



214
CÓRDOBA
AUTOMOVILISTA

RENAULT

Automóviles

Camiones

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 Mentilla 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. 214

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE JUNIO DE 1933

La evolución del automovilismo

Los fabricantes de automóviles no descansan. Ahora parece que los autos de un futuro más o menos próximo no tendrán forma de lágrimas: el motor atrás... y algunas más transformaciones radicales.

El auto en forma de gota de agua—*rain-drop*, según el tecnicismo de los fabricantes ingleses—, que es la forma que reduce al mínimo la resistencia del aire, ha despertado enorme interés, y ya están fabricando modelos de esta clase en Inglaterra y Alemania.

Si triunfa la nueva forma, el auto del porvenir no recordará en nada al auto primitivo.

Ya era tiempo. Con ligeras variantes, los autos, hasta hoy, se parecían grandemente los unos a los otros. La tradición de la primitiva forma era mucho más fuerte que la imaginación de los dibujantes de las más poderosas fábricas.

Los primeros coches tenían salpicaderos planos, faroles redondos, ruedas como los coches de tracción animal, y sólo hasta hace unos veinte años un audaz dibujante de automóviles lanzó al mercado un coche de caja puntiaguda.

Desde entonces, sí, el auto evolucionó rápidamente, pero siempre bajo la influencia de los mismos fabricantes. El salpicadero se convirtió en un instrumento en forma de capucha, destinado a cubrir el motor, lo que los primeros días era un aparato tan incierto que tenía que ser colocado en el lugar del coche de más fácil acceso.

Líneas rectas, que desentendían completamente, por decirlo así, de los principios de las «líneas de corriente», reemplazaron las curvas y ángulos de los coches de familia, pero el automóvil aun conserva el mismo contorno general ideado por los primeros constructores.

Entre tanto iba surgiendo una nueva industria: la construcción de aeroplanos. Ello motivó la necesidad de hacer estudios exactos acerca de las líneas de corriente y de la resistencia del aire. Verdaderos hombres de ciencia dedicáronse a estos estudios, y se construyeron los llamados túneles del aire, y de esta manera llegó a ser una nueva ciencia la de las misteriosas corrientes del aire visible. En esta nueva

ciencia se inspiran los revolucionarios de la industria del automóvil. En los coches futuros, el motor ocupará el lugar que científicamente le corresponde, esto es: sobre el eje de detrás. Y es que realmente los coches modernos están exentos de los inconvenientes que, hasta ahora, hacían necesaria la presencia del motor en la delantera del carruaje.

Los nuevos modelos tienden a eliminar, no sólo el vacío formado contra la trasera del coche, sino los remolinos que quitaban velocidad y dejaban tras el coche nubes espesas de polvo. La nueva forma se desliza a través del aire con tan pequeña perturbación del mismo, que las corrientes resbalan blandamente por los costados del coche, y apenas levantan polvo sobre el nivel del suelo.

La ciencia de las llamadas «líneas de corriente», está fundada en fenómenos naturales, en las graciosas curvas producidas en una corriente de agua, cuando se desliza a los lados de una piedra o de cualquier otra obstrucción semejante. La misma Naturaleza ha producido un cuerpo perfectamente *corrientelineado*: el pez.

Claro que el automóvil no es un pez, pero, como el pez y como el barco, desplaza un elemento—aire—, y las mismas leyes aplicadas a la navegación marítima deben ser aplicadas a un cuerpo que se mueve a través del aire, porque en cuanto la atmósfera encuentra un obstáculo procede igual que el agua al encontrar otro.

Cierto que el aire es cerca de mil veces menos denso que el agua, pero la superficie presentada por un automóvil es casi mil veces más pesada que la ofrecida por un pez, aparte de que se mueve a mucha más velocidad que éste. Y así, la reacción del aire desplazado alrededor de un automóvil en marcha.

Hace tiempo que los constructores de automóviles lanzaron las formas *torpedo* y otras cortavientos, destinadas a las carreras, pero la experiencia en los *túneles de viento* han demostrado, casi sin excepción, que esas formas no son más que resultantes del capricho y la fantasía, para cuyo trazado apenas se ha tenido en cuenta las líneas de menor resistencia.

Los autos *corrientelineados* lanzados en Berlín y Londres han constituido un verdadero asombro para los ojos de los transeuntes, acostumbrados como están a las formas tradicionales.

Los constructores de los nuevos tipos oponen al asombro de la gente la afirmación rotunda de que si la Naturaleza tuviera que construir un automóvil, lo construiría... *corrientelineado*, en vista de lograr en él el máximo de eficiencia.

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.

Un gran precursor del auto

La reciente entrada en el Museo francés de Artes y Oficios de un automóvil Serpollet, consagra el recuerdo de una invención realmente genial: la del generador de vaporización instantánea, que constituyó, hace poco menos de medio siglo, el progreso definitivo en la construcción y locomoción de máquinas a vapor.

León Serpollet, autor de aquella invención, era originario de la ciudad de Culoz.

Desde la infancia dió muestras de un genio inventor muy singular.

A los dieciséis años ya había construído toda suerte de aparatos mecánicos. Se decía en torno suyo: «¡Es un nuevo Vaucanson!»

Pero lo que más apasionaba a Serpollet, no eran los secretos del automatismo. Había visto pasar por los caminos los «locomóviles», esas carrozas a vapor provistas de chimeneas, como las locomotoras, y pesadas como ellas; y el joven soñaba en encontrar la simplificación de tales organismos: un motor menos potente, pero más discreto, elegante y práctico.

Fué así como llegó a inventar su generador a vaporización instantánea, gracias al cual se encontraron suprimidos los aparatos engorrosos a que nos hemos referido.

Esos generadores Serpollet, constituidos por un tubo espiral, tenían, por otra parte, la apreciable ventaja de ser absolutamente inexplorivos.

En 1887 Serpollet aplicó su generador a un triciclo, con el cual hizo diversas demostraciones públicas.

Es así como la Sociedad de Ingenieros Civiles fué a presenciar las evoluciones del aparato.

Dos años más tarde, con el mismo triciclo, Serpollet hizo el viaje de París a Lyon.

En el mes de abril de 1891, Serpollet obtenía de la Prefectura la primera autorización para transitar por las calles de la capital francesa en aparato automóvil.

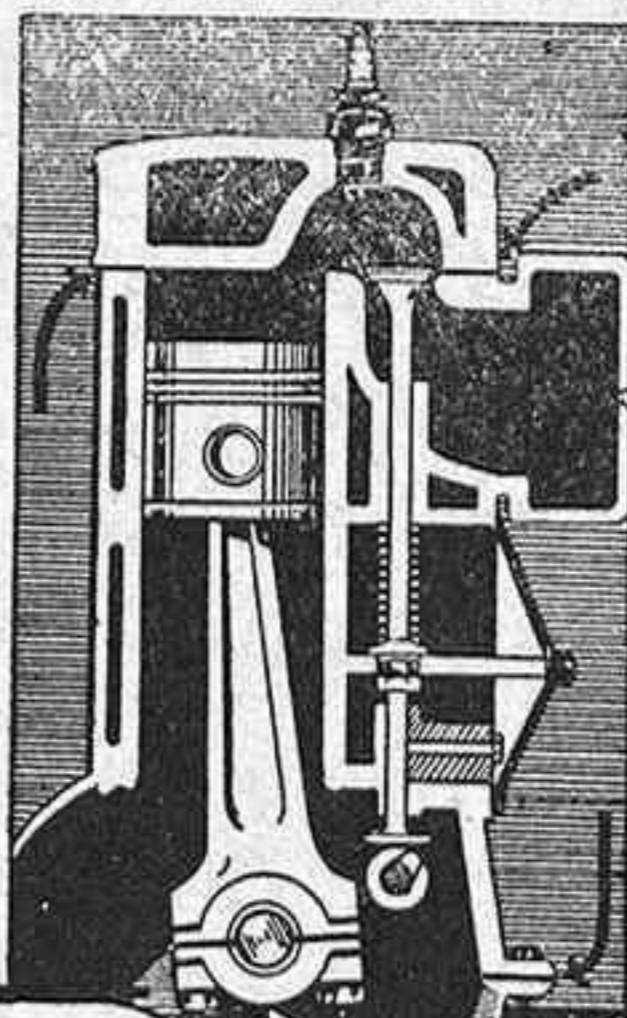
Un cronista de aquella época llamó «aparatos milagrosos» a los inventados por Serpollet.

Un colaborador del «Magazine Pitoresco» hizo un largo viaje a través de París, en compañía del inventor, y escribió: «Es una maravilla ver a nuestro conductor jugar en medio de tantos vehículos prosaicamente tirados por caballos, y adelantarlos todos o darles paso, según lo permita la anchura de la calle o la concurrencia».

Serpollet fué, por tanto, el primer conductor de un vehículo automóvil que transitó por las calles de París.

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR

PERDIDA DE FUERZA



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

L'HERMETIC

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

“El momento de España” por Enrique Mariné

Acaba de ponerse a la venta esta sensacional obra, donde se emiten los juicios de los prohombres políticos, como Alba, Melquiades Alvarez, Besteiro, Calvo Sotelo, Carabias, Castriello, Companys, Marcelino Domingo, Feced, Franchy Roca, Gil Robles, Goicoechea, Diego Hidalgo, Largo Caballero, Lerroux, Marañón, Martínez de Velasco, Nin, Ossorio y Gallardo, Pildain, Fernando de los Rios, Conde de Romanones, Unamuno, Vallina y Ventosa.



De venta en las principales librerías de España, al precio de CUATRO pesetas ejemplar.

En Córdoba: Librería Luque, Gondomar, 11

En el Salón del Automóvil de Nueva York se presentan nuevos modelos con innovaciones interesantes

El Salón Nueva York, inaugurado con mucho éxito, es una exposición interesante en la que se pone de relieve lo mucho que se ha trabajado en los departamentos técnicos de los diferentes constructores americanos para contrarrestar los efectos de la crisis. Todas las marcas presentan muchas innovaciones en sus nuevos modelos 1933, tanto en la planta motriz como en el resto del coche.

La mayoría de motores presentan fuertes compresiones. Así, por ejemplo, Chrysler establece algunos modelos con compresiones de 6,2 y Plymouth tiene una culata roja con compresión de 6,5, Oldsmobile también de 6,5 y Dodge otro igual.

Por lo que hace referencia al régimen se registran también aumentos, siendo corrientes velocidades de 3.600 a 4.000 revoluciones por minuto. Las potencias específicas son del orden de 25 caballos por litro.

Los aumentos de potencia y rendimiento han sido posibles gracias a disponerse ahora de bencinas altamente altidetonantes. en especial las ehladas.

Los constructores americanos tienden a utilizar más profusamente el aluminio de lo que venían haciendo hace unos años.

Las válvulas sometidas a duro trabajo en los motores apretados actuales han merecido especial atención, encontrándose en algunos modelos asientos de válvula de acero.

Como novedad en los sistemas de mando hay que señalar el compensador hidráulico del juego.

En los dispositivos de puesta en marcha se presentan varias novedades, entre ellas el arranque Delco-Remy.

En la mayoría de sistemas el pedal del acelerador controla el dispositivo de arranque que

queda automáticamente desconectado cuando el motor funciona y se produce una depresión en la tubería de admisión.

Los cambios de marcha son silenciosos en todos los nuevos modelos y muchos constructores montan cambios de 4 velocidades.

Los cambios semi-automáticos abundan y se presentan intentos de cambio completamente automáticos, tales como el G. M.

Por lo que hace referencia a los embragues automáticos puede afirmarse que son cosa perfectamente resuelta.

El sistema Bendix equipa muchas marcas y de resultados muy satisfactorios.

En casi todos los nuevos modelos el motor va montado elásticamente. Los coches fabricados por Chrysler y sus filiales aplican el dispositivo de «motor flotante».

Cadillac utiliza en sus modelos 8 y 12 bloques de caucho. Buick monta el motor sobre 5 puntos, dos delante, dos a nivel del embrage y el otro detrás del bloc motor.

Chevrolet monta su motor sobre 4 bloques de caucho y Oldsmobile sobre tres bloques, uno delante y dos detrás.

Hudson y Auburn utilizan soportes de caucho huecos y la casa Continental monta sus motores sobre dos resortes espirales y una almohada de caucho.

Los chasis son en general más rígidos y fuertes de lo que fueron hasta ahora sin ser más pesados. Abundan los modelos presentando arriostramiento cruciforme.

Las carrocerías son cuidadosamente diseñadas y su forma es en la mayoría de los casos bastante eficiente aerodinámicamente.

En resumen, una serie de novedades muy interesantes a las que hay que añadir una marcada tendencia hacia los precios bajos.

LAS VENTAS DE LA GENERAL MOTORS

Las ventas de los Agentes de la General Motors a la clientela americana han sido en marzo último de 47.436 vehículos, 42.280 en febrero y 48.717 en marzo de 1932.

“EL CAPITAN de las ESMERALDAS”

El gran poeta y literato cordobés M. R. Blanco-Belmonte, ha dado a la publicidad una de sus más bellas producciones, en la que da, una vez más, fe de su amor a la ciudad que le vió nacer, y una vez más hace gala de su cultura, su talento y su inspiración. Trátase de la novela

El Capitán de las Esmeraldas

obra que está mereciendo unánimes elogios de la crítica, desde que apareció en la admirable revista «Blanco y Negro», y que ahora ofrece su autor en un tomo de más trescientas páginas a la admiración de sus lectores.—Blanco-Belmonte, ha sabido desvanecer, con su prodigiosa fantasía, la línea que separa lo histórico de lo novelesco, en

El Capitán de las Esmeraldas

fundiendo los hechos reales con sus ensueños de poeta, y ha conseguido dar el máximo interés a su relato, exaltado por el estilo cálido y la corrección impecable de su prosa.—Hay admirables tipos en

El Capitán de las Esmeraldas

que adquieren vida propia e imponderable relieve en el curso de la narración; y sobre todo insuperables descripciones de la Córdoba grande que supo llevar el genio de la raza allende los mares. No debe faltar esta novela en la biblioteca de ningún buen cordobés, si no ya por su altísimo valor literario, por su recia raigambre cordobesa, por su gran fuerza de evocación y por su halago constante a la tierra madre.—Reciba M. R. Blanco-Belmonte, el poeta admirable, nuestra felicitación por su triunfo, al publicar

El Capitán de las Esmeraldas

cuyo triunfo viene a acrecentar los muchos obtenidos por el vate cordobés, en su fecunda vida de trabajador incansable.

EL CAPITAN DE LAS ESMERALDAS

se halla de venta en las librerías de Córdoba, al precio de 5'00 pesetas ejemplar.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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

Del número 5.748 al 5.770

Don Enrique Cabello García, vecino de Córdoba; don Francisco Toro Cantarero, de Córdoba; don Antonio García-Pantaleón Canis, de Córdoba; don Francisco de P. Espinosa Coca, de Bujalance; don Carlos Reina Morales, de Puente-Genil; don Juan Aguilar Osuna, de La Rambla; don Rafael Marín Gallardo, de Ecija (Sevilla); don José Chacón y Chacón, de Puebla de Alcocer (Badajoz); don Miguel Casco Acosta, de Hinojosa del Duque; don Cristóbal Buendía Jiménez, de Lucena; don Francisco Muñoz Alvarez, de El Carpio; don José López de la Manzanara Aparicio, de Córdoba; don José Jiménez Jimena, de Moriles; don Manuel Romero Moreno, de Puente Genil; don Felipe Romero Serrano, de Lucena; don Antonio Serena López, de Lucena; don Rafael Rodríguez Benito, de Córdoba; don José Cuenca Mármol, de Castro del Río; don Luis Borrego Rincón, de Villa del Río; don Antonio Alcántara Pérez,

de Córdoba; don Bernardo Cerezo Prieto, de Córdoba; don Cándido Cobas Fernández, de Córdoba y don Rafael Ortiz Clot, de Córdoba.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

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 Mayo 1933

Del número 1.012 al 1.013

Don Euladio Aguilar Cerezo, vecino de Lucena y don Ramón Puig Alsina, de Córdoba.

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Mayo de 1933

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4991	Fiat	Don Manuel Salinas Valero.....	Córdoba
4992	Ford.....	» Antonio Sánchez Goñi.....	Idem
4993	Hispano-Suiza (O)	» Rafel Ramírez del Espino.....	Lucena
4994	Hispano-Suiza (C)	» José Estrada Orellana.....	Idem
4995	Ford.....	Servicio Agronómico. Plagas del Campo.	Córdoba
4996	Idem	Don Bernardo Cerezo Prieto.....	Idem
4997	B. S. A. (M)	» Francisco Adrián Reyes.....	Idem
4998	Fiat	» Benito Grande Barrera.....	Idem
4999	Hispano-Suiza (C)	» Manuel Navas Moreno.....	Encinas Reales
5000	Citroen.....	» José Naranjo López.....	Montilla
5001	Ford.....	» Federico Bas Rivas.....	Bujalance

En total, se han matriculado 11 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 4; Hispano-Suiza, 3; Fiat, 2; Citroen, 1 B. S. A., 1.

EL ANUARIO-GUIA "AUTOMOVIL COMERCIO" PARA 1933

Ha aparecido notablemente reformado y con multitud de nuevos datos el ANUARIO-GUIA «AUTOMOVIL COMERCIO» para 1933, edición XII.

Esta importante obra es el colaborador indispensable de los Comerciantes, Fabricantes, Agentes, Propietarios de automóviles, Empresas de Omnibús y de todos cuantos están relacionados con el comercio y la industria del automóvil en España.

El ANUARIO-GUIA «AUTOMOVIL COMERCIO» edición 1933, contiene más de 750 páginas de direcciones y datos. Comprende:

1.ª Parte.—Clubs Automovilistas Españoles.—Entidades automovilistas Españolas.—Clubs automovilistas extranjeros.—Comité de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.—Lista de socios de las entidades Automovilistas Españolas.

2.ª Parte.—Relación de las líneas de Transportes en Automóvil, otorgadas en exclusiva, clasificadas por orden alfabético de provincias. Relación de las líneas de Transportes en Automóvil, clase B, clasificadas por orden alfabético de provincias.—Prensa automovilista Española.

3.ª Parte.—Lista por orden alfabético de apellidos y profesiones de todo el comercio y la industria del automóvil en España, debidamente clasificados por provincias.—Relación por marcas, en cada provincia de los automóviles, camiones y motocicletas matriculados durante el año 1932.

Lista de representantes en cada provincia de marcas de automóviles, amortiguadores, Bicicletas, Bujías, Carburadores, Cojinetes a bolas, Lubrificantes, Magnetos, Motocicletas, Muelles, Neumáticos, Parachoques, etcétera.—Lista por orden alfabético de apellidos (sin profesiones) del comercio y la industria del automóvil en toda España (especial para propagandas).

4.ª Parte.—Estadística de los automóviles matriculados en España.—Automóviles matri-

culados en cada provincia desde 1925 a 1932.—Estadística mundial de automóviles en 1932.—Tarifas de contribución semestral para los vehículos de tracción mecánica.—Derechos de Aduana a su importación en España por grupos de naciones.

Transporte por ferrocarril en España.—Impuesto de transporte.

Forma un gran volumen encuadernado en tela y se vende en las principales librerías de toda España.

(Precio incluido envío certificado, veinte pesetas).

«AUTOMOVIL COMERCIO».—Ronda de San Pablo, 27, principal.—(Edificio Olympia). BARCELONA.

En Alemania

Notable aumento en las ventas de automóviles

Los constructores de automóviles han vendido en 1932, 48.598 vehículos, o sea alrededor del 50 por ciento de las ventas de 1931.

Desde principios del año 1933 la situación ha mejorado notablemente. En enero las cifras de venta han sido 4 por ciento más elevada que en enero de 1932, en febrero 14 por ciento, en marzo, 21 por ciento. La mejora continuará seguramente, ya que el nuevo gobierno ha decretado una disminución en las cargas fiscales que pesaban sobre el automóvil.

¿NUEVO MODELO FORD?

Se anuncia que las fábricas Ford, lanzarán al mercado americano dentro de unos meses un nuevo vehículo a un precio sumamente bajo. ¿Se tratará de un nuevo modelo o bien simplemente del 6 H. P., cuya construcción había sido reservada a los mercados europeos?

De mucho interés para los Productores de Aceite

ACIDIMETRO

MOISES

(Perfeccionado)

*El valor comercial del aceite de olivas está en razón inversa de su cantidad en ácidos libres, por lo cual se clasifica como **fino** cuando ésta no llega al uno por ciento; **corriente** si es mayor de uno y menor de tres; e **industrial** si pasa de esta proporción, aunque a veces se tolera hasta un cinco por ciento.—Cotizándose en el mercado las clases citadas con notables diferencias de precio entre unas y otras, es por tanto del mayor interés para cosecheros y compradores conocer con la mayor aproximación el grado de acidez de los aceites a contratar. Para ello circulan en el mercado varias clases de complicados aparatos, costosos los más, cuyos líquidos, de título empírico y gran concentración, inducen fácilmente a errores; dificultades que obvia el **Acidímetro Moisés** por su mayor exactitud, fácil manejo, económico precio y reducido volumen.*

MODO DE USARLO:

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

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

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

AUTOS DE VAPOR

En el circuito alemán de Avus, se han realizado ensayos de un omnibús de vapor, con resultados muy satisfactorios.

Sólo son necesarios tres minutos para que la caldera esté en condiciones de hacer marchar el vehículo, lo que significa una producción de vapor muy rápida.

La máquina de vapor va dispuesta delante del eje posterior debajo de la carrocería, y tiene dos cilindros, uno de alta y otro de baja presión.

La fábrica de locomotoras y camiones Henschel, adquirió una patente norteamericana sobre calderas ligeras, habiendo sido adoptado dicho tipo de generador que va montado delante del coche, bajo el capó.

El radiador se emplea como condensador y el hogar fué estudiado para quemar aceite de carbón de lignito.

El omnibús de vapor presenta todas las ventajas características de los vehículos de vapor: ausencia de cambio de marcha y embrague, flexibilidad y marcha silenciosa.

En los Estados Unidos Las esperanzas de la industria del automóvil

En los centros industriales se espera que, ya que la producción de automóviles en 1932 fué solamente de 1.436.000 vehículos, o sea el 41 por ciento menos que en 1931 y la producción más baja desde 1918; en 1933 se producirá un gran aumento en las ventas.

Para llegar a esta conclusión se fundan en varias razones, entre ellas: existen en Estados Unidos 21 millones de vehículos en circulación, de los cuales, 4.200.000 tienen más de 7 años y cuya existencia toca a su fin. El consumo de esencia ha ido aumentando a pesar de la disminución del número de vehículos en circulación, lo que demuestra la utilización intensiva de los vehículos que están en servicio, de donde proviene un desgaste más rápido que llevará a cierto número de propietarios a reemplazar sus vehículos, y en fin, los precios extremadamente más bajos de los vehículos más corrientes: Ford, Chevrolet, Plymouth, etcétera, que oscilan entre 450 y 550 dólares, es fácil que anime a los compradores.



**DESECHE SUS BUJIAS VIEJAS,
DEMASIADO GASTADAS... INSTALE
NUEVAS CHAMPION y
DISFRUTE DE UN
AUTOMOVIL
RAPIDO Y SUAVE**

Bujías
CHAMPION

PIDALAS EN SU GARAGE



Esta punta de
nueva forma
produce
**ENCENDIDO
PERFECTO**

Notas del carnet automovilista

En Australia se está ensayando con buenos resultados un nuevo tipo de cubierta para caminos pavimentados. Consiste en el empleo de goma de viejos neumáticos desmenuzada y mezclada a alquitrán a 150-180 grados, en la proporción de 20 por 100 de goma. La superficie tratada con esa mezcla sería más lisa y uniforme que la tratada únicamente con alquitrán.

—:—

El derecho de peaje carretera ha dado pésimos resultados en Polonia, disminuyendo la circulación; por este motivo ha sido suprimido desde el 1.º de julio y sustituido por un impuesto al combustible.

—:—

Mientras en los Estados Unidos siguen construyéndose numerosas carreteras con superficie de cemento, en Europa aumentan la alquitranadas. En Francia se utilizan con ese fin, anualmente, alrededor de 600.000 toneladas de alquitrán.

—:—

En Colonia y Hamburgo se han cerrado al tráfico algunas calles, con objeto de que los niños puedan jugar libremente y sin peligro.

—:—

En el Estado de Michigan, Estados Unidos, ha sido declarado obligatorio, en los automóviles, el empleo de vidrios inastillables.

—:—

Las estadísticas de los distintos Estados de Norte América demuestran que Cleveland tiene 394.004 automóviles y una población de algo más de 290.000 habitantes, es decir, más coches que personas. Considerando a ojo que por lo menos una mitad de los habitantes, por razones de sexo, edad y temperamento, no puedan guiar, se deduce que prácticamente cada habitante de Cleveland tiene dos automóviles. En comparación con Cleveland, los de

Los Angeles son unos pobres, ya que para 1.238 000 habitantes no tienen más que 851 556 automóviles. Y en Nueva York y Chicago están aún peor...

—:—

Una nueva disposición de las autoridades de Dinamarca establece que ningún automóvil puede llevar mascotas o adornos de ningún género en la tapa del radiador; dichas autoridades parece que han comprobado que en varios casos esos adornos, terminados en punta, fueron la causa de daños graves en colisiones y atropellos.

—:—

El Gobierno de Honduras ha prorrogado por tres años la franquicia aduanera para automóviles, camiones, neumáticos y cámaras de aire y lubricantes.

—:—

Se ha constituido en Bruselas, Bélgica, un comité para la creación, en las cercanías de la ciudad, de una pista-carretera de cinco kilómetros con rectas, curvas y pendientes, en terreno privado, para hacer disputar carreras de automóviles y motocicletas.

—:—

La Federación Nacional de los clubs automovilísticos de Francia ha declarado veteranos del automovilismo francés, entre otros, a los señores Archdeacon, L. Auscher, M. Barbarou, L. Bonneville, G. Bouton, A. Brasier, E. Brillié, Marqués de Chasseloup-Laubat, G. Cormier, André Couve, H. R. Debray, Barón de Dietrich, Marqués de Dion, Georges Durand, M. Farman, Abate Gavois, C. P. Jacquemin.

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA
 Antonio Carmona Contreras
 Duque de Hornachuelos, 12 dup.
 Teléfono 1754 CORDOBA

Historia del caucho

El uso más importante del caucho está en la fabricación de ruedas para automóviles. Muy distinto sería en todos sus aspectos el progreso material moderno si no se hubiese inventando la forma de emplear el caucho para aquel fin. Ese invento se debe a un norteamericano llamado Charles Goodyear, que era un comerciante de Filadelfia. Desde joven se había preocupado en inventar máquinas y herramientas. El problema de dar al caucho consistencia e inalterabilidad a los cambios de temperatura—lo que habría permitido numerosos empleos industriales—, fué el que más constantemente reclamó la atención de Goodyear. Pero, a menudo, la falta de dinero le imposibilitaba para realizar sus experimentos. Su casa de comercio marchaba mal. No obstante, tal era la fe que tenía en el resultado de su labor, que a fin de obtener dinero para proseguir los experimentos vendió los libros de escuela de sus hijos. Adquirió cierta cantidad de caucho y lo extendió sobre tela de algodón. Con este material se confeccionó ropas. Fabricó también zapatos de goma, que resultaron inútiles, porque con el calor se ponían pegajosos. Un día cubrió un trozo de caucho con una capa de pintura. Este experimento tampoco le dió el resultado esperado, y entonces intentó quitar la pintura por medio de un ácido. Examinando el caucho algún tiempo después, notó que el calor lo alteraba menos que antes. Pero esto ocurría sólo con la superficie del caucho. Goodyear entendía muy poco de química y de aquí que los experimentos le fueran demasiado difíciles. Trabajaba, como quien dice, al azar. Tal vez con

mayores conocimientos habría conocido el resultado de un experimento de antemano, es decir, sin necesidad de realizarlo. Por fin obtuvo buen éxito, por mera casualidad. Un día, mientras mezclaba azufre con caucho cayó un poco de la mezcla sobre una estufa encendida. Examinó la mezcla y comprobó que no la derretía el calor ni la afectaba el frío. Prosiguió sus trabajos, a base de este descubrimiento accidental, y llegó a inventar un procedimiento que permitía obtener caucho inalterable a los cambios de la temperatura ambiente. Este procedimiento—que se llama «vulcanización», del nombre de Vulcano, dios del fuego—consiste en llevar a punto de fusión una mezcla de azufre y caucho.

Sus esfuerzos habían alcanzado al fin el resultado tan esperado, pero no recibieron la recompensa que merecía. Goodyear murió en la pobreza a la edad de 60 años. Gracias a su invento el caucho tiene hoy innumerables usos industriales, el principal de los cuales es, como dijimos, el de ruedas para vehículos automóviles. En los primeros tiempos éstas eran macizas, y, por lo tanto, muy costosas. Dunlop inventó la cámara de aire—los neumáticos—que permite emplear sólo la cubierta de caucho. Este invento, que completa al Goodyear, facilitó el rápido desarrollo de una industria que en pocos años llegó a ser una de las primeras del mundo.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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 ESPANA; DECRETO RELATIVO A LA INTERVENCION DE LOS GANADOS PROCEDENTES DE LAS FINCAS A QUE AFECTA LA LEY DE REFORMA AGRARIA; LEY REFERENTE A LA ACCION DE DESAHUCIOS EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE FINCAS RUSTICAS; DECRETO REGULANDO LAS ORGANIZACIONES LOCALES Y PROVINCIALES DE TENEDORES DE TRIGO; REGLAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS PRECEPTOS CONTENIDOS EN EL REFERIDO DECRETO, con formularios de instancias.