de aquel país, según las declaraciones contenidas en dicha revista anual, que se publica cada primavera desde 1919, de transporte automotor. Entre las cifras publicadas en este volumen relativas al automovilismo, figuran las siguientes:

El 57 por 100 de los automóviles son propiedad de poblaciones que tienen menos de 10.000 habitantes.

Cuatro millones setecientos mil obreros trabajan para subsistencia de los transportes a motor.

El costo medio de funcionamiento por milla de un coche para cinco pasajeros es de 6,5, o sea un tercio de centavo de dólar por milla por persona.

El distrito de Columbia tuvo el mayor tanto por 100 de aumento en el registro de coches el año pasado, siendo dicho aumento de 19,7 %.

De los coches vendidos en 1929, 2.800.000 reemplazaron a los que quedaron inutilizados y fuera de servicio.

El término medio de vida de un automóvil es de seis años y nueve meses.

El Estado de Nevada es el que usa más camiones por población, teniendo un camión por cada 11,6 personas.

Hay 600.000 millas de carreteras pavimentadas en los Estados Unidos.

Dieciséis mil quinientas escuelas rurales consolidadas tienen en funcionamiento 42.000 ómnibus.

En 1.032 poblaciones de los Estados Unidos, con más de 10.000 habitantes, hay servicios locales de ómnibus.

Aparato Estabilizador de la Dirección FORDI PATENTE MOLLER COPENHAGUE
(Dinamarca)

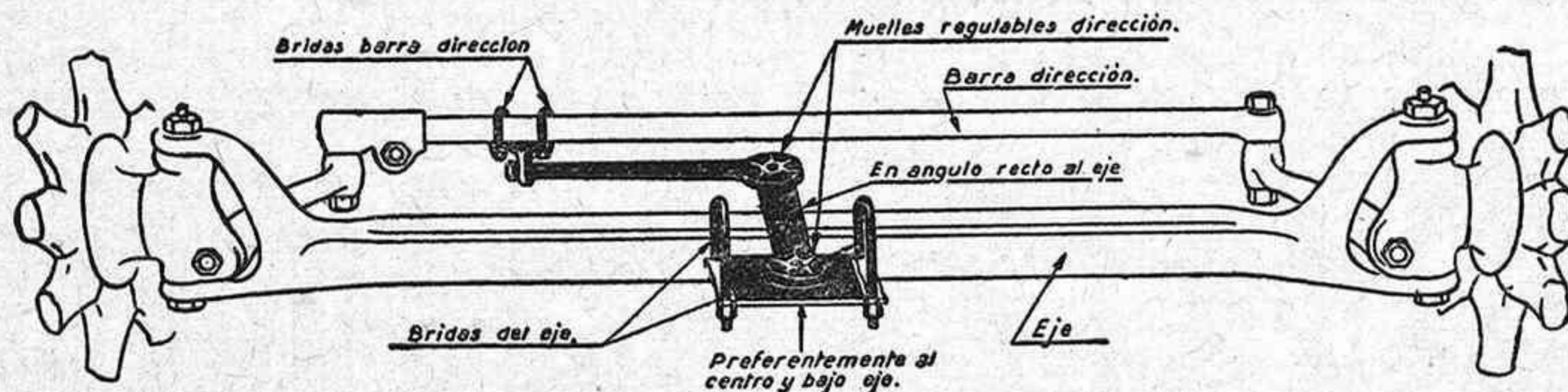
Aprobado por dictamen del Ministerio del Ejército, según Real Orden del 26 de Junio de 1930.

Los éxitos del estabilizador "Fordi" patente MOLLER

A los señores automovilistas interesa conocer lo que es el estabilizador «Fordi» patente «MOLLER» verdadera maravilla de sencillez y de eficiencia, para prevenirse del riesgo de graves accidentes.

Las características del estabilizador «Fordi» patente MOLLER son las siguientes:

- 1.º **Es cómodo para el conductor:** Se puede lanzar un coche a grandes velocidades por carreteras malas sin que se noten vibraciones ni sacudidas en el volante, que en tales circunstancias exigían un continuado esfuerzo del conductor para mantener la dirección. Se lleva el volante con un solo dedo.
- 2.º **Es la seguridad del conductor y el conducido:** Asegura un efecto instantáneo y una obediencia perfecta del volante, e impide consecuentemente el grave peligro, entre otros, de los accidentes producidos por un reventón en carrera de uno de los neumáticos de delante. Así mismo se disminuye el peligro de los choques.
- 3.º **Significa un ahorro:** Evita el desgaste y recambio de las piezas del mecanismo de la dirección (boulones, etc.), y si éste ya estuviera desgastado, con exceso de holgura o de juego, el aparato estabilizador, al corregir y anular este defecto, evita también el desgaste de los costados de las cubiertas de delante, que se produce singularmente en los coches de los que se dice «que abanicán».
- 4.º **Se monta en quince minutos,** sobre coches de todas las marcas, sin que sea necesario para ello otro herramental que una llave inglesa.



5.º **La construcción es sólida y simple:** Una de las mejores cualidades del aparato es su construcción sencilla y su trabajo eficaz. Después de montado no exige engrase ni ocuparse más de él, en la seguridad de que durará tanto como el coche mismo.

6.º **Su precio es moderado.**

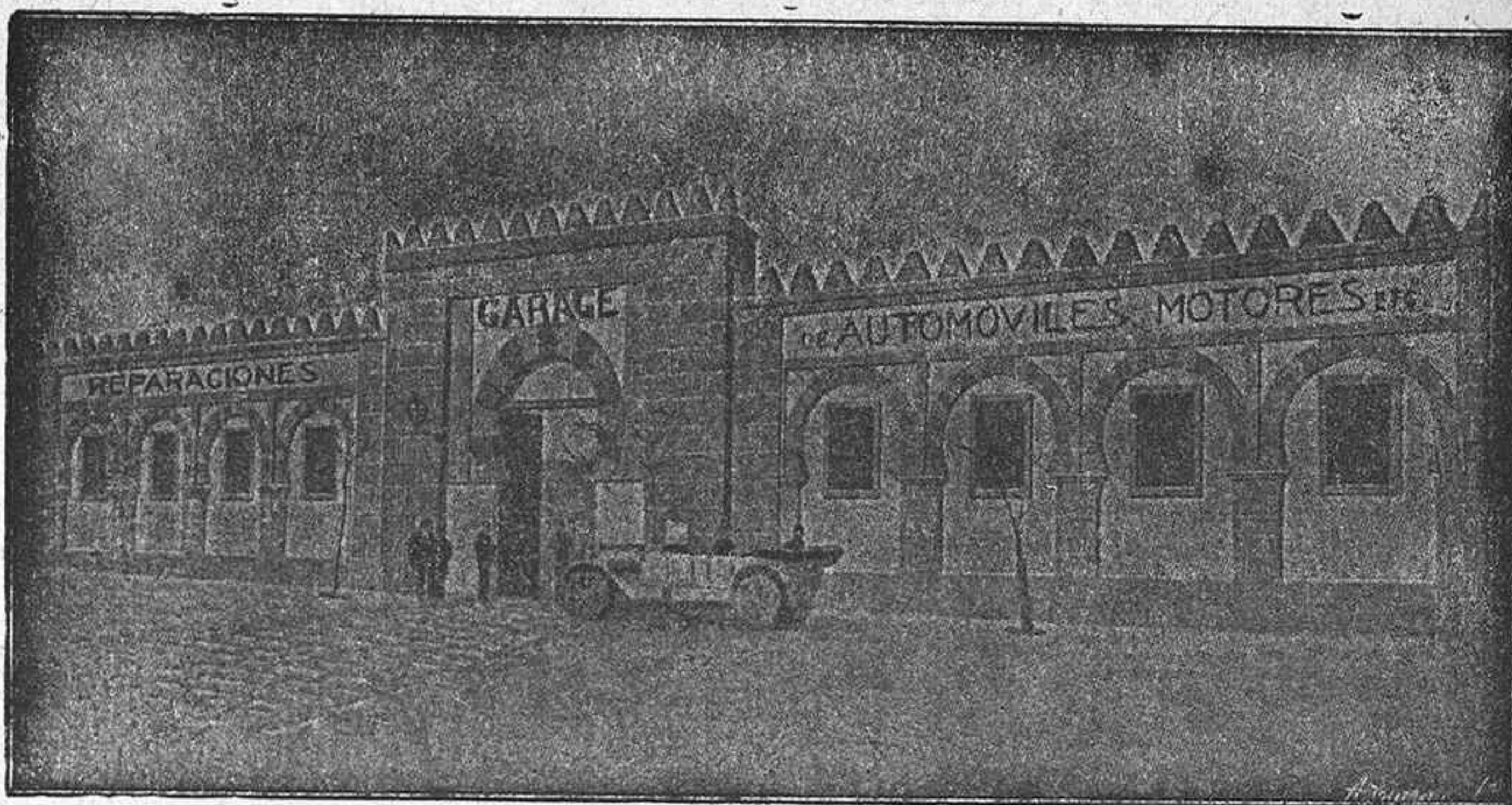
Precio único: 100 pesetas

De venta en los Garages Victoria, Cervantes, Serraleón, Gran Garage y demás establecimientos de accesorios de automóviles de esta capital

Sociedad Anónima SERRALEON

INDUSTRIA, N.º M. 4 (CERCADILLA).-CÓRDOBA

STOCK BERGOUNGAN



STOCK BERGOUNGAN

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

Reparación de Automóviles y motores a explosión.—Stock de bandajes macizos y prensas para su colocación, Grasas y Aceites Lubrificantes, Correas, Gomas, Amiantes, Cogi-

netes de bolas, Accesorios para Automóviles, Suministros para Fábricas y Talleres, Manómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

Telegramas y Telefonemas: **SERRALEÓN.-CÓRDOBA**



Real Córdoba Automovilista Club

CLAUDIO MARCELO 21 y 23

DIRECCION | TELEGRÁFICA | TELEFÓNICA | AUTOMOVILISTA.

TELEFONO 1000

FILIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

AUTOMOVILES Y CAMIONES

for Economical Transportation



CONCESIONARIOS



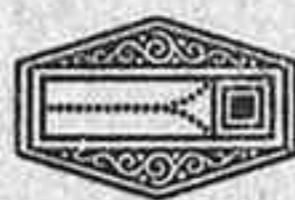
para los partidos judiciales
de Lucena, Aguilar, Baena,
Cabra, Priego, Castro del Río
y Rute



Baltanás y Antrás, S.A.

Garage Español

LUCENA



Gran stock de piezas
legítimas



“CHEVROLET”