

ESPAÑA FORD

DIRECTOR - PROPIETARIO:
MANUEL DE VALENZUELA

Año I :~: JULIO 1930 :~: Núm. 4

Redacción y Administración:
GENERAL PARDIÑAS, 29 - MADRID
Teléfono 55834

LAS PRUEBAS REALIZADAS



LIEJA - MADRID - LIEJA

Los señores Permeke y Lemmens se clasifican primeros "ex-æquo" con un Ford

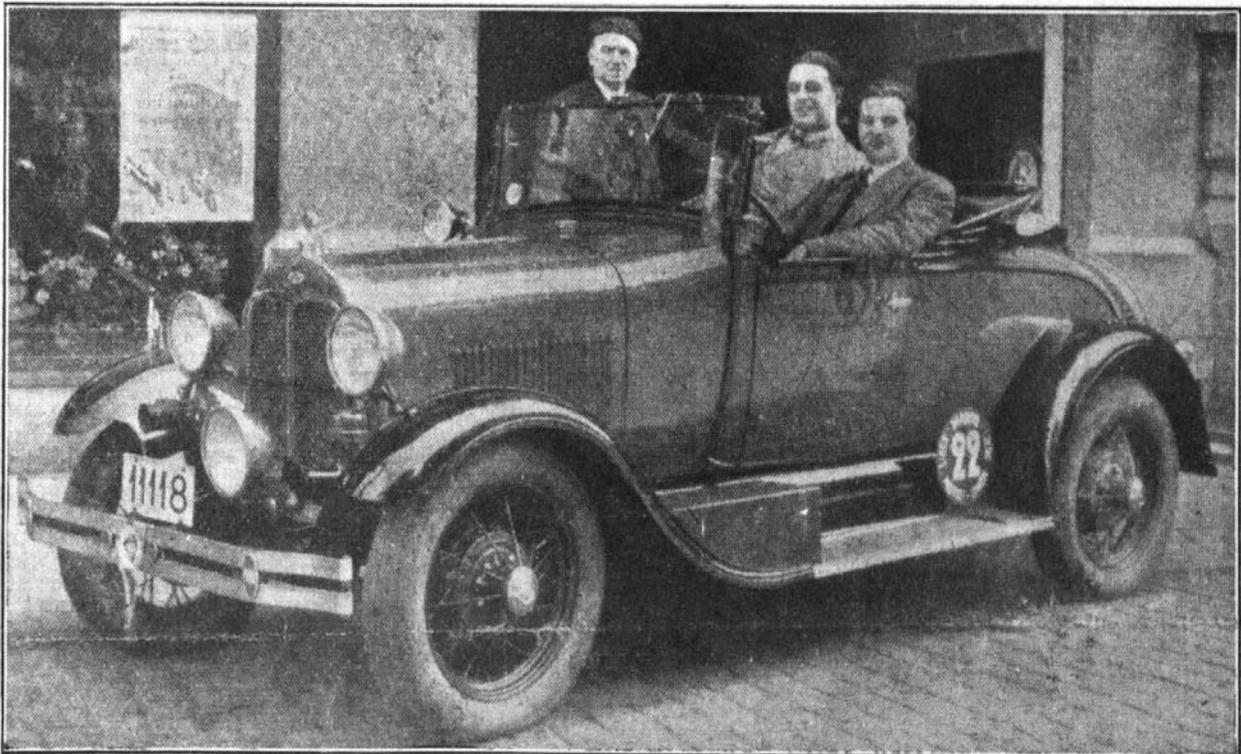
La tercera carrera Lieja-Madrid-Lieja, organizada por la Sociedad deportiva de Lieja "Motor Union", bajo la protección de nuestro excelente colega el "Journal de Liège", ha tenido lugar del 29 de mayo al 1.º de junio del corriente año.

Entre los veintitrés coches que salieron en la noche del 29 al 30 de mayo, entre doce de la noche y una de la madrugada, figuraba un coche Ford, conducido por los señores Permeke y Lemmens.

Al anochecer del domingo 1.º de junio, quince concurrentes de los veintitrés habían regresado a Lieja, después de un magnífico recorrido de 3.300 kilóme-

tros en una sola etapa. Suponemos la satisfacción que experimentarán todos los fordistas al saber que los señores Permeke y Lemmens, que defendían el honor de nuestra apreciada marca, se clasificaron primeros "ex-æquo", en competencia con los ases del volante, que pilotaban coches de gran potencia de seis y ocho cilindros.

En el transcurso del regreso, los concursantes tomaron parte igualmente en la prueba del kilómetro de velocidad, que ha tenido lugar en la carretera de Havelange, y en la que el Ford de los señores Permeke y Lemmens llegó a una velocidad de 91,375 ki-



El Ford victorioso de la carrera Lieja-Madrid-Lieja. A la izquierda, M. O. Permeke, el simpático agente Ford de Anvers; en centro, M. Lemmes de los establecimientos Permeke, y a la derecha, M. E. Permeke, admirable conductor del vehículo

lómetros por hora, siendo el primero de todos los cuatro cilindros. En medio de la ovación que saludaba a los vencedores, pudimos acercarnos a los señores Permeke y Lemmens, el primero hijo de tan conocido agente Ford, y el segundo, agregado, igualmente, a los establecimientos Perme. Nos acogieron sonrientes y sin el menor síntoma de cansancio o de fatiga.

—¿Sus impresiones?—preguntamos.

—¡Estamos encantados! Salimos de Seraing el viernes último, 30 de mayo, a la una menos diez de la madrugada; hemos efectuado el recorrido de 3.300 kilómetros sin soltar el volante hasta hoy, domingo, en que hemos regresado a Seraing a las 18,14, pasando por 22 controles y avanzando siempre sin ningún esfuerzo, habiéndonos clasificado los primeros "ex-aquo" entre los coches más potentes.

—¿Ningún incidente ha entorpecido su admirable "performance"?

—Ni tan siquiera una "panne" ni dificultad en el radiador, que llegó frío. Solamente, en la prueba del kilómetro de velocidad, una camioneta que se nos interpuso en el camino nos obligó a cortar el gas, impidiéndonos alcanzar una media mayor de los 91 kilómetros por hora.

—¿A qué factores atribuyen principalmente su éxito?

—Primeramente, a la flexibilidad y confort de nuestro Ford, gracias al cual no sentimos el menor cansancio. Por otra parte, no hemos exigido al coche un esfuerzo exagerado, marchando siempre a 80-90 kilómetros por hora, sin necesidad de empujar a fondo el pedal de nuestro motor, que ha subido maravillosamente las cuestas más duras con una facilidad notable. El perfecto equilibrio de nuestro Ford ha sido suficientemente probado en esta carrera con los varios y peligrosos virajes que hemos tenido que realizar en los Andes franceses y en los Pirineos.

◆ ◆ ◆

ESPAÑA FORD une sus felicitaciones más calurosas a las ya dirigidas a los señores Permeke y Lemmens en las recepciones con que han sido agasajados los participantes de esta dura prueba, principalmente en el Hotel de Ville de Liège el 2 de junio, donde fueron felicitados por M. Neujean, el simpático magistrado de la "Cité Ardente", y en el local de la "Motor Union", donde M. Pirar, gobernador de la provincia, y los representantes de los Gobiernos francés y español, dirigieron, respectivamente, la palabra a los concurrentes.



LA CARROCERIA VIGATA ES UNA BUENA CARROCERIA

Su volteo es automático.—Construídas de acuerdo con las características del camión «Ford», dejarán satisfecho al cliente más exigente.

Todo Agente «Ford», al instalar una carrocería de volteo, debe recomendar la marca **VIGATA**

FABRICADAS POR

VIGATA

AGENCIA FORD-FORDSON

Apartado núm. 2. -- **TAUSTE** (Zaragoza)



Firestone



Neumáticos de cuerdas
impregnadas en caucho

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS:

Para Cataluña, Aragón, Valencia
y Baleares:

MARCELINO VENDRELL

Ramb/a de Catauña, 80
BARCELONA

Para el resto de España:

IMPORTADORA DE NEUMATICOS, S. A.

BILBAO CORUÑA MADRID
Henao, 52 Cantón Gde., 10 Pardiñas, 26 mod.°

MURCIA SEVILLA
Belluga, 3 San Vicente, 68

Los neumáticos

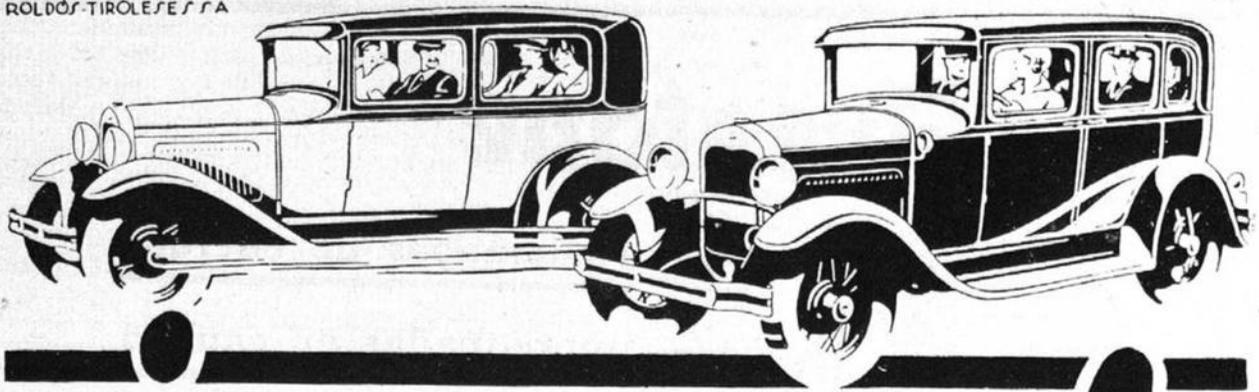
Firestone

proporcionarán a usted el mayor kilometraje a más bajo costo con el máximun de seguridad y comodidad y ausencia de molestias de todas clases, gracias a su procedimiento patentado de construcción con cuerdas impregnadas en caucho líquido.

Son características de estos neumáticos:

1. Cuerdas retorcidas para mayor fortaleza y elasticidad.
2. Todas las fibras de cada cuerda impregnadas en caucho líquido.
3. Cuerdas forradas en caucho calandrado.
4. Rozamiento y calor evitados.
5. El procedimiento de inmersión de cuerdas en caucho líquido es exclusivo de **Firestone**
6. **Más kilómetros por el mismo precio** como consecuencia de la inmersión de las cuerdas en caucho líquido.

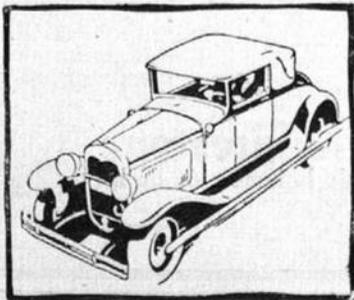
ROLDÓF-TIROLESE S.A.



NUEVA LINEA ADMIRABLE DEL FORD!

El nuevo aspecto del coche Ford despierta la admiración en todas partes. La variedad de carrocerías, sus líneas rectas y la nueva combinación de colores, han renovado la curiosidad acerca de un coche que mecánicamente ha conquistado el favor de todo el mundo

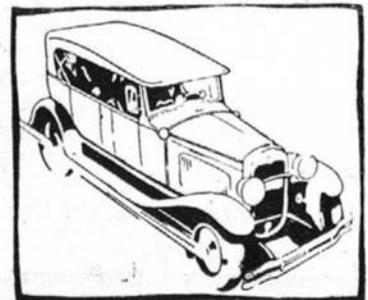
El Sedan de dos puertas, presenta un diseño totalmente nuevo, con su moldura recta desde el radiador hasta la parte de atrás. La carrocería es un poco más larga y el compartimiento posterior resulta más espacioso. El Sedan de cuatro puertas, además del cambio exterior, presenta la novedad de tener el asiento delantero graduable a conveniencia del conductor y de los pasajeros de detrás



Coches y Camiones

Tractores
Fordson

Automóviles
LINCOLN



FORD MOTOR IBÉRICA BARCELONA

Descripción general de los aeroplanos de metal Ford para transporte

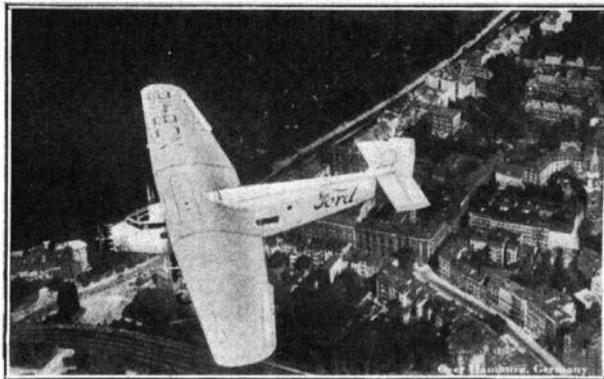
EL TRANSPORTE CON UN TRIMOTOR FORD

El objeto principal del trimotor de metal Ford es el transporte de pasajeros, equipaje y correo a grandes distancias y por malos caminos con rapidez, comodidad y economía.

Durante un largo período de años, los aeroplanos Ford han alcanzado un "record" de varios millones de kilómetros, volando diariamente durante las cuatro estaciones del año, con una seguridad, confort y puntualidad que podría rivalizar con los recorridos de nuestras mejores vías férreas.

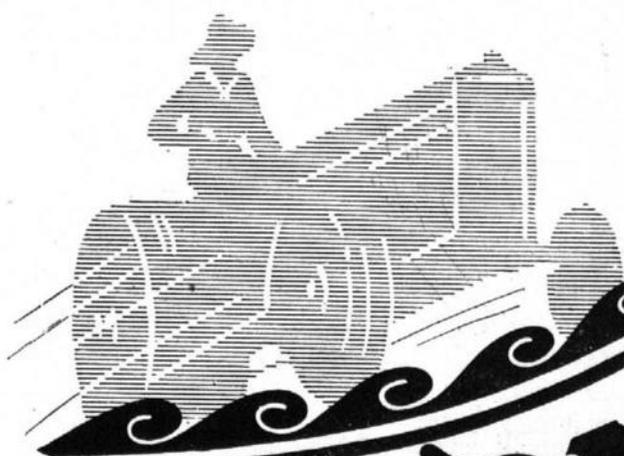
Con el fin de satisfacer las diversas necesidades de los compradores, se construyen distintas clases de aeroplanos, aunque fundamentalmente todos son parecidos. Su estructura es toda de metal, las aletas están colocadas a bastante altura y funciona por medio de tres motores.

Las ventajas características del metal pueden suponerse fácil y exactamente. La construcción toda de metal, imprime al aparato mayor fuerza y cualidades excepcionales de resistencia al fuego, que no se encuentran en otros materiales. Hay además en esta clase de construcción factores de seguridad que deben ser conocidos del público. Las aleaciones empleadas son de metales en extremo fuertes, ligeros de peso y que tienen toda la resistencia del acero, sin sus desventajas en cuanto al peso



El trimotor Ford en vuelo

La cabina del monoplano tiene varias e incontestables ventajas: la visibilidad del pasajero y piloto es perfecta; algunas piezas son desarmables, facilitando así la entrada y salida al aparato, así como cualquier revisión o inspección del mismo; la cabina es



Fordson

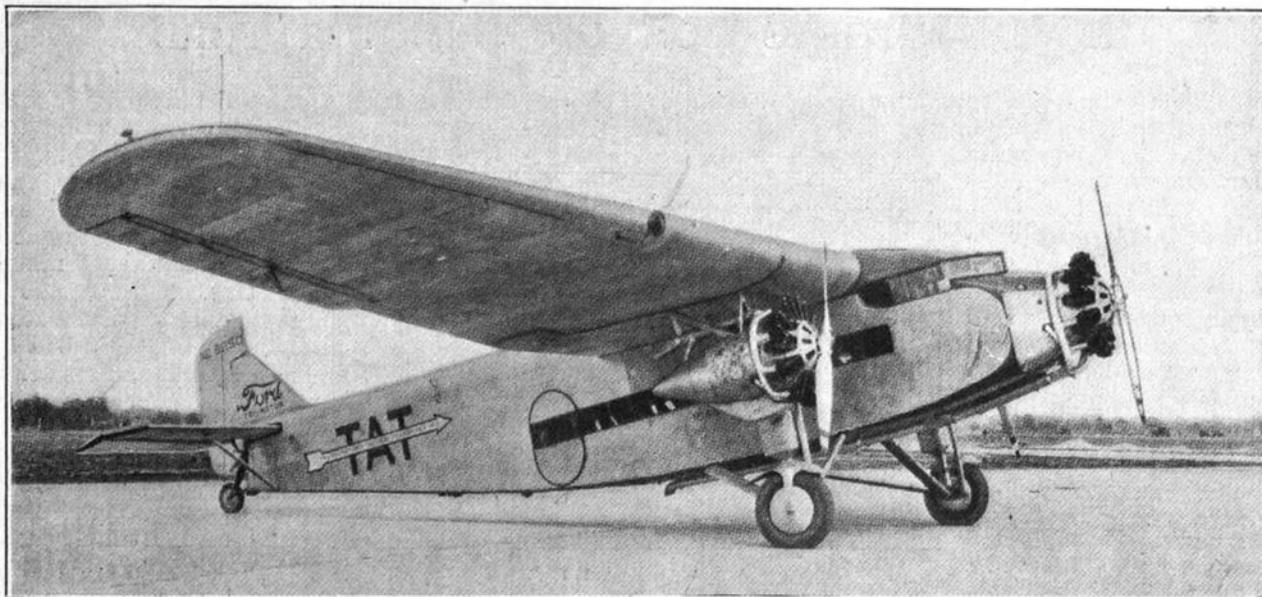
El nuevo **FORDSON** El tractor universal agrícola e industrial

Pida presupuesto gratis a Sociedad anónima **"VERS"**

Exposición: JUAN DE MENA, 10
Teléfono: 17.063 Madrid

completamente accesible desde tierra, y la altura a que las aletas están situadas anulan todo riesgo de avería en el caso de tener que aterrizar forzosamente en un terreno desigual o algo montañoso.

Toda la parte de la cabina está perfectamente ventilada y a excelente temperatura. Sillones cómodos e individuales permiten obtener a todos los pasajeros una magnífica vista. Detrás de la cabina para pa-



Vista de un aparato trimotor Ford, todo de metal

Los camiones pueden llegar admirablemente al aparato sin peligro de deteriorarle, permitiendo así trasladar la carga al aeroplano con un mínimo de trabajo y de tiempo.

MINGORANZ

AGENCIA FORD

Coches, camiones y tractores

Construcción de
CARROCERIAS
de lujo e industriales

Catálogos y presupuestos

MINGORANZ

Cañada de Alfares, 18
Talavera de la Reina

Carroceros

La casa más importante
en lunas para automóviles

Especialidad en
CRISTALINAS
primera calidad
para portezuelas



Nombre comercial registrado

ALTAMIRANO, 31 (entre Ferraz y Rosales)
Teléfono 31953 -- MADRID

sajeros hay un cuarto de "toilette" con agua corriente y un compartimento para el equipaje de mano.

El entretenimiento de los aeroplanos Ford es sumamente económico. Debido a su escasa depreciación y a su gran seguridad, es posible que el coste de sostenimiento sea tan bajo que permita establecer una tarifa para pasajeros semejante a la de los ferrocarriles, pudiendo, en consecuencia, realizarse un volumen considerable de tráfico a precios razonables, lo que resulta mucho más ventajoso que el transportar accidentalmente un pasajero a tarifas demasiado elevadas.

A. Alonso ex maestro de

Urzaval, S. A.

Pintura Proxlin

Iriarte, 21

:-:

Madrid

:-:

Teléf. 57367

Por qué los neumáticos se desgastan más rápidamente en algunas ocasiones

HAY QUE EVITAR LAS GRANDES VELOCIDADES Y LOS FRENAJES DEMASIADO BRUSCOS

Las llantas de neumático están en vías de revolucionar el transporte por carretera en el mundo entero, y de ello nos felicitamos. A las llantas de neumático se debe el poder transportar pesos más grandes a velocidades y a distancias más importantes, demostrando en todo momento su eficiencia.

La seguridad del transporte se encuentra también acrecentada, gracias a un mejor amortiguamiento de los choques y al aislamiento más eficaz de las asperezas del camino, todo ello facilitado por la excelente calidad del neumático.

Esto demuestra asimismo que una carretera más cuidada permite un esfuerzo de tracción más considerable, y a esto sigue una reducción de consumo de combustible por una velocidad y un peso determinados.

LA SUPERIORIDAD DE LAS LLANTAS DE NEUMÁTICO

Bajo el punto de vista de sus ventajas, no cabe comparación entre el neumático y las llantas macizas.

Conviene recordar que el peso va soportado principalmente por el neumático, que esta parte del coche recibe los mayores choques y que de su resistencia depende la mayor parte del esfuerzo a repartir entre los demás elementos del mecanismo, como los muelles y el "chassis".

Las llantas de neumático, gracias a su facultad de rebote y eliminación de las asperezas del camino—por ejemplo, una piedra grande sobre la que la llanta debiera montar enteramente, ocasionando un gran movimiento en los muelles—disminuyen el esfuerzo a repartir. De esta forma, pueden construirse coches más o menos ligeros, según vayan a equiparse con bandajes neumáticos o con bandajes macizos.

Esta cuestión es de suma importancia, por ser la base de cuanto se relaciona con el transporte automóvil. Es también de gran interés para los gastos de sostenimiento, así como para la economía en general del coche y su rendimiento.

Las llantas de neumático, aun con una velocidad considerable, no causan tanto desgaste en los caminos como el bandaje macizo, ya que éstos no sólo deterioran la superficie de los caminos, sino que los destruyen y destrozan.



Un buen coche
merece el mejor neumático.
Montad
FORT DUNLOP
la cubierta más acreditada
en el mercado.

FORT

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DUNLOP
S. A.

MADRID
BARCELONA
SEVILLA

Garage JIMENEZ Y SANCHO, S. A.

AGENCIA



OFICIAL

OFICINAS Y EXPOSICION

Coso, 102 -:- -:- Teléfono 2933

III

GARAGE Y TALLER

Paseo de la Mina (Frente Costa)

Teléfono 2417

ZARAGOZA

Neumáticos

Lubrificantes

Accesorios

Un servicio automóvil para viajeros tendrá más o menos éxito según el confort que proporcione en sus servicios; del mismo modo, un transporte de mercancías prosperará si esta mercancía, sobre todo si se trata de artículos frágiles o delicados, tiene la mayor seguridad de no sufrir ningún desperfecto durante el camino. Bajo este punto de vista, la superioridad del neumático es incontestable.

Sin embargo, en relación con el desgaste de neumáticos, hay muchas cosas que es preciso conocerlas a fondo, ya que, en definitiva, afectan al desgaste y, por tanto, al empleo juicioso y económico que puede hacerse de ellos, cualidad muy esencial para juzgar una modalidad de transporte.

LOS FACTORES DE DESGASTE

Los factores de desgaste de un neumático no son los mismos en América que en Inglaterra, Francia, Bélgica, España u otros puntos.

Nos permitiremos citar conclusiones sacadas de hechos concretos y sugeridas recientemente a la Rubber Association de América por un gran número de Compañías, que servirán de ejemplo a los industriales.

El informe publicado por dicha Asociación se re-

GONZALO RUIZ

Agencia Oficial FORD

Mayor, 2

SORIA

fiere principalmente a los neumáticos de los coches de turismo. No obstante, las causas del rápido desgaste de los mismos no dejan de ser interesantes para los propietarios de coches comerciales.

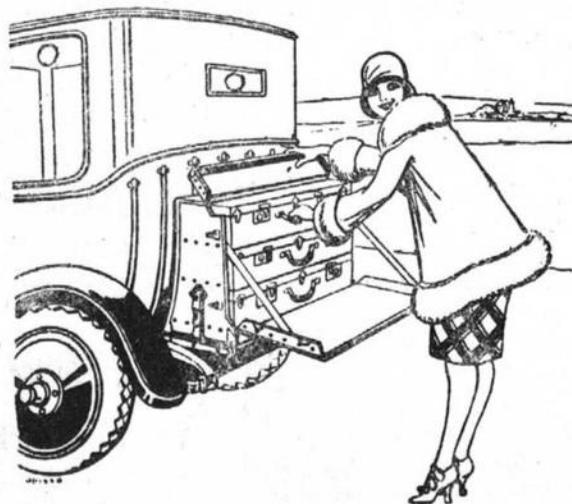
Según el citado informe, los factores principales de desgaste son: la velocidad, el calor y la intemperie; la clase de camino, la manera de arrancar y parar el coche, el inflamiento y la carga, el diámetro de carreteras y el centro de gravedad, el ajuste y alineamiento de los frenos.

LA VELOCIDAD PRODUCE EL DESGASTE

Es de suma importancia darse bien cuenta de que el tráfico por carretera se hace a una velocidad media mucho mayor que hace unos cuantos años. Estas velocidades más rápidas pueden alcanzarse por las mejoras llevadas a cabo en las carreteras y por la construcción mucho más esmerada y perfecta de los coches.

El informe de que hemos hecho mención anteriormente establece que, en una serie de pruebas efectuadas en diversos parajes de América, se ha comprobado que todo aumento de velocidad lleva consigo un aumento de desgaste. Por ejemplo, una serie de neumáticos podrá efectuar 12.000 kilómetros a 60 por hora, mientras que otros de idéntica calidad no harán más de 6.000 Km. a 90 por hora. De donde deducimos que un aumento de 15 Km. por hora dobla la proporción del desgaste.

La estación de pruebas del Colegio d'Etat de Washington ha hecho un estudio sobre los efectos que la



Artículos para viaje y equipos
para automóvil

CODINA Y OLIVA

Sucesores de

C. LLORENS Y C.^A

SOCIEDAD LIMITADA

BARCELONA

Calle Valencia, 211

Teléfono 74371

velocidad y la temperatura producen en los neumáticos, habiendo llegado a las siguientes conclusiones:

Temperatura atmosférica	40 Km. p. h. %	60 Km. p. h. %	80 Km. p. h. %
40 grados F.....	100	108	150
60 " ".....	191	217	275
80 " ".....	317	367	450
100 " ".....	491	558	717

Hay que observar que en cada caso un alza apreciable de la proporción de desgaste corresponde al aumento de velocidad que sobrepase de los 60 kilómetros por hora.

Por lo que se refiere a la temperatura e intemperies, el cuadro anterior nos demuestra que el desgaste es más rápido cuando la temperatura sube; en efecto, cuanto más calor hace, más se reblandece el neumático y susceptible es de desgaste y roce.

Los neumáticos, por tanto, duran mucho más con temperaturas frías o húmedas, pues con ellas se endurece el caucho. A una marcha normal, la temperatura y las condiciones atmosféricas influyen en el desgaste en más de un 60 por 100.

LA CLASE DE CARRETERA

Este es uno de los factores decisivos, y un neumático capaz de hacer 35.000 Km. o más en una comarca, no podrá hacer más de unos 9.000 en otras.

Las carreteras demasiado blandas no son, necesariamente, tan destructivas como las sólidamente asfaltadas o empedradas, y aunque normalmente, y

PEDRO MORON

TALLER DE CARROCERIA EN SERIE

Especialidad en Omnibus y Camiones

Palos de Moguer, número 29

Teléfono 70029

MADRID

BUJIA NERKA

CAMPEON DEL MUNDO



Vencedora en:

- Gran Premio de la Marne.
- Gran Premio de Roma.
- Gran Premio de España.
- Gran Premio de Europa.

MODELOS ESPECIALES
PARA "FORD"
ANTIGUO Y MODERNO

AGENTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

E. y J. PUJOL XICOY

Clarís, 103 :: BARCELONA :: Tel. 70811

desde cierto punto de vista, las carreteras buenas hacen que el neumático dure más, ocasionan efecto contrario al abusar de la velocidad.

Una carretera muy combada deforma los neumáticos e incita a marchar a gran velocidad, produciendo gran desgaste, sobre todo si la parte combada es dura.

Las carreteras estropeadas en su centro hacen que los neumáticos se desgasten mucho más de un lado que de otro.

Diversas experiencias han demostrado que las carreteras con grandes pendientes son causa de doble desgaste que las llanas, pues, por razón del esfuerzo de tracción necesario para la subida y de la fuerza de frenaje para la bajada, el trabajo principal lo sufre el neumático.

Por otra parte, está demostrado que la congestión actual de tráfico aumenta considerablemente el desgaste.

En el transcurso de una prueba se obligó a un coche lanzado a 60 Km. por hora a parar en seco cada medio kilómetro sin que patinaran las ruedas y con la mayor rapidez, saliendo de nuevo inmediatamente a la misma velocidad; al cabo de 200 kilómetros el dibujo del neumático estaba casi borrado.

Esto prueba a los constructores modernos la necesidad de proveer en sus coches una aceleración y deceleración lo más rápida posible.

GALIANO

Agencia Oficial FORD

Carretas, 3 - Teléfono 181 - TOLEDO

Las pruebas realizadas en Inglaterra

El éxito de un tractor Fordson

Se ha efectuado en Inglaterra recientemente, con un tractor Fordson de nuevo modelo, una prueba de labranza que ha durado sesenta horas ininterrumpidas.

Esta prueba ha sido ejecutada en los terrenos de la granja de M. A. Bell, West Rainton, Fence Houses, Comté de Durham, villa situada a 11 kilómetros de Chester Ce Street.

Los preparativos se ejecutaron a la vista del público y sin ocultaciones de ninguna clase. El tractor era una máquina "standard" con funcionamiento de petróleo, que tiraba una carreta "Oliver" de tres rejas de arado. El tractor había salido del taller pocos días antes del acontecimiento.

De un campo a otro se pasaba por indicación del granjero, labrando consecutivamente los rastrojos,



prados y antiguos pastos. Todos los campos fueron labrados de un extremo a otro, desde la misma entrada hasta el límite de los mismos.

Por la noche, la labranza se efectuó con ayuda de faros Ford, delante y detrás, y de un faro de proyección delante. La calidad de este trabajo realizado durante la noche podía compararse favorablemente con el llevado a cabo en pleno día.

La labranza de los campos restringidos fué objeto de un particular interés. El más grande medía una superficie de 3,5 hectáreas aproximadamente, y el más pequeño, dos hectáreas, lo que prueba que el tractor se adapta perfectamente a los campos de superficie restringida.

La mayor parte del tiempo fué sometido el tractor a un trabajo extremadamente duro; no obstante, el motor no dió en ningún momento señales de can-

sancio o recalentamiento. Uno de los terrenos, sobre todo, era más difícil que los demás, por haber sido durante diez y ocho años una pradera. Este campo, según declararon los mismos granjeros, era el más pesado de labrar de todo el contorno y casi imposible de hacerlo con carreta, pero el tractor lo labró en un día, haciendo surcos de 18 cm. de profundidad y de 28 cm. de largo.

El tractor fué puesto en marcha un martes, a las siete y media de la mañana, trabajando sin interrupción ni tropiezos hasta el jueves a las ocho y cuarto de la noche.

Cada treinta horas se interrumpía el trabajo del tractor para comprobar el nivel de aceite, habiéndose añadido éste a razón de un litro por cada seis horas.

Al final de la prueba, que terminó a las ocho y cuarto de la noche, el tractor conservaba su buen aspecto y parecía dispuesto para una nueva jornada de sesenta horas.

Las condiciones atmosféricas fueron excelentes mientras duró la demostración.

He aquí las estadísticas de la prueba:

Trabajo realizado

Duración: Sesenta horas sin interrupción.

Naturaleza del terreno: Labranza.

Carreta: "Oliver", con tres rejas de arado.

Profundidad: 18 cm.

Longitud: 28 cm.

Velocidad empleada: Seis horas en pequeña, quedando segunda.

Naturaleza del suelo: 2,2 hectáreas muy fuerte, quedando media.

Consumición

Duración: Sesenta horas y tres cuartos.

Superficie labrada: 13,3 hectáreas.

Petróleo: 320 litros.

Esencia: Medio litro. Aceite: 19 litros.

Lubrificante para la caja de velocidades: Ninguno.

Radiador: 38 litros de agua.

Purificador de aire: 23 litros de agua.

Los campos pequeños necesitan, indudablemente, mucho más trabajo, en proporción, que los grandes, sobre todo en los barbechos. Fueron labrados cinco campos, de 2,6, 3, 2, 3,5 y 2,2 hectáreas, cambiándose por cinco veces el equipo.

Nuestras visitas

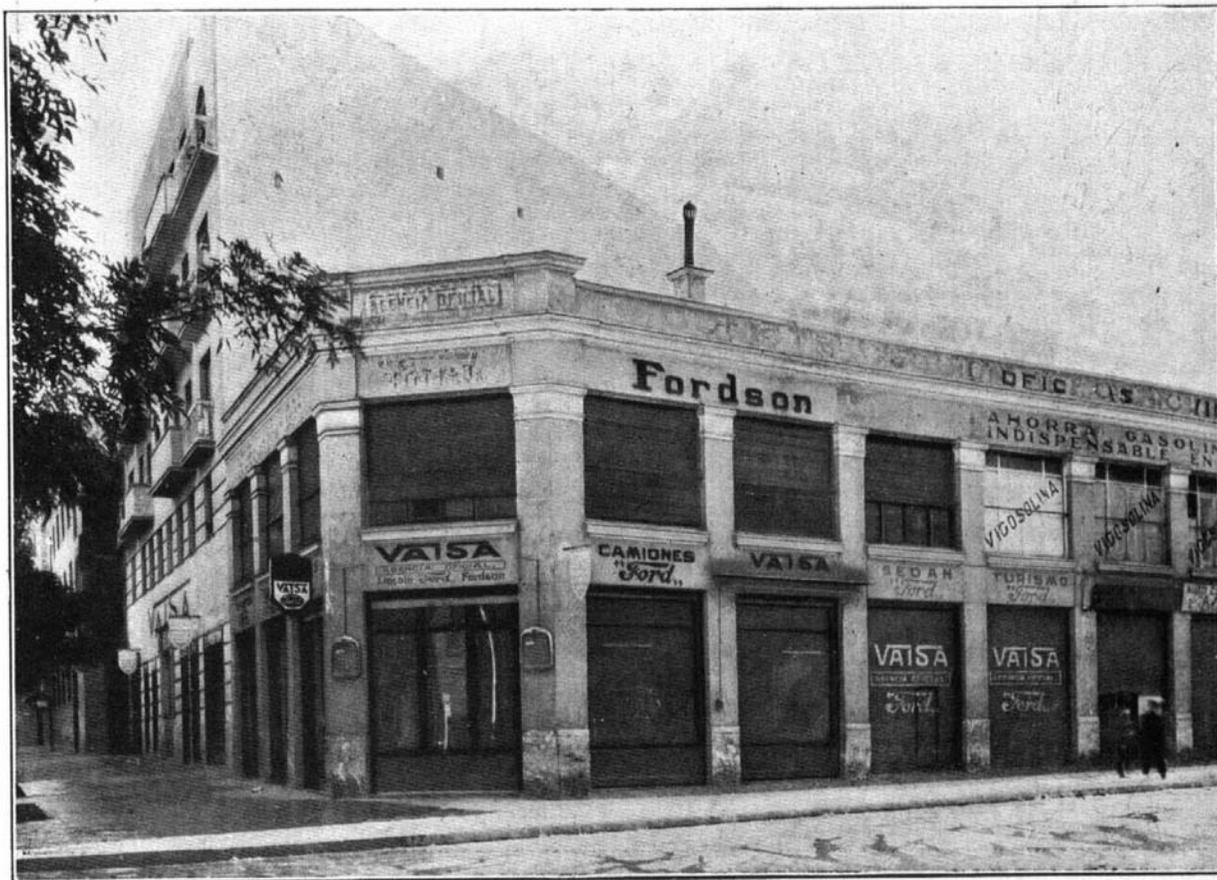
VAISA: Agencia oficial Ford. - Madrid

Carrera de las Doce Horas

La prueba cumbre que se celebra en la corte año tras año, y siempre con entusiasmo creciente. Prueba dura por el tiempo de recorrido, circuito con dos

se había inscrito el coche Ford. No podíamos faltar al certamen.

Llegamos a Guadarrama, meta de salida, y ansiosos buscamos los Ford; pronto los vemos, rodeados de curiosos y aficionados a estas lides, que discutían



Fachada

ANGEL NUNO

Agencia Oficial FORD

Avenida Mirat, 33

SALAMANCA

EMPRESA DE AUTOMOVILES DEL OESTE, S. A.

Agencias Oficiales FORD

CACERES

TRUJILLO

puertos de los más famosos de España (Guadarrama y Navacerrada) y por la época del año en que se realiza. ¿Se puede exigir más prueba a un motor? ¡Doce horas escalando puertos, y en plena canícula!

Habíamos pensado informar a nuestros lectores de esta carrera, y en esta preparación nos encontramos, cuando leemos en un periódico oficial que

quién sería el vencedor en la prueba, habiendo apuestas interesantes en favor del Ford por los entusiasmos de esta marca universal. Tratamos de documentarnos, para saber quienes eran los que corrían con esta marca, y pronto nos encontramos ante Camilo Meneses, que nos acoge cordialmente.

—Pero. ¿qué es esto?—le preguntamos.

FAUSTINO OÑATE

Agencia Oficial FORD

ARANJUEZ

TOCA Y MARTIN

Fábrica de placas para matrícula y accesorios

Lope de Vega 34 -:- MADRID -:- Teléf. 11287

JOSE M. SEGURA GUIJARRO

Agencia Oficial FORD

Teléfono 42

NOVELDA

ANTONIO VICENTE

Matricula automoviles-Certificados Penales y Ultimas voluntades

San Joaquín, 2 duplicado - MADRID - Teléf. 19082

—¡Nada—contesta—, que vamos a ver si es verdad! (Textual.)

—No sabía nada hasta ayer, que vi se había inscrito el Ford, y me he apresurado a venir. ¿Tendrá todo preparado?...

—Aquí no se ha preparado nada: se han traído los Ford, y ello es todo...

esa mano!) hace un recorrido que es imposible mejorar. Es maravilloso ver cómo en esa larga lucha van naturalmente eliminándose coches y quedan en franca pelea el Ford y el Bugatti, coche de renombre universal en carreras.

La carrera, a partir de este momento, se limita a una franca competencia entre esas dos unidades...



Salón de exposición (detalle)

Pero ha llegado la hora; dan la señal de partir y suspendemos nuestra charla.

Ya estamos en plena carrera... Incidentes, emociones, etc. ¿Para qué cansaros, queridos lectores, con una descripción detallada?

Nuestra atención está en nuestra marca; y... uno, por avería de gomas, pierde tiempo y se retira. Otro se retrasa, a pesar de su brillante carrera, por falta de preparación, y el tercero (¡amigo Talavera, choca

Llegada, abrazos, felicitaciones por el resultado que todos conocéis. Con cero puntos llegan los dos: la victoria en estos casos se adjudica, después de doce horas, a 1/5° de segundo. Bien por el primero; pero entre un coche rigurosamente de turismo de serie y un formidable tipo de carreras, llegar iguales es un triunfo ruidoso para el primero y para su conductor, nuestro amigo Talavera.

—Desde mañana—me dice Meneses—quedará ex-

ANTONIO LOPEZ GONZALO

Agencia Oficial FORD

Caravaca

BRUNETE Y BOTIJA

Fabricación de accesorios para automóviles.

:: :: Niquelado al cromo inoxidable. :: ::

Cadarso, 13 - MADRID - Teléf. 17779

JOSE MARIA RODRIGUEZ

Agencia Oficial FORD

Alcázar de San Juan CIUDAD REAL

MATEO Y C.ª, SOCIEDAD LIMITADA

Agencia Oficial FORD

Mendizábal, 6 VALLADOLID

puesto en nuestro salón el Ford de Talavera para que el público pueda verlo a gusto. ¿Qué te parece?

—Que eres un “manager” extraordinario y que mañana allá iré para admirar el Ford en la exposición y saludar a don Antonio Sáinz.

—Nada; no vale la pena: he tenido que ampliar mis locales, y, naturalmente, puesto en la obra, he procurado ponerlo todo de acuerdo con mis necesidades actuales y las exigencias de la clientela. Pensaba invitar a usted a la inauguración de esta re-



Salón de exposición

El Ford Sedán dos puertas que tenemos a nuestra disposición nos lleva en un momento a San Bernardo, 116, domicilio de la Agencia Vaisa.

Allí congregado había mucho público, muchos fordistas que aún dudaban, y el gran don Antonio Sáinz, que nos acoge radiante y caballeroso y nos conduce a un lujoso despacho, donde departimos largo rato.

Le manifestamos nuestro asombro ante la transformación sufrida por los locales, que hacen desconocer la Agencia, y nos contesta:

forma; pero, ya que está usted aquí, puede visitarla si gusta.

Encantado, y agradecido a tanta amabilidad, recorrí las dependencias, quedando admirado de los progresos realizados.

Cuando, en febrero de 1924, abría al público su local la Agencia Vaisa, ésta se limitaba al ángulo de lo que aparece en nuestra fotografía, con un pequeño local interior que servía para talleres. De entonces a ahora el primitivo local ha sido ampliado por ambos lados, donde tiene exposición, amplia y

AUTO-EQUIPOS

ACCESORIOS - RECAMBIOS - NEUMATICOS

Génova, 3, Madrid Teléfono 35790

Dirección telegráfica y telefónica: AUTOEQUIPOS

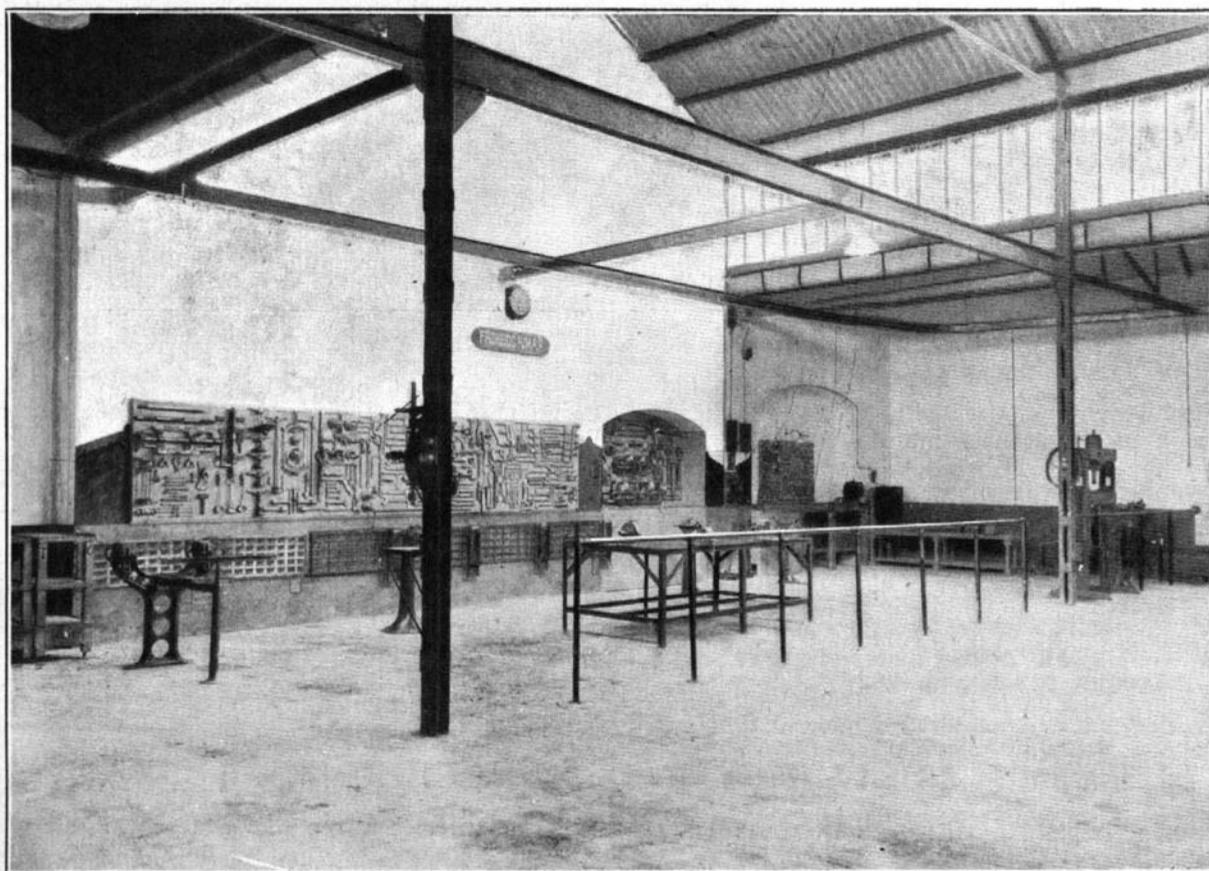
CARROCERIAS HISPANAS

Construcción y reparación de coches de turismo, de línea, camiones y camionetas.

Martinez Campos, 39.-Teléf. 33558.-Madrid



Talleres



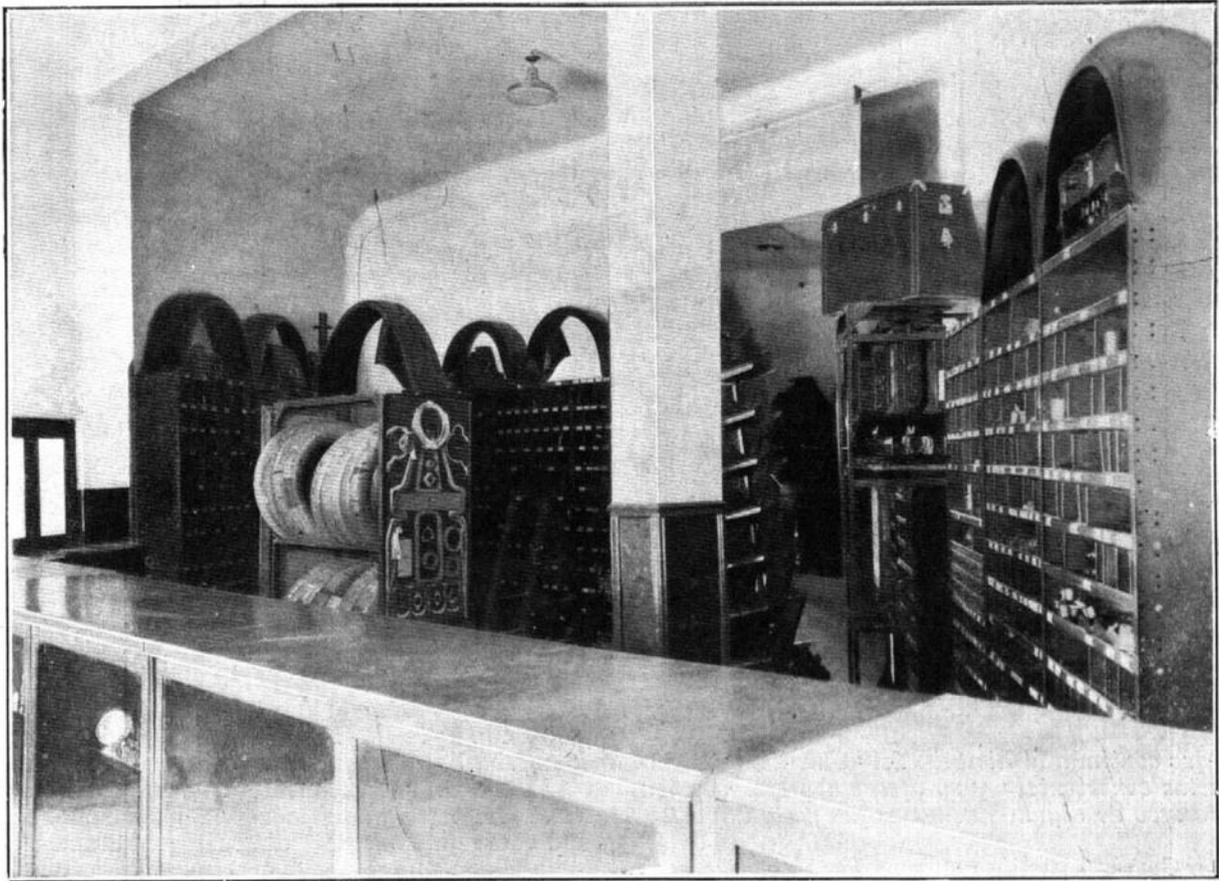
Talleres (detalle)

cómoda, para 16 coches, perfectamente presentados; almacén para 80 unidades y un taller capaz para atender a la reparación de 40 unidades.

Más que cuanto pudiéramos decir han de hablar al lector las fotografías que presentamos, donde se

o la perfección con que ha montado sus talleres de reparaciones, con repuestos de todas clases en sus almacenes.

Todo ello prueba la pujanza cada día mayor que adquiere la venta del Ford y el acierto con que Vaisa



Almacén de repuestos

aprecian todas las dependencias, de extraordinaria amplitud y elegancia. No se sabe qué admirar más, si la magnificencia de la instalación de su exposición

dirige su negocio, que le ha permitido vender en el último ejercicio la respetable cifra de 289 unidades, por lo que le felicitamos cordialmente.

SIERRA Y SAINZ HERMANOS

Hierros doble T y U para construcciones. -:- Herramienta de
:-: : toda clase para industrias, carreteras y caminos. :-: :
Florida, 2 - Teléfono 31454 MADRID

MIGUEL MARTINEZ

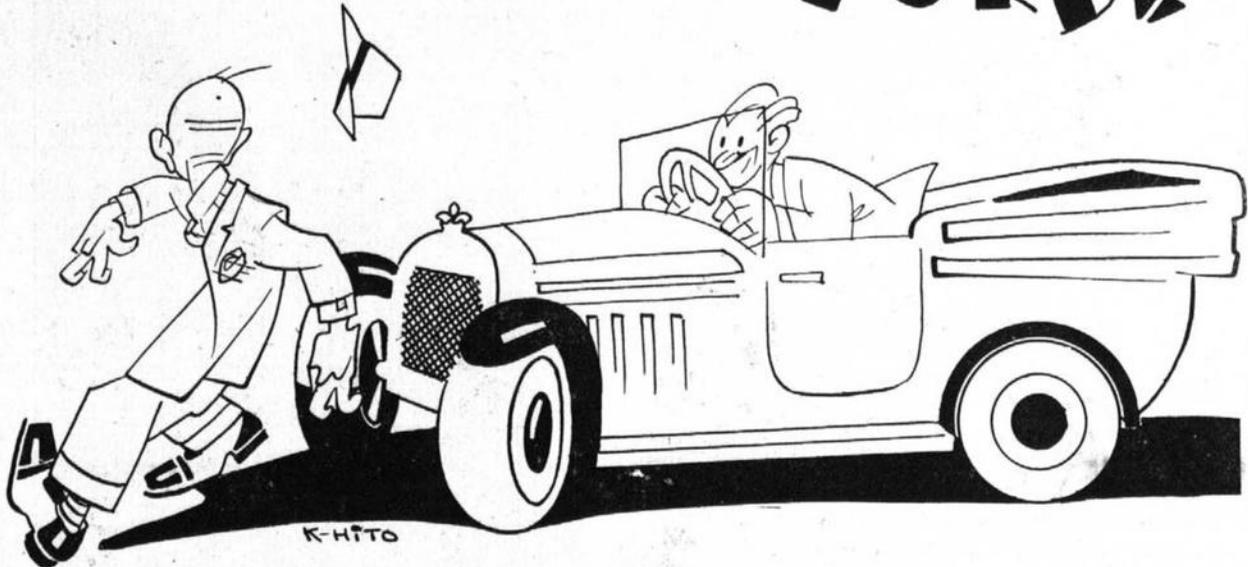
Agencia Oficial FORD
Sagasta, 48 al 54 - Garage Americano - CARTAGENA

Bolsa de Automóviles usados FORD

A precios de una tarifa especial, y sumamente económica, dedicaremos esta Sección a dar cuenta de vendedores y compradores de coches usados FORD.

Pidan, a nuestras oficinas, precios de esta publicidad.

EL HOMBRE QUE COMPRÓ UN "FORD"



CAPITULO IV

En el que continúa la historia del "Club de los Automovilistas conscientes" y se ofrece al lector ocasión de enterarse de algunos asuntos que no le importan

Como Garcés insistiese en que don Pedro me contase la aventura que le había abierto las puertas del "Club de los Automovilistas Conscientes", el locuaz caballero abandonó definitivamente la copa del *portoflip*—donde, a decir verdad, no quedaba más que la espuma—y habló así:

—Mire usted, yo no pretendo estar a la altura de los dos ilustres socios cuya historia le he referido, pero no puede negarse que supe utilizar mi automóvil para lograr la más grande felicidad de mi vida, y, en este sentido, he dejado que el tal episodio se escribiese con todo detalle en el libro de actas del "Club". Es una narración sencilla, un asunto familiar, que a nadie más que a mí interesa. Pero es bien sabido que de esta clase de pequeñeces depende la dicha o el infortunio, y por eso mismo achaco una especial ejemplaridad al suceso en que un automóvil vino a resolver para siempre el más grave problema de mi existencia. Si usted conoce la tremenda historia de Moyano, la mía apenas tendrá el sabor del agua con azúcar.

—No conozco la historia de Moyano.

—Se cuenta en dos palabras. Moyano emigró a América cuando era un chiquillo y se empleó en el almacén de comestibles de don Rómulo Cussi. El patrono era un hombre tiránico y de una feroz tacañería, que explotó implacablemente a su servidor. Puede decirse que la adolescencia y la juventud de Moyano fué tan sólo un largo martirio. Para procurarse alguna distracción y, sobre todo, por ver si

trocaba en protector al despiadado patrono, el pobre muchacho le pidió la mano de su hija. Si le hubiese pedido una lata de salmón en conserva, don Rómulo se hubiese reído cruelmente de sus pretensiones; pero como su hija no le servía para nada, se cedió como quien se deja extirpar gratuitamente un grano. Desde entonces, Moyano tuvo que vestir y nutrir a su costa a la joven, y todo fué peor. La situación llegó a ser insostenible, y el dependiente consagraba las pocas horas que le concedían para dormir en arbitrar algún recurso de venganza contra el que ya era su suegro. Pero, amigo mío, en ningún lugar del mundo puede uno deshacerse de una persona, por desagradable que sea, sin exponerse a graves trastornos, y en aquella ciudad menos que en ninguna otra parte, porque regía la ley de Lynch, corregida y aumentada; de tal modo, que si usted saltaba un ojo deliberadamente a un individuo, le dejaban a usted ciego; si le pegaba un tiro de revólver, le soltaban un cañonazo; si seducía a una doncella, le empalaban, y todo en esta exagerada desproporción. Había que proceder tan cautamente, que otro que no estuviese desesperado como nuestro hombre desistiría de sus propósitos. Moyano hizo algo singular—aunque tengo mis razones para suponer que después le imitó mucha gente—. Moyano compró un automóvil, aprovechando las facilidades de pago que todos sabemos que se conceden en tales ventas. Compró un automóvil, se adiestró en su manejo, y esperó.

Un domingo, de madrugada, cuando el señor Cussi salía del Casino, Moyano, que le aguardaba en las inmediaciones, puso en marcha su artilugio y avanzó hacia él. Puede que don Rómulo estuviese ya sobresaltado, y puede que obedeciese a una corazonada del momento. El caso es que apenas vió que se apro-

ximaba el coche de su yerno se caló el jipi con las dos manos, escupió con fuerza y apretó a correr por la calle solitaria.

El automóvil de Moyano podía "hacer" ochenta a la hora, pero don Rómulo lo mantuvo mucho tiempo detrás, zigzagueando, corriendo alrededor de las farolas y apelando a otros trucos que, en una carrera formal, en una pista, serían suficientes para descalificarlo. Aun así, el mismo Moyano reconoce que su suegro llegó a desarrollar una media de cuarenta kilómetros.

Pudo irlo llevando, al fin, hacia una amplia avenida, donde el señor Cussi no tuvo más remedio que correr en línea recta. Entonces comenzó a perder terreno. Debió de darse cuenta de su desventaja, porque exclamó dos o tres veces en tono dolorido:

—Y yo que he salido hoy con el traje nuevo!...

Y, poco después:

—Si escapo de ésta, por lo menos los zapatos ya no servirán para nada.

El señor Cussi tenía la costumbre de hablar en voz alta siempre que estaba un poco preocupado.

Al tomar una curva, se le escapó el jipi de la cabeza—un jipi de quinientas pesetas, que era su único amor y el único lujo de su vida—, y como iba embalado no lo pudo recoger. El "auto" perseguidor pasó por encima.

—¡Bueno: esto ya es el colmo!—gruñó el señor Cussi.

Y se dejó atropellar, sin más esfuerzos.

Moyano le heredó, y como su coche estaba asegurado para esta clase de percances, la Compañía

pagó por el almacenista un buen puñado de dinero, que cobró, naturalmente, el propio Moyano.

Esta es la historia; y me gustaría saber si conocen ustedes dentro del Código de cualquier país una manera más apacible y sin riesgos de deshacerse de un tirano. Los periódicos apenas dedicaron a aquel asunto más de cinco líneas, bajo estos títulos: "Accidentes de la circulación.—Un almacenista laminado."

—Y lo de usted, ¿también fué un accidente, don Pedro?

—No; ya he dicho que es una historia sencilla, suavemente hogareña, casi dulce. Si me gustase escribir hubiese hecho con ella un cuento romántico para los concursos de *El Hogar y la Moda*. Que me traigan otro *porto-flip*.

Le trajeron otro *porto-flip*. Continuó:

—Yo, sépalo usted, soy un hombre apacible. Gusto de la vida tranquila, de la siesta, del cocido a la riojana y de leer periódicos, por la noche, en un butacón, con la pipa entre los dientes y una manta sobre las rodillas. Mi mujer no encontraba bien nada de esto ni otras muchas cosas. Puede decirse que mi mujer no encontraba bien nada de lo que a mí me parecía admirable. Reñía, vociferaba; en los últimos tiempos, me agredía. Yo me refugiaba en mi lectura; pero nunca está un hombre más indefenso contra un plato vigorosamente lanzado sobre su cabeza como cuando esta cabeza, oculta por una débil hoja de papel impreso, no puede ver venir por el aire ese plato.

Si una mujer tortura tan triunfal e insistentemen-

AUTOMOVILES LINCOLN

Urzaval, S. A.

EXPOSICION

Avenida de Dato, 8

-- MADRID --

te a su marido, es muy difícil que llegue a separarse de él; pero yo fui bastante afortunado. Una vieja criada que me había visto nacer, la única mujer fiel que he conocido, me descubrió un día que mi esposa aceptaba los galanteos de un amigo. Di a la leal servidora una fuerte propina, porque hacía tiempo que mi hogar no me proporcionaba, como entonces, el menor pretexto para alegrarme. Pasa-



ron dos o tres semanas, y una tarde la anciana me llamó por teléfono para decirme, con un tono melodramático impropio del caso, que mi mujer huía aquella noche, en el tren de las ocho menos cuarto, con mi bondadoso amigo, rumbo a América.

“¡Si fuese verdad!”—pensé, porque la noticia se me antojaba demasiado venturosa.

Otro cualquiera esperaría tranquilamente los acontecimientos. Yo no pude contenerme, y algunos minutos antes de la hora subí a mi automóvil, que me esperaba a la puerta del Casino, y marché a la estación, con el ansia de verlos marchar efectivamente.

Un atasco en la circulación me hizo llegar tarde. El tren acababa de salir. Ya me retiraba un poco mohino, cuando vi a mi mujer y a mi amigo entrar presurosamente, con los rostros alterados de angustia. Tuve que ocultarme tras un montón de baúles para que no me viesan. Y, cerca de mí, se inmovilizaron ellos en actitud cómicamente desolada. Oí que él reprendía:

—¡Si no hubieses tardado tanto en componerte...!

—Pero, querido—argüía ella—, ¿cómo querías que hubiese emprendido un viaje tan largo sin una barra de carmín? Tardé en encontrarla, y esto fué todo. Tú mismo me hubieses despreciado si no la trajese. El calló, sombríamente reflexivo.

—¿Y ahora?—dijo mi mujer.

—Ahora—contestó mi amigo—, ¿qué quieres que

hagamos? Todo está perdido. El buque para el que hemos tomado los billetes sale mañana por la tarde del puerto de La Coruña, y es imposible llegar a tiempo...

—Podíamos telegrafiar.

—¿Para qué?

—Para que hiciese el favor de esperarnos.

Mi amigo se encogió de hombros.

—En todo caso—agregó mi mujer—, hay más vapores que ese...

—Sí; dentro de veinte días...

—Entonces...

—Entonces—murmuró él—, ¿qué sabemos lo que puede ocurrir? ¿Quieres que te diga una cosa? A mí me parece esto un aviso del cielo.

“¡Huy!—pensé yo, detrás de un montón de baúles—. Este sujeto va a rajarse.”

—No digas eso, amor mío—exclamó mi mujer.

—Sí; un aviso del cielo. Quizá sería preferible que te volvieres en seguida a tu casa. Tu marido no va nunca antes de las diez. Tienes tiempo. *El* no sospecharía nada.

—¿Por qué no marchamos?

—¿A dónde?

—A cualquier sitio... A Cercedilla, por ejemplo...

“¡Malo!—cavilé—. Si este individuo se la lleva cerca de Madrid, a los cuatro días me la devuelve. ¡Malo!”

Pero él dijo:

—¡Oh, querida! Es ridículo. Haberlo preparado todo para ir a Bogotá y quedarnos en Cercedilla...

—Según eso..., ¿otra vez a mi casa?

—Es lo mejor—gruñó él.

Hubo un silencio, que yo aproveché para meditar. Salí de mi escondite y me presenté bruscamente ante ellos. El amigo dió un salto, como si hubiese visto un fantasma. Mi mujer buscó con los ojos un sitio cómodo para desmayarse. Pero no les di tiempo a nada. Exigí:

—¡Corriendo: a mi coche!

No acertaban a moverse.

—¡Ea, de prisa!—insistí—. No podemos perder un minuto.

Les dominé con el ademán y con la voz. Poco después estaban en el interior de mi 40 caballos, y las maletas amarradas en la bandeja. Me acomodé en el volante, despejé el camino con unos imperiosos bocinazos y partí como una flecha.

A las diez de la mañana siguiente nos deteníamos en los muelles de La Coruña. Sobre el mar se elevaba la mole del trasatlántico que había de separarme para siempre de aquella mujer. Cuando embarcaron, me abracé al *capot* y di un beso en cada faro. ¡Pensar que si no llega a ser por mi automóvil mi vida continuaría amargada aún!...

Y fué un viaje magnífico. Ni un pinchazo.

W. FERNÁNDEZ FLÓREZ

Autos

RAMON CALATAYUD RUIZ

Agencia Oficial FORD

J A E N

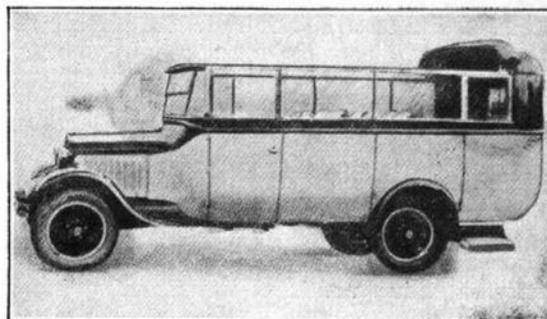
El Ford y el transporte de pasajeros

El "chassis" Ford de 30 quintales, ya sea como maquinaria "standard" o provisto de un accesorio extensivo, se está popularizando cada vez más para el servicio de autobuses y "char-à-bancs". Es rápido, seguro y, debido a la perfecta organización Ford, no hay que temer de él ninguna avería imprevista. La comodidad, por los suaves que son sus movimientos, es otro factor que ha promovido y aumentado la popularidad de este "chassis" para el transporte de pasajeros. El ocupante de un autobús o "char-à-banc" Ford, disfrutará de las mismas comodidades, en lo que al movimiento del vehículo se refiere, que si se tratara de un automóvil particular.

Existen excelentes oportunidades para personas energicas y deseosas de trabajar que quieran establecer con un capital modesto un servicio de autobuses. A pesar del desarrollo actual de los vehículos automotores, hay infinidad de sitios para los que no está implantada todavía facilidad alguna de transporte.

El primer paso a efectuar por la persona que se decida a llevar a cabo un negocio de transporte de pasajeros es buscar o fijar el sitio donde haya facilidad para el alquiler, ya sea público o privado. Con seguridad que la temporada de servicio será más larga de lo que en principio se suponga, y, por corta que fuese, siempre habrá oportunidades para obtener trabajo durante los demás meses. A renglón se-

guido, habrá que decidir si el alquiler será público, lo que requiere una licencia especial y más amplia, o será privado. Hablando en carácter general, puede decirse que el servicio privado tiene menos campo de acción, a pesar de ser más difícil de montar el ne-



Autobús Ford para el servicio de viajeros

gocio; no obstante, hay muchas oportunidades para mantener un servicio, aun con carácter privado, tales como facilitar el transporte para hoteles, campos de golf o de tennis, etc., aparte de organizar excursiones a sitios cercanos dignos de visitar.

Un factor muy interesante a tener en cuenta por

Comercial Industrial Pallarés, s. A.
León

AGENCIA OFICIAL
FORD Y FORDSON

COCHES, CAMIONES, OMNIBUS Y
TRACTORES SIEMPRE EN EXISTENCIA

GRAN SURTIDO EN RECAMBIOS Y
* * * ACCESORIOS FORD ! * * *

TALLERES DEDICADOS EXCLUSIVAMENTE AL SERVICIO FORD

Avenida Padre Isla, 19
LEON

el propietario de un autobús o "char-à-banc" es que al decidirse a realizar una clase determinada de servicio debe atenerse a ella exclusivamente, pues lo que es imposible es prestar un servicio a hoteles de lujo y al mismo tiempo llevar espectadores al fútbol o al frontón. No quiere decir esto, en ningún modo, que los servicios baratos no den resultado; por el contrario, suelen ser muy productivos; pero el material, según los casos, ha de ser más o menos adecuado y mejor o peor conservado.

La mayoría de los fabricantes de carrocerías, viendo la gran demanda de autobuses y "char-à-bancs" Ford, se han apresurado a construir modelos "standard" para toda clase de servicios. En el "chassis" "standard" se acopla perfectamente una carrocería de 14 asientos, pero para llevar unos veinte o más pasajeros será ya preciso añadir una extensión al "chassis".

Al adquirir un vehículo, no debe escatimarse su coste, pues hoy día el público se fija mucho en la apariencia y por ella se deja guiar. Por esta misma razón es por la que el coche ha de conservarse perfectamente, tanto por lo que al motor y al mecanismo se refiere, como a su aspecto exterior; cualquier descuido de esta materia puede ser perjudicial, pues la competencia sobrevendría en seguida, con los resultados consiguientes.

El abarcar demasiadas horas de servicio constituye también una equivocación, pues no se deja el tiempo necesario para su repaso y limpieza, ni tampoco para el descanso del conductor. No reporta ninguna ganancia estar trabajando todas las horas del día y de la noche, para que al terminar la tempo-

FAUSTINO ARROYO Y CARO

Agencia Oficial FORD

Garage España.

LINARES

rada el vehículo esté completamente estropeado, por falta del cuidado que precisa. Como ya hemos indicado al principio de este artículo, la aspiración de un individuo de capital modesto que desee alcanzar un verdadero éxito en un negocio como este del transporte, es facilitar un servicio algo mejor, más elegante y más personal que pudiera prestarlo cualquier gran entidad.

Finalmente, indicaremos a nuestros lectores que el "chassis" que consideramos más apropiado para un vehículo de pasajeros es el Ford 30 quintales. El propietario de un coche de esta marca lleva ya muchas ventajas adelantadas, como son: un coste inicial reducido, coste de sostenimiento pequeño, uno de los mejores servicios del mundo y facilidades especiales para el seguro y la compra a plazos. Si con todas estas ventajas no cree poder obtener algún lucro, consideramos realmente muy difícil pueda implantar un negocio de esta clase verdaderamente útil.

Nuestras Agencias, como siempre, están dispuestas, y tendrán en ello mucho gusto, a facilitar toda clase de informes a los presuntos compradores, como coste de sostenimiento, elección de carrocería, etc.

A. CASAJUANA

AGENCIA OFICIAL

AUTOMOVILES

“FORD”

“LINCOLN”

Avenida Alfonso XIII: Diputación, 279

BARCELONA

UNIDADES MATRICULADAS EN MADRID

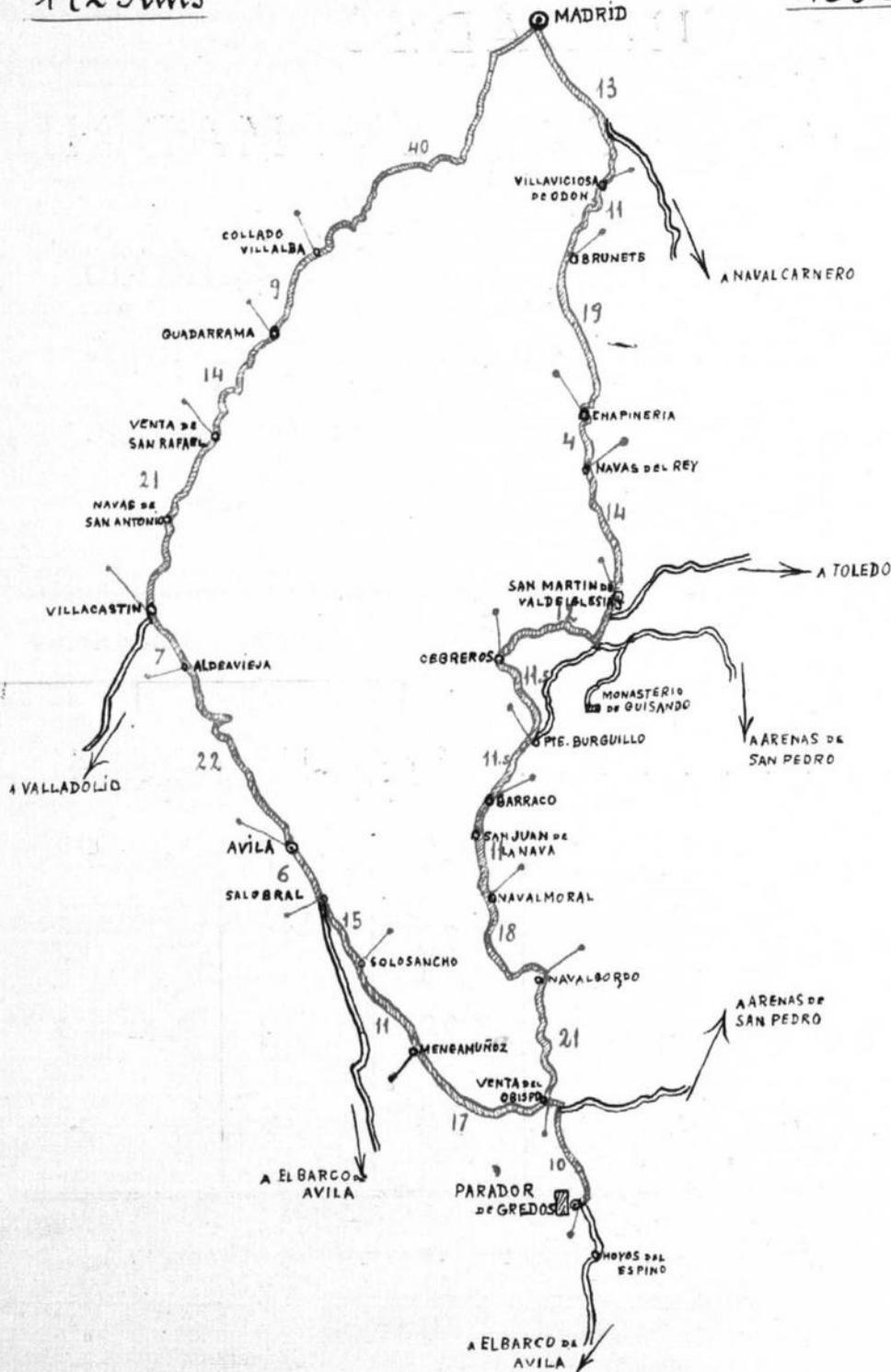
en mayo de 1930 y su comparación
con el mismo mes de 1929 de las mar-
cas que han obtenido mayor venta.

	1929	1930	Diferencias
Ford	60	101	+ 41
Citroën	60	37	— 23
Fiat.	20	33	+ 13
Chrysler.	28	32	+ 4
Chevrolet.	78	26	— 52

De Madrid al Parador de Gredos

por Avila
172 Kms

por San Martín de Valdeiglesias
156 Kms.





VISTA GENERAL



ENTRADA AL
PARADOR

PARADOR DE GREDOS

Situado en el macizo
central de la Sierra
de Gredos

A 172 kilómetros de
Madrid por Avila y a
156 por San Martín
de Valdeiglesias

A 1.660 metros de altitud

Magnífico punto para
excursiones y deportes
de invierno

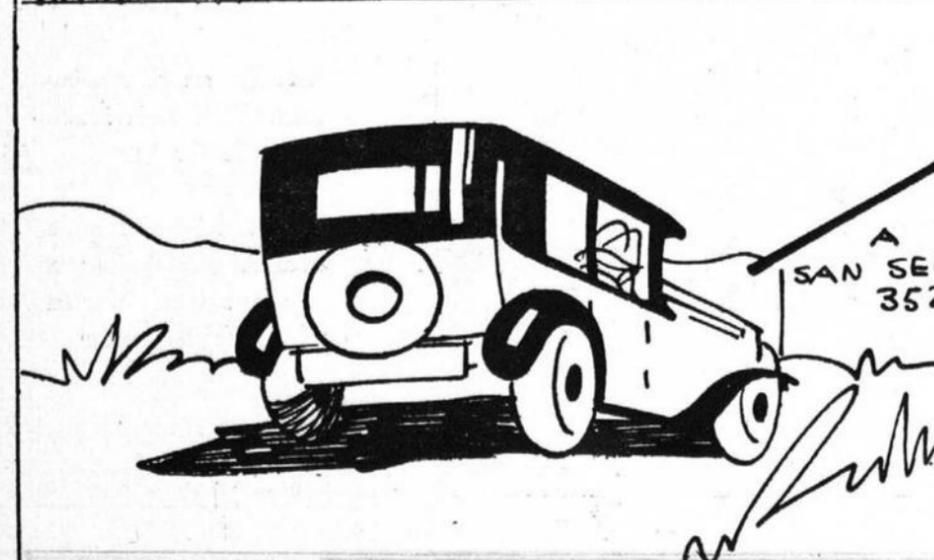
Teléfono, Telégrafo, Correos, etc.

Habitaciones
con baño,
calefacción central, etc.

GALERIA DEL
PARADOR



ROBO FRUSTRADO, por K-HITO



Urzaval
SA

General Pardiñas, 27 y 29

Madrid

Agencia oficial

Ford-Lincoln-Fordson

Accesorios

Repuestos

Grandes talleres de reparación

Pintura al Duco

Exposición:

Eduardo Dato, 8

Teléfono 18133

RELACION de unidades matriculadas en las cuatro capitales Madrid, Barcelona, Sevilla, y Valencia de las cuatro marcas que han obtenido mayor número de ventas en mayo 1930.

MARCAS	MADRID	BARCELONA	SEVILLA	VALENCIA	TOTAL POR MARCAS
FORD	101	156	33	42	332
CHEVROLET	32	42	14	27	115
FIAT	33	38	7	13	91
CITROËN.	37	34	9	4	84
TOTAL MATRICULADAS . . .	203	270	63	86	622

UNIDADES matriculadas en España en mayo de 1930, y su comparación con las matriculadas en el mismo mes de 1929, de las marcas que han conseguido mayor número de ventas.

MARCAS	MAYO		DIFERENCIA
	1929	1930	
FORD	469	641	+ 172
CHEVROLET	787	347	— 440
CITROËN.	369	161	— 208

¿QUE OPINA USTED DEL FORD?

De los varios coches que he tenido ninguno me ha dado tan buen resultado como mi simpático Ford.

José de Argüello

Entre los varios coches que he usado, ninguno me ha proporcionado tanta satisfacción como Ford; además, se su buen confort y velocidad, sube muy bien las pendientes y tiene gran resistencia para las grandes distancias, siendo con ellos su entretenimiento.

F. Viana Pen
farmaceutico.

ESTRUCTURA DEL NUEVO FORD

Este artículo contiene las instrucciones relativas a la regulación de coches del nuevo modelo "A". Os suplicamos las leáis con atención para comprenderlas perfectamente. En artículos venideros ampliaremos estas instrucciones sobre el manejo de todas las partes del coche y explicaremos detalladamente la colocación de pistones, bielas, árbol cigüeñal, etc., ilustrando las operaciones con grabados.

Regulación de frenos.—La regulación de los frenos debe hacerse siempre cuando estén fríos. Poned las cuatro ruedas levantadas sobre gatos, aflojad la palanca de freno a mano y ved si las ruedas giran libremente.

Revisad el cono regulable en cada tambor de freno (no los tirantes) hasta que el freno empiece a en-

efectúa correctamente, los frenos deben funcionar como sigue:

1.º Los frenos de detrás empiezan a friccionar cuando el pedal se hunde una pulgada aproximadamente.

2.º Al hundirse el pedal media pulgada más, las ruedas de detrás deben apretarse ya con firmeza, pero no pararse, empezando entonces a friccionar los frenos delanteros.

3.º Al hundir el pedal otra media pulgada más, las ruedas de detrás deberán pararse completamente y las delanteras apretarse fuertemente. Con frenos bien regulados, esto deberá producirse cuando el pedal está hacia la mitad de su curso.

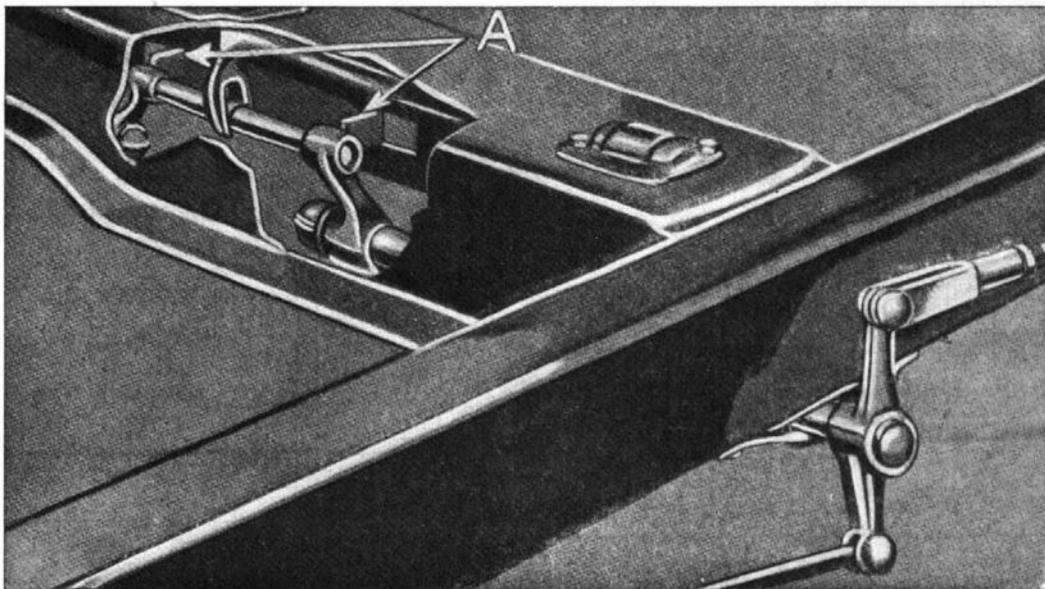


Fig. 1.º

cajar, desatornillando entonces el cono de tres muescas lo bastante para que las ruedas puedan girar sin dificultad.

En los nuevos coches sucederá que los frenos rozarán contra el tambor a la cuarta parte o mitad de vuelta, a causa de superficies elevadas. Hay que regular con prudencia tales frenos, pues si el cono regulable estuviera dividido lo suficiente para dejar girar a las ruedas libremente, se podría hundir el pedal de los frenos hasta el suelo cuando estuvieran calientes. Un ligero rozamiento en uno o dos puntos no causará daño alguno, ya que los frenos quedarán libres en cuanto el coche haya recorrido unos cuantos kilómetros, dilatándose el tambor por efecto del calor producido.

Esta es, por tanto, la causa de no poder regular los frenos con los tambores calientes, pues si los tambores se estrechan por la refrigeración, los sectores podrían rozar.

Para obtener una regulación perfecta, haced que una sola persona ensaye y pruebe los diferentes frenos haciendo girar las ruedas. Si la regulación se

4.º Cuando el pedal está completamente hundi-do las ruedas traseras deben patinar y las delanteras dejar surcos profundos en la tierra, lo que sucede pocos momentos antes de patinar las ruedas.

No haced nunca la regulación de frenos por medio de chapas regulables de las varillas de freno.—La longitud de cada varilla fijada en las palancas de los frenos se ajusta en el taller y no debe cambiarse. Es preciso advertir al comprador de esta circunstancia.

Si los frenos no están correctos, deben reajustarse como sigue:

Empujad y soltad rápidamente el pedal de los frenos repetidas veces, para aseguraros de que éstos están por completo libres.

Desmontad las varillas y sus chapas regulables, levantando los pasadores y las cuñas, y haced que las palancas de los ejes de equilibrio que se encuentran encima del travesaño central del "chassis" estén contra el soporte de empuje (véase A, fig. 1.º) y que los ejes de freno se hallen a la mitad de su curso en el soporte larguero del "chassis" (fig. 2.º). Esto

es de suma importancia, y es fácil sostener el eje en esta posición mientras dura el ajuste poniendo entre el soporte un trozo de madera a cada lado del eje.

Una vez colocados los ejes de equilibrio contra el soporte de empuje y el eje fijado en medio de su soporte, como anteriormente hemos indicado, tirad

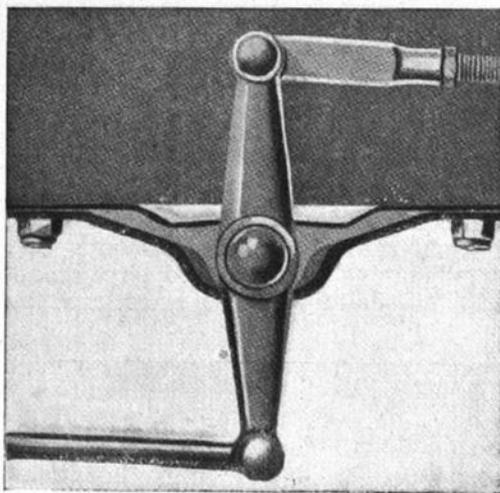


Fig. 2.ª

lo suficiente sobre la varilla de freno trasero, para restablecer el juego de la palanca del tambor (los frenos están contruidos de modo que permiten un poco de juego sobre cada palanca). Ajustad entonces la chapa regulable hasta que los orificios de la

palanca y la chapa se correspondan y pueda ser colocada la chapa con su pasador.

Tirad después sobre la palanca del freno delantero, para quitarle su juego libre, volviendo a ajustar la chapa, poniendo seguidamente la clavija y el pasador.

Juego libre del pedal de embrague.—El juego libre del pedal de embrague debe ser aproximadamente de $\frac{3}{4}$ de pulgada.

Esto quiere decir que, cuando se empuja el pedal, el embrague deberá empezar a funcionar después de una presión de $\frac{3}{4}$ de pulgada.

A medida que van desgastándose las guarniciones de embrague, esta distancia disminuye progresivamente, debiendo, en consecuencia, repasarse de vez en cuando. Nunca debe conducirse un coche sin el juego indicado.

La regulación se hace fácilmente retirando la clavija A (fig. 3.ª) y desatornillando la varilla B. Al visar la varilla disminuye la distancia. Poned de nuevo con cuidado la clavija y el pasador una vez efectuado el ajuste.

Regulación del juego libre del pedal de embrague. Las ruedas.—*Regulación de las ruedas delanteras, en cuanto al juego lateral.*—De vez en cuando poned las ruedas sobre gatos y verificad el rodamiento libre, con exclusión del juego lateral. Para daros cuenta de si el juego lateral es excesivo, sacudid la rueda, agarrándola por los neumáticos. No hay que confundir el juego y el desgaste de los "buselures" con los rodamientos desiguales. Colocad un buril entre el muñón y el eje delantero, para anular el posible juego de los "buselures".

Ajuste de las llantas de la rueda delantera.—El excesivo juego de las llantas puede corregirse como sigue: levantad la rueda, retirad el pasador y apretad la tuerca de graduación hasta que el cubo comience a cerrarse. Desatornillad seguidamente la tuerca de graduación de una o de dos muescas hasta

Francisco Quintana

FAROS MARCHAL



especiales

para

FORD

Diámetro, 215
milímetros
Modelo 35

Standar Code

Lauria, 125 y 127
BARCELONA

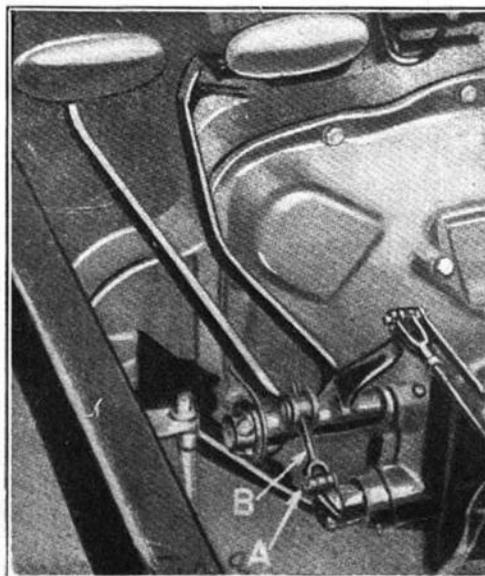


Fig. 3.ª

que el cubo gire libremente. Antes de volver a colocar la rueda, asegurados de haber puesto antes el pasador.

Ajuste de la correa del ventilador.—El ventilador y la bomba de agua accionan por el mismo eje, que

a su vez funciona por una correa de caucho en forma de un ángulo de 45°. La tensión de esta correa se regula en el taller y no debe ser modificada hasta el momento en que claramente se comprenda que no corre bien. El ajuste se efectúa fácilmente desatornillando la tuerca del perno del brazo de regulación del generador, empujando éste hacia el exterior. Para que la correa se deslice fácilmente, no conviene dejarla demasiado tirante.

Repaso de la corriente de agua en el eje de la bomba.—Para formar una conexión hermética del eje de la bomba de agua se utiliza una guarnición. Si alrededor del eje se produce corriente, es preciso apretar la tuerca de la guarnición, utilizando para ello un desatornillador como se indica en la figura 4.^a No apretar la tuerca más de lo necesario, para evitar la corriente.

Un esmerilador de aspiración se emplea para esmerilar las válvulas modelo "A".—Las bombas se esmerilan en el taller y no necesitan repaso alguno hasta pasado un período bastante largo de tiempo; pero si fuera preciso hacerlo, puede efectuarse con un esmerilador de aspiración, el cual es necesario, por estar unidas las superficies superiores de las mismas.

Para esmerilar las bombas, coged el mango del esmerilador entre las palmas de la mano, moviéndolo alternativamente hacia uno y otro lado (fig. 5.^a). El esmerilador sostiene las bombas por aspiración.

Efectuada la operación de esmerilaje, comprobad la distancia entre los vástagos de las bombas y las varillas de regulación del flotador. La distancia no debe ser menor de 0,013" ni superior a 0,015" de pulgada.

Ajuste de los pistones y sus segmentos.—Los pistones del modelo "A" deben tener una capacidad de 0,002" a 0,004" de pulgada. Para cubrir los costados del pistón durante el ajuste se utiliza un juego de segmentos del tamaño adecuado, el cual debe ser colocado en el lado opuesto de la hendidura en la camisa del pistón.

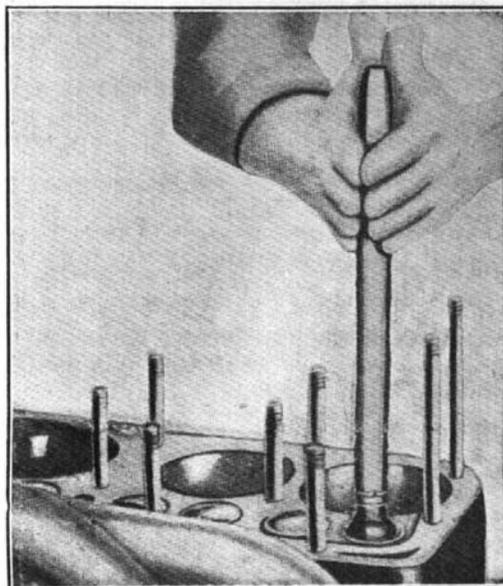
Si el ajuste es correcto el pistón se deslizará libremente de arriba a abajo. Al colocar un segmento

Fig. 4.^a

de 0,002" debe producirse una ligera fricción, y si esto mismo se efectúa con un segmento de 0,004", debe ajustarse al cilindro.

Los segmentos de pistón se ajustan a las ranuras de los mismos con un juego de 0,0015" a 0,002".

El espacio entre las extremidades de los segmentos es de 0,011" a 0,013" para el segmento superior, de 0,009" a 0,011" para el segundo y de 0,007" a 0,009" para el segmento interior.

Fig. 5.^a

Existe una ranura de engrase en la parte superior de los segmentos, y al colocar éstos debe cuidarse de que esta ranura quede en la parte de arriba.

A. CASAJUANA



Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN



Avenida Amalio Gimeno, 5

VALENCIA



Curso técnico-práctico sobre el nuevo Ford

EL SISTEMA DE REFRIGERACION

Preguntas

1. ¿Cuál es el tipo de ventilador adoptado en el sistema de refrigeración Ford? ¿Cómo está hecho?
2. ¿Cuáles son las ventajas prácticas de esta clase de ventilador?
3. ¿Qué volumen de aire produce el ventilador con el motor funcionando a 1.000 revoluciones por minuto?
4. ¿Sobre qué clase de rodamientos está montado el ventilador? ¿Por qué?
5. ¿De qué forma son accionados el ventilador y la bomba Ford? ¿Por qué?
6. ¿Cuál es la clase de bomba utilizada para la circulación de agua? ¿Por qué?
7. Describid la guarnición y la prensa-estopa de la bomba.
8. ¿Qué sucederá si, por consecuencia de romperse la correa, no siguiera funcionando la bomba?
9. ¿Por qué los engrasadores colocados sobre el árbol de bomba tienen un tapón especial?
10. ¿Qué precauciones son precisas tomar para el llene del radiador cuando el motor está caliente y el nivel de agua muy bajo?

Respuestas

1. El ventilador Ford es del tipo hélice de avión; se compone de dos aletas en palastro de acero, soldadas eléctricamente por sus bordes.
2. Debido a la sección transversal, cuyo espesor sigue las corrientes de aire, el ventilador Ford es mucho más eficaz que los ordinarios de chapa de acero. Sus demás ventajas son: mayor resistencia en las chapas y rotación más silenciosa; es, además, todo él más robusto y ocupa un espacio más reducido.
3. El ventilador Ford produce aproximadamente 23 metros cúbicos de aire por minuto con la velocidad normal del motor (1.000 revoluciones por minuto).
4. La caja del ventilador está montada sobre un cojinete de aro de grafito, no exigiendo apenas cuidado y ningún aceite; al otro extremo (del lado de la bomba) se mantiene en un aro de bronce, formando al mismo tiempo prensa-estopa (presse-étoupe). Este árbol está admirablemente equilibrado, ya que tiene montado en un extremo el ventilador y en el otro la bomba. La polea para el funcionamiento de rotación, por correa en forma de V, está centrada directamente encima del palier o cojinete, con objeto de evitar los esfuerzos laterales.
5. El ventilador y la bomba son ambos accionados por el mismo árbol y atacados por la correa en forma de V, que a su vez es impulsada por una

polea calzada situada sobre el árbol cigüeñal. Esta clase de correa constituye un medio de funcionamiento seguro, silencioso y económico de entretenimiento o de recambio. Por consecuencia del ligero atascamiento en las poleas, las correas en forma de V no se escurren tan fácilmente como las planas, más corrientes, pudiendo girar con mucha menos tensión y sostenerse asimismo mucho mejor sobre las poleas. Estas correas son casi imprescindibles para un funcionamiento de tres poleas: árbol cigüeñal, ventilador y generador, pues deben adherirse suficientemente a la polea del generador, cuyo arco de contacto es limitado.

6. La bomba de agua Ford es del tipo centrífugo con tres paletas, aspirando el agua de la culata del motor y vertiéndola en el radiador. Se utiliza este tipo de bomba centrífuga para que el agua pueda circular a través de las paletas, si por cualquier causa la bomba dejara de funcionar.

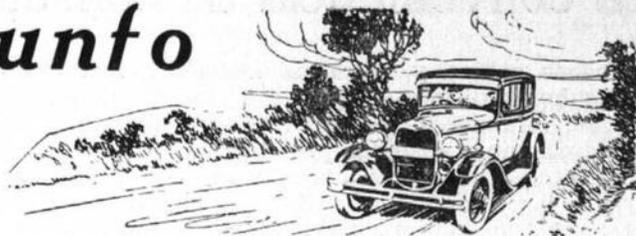
7. La nueva guarnición metálica Ford, para bomba, es del tipo de segmento tendido. Para colocarla es preciso desatornillar y quitar el tornillo prensa-estopa (sin levantar la estopa del tornillo), colocar el segmento sobre el árbol y empujarlo contra el aro de bronce. Mirad bien la tuerca o tornillo, asegurándose de que el segmento ha penetrado bien en el tornillo prensa-estopa. Apretad seguidamente éste con un atornillador, para evitar cualquier escape de agua.

8. Si, debido a la rotura de la correa, la bomba no siguiera funcionando, la refrigeración continuaría funcionando por termo-sifón, como en el sistema de refrigeración del modelo "T" Ford. Todos los manguitos de agua del Ford modelo "A" son cortos y de sección gruesa, a fin de formar un sistema eficaz de termo-sifón. Al mismo tiempo, los tubos derechos y verticales del radiador ofrecen una fácil circulación al agua descendente. No obstante esto, aconsejamos no forzar mucho el motor cuando no funciona la correa, ya que los 40 HP del motor Ford producen una cantidad considerable de calorías.

9. El engrasador Zerk sobre el árbol de la bomba posee una tapa especial para evitar que la presión del agua que pueda existir en el sistema de refrigeración no empuje hacia fuera el engrasador. Después del engrase del árbol de la bomba es preciso colocar y apretar bien esta tapa.

10. Cuando el motor está caliente y el nivel de agua demasiado bajo, es preciso llenar el radiador con cuidado, con objeto de evitar se rajen los bloques de cilindros. Es conveniente utilizar agua templada y dirigir el agua hacia abajo, a través de los tubos, en vez de hacia el manguito de la culata, ya que ésta es la parte del motor más caliente que está en contacto con el agua.

Nuevo triunfo del coche Ford



Según se desprende de las revistas italianas, la carrera de automóviles Brescia-Ponte di Legno tuvo un éxito superior a toda ponderación.

Se inscribieron 260 corredores, tomando parte en la carrera 240, de los cuales llegaron a la meta final normalmente 211, lo cual significa que cerca de un millar de deportistas se adhirieron a la organización de este certamen, demostrando la vitalidad y pasión que suscitan las competencias de esta índole.

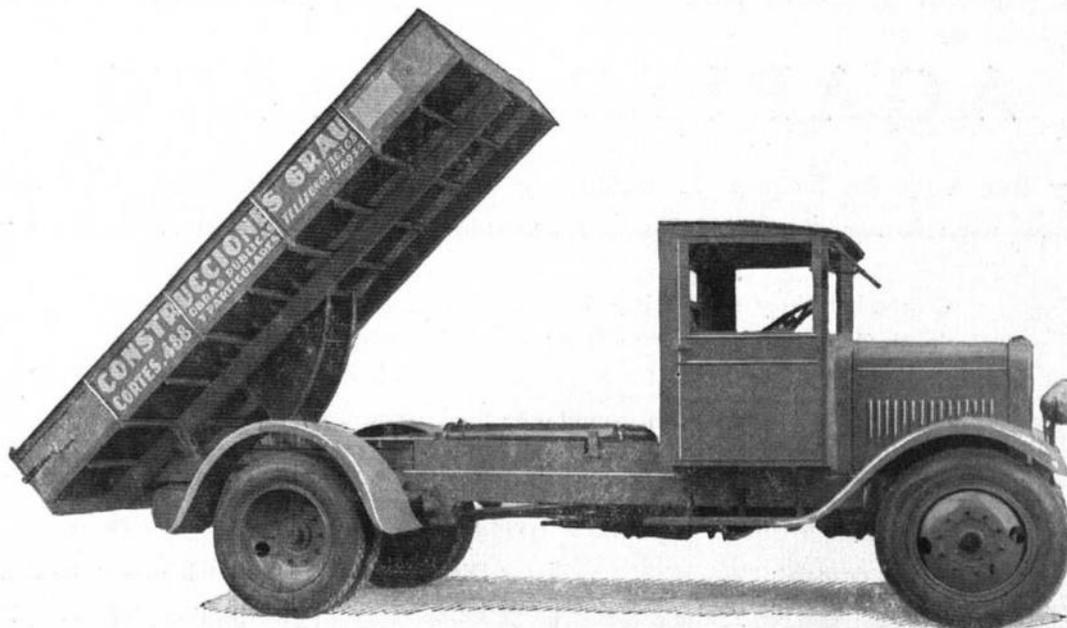
En la carrera de regularidad de Brescia a Ponte di Legno, de los 220 competidores llegados, uno solo resultó fuera de la velocidad media establecida. Ello demuestra con cuánto entusiasmo y tenacidad superaron todos los partícipes las dificultades de la prueba.

Esta carrera, como tantas otras, ha puesto de relieve la pujanza del Ford, pues en la lucha con el número de coches que hemos visto y en una carrera de tantas inscripciones, vemos que, comprobados los datos, figura primero Meneghini con Ford, con un descarte de 0,008, seguido de Mónaco y Angeli, también con Ford; de Vivaldo con Ansaldo y de Benasi con Ford.

Nos complace sobremanera ver el triunfo del Ford en una carrera de regularidad tan bien organizada como la italiana de que nos ocupamos, pues a la velocidad del Ford, por nadie discutida ya, hay que añadir el triunfo de regularidad compitiendo con marcas muy acreditadas ya en este particular.

MANUEL SUBIRANA

Viladomat, 217 y 219 - BARCELONA - Teléfono 32108



VOLQUETES HIDRAULICOS sobre chasis de todas las marcas, desde 1 1/2 a 10 toneladas, garantizados por un año.

Entregas rapidísimas; los montados sobre chasis FORD, entrega inmediata.

La conveniencia de consultar siempre un buen plano

Muchos sabios y personas instruídas invierten largas horas diseñando planos de las diversas comarcas, verdaderos trabajos artísticos que por medio de máquinas costosas pueden venderse a precios económicos. Todavía no aprecian la mayoría de los turistas la utilidad y valor de estos planos ni saben obtener de los mismos toda la información que de ellos puede conseguirse.

Algunos automovilistas que he tratado no usan nunca estos mapas; si caminan por sitios desconocidos, se informan de la dirección a seguir por medio de cualquiera de las Asociaciones de turismo, y si tienen alguna duda esperan a que pase cualquier otro vehículo para consultarle. Otros, sin embargo, efectúan largos viajes sin inconveniente con la ayuda de estos planos, algunos de los cuales no solamente indican el camino que ha de seguirse, sino que informan de las condiciones del terreno, anchura de las carreteras, naturaleza del país y otros detalles de suma utilidad.

No llevando consigo estos mapas todo transcurre sin dificultad hasta que el conductor se ve forzado o desea cambiar el itinerario, mientras que el conductor del plano encontrará en él al compañero más interesante; si se trata de negocios, le ahorrará tiempo, y si de excursiones, podrá proyectar paseos a lugares más pintorescos, a ruinas, etc.

El conductor, claro es, no puede consultar el mapa conduciendo al mismo tiempo; esto es, en realidad, misión del pasajero que va a su lado. Apelo, por

tanto, a todos los familiares y amigos del automovilista conductor que habitualmente ocupan este asiento, para que se apliquen a ser útiles en su cometido de ir consultando el plano.

Según las escalas de estos planos, se calculan todas las medidas y distancias, debiendo efectuar este trabajo antes de hacer cualquier recorrido, por pequeño que sea. En el mapa van indicados con diversos colores, para distinguirlos bien, las carreteras principales bien acondicionadas, las secundarias, los trozos de las mismas que se hallan en mal estado y los atajos. Asimismo suelen ser indicados en color verde los lugares más pintorescos, lo que resulta de suma utilidad, pues para llegar a un sitio determinado al cual puede irse por dos caminos, es fácil ver el que será más interesante.

De igual forma, van señalados los puentes, pasos a nivel y vallas. Los ríos se marcan con color azul; el arbolado, verde, y las montañas, difuminadas. Todas las iglesias célebres, ruinas y castillos, van con su señal correspondiente, y aún es más: según sea esta señal, se comprende si son más o menos dignas de visitarse.

Con un poco de práctica todos pueden aprender rápidamente a manejar el plano más complicado con facilidad, adquiriendo en ello la experiencia misma de un navegante; pero, repetimos, no es conveniente lo consulte el mismo conductor, que harto tiene con hacer bien su misión, sino el pasajero que vaya a su lado.

Almacén de encerados y utensilios de alquiler para trabajos de puerto y estaciones

Servicio especial de toldos para cubrir mercancías transportadas por ferrocarril.

AGAPITO BLASCO

Carga y descarga de buques. Recepción y entrega de mercancías en muelles y estaciones. Construcción y reparación de toldos y velamen.

Concesionario y Contratista de la Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A. (red antigua y red catalana), Ferrocarriles Andaluces, Ferrocarriles Catalanes, Ferrocarriles del Estado de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, Ripoll a ax-les-Thermes, Lérida a Saint Girons y Ferrocarriles Económicos Españoles. Concesionario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Domicilio central:

OFICINAS: Paseo Nacional, 50 y 51.
ALMACENES: Calle del Mar, 100 y 102.

BARCELONA

Dirección telegráfica y telefónica: **ABLASCO**

Teléfonos: { Muelle Barcelona.... 12759
Despacho..... 16167
Muelle Rebaix..... 12750

Mr. Henry Ford dice:

La industria moderna, siendo en sí creadora y resultado del trabajo creado por multitud de hombres, ofrece un amplio horizonte para toda clase de capacidades que hayan podido ofrecerse en todo el curso de la vida del hombre mediante su trabajo.



Una de las cosas más extrañas que nos suceden es que no vemos a nuestro alrededor las oportunidades que pudiéramos aprovechar. Van sucediéndose los años, sin que la mitad de los mortales nos hayamos apercibido ni aprovechado de los mismos.



Es feliz la persona a quien el recuerdo de su país, de su hacienda o de su casa, pone sentimental.



Una capa de moho o suciedad perjudica mucho más que todo un año de uso.



Nada hay nuevo en todo lo que nos maravilla; no es más que la combinación de cosas ya antiguas.

La industria, que hace pocos años era continuamente condenada por los romances literarios y artísticos y hasta por los demagogos políticos, ha demostrado ser la verdadera clave y áncora de la estabilidad nacional.



La organización quiere decir siempre sencillez; la desorganización es lo que es complicado.



Para salir airoso de una situación, lo mejor es pasar por encima de ella.



Los niños hacen mucho más por convencer a los padres que éstos por educar a sus hijos.



Hoy día la relación entre la fuerza en HP. y la energía humana ha llegado a ser uno a uno, pues cada HP. producido supone un hombre empleado.



Las entidades en cuya organización reina el desorden, muestran la menor producción, los jornales más bajos y los beneficios más reducidos.



Mr. Henry Ford con sus hijos y nietos, que le esperaban a la llegada de su viaje a Inglaterra. Esta es la primera fotografía de Mr. Ford con sus nietos, hijo y nuera

Los problemas de un jefe de transporte

III.—CONSERVACIÓN Y REPARACIONES

Ningún jefe de transporte consciente de sus obligaciones dejará de apreciar la importancia de una buena conservación de los coches. Su aspiración es, naturalmente, prestar el mejor servicio a un coste mínimo, y la única forma de realizarla es conservando los vehículos en el mejor estado posible, sin tener en cuenta, hasta cierto límite, los gastos que para ello puedan ser necesarios, pues una economía mal entendida puede ser causa de graves perjuicios. Esto supone comprar el mejor combustible y los lubricantes y neumáticos más excelentes, además de una revisión minuciosa diaria de cada coche.

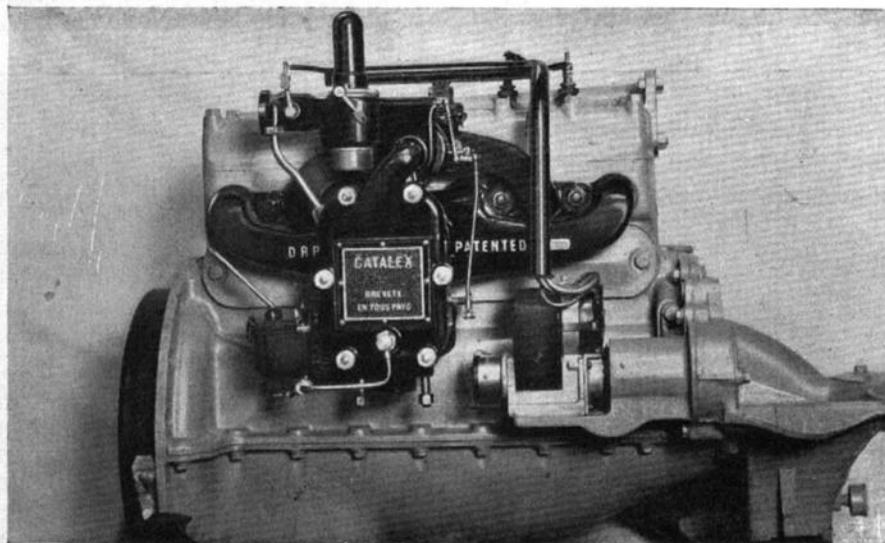
Lo que suele resultar más caro es una avería ocurrida a gran distancia, pues no solamente habrá que remolcar el coche y arreglarle, o abonar el arreglo en el mismo lugar del accidente, sino que su carga habrá de repartirse, pagar el jornal al conductor y sufrir todas las consecuencias del trastorno del servicio. El único medio para evitar estos percances es reparar detalladamente a diario todos los coches antes de comenzar su servicio, eliminando el que tenga el menor defecto. Por esta razón, insistiremos de nuevo en que siempre debe tenerse uno o varios coches de reserva dispuestos para estos contratiempos. Por reserva no queremos decir un vehículo ya

viejo e inútil, sino uno en buenas condiciones que pueda sustituir en el momento al coche estropeado.

A los conductores se les exigirá informen en el acto de cualquier avería, manifestándoles terminantemente que cualquier indicación de esta clase se atenderá con toda prontitud; el conductor será, pues, responsable de las averías ocurridas cuando se comprenda que su causa es debida a no haber dado cuenta inmediata de ellas. Asimismo debe indicárseles que, desde el momento en que conducen los vehículos en medianas condiciones, ellos solos son los responsables, pues si no obtienen un buen servicio del mecánico encargado o jefe del taller deben hacerlo así presente al jefe de transporte.

Esto origina la importante cuestión de si es más conveniente tener un servicio de reparaciones organizado en forma que puedan acudir en el acto a efectuar éstas, o que sean realizadas por el Agente oficial. El problema se resuelve por sí solo según el número de coches. Debe tenerse en cuenta que un mal mecánico no soluciona nada; sólo un competente podrá ahorrar dinero en las reparaciones, aunque necesitará, desde luego, un muchacho como ayudante. En una serie de diez vehículos, si están en buenas condiciones, es suficiente personal para atender a todas las averías, pues los trabajos de metalización de cojinetes y acoplamiento de émbolos pueden

EL CATALEX es un carburador químico que se adapta con la mayor facilidad al Tractor FORDSON



SOCIEDAD ANONIMA VERS: Juan de Mena, 10. - MADRID
TRACCION MECANICA: Avenida de Icaria, 141. - BARCELONA
y todos los Agentes FORDSON de España.

ser realizados en los Talleres oficiales Ford. Si los vehículos son menos de diez, saldrá más económico ponerse de acuerdo con el Agente oficial para contratar la inspección periódica y arreglo de los mismos. Cualquiera que sea el plan adoptado, lo importante es la revisión frecuente, pues puede ahorrarse la mitad de dinero haciendo las reparaciones a tiempo.

En el caso de daños causados por accidentes cubiertos por un seguro, es conveniente que efectúe el arreglo el Agente oficial, pues de otro modo causaría enorme trastorno en el trabajo de nuestro reducido personal de reparaciones.

En el caso de ser muchos los coches, el procedimiento es el mismo, con la única diferencia de que se precisarán más mecánicos, y tal vez un capataz, para vigilarlos. Sin embargo, por muchos que sean los coches y los mecánicos, siempre habrá innumerables trabajos que tendrá más cuenta encargárselos al Agente oficial Ford, que tiene equipo y maquinaria especial para ello.

A menos que los coches sean tantos que fuera necesario tener personal nocturno, la lubricación y el repuesto de gasolina y aceite debe ser efectuado por cada conductor, así como la limpieza, que es prefe-

CAMBIE por

BUJIAS



**las bujías
que
lleva su
coche.**

**Le sorprenderá el
mejoramiento
logrado.**

Solente detalles del filtro de aceite AC para coches Ford

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

BARCELONA

**AUTOCESORIOS
HARRY WALKER
SOCIEDAD ANONIMA**

MADRID

Preferencia



.....
De todos los miles de coches que Vd ve en las calles, las dos terceras partes están equipados con Champión. Esta preferencia tan manifiesta que los motoristas en el mundo entero le dan, es la prueba definitiva de que la mejor bujía es la

CHAMPION

CHAMPION SPARK PLUG C^o
TOLEDO-OHIO-U.S.A.

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA
FRANCISCO FLORES
ESPINARDO-MURCIA

rible hacer siempre por la noche, al terminar el servicio. Teniendo en cuenta lo que vale la apariencia, debe procurarse que a los conductores no les falte nada de lo necesario: agua en abundancia, cubos, mangas de riego, cepillos y esponjas. Una vez a la semana conviene dejar libre una hora al conductor para que limpie con más detenimiento el motor y el "chassis". Aun en estos tiempos tan apáticos, todavía es posible lograr que los mecánicos muestren algún interés y orgullo en la conservación de sus coches.

Otro problema que se presenta con frecuencia a un jefe de transporte es conocer cuándo debe desecharse alguno de sus coches para comprar otro nuevo. Esto es más difícil cuando se trata de un Ford, cuya duración puede ser ilimitada con revisiones periódicas. No es posible dar una regla fija; pero, ateniéndonos a los hechos, indicaremos que la mayoría de las Empresas anotan un 20 por 100 de depreciación anual de los vehículos, aunque otras anotan un 25 por 100 y hasta un 33 por 100. Cuando un coche, en el último año de duración calculado por la Empresa, necesita una reparación grande, si su valor en el mercado es ya casi nulo, tendrá, con seguridad, más cuenta ahorrar el gasto de esa reparación y adquirir uno nuevo.

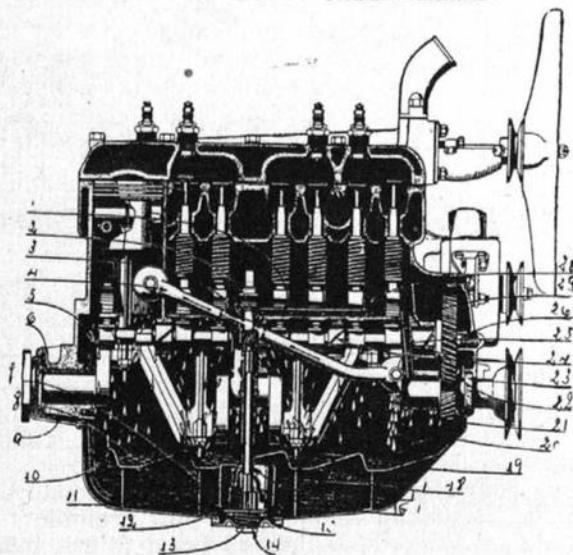
La anatomía del nuevo Ford

II

Nuestro primer artículo, publicado en el número anterior, ha sido acogido con gran entusiasmo por nuestros lectores; así lo atestiguan las numerosas cartas recibidas, que son prueba del interés que prestan nuestros lectores al nuevo Ford para conocerlo cada vez más y apreciarlo en su valor. En el citado artículo hablamos del "chassis" y del motor; hoy trataremos del sistema de engrase y alimentación de esencia. Encarecemos nuevamente a nuestros lectores sigan con atención este pequeño curso de mecánica, que les proporcionará conocimientos que deben ser aditamento de los grandes ases del volante.

EL ENGRASE DEL MOTOR

El sistema de engrase del motor es una de las características exclusivas de Ford, y consiste en una combinación del sistema de engrase por bomba, por gravedad y por introducción de aire, con una reserva



CORTE DEL MOTOR FORD, MODELO "A", SISTEMA DE ENGRASE

1, Conducción principal de aceite de la bomba al depósito de la cámara de las válvulas; 2, Bomba de aceite accionada por engranaje helicoidal del árbol de levas; 3, Conducción de aceite del cojinete central del árbol cigüeñal; 4, Tubo de aceite sobrante de la cámara de válvulas a la cubeta del depósito de aceite; 5, Conducción de aceite del cojinete trasero del árbol cigüeñal; 6, Dispositivo de detención que impide la introducción del aceite en el interior del carter de embrague; 7, Detención del aceite en caso de pendientes; 8, Depósito principal de aceite; 9, Conducción de regreso de aceite del cojinete trasero del árbol cigüeñal; 10, El aceite sobrante se vierte en el depósito principal; 11, Conducción de aceite al depósito de la cámara de las válvulas que rodean el árbol de la bomba; 12, Aceite aspirado por la bomba a través de la pantalla del filtro; 13, Engranaje de la bomba de aceite; 14, Tapón de evacuación del carter; 15, Tapa amovible para desmontaje de la bomba de aceite; 16, Bomba de aceite Ford, nuevo modelo, encerrado en un carter de acero forjado; 17, Vestidura de la pantalla de la bomba de aceite; 18, La cuchara de biela hace penetrar el aceite en el cojinete de la cabeza de biela y lo echa en las paredes de cilindros, pistones y demás piezas en movimiento; 19, Uña de la biela para el barbotaje; 20, Cubierta del depósito de aceite superior; 21, El aceite sobrante del depósito de la cámara de válvulas se introduce en el dispositivo de disco; 22, Anillo de engrase; 23, Feltro de detención de aceite en la parte delantera del árbol cigüeñal; 24, Pata de araña que distribuye el aceite a todo lo largo del cojinete del árbol de levas; 25, Conducción de aceite del cojinete delantero del árbol cigüeñal; 26, Conducción de aceite del pistón de tope del árbol de levas; 27, Conducción de aceite del cojinete delantero del árbol de levas; 28, Entrada de aceite de la cámara de válvulas.

suplementaria de aceite en la cámara de los vástagos de válvula.

La bomba está colocada en el fondo del cárter y accionada por un engranaje del árbol de levas con el árbol de mando del distribuidor como intermedio. Está encerrada en una especie de pantalla de tela metálica fina, a través de la cual se filtra el aceite antes de ser introducido por la bomba en la cámara de válvulas. La pantalla está rodeada de otra vestidura, dispuesta de manera que el aceite tenga que pasar forzosamente por la pantalla. El aceite se introduce en la cámara de los vástagos de válvula en un correr continuo mientras el motor está en marcha; pero esto no quiere decir, ni mucho menos, que sea un engrase bajo presión.

El aceite de la cámara de válvulas lubrica directamente, por gravedad, los cojinetes del árbol cigüeñal y el cojinete delantero del árbol de levas. El fondo de esta cámara está compuesto de unos tabiques que forman una reserva de aceite para cada cojinete.

Como el motor descansa sobre el "chassis" a un ángulo de tres grados inclinado hacia atrás, el aceite, al llegar a la cámara de los vástagos de válvula, corre hacia atrás, llenando todos los depósitos. El aceite sobrante es conducido por un tubo exterior a

CARROCERIAS CORTEZON

Especialidad en todos estos trabajos:

OMNIBUS,
CAMIONES,
CAMIONETAS,
VOLQUETES
BASCULANTES

Calle del Ferrocarril, núm. 34.

Teléfono 71860 — MADRID

la extremidad delantera del depósito, de donde se introduce de nuevo en el depósito, llenando al propio tiempo los compartimientos que sirven para lubricar, por introducción de aire, las bielas y demás piezas en movimiento. Del depósito, sigue el aceite al fondo del cárter, para ser accionado de nuevo por la bomba.

ALIMENTACIÓN DE ESENCIA

La esencia corre del depósito del modelo "A" por gravedad, sistema de alimentación el más sencillo y el más eficaz.

El depósito de gasolina es de invento exclusivo Ford, y es de metal especial laminado, cubierto con una capa de estaño que le hace inoxidable, y soldado eléctricamente en una sola pieza, lo que le da una gran resistencia.

Por consecuencia de la posición del depósito ha sido posible establecer un nivel directo de gasolina en el tablero del vehículo, colocación muy práctica

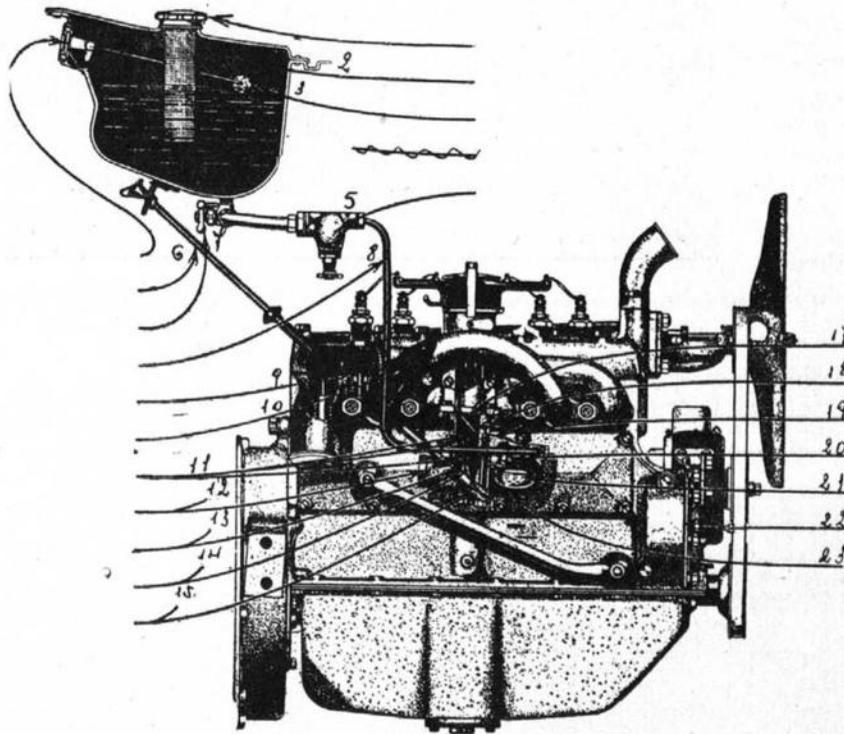
y conveniente para el conductor. La operación de llenar el depósito se efectúa por una abertura en el centro del depósito.

La tubería de alimentación de la gasolina parte del fondo del depósito y pasa por el tabique de acero, para llegar a la nodriza.

La esencia, al correr por el carburador, pasa a un filtro o nodriza que asegura su calidad y que alimenta el carburador. Este filtro está fijado a la chapa de acero que separa el depósito de esencia del motor. La alimentación de gasolina puede ser cortada, ya sea a la salida del depósito o del filtro, siempre que fuere necesario limpiar la canalización.

Para cerrar la toma de aire del carburador hay una varilla de regulación, con objeto de facilitar el arranque. Un carburador especialmente estudiado, con tubería de admisión recalentada, asegura una alimentación regular de aire y carburo a la cámara de combustión del motor.

(El artículo núm. 3 aparecerá en nuestro próximo número.)



SISTEMA DE ALIMENTACION DE ESENCIA DEL MOTOR FORD, MODELO "A"

1, Tapón de relleno; 2, Tamiz que filtra la esencia e impide se derrame por el gollete; 3, Flotador del nivel de esencia; 4, Nivel de esencia; 5, Filtro de la esencia; 6, Varilla de mando de la toma de aire y reglaje del carburador; 7, Llave principal para la alimentación de esencia; 8, Canalización para la alimentación de esencia; 9, Válvula de admisión; 10, Tubería de admisión; 11, Difusor del carburador; 12, Toma de aire; 13, Inyector principal; 14, Inyector alimentado por aguja de regulación para facilitar la puesta en marcha; 15, Aguja de regulación accionada por un botón colocado en el tablero; 17, Aleta del acelerador que regula el paso de la mezcla de carburo; 18, Aguja de regulación de aire para acortar la marcha; 19, Dispositivo de regulación para el acorte de marcha; 20, Aguja que regula automáticamente el nivel de esencia en la cubeta del carburador; 21, Flotador; 22, Eje que regula la distribución; 23, Cubeta del carburador.

Sección de Consultas

En esta Sección contestaremos cuantas preguntas técnicas, de contabilidad, de ventas, etc., se nos hagan sobre el FORD.

Reales propietarios del nuevo modelo

¿Qué país en el mundo puede decirse que bate el "record" de tener como propietarios del Ford a sus hombres más eminentes? Sin perjuicio de otras opiniones, podemos decir, con una seguridad casi absoluta, que este país es Rumania. En esta nación, de proporciones reducidas, pero a la cabeza del progreso, casi todas las personalidades, incluso el ex Príncipe Regente poseen un elegante ejemplar del nuevo coche.

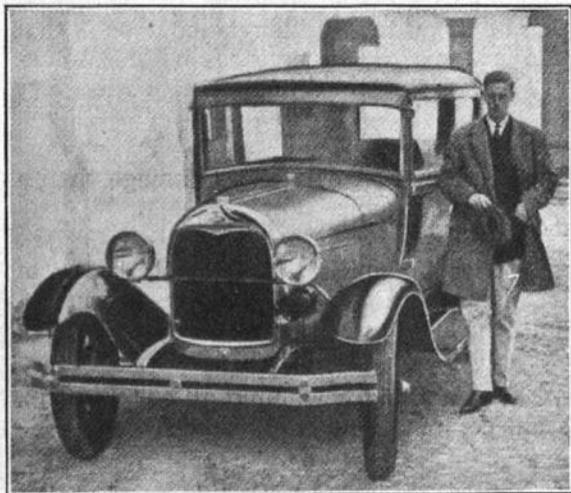
Entre los miembros de la Familia Real rumana, S. A. el ex Príncipe Regente Nicolás posee no menos de tres coches Ford de nuevo modelo, que utiliza tanto para sus negocios oficiales como para sus excursiones particulares. S. A. la Princesa Ileana posee asimismo dos coches nuevos Ford.

El número de vehículos de la misma marca que puede verse en los alrededores del Real Palacio es acrecentado todavía más por la circunstancia de que casi todos los miembros de la Real Casa utilizan el nuevo modelo. S. M. la Reina María tiene tres coches Ford a su servicio, y la Directiva de su Palacio, dos. Al doctor Mamulea y al coro-

con más frecuencia se ven en Bucarest son el Príncipe Constantino Cantacuzino, la Princesa Ghika-Comanesti, el marqués de Montagliari y el Príncipe Stirbey.



El ex Rey Miguel de Rumania con su madre, la Princesa Ileana, y su abuela, la Reina María, paseando en su coche Lincoln, en ocasión del décimo aniversario de la formación de la Gran Rumania



Su Alteza Real el Príncipe Nicolás de Rumania, con su nuevo coche Ford

nel Emil Skeletti, ambos al servicio del Rey, puede verseles con gran frecuencia ir a la residencia real con sus coches Ford.

Podríamos reseñar una lista de nombres de los numerosos y eminentes propietarios del Ford entre la aristocracia rumana; pero los principales y que

Entre los miembros del Gobierno, del Cuerpo diplomático y de la Armada, no es menos popular el nuevo coche. Los ministros Víctor Antonescu y Constantino E. C. Bratianu son dos miembros importantes del Gobierno a los que diariamente puede verseles en sus vehículos Ford, así como a Jonkheer Van Lennep, ministro de Negocios de S. M. la Reina de Netherlands. De igual modo, entre la milicia, entre otros propietarios de nuestra marca, podemos citar a los generales L. Mavrocordat y St. Stefanescu.

Otra circunstancia que llama la atención del turista en este país es que cuando se requiere un servicio de automóvil aún más perfeccionado que el que pueda suministrar el excelente coche Ford, la elección recae, invariablemente, sobre otro de los productos de nuestra organización: el Lincoln.

Su Majestad el ex Rey Miguel y S. M. la Reina María pasean con gran frecuencia en sus espléndidos coches Lincoln, de igual forma que lo hacía el difunto Rey Fernando.

El favor que las personas reales conceden al Lincoln no está limitado a Rumania solamente, pues Su Majestad el Rey Jorge de Grecia, S. A. la Princesa María de Grecia y S. M. la Reina Marioara de Yugoslavia son, entre otros varios, propietarios de este coche. Para los asuntos de Estado, el Príncipe japonés Higashi-Fushimi usa también un Lincoln.

Nuestro simpático Monarca, Alfonso XIII, posee un coche, que le fué regalado por el propio mister Ford en el año 1928, y últimamente ha adquirido un nuevo modelo, y en estos días acaba de adquirir un Sedán Ciudad en Urzaval el infante D. Juan.

HENRY FORD Y LA AVIACION

Henry Ford, al igual que su hijo Edsel, se ocupa con gran interés desde hace ya años del desenvolvimiento y desarrollo del transporte aéreo.

Se ignora bastante la importancia del interés que Henry Ford demuestra por la aviación comercial. Los aviones metálicos salidos de los talleres de nuestra marca y que aseguran los servicios postales entre Detroit y Chicago han transportado hasta hoy un millón de pasajeros y 2.500 toneladas de mercancías.

Ford estudia en estos momentos en su taller de ensayos una innovación llamada a tener en el desenvolvimiento de la aviación una repercusión tan grande como su coche universal, que evolucionó por completo hace quince años la industria automovilista.

Este motor aéreo es objeto de un detenido examen. Ford es de la opinión que la misión del aeroplano seguirá tan limitada como hasta ahora mientras no se descubra un motor por completo diferente a los construídos hasta el día.

El tipo de motor soñado por Ford es el Diesel.

Esto sería una innovación atrevida; porque si el motor Diesel está reputado por su potencia como de los mejores, su peso origina que se le considere por ahora como inadecuado para la aviación. Los ensayos y estudios de Ford tienen por base descubrir un motor Diesel que conservando su potencia tenga menor peso.

Se habla también de un avión gigante de cuatro ruedas y seis motores de 1.000 HP cada uno que podría transportar cien pasajeros de una vez.

El "Christian Science Monitor", que ha publicado ya diferentes artículos sobre estos proyectos de Ford, hace notar que éste, aunque dirija sus miras muy alto, conserva sus facultades muy firmes en el terreno de la experiencia.

Después de tres años de conocimientos prácticos, adquiridos por la explotación de líneas aéreas, y con la ayuda de los laboratorios de experimentación de Dearborn, que le ofrecen facilidades únicas en el mundo, podemos esperar de Ford que de aquí a poco tiempo una innovación grande hará época en la historia de transporte aéreo.

José Viudes

★

Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN

★

Capuchinas, 8

Teléfono 2643

MURCIA

TAILLEFER, S. A.

MADERAS DEL BALTICO

PINO TEA AMERICANO

MAQUINARIA Y MATERIAL

ELECTRICO

POSTES KIANIZADOS DE

LA SELVA DEL RHIN

AUTOMOVILES FORD

Y LINCOLN

TRACTORES FORDSON

Plaza del Siglo

Teléfono: 1.138, 1.338 y 3.413

M A L A G A

Lo que no debe usted hacer...

No olvide usted cambiar el aceite de su motor una vez cada dos mil millas por lo menos (mejor cada mil). Es la mejor manera de aumentar la duración del coche y resulta más barato que las reparaciones.



No saque usted la mano y dé la vuelta inmediatamente hasta asegurarse bien de que no hay ningún coche detrás y que el camino está libre. Hay que dar tiempo a los demás conductores a que comprendan su intención.



No preste usted su coche. No hay nada tan perjudicial para un vehículo como el que sea conducido por distintas personas, que al probar y aprender sus peculiaridades le estropean más en una hora que su conductor en todo un mes.



No abandone su coche nunca en una pendiente sin "calzar" bien las ruedas. Se conocen muchos casos en que chiquillos han soltado los frenos de automóviles, con resultados desastrosos, y éstos pueden estar faltos de ajuste, sin que usted lo haya notado.



No hay que olvidar, especialmente durante el tiempo de las cosechas, que con los actuales reglamentos los carros de labranza pueden ir sin luz por las carreteras, siempre que transporten heno, paja, trigo o cualquier otra materia inflamable. Utilice usted siempre los faros laterales, aunque el anochecer sea muy claro.



Al encerrar su coche en el garage, no deje en el motor la llave del conmutador, pues podrían tocársela, produciéndose el consiguiente desgaste de la batería.



No salga usted nunca en el coche sin tener los frenos bien ajustados. Utilizando el vehículo diariamente es muy fácil se desajusten, lo que, en el momento menos pensado, puede constituir un gran peligro.



Lleve siempre consigo su licencia o carnet de conductor, pues es muy fácil se lo pida cualquier inspector, y, de no llevarlo, le multen. No cuesta ningún trabajo reservarle un sitio en la cartera.



No espere usted que los demás conductores hagan lo que debieran. El principio de "seguridad" es suponer que lo van a hacer mal y estar preparado para ello.



No se conforme usted si su vehículo gasta demasiado combustible o rueda en malas condiciones. Estos inconvenientes pueden solucionarse con un gasto insignificante. ¿Por qué no ponerles remedio?



No intente subir cuestas empinadas en directa. Ya se supone que es muy agradable, pero tomando una

cuesta en directa que debiera tomarse en segunda, produce gran tensión en el motor. Para eso está la caja de velocidades, y conviene cambiar tan pronto como el motor dé señales de trabajar demasiado.



No omita usted la lectura de su póliza de seguro que expresa todos sus derechos. No puede usted esperar de la Compañía le pague sus accidentes si ignora las condiciones de su póliza.



No marche demasiado cerca de los ciclistas, pues suelen ser distraídos y aficionados a virar sin previo aviso. Conviene apartarse de ellos todo lo posible.



Al ir conduciendo su coche con un pasajero no vuelva hacia él la cabeza para hablarle. Conviene acostumbrarse a seguir las conversaciones mirando hacia adelante, si ha de conducirse bien el vehículo.



No suponga que el reglamento de circulación de las ciudades que visite es el mismo que en la suya. Fíjese bien en lo que hacen los demás coches, para obrar en consecuencia.

FABRICA DE FAROS, FAROLES, PROYECTORES, GENERADORES Y BOCINAS
— PARA AUTOMOVILES —

Extintores de incendios "SENA"

LISTA DE CLIENTES



BIOSCA HERMANOS

Enrique Granados, 85

Teléfono 70405

BARCELONA

¡Donde hay un Ford hay un camino!

El coche Ford modelo "A" ha tomado parte en toda clase de pruebas desde su aparición. Ya sea para escalar montañas, tomar parte en carreras de velocidad u obtener el máximo confort, seguridad y economía, el Ford demuestra siempre que hace frente a todas las necesidades.

Hace años, el coche Ford modelo "T" obtuvo el renombre de "coche universal", frase espontánea que significaba una gran verdad, ya que el vehículo desempeñaba no sólo el trabajo adecuado a un coche de su clase, sino, en muchas ocasiones, el destinado a camiones.

Hoy las circunstancias han cambiado y la calidad y refinamiento de los coches modernos "A-F" le hacen digno de mayor cuidado y consideración. El Ford lo adquiere ahora el verdadero conocedor del automovilismo, y principalmente el que tiene a gala la apariencia y la "performance" de su coche. No obstante, puede seguir dándosele el renombre de "universal", pues, mejor que cualquier otro coche, se adapta a todos los usos. Consideremos brevemente los grupos más corrientes de propietarios de automóviles y veamos cómo el Ford satisface todas sus necesidades.

En primer lugar está el propietario que tiene el coche para mero placer y diversión, que, por lo ge-

neral, no toma muy en consideración la parte mecánica del mismo. Le gusta el Ford porque es fácil de manejar, seguro, cómodo y puede olvidar todo lo demás para abandonarse al placer de conducir. Si quiere dejar el coche a la puerta del más lujoso hotel, no le desacredita, y al mismo tiempo podrá internarse por cualquier vereda o camino mal trazado, si ese fuera su capricho. Ford le proporciona siempre un coche en servicio a un mínimo de coste.

Ahora bien, un coche que es bueno para pasear y hacer excursiones puede no serlo para el rudo trabajo diario; el mismo traqueteo de un coche no se nota mucho en un recorrido de pocos kilómetros, pero un día tras otro se hace imposible. El admirable movimiento del Ford, la sensación de seguridad que en el mismo se experimenta, la economía—consumición escasa de combustible, duración del galón de aceite, coste bajo de reparaciones y buenos neumáticos—y otros detalles, al parecer insignificantes, como el cierre de la portezuela, que en la mayoría de los coches-salón está en la parte delantera y en el Ford está en el centro, todo ello lo tendrá mucho más en cuenta el hombre absorbido todo el día por preocupaciones y negocios que una persona que utilice el coche cada cinco o seis días para divertirse.

Hoy día, según lo exige la vida moderna, el hombre de negocios no solamente quiere eficiencia y comodidad; quiere también apariencia que le dé prestigio. En este sentido, los últimos modelos Ford poseen una elegancia discreta, sin ostentación, cosa más difícil de lograr en un coche de lo que parece.

Por último, nos quedan por mencionar los propietarios entusiastas del deporte automovilista. Antiguamente, para tomar parte en una carrera o prueba cualquiera era preciso hacerlo con uno de esos estruendosos y antipáticos "coches de carreras", y no se concebía realizarlo con un vehículo "standard". Las numerosas carreras y pruebas ganadas por los Ford demuestran cumplidamente su suficiencia para este uso; el propietario de uno de ellos puede, pues, satisfacer todas sus aficiones, cualquiera que sea su ocupación o uso a que habitualmente dedique el coche.

Como se ve, la popularidad de nuestra marca es enorme. Se adapta a todos los usos y gustos del público, el cual lo elige sin titubear por sus cualidades excepcionales, comodidad y belleza sin recargamiento, velocidad y aceleración sin brusquedad y una eficiencia sin igual, en relación su reducido precio.

El nuevo Ford satisface plenamente los deseos del 80 por 100 de los automovilistas, pues está basado en veinte años de experiencia y es el resultado de los conocimientos adquiridos al producir 18 millones de coches.

Agencia Oficial FORD

Manuel Garrido Márquez

Gran Vía, 26 GRANADA

EL NUEVO TALLER DE CORK

CÓMO SE TRASLADA UN TALLER DE AMÉRICA A IRLANDA

Al verse obligado un taller a cambiar repentinamente la naturaleza de su producción, se le presentan, como es natural, diversos problemas. En agosto de 1926, el taller de Henry Ford e Hijo, Ltd. de Cork (Irlanda) tuvo que comenzar la fabricación de tractores Fordson. Exceptuando la fundición, todo trabajo relacionado con la fabricación de automóviles y camiones fué transferido al taller de Manchester (Inglaterra).

Aunque el taller de Cork fué, en un principio, concebido para la fabricación de tractores, su programa fué modificado en seguida, y al organizar de nuevo la construcción del tractor se comprendió que el edificio existente estaba mal distribuído para el nuevo trabajo y que los cambios precisos, tanto en la producción como en la maquinaria y equipo, variaban por completo la naturaleza del problema. El proyecto de establecer mayor número de máquinas demostro que las ampliaciones debían ser realizadas en lugares no previstos primeramente. Era necesario colocar grandes pesos en sitios distintos; por otra parte, la naturaleza del suelo precisaba la colocación de un gran número de pilares, y lugares designados primi-

tivamente para simple paso debían soportar el peso de grandes máquinas.

Las ampliaciones y cambios han sido hechos en el taller de electricidad. Han sido efectuadas asimismo modificaciones en la distribución de energía eléctrica, ya que en el nuevo taller cada máquina acciona por un motor distinto. Igualmente, ha sido necesario modificar el voltaje de los motores, reduciéndolo a la mitad del actualmente en funcionamiento.

La mayoría de las máquinas empleadas en el taller de tractores de Rivière Rouge han sido enviadas a Cork utilizando para ello seis enormes navíos. Con fecha 1.º de febrero habían llegado a su destino cuatro de estos navíos y habían sido librados de su carga mas pesada. El transporte de todos los enseres se organizó perfectamente y la colocación de las máquinas en los lugares que les estaban reservados se hizo en la forma más rápida con ayuda de los varios tractores Fordson que para ello se utilizaron.

LO QUE SE HACE EN CORK EN ESTOS MOMENTOS

Actualmente el vapor "Hansa" se encuentra en el puerto de Cork, donde se descargan todas las máquinas y su correspondiente equipo. Las piezas de más peso, ya descargadas de los navíos precedentes, son transportadas a los distintos talleres y puestas en su sitio por los obreros. Una vez instaladas, se entregan a los electricistas, cuyo número ha aumentado considerablemente.

Se está instalando una máquina de vapor de 1.000 HP y tres calderas Babcock y Wilcox. Las plataformas de hormigón destinadas a soportar estas máquinas han sido instaladas a una profundidad de diez pies. Para la máquina de 1.000 HP, el agua de refrigeración destinada al condensador será llevada por medio de grandes canalizaciones del río Lee, estando ya empleados numerosos obreros en abrir zanjas para colocar estos y otros tubos.

En la fundición se han efectuado igualmente importantes trabajos, que ya van muy adelantados. Los cavadores han abierto recientemente una fosa de 300 pies de longitud y nueve de profundidad, donde han sido colocados 270 pilares de 25 pies de altura. Acaban de comenzarse, asimismo, los trabajos para la construcción de hornos.

Está en vías de ejecución la construcción de un segundo piso encima de una de las partes de la fundición y muy próximamente se colocará un techado en el espacio que separa el taller de máquinas y la fundición.

Tales son, a grandes rasgos, los trabajos que se efectúan en la reconstrucción de Cork. Existen, naturalmente, en esta empresa otros muchos problemas a resolver, como la modificación del equipo del taller, la compra de nuevas máquinas especiales para la fabricación en masa y muchos otros relacionados con la parte comercial de la nueva fábrica.

ERENCHUN

TALLERES DE PINTURA

PARA AUTOMOVILES

D U C O

PIROXILINA

VITORIA:

BILBAO:

Francia, número 27 Marqués de Urquijo, B

agencias oficiales

Ford en

MADRID

VAISA

SAN BERNARDO 116

CASTRO

RONDA DE ATOCHA 23 dupo

URZAVAL

AVENIDA DE DATO 8 S.A.





AGENCIA OFICIAL

BOHIGAS-COBO

S. A.

AVENIDA ALFONSO XIII 427

Telef. 765 28 Barcelona

Ford se aproxima al 50 por 100 de la producción mundial

Las estadísticas de venta de automóviles y camiones pronto demostrarán que Ford produce la mitad de los vehículos del mundo

Hace relativamente poco tiempo que muchos agentes suspiraban con impaciencia por los "buenos tiempos" de la producción y venta de los automóviles Ford. Ahora participarán del asombro general al ver llegar los nuevos tiempos, que traen consigo nuevos "records" hasta ahora nunca vistos en el campo de la producción.

Todo el mundo automovilista recibió una verdadera sorpresa cuando se dieron a conocer las estadísticas de producción Ford durante el mes de abril —un total de 206.340 coches y camiones—, que han batido todos los "records" mensuales desde la aparición en el mercado del modelo "A" y que, en resumen, ocupa dicho mes el segundo lugar entre los más prósperos de la Ford Motor Company.

Todos recordamos el histórico mes de octubre de 1925, en el que se vendieron 210.000 modelos "T". En abril de este año han faltado menos de cuatro mil unidades para alcanzar la cifra, pero hemos conseguido un aumento sobre la producción correspondiente al mismo mes del año pasado de 15.150 vehículos.

Esta producción, naturalmente, está sobrepasando los porcentajes calculados en las estadísticas, pues los Ford se venden a medida que salen de los talleres. Hemos revisado los registros de automóviles del primer trimestre del año en curso, habiendo averiguado que de los 690.643 automóviles particulares

vendidos de todas las marcas del mundo, 282.154 eran Ford, y de los 104.315 coches industriales, 46.995 eran asimismo camiones Ford.

Los porcentajes de venta Ford han sido, por tanto: 40,8 por 100 de automóviles particulares. 45,0 por 100 de camiones.

A principios del mes de mayo la producción Ford era de 10.000 unidades diarias, demostrando los informes de venta una demanda cada vez más creciente. Esto significa que, probablemente, el coeficiente de Ford, en relación con otras marcas, aumentará todavía en los próximos trimestres y que podemos esperar que la producción de nuestra marca alcance en fecha no lejana la mitad de la total y que aun la sobrepase.

Es para nosotros una satisfacción dar a conocer estos datos a nuestros lectores y comprobar que no nos habíamos engañado en nuestras suposiciones. Todos los agentes deben estar dispuestos y preparados para hacer frente a esta enorme demanda de trabajo que se aproxima.

Nos congratulamos con todos aquellos agentes que han tenido la suficiente fe y constancia para esperar el resultado actual tan halagüeño, que coloca a sus agencias como factores principales del negocio del automóvil. No hay que creer, sin embargo, que lo tenemos todo hecho; siempre hay una cumbre más alta y un movimiento de cosas continuo, que de la misma forma puede llevarnos hacia arriba que hacia abajo. Preparémonos, pues, para subir con éxito hacia la cúspide.

El programa de Ford revela un desarrollo de negocio continuo

Grandes proyectos de ampliación de almacenes.—Más de treinta millones de dólares presupuestados

Se nos pregunta por varias partes cuáles son los proyectos de la Ford Motor Company. Estos proyectos, según acaba de declarar Mr. Edsel Ford, se resumen en una sola palabra: "ampliación".

Para las nuevas ampliaciones está previsto un gasto total de 50 millones de dólares. La construcción de los nuevos edificios costará veinte millones, y equiparlos, 10 millones.

Según ha declarado, asimismo, Mr. Ford, la Compañía alcanzó todo su apogeo en 1929. ¿Pero podemos decir, en realidad, que ha sido ese año el más culminante para la Ford Motor? El programa de ampliaciones, ya en vías de ejecución, demuestra plenamente que la Compañía confía aún en un desarrollo creciente del negocio.

Tenemos plena confianza en Ford, y no sólo para

el año 1930, pues todo el gasto indicado tardará más tiempo en amortizarse. Para trazar el programa se había previsto un aumento grande de ventas.

Estos proyectos de ampliación no se limitan a los talleres Ford en América, sino que se harán extensivos a las instalaciones francesas, belgas, inglesas, alemanas, holandesas, danesas, españolas, suecas y finlandesas.

La producción aumenta de continuo. A principios del año los pedidos ascendían a un total de 20 millones de dólares y salían de los talleres 4.500 coches diarios.

Ya en febrero esta producción aumentó hasta los 8.000 coches diarios, y en abril ha llegado a las 10.000 unidades.

Son cifras verdaderamente estupendas, y si la Ford Motor Company las prevé aún mayores es porque tiene poderosas razones para esperar un aumento importante de ventas.

NOTICARIO

Brillante prueba de un Ford en la Argentina.—Cierta paraje de la cordillera de los Andes, llamado "El Durazno", se ha considerado hasta ahora inaccesible para los automóviles. Pero, de nuevo, un Ford ha venido a probar lo contrario.

Mister Antonio Tassi, funcionario del ministerio de Agricultura y fordista entusiasta, acaba de realizar esta prueba, en compañía de Antonio Romero. El Ford ha hecho la travesía de la cordillera "El Durazno" en tres horas y sin tropiezo alguno, a pesar de no existir más caminos que veredas de pedruscos de lo más peligrosas.

Es la primera vez que se logra efectuar este viaje en automóvil.

Los talleres Ford en Stamboul.—Las nuevas instalaciones de Stamboul (ex Constantinopla) están en plena actividad, prometiendo grandes mejoras en el Extremo Oriente.

Construidos en la entrada del Bósforo, son completamente modernos, desde todos los puntos de vista. Además del almacén de coches, se fabrican las carrocerías hasta el último detalle.

Stamboul puede considerarse como el centro ideal de distribución de Levante por su proximidad a los países balcánicos, y reemplazará a la Agencia prevista primeramente en Alejandría (Egipto).

Los países surtidos por Stamboul serán: Grecia y las islas del mar Egeo, Bulgaria, Rumania, Afganistán, Persia, Palestina, Siria, Mesopotamia, Arabia, Sudán, la costa Somalis, Egipto y Turquía.

La mayoría del personal es turco, pero en la Escuela instalada por la Compañía trabajarán unidos agentes y mecánicos Ford.

Los navíos portadores del material fabricado en América podrán anclar directamente en los muelles del taller y descargar su mercancía inmediatamente.

¡Veinticinco años después!—La realidad supera muchas veces a la imaginación. Algunas coincidencias son, por lo menos, extrañas, como lo prueba la acontecida en la pequeña villa de Pratt (Kansas).

Dos coches Ford llevando el mismo número de motor (el núm. 524) se han encontrado en una Agencia Ford. Uno de ellos era un modelo "A", construido en 1928, mientras que el otro, igualmente modelo "A", databa de 1903.

El encuentro de estos dos coches en una misma Agencia es seguramente un caso único en su género, sobre todo si se tiene en cuenta que más de 15 millones de coches Ford han sido construidos desde la fabricación del antiguo.

Cien horas sin detenerse.—Un Ford modelo "A" Sedán acaba de efectuar en Méjico, en Hermosillo, Estado de Sonora, un recorrido de cien horas sin de-

tención. Detalle importante y, sobre todo, original: el conductor no soltó las manos del volante durante toda la prueba. El coche llevaba inscripciones variadas relativas a las condiciones de esta valiente y segura prueba. Coche y conductor salieron airoso de su cometido, provocando la admiración general.

La vuelta a Europa en Ford.—¡Un viaje por Europa! ¡Deseo de mucha gente! Pero verificarlo sobre todo en auto propio es ya el ideal. Mme. Josephine Georgen y su hija Florencia, de Davenport, Iowa, acaban de dar la vuelta a Europa en automóvil.

Inútil explicar a los fordistas las razones por las cuales estas dos viajeras han escogido para su recorrido un Ford, en vez de cualquier otra marca.

Las filiales europeas de la American Automobile Association se han encargado de allanar todas las dificultades relativas a la obtención de pasaportes, visados, permisos de conducción, etc.

El Ford atravesó Holanda, una parte de Alemania y de Francia, Austria, Italia y Checoslovaquia.

Las dos americanas guardan, en general, buena impresión de las carreteras, sobre todo de las de Francia y Alemania. Del estado mecánico de sus coches han quedado encantadas. En algunas regiones de Europa los garages están situados a grandes distancias unos de otros, así es que las viajeras no podían confiar más que en la buena calidad de su coche.

Contando el trayecto de Davenport a Nueva York, el Ford ha recorrido el bonito total de 13.500 kilómetros. Debemos añadir que este viaje fué ofrecido a miss Florencia en recompensa de sus triunfos universitarios.

La baja de la gasolina.—El día 12 de junio comenzó en toda la costa del Pacífico, con gran regocijo de los consumidores, la batalla entre las diferentes Compañías de gasolina, descendiendo considerablemente los precios de venta al por menor.

Hacia ya mucho tiempo que éste se había estabilizado en cinco céntimos el litro (25 céntimos españoles a la par). Sin embargo, en la fecha citada, la Texas Oil Company, seguida por las más importantes Sociedades, bajó el precio en un 12 por 100, lo que no arredró a las pequeñas empresas, alguna de las cuales llegó a vender con una rebaja del 25 por 100.

Parece ser que, por ahora, el precio de la gasolina se estabilizará en 17 céntimos el galón, es decir, unos 23 céntimos españoles oro el litro, precio que, unido a la baratura de los coches, pone el auto al alcance de todo el mundo, especialmente considerando que los salarios de los obreros y sueldos de los empleados son en los Estados Unidos, por lo menos, dobles de los que se perciben en Europa.