



CÓRDOBA
AUTOMOVILISTA

2/1

Internacional

Camiones y Tractores

Modelos 1933

REPRESENTANTE:

JOSE GIMENEZ MORENO

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16 :-: CORDOBA

TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET
Taller de reparaciones

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:

Delegado General de la Provincia:

Valeriano Moreno

Antonio Areales Colinet

Conde de Gondomar, 1

CORDOBA

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. 211

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE MARZO DE 1933

El capricho de la velocidad

De la otra parte del continente llega la noticia, de que el gran corredor automovilista Malcolm Campbell, ha batido su antiguo record de velocidad, a una media horaria de 271 millas, o sea, a un promedio de 400 y pico de kilómetros.

De esta hazaña seguramente que se preocupará la mayoría de la prensa deportiva de Europa y América. Ahora bien. ¿Qué va ganando con esto la Humanidad y el mismo Campbell? ¿Qué importancia tiene la hazaña? A mi modesto parecer muy poca. Porque hacer en estos tiempos que la industria mecánica inventada por el hombre construya un «Bólide» mecánico que impulsado por el pie de un conductor, llegue a alcanzar tal o cual velocidad, es tan sencillo que no hacen falta más que dos cosas: Una, casa que tenga el capricho de tirar un puñado de miles de libras esterlinas en la confección de un coche; a veces dos, o tres y más, hasta encontrar el tipo de motor apetecido, y una vez el coche construido, un señor que con el menosprecio de su vida, se lance en la famosa playa de Daytona a batir el antiguo record, y campeón.

Prueba de ello es que rara vez se da el caso de hacer una prueba oficial, y que no se venza. ¿Por qué? Pues sencillamente por eso; porque no es el hombre quien corre, ni el auto. Son los ingenieros, los que tomando antecedentes del último que corrió le dan cierta potencialidad y desarrollo al nuevo, que la victoria se da por descontada antes de empezar, y así se da el caso de que el mismo Campbell se vaya venciendo entre sí de un año para otro; hasta el día que en una de estas pruebas, se vaya a parar al mar, y aquí termine su historia. ¿Y todo esto para qué? ¿Qué vamos ganando nosotros ni el mismo Campbell? Nada. Porque si existiera un convenio entre todas las naciones de Europa y América, las cuales aportaran cada una por sí una importante cantidad y que todo el capital reunido importara unos cuantos millones de pesetas, ya estaba claro. Campbell, a cambio de exponer su vida, se hacía con una respetable cantidad, pagaban el importe del coche, y él a estas horas sería millonario.

Pero esto no sucede así—no hay dinero—y por lo tanto no pasa de ser un campeón y nada

más. ¿Es que tan poco vale la vida, para jugársela de esa forma?

No; queridos lectores y compañeros de volante. No tratéis de imitar a Malcom Campbell. Daos cuenta cuando viajéis por esas carreteras que de correr más, no dan nada; por el contrario, lo único que se puede lograr es llegar a la «meta» antes de hora, y tenerse que dejar el coche, las narices y el «pellejo» pegado a alguno de esos corpulentos árboles que se crían a los lados de las carreteras.

¿Y para qué todo esto? Para ganar un triste jornal, que en muchos de los casos, tiene uno que recurrir al comité paritario si quiere cobrar.

No; no. Queridos compañeros, no tratéis de vencer a Campbell, y cuando salgáis a la carretera no os inmutéis por si alguien os pasa delante, que como dice el refrán, quien mucho corre pronto para.

ANTONIO APARICIO

¿Qué gasolina es mejor?

Un automóvil, a cargo de un grupo de ingenieros, se utilizó hace poco, cerca de Nueva York, en una empinada cuesta, para hacer una serie de experimentos para descubrir las propiedades de diez y siete marcas distintas de gasolina. El objeto principal de estos experimentos fué determinar el grado de detonación de estas varias clases de combustible. El equipo del automóvil comprendió un audiómetro, aparato eléctrico para medir la intensidad de los sonidos, inventado por Bell Telephone Laboratories. Los automóviles subieron setenta y cinco veces por esta larga cuesta con gradiente de ocho por ciento, durante los ensayos. El audiómetro es un instrumento eléctrico para convertir la acústica en energía eléctrica, provisto de un tubo de vacío de amplificación y un regulador calibrado para medir los sonidos a niveles.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

La nueva Directiva del "Automóvil Club de Guipúzcoa"

La nueva Directiva del «Automóvil Club de Guipúzcoa», ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, don Manuel Rezola Laparte. Vicepresidentes, don Federico Zappino Barcaiztegui y don Ramón Irazusta Fourel. Tesorero, don Fulgencio Zala Ubiria. Secretario, don José María Maquibar Arrillaga. Vocales, don Justo Diez Tortosa, don Javier Peña Veá Murguía, don Luis Larrañaga Mendia, don José Balanzategui Ansola y don Fernando Gaytán de Ayala.

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA
CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

Consignaciones a vencimiento fijo

Un mes.	3	por 100
Tres meses	3 1/2	por 100
Seis meses.	4	por 100
Un año	4 1/2	por 100

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos etc., un departamento de

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja.

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, aun-*

*que 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*», agitado 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.

Lo que ha progresado el automóvil en diez años

Una idea cabal del progreso que se ha registrado en la construcción de automóviles durante la última década la da la enorme cantidad de dispositivos y accesorios que se han perfeccionado únicamente para comodidad de los automovilistas. Las mejoras e invenciones mecánicas son consideradas como un simple hecho cumplido, pero los asombrosos detalles de lujo que se proporcionan al pasajero de un automóvil moderno son los que ponen de relieve las grandes conquistas que ha hecho la industria del automóvil.

¡Qué contraste tan grande ofrecen los viajes en automóvil que se hacen hoy día y los que se podían hacer hace diez años! En aquellos tiempos la mayoría de los automóviles eran coches abiertos de «turismo», debido a que los modelos cerrados costaban muchísimo más, y el automovilista se veía obligado a sufrir las incomodidades de la tierra y el calor en el verano, y la lluvia y el frío en los meses de invierno. Por más cuidado que se tuviera era imposible impedir que en los antiguos coches de turismo entrara la tierra o el agua, y hasta los Sedan estaban muy lejos de acercarse a la perfección en este sentido. No habían medios eficaces de refrescar artificialmente un coche en el verano, o de calentarlo en invierno. La ventilación se conseguía a expensas de la tierra o corriente de aire frío, y el «confort» de los viajes, tal como se lo conoce hoy día, era prácticamente desconocido.

El conductor, en aquellos tiempos, se veía más o menos obligado a ser casi un mecánico, en parte debido a la falta de estaciones de servicio, y en parte a causa de que los coches, en dicha época, no eran del todo seguros. La ignición necesitaba ser cuidada; el carburador podía necesitar una limpieza o, lo que era más probable, un neumático necesitaba ser cambiado. En vez de la excepción, las composturas a la vera del camino eran la regla, con el resultado

lógico de los inconvenientes y pérdidas de tiempo.

Con los coches modernos parecería que se ha llegado al límite en el número de aparatos e innovaciones que se han introducido para el «confort» del conductor y los pasajeros.

Para comenzar, el manejo ha sido materialmente simplificado, a pesar del aumento substancial en el número de aparatos mecánicos que se han incluido en el automóvil moderno. El control automático de muchas operaciones que antes se efectuaban a mano ha hecho posible esto. Y quizá lo más importante de todo es que el coche de hoy día continuará siendo seguro durante casi todo el tiempo que se le suministre cantidades suficientes de nafta, aceite y agua.

Los neumáticos, que de paso diremos cuestan más o menos una cuarta parte de lo que costaban hacen diez años, son muchos más seguros y dan un kilometraje cuatro veces mayor que los del tipo antiguo. Llevan mucha menos presión, hacen que el andar del coche sea mucho mejor y son muchísimo más fáciles de cambiar en caso de una pinchadura.

En cuanto a lo que se refiere a la comodidad de los pasajeros, uno puede andar hoy día con el mayor lujo posible con la ayuda de algunas invenciones ingeniosas que han visto la luz en los últimos años. Hay ventiladores muy eficaces para refrescar el interior del coche en el verano, y los perfeccionamientos, en el diseño han eliminado la molestia de la tierra que antes se sufría.

Para los viajes durante el invierno, los calentadores a agua caliente, con ventiladores a paleta que obligan a circular aire caliente por todo el interior del coche, han hecho desaparecer el terror de los viajes largos durante los meses de frío.

Y si el verdadero lujo es el objetivo, uno puede hacer instalar una radio en el coche, que proporcione horas de entretenimiento en los viajes largos. Además de esto tenemos encendedores de cigarrillos, cajitas para la «toilette» femenina, baúles de viajes y una cantidad enorme de otros accesorios que hacen que el automovilismo sea hoy día un placer, en lugar de la tortura que era hace menos de una década.

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 Febrero de 1933

Del número 5.688 al 5.709

Don Enrique Torres Domínguez, vecino de La Rosa (Sevilla); don José Pedraza Hers, de La Carlota; don Gumersindo Dugo Hens, de Fuente Palmera; don José Morillo Guerrero, de Cabra; don Pedro López Cortés, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Ildefonso Mora Luque, de Arjonilla (Jaén); don Antonio Alcalá-Zamora Gómez, de Priego de Córdoba; don José Yébenes Pérez, de Priego de Córdoba; don Rafael Peydro Sánchez, de Ibi (Alicante); don Antonio Vigo Ruiz, de Lucena; don Manuel Tarifa Burrueco, de Baena; don Manuel Baena Carvajal, de Córdoba; don Javier Hidalgo Holmedo, de El Rubio, (Sevilla); don Luis Estrada Girban, de Sañ Feliu de Guixols (Gerona); don Roque Sánchez Cárdenas, de Posadas; don Enrique Sánchez Alava, de Córdoba; don Gastón Clouset Darrigade, de Cazouls-Les-Beziers (Francia); don Rafael Fernández Siles, de Hornachuelos; don Antonio Martínez Morilla, de Hornachuelos; don Francisco Cañete Sánchez, de Priego de Córdoba; don Antonio Bergillos Cárdenas, de Córdoba y don Pedro Requena Jiménez, de Montemayor.

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

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 Febrero 1933

Número 1.006

Don Eulogio Ruiz Martínez, vecino de Linares (Jaén).

Nueva Directiva del "Automóvil Club de Cataluña"

La Junta Directiva del «Automóvil Club de Cataluña, ha quedado constituida para el presente año 1933, en la forma siguiente:

Presidente, don José Suñol Garriga. Comisión de Gobierno Interior: Presidente, don José María Casanovas. Tesorero, don Arturo Inglada. Vocal, don Juan Romagosa. Comisión de Fomento: Presidente, don Salvio Iborra. Vocales, don Damián Ribas, don Baltasar Fiol y don Manuel Bertrand. Comisión Deportiva: Presidente, don Francisco Quintana. Vocales, don Magín Matheu, don Amado Casajuana, don Andrés Bresca, don Cayetano Alegre, don Juan Serra Coma y don Manuel F. Creus. Secretario General, don Pablo Nicolau.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

Las importaciones de petróleos

Las compras italianas de petróleo a los Estados Unidos continúan disminuyendo, mientras aumentan las que se efectúan a Rusia, Persia y a las Indias Holandesas.

Durante los tres primeros meses de 1932 Italia importó de los Estados Unidos 17.120 toneladas de esencias, contra 30.431 y 65.336 toneladas en 1931 y 1930 respectivamente.

Las compras efectuadas a Rusia se elevan a 32.700 toneladas contra 26.581 y 28.633. Las que se hicieron a Persia fueron de 46.544 toneladas contra 46.133 y 39.442 y las que se efectuaron a las Indias Holandesas de 15.588 contra 2.535 y 60.

Calculan en Norte América que las ventas en 1933 pueden llegar a 3.500.000 de coches

Las perspectivas de la industria automovilista de los Estados Unidos para el año actual —leemos en un periódico americano—, preocupa actualmente, no tan sólo a los fabricantes de automóviles, sino también a los directores de todas las demás industrias. Gran número de ramas comerciales depende exclusivamente de la fabricación, venta y utilidad del automóvil; de modo, pues, que todo cambio en este renglón tiene una influencia marcada sobre el curso general del comercio norteamericano. La industria del acero, de la goma, del cristal, del cobre; la fabricación de pinturas, de equipos eléctricos y otros productos cuya lista resultaría demasiado extensa para mencionar, están subordinadas a la construcción de esta clase de vehículos mecánicos.

El porvenir del automóvil para el año que comienza se presenta con caracteres favorables, aunque su industria estará obligada a depender estrictamente de la renovación de coches para las ventas futuras del mercado. El largo período de la producción en masa ha dejado de ser una realidad, sobre todo en lo referente a la industria automovilística, ya que para toda unidad producida debe existir necesariamente un comprador. La demanda de automóviles es en la actualidad muy inferior a la capacidad de producción de las fábricas correspondientes.

El punto más importante a este respecto, constitúyenlo las perspectivas del mercado del año 1933. No es difícil determinar el momento de las ventas si tenemos en cuenta el total de coches vendidos en el mercado y que han cumplido la edad de siete años en 1930, 1931 y 1932. Los coches nuevos vendidos durante los años 1923, 1924 y 1925 en los Estados Unidos llegan a los 10.947.000. Dichos coches cuentan en la actualidad con más de siete años de uso y tan sólo 6.392.000 han sido reemplazados por

nuevos. La diferencia, pues, de cuatro millones y medio representa un importante mercado para los automóviles a construirse.

Debemos considerar a continuación el número de coches en desuso que no han sido reemplazados. De acuerdo con las cifras registradas en los últimos dos años, en 1931 existían 731.000 coches amenos que en 1930 y se calcula que en 1932 la existencia de coches en uso era de cuatro millones menos que en 1931.

Un pequeño porcentaje de esta disminución corresponde a coches guardados en depósito, pero parece ser que 4.700.000 propietarios de automóviles, ya sea obligados por las circunstancias, o por temor, no han substituído sus antiguos vehículos.

Al finalizar el año 1932, podemos calcular un minimum de 4.500.000 automóviles para salir a la venta en substitución de aquéllos. El maximum podrá ser algo menor o mayor, aunque a esta cifra deberá añadirse el número de coches que llegarán a los siete años de uso en 1933 y estarán en condiciones de ser reemplazados. Esto significaría un aumento de coches 2.124.000. Se desprende de aquí, que las ventas para 1933 llegarían a 6.124.000 automóviles, por lo menos. Esta cifra, a pesar de estar basada sobre cálculos estadísticos no deja, desde luego, de ser teórica.

Para conocer el verdadero monto de aquéllas sería menester poseer un don sobrenatural. Como quiera que sea, no llegarán nunca a los seis millones, aunque puede afirmarse que sobrepasarán de 1.300.000, cifra calculada para 1932. Así debería ser, en virtud de los dos millones ciento veinticuatro mil coches, que, como se recordará, deberán ser reemplazados este año. Si persiste este pequeño repunte anotado no será difícil llegar a los tres millones y medio.

La industria del automóvil parece tener en cuenta las posibilidades inherentes a esta situación, puesto que los técnicos están poniendo a prueba todo su ingenio en la fabricación de los modelos de 1933, en el sentido de introducir mejoras que dejen muy por abajo los antiguos modelos.

El porvenir de esta industria en el año 1933 se presenta con más felices augurios por el he-

cho de que las ventas de 1932 han guardado perfecto equilibrio con la producción del año, basta el punto de que el «stock» de las agencias vendedoras nunca ha sido tan escaso como en la actualidad. El problema de los coches usados confunde todavía a la industria, pero, lo mismo que sucede con los pobres, no podremos nunca vernos libres de él.

ESTADISTICAS

La baja en la venta de automóviles americanos

La estadística de venta de automóviles nuevos en los Estados, demuestra que cada vez empeora la situación de la industria de ese país.

En los primeros seis meses de 1932 se vendieron en total 663.627 unidades, contra un millón ciento setenta y siete mil ciento veinte vendidas en el primer semestre de 1931, cuando ya la cifra de venta estaba muy por debajo del promedio de los últimos cinco años.

La merma de venta no es sólo de coches de precios bajos, sino que Ford y Chevrolet la han sentido, aunque no en tanta escala como otras marcas de precio superior. La venta conjunta de los coches de ambas marcas fué en los primeros seis meses de 1932, de 330.140, contra 457.422 en el mismo lapso de tiempo de 1931.

Ciertas marcas llegaron a perder el 72 por 100 de sus ventas en 1931.

El descenso de ventas lleva trazas de seguir, pues en julio de 1932 se vendieron ciento tres mil seiscientos sesenta y seis unidades, contra 148.752 vendidas en junio. En el mes de julio de 1931 fueron vendidos 194.322 vehículos de pasajeros.

Los records automovilísticos no están en relación con la crisis, si se considera que ésta afecta fatalmente el desarrollo de la industria. Mientras la fabricación decae, la velocidad aumenta. Y si se quiere, también cabe decir que ambas, la velocidad y la crisis, están en aumento constante. Paradójico o no, es un hecho; el

sport automovilístico está haciendo caso omiso del malestar general. En las pruebas europeas aumentan los participantes, los premios y el vértigo. Las fábricas alemanas ya no envían sus representantes oficiales, pero no por ello dejan de figurar algunas marcas prestigiosas y los volantes alemanes de nota.

En prueba de lo dicho, sirva la carrera de Klausen, en la que tomaron parte 103 extranjeros y 33 alemanes, y hubo 75 premios especiales y 157 donaciones.

¿Cómo debe cobrarse la patente?

En Inglaterra, los automóviles gozan de la excelente ventaja de poder pagar la patente de sus vehículos por trimestres. Son muchos los automovilistas que, por economía, especialmente en invierno, tienen su coche parado, y cuando llega la buena estación, pagan la patente por uno o más trimestres en que quieran volver a usar el automóvil. Una revista financiera de Londres propone modificar el sistema en el sentido de que la patente en los trimestres de primavera y verano sea más elevada que en los de otoño e invierno. De esta manera, dice, el Fisco cobraría la misma suma de dinero y los automovilistas podrían mantener sus vehículos en circulación durante todo el año.

Nueva Sociedad que se encarga de la fábrica Ansaldo

Ha sido formada una nueva Sociedad (S. E. V. A.) que continuará la explotación de las fábricas Ansaldo que estaban inactivas desde hace algún tiempo. La nueva sociedad continuará el montaje de los 400 chasis que quedaron en stock desde el cierre de los talleres y se esforzará en dar un nuevo impulso a la producción de vehículos de esta marca.

Un nuevo aparato hace accionar el embrague y el freno por vacío

Una fábrica de piezas independientes de automóviles ha producido un aparato aplicable a los últimos modelos de los coches Ford que permite a los conductores hacer funcionar los pedales de embrague y de los frenos por medio del vacío. La invención de este dispositivo se considera como un paso más hacia adelante para la producción de automóviles, cuyo manejo estará librado más a los pies que a las manos.

Se trata de una pieza que se coloca en el sistema de los frenos del coche Ford para multiplicar, por medio del vacío, la presión que debe aplicarse al pedal de los frenos.

La válvula de vacío se coloca dentro del propio cilindro, completamente encerrada y protegida contra la tierra, y actúa por medio de una varilla que se extiende a través de la propia varilla hueca del pistón. Un dispositivo muy ingenioso, colocado entre los frenos y la varilla del pistón del cilindro, permite que actúe la válvula con la más ligera presión del pie sobre el pedal. En la instalación de los frenos ha sido posible también aumentar la acción del pedal, es decir, disminuyendo la presión necesaria para hacerlo accionar, y así se aumenta apreciablemente su funcionamiento. El grado del poder deseado queda enteramente a juicio del conductor.

Se coloca una cubierta de goma sobre la varilla del pistón, para protegerla en todo momento. Dentro de esa cubierta de goma se coloca material filtrador, de modo que solamente entra en el pistón aire limpio y libre de tierra y toda clase de elementos extraños.

La instalación del nuevo dispositivo es en extremo sencilla, y puede ser hecha por un mecánico, o por el propio dueño del coche, si tiene nociones elementales de mecánica. No se elimina ninguna de las piezas originales del automóvil Ford, ni tampoco hay cambios en el sistema básico de funcionamiento.

Las partes esenciales del contralor del embrague son un cilindro y una válvula que se co-

locan fuera del alcance de la vista, debajo del capot. La línea de tubos para la conducción del aire y para formar el vacío, y las conexiones entre la válvula de contralor y el pedal acelerador, se sitúan también convenientemente fuera de la vista.

Cuando se elimina toda presión del acelerador, su movimiento hacia arriba obliga a la válvula de contralor a abrir la línea de vacío que conduce al motor. El pistón no puede funcionar hasta que se elimina toda presión del pedal acelerador.

El funcionamiento del embrague se obtiene con una presión muy ligera sobre el pedal acelerador, o con la presión que quiera darle el conductor. La forma natural de «dar gas al coche» es todo cuanto se necesita. La válvula de poder cierra la línea del vacío, y el resorte del embrague pone en acción a éste como cuando se realiza una presión normal con el pie.

Existe, sin embargo, esta diferencia: a medida que el pistón del cilindro baja, entra aire debajo del pistón, que amortigua el movimiento de éste y del pedal del embrague, como una puerta provista de un cierre neumático impide que ésta se cierre de golpe. El contralor del embrague se realiza con precisión mecánica.

TALLERES TIPOGRAFICOS LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

Los dividendos de la industria del automóvil en Italia

Según una estadística publicada por la «Industria Lombarda» los dividendos distribuidos por la industria del automóvil a los accionistas durante los ocho primeros meses de 1932 han sido de un millón de liras, contra 38 millones en el período correspondiente al año 1931.

SE CREO UN APARATO QUE DIAGNOSTICA QUE MAL AQUEJA AL MOTOR

El elemento más moderno que adoptarán las estaciones de superservicio en los Estados Unidos será un aparato que registra con toda exactitud y a simple vista las condiciones en que se encuentran las distintas piezas que componen un motor moderno de automóvil. Este analizador de motores elimina por completo el elemento humano cuando se examina un coche, y se dice que es mucho más exacto que cualquier otra cosa que se haya ideado hasta la fecha. Puede descubrir cualquier irregularidad en el funcionamiento del motor, con lo que permite al mecánico atacar el origen del mal sin demora alguna.

Consiste en un banco portátil de prueba sobre el cual se encuentran montados muchos instrumentos y cables para ser conectados al motor de un automóvil. Puede ser colocado al lado de cualquier coche y hacerse las pruebas estando presente el dueño del vehículo. En esta forma es posible revisar con seguridad 38 puntos vitales, e indicar cuales funcionan mal, de modo que el dueño del automóvil sabe así que reparaciones son necesarias.

Por ejemplo, si una válvula está trabada, este defecto quedará claramente indicado por

una marcada oscilación en un dial. Si se necesitan nuevos aros, esto se manifestará al disminuir la compresión, lo cual se registra con exactitud en otro dial. Si la bobina anda mal y necesita ser substituída, una serie de diales señalará exactamente la gravedad del defecto. Otros diales demuestran el estado en que se encuentran el condensador, el generador y otras unidades eléctricas importantes.

A medida que prosigue el análisis del motor, la situación en que se encuentra éste y su equipo se va marcando en una hoja, la cual es entregada al cliente, quien puede hacer uso de su propio discernimiento en lo que respecta al trabajo que tendrá que ordenar que se haga. Pero con el uso de esto se elimina todo trabajo de tanteo y así el propietario puede manejar su automóvil con una sensación de seguridad, puesto que sabe con certeza qué es lo que puede esperar de su vehículo.

Entre el equipo del analizador de motores se encuentran los siguientes probadores: de la bobina de ignición, del condensador, de las bujías, del distribuidor, de la compresión, del vacío, de las lámparas, de los cables de la batería, del generador, del arranque, además del sincronizador del contacto, llaves para bujía, manual standard para electricidad del automóvil, llaves para puntas de contacto, cajones para piezas de repuesto, instrucciones completas de funcionamiento y un carretel con ocho metros de cordón de extensión.

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4965	Stewart (O).....	Don Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
4966	Citroen (C).....	» Sergio Sánchez Castilla.....	Pozoblanco
4967	Bedford (C).....	» Joaquín Larrea Lorente.....	Córdoba
4968	Ford (C).....	» Rafael Pérez Arroyo.....	Pedro Abad
4969	Ford (C).....	» José Manuel Moreno Jiménez.....	Villaharta
4970	Chevrolet (C).....	» Antonio Cano Pérez.....	Pozoblanco

En total, se han matriculado 6 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 2; Chevrolet, 1; Stewart, 1; Bedford, 1 Citroen, 1.

Cartilla de Automóviles

(SEGUNDA EDICION)

por Manuel Arias y Joaquín Otero, Capitanes profesores de la Escuela Automovilista del Ejército. Un tomo de 450 páginas, 500 figuras en negro y color, quince pesetas. Librería general de Victoriano Suárez. Preciados, número 48. Madrid.

Este libro ofrece un estudio completo de la constitución, funcionamiento y averías del automóvil. En la orientación general y en los detalles, se separa a menudo de las ideas tradicionales para servir mejor un objetivo didáctico y práctico, presente siempre en todos los capítulos de la obra y plenamente logrado, tanto en la forma de exponer los asuntos, como en la claridad insuperable del lenguaje, circunstancia que, unida a la de ser perspectivas la mayoría del medio millar de figuras que ilustran el libro, lo hacen accesible aun a las personas de más escasa preparación cultural o mecánica.

Todos los capítulos se terminan con el estudio de las averías del grupo de órganos respectivo, acierto de método que se completa con el de desarrollo y exposición al presentar aquellas en forma eminentemente gráfica, lo que contribuye sobremanera a la eficacia pedagógica de este estudio, tan árido en la generalidad de los textos que abordan la materia.

La parte eléctrica del automóvil está desarrollada de modo íntegramente nuevo, tanto en el orden con que se exponen las cuestiones como en su justa ponderación; así, con el Delco o encendido por batería, se refleja en las abundantes páginas que se le dedica, una importancia proporcionada a su empleo muy extendido, y la magneto, que se explica con suficiente detalle, es regalada al final, lugar que le corresponde, por su mucha menor aplicación y por resultar más armónico de ese modo el proceso de relación de los fenómenos eléctricos. Las nociones de electricidad, tan difusas en casi todos los tratados de automóviles, con olvido del objetivo a que deben encauzarse, tienen aquí el desarrollo estricto que exigen los fundamentos re-

lativamente amplios que ha de conocer el conductor profesional.

El empleo del automóvil, que forma la tercera parte de la obra, comprende el entretenimiento y la conducción, temas que casi siempre están ausentes de los tratados generales y elementales, a pesar de ser necesario su conocimiento a todo automovilista. En el entretenimiento abundan las recetas y preceptos para la debida conservación del coche, y la parte de conducción está enfocada con numerosas figuras de gran claridad, que asimismo ilustren un resumen, conciso y eficaz, del vigente Reglamento de circulación.

Un Cuadro de Características que recoge las de los 173 modelos de automóviles de uso en España, es también un trabajo único en nuestro país y de considerable valor práctico. Lo mismo ocurre con capítulos como el de Neumáticos y de Reconocimiento de un coche usado, muy completos en su doctrina y de gran interés por sus numerosos datos numéricos.

Tal es la estructura general de la «Cartilla de Automóviles». Esta segunda edición, además, estudia todas las novedades del coche moderno (rueda libre, motor flotante, cambios sincronizados...), que por vez primera pasan de la Revista al libro en esta obra española en que los Ingenieros militares, señores Arias y Otero, vulgarizan la mecánica y el empleo del automóvil de 1933.

La nueva representación FORD

Ha sido concedida la representación de los automóviles FORD para Córdoba, a nuestro distinguido amigo don Manuel Ramírez Villanueva, que ya en tiempos la tuvo.

El señor Ramírez Villanueva, presenta de momento los nuevos modelos FORD, entre ellos el célebre 8 HP., que tan excelente resultado viene dando.

Le felicitamos, y le deseamos muchos y nuevos éxitos comerciales en la nueva representación que ostenta, anticipándole que puede contar con nuestra colaboración más decidida y entusiasta.

Nuevo aeroplano británico de transporte

En menos de tres meses a partir de la firma del contrato, ha sido proyectado, construido, sometido a las pruebas oficiales en vuelo y entregado al comprador un tipo completamente nuevo de aeroplano bimotor británico de transporte. Tal es, en una frase, la historia del biplano D. H. «Dragón», el último de la gran familia de aeroplanos De Havilland, que evolucionó en público por primera vez muy poco antes de las Navidades en el aeródromo de Romford, hacia el Este de Londres.

La producción tan rápida de una máquina voladora constituye un verdadero triunfo de concepción y construcción; que el comprador depositase en los fabricantes la confianza suficiente para ordenar varios ejemplares de este aparato sencillamente a la vista de los diseños es igualmente digno de mención.

Proyectado desde el principio hasta el fin para el transporte seguro, rápido y cómodo de pasajeros, el «Dragón» lleva butacas para seis personas en una cabina espaciosa y dispone de sitio para 126 kgs. de equipaje. Por medio de ventiladores especiales se admite, a voluntad de los pasajeros, el aire caliente o fresco. El piloto va acomodado en una cabina prevista en el extremo anterior del fuselaje, en donde dispone de un magnífico campo de visualidad en todas direcciones.

Hay dos motores «Gipsy Major» de 130 h. p. del tipo que constituía el grupo motopropulsor del aeroplano de la señora Mollisor en sus grandes vuelos record entre Inglaterra y la Ciudad del Cabo, instalados en nacetas perfiladas sobre los planos inferiores, uno a cada lado del fuselaje. Aun siendo comparativamente pequeño, el aparato permite un transporte admirablemente silencioso; la conversación es particularmente cómoda en el salón y, además, existe la amenidad de que se permite el fumar en vuelo, debido a la colocación de la esencia suficientemente alejada de la cabina.

El «Dragón» dispone de un gran margen de seguridad. Es capaz de volar, completamente

cargado, con únicamente la potencia de uno de sus motores, y es de mando fácil a todas las velocidades funcionando uno o ambos motores. La velocidad a la cual el aeroplano se sitúa en pérdida de sustentación (es decir, cuando la velocidad relativamente al aire no es suficiente para mantener al avión en vuelo horizontal) es excepcionalmente moderada y ésto, unido a sus frenos eficaces de ruedas, le permite efectuar aterrizajes con perfecta seguridad en un campo cualquiera lo bastante amplio para ser empleado cómodamente por toda avioneta corriente de la categoría del «Moth». Esto implica que el aparato puede maniobrarse en cualquier parte del mundo aun cuando no se dispone de aeródromos grandes y debidamente equipados.

Su velocidad ascensional inicial es igualmente elevada. El Ministerio del Aire exige que todo aeroplano de esta clase con plena carga sea capaz de vencer un obstáculo de 20 metros de altura a una distancia de 500 metros a partir desde el punto en que se empieza la carrera para despegar—exigencia más rigurosa que lo estipulado en los reglamentos a que se sujeta la construcción de aviones civiles en ciertos países extranjeros. A menos de que se cumpla con tal estipulación, sin viento que preste concurso alguno, se deniega al aparato el certificado de navegabilidad aérea. El «Dragón» llegó a alcanzar efectivamente una altura de 43,3 metros al finalizar la carrera prescrita.

La velocidad máxima del aeroplano es de 211 kilómetros por hora y la normal en cruce-ro de aproximadamente 185 kilómetros por hora. El combustible que lleva es suficiente para viajes sin escala, con viento en calma, de 850 kilómetros. Las alas son plegables, permitiendo colocar fácilmente el avión en pequeños hangares y su tren aterrizador de ancha vía es ideal para los aterrizajes sobre terrenos desiguales. Con su equipo completo, el aeroplano cuesta 2.795 libras.

El primer grupo de «Dragones» va a ser suministrado a Mr. Edward Hillman, el propietario de autobuses que opera servicios aéreos en el interior del país y que cuenta con una organización de transportes aéreos mediante contrato especial desde el Aeródromo de Romford.

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

El Salón New 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.

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 benzinaz altamente altidetozantes, en especial las etyladas.

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 ace-

lerador 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 Chryslers 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 embrague 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.

EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

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

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

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

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

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Davorios
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

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.