



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

210

Internacional

Camiones y Tractores

Modelos 1933

REPRESENTANTE:

JOSE GIMENEZ MORENO

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16 :-: CORDOBA

TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET
Taller de reparaciones

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 GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

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

ticos e industriales

INSTALACIONES ALQUILADAS

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. 210

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE FEBRERO DE 1933

El XXVI salón automóvil de París. - Dispositivos de piñón libre.-Servo embragues y cambio de marcha especiales

La transmisión presenta este año muchos más innovaciones que el motor, en general un poco estancado, no presentando más que ligeras modificaciones de detalle.

Se tiende a mejorar las condiciones de manejo del auto, haciendo su conducción más fácil y menos fatigante, y para lograr este objetivo, han sido aplicadas a los nuevos modelos una serie de realizaciones nuevas en el mecanismo de transmisión que hace poco tiempo sólo se encontraban en coches de alto lujo y precio, o en prototipos experimentales.

Los dispositivos de embrague semiautomático, accionado por servo a presión, que fueron lanzando en los EE. UU. en el último salón de New York, ganan terreno, demostrando así que sus ventajas han encontrado favorable acogida y que sus resultados prácticos son buenos. Entre otros constructores lo han aplicado los constructores franceses Renault, Chenard, Mathis...

El servo embrague tiende a facilitar el manejo del coche y, además de reducir la fatiga del conductor por cuanto la aspiración del motor es la encargada de efectuar el esfuerzo exigido por la maniobra del embrague, simplificando a la vez la maniobra, por cuanto la simple presión sobre el pedal del acelerador o la presión sobre un botón, bastan para que efectúe el embrague y desembrague en las mejores condiciones.

El cambio de velocidades se simplifica y la marcha del coche resulta muy agradable con la innovación de origen americano.

En muchos casos, el embrague automático está completamente por un dispositivo de piñón libre, mecanismo popularísimo en los EE. UU. y que tiende a generalizarse entre los constructores europeos. El piñón libre fué introducido en el mercado por la marca francesa Chenard Walker, hace algunos años y más tarde fueron

realizados con éxito en Inglaterra diferentes sistemas de dicho mecanismo. Pero la solución no llegó, en realidad, al gran público, hasta que los constructores americanos lanzaron al mercado series numerosas con dicho dispositivo.

El piñón libre tiende a facilitar la maniobra del cambio de velocidades, a la vez aumenta el confort y silencio del coche, proporcionándole una mayor economía de funcionamiento, tanto por lo que se refiere a aceite y carburante como por lo relacionado con el carburante.

Presenta dispositivos de piñón libre entre otras, las marcas Renault, Mathis, Chenard, Lancia y Citroen.

Facilitar la maniobra del cambio de marchas, constituye una de las grandes preocupaciones actuales de los constructores. Y así es como además de las innovaciones señaladas en el campo de los embragues, y la tendencia a generalizarse de los dispositivos de piñón libre, se registra un aumento notable de sistemas de cambio de marchas silenciosos y de control fácil que substituyen, en la mayoría de nuevos modelos, a los sistemas clásicos de cambios.

Los sistemas con dispositivo de «tema sincronizada», son adoptados por muchos constructores, mientras otros establecen modelos con los piñones de todas las velocidades constantemente engranados.

Tanto los cambios de un tipo como los del otro, son de manejo fácil suprimiendo ruidos y no obligando a maniobras engorrosas para poder realizar la entrada de las marchas.

Entre los cambios de velocidad de realización original pueden citarse los de Armstrong-Siddeley y de Isotta Fraschini, que son de tipo epicíclico como el adoptado por Ford en su popular primitivo modelo. En dichos cambios de velocidad, el engrane de las diferentes marchas, se logra mediante frenos que inmovilizan las coronas y hacen así entrar en acción los diferentes ternos de piñones satélites.

Otro sistema de cambio de marchas de realización moderna, es el cambio automático de Fleischel en el que el conductor del coche no tiene que preocuparse de la maniobra del cambio de velocidades por cuanto automáticamente el aparato se encarga de dicho trabajo

La transmisión automática de Fleischel, realiza la comanda de velocidades, sin que el conductor tenga que intervenir. Los factores que intervienen para la determinación del momento que es necesario efectuar la maniobra del cambio de velocidades, son la velocidad del vehículo y la resistencia que se opone a la marcha del mismo. En bajada y a poca velocidad, puede marcharse en directa, en cuesta y a poca velocidad es necesaria una marcha corta. La velocidad es en los dos casos la misma, pero la resistencia opuesta a la marcha del vehículo es diferente. En bajada, para marchar a poca velocidad, no es necesario apretar el acelerador; en cuesta, por el contrario, es obligado hacerlo.

La maniobra automática del cambio Fleischel, se realiza interviniendo los dos factores señalados mediante un ingenioso sistema de mando, que puede ser corregido por el conductor, según las exigencias del momento.

El órgano de comanda del cambio Fleischel, es compacto y sencillo, siendo su funcionamiento seguro y eficaz.

Como sistema de cambio de maniobra sencilla, merece citarse el tipo ya conocido Maybach-Zeppelin, con los piñones siempre en toma y que permite pasar las marchas sin desembrague. Este cambio es controlado mediante una manecilla dispuesta en el volante del coche, que acciona un dispositivo de servo a depresión, que es el encargado de realizar la maniobra del cambio de velocidades.

Voisin, en sus modelos, monta el sistema de cambio silencioso y de maniobra fácil, consistente en un cambio de marchas de dos velocidades, con los piñones siempre engranados, combinando con sus sistemas «relais», de dos multiplicaciones, controlado eléctricamente. En conjunto, dispone el coche de cuatro marchas silenciosas y de control muy fácil.

En el Salón París, vienen acusándose las aplicaciones de la depresión que reina en la tubería de admisión.

A los servo freno a depresión, se han añadido los embragues semi automático y los sistemas de cambio de velocidades, como el Maybach, y el Fleischel. Los limpia parabrisa a de-

presión son corrientes y se estudia la aplicación de la misma a dispositivos de bomba para hinchar los neumáticos, a crics para levantar el coche, y a limpiadores de la carrocería por aspiración.

Leamos en la Prensa que el Ayuntamiento aludió la siguiente proposición:

«Que pasa las tareas de preparación del Congreso nacional de circulación interurbana que ha de celebrarse próximamente en Madrid, designe el suyo, al presidente de la Comisión de Circulación, Ayuntamiento de Barcelona, como representante señor Vachier, sin perjuicio de los demás acuerdos que después convenga tomar, con motivo de la celebración de tan importante Congreso.»

Es de suponer que para asistir a dicho Congreso, señor Vachier, estudiará antes el Reglamento de Circulación. ¿Nó?

DE MUCHO INTERES

LOS TRANSPORTES POR CARRETERAS

Por considerarlo de interés para los automovilistas, llamamos la atención sobre la circular publicada por la delagación de Hacienda, por la que se concede un plazo, hasta el día 28 del actual, para que las empresas o dueños de vehículos destinados al transporte de viajeros o de mercancías propias o ajenas, por carreteras o caminos puedan solicitar la concesión de concierto para el pago del impuesto de transportes durante el año 1933.

Las empresas o dueños de tales vehículos, que en el año 1932 ya fueron inscritos en los padrones de impuestos, bien por declaración directa de los interesados, o bien por gestión de la inspección de Hacienda, «vienen también obligados a las presentaciones de las solicitudes de concierto para el año 1933; pues de lo contrario se entiende que renuncian a tal beneficio y se les liquidará el impuesto por recibo especial en la forma establecida en los artículos 24 y 25 de la ley de 11 de Marzo de 1932.

BOCINAZOS

¡Paf...!

Las personas que observan las paradas tan rápidas que hacen los chófer de los automóviles públicos, y que se han preguntado cómo es posible adquirir semejante dominio con los frenos que sólo se usan en dos ruedas, han acabado por llegar a la conclusión de que el uso frecuente de los frenos es muy provechoso.

Hasta cierto punto es axiomático en el terreno del automovilismo, mientras con más frecuencias se emplean los frenos, resultan más eficaces.

El secreto de esta regla está en la palabra frecuencia.

Los frenos que se dejan rozar o que sólo están conectados a medias, mientras el automóvil va descendiendo un plano indinado, no sirven para hacer una parada repentina.

Se debe esto, a que los forros se pulimentan. Los chófer de los automóviles públicos, hacen uso frecuente de los frenos; pero cada operación de éstas es de muy poca duración. Los forros de los frenos se hacen ásperos y la fricción que así se obtiene, resulta inmejorable para las paradas.

¡Paf... paf...!

Los autobús, son como los elefantes de la fauna mecánica; marchan pausadamente, con torpeza; y miran con sus faros a los coches ligeros, con cierto desprecio; como si se tratase de perrillos falderos.

JUAN VIRAJE

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

UNA CIRCULAR IMPORTANTE

Los transportes mecánicos por carretera

La Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, dirige a la Jefatura de Obras Públicas una circular con fecha 25 del mes actual, en la que dicta las normas a que han de sujetarse en lo sucesivo los concesionarios de todos los servicios públicos de viajeros y mercancías, en lo que respecta a los canon y tributos sobre transportes mecánicos rodados por carretera.

Estas normas son las siguientes:

Primera.—Los concesionarios de los servicios públicos de viajeros existentes en esta provincia, de las clases (A) y (B), sujetos al pago del «CANON DE CONSERVACION DE CARRETERAS», en la Delegación de Hacienda de esta provincia, presentarán en los plazos marcados actualmente, en la Jefatura de Obras Públicas, «DECLARACION» de lo que han de ingresar en cada plazo y por el expresado «CANON», en la citada Delegación de Hacienda, para que por la referida Jefatura de Obras Públicas, se compruebe la «DECLARACION» presentada, haciendo constar en la misma el «VISADO» o «EXAMINADO y CONFORME». Esta «DECLARACION» será devuelta a los interesados para que efectúen el ingreso correspondiente, en la repetida Delegación de Hacienda, quienes una vez efectuado el pago, deberán de presentar la carta de pago en la Jefatura de Obras Públicas, para su toma de razón.

Segunda.—El «CANON DE INSPECCION DE TRANSPORTES», a que están afectos los servicios públicos de viajeros de las clases citadas en la norma primera, efectuarán sus respectivos ingresos, por su total importe, en la Delegación de Hacienda de la provincia, por trimestres vencidos, dentro de los QUINCE días siguientes al vencimiento de cada uno de ellos, estando obligados a presentar las cartas de pago en la Jefatura de Obras Públicas para su toma de razón.

Tercera.—Los servicios de las clases (C) y (D); de Sport y Turismo, deberán ser solicitados de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia.

Estas dependencias son las encargadas de la recaudación de los Cánones que a cada servicio corresponde, debiendo los concesionarios de estos servicios efectuar los ingresos del Cánón correspondiente.

Lo que se hace público para general conocimiento y el de los interesados.

Córdoba 3 de Febrero de 1933.—El Encargado de Negocios de Transportes, Francisco Rubio, rubricado.—V.º B.º El Ingeniero Jefe Interino, Pedro Fernández de Santaella, rubricado. Es copia.

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.

LO QUE SE PREPARA PARA LA PRÓXIMA TEMPORADA AUTOMOVILISTA

Aprovechando la coincidencia en París con motivo del Salón Automóvil de los más famosos corredores y constructores, ha realizado Giovanni Canestrini investigaciones sobre el programa que van a desarrollar la próxima temporada y sobre sus proyectos con relación a las carreras que se disputarán.

Por los stands de Bugatti, de Alfa Romeo y de Mercedes o examinando innovaciones interesantes en otros stands, se encontraban Nuvolari, Varzi, Chiron, Caracciola, Sommer, Zehender, Straza, Trossi, Lehoux, Lurani, Tauber, Williams, Etancelin y otros. Todos tienen proyectos para la próxima temporada, pero muy pocos están en condiciones de concretarlos.

Pueden sin embargo asegurarse que Etancelin seguirá corriendo con Alfa Romeo y que Lehoux abandonará la marca Bugatti corriendo también con Alfa Romeo.

Tauber, el piloto suizo, seguirá fiel a la marca milanesa, pero cambiará su 1.500 c. c. con una 2.300 c. c. dedicándose especialmente a las carreras para coches sport y a las pruebas en cuesta. Lurani tiene en proyecto la adquisición de un Maserati litro y medio.

Por lo que hace referencia a los ases, las informaciones son menos concretas. Nuvolari y Borzacchini seguirán formando parte del equipo oficial de Alfa Romeo, siendo muy probable que el piloto alemán Caracciola formará también parte del equipo.

Por su parte, Varzi, formando parte del equipo oficial de Bugatti, que se asegura estará también integrado por Dreyfus, Williams y muy posiblemente por el valioso elemento italiano que es Fagioli, quien se asegura va a dejar de formar parte del equipo oficial de Maserati.

Chiron quiere ser libre y va a recorrer esta temporada por su cuenta y riesgo. Tenía el proyecto de adquirir uno de los modelos monoplace de Alfa Romeo, pero parece ser que la

marca milanesa no está en condiciones de vender sus nuevos racer de 2.700 c. c.

También se rumorea el probable paso de Chiron a la marca Delage, pero la noticia parece ser prematura por cuanto Delage no hará su aparición en carreras hasta el año 1934. Así pues, es probable que Chiron, aunque por su cuenta, seguirá corriendo con Bugatti.

Para 1933 parece ser que las marcas que correrán continuarán siendo las mismas de este año: Alfa Romeo, Bugatti y Maserati.

Por lo que hace referencia a Mercedes merece ser señalado el gesto de los dos grandes clubs automovilistas alemanes, el A. C. de Alemania y el A. D. A. C., que en total suman 200.000 asociados y que han abierto una suscripción cuyos límites son 2 y 5 marcos, para destinarlos a cooperar a los gastos del departamento de carreras de una gran marca (Mercedes) y facilitar así la construcción de un nuevo coche de carreras.

La iniciativa de los clubs alemanes ha repercutido en Francia y bien pudiera ser se realizara algo en el mismo sentido.

Por lo que se rumorea la marca Mercedes trabaja en el establecimiento de sus nuevos vehículos que se dice debutarán en el Gran Premio de Alemania que se disputará el mes de julio. Se trata de un coche de 3 litros, que serán confiados a Von Stuck, Brautschisch y a un tercer piloto no designado.

Según parece el nuevo Mercedes, lo propio que el Delage que se está estudiando, van a ser establecidos sin descuidar que en 1934 se inaugurará una nueva fórmula para los Grandes Premios, que es muy probable sea la propuesta por el A. C. de Francia.

Los puntos fundamentales de la nueva fórmula en proyecto serán los siguientes: cilindrada libre y peso máximo a 700 kilos; por lo que se refiere a las carrocerías se obliga a dos asientos de lado y a un ancho mínimo.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Las carreras de este año en España

Restablecida en el Presupuesto de este año la consignación para el circuito de carreras de automóviles, se hablaba ya de la organización del ya célebre de Lasarte, cuyos puntos cuentan para el campeonato del mundo, y que tanto renombre ha alcanzado en el mundo automovilista por su perfecta organización y por los espléndidos resultados obtenidos con la participación de los más afamados ases del volante.

Recientemente ha publicado la prensa la siguiente noticia que transcribimos tal como la leemos:

«San Sebastián, 19.—El ministro de Obras Públicas ha dirigido una carta al alcalde en la que hace referencia al caso del Gobierno catalán, ya que sus circuito automovilista de Lasarte y a la consignación que ha conseguido para este circuito, si bien ha sido necesario que la cantidad fijada para circuitos se distribuya entre Bilbao, Barcelona y San Sebastián, aunque procurará en lo que respecta a San Sebastián que se asigne la mayor cantidad posible para que pueda organizar el circuito con la mayor brillantez.»

No somos enemigos de ese reparto en proyecto, aunque quizá no estuviese demás apuntar, que en cuanto a Barcelona, esa subvención debieran ser carreras, son exclusivamente con vista a la región, y son premios y carreras de Cataluña.

Lo que si nos interesa hacer constar que siempre el circuito de Lasarte, ha costado más de lo que el Gobierno ha dado, ya que la organización de el Gran Premio de España, con fecha internacional en el calendario, contando para la clasificación del Gran Premio del Mundo, etc., es de mucha mayor envergadura, de mayores gastos y de una gran dificultad, que la de unas carreritas... para andar por casa.

Siempre la totalidad de esa consignación ha sido para el circuito de Lasarte, y así se tenía entendido sería este año, por lo que la noticia transcrita ha causado penosa impresión, ya que

ello impone mayores dificultades en la organización, cada vez más difíciles de resolver por la persistencia de la crisis económica general, y la flojedad del mercado industrial, eje principal de la vida de las poblaciones del norte, tan interesadas en el asunto.

La consignación es, desde luego, insuficiente, y si los organizadores casonenses consiguen llegar a ella, merecerán una vez más los plácemes y admiración de los amante del deporte automovilista.

En cuanto a los organizadores de Bilbao y Barcelona, nuestra enhorabuena, y a esperar que sus manifestaciones deportivas, justifiquen la concesión de esa ayuda que por primera vez han conseguido de manera oficial.

Un producto para proteger la pintura de los coches

En el laboratorio de la Universidad de Lehigh se ha producido, según se informa, una nueva composición de aceite de linaza para proteger la pintura de los automóviles contra los rayos solares, que son su peor enemigo.

La pintura de los automóviles se «quema» con los rayos ultravioletas del sol, como sucede con la piel del cuerpo humano, que queda tostada. El efecto de los rayos solares en la pintura de los coches se hace visible al cabo de unos dos años, y por lo común se vuelve opaca y empieza a descascararse.

En la Universidad de Pensilvania se anunció recientemente que se había descubierto que no todos los componentes de la pintura se queman con el sol, y que algunos resisten a sus efectos. Después, el descubrimiento de la Universidad de Lehigh ha contribuido a ofrecer un sustituto para reforzar los componentes más débiles de la pintura. El doctor Wheeler P. Davey, de la Universidad de Pensilvania, y algunos colegas suyos, descubrieron que el sol quema ciertas gomas de la pintura, destruyendo su efecto lustroso. Hicieron notar que esas gomas absor-

ben tanto los rayos ultravioletas, que se les ha visto brillar a la luz del sol con una fosforescencia azulada. Ese brillo era producido por la energía de los rayos ultravioletas, actuando sobre las gomas y atacando cada molécula con efectos de oxidación violenta.

La nueva composición de aceite de linaza que se ha descubierto, permite que las pinturas resistan a los efectos de los rayos ultravioletas.

CAMBIO DE PROPIEDAD EN LOS COCHES

Siempre hemos aconsejado a nuestros socios que al comprar o vender un coche hagan la transferencia de propiedad al nuevo dueño para evitar: en primer lugar, la multa por incumplimiento del Reglamento de circulación, y después, porque cualquier eventualidad, cualquier atropello, repercute inmediatamente en el dueño legal del coche, que por el momento es aquel a cuyo nombre figura en los Registros de la Jefatura de Obras Públicas correspondiente y mientras se demuestra quien es el nuevo dueño, son molestias a llevar por el anterior.

Nuevo sistema de ventilación de las carrocerías

Fisher, el constructor americano de carrocerías, anuncia un nuevo sistema de ventilación para los vehículos cerrados, que permite suprimir las corrientes de aire.

El aire exterior penetra dentro del coche por medio de su movimiento y circula a través de la carrocería, sin producir ninguna corriente de aire. La circulación se establece de tal manera que elimina inmediatamente el aire viciado y el humo. Suprime además la formación de barro en los cristales y el parabrisas durante el mal tiempo. Todos los coches de la General Motors modelo 1933 están provistos de este nuevo tipo de carrocería.

Debe transferirse la patente al nuevo dueño

Cuando hallándose en situación de baja un vehículo automóvil se solicita inscripción del cambio de propiedad en las Jefaturas de Obras Públicas, deberán presentar como justificante además del duplicado de la baja correspondiente, una certificación de la Administración de Rentas Públicas de la provincia, expedida dentro del semestre en curso, en donde se halle domiciliado el automóvil, en la que conste que continúa en situación de baja a nombre del mismo dueño que la solicitó.

Cuando el nuevo propietario de un automóvil adquirido hallándose en situación de baja, desee continuar en aquella situación, deberá comunicárselo a la Administración de Rentas Públicas correspondiente una vez verificada la transferencia en la Jefatura de Obras Públicas.

ITALIA

RESULTADO DEL AUTO-RAIL

En vista de los resultados del auto-rail ensayado en la línea Roma Formie, el gobierno italiano ha pasado a la Fiat un pedido de un centenar de automotrices que serán destinadas a las líneas secundarias de la red del Estado.

El recorrido de ensayo Roma-Formie ha sido cubierto a una media 107 kilómetros por hora y el consumo de esencia ha sido de 246 gramos por kilómetro.

La Fiat además de este tipo de automotriz de 13 metros de largo, construirá dos nuevos tipos, uno de 22 metros de largo que podrá transportar de 80 a 90 pasajeros y el otro para líneas de vía reducida con automotriz separada del vehículo.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

La duración de los bandajes para automóviles se han sextuplicado desde hace diez años

Al querer juzgar el consumo futuro de caucho, conviene tener en cuenta, además de las influencias de la coyuntura mundial, el factor importantísimo de los constantes progresos experimentados en la fabricación de esta clase de manufacturas. La calidad y duración de los bandajes para automóviles se ha sextuplicado durante los últimos diez años. El número de kilómetros que puede resistir cada bandaje aumentó, de 5.000 a 25-30.000. Por consiguiente, también el número de bandajes, por automóvil, que se requiere para substituir a los ya usados, disminuye considerablemente de año en año. En el año 1931 ascendió el número (por término medio), de los bandaje que se renovaron, por cada automóvil, a 1,38, frente a 1,65 durante el año anterior y 6,50 durante el año 1913. El resumen a continuación se refiere únicamente al mercado norteamericano.

Promedio anual, por automóvil, de bandajes substituidos en los E. U.

1913.....	6,50
1920.....	3,63
1922.....	3,36
1926.....	2,38
1928.....	2,50
1930.....	1,65
1931.....	1,38

Según se desprende de las cifras arriba apuntadas, se forzó la renovación de bandajes en los años de coyuntura elevada (de 2,38, en 1926, a 2,50, en 1928). También la creciente crisis económica hizo refrenar considerablemente el consumo.

Las cifras indicadas tienen una importancia enorme, pues del consumo total de caucho corresponde el 75 u 80 por 100 a los bandajes para automóviles. Además, es preciso no perder de vista la circunstancia de haberse reducido extraordinariamente la construcción de automóviles. Y así resulta que la fabricación de automóviles disminuyó en los E. U., durante los

primeros cinco meses de 1932, a 0,71 millones, frente a 1,39 millones en 1931; 1,96 millones en 1930 y 2,83 millones en el año 1929. La fabricación alemana de automóviles importó durante el primer semestre de 1932, por día de trabajo: 117,8 automóviles y 18 auto-camiones, frente a 235,6 respect. 49,8 en el primer semestre de 1930. Conviene tener en cuenta, además, que ahora se dispone de existencias, en depósito, de caucho bruto, ascendiendo a 1 1/4 del consumo anual, por lo tanto, no es probable que aumenten los precios del caucho, que son en la actualidad irrentables.

Transpaso de facultades relacionadas con el transporte por carretera

La Gaceta del 12 de Enero, publica un decreto de Obras Públicas, que publicaremos íntegro en el próximo número, disponiendo que todas las facultades concedidas por la legislación vigente a los gobernadores civiles en materia de transporte por carretera pasen a ser de la exclusiva competencia de las Jefaturas de Obras Públicas, a donde han de pasar cuantos asuntos se hallen actualmente pendientes de tramitación y resolución.

FRANCIA

Continúa la disminución de las ventas de automóviles

Según las estadísticas de coches matriculados durante el período octubre-abril 1931-1932, las tres principales marcas francesas (Citroen, Peugeot y Renault) que representa alrededor del 75 por 100 de las ventas totales, han registrado un total de 84.400 vehículos contra 111 mil para el mismo período de 1928-1929 o sea una disminución de un 24 por 100.

Consejos útiles y pintorescos para mayor seguridad en la circulación

PARA LOS QUE TIENEN AUTO

Todos los coches son buenos, o casi todos. ¡Si se pudiese decir lo mismo de los conductores!

Vuestro coche es el mejor, pero no intentéis probarlo a los amigos. No lo creerán, aunque asientan cortésmente, y además, no les interesa.

Desechad la preocupación de la hora media no es conveniente ni en el automovilismo comercial.

Si no estáis muy bien de salud, no llevéis el volante y menos con velocidad, así los caballos del motor no podrán dominaros en algún momento. Desconfiad de la fatiga que producen las largas etapas; los accidentes ocurren siempre al término del día.

Deteneos con frecuencia en la carretera para admirar el paisaje.

Cruza con gran moderación las grandes aglomeraciones, e id con mucho ojo; por mucha que sea vuestra prudencia hay que contar siempre con algún peatón distraído, el niño imprudente, el perro estúpido.

Un conductor de mérito tenía la manía de rozar los obstáculos. Decía: «Un centímetro basta y pasa». Un día no pasó y se mató.

Sed despiadados con vosotros mismos para reprocharos vuestras imprudencias. Si no comprendéis el peligro de ellas, podéis hacer vuestro testamento.

Hacer comprobar y arreglar con frecuencia vuestros frenos. Vuestra vida y la de otros pende de ellos. Al comenzar una buena bajada ensayadlos. Utilizar el motor como freno. No bajéis bajo ningún pretexto en vuelo planeado.

Respetad el Código del camino si queréis que los demás os respeten.

Un buen avisador vale por dos.

Reservad vuestros neumáticos más viejos para la ciudad y usad en la carretera los que en mejor estado se encuentren. Es una economía.

La explosión de un neumático no es una

broma: pero un buen conductor debe volcar por ello. Tanto más cuanto que el estallido de los neumáticos globos es hoy día bastante raro, y que las llantas actuales impiden que salgan.

Nada incita tanto a la prudencia como el ver al borde del camino un coche deshecho. Pensad algunas veces en ello antes de hacer el loco.

El camino es para todos, no estáis solo en él y conviene recordarlo a tiempo.

Las paradas hacerlas siempre en las rectas y en caminos anchos. De lo contrario, salid de la carretera.

Las carreteras asfaltadas son temibles en cuanto llueve. Todo cambio de dirección brusco conduce fatalmente al vals y a veces al charleston. Y esto va bien mientras no hay árboles ni focos.

Un buen conductor no aplasta nada... ni siquiera una gallina.

Regla suprema de prudencia: conducid siempre como si tuvieráis malos los frenos... pero que sean buenos.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

INGLATERRA

**NUEVO VIDRIO IRROMPIBLE
Y ELASTICO**

Una fábrica de Lancashire lanzará próximamente al mercado un nuevo tipo de vidrio que tiene singulares propiedades: es irrompible, resiste los cambios bruscos de temperatura y es elástico. Una esfera de este cristal, lanzada violentamente contra el suelo, rebota como una pelota de tenis.

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 Enero de 1933

Del número 5.664 al 5.687

Don Baldomero Casado Cuesta, vecino de Córdoba; don Antonio Roldán Castro, de Córdoba; don Gregorio Castro García, de Pozoblanco; don José Cabello García, de Córdoba; don Juan Ecija Padilla, de Rute; don José Cid Rodríguez, Pinos Puentes, (Granada); don Juan Guerrero Rueda, de Rute; don Manuel Carmo-
na Panadero, de Montilla; don Lucio Moreno Rodríguez, de Loja (Granada); don Manuel Tirado Tejero, de Rute; don Antonio Ramírez Palomino, de Almedinilla; don Rafael Pineda Conde, de Badolatosa (Sevilla); don Teodoro Ibáñez Jurado, de Bujalance; don Ricardo Belmonte Fernández de Córdoba, de Córdoba; don Alfonso Delgado López, de Fernán-Núñez; don Francisco García Sánchez, de Montilla; don Joaquín Pérez Almeda, de Puente-Genil; don Luis Richar Sigler, de Madrid; don Manuel del Rosal Real, de Fernán-Núñez; don José Molero Llamas, de Córdoba; don Rafael Eraso Salinas, de Córdoba; don Feliciano Gallego Ruiz,

de Belalcázar; don Basilio Pozo Pérez, de Badolatosa, (Sevilla) y don Manuel Labrador Moreno, de Córdoba.

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 Enero 1933

Del número 1.004 al 1.005.

Don Manuel Amaya Montoro, vecino de Priego de Córdoba y don Domingo Cantón Restoy, de Illar (Almería).

Para disipar la niebla

El profesor Wigand, director del Instituto Metereológico de la Universidad de Hamburgo, anuncia que estaba en condiciones de llegar a disipar automáticamente la niebla a un precio relativamente bajo, produciendo descargas eléctricas. Las pruebas de laboratorio han sido realizadas con buen éxito, y actualmente se están preparando ensayos en mayor escala.

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4952	Ford (C).....	Don Francisco Alberca Berjillos.....	Aguilar de la Frontera
4953	Chevrolet (O).....	» Marcial Luna Diaz.....	Hinojosa del Duque
4954	Ford (C).....	» Salvador Castro Sánchez.....	Bujalance
4955	Ford.....	» Luis Pallarés Moreno.....	Cabra
4956	Opel.....	» Francisco Morales Martínez.....	Ecija (Sevilla)
4957	Ford (O).....	» Joaquín Cabezas Fresno.....	Fuente-Obejuna
4958	Ford (C).....	» Fernando García Soriano.....	Pedro Abad
4959	Citroen (O).....	» Ciriaco de Toro Gutiérrez de Salamanca.....	Bujalance
4960	Ford.....	» Manuel Molina Benítez.....	Montoro
4961	Citroen.....	» Francisco Gómez Jiménez.....	Córdoba
4962	Ford (C).....	» Manuel Juncal Méndez.....	Bujalance
4963	Triumph (M).....	» Enrique Báncora Sánchez.....	Cabra
4964	Naval Somua (O).....	Transportes Automóviles, S. A.....	Córdoba

En total, se han matriculado 13 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 7; Citroen, 2; Chevrolet, 1; Opel, 1; Naval Somua, 1 y Triumph, 1.

¡Fomentad la Unión Automovilista!

En la época actual, de triunfo de mayorías, constituida por unión de elementos como uno solo, como verse el ejemplo en partidos populares; vistos los resultados indiscutibles de triunfo, en contraste con la división o fraccionamiento de los elementos patronales, o de otros ideales que tienen idéntica finalidad sin poder llegar a la misma, por su dispersión, no cabe más que unir aspiraciones afines para el triunfo, aunque deban luego separar sus actividades para su desenvolvimiento. Pero si a la lucha principal no acuden apiñados, quienes opinan del mismo modo, o tienen idénticos intereses, en este caso, jamás conseguirán regir un país, ni dejarse oír y ser atendidos, si hay enfrente quien tenga intereses contrarios organizados. No podrá haber acuerdos, sin existir número que se opongan a las arbitrariedades.

Todo el que esté asociado a los Clubs en general, debe fomentar el aumento de consocios, en evitación de ser arrastradas sus aspiraciones individuales, por otras organizadas, por faltar un bloque formado con los demás propietarios de coches.

¡Automovilistas! ¡Uníos!

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

ESTADOS UNIDOS

Disminuyen los dividendos

Durante los diez primeros meses del corriente año, las sociedades anónimas de Norteamérica han pagado 2.384 millones de dólares de dividendos. Esta cifra representa una baja de 1.251 millones de dólares en comparación con la de 1931 y de 2.547 millones en comparación con la de enero-octubre de 1930.

La industria del automóvil ha distribuido a sus accionistas 63.700.000 dólares contra 139 millones.

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

Los automóviles de doce cilindros

Mayor potencia, una flexibilidad mucho mayor y una extraña 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 del 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 con 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 aceleración 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 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 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 brivación, con lo que se obtiene prolongar la duración del coche, disminuyendo las tiranteces en todas las piezas móviles.

EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

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

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

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.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Conde de Gondomar, 1

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

CORDOBA

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 ESPAÑA; 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.