



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

179

RENAULT obtiene un triunfo más al presentar el nuevo modelo

NERVASTELLA

Ocho cilindros en línea

Y demuestra la supremacía en el automovilismo del año 1930

Presentación de este modelo en la EXPOSICIÓN de los automóviles

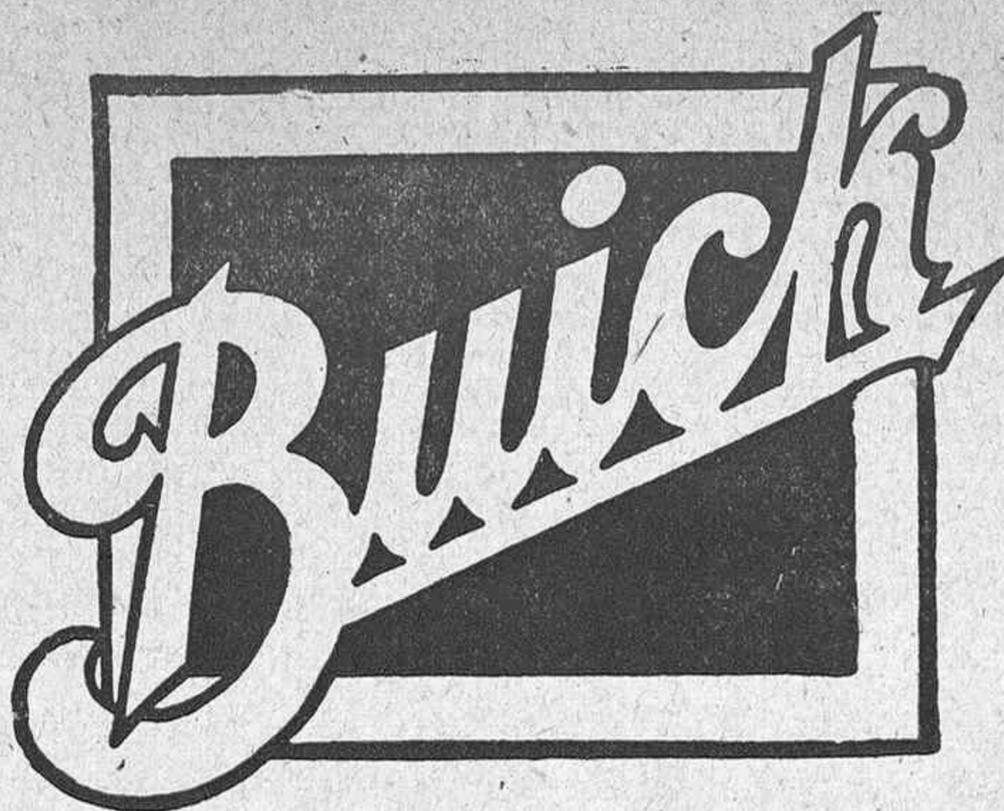
RENAULT

Concesionario:

Gerónimo Padilla Jackson

Gran Capitán, 13.-CORDOBA

Talleres y Garage, Plaza de Colón, núm. 1



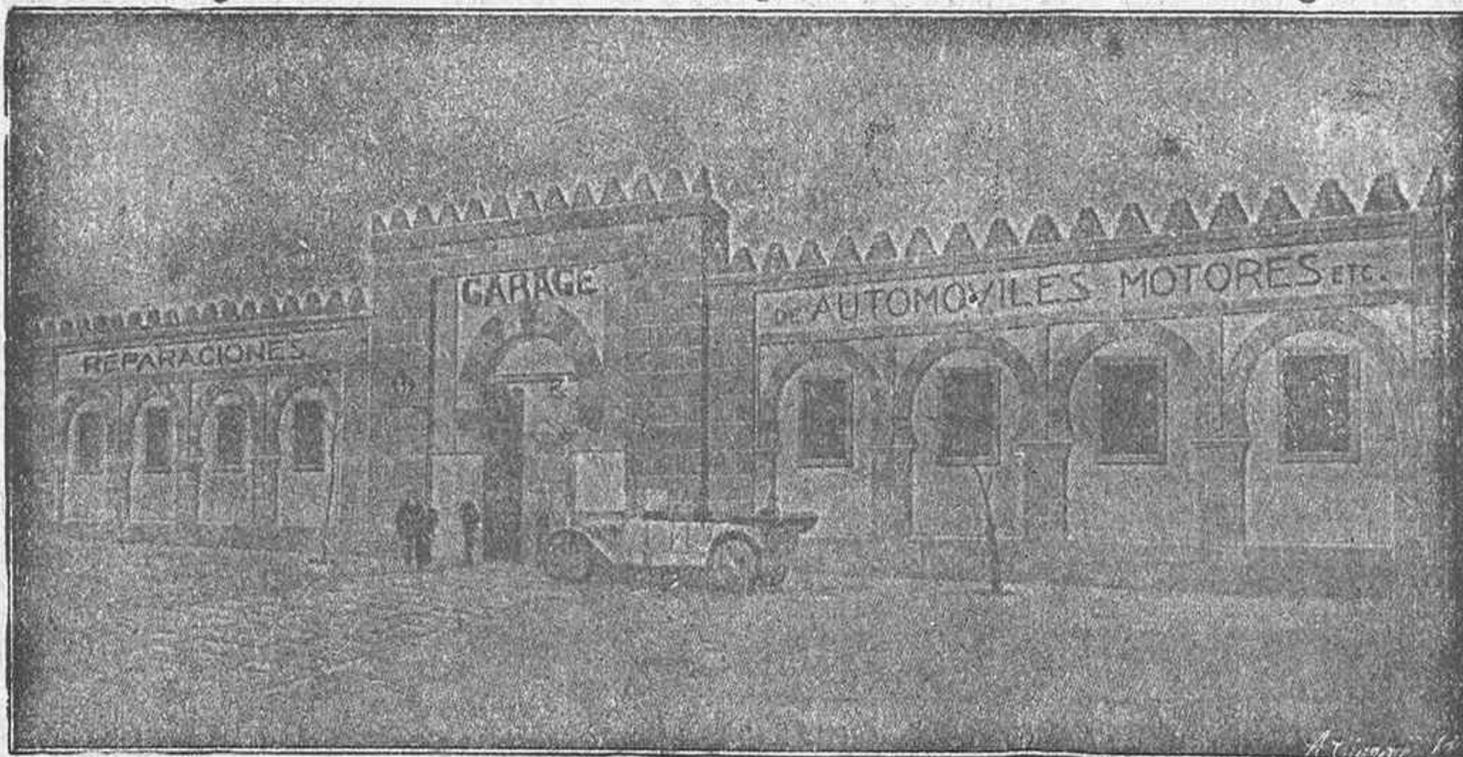
Quando se construyan mejores autom6viles BUICK los superar6

Concesionario para C6rdoba: Arturo M6ndez Maldonado Avenida de Canalejas, 9

Sociedad An6nima SERRALEON

INDUSTRIA, N6M. 4 (CERCADILLA).=CORDOBA

STOCK BERGOUGNAN



STOCK BERGOUGNAN

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

Reparaci6n de Autom6viles y motores a explosi6n.—Stock de bandajes macizos y prensas para su colocaci6n, Grasas y Aceites Lubrificantes, Correas, Gomas, Amiantes, Cogi-

netes de bolas, Accesorios para Autom6viles, Suministros para F6bricas y Talleres, Mon6metros Hidr6ulicos y Collarines para prensas

Telegramas y Telefonemas: SERRALE6N.-C6RDOBA

Giménez Moreno y Compañía

:-: concesionarios de los :-:
automóviles y camionetas

CHEVROLET

y propietarios del

GARAGE CERVANTES

tienen el gusto de comunicar a sus distinguida clientela y público en general que de sus talleres para reparación de Automóviles y Motores de explosión, se ha hecho cargo el conocido maestro

RAFAEL RODRIGUEZ

Especialidad en reparaciones de motores de aceites pesados

Precios económicos :-: Proyectos :-: Presupuestos

Avenida de Cervantes. 16. - CORDOBA

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CORDOBA

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

MOTOCICLETAS

De todos los precios, desde 650 ptas.

Automoto, Douglas, Velocette, Moto-Monte,

Ravat, Francis-Barnett, Royal-Enfield, etc.

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

Se desean agentes en algunos pueblos de la provincia

PIDAN DETALLES A

Arturo Méndez Maldonado

Avenida de Canalejas, núm. 9

CORDOBA

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 ac-
-cesorios de todas clases-

Armonios — Gramófonos — Rollos — Discos

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

Viuda de Martínez Rucker

Catálogos gratis—Visite la Exposición

CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica
melino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.
Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Daverios
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

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

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

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA



CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año VIII

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

Núm. 174

Oficinas: Claudio Marcelo. 21 y 23 DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000

15 DE SEPTIEMBRE DE 1930

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Revolución económica para los aceites

Nueva Industria Nacional

A base de la preparación y transformación de los aceites de oliva en grasas lubricantes, se ha instalado en Linares una nueva industria que dará un importante consumo a los aceites vegetales, con cuya beneficiosa solución se favorecerá de modo definitivo a la riqueza olivarrera de España, creando un nuevo tipo de lubricación mecánica, lo que permitirá a España y a sus industrias militares y marítimas, y a todos los mecanismos en general, dejar de ser tributarias de las importaciones de los aceites minerales del extranjero, que en valor superior a 60 millones de pesetas oro al año, vienen perjudicando nuestra balanza económico-mercantil, con depreciación evidente de nuestra moneda.

La nueva industria nacional que se fundamenta en la patente de invención núm. 118.044, otorgada en 9 de mayo de 1930, al industrial de Linares don José Dobón Olmo, asegurará una nueva modalidad del consumo nacional de los aceites de oliva, y permitirá el asegurar su precio medio remunerador, dando nacimiento a una industria española, mediante el aprovechamiento de los aceites que seguían sin mercado, ni otras utilidades prácticas y económicas, y al mismo tiempo evitará que todos los mecanismos y utillajes dinámicos de industrias de Gue-

rra, Marina y Aviación, sigan supeditados y condicionados en su trabajo a las importaciones de las grasas y lubricantes del extranjero, con lo que se asegurará la independencia y autonomía de España en materia de lubricación mecánica.

El nuevo invento, conservará para nuestra Hacienda y Economía todo el valor del forzoso consumo nacional de lubricantes que supera a 60 millones de pesetas oro, cuya suma se viene exportando con grave quebranto de nuestra moneda y sin beneficio alguno para la industria, el trabajo nacional y la Hacienda Pública, y demostrará que no somos ajenos al progreso y trabajos reproductivos, y que España debe bastarse a sí propia, para abastecer a las apremiantes y útiles exigencias de todo su progreso mecánico e industrial.

Creemos que España y su Prensa imparcial recibirán con gran satisfacción la implantación tan beneficiosa de la nueva industria, debida a la iniciativa y trabajos del señor Dobón, de Linares, y que todas las Asociaciones de Olivarreros y Agricultores, sabrán colaborar a que la nueva industria obtenga la protección y el arraigo que se merece, pues en definitiva ha venido a dar solución práctica y económica a la grave

LOS NUEVOS MODELOS **FIAT** 1930

Si quiere usted apreciar las excelentes condiciones
de los nuevos modelos

FIAT

visite la Exposición instalada en la calle

GONDOMAR, N.º 10



Representante para Córdoba:

JULIO GRANDE

crisis olivarera de España, con gran beneficio para la riqueza pública y afianzamiento de las industrias militares y marítimas, y de todos los mecanismos imprescindibles a Guerra, Marina y Aviación, y todo ello, con elementos y productos de preparación y manufactura eminentemente española.

España producirá mediante la preparación conveniente de los aceites de oliva, cuantos lubricantes necesitan sus industrias, fábricas, talleres, ferrocarriles, etc., etc., con mejor rendimiento y más eficacia y baratura que cuanto se nos importa del extranjero, y además el valor del consumo de lubricantes quedará dentro de la nación, como asimismo del patrimonio público y garantía y porvenir de la riqueza olivarera y aseguramiento retribuido del trabajo agrario, y además el Gobierno contará con lubricantes de producción nacional, que nos independizarán, en todo momento, de privilegios y monopolios reconocidos al extranjero, y que tan perjudiciales son, tanto a nuestra Soberanía, como al trabajo industrial y a la Hacienda Pública de España.

La nueva industria es merecedora de gratitud y felicitación sincera, puesto que honrando a su inventor y a la ciudad de Linares, honra a España y a sus hijos que la saben enaltecer con trabajos remuneradores y progresivos.

Julián Delgado Martos

Linares.

El Monopolio, el precio de la gasolina y el del benzol

Nuevamente el Monopolio de Petróleos ha subido el precio de la gasolina. Es la tercera o cuarta vez que aumenta el precio, pero ahora en mayor proporción, ya que asciende tres céntimos en litro, es decir, el 5.3 por ciento. La subida última fué de dos céntimos.

Desde que existe el Monopolio pagamos la gasolina más de un 25 por 100 más cara que cuando la venta era libre; y los lubricantes buenos, más de un 50 por 100 más caros, y eso que según las repetidas notas oficiales del señor Calvo Sotelo, autor del Monopolio de Petróleos, éste se creaba para mejorar el *precio y la calidad*, pero ya hemos visto que ni una ni otra ventaja se ha conseguido.

Alguien asegura que esta subida está justificadísima en esta ocasión, por la rápida y alar-

mante elevación de la libra esterlina, en cuya moneda se efectúan las compras y se pagan los fletes, y realmente hay que convenir que existe un motivo poderoso que nos hace pagar cada vez más caro todo lo importado, aunque por fortuna, otros artículos del automovilismo de libre comercio, no han subido en la misma proporción, debido, a nuestro juicio, a la competencia entre importadores como ocurría el año 1927 con los vendedores de gasolina, que llegó a venderse en Santander a 45 céntimos litro, al detall.

Lo que nadie nos puede explicar es la razón que existe para que se aumente al mismo tiempo el precio del benzol, nada menos que *quince céntimos* en litro, es decir, que desde setenta céntimos que se vendía por los detallistas, se vende ahora a ochenta y cinco céntimos, precio no alcanzado en ningún país del mundo.

Todos sabemos que el benzol que el Monopolio expende es un producto nacional, que le cuesta actualmente a cincuenta y cinco céntimos litro en fábrica, y como lo vende a ochenta y cinco, obtiene una utilidad del cincuenta y cuatro por ciento, lo que nos parece una atrocidad, porque hay que repetir que este Monopolio no es lo mismo que el de tabaco y la lotería, por ejemplo, que puede clasificarse como de lujo, si no de productos industriales de primera necesidad, y que fue creado por razones de defensa nacional, etc., y nunca para encarecer el transporte, que ya lo está bastante con la Patente Nacional, creada por el Directorio al mismo tiempo que creó otras gabelas e impuestos sobre viajeros en auto.

El precio, ya caro, de la gasolina, hace preciso pensar en obtener otros carburantes más económicos que bien pudieran ser a base de alcoholes nacionales, según apuntaba el señor Novela en la notabilísima conferencia que en el mes de mayo último tuvimos el gusto de oírle en el Círculo Mercantil, de Madrid. En fin; algo que deben estudiar los mismos técnicos del Monopolio, y que sin perjudicar el funcionamiento de los motores, se resuelva económicamente este problema que tiende a agudizarse, según todos los síntomas.

Mientras tanto suponemos que el flamante Consejo del Comercio del Automóvil nacido con tanto entusiasmo, hará lo posible para que no prevalezca el precio del benzol que muchos automóviles se ven precisados a utilizar para mezcla de la gasolina y poder andar regularmente.

Pablo M. de Córdoba

Secretario del R. C. A. M.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

DE SOTO

MODELOS DE 6 Y 8 CILINDROS EN LINEA

EL AUTOMOVIL DE MODA

RESISTENCIA - VELOCIDAD - CONFORT



Exclusivos para Andalucía:

Martos Automóvil, S. A.

MARTOS

SUCURSAL:

CORDOBA AUTOMOVIL

CALLE MÁLAGA NUM. 11

CORDOBA

Automóviles Nash, Whippet y Willys Knight

Camiones Reo y Willys

Un cálculo curioso

Las enormes pérdidas que resultan de los embotellamientos

Un crítico parisién de motor, en un curioso artículo, describe las cuantiosas pérdidas materiales que originan los embotellamientos de coches en las calles de París.

Y dice: De la puerta de la Villete a la de Versailles y de la puerta de Champerret a la de Vincennes, las compañías de taxis lanzan diariamente unos doce mil taxis; los coches particulares de diversos usos se elevan aproximadamente a unas treinta mil unidades. Añadamos todavía mil quinientos autobuses y no andaremos muy lejos de la realidad.

Si nos basamos en un consumo diario de 30 litros por autobús, de 15 por taxi y por coche particular, llegamos a 525.000 litros de nafta consumida en un solo día.

Si avaluamos el precio del carburante a 2,40 francos el litro (12 francos el bidón), se llega sin pena a sobrepasar el millón doscientos sesenta mil francos.

¿Han pensado ahora qué parte toma en este gasto el embotellamiento de las calles de la capital?

Hagamos un ensayo, tomando uno de los raros días en que la circulación es posible en París—el 1.º de mayo, por ejemplo—y podremos constatar que el consumo de nafta se verá reducido en un 50 %, lo que quiere decir que los automovilistas, cada año, podrían realizar una economía de esencia de unos 230 millones aproximadamente.

Y no es esto sólo. Los embotellamientos repetidos obligan a consumir alguna cantidad suplementaria de aceite y una pérdida de tiempo precioso.

Añadamos un 10 % en el gasto del aceite, o sea 23 millones, 50 % del tiempo de 20.000 «chauffeurs» pagados a 30 francos por día, y llegaremos a una centena de millones, y por consiguiente a un total de pérdida anual de trescientos cincuenta y tres millones trescientos mil francos.

Y todavía contamos por cero el tiempo perdido por los muchos millones de personas transportadas; por cero las entrevistas y trenes perdidos; por cero los enfermos que mueren porque el doctor ha llegado tarde; por cero los empleados que pierden sus puestos por no llegar a la hora del trabajo; por cero las averías... Por cero, pues, las pérdidas incalculables que experimentan los millones de peatones y vecinos que

respiran el aire irrespirable, saturado de gases mal quemados, que producen por millares de metros cúbicos todos esos motores que marchan al «ralenti».

Una estadística que interesa a muchos

¡Guárdense los que se escandalizan por los accidentes automovilistas ocurridos en nuestra ciudad! ¡Apréstense a la protesta los escandalizadores! Fíjense en la noticia los transeúntes. No la pasen por alto los señores magistrados y jueces. Es una noticia la que vamos a reproducir que a todos interesa, especialmente a aquellos que alzan siempre su voz contra los chofers porque no quieren comprender—no les interesa, mejor dicho, comprender—que la culpa en los accidentes de automóviles no incumbe siempre al conductor de los vehículos.

La noticia no viene precisamente de nación que esté entregada al atraso y a la incivildad ciudadana. No. La noticia nos llega de Inglaterra, la nación en la que sus ciudadanos marchan a la cabeza de las naciones de Europa, tanto por su educación como por el conocimiento de los derechos y obligaciones que competen a cada ciudadano.

¡País realmente digno de admiración!

Dice el telegrama que publicó la Prensa:

«Londres.—Según estadísticas oficiales de la Dirección de Policía, los accidentes automovilísticos que se producen en las carreteras inglesas diariamente producen un promedio de quince muertos».

¡Quince muertos diarios!

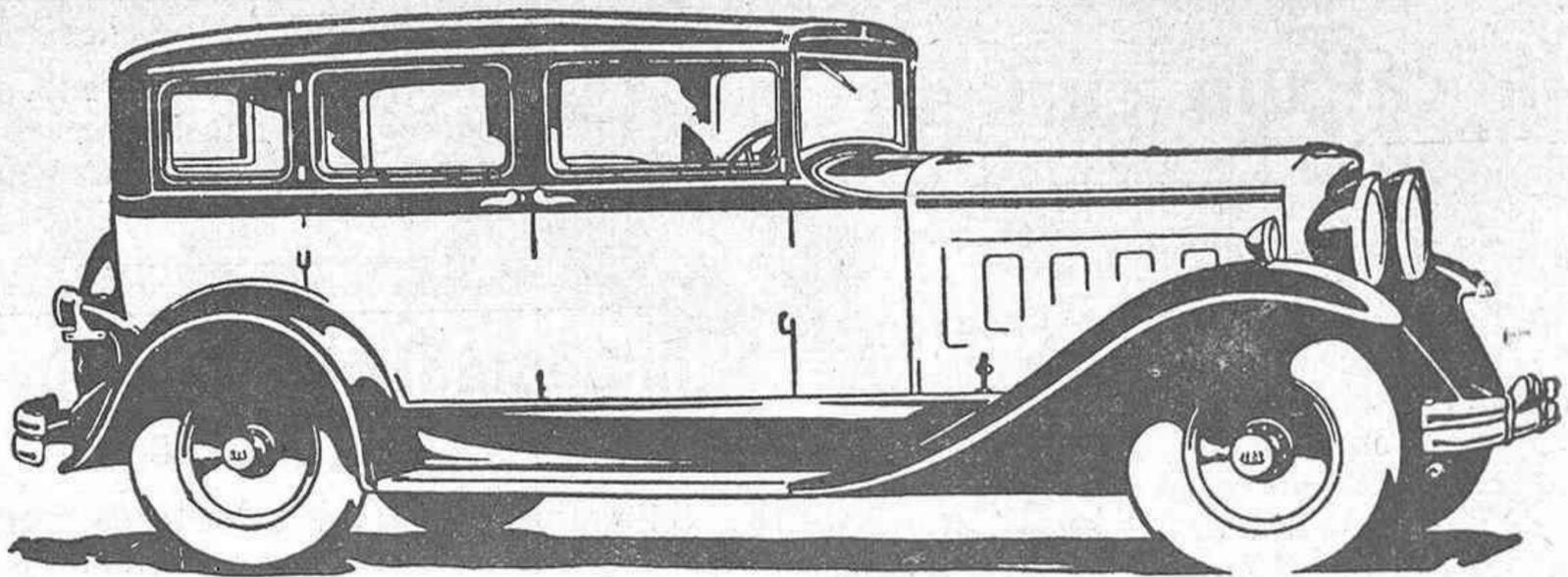
¡Asusta, horroriza pensar las leyes excepcionales que en España se promulgarían si ello llegaba a ocurrir, aunque sólo fuese en la natural proporción...

¿Y para cuándo se guarda la severidad para los peatones, en nuestra ciudad?

¿Es que acaso no es tan ciudadano el peatón, como el conductor de automóvil? ¿No tienen ambos, como ciudadano derechos y obligaciones a cumplir?

Ese es el problema principal en nuestra ciudad. El tránsito del peatón por la ciudad, problema olvidado en absoluto, es el problema real de la circulación en las ciudades.

Y mientras ese punto no se estudie, ¡ya puede reglamentarse la circulación de los automóviles! Todo habrá de ser inútil, tan inútil y absurdo como empeñarse en construir una casa empezando por el terrado.



Lo mejor de lo mejor
en un ocho cilindros
*a un precio
asequible*

Aquellas personas que hayan tenido que privarse de adquirir un coche de ocho cilindros debido a su precio elevado, quedarán sorprendidas por la eficiencia del nuevo Graham de ocho cilindros. Encontrarán que, tanto por su brillante y constante funcionamiento como por su gran potencia, es un ocho cilindros de la más alta categoría, y se convencerán de que no consiguen ninguna ventaja pagando un precio superior al del coche Graham de ocho cilindros.

DISTRIBUIDORES:

Albacete: Estanislao Ibáñez, Calle Alfonso XII, n.º 4 — **Badajoz:** Luis Plá y Alvarez, Martín Cansado, n.º 5. — **Barcelona:** A. S. E., S. A. Paseo de Gracia, 24, bis. — **Bilbao:** Rotaeche y Elorduy, Gran Vía, 42. — **Ceuta:** Romani López y C^a, Primo de Rivera, 37. — **La Coruña:** Labarta y Vaamonde, S. L., Linares Rivas, 35. — **Granada:** José Rubio Márquez, Gran Vía de Colón, 48. — **Madrid:** A. S. E., S. A., Alcalá, 63. — **Melilla:** José Parres e Hijo, O'Donnell, 41. — **Oviedo:** Garage Blanco. — **Palma de Mallorca:** Antonio Bibiloni, Calle Aragón, 14 al 18. — **Sevilla:** José Luis Mauri, Plaza del Pacífico, 3. — **Valencia:** Siva, Félix Pizcueta, 13. — **Zaragoza:** Otama, Costa, 8



Ante todo
buena calidad

Cada coche Graham
está completamente
equipado con
cristales inastillables



Graham-Palge International Corporation
Detroit, Michigan, U. S. A.

GRAHAM

Patente Nacional que han de pagar los camiones a partir del próximo semestre

Desde el próximo semestre los camiones destinados a **transportes generales**, como asimismo los que se dediquen a **transportes de productos propios** satisfarán la Patente Nacional por la misma cuantía que los automóviles de servicio público; esto es, con arreglo a la siguiente Tarifa:

HP	Pesetas	5 % cobranza	Total al semestre	HP	Pesetas	5 % cobranza	Total al semestre
5	90,00	4,50	94,50	23	414,00	20,70	434,70
6	108,00	5,40	113,40	24	432,00	21,60	453,60
7	126,00	6,30	132,30	25	450,00	22,50	472,50
8	144,00	7,20	151,20	26	468,00	23,40	491,40
9	162,00	8,10	170,10	27	486,00	24,30	510,30
10	180,00	9,00	189,00	28	504,00	25,20	529,20
11	198,00	9,90	207,90	29	522,00	26,10	548,10
12	216,00	10,80	226,80	30	540,00	27,00	567,00
13	234,00	11,70	245,70	31	558,00	27,90	585,90
14	252,00	12,60	264,60	32	576,00	28,80	604,80
15	270,00	13,50	283,50	33	594,00	29,70	623,70
16	288,00	14,40	302,40	34	612,00	30,60	642,60
17	306,00	15,30	321,30	35	630,00	31,50	661,50
18	324,00	16,20	340,20	36	648,00	32,40	680,40
19	342,00	17,10	359,10	37	666,00	33,30	699,30
20	360,00	18,00	378,00	38	684,00	34,20	718,20
21	378,00	18,90	396,90	39	702,00	35,10	737,10
22	396,00	19,80	415,80	40	720,00	36,00	756,00

Queda sin efecto la bonificación que antes se hacía del 25 por 100 para aquellos camiones que llevaran llantas neumáticas o semimacizas, pero continúa la reducción del 50 por 100 para los contratistas de la correspondencia pública, siempre que el transporte sea exclusivamente de la correspondencia,

Consejos prácticos

A algunos propietarios de coches les resulta un misterio que el agua del motor esté hirviendo sin que el termómetro del radiador lo registre (no el indicador del calor del motor). La explicación es sumamente simple. El termómetro del radiador registra la temperatura del agua en la parte superior del radiador. Si el agua en el sistema de refrigeración está baja, puede no llegar hasta el termómetro y, en consecuencia, la temperatura no se registrará.

—:—

Los ingenieros no están de acuerdo con esos propietarios de coches que creen que el remedio más simple para el desgaste de una pieza de metal es usar grasa o aceite más pesados.

Esa idea, declaran, debe ser eliminada. Como ilustración, citan el hecho de que todas las piezas no se desgastan por igual, en cuyo caso el lubricante es muy pesado para algunas, con lo que se origina una excesiva fricción. Esta fricción, a su vez, causa mayor desgaste.

LEA USTED

Heraldo del Lunes

que se publica en Córdoba



HUDSON-ESSEX



El Motor Hudson GRAN OCHO, con una fuerza desarrollada de 80 caballos, produce un nuevo grado de fuerza motriz en proporción con el peso. Esta característica se hace especialmente notable al manejar el coche por la gran rapidez de la aceleración y por la espontánea suavidad del funcionamiento, sea subiendo o bajando por una pendiente, o por un camino llano



EL BROUGHAN "ESSEX SUPER-SIX"

La planta motriz del NUEVO ESSEX perfeccionado es de lo más refinado que puede darse en cuanto a armonía mecánica y suavidad de funcionamiento, en un motor de seis cilindros, gracias a un nuevo refinamiento del principio Super-Six y la adición de un neutralizador de impulsos tipo Lanchester

Visite nuestro Salón y examine personalmente los nuevos modelos
 AGENTE EN CORDOBA:
J. ADAME - Reyes Católicos, 7 dpd.

Para transportes seguros y económicos le prestará un excelente servicio

Sterling

Modelos hasta doce toneladas

Agente para Córdoba y su provincia:
JUAN ADAME
 Reyes Católicos, 7 duplicado.

El impuesto a la nafta en los EE. UU.

Uno de los mayores ingresos con que cuentan los Estados Unidos para la construcción de carreteras es el impuesto de consumo sobre la nafta.

Los Estados son libres para la aplicación de este impuesto, imponiendo cada uno de ellos el que cree más equitativo o conveniente, siendo muy variables las tasas por este concepto. Nueve de los Estados norteamericanos cobran un impuesto de dos centavos por galón; diez de ellos cobran tres centavos; uno solo cobra tres centavos y medio, la mayoría han fijado en cuatro centavos ese impuesto, pues lo aplican veinte Estados; ocho de éstos lo han establecido en cinco y uno lo tiene fijado en seis.

Estas tasas, que comenzaron a ser aplicadas el año pasado, no son, desde luego, definitivas y es lo más probable que sean aumentadas en vez de disminuídas, puesto que cada día se hace sentir más la necesidad de aumentar y mejorar las carreteras existentes, sin contar las sumas que se invierten en la conservación de ellas.

Sin embargo, estos impuestos son buenamente aceptados por los automovilistas estado unidenses, que saben apreciar los beneficios que ese gravamen les reporta. Bien es verdad, también, que el precio básico de la nafta es muy reducido en ese país, lo que hace menos sensible el aumento, y, además, los automovilistas tienen la seguridad de que lo que pagan por ese concepto es aplicado íntegramente al mejoramiento vial, convicción que anula toda idea de protesta contra los posibles aumentos que se intenten en lo sucesivo.



Las nuevas tarifas arancelarias

Las gestiones de la Cámara del automóvil de Cataluña

La Cámara del Automóvil de Cataluña, desde la fecha en que se promulgó el R. D. Ley de 22 de Julio último, aumentando en proporciones considerables los derechos arancelarios de los automóviles, motos, ciclos y neumáticos, se han venido entregando a una labor muy intensa, a fin de tratar de evitar en cuanto ello fuera posible los enormes perjuicios que tan

excesivo aumento arancelario supone para la inmensa mayoría de sus socios.

A la reunión que se celebró en Madrid, a raíz de la publicación del referido Decreto, el Consejo Superior del Comercio e Industria del Automóvil y del ciclo, asistieron los señores Abadal, Bofill y Masferrer, habiéndose acordado en el transcurso de las diversas sesiones efectuadas a las que concurrió además la inmensa mayoría de delegados y consejeros de Madrid y de provincias, elevar un razonado escrito a los señores Presidente del Consejo y Ministro de Economía Nacional, haciendo resaltar lo improcedente de tal medida y los enormes perjuicios que habrá de reportar tanto a la Hacienda como a los importadores, sin que se consiga como va quedando demostrado lo baja de las divisas extranjeras.

Se tomaron otros importantes acuerdos muy interesantes. Consecuencia de ello la serie de reuniones celebradas en la Cámara del Automóvil por los importadores de automóviles, de motos y ciclos y la diversas instancias que se han redactado dirigidas al Ministro de la Economía Nacional.

LEA USTED

Heraldo del Lunes

que se publica en Córdoba

Disminuye la producción Americana

Las estadísticas americanas vienen claramente a poner de manifiesto el descenso de la fabricación americana en casi un 40 por 100 anual.

He aquí las cifras correspondientes a los seis primeros meses de 1929 y 1930, comparadas:

Meses	1930	1929	%
Enero.....	285.762	422.538	30
Febrero.....	362.488	497.706	26
Marzo.....	422.043	626.076	32
Abril.....	467.092	663.811	29
Mayo.....	441.816	636.250	30
Junio.....	390.000	567.424	31
TOTALES..	2.369.201	3.413.804	30

Si se añade a esto que la producción americana supone el 60 por 100 de la producción del año, resultará ésta en 1930 de 3.950.000 coches, contra 5.631.000 en 1929. La baja es de consideración.

CAMIONES



Chassis
especiales
para
autobuses

Existencia
para
entrega
inmediata

MODELOS

- 1.º T.-19 de tonelada y media. - 2.º T.-19-B de dos toneladas
3.º T.-30-B de dos toneladas y media.-4.º T.-42 de tres toneladas

Concesionario para Córdoba y su provincia

Arturo Méndez Maldonado

AVENIDA DE CANALEJAS, NUM. 19

El aire comprimido es más caro que el agua, el vapor o el gas

Pocas personas se han dado cuenta del papel importante que juega el aire comprimido en la fabricación de un automóvil. Según opinión autorizada de los ingenieros de las fábricas Graham-Paige en Detroit, el aire comprimido es más costoso que el vapor, el agua o el gas. Debido a la altísima presión que se mantiene en las tuberías de aire comprimido mientras la fábrica está en operación, un agujero del tamaño de la cabeza de un alfiler gasta una cantidad increíble de este necesario elemento.

Los usos más importantes y generales del aire comprimido comprenden la operación de herramientas y máquinas neumáticas, tales como remachadoras, aparejos de levantar piezas y prensas moldeadoras; el funcionamiento de aditamentos para pintar por rociadura con lacas y esmaltes, para secar piezas después de lavadas y antes de pintarlas o galvanizarlas; la combustión con gas inflamable para los grandes hornos secadores; la limpieza de las máquinas para librarlas de partículas de metal después que se ha trabajado en ellas.

En estas clasificaciones no está incluido el uso familiar a los automovilistas, o sea para inflar las cámaras de aire de los neumáticos. Si se tiene en cuenta que la producción de vehículo durante un día en las fábricas Graham-Paige requiere la inflación de 2.000 a 3.000 llantas o neumáticos, el automovilista verá que está mal empleada la frase «aire comprimido gratis». La provisión de aire comprimido que se necesita para las diversas exigencias de una fábrica de automóviles demanda un gasto enorme de equipo y de fuerza mecánica para la propulsión de las máquinas y la compresión del aire.

Una de las grandes ventajas de las herramientas neumáticas, aparte de su velocidad, es la uniforme regularidad con que pueden ser operadas. Por ejemplo, las máquinas neumáticas que se emplean para apretar los pernos y tuercas del chasis Graham. Durante todo el día cada perno y cada tuerca es apretado con absoluta y correcta precisión, tan perfectamente que sería imposible realizar el trabajo a mano. Si los operarios hicieran esta labor a mano no solamente no podrían apretar las tuercas y pernos con uniformidad en operaciones rápidas y sucesivas, sino que después de un día de rudo trabajo estarían físicamente agotados e inhabilitados para trabajar de acuerdo con las normas estrictas de precisión que se requieren en este importante trabajo.—R.

Nueva transmisión de ocho velocidades en los camiones veloces REO para cargas pesadas

Una de las últimas mejoras introducidas en los camiones veloces REO por los ingenieros de la fábrica, consiste en una caja de cambio doble que permite disponer de ocho velocidades en lugar de cuatro, con desmultiplicaciones que varían desde 6.4 a 1 en alta velocidad a 77.8 a 1 en primera.

La sólida reputación alcanzada por los autobuses REO en el transporte de viajeros y por los camiones veloces REO para cargas pesadas queda afianzada con este nuevo dispositivo REO de dos velocidades.

Este dispositivo va acoplado al eje posterior en un cárter especial, el cual, una vez sujetado debidamente forma una sola pieza con el cárter del diferencial. Es de un manejo tan sencillo como el de la ya famosa caja de cambio REO con segunda silenciosa. Un embrague interior de engranajes en combinación con cuatro ruedas dentadas, engranadas continuamente, ofrecen un cambio fácil, seguro e instantáneo a cuatro velocidades adicionales de mayor desmultiplicación. El cambio se efectúa por medio de una pequeña palanca colocada en el compartimento del conductor.

Este nuevo dispositivo no afecta en nada a las velocidades del motor, el cual puede funcionar a las mismas revoluciones por minuto que tiene establecidas. El mencionado dispositivo contribuye a reducir el desgaste del motor y del embrague, ya que no es necesario ni forzar el motor ni hacer funcionar repetidamente el embrague aún bajo las más rigurosas condiciones de marcha. La potencia conseguida mediante una desmultiplicación de 77.8 a 1 asegura una marcha suave y continua en todo momento.

No satisfecha con haber logrado potencia tan extraordinaria, la industria moderna exige que los camiones destinados a cargas pesadas sean capaces de desarrollar asimismo una buena velocidad. Este nuevo dispositivo de doble caja de cambio REO para camiones de cargas pesadas, es el mecanismo que combina ambas características: potencia y velocidad. Hace posible una mayor potencia para las cargas muy pesadas y mantiene la suavidad de marcha que ha hecho famosos los camiones veloces REO en todo el mundo.—R.

6

En un
Chevrolet 6
encuentra usted
más comodidad

Como en un coche de gran lujo, obtendrá usted comodidad absoluta si compra usted un Chevrolet seis. Carrocerías por Fisher, y amortiguadores Lovejoy, son una de las causas de la reputación y popularidad del Chevrolet.



Este es el mes Chevrolet. Venga usted a ver los diversos modelos. Le daremos una prueba gratis con mucho gusto

Giménez Moreno y C.^a

Avenida de Cervantes, 16 :-: Córdoba

6

La fabricación de automóviles en Rusia

Según informes provenientes de fuentes soviéticas, las fábricas rusas de automóviles se proponen en el año en curso aumentar notablemente su producción. El establecimiento de Jaroslaw, que fué sometido a una reorganización, habría fabricado, en los meses de noviembre y diciembre pasados, 20 y 32 coches respectivamente, mientras que en enero el número ascendió a 73.

El programa de producción proyecta sean construidos 80 automóviles en febrero y 100 en marzo.

Por otra parte la fábrica «Amo», de Moscou, debió haber alcanzado en enero pasado el término medio normal de construcción, que sería de 150 unidades.

También han iniciado sus actividades los establecimientos de montaje de la Ford, situados en Nishni-Nowgorod. En los primeros días de febrero se han armado diez coches, y el programa correspondiente a marzo contemplaba la producción de 200 automóviles.

Apesar de que la instalación de la gran fábrica de Nishni-Nowgorod, que según cálculos debe producir en el año económico 1932-1933, 140.000 vehículos—80.000 camiones y 60.000 coches—, se halla apenas en sus principios, el comisario superior de la Economía de la U. R. S. S. ha anunciado la creación de otro establecimiento cuya capacidad productiva sería de 160 a 180.000 unidades por año.

Es probable que este nuevo establecimiento sea instalado en breve cerca de Stalingrado.

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 Agosto de 1930

Del número 4.897 al 4.942

Don Valentín García Ambrojo, vecino de Peñarroya-Pueblonuevo; don Juan Bautista Jeaudot Boudet, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Hilario Huguenot Clavier, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Antonio Coello Castillejo, de Córdoba; don Bartolomé Luis Sánchez Castilla, de Pozoblanco; don Juan Romero Moreno, de Córdoba; don Sabino Moreno Santacruz, de Pozoblanco; don Zacarías Picó Jiménez, de Pe-

ñarroya-Pueblonuevo; don Domingo Seco Chacón, de Cabra; don José Rubiano Vázquez, de Bujalance; don Alfonso de Jesús Barrera, de Córdoba; don José María Lastra Suárez, de Córdoba; don Guillermo Ruiz Linares, de Priego; don Juan Miguel Padilla Jiménez, de Priego; don Jerónimo Maestre Molina, de Córdoba; don Francisco Solano Arjona Panadero, de Córdoba; don Francisco León Ríos, de Aguilar de la Frontera; don Francisco Castro Córdoba, de Villa del Río; don Antonio García Coletto, de Villanueva de Córdoba; don Pedro Díaz Ramos, de Dos Torres; don Giovanni Humberto Frediani Celina, de Córdoba; don Pedro León Galán, de Pedro Abad; don Alfonso López Baena, de Córdoba; don Rafael de la Puente del Rey, de Córdoba; don Bernardino Ansio Rider, de Córdoba; don Manuel Vallejo Funes, de Lucena; don José Laguna López, de Ecija (Sevilla); don Manuel Chirrosa Medina, de Alcolea; don Luis Manuel Carracedo Gutiérrez, de Córdoba; don Pedro Sendra Cerezo, de Pedro-Abad; don José Urbaneja Marfil, de Baena; don José Solís Valdés, de Herrera (Sevilla); don Rafael Mérida Sánchez, de Córdoba; don Antonio Rubio Palomo, de Belmez; don Francisco Aguilar Fuentes, de Córdoba; don Manuel Marín Aroca, de Córdoba; don Juan Pardillo García, de El Rubio (Sevilla); don Mateo Andrés Cerezo Mora, de Villanueva de Córdoba; don Juan Carmona Gavilán, de Córdoba; don Antonio Naranjo Madoño, de Fuente-Obejuna; don Rafael Madero Povedano, de Castro del Río; don Francisco Rodríguez Ruiz, de Córdoba; don José Arcos Higuera, de Rute; don Manuel Velasco Rodríguez, de Montilla; don Blás Muñoz Gutiérrez, de Pozoblanco, y don Rafael Ruiz-Amores Linares, de Córdoba.

Los productos de un país sin vías de comunicación llegarán siempre tarde a los mercados de consumo.

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 Agosto de 1930

Del número 901 al 905

Don Francisco Arrizabalaga Serrano, vecino de Córdoba; don Julio León Consuegra, de Fuente-Obejuna; don Manuel Rojano del Real, de Baena; don Antonio Ruiz Molero, de Lucena, y don Francisco González Muriel, de Rute.

¡Atención Automovilistas!

EL NEUMATICO

Nacional




 **Pirelli**

fabricado en Manresa

NO HA AUMENTADO SUS PRECIOS

APROVECHAD

este fin de verano comprando cubier-
tas y cámaras a los

precios del mes de JUNIO

El aumento en el uso de automóviles fomenta prosperidad

Un estudio más minucioso de las cuestiones relacionadas con el automóvil deberá basarse no sólo en las cifras arrojadas por la producción de esos vehículos sino también en las cifras que acusan el valor crematológico con respecto a su empleo. En los Estados Unidos, por ejemplo, las investigaciones hechas han demostrado que para cada 14 automóviles construídos se requiere sólo el trabajo de un hombre, mientras que la regulación del tráfico, la construcción, mantenimiento y conservación de las carreteras para esos mismos 14 vehículos cuando se usan, demandan los servicios de 3 hombres.

Quiere decir, que cada 5 vehículos automóviles, proporcionan trabajo a un hombre. La producción en 1929 de 5.600.000 vehículos automóviles, proporcionó trabajo en los Estados Unidos a unos 400.000 hombres. La venta, manejo, atención, reparaciones y guardarlos en garages de los 26.000.000 de vehículos automóviles registrados en los Estados Unidos, además de la necesaria construcción de caminos dan empleo a no menos de 4.000 000 de hombres. No puede determinarse, desde luego, cuantos de ese número mantienen familias con sus sueldos. No obstante, si incluimos a todas las personas que dependen para su sostenimiento de los trabajadores en la industria del automóvil y de las actividades que de la misma se derivan, en total se aumenta en varios millones. Es evidente, por lo tanto, que ningún país que desea proporcionar trabajo al mayor número posible de trabajadores, no puede negarse a reconocer la importancia de los vehículos automóviles.

La importancia del transporte por automóvil se refleja no sólo en lo relativo al número de hombres con empleo, sino también en lo que se refiere al costo de producción que determina la extensión en que se usarán los vehículos automóviles que ahorran tiempo. El comerciante, por ejemplo, que no puede aprovechar como podría sus horas de trabajo por carecer de las facilidades de transporte modernas, no puede competir ventajosamente con aquellos que usan transporte rápido y conveniente para atender a sus clientes. La mayor eficiencia facilitada por la rapidez del transporte, aumenta naturalmente la capacidad productiva y los ingresos. De aquí que los que usan los medios modernos de transporte hacen más negocios en un período de tiempo dado que aquellos que no los utilizan y obtienen, por lo tanto, mayores ingresos.

El empleo de automóviles para el transporte

es asimismo de gran importancia para la hacienda pública. Lo cobrado por impuestos en los 26.000 000 de vehículos automóviles registrados en los Estados Unidos, asciende anualmente a cerca de 800.000.000 de dólares que se emplean en el pago de intereses y amortización de los bonos emitidos para la construcción de carreteras. Una de las principales razones para que el producto de ese impuesto alcance a esa alta cifra, es que lo cobrado por vehículo es tan poco que no es oneroso para las clases menos acomodadas y no influye en lo más mínimo en sus deseos de adquirir automóviles.

Un país que esté compenetrado de esas ventajas económicas, propenderá, naturalmente, a fomentar el uso del automóvil como medio más eficaz de transporte a fin de mejorar el bienestar de las clases trabajadoras, el adelanto de las empresas comerciales y favorecer la hacienda pública.

LEA USTED

Heraldo del Lunes

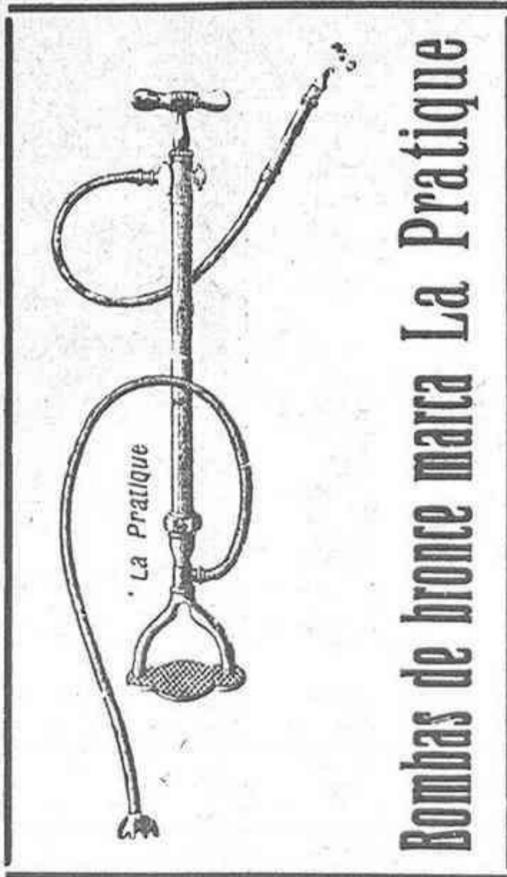
que se publica en Córdoba

Para lo que pueden servir también los automóviles

La policía de Londres cuenta con un servicio de automóviles para la persecución de los criminales. Como el servicio de incendios, estos coches tienen derecho de paso preferente y los agentes de servicio hacen parar todo el tráfico para que no haya obstáculos en la marcha de aquellos que van anunciando de lejos su presencia con una campanilla eléctrica, a lo que se agrega un signo especial, visible a distancia y que se ilumina de noche, pero que sólo se alza cuando corren en seguimiento de un malhechor.

De apariencia discreta, como deben ser, estos coches de escuadrillas volantes pueden hacer 115 kilómetros por hora, y acelerar de 15 a 80 kilómetros por hora en sólo veinte segundos. Sin embargo, no se consideran aún bastante rápidos hoy, y el mayor T. H. Witty, ingeniero de la policía, ha manifestado recientemente que se va a dotar a la repartición de coches que aceleren de 15 a 80 kilómetros por hora en diez segundos y que puedan desarrollar una velocidad máxima de más de 115 kilómetros. Cada uno de estos coches lleva cuatro hombres y un equipo radiotelegráfico, con el cual, mediante un código Morse secreto, está en comunicación constante con las oficinas de Scotland Yard.

LA CAMPANA



Bombas de bronce marca La Pratique

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

EL FÉNIX AUSTRIACO

(Phœnix in Wien)

Sociedad de Seguros sobre la vida

Fundada en 1882

Una de las más poderosas del universo

Sus pólizas, de las más liberales del Mundo, ofrecen interesantes modalidades de seguros.

Director General para España:

Excmo. Sr. D. L. V. Semprún

Alameda Alfonso XIII, 46

Apartado núm. 60.-Málaga

Subdirector para Córdoba y su provincia:

Julio Baldomero Muñoz

Gondomar, 2. - 1.º

CORDOBA

(Aprobado por la Comisaría Regia de Seguros el 29 de Julio de 1929).

EL MANANTIAL

José Laguna Fuentes

Comprador directo de toda clase de Aguas minero medicinales de marcas nacionales y extranjeras

Venta al por mayor y menor

Despacho: Calle Sevilla, núm. 9

Teléfono 1002 :: CORDOBA

Abastecedor de los Hoteles Regina, España y Francia, Victoria. Restaurants Hijo de Miguel Gómez, Bruzo y Los Luises

SERVICIO A DOMICILIO

Clases a la venta: Alzola, Borines, Cabreiroa, Cestona, Carabaña «La Bernadeta», Cofrentes, Corconte, Evian-Cachat, Fuensanta, Insalus, Lanjarón, Loeches, Marmolejo, Mondariz, Montalt, Rocallaura, Rubinat, Solares, Sobrón, Soportilla, Villaharta, Vilajuiga, Vallequillas, Vichy-Catalán, Vichy-Hopital, Vichy-Celestins, Vichy Grande-Grille, Vittel.

CAMIONES

Dodge Brothers

EL MAS FUERTE

EL QUE MAS RINDE

EL QUE MAS DURA

EL MAS ECONOMICO

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza

Gran Capitán, números 27 y 29 : - : CORDOBA

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales,

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

Conde de Gondomar, 1.-CORDOBA



Nuestras vallas, en todas las carreteras de España, recuerdan a los automovilistas la conveniencia de usar nuestros

Atlantic Motor Oils

Sucursal de Córdoba

Avenida de Canalejas, 20. - Teléfono 1318

Delegación para Andalucía y Extremadura:

Marqués de Paradas, 18. - Teléfono 25720

SEVILLA



AUTOMOVILES Y CAMIONES

for Economical Transportation



CONCESIONARIOS



para los partidos judiciales
de Lucena, Aguilar, Baena,
Cabra, Priego, Castro del Río
y Rute



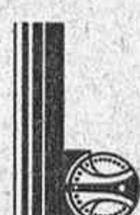
Baltanás y Antrás, S.A.

Garage Español

LUCENA



Gran stock de piezas
legítimas



“CHEVROLET”