

32

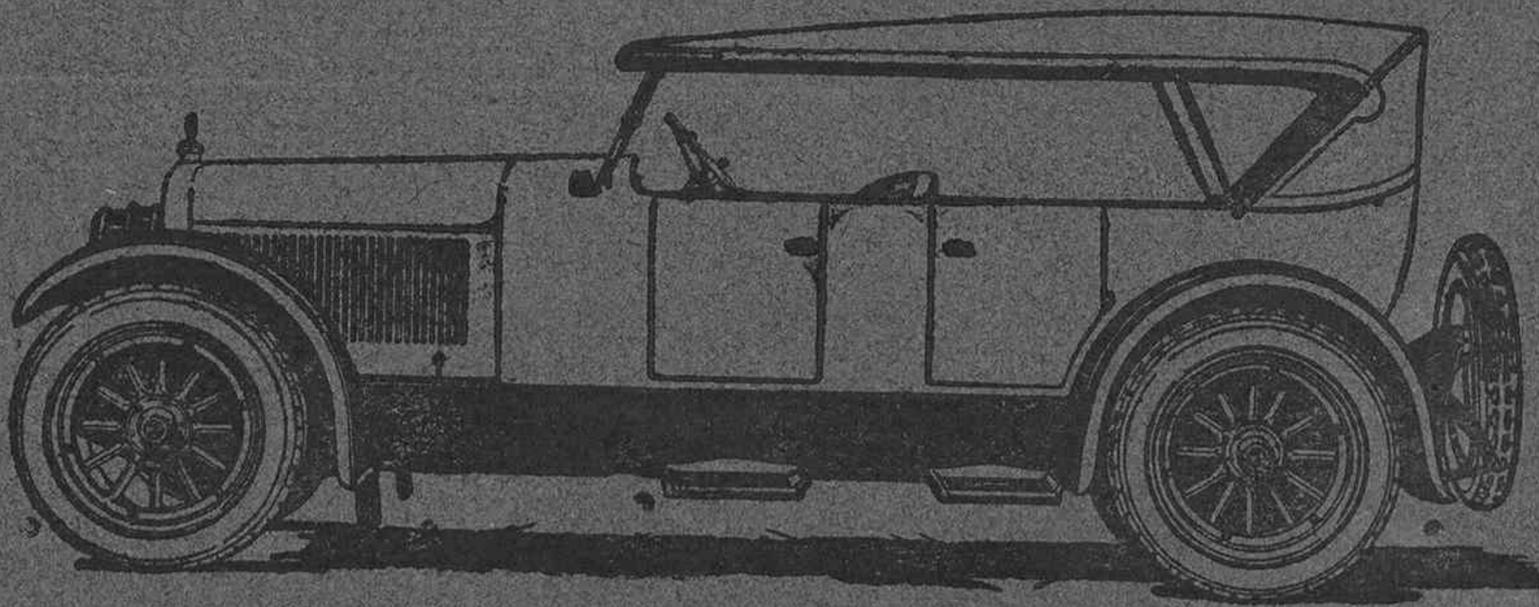


CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

EJEMPLAR
UNA
PESETA

AUTOMOVILES CHANDLER-CLEVELAND

Representacion exclusiva: MARIANO SANCHO (S. A.)
Casa central: General Martínez Campos, número 9.—MADRID (10)



SUCURSALES DE PROVINCIAS

VIGO: García Barbón, 39.
SEVILLA: O'Donell, 38.
BILBAO: Gran Vía, 9.

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102.
SANTANDER: Garage Sancho.
GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4.

GIBRALTAR Irish Town, 6
CORDOBA: G. Capitán, 13

Ventas al contado y a plazos.

Aceites, grasas, neumáticos, accesorios.

AMORTIGUADORES

Hartford

LOS INDISCUTIBLES

LOS ÚNICOS QUE HACEN PRAC-
TICABLES LOS MALOS CAMINOS

AGENCIA EXCLUSIVA:

M. ARTEMAN, S. EN C.

GARAGE CERVANTES □ AVENIDA DE CERVANTES, 16

CÓRDOBA



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Año II

ORGANO DE LOS AUTOMOVILISTAS DE LA PROVINCIA
REVISTA QUINCENAL

N.º 32

OFICINAS: SEVILLA, 16

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 213

15 DE OCTUBRE DE 1924

Suscripción: Trimestre, 10 pesetas.—Semestre, 19.—Año, 38.—Pago anticipado.

Indicaciones prácticas respecto a la forma de ajustar los frenos

La correcta disposición de los frenos es un trabajo de creciente demanda entre los dueños de automóviles y camiones. Débese esta demanda a las tres circunstancias siguientes:

El mayor número de automóviles en circulación impone la necesidad de detenerse con mayor frecuencia en las calles de mucho tráfico.

La imposición de severas penas y multas para los automovilistas que no obedecen a los reglamentos del tráfico.

El creciente número de automóviles con frenos en las cuatro ruedas. La súbita parada de un vehículo con automóviles incapaces de pararse con igual prontitud, a causa de los frenos incorrectamente ajustados.

La importancia del perfecto ajustaje de los frenos está destinada a crecer y a constituir un detalle importante del programa de la conservación mecánica, a medida que suba el número de automóviles con frenos en las cuatro ruedas.

No basta arreglar los frenos y revestirlos de guarniciones nuevas siguiendo la costumbre que ha predominado hasta ahora en los talleres, costumbre que deja mucho que desear. Los ajustes deben ser permanentes y seguros. Las irregularidades de los frenos pueden clasificar-

se en cinco grupos, de acuerdo con los efectos que producen, los cuales son:

1. Los frenos no sujetan; 2. Los frenos sujetan más de un lado que en el otro; 3. Los frenos arrastran; 4. Los frenos rechinan; 5. Los frenos rechinan y agarran mucho.

Los Frenos no Sujetan

Cuando los frenos dejan de sujetar del todo o bien cuando no sujetan o no agarran lo suficiente para detener y parar el vehículo, el defecto se debe ordinariamente al desgaste del lubricante del eje trasero; para que la grasa no se escurra por los collares de los frenos, debe limpiarse todo el lubricante que hubiere sobre los collares y las guarniciones. Para esto se recomienda usar gasolina o petróleo.

Si hay mucha acumulación de grasa, es necesario quitar los collares o bandas para limpiar bien toda la grasa de las guarniciones. Estas se limpian con gasolina y un cepillo. Si hay poca grasa no hay necesidad de proceder en la manera indicada, pues haciendo correr el automóvil cuesta abajo, se derretirá el lubricante de las guarniciones y quedarán éstas en buen estado.

A menudo se evidencia la necesidad de volver a ajustar los frenos cuando el pedal llega casi a tocar las tablas del piso antes que los

frenos empiecen a funcionar. Cuando el pedal se halla en este estado no hay seguridad alguna en el enfrenamiento rápido y positivo que se necesita en casos de urgencia. Los frenos deben empezar a agarrar tan pronto como se haya oprimido el pedal un par de pulgadas. El ajuste, por supuesto, varía en cada automóvil. Lo general es que al hallarse el pedal oprimido hasta la mitad de su carrera, los frenos empiecen a detener el vehículo.

Los Frenos sujetan más a un lado que en el otro

Se debe este defecto a la falta de compensación del sistema. Suelen deberse también a la presencia de la grasa en uno de los frenos. Cuando los frenos actúan mediante un eje de compensación, la operación debe ser simultánea.

La desigualdad del movimiento denota incorrecto ajuste o bien excesivo desgaste. Los sistemas sin compensación común, es decir, los sistemas en que cada freno tiene compensación, están igualmente expuestos a anormal funcionamiento debido al desarreglo del ajuste de los collares y al desgaste excesivo de las guarniciones.

Cuando un freno sujeta más que el otro, el automóvil en movimiento tiene la tendencia a ladearse al recibir el enfrenamiento. Si el automóvil tiene un mecanismo de dirección muy expedito, como sería uno del tipo revisible, se sentirá el efecto del enfrenamiento desigual en la misma rueda de dirección.

No es fácil corregir la deficiencia antedicha. Si un freno está lleno de grasa, debe, por supuesto, limpiarse muy bien. Si hay necesidad de ajuste, hágase éste con cuidado, recordando que la compensación exacta es de suma importancia.

Los Frenos arrastran

El arrastre de los frenos se debe o a que están demasiado apretados o a que los collares están deformados. El juego entre el collar y el tambor varía, pero para la mayor parte de los automóviles, es alrededor de $1\frac{1}{32}$ de pulgada, es decir, aproximadamente un milímetro. El juego debe ser uniforme en toda la circunferencia. No ha de ser de $1\frac{1}{64}$ de pulgada en una parte y de $1\frac{1}{4}$ de pulgada en otra. Un freno mal dispuesto está expuesto a rápido desgaste, sobre todo en los puntos en que establece contacto con el tambor.

Los Frenos que rechinan

El rechinado de los frenos necesitan ajuste. Por regla casi invariable se eliminan el rechinado disponiendo el collar de manera que tanto

abajo como arriba tenga igual juego. Los frenos bulliciosos son inseguros. Con frecuencia se presenta el caso de frenos que continúan con rechinado a pesar de haber sido cuidadosamente ajustado. El persistente ruido puede eliminarse lavando y limpiando las guarniciones con gasolina y dándoles aspereza con cepillo de alambre. En casos extremos, puede ranurarse la guarnición en la sección opuesta al anclaje del freno.

Los Frenos rechinan y agarran mucho

Estas irregularidades se deben a varias causas. La más común se debe a la falta de movimiento en algún punto del sistema de articulación. Débese también al movimiento libre del eje trasero. Cuando se aplica el freno, en un caso de esta clase, el eje se tira hacia atrás, debido a la resistencia a tracción del suelo, lo que tiende a agarrar demasiado. Cuando la soltura del eje está a un solo lado, el efecto será igual al descrito al número 2. En automóviles que tienen sistema de propulsión Hotchkiss, el eje suele resbalar un poquito sobre los muelles si las bridas o sujetadores de éstos no están bien apretados.

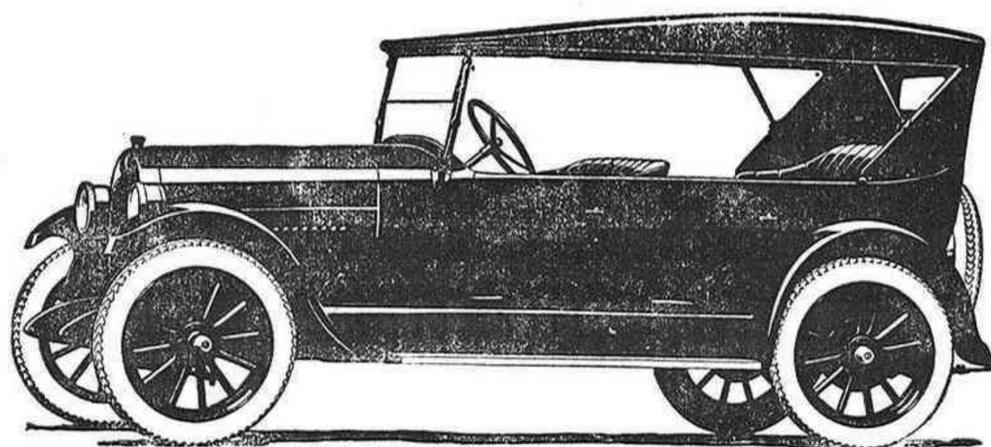
Puede evitarse esto examinando el estado de la pintura y de la grasa del muelle, tanto al frente como atrás. Se observará entonces que cualquier movimiento del eje delatará por la ausencia de pintura y grasa de la parte afectada del muelle.

A veces se produce un efecto similar debido a la falta de movimiento de la varilla o del brazo, sobre todo cuando los brazos del balancín del freno no están exactamente en el centro del campo de acción del eje. Las desviaciones del eje cuando se aplica la fuerza, tenderá a alargar o a recortar el largo efectivo de la varilla del freno. Cuando el automóvil tiene muelles transversales, la falta de movimiento en los soportes del muelle tendrá similar efecto, el cual se evidencia por una acción trepidante al aplicar el embrague o el freno. Si varias de las hojas del freno están rotas, se puede entonces atribuir la falta a la rotura.

Las guarniciones glaseadas originan muchas molestias. Hay diversas maneras de evitar el glaseamiento de la guarnición. Una de las más fáciles y seguras es limpiar con gasolina y luego darle aspereza con un cepillo de alambre, terminando la operación con la aplicación de un poquito de aceite de castor. Se elimina por completo el englasamiento con la aplicación del aceite de castor.

El glaseamiento se debe al recalentamiento y excesiva presión. Estos dos factores endurecen la guarnición, haciéndola quebradiza. La

El recorrido de un OLDSMOBILE



Nueva-Yorch.—Cerca de 5.000 kilometros separan la costa atlántica norteamericana de la costa del Pacífico. El automovilista que emprende el viaje a través del Continente, sabe que le aguardan toda clase de dificultades, debidas, tanto al mal tiempo como al mal estado de las carreteras, y sabe que cuantas molestias y transtornos se les pronostica a su salida, rara vez deja de presentarse en algún lugar del largo recorrido.

La reciente hazaña de «Cannonball» Baker, que fué de costa a costa en un Oldsmóvil corriente «30» de turismo, al que se habían quitado todos los engranages del cambiode



marcha excepto los de toma directa o alta velocidad, trae a la memoria la primera carrera transcontinental, que tuvo lugar en 1905.

Los dos automóviles que se disputaron el triunfo eran ambos Oldsmóviles, progenitores del nuevo Oldsmóvil, tan reputado actualmente.

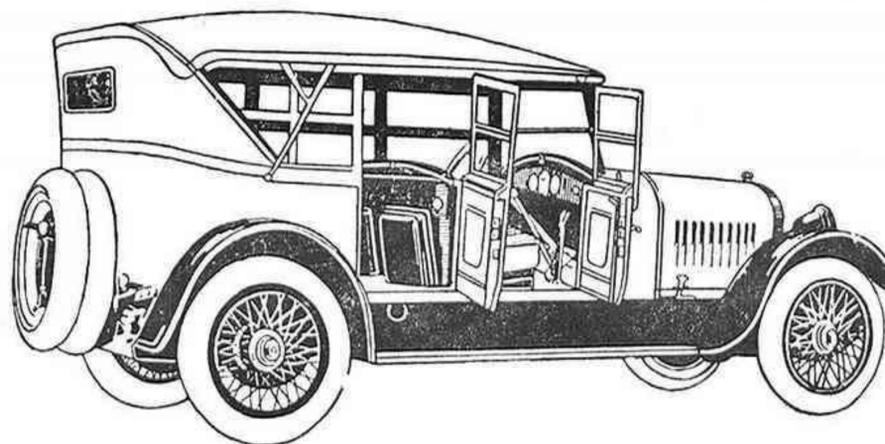
El 8 de mayo de 1905, los dos coches conducidos por hombres atrevidos que sabían que iban a arriesgar la vida, partieron de Nueva York.

A los 44 días, uno de los Oldsmóviles llegó a Portland, sin que ni el coche ni el conductor hubiese sufrido graves daños; el otro, llegó la semana siguiente, porque hubo de demorarse en el camino.

El año actual un Oldsmóvil, ha hecho el mismo recorrido en menos del tiempo invertido en el año 1905, demostrando con su estabilidad y sus admirables materiales empleados en sus construcción.



Cadillac



**Representante para Córdoba y su provincia de los Cadillac y Oldsmóviles
A. Carrizo-A. de Canalejas, 22, frente a la estatua del Gran Capitán**

LOS HISPANO-SUIZA Y BUICK

El triunfo de los Fiat

Organizada por el Automóvil Club Servio-Yugoeslavo, el 14 de Agosto se realizó una carrera de velocidad en el camino, que desde Lubiana sigue hacia el confín italiano, y precisamente en el trecho de 6 kilómetros desde Vrhnika a Logatec. La carretera, seguidamente en cuesta con fuertes pendientes, tiene una cantidad de vueltas—48 en total—y algunas muy cerradas que la rinden extremadamente dificultosa.

En efecto, durante los ensayos, varios corredores, contando con lo peligroso del recorrido, prefirieron una prudencial retirada a un suceso muy problemático y aleatorio, por lo cual la categoría para coches de turismo de 3.000 cmc., en la que se hallaban inmatriculados numerosos coches de marcas afamadas, quedó anulada. Entre las inscriptas figuraban las Casas Fiat, Oakland, Daimler, Alfa-Romeo, Puch, Lancia, Minerva, Ford, Salmson, Wanderer y otras.

Con el favor del tiempo, un público numerosísimo presenció el certamen que, relativamente a las condiciones del terreno, dió resultados muy brillantes.

Los pequeños cilindrajés en este caso se demostraron no inferiores a los cilindrajés mayores y tal vez más aptos para ese recorrido. En efecto, en la categoría hasta 1.507 cmc., coches de deporte, un Fiat-501 guiado por el conde Herberstein con un tiempo de 6'47" 2/5, ocupó el primer puesto, seguido a un segundo de distancia por el Fiat-501 del barón Ghyzy.

En la categoría de más de 3.000 cmc., coches de turismo, llegó primero Vokac en un Daimler en 6'47", y segundo Accetto en un Chevrolet en 7'2" 3/5, mientras en la categoría hasta 1.500 cmc. resultaban en los dos primeros puestos, respectivamente, Ebersberg en un Wanderer, en 8'38" y Kraber en un Puch, en 9'13".

En los coches de carrera venció Josip Jurza en un Ford-especial en 6'9" 4/5. R.

Ha bajado la gasolina

en el Gran Garage se vende filtrada y garantizada a la medida por el verificador Oficial de Contadores, a pesetas 0'66

GRAN GARAGE
(Frente a la Plaza de Toros)

Un nuevo plano-itinerario de Córdoba a Málaga

En la semana próxima recibirá los socios-suscriptores de CORDOBA AUTOMOVILISTA un nuevo plano-itinerario de Córdoba a Málaga, editado por nuestra cuenta para regalarlo a nuestros adheridos.

Dicho plano está tirado a dos tintas, indicando en el mismo los pueblos del tránsito, kilometrados con toda claridad, para mejor comprensión.

En breve editaremos otro plano itinerario de Córdoba a Granada, que también regalaremos a nuestros adheridos.

Si algunos de éstos no recibiese a su tiempo el plano-itinerario, le agradeceremos nos lo comuniquen seguidamente, con objeto de enviarles otra tarjeta del indicado plano.

Intereses provinciales

Las carreteras de Puente Genil

En nuestro número anterior dábamos cuenta del telegrama dirigido por el Presidente del Círculo Mercantil, de Puente Genil, al Subsecretario del Ministerio de Fomento, pidiéndole se asignase alguna cantidad para las carreteras de nuestra provincia, de los 15.000.000 de pesetas presupuestados con destino a las que tienen firmes especiales.

El Subsecretario de Fomento ha contestado con otro telegrama al Presidente del citado Círculo, don Eduardo Chavarría, que dice:

«Contesto su telegrama, manifestándole que cantidad consignada para firmes especiales se ha distribuido para adoquinados travesías grandes poblaciones, por tratarse de puntos sometidos a más intensa y pesada circulación, razón por la cual, no ha podido tener cabida propuesta relativa a Córdoba, lo cual lamento muy de veras».

«Mucho agradecemos la atención del señor Subsecretario contestando a nuestro telegrama y apreciamos su buena voluntad, pero quisiéramos que por la Jefatura de Obras Públicas, se informase al Ministerio que el tránsito por la carretera de esta estación sólo puede compararse con el de cierta carretera de Valencia y la de Granada a Santafé. En época de recolección de aceite y aceitunas, la fila de carros no se corta en kilómetro y medio. Esperamos, pues, tener más suerte en la próxima ocasión, por tratarse de una verdadera necesidad para el buen tránsito por citado trozo de carretera».

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Domicilio Social: Pamplona

DELEGADOS PROVINCIALES DE CORDOBA:

La Calle y Colinet

Calle Marqués de Boil, 6

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.

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid.

SUCURSAL EN CORDOBA

Calle Duque de Hornachuelos, núm 8

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan: 3 por 100 - Libretas máximo 5.000 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 1/4	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.

Los automovilistas

y el

FINO CRIADO



Los automovilistas prefieren el

“FINO CRIADO”

a todos los vinos.

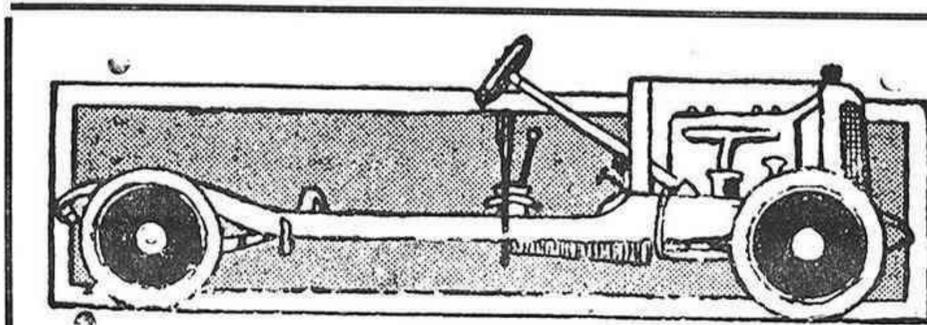


COSECHERO:

JOSÉ CRIADO PINO

Aguilar de la Frontera

Se desean representantes con buenas referencias.



Sección Técnica

Defectos en el juego de las válvulas

Una manera segura de averiguar si se pega o trabaja el vástago de la válvula es dejar caer la válvula limpia sobre un asiento, desde una altura de dos pulgadas (5 cm.) más o menos. Si hay suficiente juego, la válvula caerá expeditamente y al tocar al asiento emitirá un sonido claro y sonoro. Si por otra parte cae y queda trabada o pegada una pequeña fracción de pulgada antes de llegar al asiento, quiere decir que no hay suficiente juego y conviene, por lo tanto, corregir la falta, de lo contrario el motor dejará de funcionar bien. El juego entre el vástago de la válvula y el agujero de la guía debe ser de 002 o 003. Hay así suficiente espacio para la dilatación.

Es necesario recordar que el vástago de la válvula funciona bajo difíciles condiciones, pues recibe muy poco lubricante y la válvula de escape lo recalienta bastante. La válvula de admisión, por su parte, suele funcionar en un baño de gasolina cuando es incompleta la evaporización del combustible.

Si la válvula no cae sobre su asiento con un sonido claro, y al mismo tiempo se ve que hay correcto juego, existe, en tal caso, la posibilidad de que el vástago se encuentre ladeado. Esto puede averiguarse en seguida rodando el vástago sobre una superficie perfectamente lisa y plana, cuidando de que la cabeza quede colgando al borde. Si el vástago está derecho o recto, rodará sin inconveniente alguno. Si está ladeado, se observará en el acto el defecto. La parte ladeada debe marcarse con tiza.

El vástago ladeado se endereza ordinariamente con la ayuda de un martillo liviano. No

hay necesidad de recalentarlo. Después de varios golpes de martillo, debe probarse nuevamente para ver si se ha enderezado perfectamente.

Algunos mecánicos piensan que es necesario recalentar las válvulas para enderezarlas. Esta práctica no resulta conveniente, y tampoco es necesaria. El vástago puede enderezarse en frío, pues el acero de que está hecho no es sumamente duro ni quebradizo. Al recalentar el vástago se corre el peligro de que los golpes de martillo lo deformen, y modificada su forma, queda inservible.

Al someter las válvulas a pruebas téngase cuidado de hacerlo mientras el vástago esté en la posición de abajo. La tuerca reguladora debe aflojarse para que haya bastante juego para facilitar las pruebas.

Después de esmerilar, limpiar y regularizar las válvulas, los vástagos deben recibir un juego doble. El motor debe funcionar en esta condición durante algunos centenares de kilómetros, al cabo de lo cual se someten las válvulas al final inspección. Si el juego, al principio, es insuficiente, la acción continua de la válvula lo hará desaparecer. Por esta razón se recomienda dejar doble juego al principio, para que la válvula obtenga con el uso un buen asiento.

Un pequeño golpe de la válvula sobre el asiento, debido a insuficiente juego, o bien una partícula de hollín alojada sobre el asiento, causará mucho daño, sobre todo a la válvula de escape. Los gases calientes que pasan por el asiento intensificarán el perjuicio en los puntos de escape. La única manera de remediar la irregularidad es torneando y esmerilando nuevamente el asiento.

Automóviles de Alquiler

Para viajes paseos, excursiones, etc.—Hudson y Cleveland

Rafael Díaz (Tirantes)

CALLE DOCE DE OCTUBRE CORDOBA
PROLONGACIÓN DEL GRAN CAPITAN

¿GASOLINA CARA?

El tubo de VIGOSOLINA de 3 pesetas ahorra 35 litros de gasolina y limpia el motor. Venta: tiendas de accesorios y garages.

Informarán también en las Oficinas: de CORDOBA AUTOMOVILISTA.

¡AUTOMOVILISTAS!

Se les invita a experimentar el coche

CITROEN

el de mejor presentacion, mejor ca-

lidad y más economico de los de

===== su categoría =====

SALÓN EXPOSICIÓN

PI Y MARGALL, 1

(GRAN CAPITÁN)

AGENTE: M. G. Plaza

DE CARRETERAS

OBRAS NUEVAS

Para el día 30 de Octubre actual, se ha fijado la subasta de las obras de nueva construcción de un puente y pontón en la carretera del puente de Montoro a la de Andújar a Villanueva del Duque por El Mosquil.

Reparaciones

Se han aprobado por la superioridad los proyectos de reparación de explanación y firme siguientes:

Aguilar a la estación del Horcajo, kilómetros 1 al 14.

Encinas Reales a Priego, kilómetros 1 al 14 y del kilómetro 109 de la de Montoro a Rute a la anterior, kilómetros 1 y 2.

Cuesta del Espino a Málaga, 67 y 68.

Monturque a Alcalá la Real, kilómetros 46 al 61.

Madrid a Cádiz, kilómetros 347 al 352 y 355 Jaén a Córdoba, kilómetros 55 al 65.

Andújar a Villanueva del Duque, kilómetros 61 al 71.

Córdoba a Espejo, kilómetros 13 al 28.

Belalcázar a la estación de Zújar, kilómetros 1 al 16.

Ecija a Montilla por la Rambla, kilómetros 19 al 22.

Cuesta del Espino a Málaga, kms. 24 al 29.

Castro del Río a Montilla, kilómetros 18 al 26

Ferrocarril de Córdoba a Sevilla a Ecija, kilómetros 1 al 11.

Acopios para conservación

Asimismo han sido aprobados los proyectos de acopios para conservación que a continuación se expresan:

Monturque a Alcalá la Real, kilómetros 1 al 32.

Cuesta del Espino a Málaga, kilómetros 31 al 55.

Herrera a Puente Genil, kilómetros 3 al 8, y La Rambla a Puente Genil, kilómetros 18 al 27.

Estación de Puente Genil a Jauja, kilómetros 1 al 20, y Lucena a Estepa, por Jauja, kilómetros 1 al 18.

Baena a Cabra, kilómetros 1 al 27, y de Doña Mencía a la de Jaén a Córdoba, kilómetros 1 al 12.

Torredonjimeno al Carpio, kms. 42 al 47.

Jaén a Córdoba, kms. 66 al 76 y 91 y 92.

Córdoba a Espejo, kms. 1 al 12.

Madrid a Cádiz, kms. 403 al 415.

Andújar a Villanueva del Duque, kilómetros 73 al 106.

Montoro a Rute, kms. 2 al 47.

Cuesta del Espino a Málaga, kms. 24 al 29 y Castro del Río a Montilla, kms. 18 al 26.

Córdoba a Almadén, kms. 19 al 25.

Villanueva del Duque a la estación de Belalcázar, kms, 1 al 27.

Posadas a Villaviciosa, kms. 1 al 14.

Córdoba a Villaviciosa, por los Arenales, kilómetros 3 al 12, y ramal de la Cuesta de la Traición, kms. 1 al 2.

Villaviciosa a la estación de la Alhondiguilla, kms. 1 al 12.

Tanto de las reparaciones como de los acopios, no han sido anunciadas las respectivas subastas, y si bien es cierto que, en general, todas las carreteras de la provincia se encuentran en la actualidad en un buen estado de conservación, y por consiguiente, el tránsito por ellas se realiza en buenas condiciones, gracias todo ello al celo y actividad desplegados por el digno personal afecto a la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia, no lo es menos que agotadas las existencias de piedras en casi todas ellas, y teniendo en cuenta que la época venidera ha de ser de lluvias, es muy natural que no tarde mucho en dificultarse bastante el tránsito y hasta que en ciertos casos lleguen algunas a cortarse.

Como a los intereses que representamos y defendemos les importa grandemente el buen estado de conservación de dichas vías, para la seguridad y comodidad de la circulación por ellas de los vehículos de tracción mecánica, es por lo que nos permitimos solicitar de la superioridad, con toda clase de respetos, active cuanto sea posible la tramitación de los correspondientes expedientes de subastas, señalando las mismas para una fecha próxima.

J. A.

DE GRAN INTERES

Para los conductores de automóviles destinados al servicio público

Por considerarlo de gran interés para los conductores de automóviles destinados al servicio público, ponemos en su conocimiento que, según nos comunica la Inspección Provincial de Sanidad, ha sido prorrogado hasta el 15 de Noviembre próximo el plazo para reconocimiento y expedición de los certificados médicos que exige el reglamento.

CARBONELL Y COMPAÑÍA (S. EN C.)

CASA CENTRAL EN CÓRDOBA (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 y
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 EN

Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río y Pinos Puentes

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de
Carbono y de Jabones

LA MEZQUITA

FABRICA DE CERVEZA ALEMANA

PROPIETARIO



MOTA DE TREJO

CERVEZA ALEMANA

ESTILO PILSEN Y MUNICH

Agente exclusivo de ventas:

D. MANUEL TIENDA ARGOTE

HIELO

La Frigorífica Cordobesa

PROPIEDAD



MOTA DE TREJO

CÓRDOBA

Precio para la plaza y Exportación

Arroba, UNA peseta

Para pedidos, directamente a la fábrica

Calle Fray Luís de Granada, sin número

==== Teléfono núm. 642 ====

PEDRO LOPEZ E HIJOS

==== **BANQUEROS** ====

APARTADO NÚM. 14

CÓRDOBA

TELÉFONO NÚM. 34

REPRESENTANTES DEPOSITARIOS

DE LA

Compañía Arrendataria de Tabacos

DE CARRETERAS

El aspecto económico en la adopción de los procedimientos modernos de pavimentado

Uno de los aspectos más interesantes de la cuestión de las carreteras españolas es el aspecto económico. Los revestimientos modernos son sin duda más costosos que el macadam ordinario; pero no hay que tener solo en cuenta este costo inicial, sino el gasto que las carreteras requieren para su conservación. Un afirmado barato, pero que anualmente requieren una cantidad grande para gastos de conservación, no puede, por el mero hecho de su «baratura inicial», ser patrocinado, antes bien debe irse eliminando para substituirlo con afirmados que, si son más caro de construcción, requieren gastos mínimos de conservación. Y otro factor interesante es el de duración total que a un afirmado puede atribuirse. En este último aspecto el pavimentado de adoquines sería el más conveniente; pero en cambio presenta el inconveniente de que es de mucho el más caro y que la naturaleza de su superficie exige un esfuerzo de tracción mucho mayor, inconveniente que ha de ser tenido en cuenta, tanto en los vehículos hipomóviles como automóviles, y que en estos últimos representa un gasto mucho mayor de gasolina.

Un pavimentado que sin ser excesivamente caro, como el de adoquinado, no requiera tampoco notables gastos de conservación es sin duda el más conveniente. Y a este efecto estimamos interesante reproducir un párrafo extraído de una Memoria presentada ante el Comité Michelin de Organización Racional y del Sindicato de Contratistas de Obras Públicas por el señor Antoine, un notable ingeniero francés de puentes y calzadas, tras de una visita realizada a los Estados Unidos para estudiar los nuevos procedimientos de pavimentación y sus resultados.

«Las carreteras de hormigón—dice el señor Antoine—, bien construídas y con buenos materiales, tienen una duración aproximada de veinte años, y su coste de conservación y reparación es relativamente bajo. Es un tipo de carretera recomendable en todos conceptos, y especialmente en aquellos países en que los materiales necesarios para su construcción abundan debidamente».

Por lo que respecta a los gastos de conservación, un informe del ingeniero jefe de carreteras de Wayne County (Michigán), dado el año pasado, contiene datos de mucho interés.

En dicho informe se establece lo que por vehículo y milla (la intensidad de tráfico es fac-

tor esencial para sacar las consecuencias debidamente) ha costado la conservación de las siete principales carreteras de hormigón en su demarcación. En dicho informe se hace constar asimismo el número de años que está en uso cada carretera (que oscila entre tres y once), y el promedio que deduce como referido gasto de conservación es (calculada debidamente la equivalencia de moneda) de 0,0022 pesetas por vehículo y por kilómetro, o sea de 22 pesetas para un recorrido de vehículo de 10.000 kilómetros. Gasto pequeño, que viene en apoyo de la adopción, en el mayor grado posible, de los pavimentos de hormigón, puesto que la economía de conservación que representa permitiría, con las cantidades ahora presupuestas para la conservación de las carreteras de macadam ordinario, ir substituyendo anualmente gran parte de éstas por carreteras de hormigón, con el fin de en tiempo relativamente breve llegar a tener por lo menos las vías de tráfico más intenso, perfecta y permanentemente transitables.

El gran premio de velocidad

San Sebastián.—Se corrió en el circuito de Lasarte el Gran Premio de velocidad, con el siguiente resultado:

1.º Seagrave; en seis horas, un minuto y diez y nueve segundos. Velocidad media; kilómetros 103,365.

2.º Constantini; en seis horas, dos minutos y cuarenta y cuatro segundos.

3.º Morel; en seis horas, tres minutos y cuarenta y nueve segundos.

4.º Divo; en seis horas, once minutos y once segundos.

5.º P. de Vizcaya; en seis horas, veintinueve minutos y nueve segundos.

6.º Chasagne; en seis horas, cuarenta y seis minutos y treinta segundos.

LOS PREMIOS

1.º Seagrave: la copa del Rey y 50.000 pesetas.

2.º Constantini: 20.000 pesetas.

3.º Morel: 10.000 pesetas.

4.º Divo: 5.000 pesetas.

LA VUELTA MAS RAPIDA

La vuelta más rápida registrada en el circuito ha sido de nueve minutos diez y seis segundos, hecha por Seagrave, lo que representa una velocidad media de 115,348 kilómetros.

CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

AUTOMOVILES DODGE

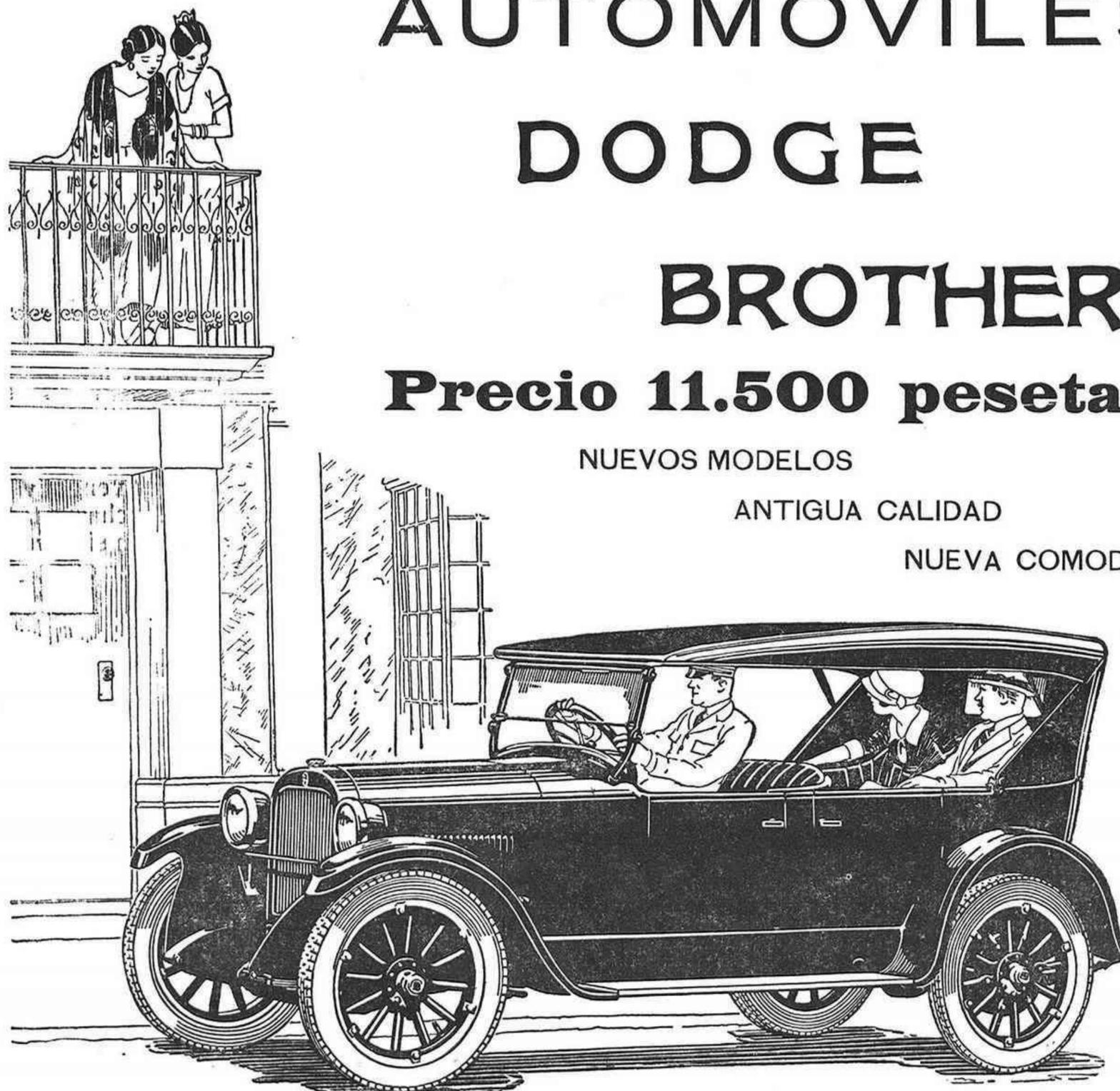
BROTHERS

Precio 11.500 pesetas

NUEVOS MODELOS

ANTIGUA CALIDAD

NUEVA COMODIDAD



La excepcional comodidad y apariencia eminentemente atractiva del automóvil DODGE BROTHERS, en verdad exceden a lo que se espera del mismo.

A la vez, es altamente satisfactorio saber que los nuevos modelos de automóviles DODGE BROTHERS, conservan estrictamente su identidad fundamental.

El mismo Chassis sólido y resistente.

El mismo Motor eficiente y poderoso, perfeccionados durante nueve años de una brillante evolución mecánica.

AGENTE EN CORDOBA Y SU PROVINCIA:

MANUEL G. DE LA PLAZA

Garage España, Pi y Margall, número 1 (Gran Capitán)

LOS RUIDOS INOPORTUNOS DEL AUTOMOVIL

CON UNA LIGERA INSPECCIÓN Y POCO TRABAJO ES POSIBLE ANULAR EL INFERNAL JAZZ-BAND DE ALGUNOS AUTOMOVILES

No hay nada tan agradable como un coche de marcha silenciosa, ni nada más molesto que viajar en un automóvil ruidoso. Las explosiones del motor con su ronquido acompasado no son ingratas al automovilista y son muchos los que llegan a echarlas de menos en un coche provisto de un silencioso demasiado eficaz; pero, en cambio, los ruidos parásitos que se originan en el chasis y en la carrocería son una molesta pesadilla para los ocupantes del coche.

Uno de los secretos de los autos de alta calidad, que los hace simpáticos y atractivos, en su marcha perfectamente silenciosa, y la característica de un coche malo es ese conjunto de ruidos inoportunos que hacen su marcha desagradable y molesta. Un bache cruzado en un coche silencioso es menos notado por los pasajeros porque no da lugar a los mil ruidos que parecen quejas lastimeras de la máquina que va a romperse.

Los ruidos, a más de ser molestos, son en realidad fatales para el coche; todo ruido representa un choque entre piezas no bien sujetas y ajustadas y la repetición continua de tales martilleos acaba por destruir en poco tiempo el mejor de los chasis. Es decir, que procurando que el auto sea silencioso se aumenta el confort para los pasajeros y al mismo tiempo se alarga la vida del coche; dos ventajas igualmente interesantes que dan un valor excepcional a esta cuestión del silencio.

Los ruidos del mecanismo y los del chasis

El automovilista pone en general mayor atención en los ruidos originados en el mecanismo que en los procedentes del resto del coche. Un motor que pica de bielas, un cambio de velocidades ruidoso le inquietan inmediatamente y le hacen acudir en seguida a un experto para que ponga remedio al mal. La mayoría de estos ruidos no son fácilmente eliminables para un aficionado y es el mecánico quien debe aplicar el remedio. En consecuencia, sólo trataremos aquí de los ruidos del chasis que pueden ser suprimidos por el automovilista, sin dificultad.

Ruido descubierto es ruido eliminado

Cuando un coche está destartado y «hecho una carraca» es difícil la eliminación de ruidos, pues para suprimirlos habría que empezar por descubrir su origen, y cuando los ruidos

son múltiples, este trabajo de investigación es fatigoso y muchas veces inútil.

Descubrir el origen de un ruido no es tarea sencilla; los fenómenos acústicos de un coche en marcha son muy engañosos y en muchos casos desorientan al investigador más paciente. No obstante, con método, y conociendo bien su vehículo, será posible al automovilista descubrir los puntos en que se originan los ruidos ingratos.

No es fácil enunciar reglas generales para el descubrimiento de los elementos ruidosos, pues son diferentes en cada coche. Cada tipo de automóvil tiene puntos especiales, predispuestos al ruido, que sólo su propietario, conociendo bien el coche, puede señalar. Un automovilista cuidadoso, conocedor de su vehículo, puede diagnosticar el origen de un ruido sin gran peligro de equivocarse.

La mayoría de los ruidos se deben a choques entre piezas cuyo ajuste no es perfecto. Los guardabarros fijados al chasis de un modo ineficaz producen un ruido molesto y fácil de descubrir, el remedio, no puede ser más racional... fijarlos de un modo perfecto.

Las bridas de los resortes flojas dan martilleo metálico ligero, pero insoportable, que es asimismo de sencilla corrección. Las abrazaderas que ligan los ejes a los resortes mal ajustadas, un paragolpes flojo, una puerta no bien sujeta, son otros tantos orígenes de ruidos fáciles de suprimir. Al querer eliminar los ruidos en un automóvil, no debe descuidarse ningún detalle por insignificante que sea. La suma de muchos ruidos poco intensos forma un estrépito formidable. Un soporte de bocina mal fijado, las articulaciones del parabrisa flojas, los cristales de los faros mal ajustados o sin fieltros, la capota plegada mal ligada, son también causa de ruidos muy molestos.

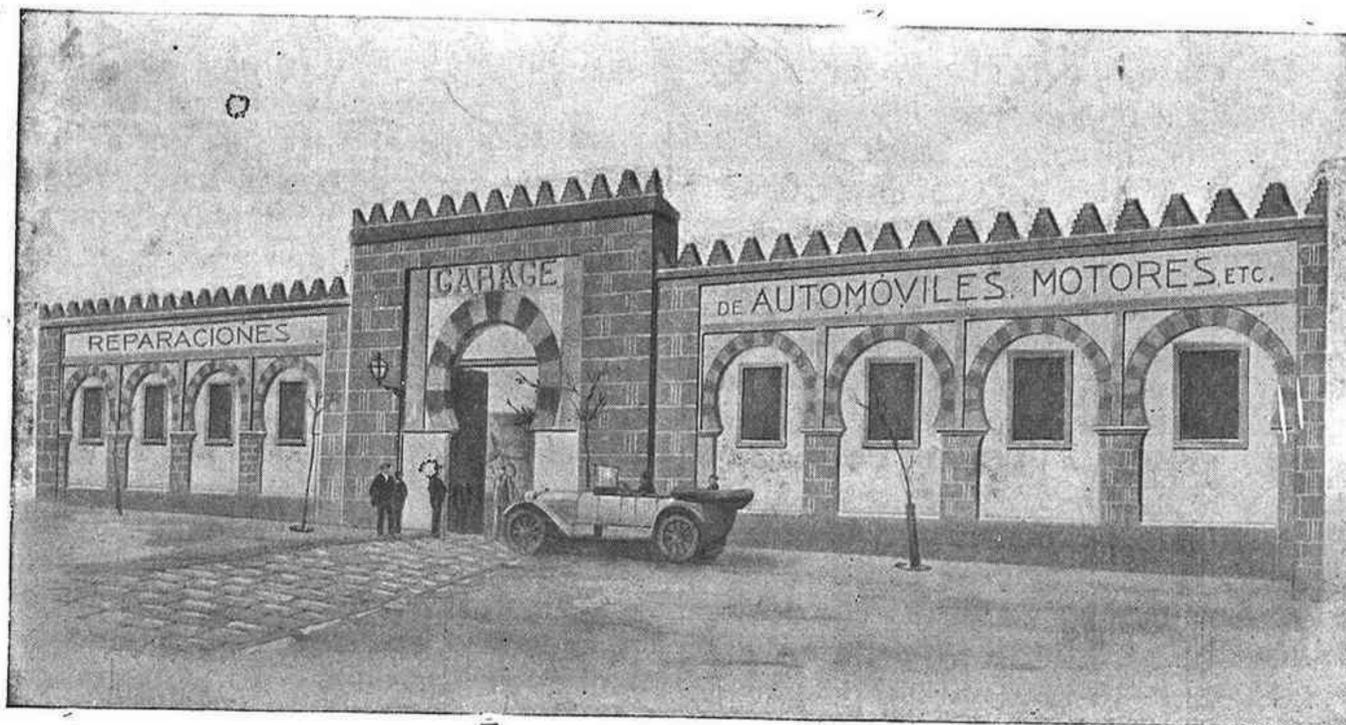
Conviene, pues, examinar atentamente estos mínimos detalles sin descuidar la caja de herramientas que acostumbra a ser el origen del redoble del tambor que acompaña perpetuamente a este desagradable *Jazz-band* automovilista.

Los ruidos citados pueden desaparecer fácilmente una vez descubiertos, pues hay varias soluciones en cada caso para anularlos. Los originados por desgastes producidos en los frotamientos entre piezas metálicas son más difíciles de suprimir sin recurrir a un mecánico. Los desgastes en las articulaciones de los frenos, en

Sociedad Anónima SERRALEON

INDUSTRIA, N.º M. 4.—(Cercadilla) CÓRDOBA

STOCK BERGOUNGAN



STOCK BERGOUNGAN

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

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

las, Accesorios para Automóviles, Suministros para Fábricas y Talleres, Manómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS: **SERRALEON-CÓRDOBA**

HUPMOBILE

EL AUTOMÓVIL DE MAS PRESTIGIO DE LOS DE SU CATEGORIA

Representación exclusiva: **MARIANO SANCHO (S. A.)**

Casa central: **General Martínez Campos, número 9.—MADRID (10)**

SUCURSALES DE PROVINCIAS:

VIGO: García Barbón, 39
SEVILLA: O'Donell, 38.
BILBAO: Gran Vía, 9.

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102.
SANTANDER: Garage Sancho.
GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4

GIBRALTAR Irish Town, 6
CÓRDOBA: G Capitán, 13

Ventas al contado y a plazos

Aceites, grasas, neumáticos, accesorios

los pivotes de dirección, en las piezas gemelas que soportan los muelles y en otros puntos análogos del chasis pueden ser evitados lubricando correctamente el coche. Si el automovilista ha descuidado esta cuestión, los primeros avisos de su máquinas serán unos ruidos especiales y fáciles de reconocer; un chirrido metálico le indicará que falta lubricante en algún punto de su coche. Atienda, pues, al aviso y lubrifique todos los puntos indicados por el constructor, incluyendo además en esta operación a las bisagras del capó. Así se evitarán los desgastes producidos por el frotamiento directo de las superficies metálicas y no aparecerán ruidos que serían más difíciles de suprimir que los citados anteriormente.

Una ordenada lubricación de todos los puntos con articulaciones, de chasis, y un cuidadoso trabajo de investigación permiten al automovilista conservar su coche tan silencioso y agradable como un automóvil de alta calidad, bien conservado o recién salido de los talleres.

En cambio, descuidando este mínimo trabajo, el mejor de los coches se transforma al poco tiempo en un vehículo escandalosamente ruidoso y de apariencia destartada con todas las características de una triste y prematura vejez.

A trescientos por hora en "auto"

París.—Acaba de ser construido un coche, con el cual, según las previsiones, se llegarán a alcanzar los 300 kilómetros por hora, batiendo así todos los records europeos y americanos.

El coche es construido por cuenta de un Príncipe egipcio, y tiene las siguientes características: motor de ocho cilindros, en línea de 107 por 140, o sea una cilindrada de 10,200 litros. En el banco ha dado una potencia de 355 caballos, a 3.000 revoluciones por minutos; pero es verosímil que alcance los 400 caballos.

Cada cilindro lleva su carburador propio, provisto de un dispositivo de sobrealimentación cada uno de ellos.

Todas las líneas del coche están cuidadosamente perfiladas; no tiene más que un solo asiento, para el conductor, que lleva la cabeza y los hombros embutidos en la parte trasera, para conservar la continuidad de las líneas. No hay escape al exterior. Los ocho cilindros evacúan los gases quemados por un colector colocado debajo del capot.

Próximamente este coche atacará los records del mundo de velocidad.

En Francia disminuyen las importaciones de automóviles

Por primera vez desde hace mucho tiempo, se ha notado una disminución en el número de transacciones comerciales de automóviles importados en Francia. De 25216 quintales de coches automóviles que habían entrado en junio último, se ha reducido a 2.791 en julio, o sea, una disminución de 22.425 quintales.

Desgraciadamente para ellos sus exportaciones han disminuído también, aunque mucho menos que las importaciones, pues de 46.524 quintales que exportaron en junio, a 44.234 que lo hicieron en julio, sólo hay una disminución de 2.210 quintales o sea de un 5 por 100.

En los siete primeros meses del año actual, las importaciones de automóviles se ha repartido en la siguiente proporción: Estados Unidos, 6.339; Italia, 716; Inglaterra, 56; Suiza, 45; Unión Económica Belgo Luxemburguesa, 30; Alemania, 12, etc.

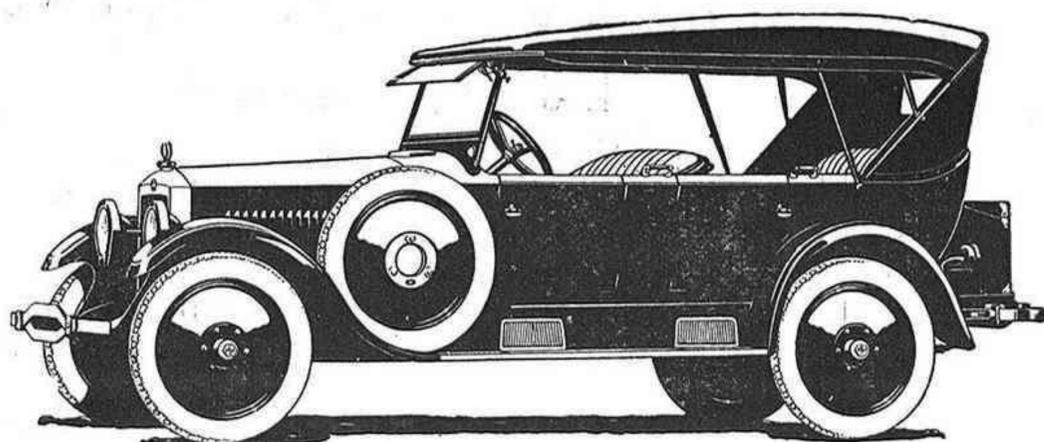
En cuanto a las exportaciones, se han distribuído en la siguiente forma: Unión Económica Belgo-Luxemburguesa, 5.901 «autos»; Inglaterra, 4.559; Alemania, 3.899; España, 3.489; Argelia, 2.548; Suiza, 2.087; Servia, 1.423; Indochina, 692; Países Bajos, 525; Marruecos, 354; Japón, 253; Italia, 231; Estados Unidos, 152; República Argentina, 117; Túnez, 111, Senegal, 76; Suecia, 68, etc.

Entre las cifras anteriores, el mayor número, tanto en importación como en exportación, corresponde a las carrocerías de turismo.

NOTAS AUTOMOVILÍSTICAS

La característica especialmente mala de los verdaderos coches de este período era una falta de flexibilidad y el insistente peso exagerado de los motores en proporción con su fuerza. Tres factores hicieron cambiar este estado de cosas: el advenimiento de carburadores automáticos, el encendido eléctrico seguro y la válvula de admisión de funcionamiento mecánico.

Entre las muchas cosas con que han contribuído los Estados Unidos al desarrollo del automóvil hay tres que se destacan, siendo difícil decir cuál es la más importante. Primeramente, están la coordinación del sistema eléctrico, que provee de arranque, alumbrado e ignición y que comprende el principio del arranque. Después, el perfeccionamiento de apartos, piezas de carburador y otras en forma de permitir el uso de combustibles pesados.



Madrid 15 de Octubre de 1924

Amable lector:

Queremos llevar al ánimo de todos cuantos lean estas líneas la impresión sincera y elocuente de la conveniencia, mejor aún, de la necesidad, de dedicar uno de los momentos de ociosidad, tan frecuentemente dispendiados sin objeto determinado, al conocimiento exacto y real del proceso de fabricación, construcción, montaje y características que el esfuerzo humano ha consagrado en el automóvil

Studebaker

La seguridad de que en muchos casos este conocimiento ha de ser para Vd de gran utilidad, en otros cumplirá el noble afán de aumentar su caudal de ilustración y en todos satisfará su legítima curiosidad, no vacilamos en ofrecernos a su entera disposición para ello, sin compromiso para Vd. de ninguna clase, seguros de que este conocimiento habrá Vd. de propagarlo con el mayor entusiasmo.

Sin decidirnos a abordar ni reseñar aquí sus maravillosas características, no resistimos la tentación de brindar a Vd. la ocasión para este estudio.

Con gran satisfacción recibiríamos su visita o carta, y nos complace enviarle desde aquí nuestro cordial saludo.

LANDALUCE.

Exposición-Garage: Marqués del Riscal, 7

Representante para Córdoba y su provincia, Felipe Gómez Sánchez.-Garage del Gran Capitan

Todo propietario de automóvil debe consagrar diariamente unos minutos a examinar su coche

Después de una picadura y una vez que se ha localizado el sitio del mal, conviene pasar la mano por el interior del protector para buscar si no ha quedado la punta de algún clavo o cualquier saliente duro que vuelva a ocasionar otra picadura.

Sobre todo evitar hasta donde sea posible los patinajes. Y cuando esto suceda debe el conductor bajarse del coche y examinar los neumáticos para ver si no presentan algún síntoma anormal. El tiempo que parece perderse en esta operación, salva de muchos accidentes posteriores y economiza gastos posteriores muchas veces de consideración.

Plegar con el mayor cuidado las cámaras de relación, conservándolas en un saco o en un bote bien polveado de talco y cuidando de que no queden cerca de los depósitos de aceites ni mucho menos en contacto con objetos duros o cortantes que puedan producirles daños de alguna gravedad.

Control de la presión

Es sumamente conveniente tomar la precaución de verificar el inflamiento de las llantas por lo menos una vez a la semana, pues depende de él la conservación en buen estado de los neumáticos.

Para terminar es bueno decir que lo más conveniente es vigilar constantemente el estado de los neumáticos y proceder a eliminar cualquier causa de accidentes, procediendo con método y de manera que el hecho de levantar una adherencia o raspar las pegaduras de todo

o de otra cosa, no vaya a ocasionar daños mayores.

Atender desde luego toda señal que presenten las llantas de rozadura cerciorándose de que no se trata de una lesión profunda y en este caso cubriría inmediatamente con la pegadura o con el mastique indicado para evitar que se agrande o que llegue a la cámara de aire.

Toda precaución es poca en lo que se refiere a los neumáticos, pues la falta de atención puede traer consecuencias de importancia.

Sobre todo después de cualquier excursión larga, el dueño de un automóvil tiene la obligación, si quiere conservar su coche en situación de trabajo efectivo a toda hora, de revisar minuciosamente el protector de sus llantas limpiando con una esponja el lodo que se les haya pegado y raspando con cuidado el interior de los relieves, pues se almacenan en él tierra y piedras pequeñas que más adelante pueden ser los factores de una picadura. Cuántas veces, una ruptura de neumáticos pudo prevenirse por una inspección que no se ha hecho únicamente por negligencia y por dejar para otro día el cuidado de vigilar el estado de las llantas. La rápida visión diaria de ellas no basta, es necesario, insistimos en ello, revisar punto por punto, pues una tachuela o una astilla pueden alojarse en la goma y pasar inadvertidas a un examen superficial.

Y no hay que olvidar que el juego de llantas tiene capital importancia en la marcha del automóvil en cuanto a velocidad y comodidad, lo mismo que en lo que se refiere a la economía general del vehículo. Un coche que no requiere cambio de llantas en largos meses, o aún años de trabajo, es un coche que significa un constante ahorro de dinero a su afortunado propietario, y esto es cuestión nada más de vigilancia. Por lo menos en un 50 por 100.

ORTEGA OBRERO
 NEUMÁTICOS
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES.
 LUBRIFICANTES

CONCEPCIÓN, 35

CÓRDOBA

LA CAMPANA **FERRETERIA**

CALLE CLAUDIO MARCELO
(esquina a García Lovera)

GRAN SECCIÓN DE CALZADO

ÚLTIMOS MODELOS

PRECIOS REDUCIDOS

NOTICIAS VARIAS

Subasta

Se anuncia la subasta para el 30 de Octubre, de las obras de un tramo de hormigón armado, de 22 metros de luz y pontón de cuatro metros de luz sobre el arroyo Carcome, en la carretera de Puente de Montoro a la de Andújar a Villanueva del Duque por 47.899,11 pesetas.

Tractor Renault

Se vende un Tractor Renault en inmejorables condiciones.

Para precio y otros detalles diríjense a las oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA.

Sevilla núm. 16

Obras

De R. O. se autoriza a la Comisión provincial para celebrar sin formalidades de subasta, las obras de reparación de la carretera de Fernán Núñez a La Rambla.

GUIA DEL AUTOMOVILISTA

Obra práctica y de gran interés para los automovilistas.

Autor: J. M. REVELLO

De venta en las principales librerías de esta capital.—Precio: 6 pesetas.

NOTA.—A nuestros suscriptores se les facilitará al mismo precio enviándola a domicilio.

Impuestos sobre los combustibles líquidos en Gibraltar

Desde el 16 de junio se cobra en Gibraltar un impuesto de cuatro peniques y medio (50 céntimos aproximadamente) por cada galón de gasolina, bencina o cualquier otro combustible de los utilizados en los motores de explosión, que se importe en aquella plaza inglesa.

Rafael Galisteo Llamas Automóviles de alquiler. — Chandler. — Ford. — Avisos: Garage Cervantes (frente a los jardines bajos). — Teléfono 366. — Córdoba

Si comisión

Sin cobrar comisión alguna, el DEPARTAMENTO DE COMPRAS DE CORDOBA AUTOMOVILISTA adquirirá en esta capital para sus suscriptores de fuera cualquiera de los artículos mencionados en nuestras páginas de texto y anuncios.

Todos nuestros suscriptores quedan cordialmente invitados a hacer uso de este Departamento, que hemos establecido por indicación de muchos automovilistas de la provincia.

Enviamos los encargos en la forma que se nos indique.

IMPRESA LA IBÉRICA

ESCUDO, 3

CÓRDOBA

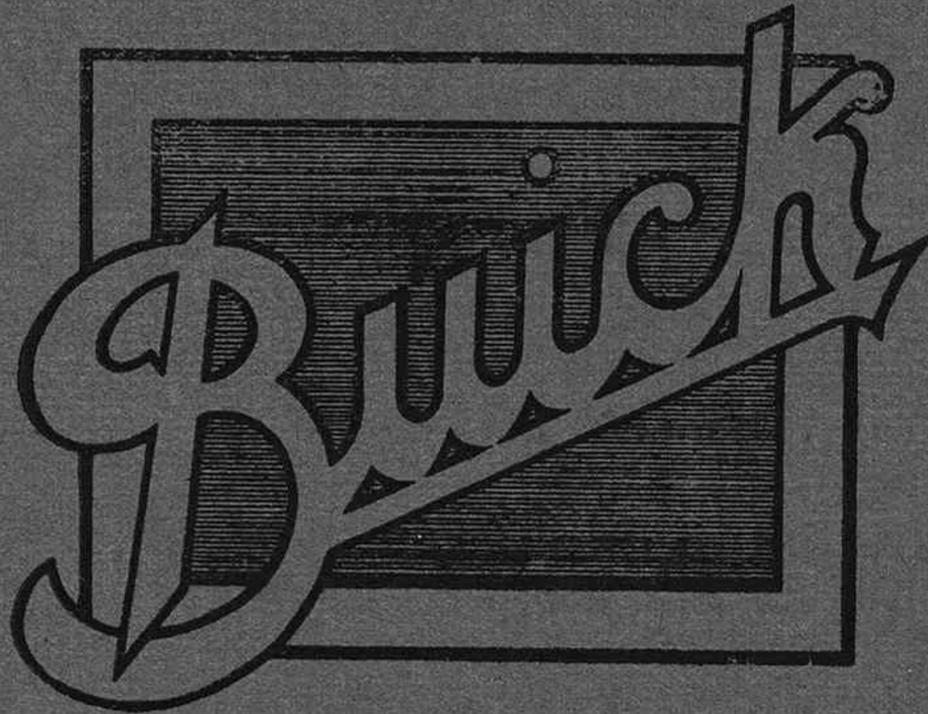
Telefonía sin hilos.—Aparatos receptores, accesorios de todas clases e instalaciones completas.

Joaquín Guerrero Barea

Braulio Laportilla, 6

CÓRDOBA

AUTOMÓVILES



Agencia exclusiva para las provincias de Sevilla, Córdoba y Jaen

M. ARTEMAN, S. EN C.

Exposición Sevilla, 3

GARAGE CERVANTES □ AVENIDA DE CERVANTES, 16

CÓRDOBA

