



**CÓRDOBA**  
**AUTOMOVILISTA**

# “Internacional”

**Camiones y Tractores**

**MODELOS 1932**

Representante:

**JOSE GIMENEZ MORENO**

**GARAGE CERVANTES**

**Avenida de Cervantes, 16 :=: CORDOBA**

**TELEFONO 1909**

**Piezas de recambio CHEVROLET**

**Taller de reparaciones**

# CAMIONES DODGE BROTHERS

El más fuerte :-: El que más rinde  
El que más dura :-: El más económico

Representante para Córdoba y su provincia:

**Manuel García de la Plaza**  
Gran Capitán, números 27 y 29 :-: CORDOBA

## 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**

# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año X

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. 206

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE OCTUBRE DE 1932

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TECNICA

## La más antigua ruta del Mundo conquistada por el automóvil

El camino más viejo del mundo—la ruta de caravanas por la que el famoso mercader veneciano, Marco Polo, llegó a China en 1272, ha sido al fin conquistada por modernos automóviles.

Después de un asombroso recorrido de 8.000 millas de Beirut, Siria, por el corazón de Asia, y sobre la «bóveda del globo terráqueo», la expedición científica Haardt-Citroen, llegó a Peiping, China, al empezar la primavera.

Los lectores de «Madrid Automóvil» conocen por las noticias que de esta travesía hemos publicado diferentes veces, los pormenores de las diferentes etapas realizadas por la Misión hasta Beirut, así como también del fallecimiento de George M. Haardt, que encabezaba el viaje, quién, como se recordará, fué el que realizó en 1925 la famosa «travesía negra» por el desierto de Sahara.

La expedición efectuó su recorrido en coches Citroén, de tipo tractor, construídos especialmente y equipados con cajas «duralumin» y motores Citroen de 50 caballos de alta compresión. Con el objeto de evitar los efectos dañi-

nos de la arena y el polvo del desierto, hubo necesidad de proteger fuertemente los carburadores, y equipar a cada carro con una aplanadora grande de acero al frente para ayudarlo en los terrenos escabrosos.

Prácticamente todas las dificultades conocidas de los automovilistas se presentaron. Durante 5.000 millas los automóviles tuvieron que caminar a baja velocidad, y al atravesar los elevados desfiladeros de las montañas del Himalaya, se batió el nuevo record automovilístico de altura: 13.800 pies sobre el nivel del mar. En India encontráronse enormes diferencias de clima—temperaturas que variaban 100° en unos cuantos días—desde 16° bajo cero hasta 116° sobre cero.

Muchos de los ríos que hubo que cruzar estaban desprovistos de puentes adecuados para el paso de automóviles. Fué preciso vadear los ríos pequeños y al llegar a los profundos, dismantelar los coches completamente para pasar pieza por pieza y después armarlos en la otra orilla.

Era tan intenso el frío de las desoladas lla-

nuras de Mongolia, que la expedición tuvo que caminar sin interrupción durante 52 horas. En el Turkestán chino, los bandidos capturaron algunos miembros de la expedición y los detuvieron algunos días.

Nueve meses duró esta peligrosa jornada—nueve meses en que los coches Citroen resistieron indudablemente la prueba más dura a que jamás se haya sometido automóvil alguno en caminos. Quizá en ninguna otra ocasión se hayan combinado tal número de dificultades para demostrar la fuerza de la maquinaria moderna, así como la eficiencia y protección de la lubricación moderna.

Se cree que la obra llevada a cabo por la expedición Haardt al abrir una ruta a través de China, sea de una importancia considerable. Si «el camino de Marco Polo» se abre del tráfico regula, de automoviles, vendrá a ser una importante arteria comercial entre las fuentes de riqueza del Asia Central y las ciudades de la costa china.

**Relación de las autorizaciones de 2.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Septiembre de 1932**

Del número 5.586 al 5.595

Don Antonio Marín Molina, vecino de Adamuz; don Antonio Moreno Muñoz, de Herrera, (Sevilla); don Enrique Gámiz Pareja, de Córdoba; don Luis López Aldama, de Córdoba; don Rafael Millán Moral, de Puente-Genil; don Juan Gómez Acero, de Benamejí; don José Herrera Torres, de Córdoba; don Bartolomé Notario Madueño, de Montoro; don Antonio Castro Medina, de Córdoba y don Manuel Yépez Flores, de Córdoba.

**Relación de las autorizaciones de 1.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Septiembre 1932**

Número 996

Don Manuel Ramírez Cabello, vecino de Lucena.

LOS APARATOS  
**Radio Philco**

son los mejores y más selectivos



Venta y audición:

**José Giménez Moreno**

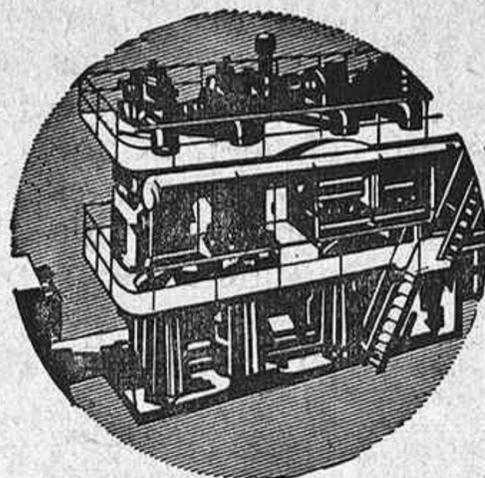


**Garage Cervantes**

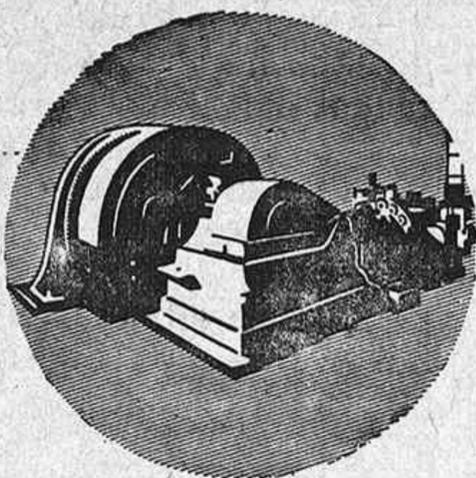
**AVENIDA DE CERVANTES, 16**

**CORDOBA**

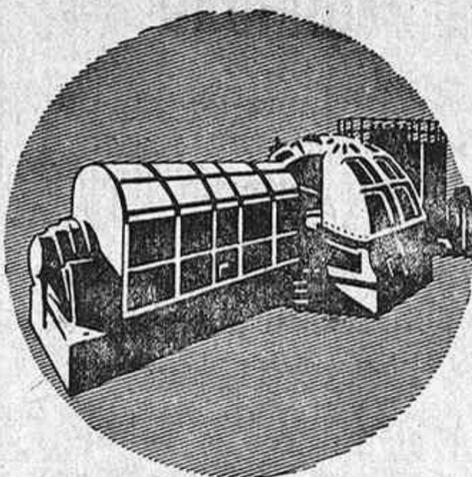
# M A S



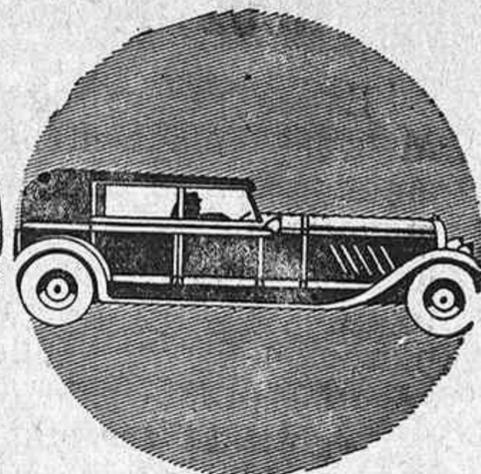
MOTORES DIESEL



MÁQUINAS A VAPOR



TURBINAS A VAPOR



AUTOMÓVILES

## Son engrasados con lubricantes "Vacuum" que con cualquier otra marca de aceite

Hay más de 3.000 refinadores de aceite en el mundo; no obstante, son únicamente los productos de uno solo de ellos, los de la Vacuum Oil Company, que hace años han sido aceptados por la industria del mundo entero como los de la más alta calidad para los generadores de fuerza motriz.

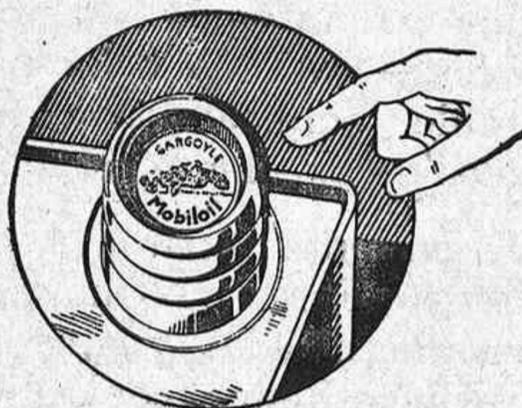
Casi todos los constructores de lanchas a motor, motocicletas y automóviles recomiendan o aprueban el uso de Mobiloil.

Durante más de 65 años la Vacuum Oil Company se ha especializado en la elaboración exclusiva de lubricantes de alta calidad. La fama mundial de sus productos se afirma más cada año.

En todo el mundo hay millones de automovilistas que usan Mobiloil a diario asegurando así a sus motores la máxima protección.

En España hay más de 2.500 revendedores que venden Mobiloil. Cada uno tiene expuesto en su establecimiento el Cuadro de Recomendaciones que indica el tipo adecuado para cada marca de coche. Este Cuadro representa el consejo profesional de la Vacuum Oil Company tal como han dictaminado sus Juntas de Ingenieros. Consúltelo y exija el tipo de Mobiloil que corresponde a su motor.

FÍJESE EN EL PRECINTO



Compre siempre en latas precintadas: única garantía de Mobiloil legítimo.

Con Mobiloil va Vd. seguro

# VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

## La resistencia de los neumáticos de alta velocidad

En un record logrado recientemente por Malcolm Campbell, batiendo su propio record anterior, una de las cosas que merecen llamar mayormente la atención es la resistencia que ha sido necesario dar a los neumáticos para que resistan la poderosa tracción del motor y el rápido aumento de temperatura por su contacto con el suelo.

La fuerza centrífuga actúa de una manera extremadamente enérgica sobre la banda de rodamiento del neumático tendiendo a arrancarla de la armadura, y sobre los hilos de la misma. Es así que cada gramo de goma de la banda de rodamiento debe resistir a un esfuerzo de arranque de 3 kilogramos cuando marcha a una velocidad de 400 kilómetros por hora, esfuerzo que aumenta a 4 kilogramos cuando la marcha es de 480 kilómetros.

La acción de la fuerza centrífuga sobre los cables del neumático produce una deformación y aumento del diámetro: un neumático de 940 milímetros de diámetro llega a 965 milímetros bajo una velocidad de 480 kilómetros por hora.

La fuerza centrífuga no es la única con efec-

to destructor sobre el neumático. Cada punto de la cubierta está en contacto con el suelo 33 veces por segundo a 370 kilómetros por hora, y 45 veces a 480 kilómetros, puesto que, cuando el coche marcha a esta última velocidad, las ruedas dan 2.600 vueltas por minuto. Los neumáticos absorben una energía considerable que varía de 28 caballos-hora cuando la marcha es de 450 kilómetros. Esta absorción de energía se convierte en una rápida elevación de temperatura a 400 kilómetros por hora, tanto que puede llegar, en el espacio de 15 segundos, a 55 grados centígrados.

Los neumáticos destinados a estas grandes velocidades son construidos de una manera muy especial; la banda de rodamiento, por ejemplo, no tiene más de un milímetro de espesor con objeto de disminuir peso en la periferia de la rueda, donde son más notables los efectos de la fuerza centrífuga. Los neumáticos del Blue Bird, que pesan 3.500 kilogramos, son inflados a una presión de 8 kilogramos 500 por centímetro cuadrado.

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

# 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, 31 - Teléfonos, 42 y 105

## La desorganización de los servicios de transportes por carretera

El ministro de Obras Públicas ha dirigido a todos los ingenieros jefes de provincias la siguiente circular:

«Constantes son las quejas que se formulan a este ministerio por las reiteradas infracciones que de los reglamentos y disposiciones vigentes sobre transportes mecánicos por carretera cometen los propietarios de automóviles, haciendo recorridos y estableciendo itinerarios para los cuales no tienen ni concesión administrativa obtenida al amparo de la legislación, ni siquiera autorización oficial para ello.

Sin perjuicio de imponer V. S. las sanciones administrativas que procedan en su máximo rigor, denunciará en todo caso ante los Tribunales los hechos que puedan constituir un delito de desobediencia a la autoridad, para que aquéllos les apliquen las sanciones establecidas por el Código penal, dando cuenta a este ministerio de las denuncias que formulen, a fin de que por el Gobierno se excite, si se considera conveniente, el celo del Ministerio fiscal, para su actuación en los sumarios que con tal motivo se instruyan.»

---

### INGLATERRA

## Menos víctimas del automovilismo

Las calles de Londres se están haciendo menos peligrosas para transeúntes y automovilistas. Esta es la deducción que se saca del examen de las estadísticas correspondientes al primer trimestre de 1932, comparadas con las del mismo período de 1931. Según las cifras publicadas por «Scotland Yard» (la Jefatura de Policía inglesa en Londres) el número de muertos disminuyó de 345 a 273, y el de heridos de 15.140 a 14.012; mientras que el número de accidentes bajó de 35.410 a 31.032. Tanto en 1931 como en 1932 el mayor número de víctimas fueron transeúntes, mientras que los conductores y ocupantes de automóviles constituyeron el menor número. Los ciclistas salieron mal parados y el número de accidentes mortales de que fueron víctimas acusa un aumento.

### Nueva publicación

## Reparación de automóviles

*Manual práctico para aficionados y principiantes. Repaso y ajuste del automóvil, equipo de taller, prácticas mecánicas, uso de las herramientas, detalles para la reparación, indicaciones útiles sobre el trabajo de taller, etcétera.* Por la Redacción de la revista «The Motor». Traducción de la 6.<sup>a</sup> edición inglesa por José Puig Batet, Ingeniero industrial.—Un volumen de 13 por 19 cm., de 174 páginas, ilustrado con 99 grabados. Encuadernado, pesetas, 6. (Por correo, certificado, pesetas 0'30 más).—Luis Gili, editor, Córcega, 415, Barcelona.

El título de la obra nos da ya una idea clara de su contenido: que es un manual práctico, que trata extensamente de los modernos métodos de la reparación del automóvil, y que está escrito en lenguaje sencillo. No podríamos encontrar reunidas en un manual de esta clase, mejores cualidades. Es una obra completamente al día, y debido a esto figuran en ella detalles sobre perfeccionamientos tan recientes como las bombas mecánicas y eléctricas para combustible y las instrucciones oportunas sobre los frenos hidráulicos, etcétera.

A los técnicos de la famosa revista inglesa «The Motor», que escriben para los no-técnicos, se debe la redacción de una obra tan interesante, con la cual, y un poco de práctica, estarán los aficionados en condiciones de obtener economías notables en los gastos ocasionados por el automóvil, ya que muchas reparaciones de poca importancia, que de otro modo se encargarían a un taller, puede efectuarlas con éxito el interesado.

Es obra indicadísima para que con ella los aprendices puedan aprender por sí solos las normas fundamentales de su oficio.

Destaca la modernidad de su presentación y los bien diseñados grabados, que ayudan mucho a la comprensión del texto.

---

TALLERES TIPOGRAFICOS  
**LA IBERICA**

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

**UNA ORGANIZACION INDISPENSABLE****Servicio de socorros en carreteras**

En la reciente asamblea celebrada por el Consejo General de Turismo, la Cruz Roja Española presentó, por medio de su delegado don Luis García San Miguel, una ponencia encaminada a la creación de un servicio de socorros en carreteras.

El Patronato Nacional del Turismo, en su reglamento provisional, aprobado el 12 de enero de 1932, y en el artículo 2.º del mismo, considera como una de sus principales atenciones la de contribuir a la mejora de los servicios de alojamiento, transportes y similares.

En este aspecto nuestra Cruz Roja puede colaborar de manera eficaz con el Patronato Nacional del Turismo, previendo la contingencia de que los extranjeros o nacionales, al viajar por España sufran una enfermedad o accidente desgraciado que requiera la asistencia médica.

Urge acometer cuanto antes, si hemos de ponernos rápidamente al nivel de otros países que nos llevan varios años de ventaja, la organización de servicios de socorro en carretera.

El Comité Internacional y la Liga de Sociedades de la Cruz Roja viene prestando singular atención a este servicio, impulsando y fomentando su desarrollo en las diversas Sociedades nacionales que forman parte de aquellos altos organismos.

El 23 de febrero de 1931 se reunieron en París, en el domicilio de la Liga de Sociedades de la Cruz Roja, los representantes de esta entidad y los del Consejo Central de Turismo Internacional, quedando constituida la Comisión Internacional Permanente de Socorros en Carretera, denominación que ha sido adoptada como título oficial.

La Comisión estudió detenidamente el método de colaboración que deseaba ver establecido entre las Asociaciones de turismo y la Cruz Roja, así como los enlaces en las carreteras fronterizas, jalonados con puestos de socorro.

El problema se ha resuelto jalonando las carreteras con «Puestos de Socorro», distantes entre sí, de cinco a seis kilómetros como máximo. La organización se limita a lo siguiente:

Personal: que reciba una pequeña instrucción, muy elemental, limitada, según los acuerdos adoptados en la Conferencia Internacional de Bruselas, a lo siguiente:

Cohibir una hemorragia, inmovilizar un

miembro fracturado, cubrir una herida, reaccionar a un lesionado.

Material: un pequeño botiquín y una o dos camillas. Teléfono. y, al lado del aparato, una tablilla con las direcciones de mayor interés: médicos más próximos; clínicas más cercanas; garages que cuenten con autoambulancia, etcétera.

Una señal indicadora del puesto, situada en la carretera. Cuando el local lo permita, se puede instalar una cama para reposo de los heridos graves, cuyo traslado sea imposible. Estos puestos se establecen en una casa cualquiera situada en la misma carretera o muy próxima a ella y en la que viva una familia modesta.

Toda persona que haya viajado por nuestras carreteras, recordará la impresión de desamparo que se siente en ellas cuando ocurre un accidente desgraciado, y en ocasiones es preciso recorrer cientos de kilómetros hasta llegar al hospital o a la clínica en donde pueda realizarse una intervención con las suficientes garantías de éxito. No es el médico lo que falta en estos casos: es la sala de operaciones, bien instalada y bien dotada. Encontrar al cirujano competente o trasladarlo al lugar preciso no ofrece tantas dificultades como facilitarle el modo de poder intervenir. De ahí nació la idea de establecer las clínicas de referencia en los «albergues» o «refugios» del turismo.

Para iniciar esta organización de los Socorros en Carretera el Comité Central de la Cruz Roja ha establecido ya un servicio de Puesto Móvil de Socorro, que funcionará todos los domingos y días festivos, para asistir cualquier accidente que ocurra en los itinerarios:

Madrid: Villalba-El Escorial (por Guadarrama). Villalba-El Pinar, Villalba-Segovia (por San Rafael). Villalba-Segovia (por Navacerrada) y Villalba-Manzanares.

Comienza la época en que se intensifica en las carreteras españolas de gran turismo el tráfico automovilístico, con el consiguiente e inevitable porcentaje de accidentes desgraciados. Es, por lo tanto, urgente que la presencia de la Cruz Roja Española se traduzca en hechos prácticos con toda rapidez.

**La producción de automóviles en Rusia**

Durante el primer semestre de 1932 la fábricas rusas han producido 9.127 vehículos automóviles contra 7.769 durante el primer semestre de 1931 y 2.248 durante el primer semestre de 1930. Estas cifras a pesar de su constante progreso están muy por debajo de las previsiones del plan quinquenal.

## Crisis y fabricación española

La crisis automóvil en nuestro país, no ha podido sustraerse a la crisis mundial.

Aparte el cambio de régimen, forzosamente ha tenido que descomponer en muchos casos todos los engranajes de la economía nacional.

La anulación total de pedidos por parte del Estado, el cambio de personas en las Direcciones de las principales empresas y el recelo de cuantos intervienen en la industria y el comercio, ha sido la causa principal de la paralización de los negocios y del estancamiento y fuga de capitales.

Durante estos dos años de régimen republicano ha habido un divorcio absoluto entre el Gobierno y las clases productoras que está aún en rígida tensión.

Continúan en el Gobierno personas que por su matiz político no pueden ni podrán atraer la confianza de los hombres de negocios, del capital, ni de los hombres de iniciativa y de empresa.

Sin embargo en nuestro ramo está pasando un caso que es digno de hacer resaltar.

Hacia nuestro país acuden capitales para montar industrias importantes en las cuales se requiere mucha tranquilidad e independencia para poder desarrollarse con éxito.

A la decisión de la fábrica de neumáticos Firestone montando una gran industria en España, siguen algunas otras de las que no se tardará mucho tiempo en hacer público.

Las casas de fabricación nacional nos anuncian también expresivos planes de construcción.

De entre las más importantes deberemos mencionar a la Sociedad Española de Construcción Naval residente en Bilbao; a la Sociedad Española de Fabricación de Automóviles, residente en Madrid y a la Hispano, S. A., de Guadalajara, fábrica de Automóviles y Material de Guerra.

A estas fábricas como así también a otras

muchas de artículos relacionados con el automóvil y aviación se cree que el Gobierno pasará importantes pedidos durante el presupuesto de 1933.

Si este caso de confianza, tanto de inversión de capitales, como de plan de fabricación sucede durante un período que puede llamarse revolucionario, que no sucederá si los métodos socializantes del actual gobierno desaparecieran y dieran paso a situaciones más en armonía con las necesidades y espíritu de las clases productoras.

Bien es verdad que España disfruta de una situación privilegiada, pues a pesar de que parece haya manos ocultas para abatirla, los nobles hijos de la península ibérica, solo por su esfuerzo personal y su espíritu francamente optimista, saben atraer, conquistar y reconquistar lo que los profesionales de la gobernación del Estado se obstinan en hacer perder.

Los militantes de la industria y comercio automovilista han pasado y pasan por adversidades que seguramente ningún otro ramo resistiría, pero a ellos, solamente a ellos, se debe que al automovilismo español se aporten iniciativas, capital y trabajo que fecundan las riquezas del país.

De ello debería tomar buena nota el Gobierno, reconociendo lo que significa todo ello, aportando su apoyo y haciendo desaparecer impuestos y dificultades que a nada bueno pueden conducir.—J. R.

## La producción del automóvil en Alemania

Durante el curso del primer semestre de 1932, se han producido 22.116 vehículos, o sea una disminución del 40 % en comparación al semestre correspondiente de 1931, y 3.928 camiones, con una disminución de más del 50 % en comparación con el año anterior. Por contra las exportaciones han pasado de 1.019 vehículos en 1931 a 4.222 en 1932.

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Septiembre 1932

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4925	Opel.....	Don Arturo Méndez Maldonado.....	Córdoba
4926	Ford (C).....	» José Roldán Castro.....	Córdoba
4927	Ford.....	Compañía Anónima Mengemor.....	Córdoba
4928	Chevrolet (C).....	Don Manuel Pérez Alvarez.....	Belmez

En total, se han matriculado 4 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 2; Chevrolet, 1 y Opel, 1.

# ¡YA ERA HORA!

Como españoles, hemos de felicitarnos porque acaba de publicarse la Guía Internacional de Carreteras de España y Portugal, obra genuinamente española, confeccionada por personal técnico español, que constituye una maravilla en su clase, colocándose a la altura de las publicaciones similares que han visto la luz en otras naciones.

Consta de tres factores: El Libro o Guía, la colección 14 Mapas y el Portamapas.

El libro, muy bien encuadernado en tela (14 x 23), es muy económico, apesar de exceder de las 1.000 páginas. Contiene más de 14.000 poblaciones y una completa descripción de lo que puede interesar al turista o viajero, tanto si va en tren como en auto (hoteles con sus precios, garages, talleres, monumentos, panoramas, excursiones, ruinas, curiosidades, datos históricos, etc.)

Este caudal tan enorme de arte y turismo que se condensa en esta obra, sólo ha podido conseguirse con un trabajo intenso y costoso y con la valiosa cooperación prestada por el Patronato Nacional de Turismo, declarándola de utilidad pública y prestando graciosamente sus importantes archivos. Las Oficinas de Obras Públicas, las Diputaciones y los Ayuntamientos, han rivalizado entre sí con sus valiosas informaciones, para que España, país turístico por excelencia, tuviera una Guía de carreteras propia, que hoy por hoy es la mejor que se ha publicado de nuestro país.

La colección de 14 Mapas numerados e independientes, litografiados a 7 colores, con un plegado que permite doblarlos en todos sentidos para tener siempre delante la ruta a seguir, es algo definitivo. Llevan con sugestivos signos convencionales, cuanto pudiera desear el más exigente turista: clase de las carreteras, puntos panorámicos, cuestas, sitios peligrosos, montes, pasos a nivel, aeródromos, ruinas albergues del P. N. T., fuertes, faros, aduanas, etcétera. Puestos uno al lado del otro forman el Mapa completo de España, Portugal y Sur de

Francia. Pueden adquirirse uno o varios, con o sin el Libro.

El Portamapas constituye el suplemento de la Guía. Es de papel celofana de tamaño muy práctico (cabe en el bolsillo de la americana) y permite viajar sin ir desenvolviendo voluminosas cartas en plena ruta. A través de la celofana se tienen siempre a la vista las carreteras y sus incidencias.

Debemos congratularnos por haberse publicado una Guía de carreteras españolas, de tal envergadura. Hacemos extensiva nuestra felicitación a Publicitas S. A., propulsora de esta magnífica obra.

¡Ya era hora! Por fin España tiene también su GUIA DE CARRETERAS.

**Lea Vd. diariamente**

**A B C**

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

## ¿Aumenta la producción americana?

La producción de automóviles en los Estados Unidos y el Canadá aumentó 20 por ciento en mayo, habiendo sido de 185.970 vehículos el rendimiento mayor mensual desde agosto de 1931.

La producción correspondiente a los 5 primeros meses de 1932 llegó a 714.040, y de acuerdo con el programa fabril, la cifra total del primer semestre del presente año llegará alrededor de 900.000. La producción de la Ford en Junio promete ser la más grande de todos estos últimos meses. El mes de Junio presentará la producción total mensual más grande de la industria durante lo que va corriendo del presente año.

# BOCINAZOS

¡Paf...!

Casi todos los conductores, afirman tranquilamente que han hecho un recorrido de trescientos kilómetros, por ejemplo.

Eso lo dicen con una complacencia extraordinaria, al par que se extasian recordando la velocidad de su coche.

No hay que exagerar ridículamente, pues los automóviles que hacen 110 a la hora son en la actualidad una ínfima minoría.

En cuanto los que alcanzan los verdaderos 120 a la hora, coches de serie, que conozcamos, no hay sino dos o tres.

Todos los automovilistas, casi sin excepción, se alaban de haber conseguido velocidades fantásticas, superiores a cien.

Sus contadores podrán atestiguarlo; pero del contador fantástico al cronómetro inexorable hay mucha diferencia; y éste se encarga, a los que lo consultan, de ponerlos más en contacto con la realidad.

Por eso, para hacer en carretera velocida-

des superiores a 80, con coches de serie, es necesario, fatalmente, en los cruces, pueblos y curvas, cometer un buen número de imprudencias, que no recomendamos.

¡Paf... paf...!

En todas las carreteras porque marcheis, dejad siempre la prioridad a los coches de tracción animal. Estos son más difícil de manejar que los automóviles; y muchas veces la bestia tiene que hacer un gran esfuerzo para arrancar, sobre todo, cuando va con carga, si vosotros le obligais a parar.

¡Paf... paf... paf...!

Cuando hayáis pasado a otro coche, no frenad en seguida o aminorad la velocidad. ¿A qué conduce llenar de polvo a la gente que queda detrás de vosotros?

JUAN VIRAJE

Lea Vd. "CORDOBA AUTOMOVILISTA"

## Nueva patente CHAMPION

EL INVENTO MAS  
SORPRENDENTE Y  
EFICAZ DE LAS BU-  
JIAS DE ENCENDIDO

SUSTITUYE A LAS BUJIAS  
DE AYER COMO LA LAM-  
PARA DE FILAMENTO ME-  
TALICO HA SUSTITUIDO  
A LA DE CARBÓN



1

La extremidad del aislante, gracias a esta forma especial, se conserva fría para evitar el auto encendido

2

El cuello del aislante por la forma concava que se le ha dado, conserva el suficiente calor para impedir los depósitos de carbón y aceite que serán causa de fallos.

RESUMEN

Arranque más fácil, más rápida aceleración, máximo de fuerza, velocidad y economía

F<sup>co</sup> FLORES ESPINARDO (MURCIA)

CONCESIONARIO EXCLUSIVO

## El auto y los impuestos en los Estados Unidos

Los propietarios de automóviles de los Estados Unidos, que pagaron más de 1.000.000.000 de dólares el año pasado, tendrán que abonar 150 millones cuando entre en vigencia la nueva ley federal de impuestos. En un estudio reciente de la situación de los automovilistas se exponen datos y cifras interesantes que muestran hasta que punto los ciudadanos norteamericanos dueños de coches automóviles, contribuyen a los ingresos nacionales.

El comprador de un coche tiene que agregar 23 duros al importe de éste y el recaudador de impuestos internos vela porque el mencionado impuesto sea pagado cada vez que se vende un vehículo automóvil o un accesorio.

Por cada cuarto de galón (algo menos de un litro) de aceite lubricante, el automovilista tiene que pagar 4 centavos oro y cuando necesita reemplazar una cubierta o una cámara se ve obligado a abonar 50 centavos oro importe del impuesto respectivo. El año pasado cada vehículo estaba sujeto a un gravamen de 40 dólares o 39.74, para ser exactos. Esta cifra representaba la suma de impuestos al vehículo, a la gasolina, a la propiedad privada y a una serie de otros gravámenes especiales sobre el automóvil.

La contribución total de los automovilistas ascendió en 1931 alrededor de 1.025.000.000 de dólares, casi el equivalente del ingreso previsto por la nueva ley federal del impuesto. Pero este nuevo total será aumentado en 14 por 100 mediante la adición de impuestos federales nuevos.

El actual proyecto de ley, tal como fué remitido por la Comisión de Finanzas del Senado, crea un impuesto sobre la venta por el fabricante de un 4 por 100 para los camiones y de un 2 por 100 para las piezas y accesorios de ambos. Para el aceite lubricante fija un impuesto de 4 centavos por cada cuarto de galón y grava las gomas y las cámaras con 5 centavos la libra de cámara y con 3 la de cubiertas.

Además, hay un impuesto de importación de 2 1/2 centavos oro sobre la gasolina.

El Tesoro prevee la recaudación de los impuestos siguientes para el año fiscal de 1932:

Automóviles, 4 por 100.....	58.000.000
Camiones, 3 por 100.....	6.000.000
Accesorios, 2 por 100 (excepto gomas).....	9.000.000
Aceite lubricante, 4 centavos el galón (3 litros 785).....	35.000.000
Cubiertas, 3 cents. la libra (0.453 kilogramos).....	40.000.000
Cámaras, 5 cents. la libra (0.453 kilogramos).....	—
<b>Total dólares.....</b>	<b>148.000.000</b>

## 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

EXECUCIÓN 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.

## Una nueva goma que no patina ni revienta

La Hood Tire Corporation, ha sacado a la venta su nuevo tipo de goma «Autoplane» Balloon para 15 libras de aire y podemos asegurar que las pruebas de este nuevo tipo de goma han sido de un resultado sorprendente y un excepcional acontecimiento.

La goma «Hood» Suprex «Autoplane» Balloon, entre otras maravillosas cualidades posee un grado de seguridad en la tracción, hasta ahora desconocido; comodidad jamás imaginable en la carretera; mayor protección del mecanismo del automóvil contra vibraciones o golpes del camino.

Se dice que esta goma causará una revolución en el funcionamiento de los automóviles ligeros. Son tan suaves y flexibles, que absorben todos los golpes de la carretera y la sensación que se experimenta al rodar sobre estas gomas es como si el automóvil flotara, proporcionando a los ocupantes una comodidad inigualable.

Debido a la baja presión, dicha goma se adapta perfectamente sobre cualquier objeto que pudiese pincharla y pasa sobre ellos sin que la goma sufra cortaduras, desgaste o pinchazos, y, por tanto, los riesgos de reventón quedan prácticamente eliminados usando este tipo de goma «Hood» Suprex «Autoplane» Balloon.

En las pruebas efectuadas, se pudo comprobar que cuando coge un clavo una goma se desinfla gradualmente, precaviendo así al conductor del automóvil contra aquellos fatales accidentes, susceptibles de ocurrir con otras gomas que se desinflan más rápidamente.

Otra de las importantes características de la nueva goma «Hood» Suprex «Autoplane» Balloon, es su sorprendente seguridad, debido a la amplia superficie de contacto con la carretera y a su baja presión de aire; esto hace que prácticamente sea imposible el patinazo hacia adelante o hacia los lados, aún en carreteras muy lisas y húmedas.

Tenemos entendido, que este nuevo tipo de goma «Hood» Suprex «Autoplane» Balloon solamente se está fabricando para Ford y Chevrolet en la actualidad y cuando dicha fábrica termine de hacer los experimentos para automóviles de mayor tamaño (proceso muy costoso y prolongado) tratarán de sacarlas al mercado tan pronto como sus peritos puedan autorizar con confianza su venta al público.

# Nuevo Taller Mecánico

para reparación de  
automóviles y ma-  
quinaria en general.



PROPIETARIO:

## Rafael Rodríguez

Reyes Católicos, 7 duplicado

TELÉFONO 1662

CORDOBA



Reparación de automóviles, tractores  
agrícolas, motores de aceites pesados  
y maquinaria en general.



## Pintura "Duco"



Personal competente y especializado

Precios económicos

SE FACILITAN PRESUPUESTOS

**Avances de la técnica**

**Los coches de doce cilindros**

Mayor potencia, una flexibilidad mucho mayor y una extraordinaria suavidad de marcha, son las ventajas fundamentales de los automóviles de doce cilindros.

Fundamentalmente hablando, el motor de doce cilindros es un adelanto del principio de los impulsos múltiples de la fuerza, al que obedeció la evolución de los motores de cuatro, seis y ocho cilindros, en el pasado.

Los científicos y los ingenieros han demostrado la necesidad fundamental de los impulsos múltiples de la fuerza para lograr la suavidad de funcionamiento inherente de cualquier motor de combustión interna. A medida que aumentan esos impulsos en frecuencia, el flujo de la fuerza del motor adquiere más suavidad y flexibilidad.

Este principio queda demostrado en la historia de la evolución del motor de automóvil en los últimos treinta años.

Los primeros automóviles estaban propulsados por motores monocilíndricos. En éstos se ejercía un impulso de potencia por cada dos revoluciones del eje cigüeñal, con un intervalo perceptible entre los impulsos. Naturalmente, con cada impulso distinto de todos los demás, el resultado era un sacudimiento sensible.

El público no podía quedar satisfecho con semejante funcionamiento. Se exigió más potencia con menos sacudimiento y menor vibración. El primer paso que se dió en este sentido fué la presentación del motor bicilíndrico, el que ejercía un impulso de potencia por cada revolución del eje cigüeñal.

En breve se presentó el primer motor de automóvil que realmente tuvo éxito: el de cuatro cilindros. En este motor se aplicaban dos impulsos o empujes de émbolo al eje cigüeñal por cada revolución. La tendencia al bamboleo del eje cigüeñal del motor bicilíndrico, disminuyó notablemente, y este adelanto inició la era de la verdadera suavidad en el funcionamiento.

Sin embargo, el público exigió aún una ace-

leración más rápida, mejor funcionamiento en todas las velocidades y más suavidad y flexibilidad. Los ingenieros perfeccionaron el motor de seis cilindros, que muchos automovilistas entonces lo aceptaron como la última palabra; luego los de ocho cilindros en línea que demostraron ser mejores aún.

A pesar de la popularidad del motor de ocho cilindros, varios ingenieros se dieron cuenta de que el público no quedaría completamente satisfecho, mientras hubiera alguna oportunidad de mejorar la construcción de los motores.

La extraordinaria suavidad del motor de doce cilindros proviene, mayormente, del traslado de los impulsos de la fuerza que sólo se obtiene en los motores de cilindros múltiples. En uno de ocho cilindros en línea, dos impulsos se trasladan constantemente entre sí. En otros términos, el segundo cilindro comienza a hacer la explosión antes de que haya terminado la efectuada en el primero.

En el de doce cilindros, los impulsos son tres, en todos los casos. Cuando el primer cilindro termina su explosión, el que le sigue está a medio terminar y el tercero comienza exactamente a moverse. Esto da como fruto un flujo de inherente suavidad de la fuerza hacia el eje cigüeñal, sin vibración, con lo que se obtiene prolongar la duración del coche, disminuyendo las tiranteces en todas las piezas móviles.

**Traslado de las Oficinas de la Jefatura de Industria**

La Jefatura de Industria de esta provincia, cuyas oficinas se hallaban establecidas en el Paseo de la Victoria, número 21, ha trasladado las mismas a la Avenida del Gran Capitán, 27 y 29, principal, continuando fijadas las horas de público de 9 de la mañana a 1 de la tarde.

Lo que se publica, para general conocimiento de los automovilistas, a fin de que lo tengan presente para el reconocimiento o revisión de sus vehículos, así como para la verificación del examen de conductores.

**EL MANANTIAL**

**Vda. de José Laguna Fuentes**

Gran depósito directo de todas clases de aguas minero medicinales marcas nacionales y extranjeras  
— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

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

# 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 Daverios  
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 GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

*para cocinas, estufas, plancheros,  
calientaaguas y todos usos domés-*

*ticos e industriales*

INSTALACIONES ALQUILADAS

# LEY DE REFORMA AGRARIA



## Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

**Esta interesante obra se vende en el «Centro Periodístico», Morería, 14, pral., CORDOBA, al precio de 2'00 pesetas, mas 0'25 para certificado y franqueo, cantidad que puede remitirse por Giro Postal o en sellos de Correos, y en el Estanco de la Plaza de la República.**

**Comentarios**

El «CENTRO PERIODISTICO» de Córdoba, domiciliado en la calle Morería, número 14, que últimamente editó el interesante libro «Derechos y deberes de los agricultores», consiguiendo un éxito grande, acaba de publicar otro, como ampliación al anterior, que contiene LA LEY DE REFORMA AGRARIA (rectificada); DECRETO CREANDO EL INSTITUTO DE REFORMA AGRARIA, encargado de la aplicación de dicha Ley; DECRETO COMPLEMENTARIO DE LA MISMA, relativo a las PROPIEDADES DE LA GRANDEZA DE ESPANA; DECRETO RELATIVO A LA INTERVENCION DE LOS GANADOS PROCEDENTES DE LAS FINCAS A QUE AFECTA LA LEY DE REFORMA AGRARIA; LEY REFERENTE A LA ACCION DE DESAHUCIOS EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE FINCAS RUSTICAS; DECRETO REGULANDO LAS ORGANIZACIONES LOCALES Y PROVINCIALES DE TENEDORES DE TRIGO; REGLAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS PRECEPTOS CONTENIDOS EN EL REFERIDO DECRETO, con formularios de instancias.