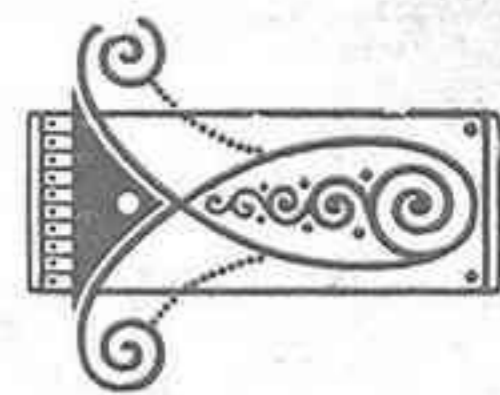




CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Para transporte económico y larga duración

AUTOMOVILES y CAMIONETAS



Gran "stock" de piezas legítimas Chevrolet

CONCESIONARIOS:

Ignacio Crespo, S.en C.

Oficinas, Garage y Talleres

Avenida de Cervantes, 16

EXPOSICIÓN

SEVILLA, 1 Y 3

CÓRDOBA

No hay

otro

camión

americano

que dure

tanto como

GRAHAM BROTHERS
¡NINGUNO!

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza

Gran Capitán, números 27 y 29



CÓRDOBA





CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año VI

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

Núm. 128

Oficinas. Claudio Marcelo. 21 y 23 DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 213

15 DE OCTUBRE DE 1928

Año, 40 pesetas.-Pago anticipado

Adherida a la Asociación Española de la Prensa Técnica

LA CIRCULACION

¿Va a ser creada otra nueva placa?

Salvando toda clase de respetos tenemos que afirmar que el nuevo reglamento de circulación urbana e interurbana no nos convence; en lugar de facilitarla le crea más obstáculos e inconvenientes porque subsiste el error de enfocar estas cuestiones sin salir del paseo de la Castellano.

¿Qué ha venido a resolver la placa de transportes? Absolutamente nada existiendo la de pruebas. Es un prurito de poner trabas e inconvenientes al comercio automovilista; es querer regular el transporte de los coches sujetándolo a fechas y kilómetros de recorrido sin tener en cuenta que existen determinados factores que pueden retrasar ese transporte originando la nulidad de los permisos.

Ya lo hemos dicho; el distribuidor que tenga más de una provincia bajo su jurisdicción se encuentra con que la venta en provincia, distinta de la que le concedió las matrículas de Pruebas, le es completamente imposible, pues tiene que incoar un expediente para que se le autorice por un plazo marcado el uso de dichas matrículas en provincias distintas a la suya.

Además el uso de la Placa de Transporte ya ha creado más de un disgusto a los vendedores de automóviles, porque algunas autoridades exigen que en los coches transportados

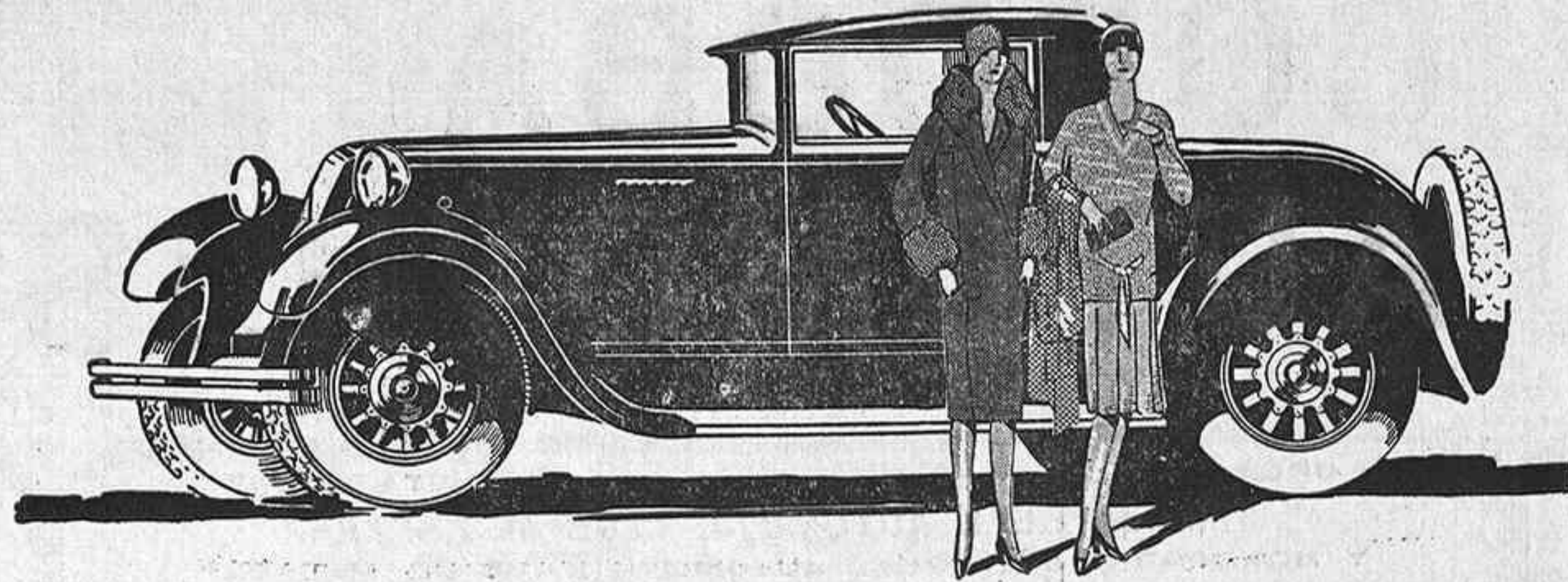
vaya en sitio visible la Patente. ¿Pero qué Patente? ¿La del coche de Pruebas, un cincuenta mil? ¿La de compra-venta? ¿La de matrícula definitiva? Ninguna le corresponde, sin embargo las multas ejecutivas se imponen y los distribuidores no saben de qué manera colocarse dentro de la Ley. Desde luego nosotros entendemos que los coches con placa de Transporte no necesitan Patente alguna.

Y como si no hubiera ya suficiente lío con las dos Placas, Pruebas y Transporte, ahora se nos informa que va a ser creada otra Placa que se llama de Libre Tránsito, para, con ella circular por toda España. Y decimos nosotros ¿no sería mejor que existiera una Placa Unica para el comercio automovilista, que pudiéramos llamar provisional?

No hay medio de entenderse en lo que se legisla sin ton ni son en materia de circulación. El ejemplo lo tenemos en lo que ahora se ha dispuesto prohibiendo que la Guardia Civil haga efectivas las multas. ¿Es que quedan suprimidas las ejecutivas?

Estamos viendo que circular con un automóvil por esas carreteras es mucho peor que traficar con pastillas Gener o introducir por la frontera sedas burlando el pago de las Aduanas.

De la (*Gaceta del Automovilista*).



LOS RENAULT VIVASIX 15 cv. 6 cilindros

Conducción interior rígida 5 y 7 plazas

reunen en su más alto grado, las cualidades tan codiciadas de

**RAPIDEZ :-: SEGURIDAD
CONFORT y ELEGANCIA**

UNA PRUEBA OS CONVENCERA

Solicitadlas, así como toda clase de detalles, en

SUCURSAL DE CÓRDOBA de la S. A. E. de Automóviles

RENAULT

CONCEPCIÓN, 29

¿Por qué los motores nuevos no pueden entregarse a "punto"?

El automovilista de hoy es enemigo de la teoría que a través de veinte columnas de diarios o revistas intenta indicar al lector y poseedor de un automóvil lo que podría hacer para arreglar su coche.

Necesita algo más práctico, más preciso y que, dentro de la lógica, le ayude a subsanarlo. Nada de fórmulas complicadas, nada de conversaciones algebraicas, sino datos prácticos, razones comprensibles.

Por ejemplo, el 90 por 100 de los poseedores de un coche se han hecho la siguiente pregunta:

¿Por qué los motores nuevos no pueden ser entregados «a punto»? Esta es una gran verdad de todos los días, una de esas verdades que no encuentran fácilmente una contestación.

El comprador recibe—y lo exige también—un coche nuevo, flamante. Ha escuchado durante quince días, y a veces un mes, la propaganda de fantásticos resultados que le ha hecho el vendedor, quien no ha escatimado esfuerzo para decir que su coche da más de cien kilómetros por hora, que arranca fácilmente en segunda y llega con esta marcha a más de 70 kilómetros por hora... y al sentarse al volante de su nueva máquina recibe más o menos—pero siempre con sorpresa—estos consejos:

—Vaya despacio durante los primeros 800 kilómetros. No acelere en frío, y nada de piques violentos. Velocidad máxima, 40 kilómetros por hora...

¿Por qué estos consejos? Tal es la pregunta lógica de quien ignora estas cosas...

Porque su motor no está «a punto», y para ponerlo «a punto» es necesario «ablandarlo»; por consiguiente, hay que hacerlo trabajar despacio, con mucha lubricación.

Esta expresión «a punto» entra, pues, en la cabeza del comprador como algo molesto, que viene en el momento oportuno a desbaratar todos sus planes.

Se pregunta en seguida por qué la fábrica no entrega el motor «a punto», y muchas veces no le da importancia al consejo del vendedor.

Sin embargo, es necesario escuchar este consejo y recorrer los primeros 800 ó 1.000 kilómetros a un tren moderado.

¿Se podría subsanar este inconveniente? Esta es la pregunta lógica que se haga cada comprador.

¿Por qué el fabricante no hará trabajar al banco sus motores?

¿Por qué no hace recorrer a sus máquinas los 800 o 1.000 kilómetros, indispensables para que el motor esté «a punto»?

Existen cien razones indiscutibles, y la primera de ellas tiene su base en el progreso alcanzado por el automovilismo.

Hoy día se fabrica en grandes series. Las máquinas se arman sobre los rieles y cada operario da a su pieza la atención de los contados minutos ya fijados, para luego desaparecer de su vista el coche, que pasa a otras manos hasta llegar al final del riel.

Horas después la máquina queda terminada.

En un gran patio se le completa con los accesorios necesarios, y un «probador» pone en marcha el motor. Sale a la calle o a una pista preparada para los ensayos, da unas cuantas vueltas, y, como todo ha sido fabricado o armado con suma precisión, la máquina casi siempre responde, y en esta forma está lista para ser entregada al agente o expedida al extranjero.

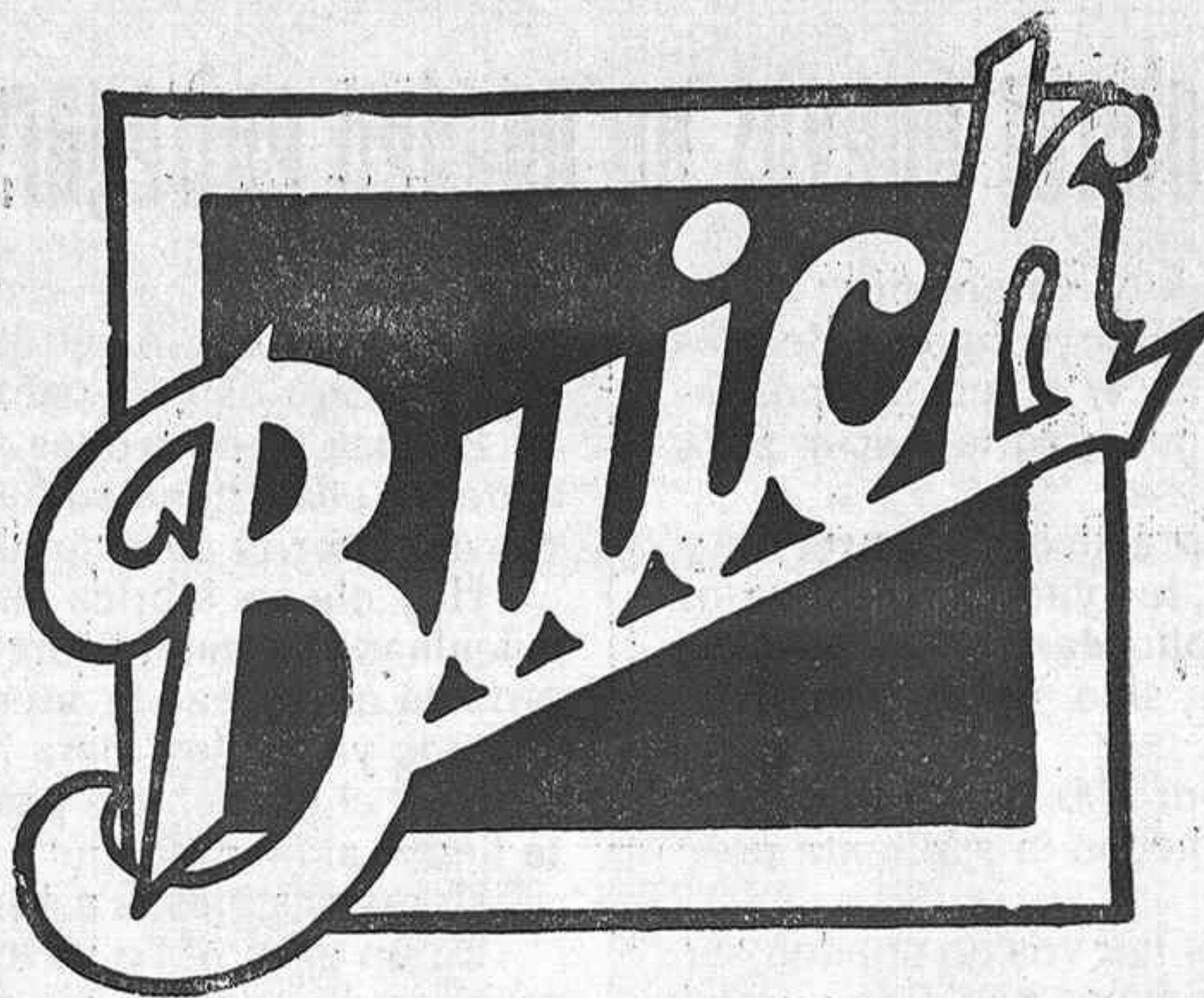
Fabricadas en grandes series, con el apremio exigido, y dentro de un precio francamente muy bajo, esta máquina debe llegar a manos del cliente por el camino más corto, más rápido y menos costoso.

No es posible, pues, probar los motores al banco de trabajar más del tiempo indispensable para ver si su funcionamiento, en general, es satisfactorio. No es tampoco posible poner a prueba de resistencia los materiales del «chassis»; buscar el detalle insignificante, corregirlo y llegar a conseguir el «a punto» indispensable de un motor para que pueda funcionar con absoluta regularidad.

Entonces los más críticos han observado que los fabricantes podrían añadir una máquina más a las tantas que trabajan en la fabricación de un automóvil, máquina cuya misión se limitara a asentar todas las partes vitales de un motor. Esta misión consistiría en esmerilar, alisar, reducir, en fin, las superficies que han de estar en continuo contacto, de manera que el motor se «ablande» en la misma fábrica y funcione, nuevo aún, como si ya hubiese recorrido los 800 primeros kilómetros.

Pero esto es imposible. El cilindro y la camisa, aún nuevos, lisos y perfectos, tienen siempre ciertos desniveles, que solamente con un trabajo racional a base de una buena lubricación desaparecen.

Ninguna máquina podría alisar estas dos



Cuando se construyan mejores automóviles BUICK los superará

Concesionarios en todas partes

Concesionario para Córdoba Arturo Méndez Maldonado Avenida de Canalejas, 9

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Domicilio social: Pamplona

DELEGADO PROVINCIAL DE CORDOBA:

Leonardo Colinet Cepa

Conde de Gondomar, 1 (edificio de La Perla)

OPERACIONES QUE REALIZA

Seguros de responsabilidad civil, para automóviles, coches, carros, etc.

Seguros individuales, de accidentes personales. Seguros contra accidentes del trabajo.

CONDICIONES DE POLIZAS LIBERALES

Nos permitimos llamar la atención a nuestros suscriptores para que antes de hacer un seguro de responsabilidad civil, consulte las tarifas de esta Compañía, que siempre se ha distinguido por su seriedad.

partes, porque para conseguirlo no bastaría el trabajo cronométrico que puede hacer un motor al banco de ensayo, sino la acción completa de todo el motor aplicado al chasis y con la lubricación de todas sus partes.

Arbol de leva y cabeza de bielas son partes que necesitan una lubricación constante y en gran cantidad, que no se puede suministrar fácilmente.

En un motor nuevo el ajuste está hecho con precisión máxima, y, por tanto, la lubricación no llega siempre en cantidad suficiente y a todas sus partes; de ahí la alta temperatura y la necesidad de fijarse bien en la cantidad de aceite que lleva el estanque del motor.

Tampoco sería posible armar el motor con menos precisión, o sea dejándole más juego en las partes que lo componen, porque éstas, a su vez, se gastarían muy pronto y el funcionamiento resultaría irregular. A pesar de todos los estudios realizados se llegaría a la conclusión de que un motor debe armarse con toda precisión y debe después funcionar durante unos 1.000 kilómetros a baja velocidad para que todos sus órganos vitales se ajusten y puedan conseguir la lubricación de aceite que les corresponda. Puesto que no hay remedio, es conveniente, pues, que los poseedores de coches nuevos se ajusten a esta regla; pero es necesario también que sepan que, después de haber recorrido los 800 ó 1.000 kilómetros a baja velocidad deben revisar totalmente el coche, apretar todas las tuercas, eliminar el juego, especialmente en los motores con válvulas en la cabeza de los cilindros.

Téngase presente que los coches nuevos suelen ser entregados con el carburador regulado a una mezcla más fuerte para que pueda dominar la resistencia que las partes nuevas del motor puedan oponerle.

Es necesario regular, después de los 800 kilómetros, el carburador; y es también muy conveniente vaciar completamente el estanque del aceite, cambiándole por nuevo lubricante. Fijándose en el aceite que se quita del cárter, se encontrarán pequeñas partículas de metal, que son el resultado del trabajo de alisamiento de las partes internas del motor.

No cambiando el aceite, estas partes volverían a pasar, con el lubricante, por los cilindros y los desgastarían.

También en el chasis será necesario hacer una revisión general ajustando bien la carrocería.

Sólo después de este trabajo el coche esta-

rá listo. El motor estará «a punto» y podrá rendir su máximo de poder y velocidad.

Antes de esto, con un aceleramiento violento, podría aquél responder fundiendo una biela.

L. C. G.

Siempre que sea sorprendido un conductor en estado de embriaguez conduciendo su vehículo, se le retirará su permiso por un mes; si reincide en la falta por tres, y a la segunda reincidencia, de un modo definitivo.

(Artículo 5.º del Reglamento)

Para los peatones

Advertencias importantes

Mire a la izquierda y luego a la derecha antes de cruzar la calle.

Cruce la calle tan solo por aquellos sitios destinados a ello y no a la mitad de una manzana.

No lea el periódico, revista o libro, mientras cruza la calle.

Obedezca al guardia y a las señales del tráfico.

Esté pendiente de los automóviles, autobuses y tranvías.

Al bajar del tranvía, no cruce nunca por detrás de él a no ser que el camino esté libre.

No salte del tranvía ni del autobús; espere a que haya parado.

Si va cubierto por un paraguas, no permita que éste obstruya su vista al cruzar la calle.

No se lance a la calle por detrás de un automóvil u otro carruaje que esté parado.

Camine siempre por su derecha; no cruce una esquina transversalmente.

No cabe dudar de la eficacia que estos carteles reportaría en el buen orden del tránsito urbano y sobre todo los beneficios que todos recogeríamos, aparte de que indudablemente el porcentaje de accidentes quedaría notablemente reducido.

Si el automóvil circula por buenas carreteras su rendimiento se multiplica y los gastos que ocasiona a su propietario son menores que en las difíciles rutas actuales; por eso todo automovilista debe secundar la campaña emprendida por el «Real Córdoba Automovilista Club»



Para Transporte económico

PRECIOS (Sujetos a variación sin previo aviso)

Turismo.....	5.980 Ptas.
Roadster.....	5.980 >
Coach.....	6.990 >
Coupé.....	6.990 >
Sedan.....	7.800 >
Cabriolet Coupé.....	7.600 >
Imperial Landau Sedan..	8.250 >
Chassis Comercial.....	4.750 >
Chassis 1 tonelada.....	5.990 >

Todos los coches completamente equipados, incluido el 5.º neumático

Precios en nuestro depósito de

BARCELONA

La camioneta de una tonelada vendrá equipada con ruedas de madera sin 5.º neumático

Concesionario para S. Córdoba:

Eleuterio Alférez Lozano

Accesorios en general

BAENA

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

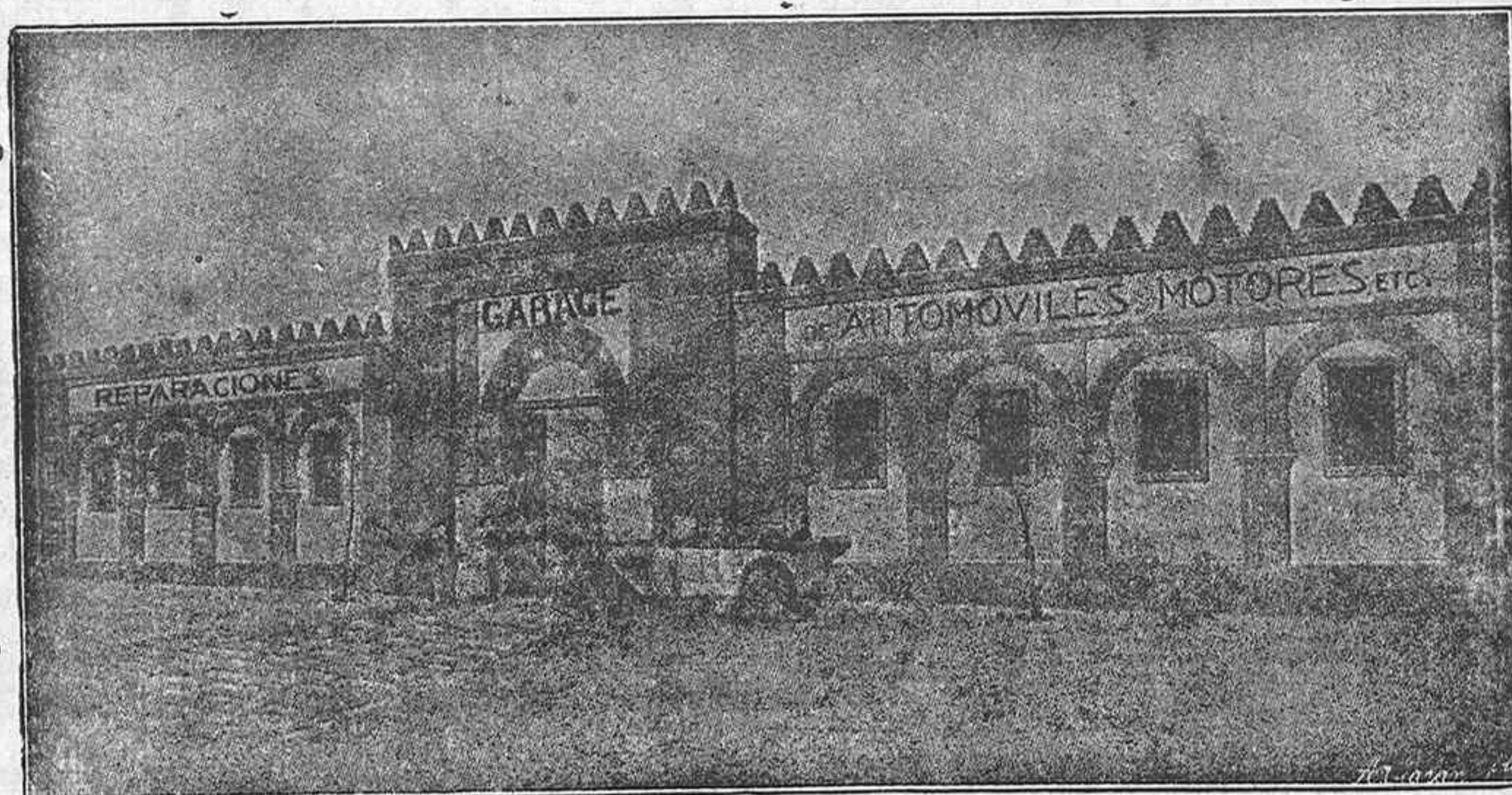
Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja

Sociedad Anónima SERRALEÓN

INDUSTRIA, NÚM. 4 (CERCADILLA).=CÓRDOBA

- STOCK BERGOUGNAN -



- STOCK BERGOUGNAN -

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, Amiantos, Cogine-

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

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

¿Deben pagar el impuesto de transportes?

Los automóviles de servicio público en los pueblos de la provincia

Por la Inspección Provincial de Hacienda, se han enviado a todos los propietarios de automóviles de alquiler sin itinerario fijo residentes en los pueblos de nuestra provincia, duplicados de las actas de referencia levantadas en el Negociado de Patentes de esta Administración de Rentas Públicas, en las que se les requiere para que abonen el impuesto de transportes, argumentando estar comprendidos en el artículo 8.º del Real Decreto de Junio de 1927.

Por la Secretaría del «Real Córdoba Automovilista Club», han desfilado la mayoría de los interesados, pidiendo consejo sobre las alegaciones que hayan de aportar en la formación de dichos expedientes.

Hecho un detenido estudio del caso y atendiendo las indicaciones del socio del «Real Córdoba Automovilista Club», don Antonio Caballero Pizarro, de Espiel, uno de los citados por la Inspección, y con el previo asesoramiento del Secretario de dicha entidad, don Francisco Quesada, ha presentado en la Administración de Rentas Públicas el siguiente escrito: «Sr. Administrador de Rentas Públicas de esta provincia.

Don Antonio Caballero Pizarro, vecino de Espiel, de esta provincia, con cédula personal corriente, que exhibe y retira, a V. S., respetuosamente, expone:

Que por mediación de la Alcaldía de este Ayuntamiento se le hizo entrega del duplicado del acta levantada por la Inspección de Hacienda en la que se hace constar que posee un automóvil dedicado al transporte de viajeros SIN ITINERARIO FIJO, y que como tal está comprendido en el artículo 8.º del Real Decreto de Julio de 1928.

Entendiendo el que suscribe improcedente el impuesto de que se trata, se permite formular respetuosamente ante V. S. su oposición a la misma, fundándose en las siguientes consideraciones:

1.º Que por el Reglamento de Transportes se establece la siguiente exención:

(A la letra). «Los coches y automóviles de punto siempre que satisfagan la contribución industrial correspondiente los primeros, o la Patente de Circulación los segundos, y acredi-

ten ambos que no están autorizados para realizar otro servicio, y no alquilen sus vehículos por asientos ni tengan recorrido fijo».

El coche que posee el que suscribe está dedicado al transporte de viajeros, sin tener itinerario fijo ni alquilarse por asientos, por lo que solamente procedería el impuesto (es principio de derecho que al actor incumbe la prueba), cuando se justifique que posee autorización para realizar otro servicio.

2.º El sujeto del impuesto en la Patente es el vehículo, y en el de transportes el viajero, y sometidos los automóviles llamados de punto a la exención de dicho impuesto, tributarían igualmente llevando uno que varios viajeros, con lo que de hecho quedaría desvirtuado y desnaturalizado el fundamento, objeto y sujeto de este impuesto.

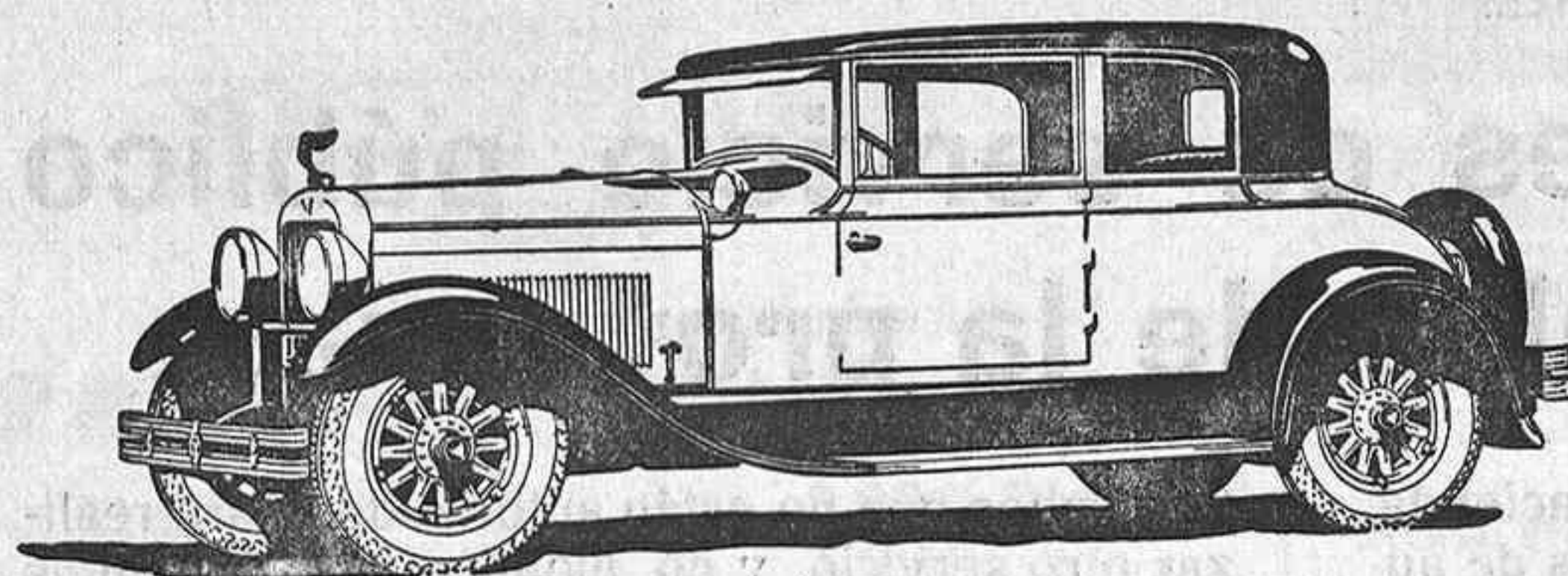
Así pues el acta de referencia (y de presencia número 9), no tiene otra consistencia en el presente caso que la muy débil que ofrecer le pudiera una errónea interpretación del artículo 1.º del Reglamento de 28 de Junio de 1927 (art. 1.º) «Quedan sin refundir en la Patente (caso 1.º) el impuesto exigible por razón del transporte de viajeros y mercancías, que seguirá percibiéndose como actualmente y con arreglo a las disposiciones en vigor, excepto en los camiones». Claro es que este precepto hace referencia solamente a cuando el impuesto proceda, o sea a los coches de itinerario fijo o los alquilados por asientos.

Y como por el Inspector se hace constar que el coche de mi propiedad realiza viejas *sin itinerario fijo*, que precisamente es una de las determinantes de la exención, queda evidentemente demostrada la improcedencia de tal impuesto.

Así, por todo lo expuesto, y teniendo muy en cuenta la notoria rectitud y acierto que acompaña siempre a las resoluciones dictadas por V. S., no duda el que suscribe verse absuelto del presente expediente, por evidente improcedencia del impuesto de que se le quiere hacer objeto por la Inspección Provincial de Hacienda.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Espiel para Córdoba, a 10 de Octubre 1928.
Antonio Caballero Pizarro».



Los hombres lo miran con orgullo y las mujeres admiran su belleza

HUDSON

Roadster	14.500 ptas.
Coupé	15.500 »
Sedan (5 plazas)	17.250 »
Phaeton	17.500 »
Landau Sedan	18.500 »
Victoria	18.500 »
Sedan (7 plazas)	20.900 »

CHASSIS CORTO

Coach	14.950 ptas.
Sedan	15.950 »

ESSEX

Phaeton	8.250 ptas.
Coach	8.650 »
Roadster	8.650 »
Coupé	8.695 »
Sedan	9.350 »

Estos precios se entienden por coches con ruedas de madera. Por ruedas metálicas hay un suplemento de 450 pesetas por Hudson y 300 pesetas por Essex.

El predominio del automóvil HUDSON *Super-Seis* en el favor de público no es más que el lógico resultado de los continuos esfuerzos hechos por la fábrica para mejorar constantemente sus coches y ofrecer a los propietarios de un HUDSON las comodidades que sólo se encuentran en un coche de precio muy superior al suyo.

En los coches actuales se aprecia a primera vista la estrecha afinidad que guardan con los automóviles de más alta categoría y cómo han podido crear, dentro de una nueva expresión de belleza, un «confort» excepcional, subrayado con lujosos equipos. Todos aquellos refinamientos que tienden a hacer más grata la posesión de un automóvil se encuentran en los maravillosos nuevos modelos que se exhiben actualmente en nuestras Exposiciones.

Hay una gran variedad de modelos para escoger, y rogamos a todo comprador que, antes de tomar una decisión, venga a examinar el HUDSON *Super-Seis*.

HUDSON & ESSEX

SUPER-SEIS

AGENTE EXCLUSIVO PARA CORDOBA

JUAN ADAME HERNÁNDEZ

REYES CATÓLICOS, 7 DPO.

El camión y sus beneficios

Comunmente un camión en carreteras normales transporta su carga a una velocidad tres veces mayor que un carro. Como consecuencia, comparando dos unidades de capacidad semejantes, una de tracción a motor y otra a sangre, al cabo del día el camión realiza un trabajo de rendimiento triple comparado con el carro.

Muchos comerciantes y agricultores progresistas que han considerado esta circunstancia, se han apresurado a reemplazar parcialmente sus antiguas unidades de transporte por camiones modernos.

El camión, además de ofrecer ventajas de orden económico, las brinda también de carácter estético e higiénico, pues, en general, en un camión puede construirse una carrocería vistosa y colocarle letreros de útil propaganda. El almacenamiento de un camión o el garage, reclama un espacio reducido que aún puede ser inmediato a las mismas habitaciones. Una caballeriza, en cambio, con su pestilencia, abundancia de moscas, gérmenes nocivos, y a la inquietud constante de los animales, hace su vecindad intolerable y enfermiza.

En lo que respecta a la vida rural, nadie desconoce las molestias ásperas que implica el rodeo de los animales; el tiempo y dinero que se pierde en la lentitud desesperante de la labor; los peligros que encierra, la amarga ingratitud de la tarea. Y en las temporadas de la sequía, desgraciadamente frecuente cuando el pasto escasea, el problema de la manutención constituye un serio problema.

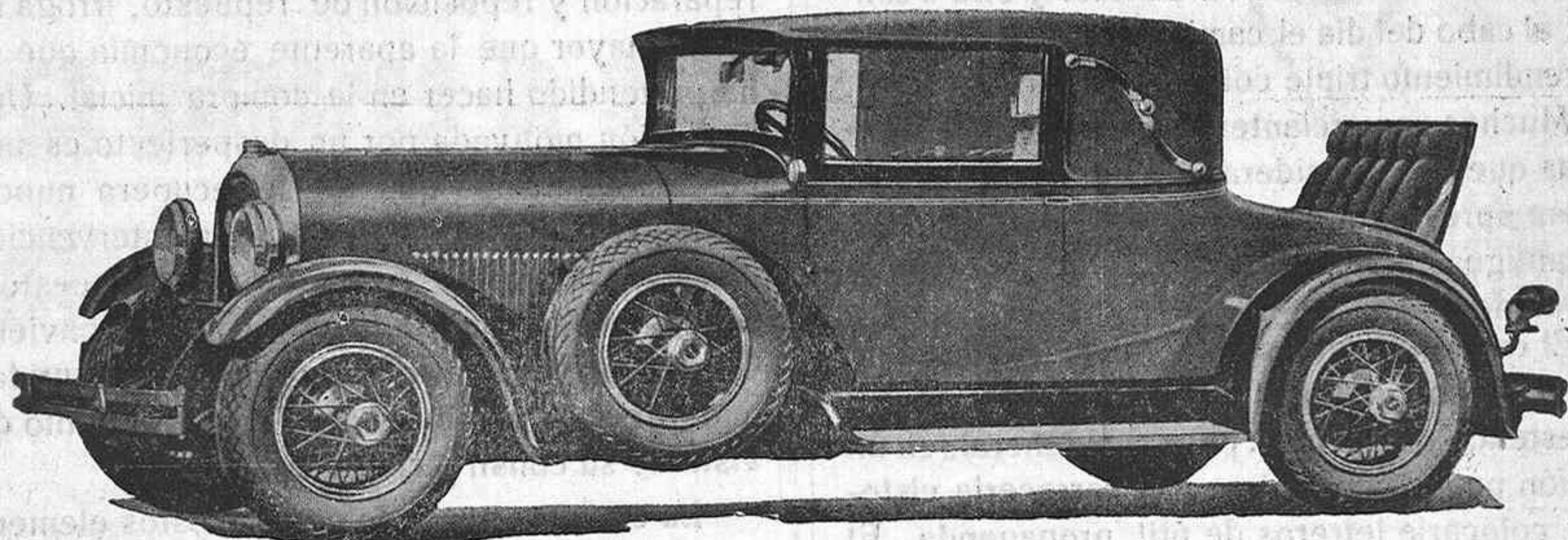
En las épocas de paralizaciones o de poco trabajo, los caballos consumen las mismas raciones que en tiempo de mayor tarea; en cambio el consumo de los camiones, está siempre en relación directa a su trabajo. La más plena confirmación de lo que antecede es el hecho de que anualmente crece la importación de camiones al país y que ese crecimiento se ve casi triplicado cada año, como lo confirman las estadísticas oficiales. Desde luego, la clase y el precio del servicio del transporte depende de la calidad y el tipo de camión adquirido.

Descartada la utilidad del camión se impone la conveniencia selectiva. La adquisición de uno de estos elementos que gaste excesiva nafta y aceite y sean frecuentes los gastos de reparación y reposición de repuesto, irroga un gasto mayor que la aparente economía que se ha pretendido hacer en la compra inicial. Una detención motivada por un desperfecto es una pérdida de tiempo que no se recupera nunca, siendo el gasto doble se exige la intervención mecánica. Claro es que todo está expuesto a contingencias, pero a este respecto, conviene considerar previamente el grado de seguridad que ofrece un camión y otro; desde el punto de vista de su construcción y calidad.

La compra, pues, de uno de estos elementos, requiere un concepto más amplio y positivo que la de un automóvil, toda vez que su fin esencial es el trabajo pesado, más severo todavía cuando está destinado a la campaña.

Desvanecida la incertidumbre de los primeros tiempos, hecha la experiencia con elementos deleznable, arraigada la idea de la utilidad del camión, en todas las manifestaciones de la vida comercial, la demanda inteligente prescinde ahora de las diferencias de precios, orientando su elección hacia los chasis de calidad, a aquellos que reúnen todos los factores necesarios para soportar una vida larga y eficiente. Y se explica, porque si la idea principal del adquirente es obtener mayores ganancias mediante un transporte rápido o un servicio mejor, merced a la modernización y eficacia de los métodos de trabajo, los resultados serían parciales si la máquina no respondiese absolutamente a esta finalidad. Por lo tanto, la economía de dinero y tiempo debe buscarse en el desenvolvimiento progresivo del camión, al par que labra su prosperidad y acrecienta su prestigio, es un colaborador anónimo de la grandeza de la Nación: por una parte une los pueblos, facilita el intercambio, y por la otra, arrincona los procedimientos azorosos, elevando el nivel de las costumbres.

KISSEL



El coche americano de superior calidad,

que se viene fabricando desde 1906

**El KISSEL no se fabrica por millones,
como no se produce por millones nin-
gún producto selecto destinado a per-
sonas de gusto refinado.**

**Tampoco son de serie sus carrocerías,
como no son de serie los vestidos que
producen para su clientela, delicada en
elegancias, los modistos de primera
línea**

MARIANO SANCHO, S. A.

Casa Central: General Martínez Campos, núm. 9 - Teléfono 32623 - MADRID

Sucursal de Córdoba: Gran Capitán, 13 - Teléfono 652

R. O. L. (S. L.)

Renovación de Neumáticos

Por los últimos y más perfeccionados procedimientos

- Unica casa en Córdoba que tiene sus talleres montados con aparatos para la renovación de cubiertas en una sola operación.



Talleres en Córdoba y San Sebastian

Dirección: Sociedad R. O. L.-Gran Capitán, 11-Córdoba

A los señores socios del «R. C. A. C», se le bonificará con el 5 por 100 de precios de tarifa

GUIA ATLANTIC



CARRETERAS DE ESPAÑA

10 PESETAS EJEMPLAR

DE VENTA EN LAS PRINCIPALES LIBRERIAS, GARAGES Y AGENTES DE ATLANTIC

No cometa la ligereza de adquirir un coche económico sin antes ver y probar el nuevo

AMILCAR

(MODELO 1928) - 8/10 HP.

Representante general para España:

Juan Mauvais

Serrano número 8
MADRID

El próximo Congreso de la Prensa Técnica y Profesional tendrá lugar en Barcelona

Por unanimidad fué nombrado Presidente de la Federación Internacional de la Prensa Técnica y Profesional el de la Asociación Española de Prensa Técnica

Con gran satisfacción nos complacemos en reproducir un extracto de la memoria que nos ha enviado la Asociación de la Prensa Técnica Española, que dice así:

«Más la actuación de la Delegación española no quedó reducida a tomar de esta forma parte en el Congreso; la movían otros fines; haciéndose partícipe del sentir del Comité Ejecutivo de la Exposición de Barcelona propuso que, previa la autorización del Gobierno de S. M., el próximo Congreso Internacional de la Prensa Técnica y Profesional tenga lugar en Barcelona, durante la celebración de dicho Certamen. Esta proposición presentada por la Delegación española, por mediación de su Presidente, fué acogida con singular simpatía por el Congreso, acordándose aceptarla por unanimidad, sonando calurosos aplausos que la voz del Presidente de la Delegación española acalló al verse obligado a dar las gracias, con elocuentes palabras, al Congreso por el favor que se dispensaba a la Delegación que presidía, aceptando, que el próximo Congreso se celebre en España, por considerar además que la nación entera se ha de sentir orgullosa de que un acto internacional de tal importancia se celebre en su suelo, ya que es aspiración de la Asociación Española de la Prensa Técnica que los actos del próximo Congreso se celebren en las grandes ciudades españolas, tales como Madrid, Sevilla y otras, al objeto de dar a conocer a los representantes de la prensa técnica extranjera la potencialidad económica y las bellezas de España.

Al terminar su discurso el señor Colomina se reanudaron los aplausos.

Seguidamente, a propuesta de la Mesa del Congreso, acordóse por unanimidad nombrar

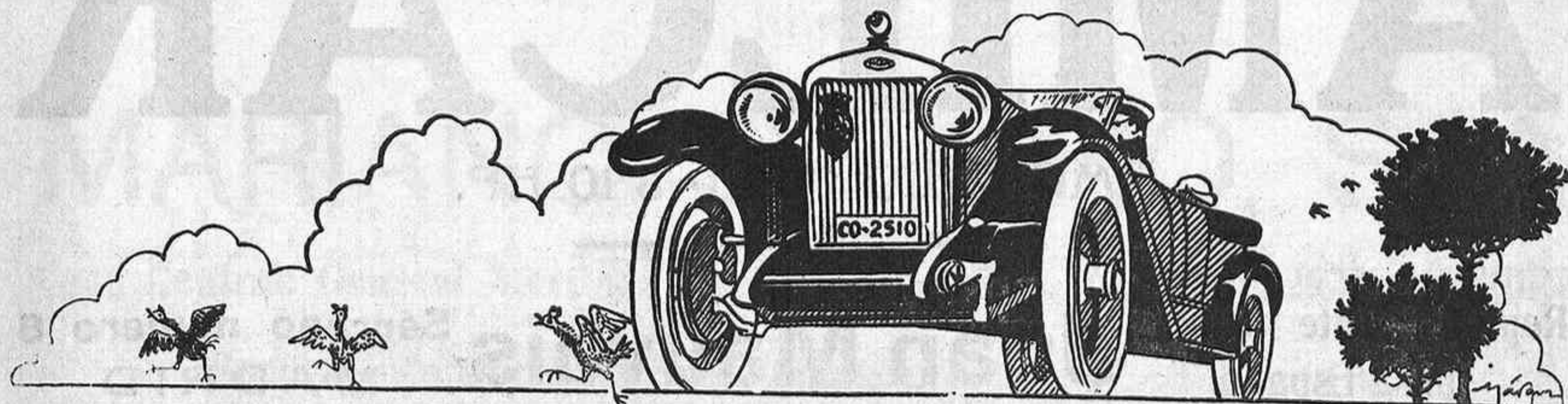
Presidente de la Federación Internacional de la Prensa Técnica y Profesional a don Teodoro Colomina, que lo es, como queda indicado, de la Asociación Española de la Prensa Técnica.

La distinción de que se ha hecho objeto a la prensa técnica española en todos sentidos y especialmente colocando en el primer puesto de dicho organismo internacional a uno de los representantes de la misma ha de ser motivo de júbilo por cuantos intervienen en asuntos de prensa y también por el Comité Ejecutivo de la Exposición de Barcelona, por haber quedado satisfechos sus deseos de que se celebren sesiones del próximo Congreso en Barcelona.

La Asociación Española de la Prensa Técnica, nos ruega hagamos constar recurre a todos los elementos que integran la prensa en general y a las entidades profesionales a cuyos afiliados va destinada la prensa técnica para que aporten su concurso, al objeto de que el próximo Congreso Internacional de la Prensa Técnica que debe celebrarse en España el año 1929 adquiera el éxito más lisonjero, superando, si cabe, al obtenido por los Congresos precedentes, celebrados en París, Roma, Berlín y Ginebra.

—:—

CORDOBA AUTOMOVILISTA que forma parte de dicha Asociación desde su fundación no regateará esfuerzo alguno para contribuir al éxito de la Exposición y felicita muy efusivamente a su digno Presidente, nuestro distinguido amigo, don Teodoro Colomina, por su nombramiento en el alto cargo de Presidente de la Federación Internacional de la Prensa Técnica y Profesional.



Sociedad de Gas y Electricidad DE CORDOBA

Oficinas: Alfonso XIII, número 36.-Teléfono 116

Cocinas económicas de hierro para carbón, estufas y demás aparatos de calefacción.-Venta de todas clases de aparatos para alumbrados iluminación, etc., etc.

Grande y variado surtido en cocinas de gas, las que se recomiendan al público por su verdadera economía, sencillo manejo y gran aseo.



MARCA DE FÁBRICA

No acepte el primer lubricante que le presenten; exija los
Atlantic Motor Oils
en latas litografiadas precintadas.

ES UN BUEN CONSEJO

LUBRIFICANTES ATLANTIC

LUBRIFICANTES QUE LUBRIFICAN

Atlantic Refining Company of Spain

Fernanflor, 6

MADRID

Delegación para Andalucía y Extremadura: SEVILLA: Marqués de Paradas, 18

SUCURSALES: Barcelona — Valencia — Málaga — Cadiz — Jerez de la Frontera
— — — Zaragoza — Coruña — Vigo — Bilbao — Gijón. — — —

REPRESENTACIÓN

- PARA CORDOBA -

JERONIMO FERNANDEZ

ALFONSO XIII, NUMEROS 6 AL 14

Daniel Sánchez Rico. Automóviles de alquiler marca Hudson. Avisos: Garage La Campana; teléfono 507 y oficinas de esta revista.

Luis del Río Mesa. Automóviles de alquiler PONTIAC Avisos: Madera Alta, sin núm. y oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA.

Talleres Tipográficos LA IBERICA

Duque de Hornachuelos, 12-CORDOBA

YA ES UN HECHO

LA CARRETERA de PUENTE GENIL a su ESTACION

Con el título que encabeza estas líneas, publica nuestro querido colega «El Aviso», de Puente Genil, la siguiente información:

«Hace próximamente un mes, dijimos en estas columnas, y en este mismo lugar, que por referencias particulares, que nos merecían entero crédito, sabíamos que se iba a terminar el adoquinado de la carretera de la Estación, y dábamos las gracias a las personas que se habían interesado por este asunto, gestionándola y consiguiéndolo.

Pero aun cuando la fuente en que habíamos bebido eran de las mejores, claro está que no podíamos asegurarlo de una manera categórica y terminante, porque sabido es que en las cosas que dependen del Estado no se puede asegurar la posesión de una cosa hasta que no está en la mano, y aún así y todo, muchas veces suelen escaparse.

Pero ya no. Ya podemos decir que la terminación del adoquinado de la carretera de la Estación es un hecho, no sólo porque así lo manifestó al señor Gobernador de Córdoba el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas don Práxedes Mateos Cruz, según una nota publicada por la prensa cordobesa, sino porque ya se ha verificado la subasta de las obras, adjudicándolas a un señor contratista de obras de Pozoblanco, cuyo nombre ignoramos, así como la cantidad en que han sido adjudicadas.

Sabemos, pues, que las obras se van a realizar, porque están ya adjudicadas; pero ¿cuándo se harán? Esta es la pregunta que a todos los enterados se les ocurre formular, exteriorizando su natural impaciencia, pues es tanta la necesidad que se siente en nuestro pueblo por ver la terminación de ese adoquinado, que los minutos que transcurren nos parecen siglos.

Según nuestros informes, esas obras debe realizarse en un plazo de seis meses, a contar del día de la adjudicación definitiva, porque el remate se ha hecho por cantidad inferior a cien mil pesetas; pero por haberse verificado la subasta en la época que se ha hecho, es más que probable que el contratista tenga que solicitar una prórroga teniendo en cuenta las razones siguientes:

Por muy buenos que sean los deseos del contratista, y por muy pronto que contrate los adoquines, y de la cantera los transporten a ésta, y los coloquen al margen de la carretera, a nadie se le ocultará que han de pasar, cuando menos, tres meses, y nos encontraremos en pleno invierno, y en plena recolección de acei-

tunas, que, por escasa que sea la cosecha, ocuparán los brazos disponibles de la jornalera, y más que todo sería temerario acometer unas obras al aire libre, cuando son más frecuentes los temporales de agua, y estaría intransitable el desechadero que necesariamente habrá que habilitar, para por él echar todo el tráfico con la estación, como se hizo cuando se adoquinó el primer trozo.

Será, pues, lo más probable que hasta pasada la Semana Santa, y cuando el tiempo se afirme, no se comiencen los trabajos del firme y el adoquinado que muy bien puede estar terminado para fines de Mayo o Junio.

Afortunadamente parece que en la carretera hay hecho un buen acopio de piedra para bachear, y que mal o bien se podrá pasar el invierno que nos queda de mal camino y en adelante cuando ya esté toda la carretera adoquinada, el tráfico se hará con gran facilidad.

Y decimos con gran facilidad, porque como todo el mundo sabe, desde el Tropezón al pueblo el tráfico se divide por dos arterias: la Cuesta del Molino y la Avenida de Manuel Reina, y con que los dueños de vehículos, por su propio interés, discretamente dividieran, el tráfico sin que nadie se lo impusiera, por propia conveniencia, utilizando la Cuesta del Molino cuando llevan gran carga y la Avenida de Manuel Reina, cuando van de vacío, o con poca carga, con poco que el Ayuntamiento hiciera en la Avenida de Manuel Reina, y la Diputación en la Cuesta del Molino, siempre estarían esas vías de comunicación en buen tado, y el tráfico se haría con toda comodidad.

Resumen: que después de treinta años de lucha, al fin se impuso el buen sentido, que en todas las cuestiones del mundo acaba por triunfar, y gracias al interés mostrado por el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas don Práxedes Mateos Cruz, y las gestiones particularmente hechas cerca del señor Ministro de Fomento, va a quedar adoquinada la carretera de esta Estación al pueblo, proporcionando una vía fácil de transitar por ella, y al Estado le proporcionará una gran economía porque con lo que durante treinta años se ha gastado en arreglos, y bacheos, y firmes, en algunos sitios, se podía haber empedrado con bloques de plata.

Gracias a Dios que ya es un hecho, y que muy pronto podremos respirar tranquilos, sin las anuales zozobras del pésimo estado de la carretera, sobre todo en el invierno».

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

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

INSTRUMENTOS PARA BANDA Y ORQUESTA -Presupuestos gratis accesorios de todas clases.

Armonios — Gramófonos — Rollos — Discos

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

Viuda de Martínez Rucker

Catálogos gratis—Visite la Exposición



Real Córdoba Automovilista Club

CLAUDIO MARCELO 21 y 23

DIRECCION | TELEGRÁFICA | TELEFÓNICA | **AUTOMOVILISTA.** TELÉFONO N.º 213

FILIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

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 35.000 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 transporte automóvil en Rusia

Desarrollo

El transporte automóvil se ha desenvuelto muy rápidamente en estos últimos años en Rusia. Hasta la revolución su importancia era la mínima, y los transportes automóviles se encontraban únicamente entre las manos de empresas privadas.

Había en Rusia, el 1.º de octubre de 1926: automóviles de carga, 9.403; autobuses, 735; vehículos especiales (de limpieza, servicio de incendios, ambulancia, etc.), 1.355; automóviles de viajeros (inclusive 120 autotaxis), 9.610; total: 21.103. Motocicletas, 7.669.

De este número eran de propiedad privada; automóviles de viajeros, 1.218; automóviles de carga, 422; vehículos especiales, 21. Total, 1.661. Motocicletas, 3.998.

La mayor parte de los automóviles de viajeros están al servicio de empresas del Estado.

Los trabajadores ocupados en el transporte de automóviles son aproximadamente 35.000, comprendidos los obreros de talleres de reparación y empleados de los órganos administrativos y económicos del Estado que regulan y dirigen la circulación. De éstos, unos 9.000 son chauffeurs particulares (inclusive 4.000 motociclistas). El término «chofer particular» comprende los propietarios de automóviles que conducen ellos mismos.

Condiciones de trabajo

Las horas de trabajo de los conductores de automóviles están reguladas por el Código del Trabajo, lo mismo que las del resto de los trabajadores de la U. R. S. S. La jornada de los chofer es de ocho horas, dentro de cuyo término gozan de una interrupción no menor de media hora para descansar y tomar alimento. Tienen, además, todas las semanas un descanso interrumpido de 42 horas.

En virtud de las disposiciones que rigen en la totalidad de las empresas existentes en Ru-

sia, los chofers tienen derecho a dos semanas de permiso anual pagadas. Cuando ejecutan un trabajo perjudicial para la salud, el permiso es de un mes. Frecuentemente los trabajadores tienen permiso de un mes aun cuando el trabajo no es perjudicial a la salud, en virtud de un contrato colectivo.

Reglamentos de tráfico

Los reglamentos vigentes para la circulación de automóviles y motocicletas, y sobre los deberes de los conductores, fueron aprobados por el Comisario del Pueblo para las Comunicaciones el 2 de febrero de 1926, y fueron promulgados por decreto fechado el 17 de abril de 1926. En los pueblos más importantes existen reglamentos locales de circulación, dictados por las autoridades locales, pero basados en los reglamentos nacionales arriba mencionados.

Los reglamentos de la circulación en vigor en la U. S. S. R., están basados sobre la Convención Internacional sobre la Circulación Automóvil de 11 de octubre de 1909.

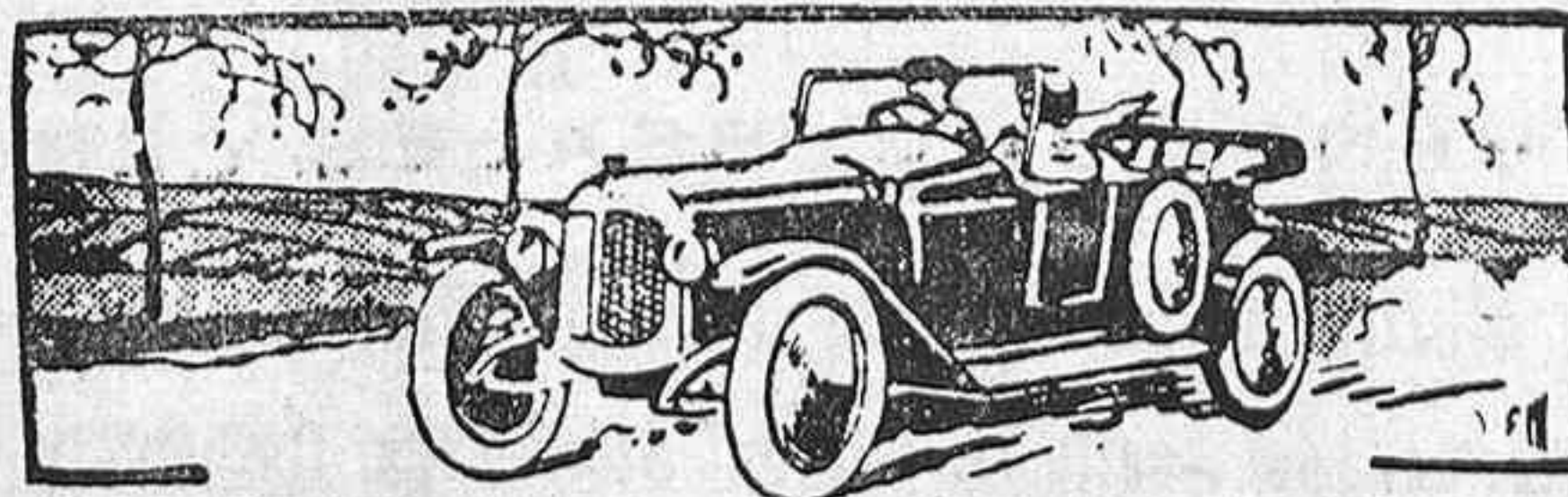
Velocidad máxima

En general la velocidad máxima es de 50 kilómetros por hora, pero en las rutas abiertas y rectas de campo es admitida una velocidad superior. En las aglomeraciones la velocidad no puede exceder de 25 kilómetros por hora.

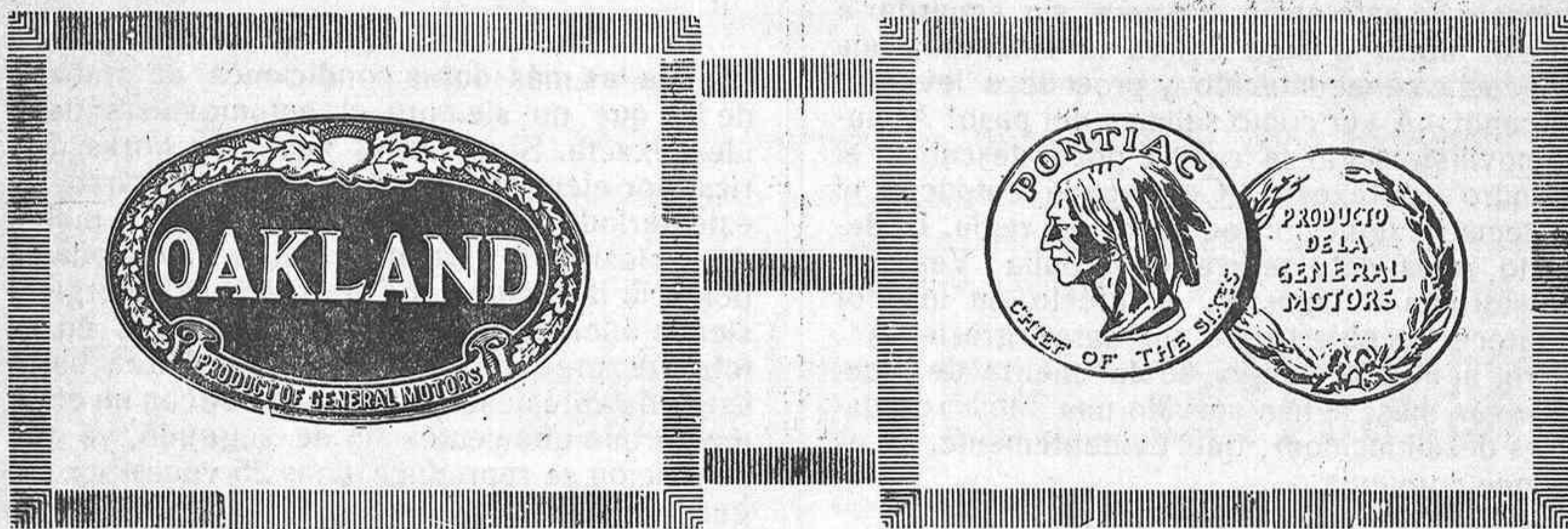
Las prescripciones generales concernientes a la velocidad son reguladas por la Oficina Central de Transportes Locales, órgano nacional dependiente del Comisario del Pueblo para las Comunicaciones, responsable por todas las cuestiones relacionadas con el transporte automóvil, y las cuestiones económicas relativas. Los reglamentos locales sobre la velocidad están a cargo de las autoridades locales.

Sentido de la circulación

En todo el territorio de la U. R. S. S. el sentido de la circulación es por la derecha.



AUTOMOVILES



No deje Vd. de visitar la exposición de los
:-: nuevos modelos de fama mundial :-:

Concesionario exclusivo para Córdoba y Norte de la Provincia:

Eduardo Hurtado M. del Valle

Calle Sevilla, número 8

CORDOBA

Bujías de "Padres desconocidos"

Cuando el automovilista, en mitad del campo, nota que su coche pierde velocidad por efecto de las persistentes fallas—o ratés, como vulgarmente decimos—de alguno de los cilindros, ya sabe lo que le toca hacer como consecuencia de este aviso: Se para, sin aguardar a que el motor lo haga contra su voluntad, baja del coche cariacontecido y procede a levantar el capot. ¡A ver cómo salimos del paso! Al automovilista sagaz le cuesta poco descubrir el cilindro «perezoso». Comprueba entonces el sistema de ignición: todo está en regla. El defecto, pues, debe radicar en la bujía. Veamos: Destornilla la bujía, y, en efecto, su interior aparece recubierto de un sarro grasiento... pero, al mismo tiempo, se da cuenta de que, una vez más, le han servido una bujía «de padres desconocidos», que, evidentemente, no es la que convenía.

¡No compre usted sus bujías al azar!

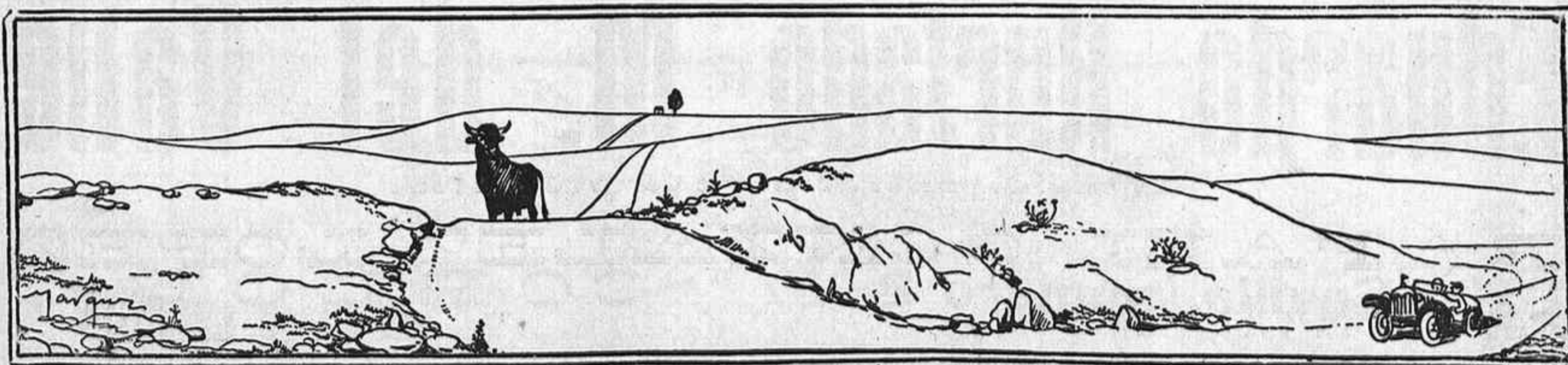
«Son igualmente buenas y sentarán a su motor a las mil maravillas». Con frecuencia excesiva, desgraciadamente, es con este falacioso argumento que se venden las bujías al confiado automovilista, sin que se de cuenta de que con ello le escamotean «su» buena marca, la que tiene experimentada durante millares de kilómetros. No es hasta después, en plena carretera, que se manifiestan las lamentables consecuencias de la substitución: paradas forzadas, quemaduras en dedos, manos pringosas; en una palabra, molestias múltiples e inacabables.

Y es que, a pesar de la molestia de su aspecto, la bujía es un órgano que desempeña función capital. Todo aquel que consagra la debida atención a la compra y cuidado de sus bujías obtiene la merecida recompensa. Claro está que no basta una excursión de algunos kilómetros para poder apreciar el verdadero valor

de una bujía. Solamente el uso prolongado podrá mostrar su seguridad y si realmente responde a las necesidades particulares del motor.

La misión de la bujía

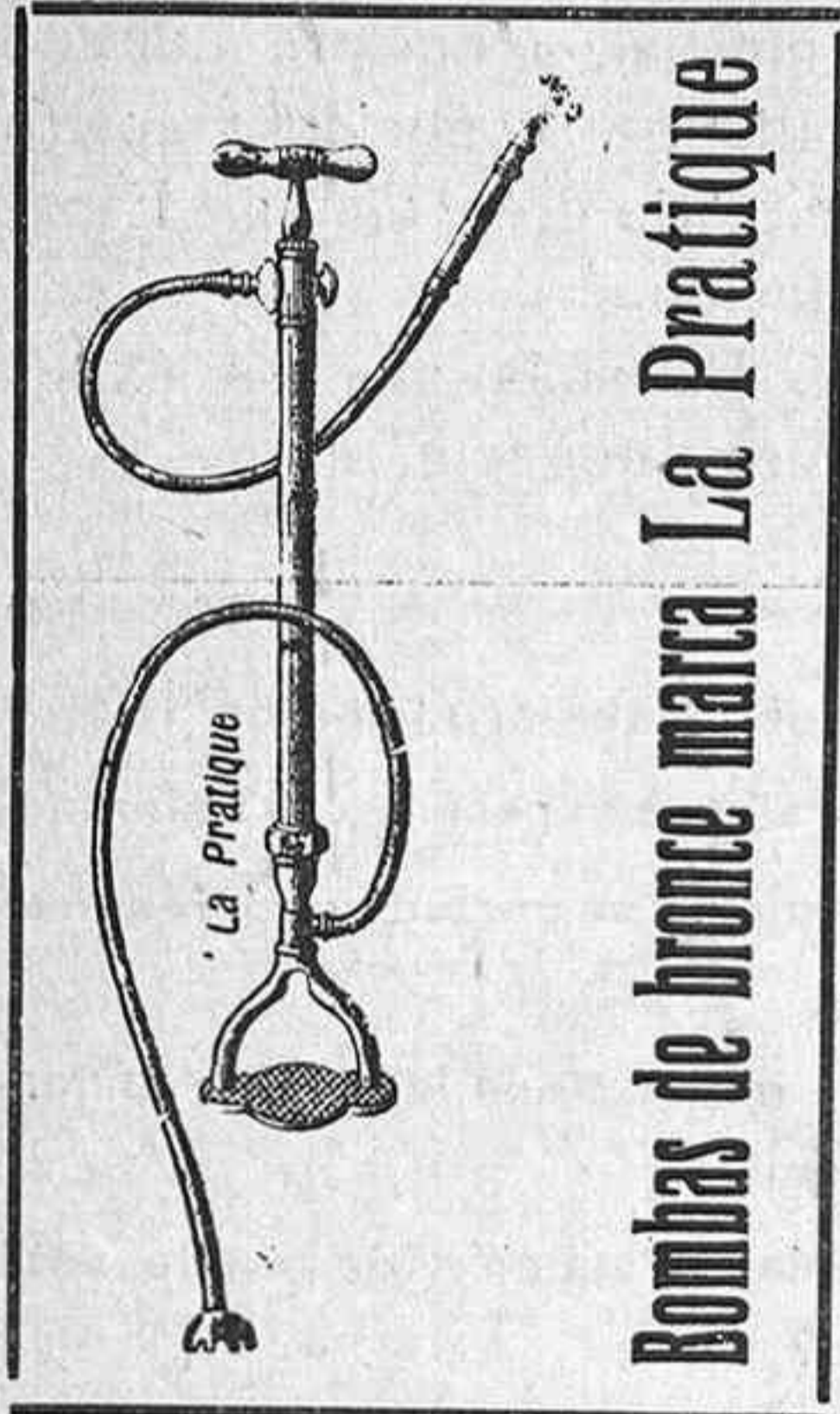
En efecto, el motor de explosión impone a la bujía las más duras condiciones de trabajo, de las que no siempre el automovilista tiene idea exacta. Si un coche marca 12 horas diarias, por ejemplo, cada bujía, en el curso de este período, deberá provocar más de un millón de explosiones. Para que el motor rinda toda su potencia la chispa debe ser cálida y enérgica, siendo además indispensable que salte en el instante precisamente necesario. Ahora bien, este «instante deseado» debe fijarse con un error menor que una centésima de segundo, ya que la ignición se reproduce unas 25 veces por segundo en cada cilindro. La explosión que sigue al chispazo provoca en el cilindro una presión de 30 a 35 atmósferas y una enorme elevación de temperatura (la temperatura de combustión varía entre 2000 y 2500°, según la compresión del motor). La bujía debe, pues, hallarse en condiciones para soportar estas presiones y estas temperaturas formidables. Pero esto no es todo, inmediatamente después del escape, el cilindro se llena de nuevo con mezcla fresca, a temperatura poco más alta que la atmosférica. Estas repetidas alternativas de calentamiento y enfriamiento bruscos, someten a todas las piezas de la bujía a esfuerzos mecánicos considerables. Pero además de resistirlos, y a pesar de todas estas influencias desfavorables, la bujía debe continuar llenando sin desfallecimiento su verdadera misión: conducir al interior del cilindro la corriente de alta tensión, sin otorgarle otra salida que el intersticio de las puntas de los electrodos y conservando siempre idéntica la longitud de la chispa.



LA CAMPANA

JOSE MOLLEJA

CORDOBA



Almacenes de ferretería y calzado - Útiles para limpieza de automóviles
Plumeros, esponjas, gamuzas, cepillos, paspartos, líquido para metales

Inmenso surtido en herramientas para garages

Gato, llaves para tuercas, juegos de llaves y de herramientas en estuches, terrajas, alicates, taladros, brocas, engrasadores, caucho para vulcanizar, celuloide, broches, molesquín para cortinas y capotas

Bombas de bronce marca "La Pratique"

para lavado de automóviles, a PESETAS 40

PARA GARAGES Y REVENDEDORES, PRECIOS ESPECIALES

La Urbana y El Sena

Compañía Anónima de Seguros a primas fijas contra los accidentes de todas clases

FUNDADA EN 1830

Reservas al 31 de Diciembre 1926: Frcs. franceses 293.809.174'89 — Siniestros pagados al 31 de Diciembre 1926: Frcs. franceses 600.000.000'00

Delegación General para España: Avenida del Conde de Peñalver, 5-Madrid

Seguros de: Automóviles, taxímetros, todos riesgos, chauffeurs, individuales y accidentes de caza, accidentes del trabajo

Responsabilidad civil de COCHES y CABALLOS, ascensores, montacargas, farmacéuticos, propietarios de perros, y de inmuebles, fábricas de energía eléctrica, etc.

Toda persona que desee hacer un seguro, debe consultarnos y oír nuestra proposición, que será especial para cada caso

Los señores Asegurados encontrarán la mejor acogida en nuestras oficinas y les mandaremos si lo desean un inspector para estudiar cada clase de seguro.

Agencia general para la provincia:

RAFAEL GONZALEZ LOPEZ

Paseo de la Victoria, 16 dup.

CORDOBA

La supresión de impuestos favorece el desarrollo de la industria del automóvil

Mientras que en Europa se trata más bien de aniquilar que de favorecer la industria automóvil, y por lo tanto el desarrollo del automovilismo, con crecientes impuestos y trabas, nos conviene echar una mirada a lo que hacen en el país donde existe mayor número de automóviles.

Nos referimos, como es natural, a los Estados Unidos. En este maravilloso país, porque así merece que lo llamemos (al menos por lo que se refiere al automovilismo), acaba de ser suprimido el impuesto nacional del 3 por 100 sobre la venta de automóviles nuevos. ¿Comentarios? Creemos que huelgan, porque no seríamos oídos por quienes corresponde. Solamente añadiremos que, con la anulación de este impuesto, cada comprador de un automóvil nuevo en Norteamérica saldrá beneficiado en la importante suma de 15 a 150 dólares, o sea que en pesetas se ahorrará hasta unas 900 pesetas en números redondos. ¡Casi nada! Nuestros gobernantes tienen la palabra.

AUTOMOVILES Chevrolet

Representación para LUCENA y los pueblos de su partido judicial:

José Baltanás

“Garage Español”

Gran stock de piezas legítimas

CHEVROLET

Los automóviles CHEVROLET en Lucena

Ha sido concedida la representación de los automóviles «Chevrolet» para Lucena y pueblos de su partido judicial, a nuestro querido amigo don José Baltanás, conocido maestro mecánico y copropietario del «Garage Español» de aquella población.

Deseamos al Sr. Baltanás muchos éxitos comerciales en su nuevo negocio.—R.

A todos los que hacen trabajar el motor frío, o que lo aceleran con la alegre esperanza de calentarlo más pronto “para que no se perjudique”, les preguntamos lo siguiente:

- 1.º ¿Sabe usted si su motor tiene la bomba sumergida o no en el aceite?
- 2.º ¿Sabe si la tubería de succión de aceite está descubierta o no?
- 3.º ¿Sabe usted de qué material son los pistones y cómo conviene protegerlos?

Adjudicación de obras

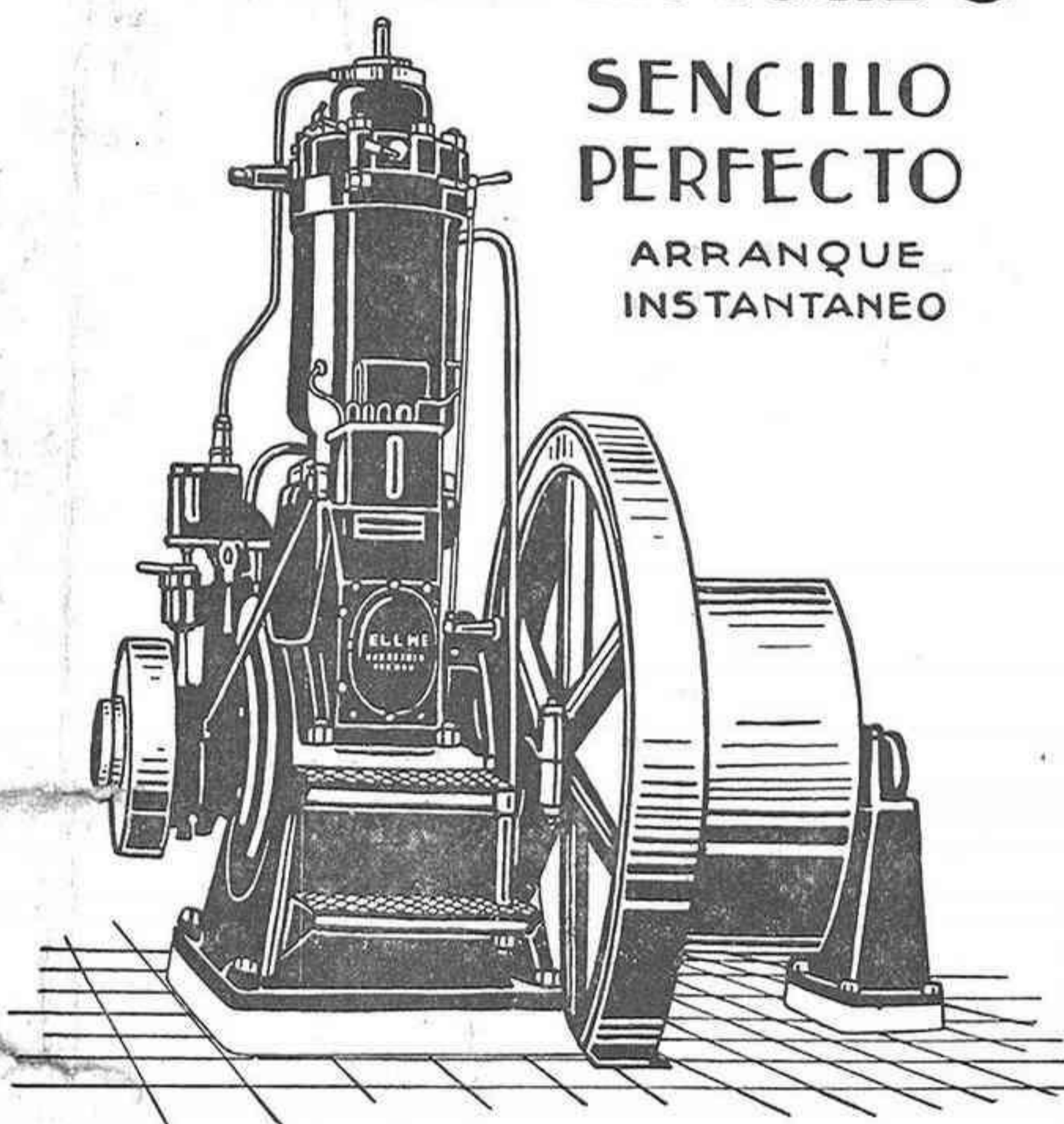
Las carreteras del Circuito en nuestra provincia

Se ha adjudicado el concurso de las obras de construcción de un puente sobre el arroyo Rabanales, en la carretera de Madrid-Córdoba, a don Miguel Cabrera Castro, de Córdoba, en 244'203'52 pesetas, que se llevará a cabo en el plazo de cuatro meses; idem la pavimentación con hormigón de mosaico de la travesía por Villa del Río en los kilómetros 348 al 349, en la provincia de Córdoba, a don Rafael López Beich, en 187,234'47 pesetas; idem las de Pedro Abad en los kilómetros 365 al 367 al mismo, en 187.394'34 pesetas; idem la de la travesía de La Carlota en los kilómetros 431-432, al mismo, en 157.536'12 pesetas.

El sacrificio de los que elaboran la grandeza nacional extrayendo del suelo cosechas abundantes, no puede tener la justa recompensa si las carreteras no son transitables

"ELLWE"

FABRICADO POR
NYA, AKT. BOL. SVENSKA MASKINVERKEN
SODERTALJE SUECIA
DIESEL SIMPLIFICADO



**SENCILLO
PERFECTO**
ARRANQUE
INSTANTANEO

GARANTIZAMOS UN CONSUMO
DE 200 A 215 GRAMOS
POR CABALLO HORA

ENTREGAMOS EN EL ACTO MOTORES
DE 9 A 120 CABALLOS
DE NUESTROS DEPÓSITOS DE

BARCELONA, CORDOBA, JAEN, GRANADA, CARTAGENA,
MADRID, ALICANTE Y OTRAS POBLACIONES

AGENTES
TALLERES ACO
S.A.

TIPOS FIJOS y MARINOS

Más de 800

instalaciones

en España

∴ Entrega inmediata ∴

Arranque en frío

Fácil manejo

Reducido consumo

Seguro funcionamiento

Antes de comprar un motor consulte a
los que posean un

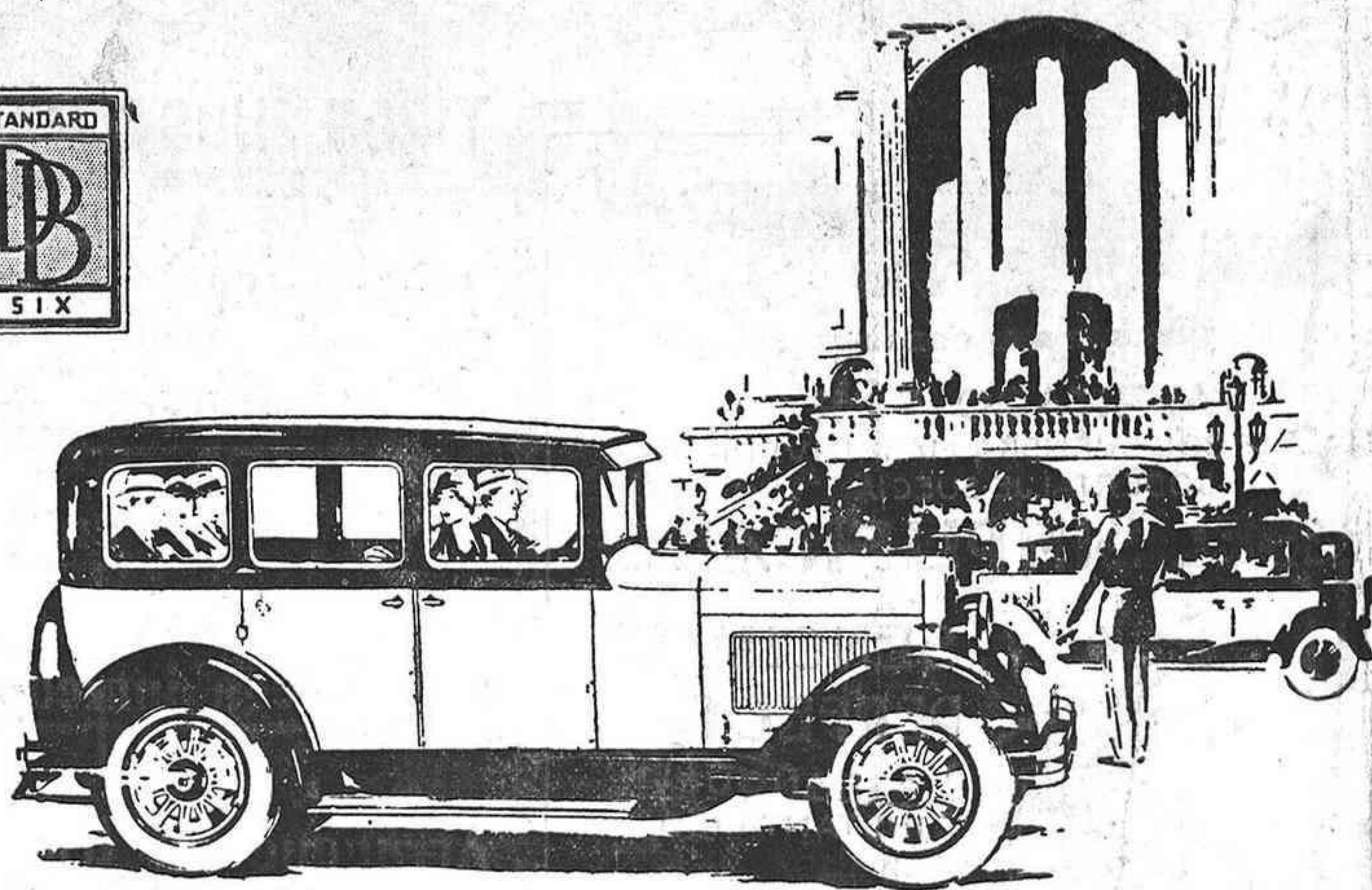
"ELLWE"

Pida lista de clientes y presupuestos

Agente para la provincia de Córdoba

VICENTE MOYANO
Puente Genil

Prim, 5 - MADRID - Apartado, 993



Completamente Moderno

El «Standard 6» de Dodge Brothers posee todas las excelencias de funcionamiento que se pueden esperar de un coche moderno. Acelera ligero y suave, consiguiendo rápidamente alta velocidad y la sostiene con poco gasto de combustible.

Construido de materiales puestas a prueba que han demostrado lo que valen hasta el máximo; este 6 cilindros sobresale como ejemplo en la construcción de autos de este precio y clase.

El surtido completo de coches construidos por Dodge Brothers comprende el «Standard 6», el «Victory 6» y el «Senior 6»

MANUEL GARCIA PLAZA

GRAN CAPITÁN, 27 y 29.-TELÉFONO, 740.—CÓRDOBA.

DODGE BROTHERS
"STANDARD 6"