

ESPAÑA FORD

DIRECTOR - PROPIETARIO:
MANUEL DE VALENZUELA

Año I :-: AGOSTO 1930 :-: Núm. 5

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

La opinión de Henry Ford sobre la crisis actual



Todavía está presente en el ánimo del público el debate financiero de Wall Street y la paralización en los negocios que trajo como consecuencia, cuyos efectos aun se hacen sentir en el mundo entero.

Como ya sabemos, a fin de tomar las medidas adecuadas y convenientes para remediar la crisis con conocimiento de causa, el presidente Hoover ha reunido a los industriales más importantes de los Estados Unidos en la Maison Blanche, con objeto de conocer su opinión.

Como es lógico, Henry Ford ha estado presente en esta conferencia y ha expuesto su opinión según indicamos a continuación:

“Es preciso ante todo hacer justicia a esa idea tan extendida de que el actual estado de los negocios es una consecuencia de la reciente crisis financiera. El hundimiento de la especulación en el mundo entero debe haber sido el resultado de una ligera incertidumbre en los negocios; pero no ha sido, ciertamente, la causa. El mercado financiero, y sobre todo el mercado especulativo, no trae consigo, desde luego, la prosperidad; pero no es menos cierto que gracias a la prosperidad de los negocios el año pasado tuvieron los valores un curso vertiginoso. Desde el momento en que falla un mercado financiero, no arrastra necesariamente todos los negocios y todo el comercio; pero la falta de actividad en aquéllos produce invariablemente la disminución en el curso artificial de los valores de Bolsa.

Esto es precisamente lo que ha ocurrido. No ha sido otra cosa que la distracción momentánea de la atención de los hombres de negocios, que les ha impedido prever los acontecimientos. Sin embargo, ahora está claro que la razón de la situación actual no reside en la crisis de la Bolsa, sino que es inherente al desarrollo reciente de los negocios en general.

Si hacemos comprender al público que la Bolsa financiera no puede perjudicarnos de un modo per-

manente, ni tampoco beneficiarnos—y hablo en nombre de todos los industriales—, el horizonte estará abierto para los proyectos constructivos.

Los negocios han empezado a disminuir mientras los valores especulativos estaban todavía altos, no siendo difíciles de averiguar las razones a que esto ha sido debido.

Primeramente, los negocios no han tenido, ni mucho menos, el concurso de todos los cerebros. Numerosos individuos que hubieran trabajado para crear nuevos métodos industriales y, de un modo general, mejorar la calidad de los productos, se han desentendido de su trabajo, ofuscados como estaban por las rápidas ganancias que les prometía la especulación. Esta deserción ha sido para la buena marcha de los negocios más perjudicial de lo que se piensa.

Otra razón es que, por lo que se refiere a los Estados Unidos, nuestra producción sobrepasa la facultad de compra del público. Esta falta de facilidad de compra por parte del público no quiere decir que existe una superproducción, pues ésta no puede existir mientras la producción no sobrepase de lo que el público puede consumir, aunque, sin embargo, pase de lo necesario. Pero la necesidad primaria es la del dinero, que, en manos del individuo, es lo que representa la facultad de comprar.

En los Estados Unidos hemos llegado al límite de la facultad de compra por parte del público, y, sin embargo, éste todavía no posee todo lo que debiera. Pretendo, por tanto, que es indispensable aumentar la facilidad de compra de nuestro cliente principal, o sea el público de los Estados Unidos. Esto puede hacerse de dos maneras: primera, incluyendo más valor o calidad en los productos vendidos, o, segundo, reduciendo los actuales precios de estos productos al nivel de su valor real, en relación con su calidad, provocando seguidamente un movimiento general que releve a los jornales de impuesto.

Francisco BalaguerAgencia oficial FORD
y Delegado de seguros

-- Mayor, 1. - Castellón -- Pólizas especiales para agentes

Todo en este país se vende muy caro, y lo que debería estimarse a precio más alto es el hombre que trabaja. Los jornales no deben disminuir, ni tampoco quedar como lo están en la actualidad, sino que deben aumentar, y aun esto no será todavía suficiente; es preciso que los jornales altos no sean regateados a los trabajadores por una rebaja de precio en las mercancías que no correspondan a una calidad inferior.

Un país no se beneficia nada con permitir que sus obreros ganen cien dólares más, si luego consiente que pierdan este aumento con la subida injusta de alquileres y precios en general. Para mejorar los jornales y sostener con un minimum el coste de la vida hay que conseguir que cuantos se han dejado tentar por la especulación vuelvan a un trabajo útil

Juan Martinez

Agencia oficial FORD

García Berlanga, 11.

REQUENA

y productivo. Afortunadamente, muchos lo han hecho ya.

No hace falta para resolver la crisis actual ningún milagro, pues el remedio es bien sencillo. La situación presente es, a mi juicio, mucho mejor que la de hace un año, pues entonces estábamos en la víspera de un cambio que tenía que suceder necesariamente, y si ahora algunos se han arruinado es porque han perdido la buena dirección. Hace un año esperábamos un acontecimiento, y ahora que ya ha pasado, el porvenir se abre ante nosotros.

La conferencia convocada por el presidente Hoover nos ha hecho ver la realidad. El presidente podrá demostrar al país que no hay nada que temer, y que si cada uno quiere trabajar y producir, el porvenir está salvado."



LA CARROCERIA VIGATA ES UNA BUENA CARROCERIA

Su volteo es automático.—Construidas 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)

El aeroplano Ford es de una estabilidad perfecta

Hay algunas ventajas relacionadas con el aeroplano imposibles de calcular por cifras, siendo una de ellas la estabilidad del aparato. Los detalles y explicaciones referentes a velocidad, carga, arranque, etcétera no significan *estabilidad*, una de las primeras cualidades que se experimentan al probar un aeroplano.

El trimotor Ford es de una estabilidad perfecta, conservándola aun con un viento muy fuerte, y responde instantánea y fácilmente a cualquier control.

Tiene, asimismo, la suficiente estabilidad para no dar la menor muestra de fatiga después de un largo recorrido y releva al piloto de muchas maniobras mecánicas precisas para volar, permitiéndole dedicar su atención a otras cosas que requieren más habilidad y experiencia.

Los aeroplanos Ford están contruidos de forma que mantienen el máximo de estabilidad con los menores vaivenes e inclinaciones posibles. Esto contribuye en gran manera tanto a la comodidad del pasajero como a la facilidad de conducción del pi-

loto. Sillones admirablemente tapizados, buena ventilación, vista despejada, temperatura regulable; todos son factores que aumentan el "confort" de los pasajeros.

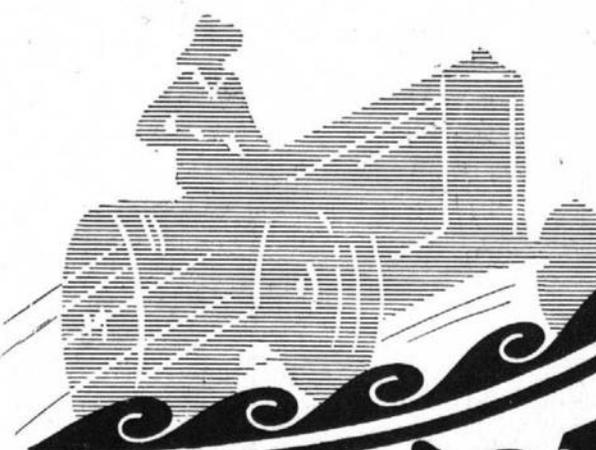
Igualmente, la facilidad de control y el equilibrio estable e igual contribuyen bastante a la comodidad del piloto. Los controls son todos de cojinetes de bolas y accionados con extremada sencillez. No hay peligro en ningún momento de inclinación sobre un ala o de pérdida del control.

En el curso de la avanzada instrucción que reciben los pilotos de trimotores Ford, se les demuestra, parando intencionadamente uno de los motores, que no hay momento en que el aparato no pueda llevar su vuelo completamente horizontal al cesar repentinamente el funcionamiento de un motor. El aeroplano se recobra por sí mismo inmediatamente de cualquier vaivén o mal



Trimotor Ford

movimiento. Las excelentes cualidades del vuelo del aeroplano Ford, ya sea cargado o con poco peso, marcan un definitivo adelanto en la ingeniería aérea.



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

El turismo automovilístico en Sahara

BRILLANTE PARTICIPACIÓN DE LOS COCHES FORD

Desde los primeros días del mes de febrero, cincuenta o sesenta automóviles conducidos por turistas han tomado parte en el Rallye de Sahara, organizado con motivo del centenario de Algeria por el Gobierno General, con el concurso de los clubs de automóviles de Algeria, Constantina y Bône.

El coche Ford estaba representado en este "raid" por el conde de Murard con un conducción interior cuatro puertas, Mr. Nizier-Cottard con un conducción interior dos puertas, Mr. Vilgrain, hijo del antiguo ministro de Abastecimiento, con un roadster, y Mrs. Trussy y Domange con una camioneta. Los cuatro Ford formaban el equipo número 6, que hizo verdaderas maravillas.

LA MARCHA DEL EQUIPO FORD

A continuación indicamos la marcha que llevó el equipo Ford durante la prueba:

Alger-Laghouat: Media, 49 Km.; 105 puntos. Laghouat-Ghardaïa: Media, 47 Km.; 105 puntos. Ghardaïa-El Golea: Media, 43 Km.; 95 puntos. El Golea-Mac-Mahón: Media, 49 Km.; 105 puntos. Mac-Mahón-Timimoun: Media, 63 Km.; 105 puntos. Ti-

mimoun-Adrar: Media, 61 Km.; 105 puntos. Adrar-Reggan: Media, 60 Km.; 105 puntos. Reggan-Bidon 5: Media, 62 Km.; 105 puntos. Bidon 5-Inemzel: Media, 31 Km.; 35 puntos. Inemzel-Gao: Media, 32 kilómetros; 40 puntos. O sea, invertido en la ida, 67 h. 52 m., y 905 puntos.

Regreso.—Gao-Kidal: Media, 45 Km.; 105 puntos. Kidal-Tinzaouten: Media, 28 Km.; 0 puntos. Tinzaouten-Silet: Media, 18 Km.; 50 puntos. Silet-Tamanrasset: Media, 37 Km.; 65 puntos. Tamanrasset-Iniker: Media, 55 Km.; 105 puntos. Iniker-Arak: Media, 45 kilómetros; 105 puntos. Arak-In Salah-Miribel: Media, 45 Km.; 105 puntos. Miribel-El Golea: Media, 62 kilómetros; 105 puntos. El Golea-Ghardaïa: Media, 42 Km.; 105 puntos. Ghardaïa-Djelfa: Media, 50 kilómetros; 105 puntos. Djelfa-Alger: Media, 60 kilómetros; 105 puntos. Es decir, de Gao a Alger, 90 horas, 10 m. y 890 puntos. En total, 158 h. 2 m. y 2.275 puntos, de los cuales 480 puntos para los neumáticos.

SIETE MIL KILÓMETROS A TRAVÉS DEL DESIERTO

La prueba consistía, tomando el punto de partida desde Tunis, Bône, Alger u Orán, en efectuar un recorrido de 6,500 a 7.200 Km. a través del desierto o de comarcas sin carreteras; recorrido que, partiendo



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

de la costa del Mediterráneo, llevaba a los concurrentes a las riberas del Níger por el Gran Erg, para volver a sus respectivos puntos de partida pasando por la región de los Ifhoras y el Hoggar.

Este hecho es altamente significativo, pues resume y afirma hoy día la total conquista del Sahara por el automóvil; conquista que ha necesitado una veintena de años de esfuerzos y experiencias, que han dado por resultado progresos técnicos concretos del automóvil.

El Sahara hoy presenta los mismos inconvenientes que hace unos años y que afrontaron algunos valientes en 1910: dunas, montones de arena, peñascos, desfiladeros; todos estos obstáculos continúan lo mismo; pero la máquina jadeante de hace veinte años se ha convertido en un maravilloso aparato ligero, suave, potente, adaptable a todos los terrenos, capaz de todos los esfuerzos y más sobrio al presente en combustibles y agua que el camello, al que ha suplantado.

La realización de este "rallye" en el Sahara bajo la protección del Gobierno General de Algeria, podemos asegurar que abre una nueva era en el turismo automovilístico de dicha comarca.

LAS TRAVESÍAS ANTERIORES

En 1912 ningún automóvil había podido pasar las dunas de Oumache, situadas a 10 kilómetros del sur de Biskra. Preocupado en aquella época el coronel de la Fargue en asegurar el funcionamiento de los avio-

nes de su escuadrilla que volaba por las regiones desiertas, estudiaba y ensayaba en la arena un vehículo de propulsión por hélice aéreo que había construido con el material de que disponía. En 1913 el coronel Bouttiaux y el general Bailloux fueron testigos del notable "raid" de este aparato, denominado aero-arenoso, que llegó a pasar de Ouargla y a internarse 500 kilómetros hacia el sur de Biskra, después de grandes esfuerzos y de una consumición enorme de esencia.

En 1916 el comandante de la Fargue puso en Tunisie dos coches ametralladoras en condiciones, con un motor de 15 HP y provistos de neumáticos de 935 x 135. Estos coches realizaron con éxito algunos recorridos por Ghadames, sin ningún accidente mecánico, facilitándose el paso de dunas de arena por bandas de "balata" de seis a ocho metros de longitud colocadas bajo las ruedas del vehículo. Un día se enrolló una de estas bandas a una rueda motriz y el coche objeto de este accidente subió una duna sin esfuerzo aparente, ante el asombro de sus ocupantes. Con este motivo nació la idea de la oruga de caucho.

En 1918, semanas después del armisticio, el general Laperrine pasó por vez primera en uno de estos automóviles ametralladoras, conducido por el coronel Bellot, los desfiladeros del Hoggar. En aquella época la duración máxima de una etapa diaria, sucediéndose todo normalmente, era de 200 kilómetros.

En 1923 Harrdt y Audouin-Dubreuil lograron atravesar el Sahara hasta el Níger con cuatro automóviles orugas de 10 HP, volviendo por Touggourt.

AUTOMOVILES LINCOLN

Urzaval, S. A.

EXPOSICION

Avenida de Dato, 8

-- MADRID --

FABRICA DE FAROS, FAROLES, PRO-
YECTORES, GENERADORES Y BOCINAS
— PARA AUTOMOVILES —

Extintores de incendios "SENA"

LISTA DE CLIENTES



BIOSCA HERMANOS

Enrique Granados, 85
Teléfono 70405
BARCELONA

Asimismo, conocemos los detalles del viaje efectuado recientemente en un automóvil de seis ruedas por M. Maginet, ministro de la Guerra, acompañado del mariscal Franchet de Esperey, así como los de la magnífica excursión llevada a cabo por el príncipe Sixto de Borbón.

Finalizaremos estos pequeños datos históricos diciendo que actualmente existe un servicio regular de automóviles en el Sahara que sale de Colomb-Béchar para llevar a los viajeros en un seis ruedas con camillas Pullman y lo más confortablemente posible, a Gao, a las orillas del Niger.

De todos los adelantos realizados por el automóvil, uno de los más importantes es la economía en la consumición de esencia. Gracias a esta pequeña consumición de combustible es posible al presente el desenvolvimiento del turismo en el Sahara, ya que toda tentativa de este género con camellos sería mucho más cara que lo que pueda invertirse en gasolina y lubricantes.

¿Ignoramos acaso que el "raid" de aviación del coronel Vuillemin, efectuado en 1920, y en el cual pereció trágicamente el general Laperrine, necesitó seis meses de preparación, llevada a cabo por convoyes de camellos en número total de 700?

Para realizar una excursión por el Sahara no es necesario llegar al Niger, sino que puede comenzarse por un recorrido pequeño, partiendo de Colomb-Béchar, donde termina el ferrocarril del sur de Orán, y pasando por Beni-Abbes, Adrar, Timimoun, Mac-Mahon, El Golea, Ouargla, Touggourt y Biskra, o sea un total aproximado de 1.850 kilómetros.

Evidentemente, es mucho mejor para circular por estos parajes hacerlo en un coche de carrocería ligera, pero provisto de capota amovible.

EL EQUIPO DE LOS COCHES TRANSAHERIENSES

Indicamos aquí algunas de las cualidades generales del equipo de un coche saheriense: neumáticos lo más resistente posibles, dos neumáticos de recambio montados sobre las ruedas, cuatro o seis cámaras de aire y utensilios de reparación.

Los guardabarros suelen suprimirse, y en todo caso, si se desea, pueden ponerse bandas de tela bajo las ruedas. No hay que olvidar que cuanto más ligero sea el peso con más facilidad se efectuará el recorrido, debiendo, pues, reducir la carrocería a lo estrictamente necesario.

Deberá vigilarse con gran cuidado el alumbrado, sobre todo por lo que se refiere a las piezas desplazables indispensables para alumbrar el campo por la noche.

Deben preverse asimismo depósitos suplementarios para esencia aceite y agua. Para evitar toda sorpresa en la consumición de aceite, debe calcularse ésta como el doble de la gastada aquí en España. Las reservas de agua deben prever la consumición del radiador y la de los viajeros.

Es indispensable llevar consigo uno o dos cubos de tela y una cuerda larga y sólida, pues aunque en el desierto se encuentran pozos, algunas veces con agua en el fondo, no hay cubos ni cuerdas de que

Cipriano Gutiérrez

Agencia Oficial FORD

PLAZA DE LA CONSTITUCION, 4

BADAJOS

echar mano, al contrario de lo que indican ciertas películas representando desiertos saherienses.

Dos buenas palas y un azadón son asimismo de rigurosa necesidad, así como una pequeña hacha o podadera, para cortar la leña que se encuentre en algunos rincones del desierto. Esta leña proviene principalmente de las caravanas que nos hayan precedido y de troncos de árboles.

Si no importa llevar demasiada carga, se pueden llevar dos bandas de tela "balata" o de enrejado de hierro de seis a ocho metros de longitud; bandas que serán sumamente útiles en algunos parajes, pues los hay bastante desagradables, sobre todo por Saoura, entre Benis Abbès y Adrar.

El material de cocina debe ser ligero y no comprender demasiados utensilios. Puede llevarse como hornillo uno de esencia bajo presión, que se colocará en uno de esos bidones americanos de cuatro galones. La gran ventaja de este aparato es que no se pierde ningún calor y el hogar queda completamente resguardado del aire.

El material de campamento debe ser, igualmente, muy rudimentario; un sencillo colchón forrado de "kapok" es lo suficiente.

Si se tiene miedo al frío o hiciera mucho aire, estando en región arenosa puede cavarse un hoyo de 40 ó 50 cm. de profundidad, del largo y ancho de nuestro cuerpo, recubriéndole con el colchón, y obteniendo así una cama bastante confortable.

Los cobertores deben ser ligeramente fuertes, pues hasta abril, o por lo menos hasta los 20° de latitud Norte, las noches son frías. Hemos visto, por

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

NEUMATICOS



REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

DOMINGO M. DAGNINO

Provenza, 229 - BARCELONA - Teléf. 71443

ejemplo, grandes heladas en In-Salah durante el mes de diciembre. Es una excelente medida proveerse de albornoces o capuchones de lana.

El armamento de los turistas servirá principalmente para la caza, ya que los ladrones y salteadores son, por fortuna, cada vez más raros y los puntos objeto de sus exploraciones están en el Oeste, el Tafilalet y la región de Bou de Nio; al Este, la frontera de Tripolitaine, desde El Onatia, donde fué asesinado el marqués de Morès, hasta Ghat, frente al puesto francés de Jeannette, en el país de Touareg Azguer.

Si el turista se limita al circuito que hemos mencionado, la caza que encontrará a su camino se compondrá de gacelas, y tal vez de carneros salvajes, minúsculos kanguros, del tamaño de ratas; chacales y, raramente, alguna hiena.

Terminaremos haciendo notar que actualmente hay instaladas en todas las ciudades que hemos nombrado posadas confortables e incluso algunos hoteles. La distancia entre los mismos no llega, por lo general, a los 400 kilómetros. De no tener prisa por algún motivo, puede hacer esta etapa en dos días y acostarse en la arena.

Tenderse en una hermosa noche en pleno desierto, percibir el grandioso silencio de la inmensidad, silencio que os sumerge en un abismo de reflexiones y que por instantes os da la sensación de que ya no estáis en la tierra, sino en el espacio, con las estrellas tan brillantes y próximas, sólo esto motiva suficientemente el turismo automovilista en el Sahara.

Mr. Henry Ford dice:

Una persona debe poder vivir muy bien con el producto obtenido del servicio que preste.

◆ ◆ ◆

No hay razón alguna para que una persona que desee trabajar no pueda hacerlo y recibir todo el valor del mismo.

◆ ◆ ◆

El origen de una Empresa son las personas que la fundan y los medios de que disponen para mejorar, fabricar y transportar los artículos.

◆ ◆ ◆

La ley no puede nunca dar ideas; se limita a dar normas.

◆ ◆ ◆

No considero a las máquinas que llevan mi nombre simplemente como tales. Si no significaran más que esto me dedicaría a hacer otra cosa.

◆ ◆ ◆

El deseo del dinero es el medio más seguro para no obtenerlo.

◆ ◆ ◆

Perdemos demasiado tiempo y demasiadas energías, desperdiciando cosas en que podríamos disfrutar.

◆ ◆ ◆

Lo mejor en la vida es trabajar y reconocer que la prosperidad y la felicidad sólo pueden obtenerse mediante un esfuerzo honrado.

◆ ◆ ◆

La libertad consiste en el derecho de trabajar un tiempo determinado para vivir holgadamente y poder conseguir los detalles necesarios a la vida personal de cada uno.

◆ ◆ ◆

La humanidad anda despacio; pero lo esencial es que siga avanzando.

◆ ◆ ◆

La mayoría de los errores que hoy día se originan provienen de haber adoptado ideas nuevas sin ha-

berlas estudiado previamente para ver si eran buenas.

◆ ◆ ◆

El monopolio no es bueno para los negocios.

◆ ◆ ◆

Una idea no es necesariamente buena porque sea antigua, ni mala porque sea moderna; pero cuando se trata de aplicar una antigua, la experiencia obra ya mucho en su favor.

◆ ◆ ◆

Nadie tiene derecho a permanecer ocioso. En el mundo civilizado no debiera haber sitio para el holgazán.

◆ ◆ ◆

El dinero vendrá lógicamente como resultado del servicio que se preste.

◆ ◆ ◆

La verdadera facilidad es aquella que preste el servicio mejor y más útil.

◆ ◆ ◆

Yo no soy un reformador; encuentro demasiada resistencia para poder reformar.

◆ ◆ ◆

Es perfectamente posible destruir este mundo; pero sería imposible construir otro nuevo.

◆ ◆ ◆

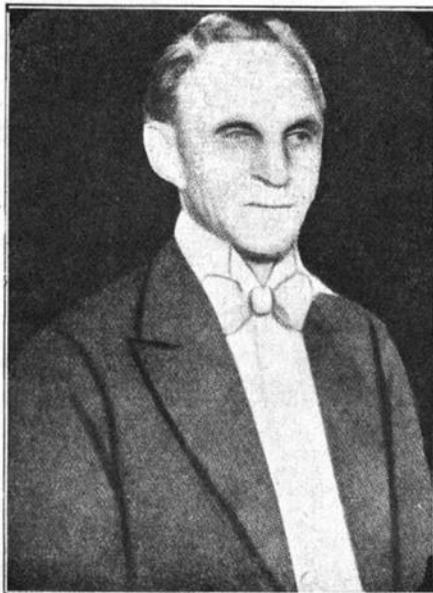
Un crítico demasiado joven no suele estar siempre bien equilibrado.

◆ ◆ ◆

Ninguna mala acción puede desarrollarse sin que aquellos a quienes se les ocurra le den una oportunidad. Ya no hay propietarios de esclavos, excepto cuando las inteligencias humanas son capaces de esclavizarse.

◆ ◆ ◆

Antiguamente hacían las cosas según su mejor entender, y desde entonces los fabricantes no han hecho más que copiar, aunque mejorando.



El transporte de mercancías de gran tamaño

La adaptabilidad del "chassis" Ford 30 quintales

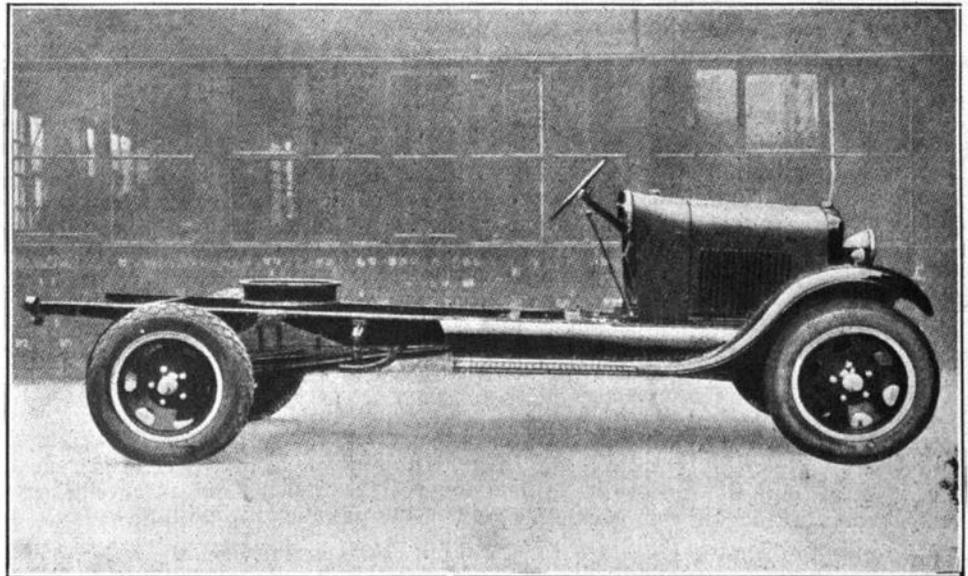
Los nuevos Ford modelo "A" tienen una característica común a su predecesor el modelo "T", esto es, son fácilmente adaptables a muchos y distintos usos. Hoy podemos ver funcionando infinidad de camiones modelo "T" que soportan cargas de más de 50 quintales, dando, sin embargo, un servicio completamente satisfactorio en una esfera de utilidad y trabajo a la que nunca pensó destinarlos Henry Ford.

La razón de esto consiste en que todos los productos Ford poseen una gran reserva de fuerza y energía. Sabemos que en cierta ocasión un comprador solicitó de uno de nuestros agentes le proporcionara un camión que necesitaba destinar para transportar de continuo una sobrecarga a velocidades rápidas. Nuestro agente le explicó francamente que era imposible esperar un buen resultado del vehículo tratándolo de esa forma; pero, no obstante, el comprador insistió, alegando que ese uso extraordinario no lo necesitaría más que una temporada, por requerirlo así un trabajo especial, y que se daría por satisfecho si el camión le duraba unos seis meses, al cabo de los cuales lo desecharía para comprar uno nuevo en la temporada siguiente. No hubo necesidad de desecharlo, a pesar de haber trabajado bajo estas rudas circunstancias más tiempo del que se pensó, sin necesidad de reparación alguna. Esto no lo reseñamos para animar a nuestros clientes a que sobrecarguen sus coches y fuercen la velocidad, pero prueba rotundamente la excelente construcción del Ford, que por su reserva permite en muchas ocasiones llevar a cabo más trabajo del normal.

Ahora, con el modelo "A", que aun posee mejores condiciones y mayor fuerza, los clientes han comprendido en seguida todas sus posibilidades en los trabajos que pudiéramos llamar "fuera de serie", es decir, trabajos que requieren mayor distancia entre los ejes de las ruedas o aumento de capacidad de peso. Todos los fabricantes que durante tantos años se especializaron en adaptaciones para el modelo "T" han comenzado ya a aumentar la utilidad del nuevo coche, existiendo actualmente una colección de accesorios, contruidos todos por personal de experiencia y conocedor de las necesidades del prope-

tario de un camión Ford, que se acoplan al "chassis" perfectamente, sin peligro ni esfuerzo alguno.

Antes de pasar a describir brevemente las diversas adaptaciones para el "chassis" Ford 30 qq. debemos consignar que éstas pueden dividirse en dos clases: la que principalmente aumenta el espacio para carga, a fin de que el vehículo pueda transportar mayor número de mercancías de gran tamaño, y la que aumenta, además de esto, la fuerza y energía de arrastre. La selección de cualquiera de las dos dependerá lógicamente de las necesidades que pre-



El "chassis" comercial «por excelencia»

cise cubrir cada comprador; si desea mayor espacio, por ser su negocio voluminoso, aunque de poco peso, deberá adquirir un accesorio que agrande su "chassis" hasta el tamaño que desee. Si lo que requiere es mayor fuerza de arrastre, indicaremos que existen accesorios excelentes para dos y media a tres toneladas. Cualesquiera que fueren sus necesidades, Ford le facilitará el vehículo adecuado para realizar su trabajo a menos de la mitad de lo que le costaría con cualquier otra marca de capacidad equivalente.

Pongámonos en el caso de un fabricante de cajas de cartón. Necesitará el mayor espacio posible, pero el peso será insignificante, siéndole, pues, conveniente, a nuestro parecer, un "chassis" Ford 30 qq. con una extensión Baico que dé 172 pulgadas de distancia entre ejes. Con este "chassis" podrá llevar una carrocería que mida catorce pies seis pulgadas por seis pies seis pulgadas y siete pies de altura. Así

Usad aceites **YACCO**

JOSÉ REIG

Agencia Oficial FORD

Pedro Esteve, 58

DENIA

FRANCISCO SANTAMARIA

Agencia Oficial FORD

Plaza, núm. 3

DON ENITO

adaptado, el vehículo efectuará el mismo trabajo que cualquier otro coche de precio más elevado, siendo, sin embargo, su coste inferior a 400 £. Para un trabajo como éste no habrá necesidad de aumentar la fuerza en el motor, pues tiene el Ford la suficiente reserva. Asimismo, la fuerza del "chassis" se aumenta, pues el bastidor Baico refuerza el bastidor Ford. Cuando la adición que se precise sea menor, bastará con un "Edge", que es de coste moderado y



Camión completo

aumenta en 18 pulgadas la distancia entre ejes. Con resortes auxiliares se refuerzan los que ya tiene el Ford, pudiendo soportar el camión con suma facilidad de dos a dos y media toneladas. Debemos indicar aquí que al modificar el "chassis" para que pueda transportar mayor carga será también de gran utilidad acoplar al motor la doble transmisión de seis velocidades con una posición muy baja para casos urgentes.

Otro accesorio que, como los ya mencionados, no es más que el resultado de una gran experiencia obtenida por las Empresas que se dedican a extender los usos especiales que pueden conseguirse con un Ford, es el Olson, fabricado en varios tamaños, el mayor de los cuales aumenta la distancia entre ejes hasta 179 pulgadas, permitiendo una longitud de carrocería desde la cabina del conductor de 15 pies. El Olson tiene la particularidad de que los resortes Ford son sustituidos por once hojas de resorte semi-elípticas, pudiendo obtener, mediante un precio suplementario, hasta quince de estas hojas.

Consideremos ahora una clase de vehículo cuya popularidad va aumentando progresivamente para todos los usos de transporte: el seis ruedas. No hay duda de que este coche posee muchas ventajas sobre el cuatro ruedas, como son: mejor distribución en el peso, neumáticos de menor tamaño y, en cierto grado, mejor flexión de ejes. Existen dos clases de vehículos seis ruedas: el tipo llamado "rígido", que es meramente el "chassis" con dos ejes traseros en

Usad aceites YACCO

lugar de uno, distribuyéndose el peso entre los cuatro ejes de las ruedas traseras por medio de un mecanismo de compensación, y el tipo "articular", en el que el "chassis" Ford hace de tractor agregando una especie de remolque, que en algunos casos es desplazable.

Excelentes producciones del tipo "rígido" son fabricados por "The Truck and Tractor Appliance Co." y por la British Longframe Six-Wheelers Ltd. Aunque los modelos de cada una de estas Empresas son por completo diferentes, los principios fundamentales de construcción son los mismos; es decir, como ya hemos indicado, la carga se distribuye en los cuatro ejes de las ruedas traseras, dando por resultado el aumento en la capacidad de peso y en el tamaño de la carrocería.

El remolque o tipo "articulado" de seis ruedas es completamente distinto del "rígido" y tiene sus especiales ventajas. En el "Carrimore" no se altera para nada el "chassis" Ford; solamente la parte delantera del remolque va arrastrada por el eje trasero del coche. Se observará, por tanto, que los tres ejes están realmente equidistantes, en vez de juntarse los dos traseros, como en el tipo "rígido". Otras ventajas de esta clase de vehículo son la adaptabilidad de carrocerías hasta veinte pies de longitud, radio giratorio pequeño y posibilidad de utilizar dos o más remolques, cargando unos mientras otro rueda. La capacidad de peso se aumenta hasta tres toneladas.

De todo lo expuesto se deduce que el presunto comprador que necesite un vehículo con carrocería excepcionalmente grande o mayor capacidad de peso, tiene amplio margen para elegir el accesorio que más le convenga, y, cualquiera que sea éste, puede tener la seguridad de que obtendrá del mismo un buen resultado, ya que todas las entidades que hemos mencionado son negocios que llevan especializándose varios años en estos trabajos de aumento de utilidad de los Ford y no se trata de experimentos. Trabajan con la organización misma de nuestras Agencias, siendo, por tanto, el servicio que prestan de primera calidad.

GARAGE ACOSTA

Agencia Oficial FORD

ALMENDRALEJO**MANUEL BACEDAS**

Agencia Oficial FORD

Ronda Santa Clara, 10

ZAMORA

Bujías para el alumbrado

DE QUÉ SE COMPONEN LAS BUJÍAS

Una bujía de alumbrado no es más que un sencillo tapón aislador atravesado por un hilo eléctrico, pero es un tapón que requiere diversas cualidades. Debe, en primer lugar, ser indiferente a presiones altas y temperaturas elevadas, fácilmente refrigerable, sólido, de manejo sencillo y de sostenimiento fácil.

Del exterior al interior, la bujía se compone de tres elementos fundamentales:

Una "funda metálica" con seis tuercas que se atornillan en la pared de la cámara de explosión, aplastando una juntura bajo una base anular.

El "aislador", tubo de porcelana, mica o stéatite (silicilato de magnesio).

El "electrodo aislador", roscado en el eje del tubo aislador.

Además de estos elementos fundamentales, algunas bujías se componen de diversos elementos accesorios:

Un "electrodo de masa", soldado en la base de la funda.

"Collares, tuercas, empaquetaduras", ya sean para asegurar el aislador en la funda, ya sea para asegurar el electrodo aislado en el aislador.

Por último, el electrodo aislado termina siempre en su parte superior por una parte roscada, llevando una tuerca destinada a apretar el anillo de gaza en que termina el hilo de la bujía, o bien termina en una clavija hendida destinada a recibir un tubo de toma de corriente.

EXISTEN BUJÍAS DESMONTABLES Y BUJÍAS NO DESMONTABLES

El electrodo central puede ser roscado en el tubo aislador y apretado por una tuerca con interposición de empaquetaduras del soporte.

Igualmente, el tubo aislador puede ser introducido en la funda por medio de un collar con interposición de empaquetaduras.

La bujía es entonces desmontable y los elementos que la componen intercambiables. Si el aislador se rompe, cosa que, indefectiblemente, llega a suceder, basta reemplazarle para que la bujía continúe prestando su servicio normal.

El montaje de una bujía es muy delicado, razón por la que no todos los aficionados se atreven a hacerlo. La colocación del aislador debe ser enérgica, ya que al cerrar fuertemente una pieza de porcelana en una metálica suelen ocurrir con frecuencia bastantes percances.

Por esta circunstancia la bujía desmontable sigue

su curso normal, pero no acaba de generalizarse, a pesar de la aparente lógica de su construcción.

La bujía no desmontable lleva un tubo aislador incrustado en la funda y un electrodo central incrustado en el tubo aislador. Los medios de fijación varían según las marcas; pero el propietario no tiene precisión de conocerlos, ya que no modifican el uso y las cualidades fundamentales de la bujía.

BUJÍAS ESPECIALES PARA USOS DIVERSOS

El espíritu de inventiva ha tenido en esta materia tanto desarrollo como en otras, existiendo infinidad de bujías con dispositivos originales para responder a necesidades, ya reales, ya imaginarias, como son:

"Bujías de ruptura", en las que el electrodo central lleva una solución de continuidad, si bien la chispa salta en dos puntos (en la ruptura y en la bujía). Atribuimos a estas bujías la cualidad de aumentar el calor de la chispa producida en el cilindro.

"Bujías-grifos de la cámara de compresión", que permiten la introducción de la gota de esencia, facilitando así el arranque del motor.

"Bujías de expulsión automática de los gases quemados", en las que se emplea una cavidad en la cual entra y sale el gas alternativamente.

MODO DE ELEGIR LAS BUJÍAS

El trabajo impuesto a las bujías en los motores de alta compresión y de gran velocidad de rotación es enorme, y los constructores de estos aparatos han tenido que realizar grandes progresos para satisfacer a los constructores.

Existen hoy día modelos irreprochables para todas las exigencias. El empleo de bujías de calidad excelente se impone en todos los motores; ninguna economía es menos aconsejable que el utilizar bujías deficientes por ser de precio más bajo.

Los modelos de bujías presentados por una marca acreditada son, por lo general, bastante diversos; no siendo esta diversidad, ni mucho menos, debida a las exigencias individuales, sino, realmente, impuesta por las necesidades de los motores en sí. Por tanto, al elegir una bujía hay que especificar al fabricante el motor para el cual esté destinada.

Las fundas son más o menos grandes, según la disposición de los tapones de válvula o de las culatas sobre las que se atornillen las bujías.

El electrodo central se sumerge más o menos en el cilindro según el régimen a que funcione el motor. Si se trata de un motor de compresión débil, el electrodo se prolonga bastante en la masa gaseosa. Si se trata de un motor de compresión alta desaparece en la funda, ya que la refrigeración exige un electrodo pequeño; por otra parte, se ha comprobado que la chispa producida en el interior de la funda favorece la propagación del encendido de la masa gaseosa.

Si se monta una bujía demasiado pequeña en un motor de compresión baja, el encendido será imperfecto, pues los electrodos se encuentran en una bolsa donde los gases quemados no están completamente expulsados en el momento de la aspiración y de la

RAMON CALATAYUD RUIZ

Agencia Oficial FORD

J A E N

compresión. Estos gases inertes impiden que se inflamen los nuevos, y cuando éstos se encienden con demasiada lentitud se provoca el calentamiento del motor, perdiéndose no solamente fuerza y esencia, sino que el motor trabaja con dificultad y la aceleración es deficiente.

Si se monta una bujía demasiado grande sobre un motor de compresión alta, la bujía se calienta de forma que se expone demasiado al calor de la explosión, produciéndose el encendido automático. Esto no es más que una indicación general, ya que la cuestión es muy compleja e intervienen en ella muchos otros factores, como la naturaleza y diámetro de los electrodos, dispositivos de refrigeración, etc.

Utilizad con preferencia una bujía de funda corta, a menos que la forma de su ranura exija una larga, pues la bujía con funda grande no se refrigera tan bien.

PRECAUCIONES A OBSERVAR EN EL USO DE LAS BUJÍAS Y CUIDADOS QUE ÉSTAS REQUIEREN

Para atornillar o destornillar una bujía pueden utilizarse llaves ordinarias, de estrella o tubulares. Es preciso tener mucho cuidado de encajar bien la llave antes de accionarla, así como de no maniobrarla en mala dirección, pues podría romperse el aislador.

La ensambladura de la bujía en el cilindro va asegurada por una junta metálica, que debe estar siempre en buen estado si se desea evitar las pérdidas de gas.

La distancia de los electrodos con un alumbrado por magneto debe ser de 4 a 5/10 de milímetro. Si la distancia fuere exagerada, la chispa podría pasar al pararrayos situado al aire libre, y además la puesta en marcha sería siempre más difícil, el funcionamiento en general deficiente y las bujías tenderían a recalentarse. Con el alumbrado por batería, como la chispa es mejor en las velocidades bajas, se puede ajustar la distancia de 6 a 8/10 de milímetro. Existen cuñas adecuadas para el ajuste (combinadas generalmente con la llave de magneto); pero cada cual puede fabricarse una a su gusto para su uso personal. El ajuste debe efectuarse preferentemente con el electrodo de masa más que con el electrodo central encajado en el aislador.

Hay que velar asimismo por la limpieza de los electrodos. La existencia de aceite quemado y el depósito de carbón puede facilitar el paso de la chispa del electrodo aislador a la masa. Las bujías sucias, aunque no haya un corto-circuito, producen una chispa muy débil; pueden limpiarse fácilmente con gasolina y un cepillo duro. Recomendamos se limpien de vez en cuando las bujías engrasadas con un cepillo metálico impregnado de esencia. Existen también soportes de bujía llenos de esencia y aparatos con aguja de limpiar. Estos últimos ofrecen el inconveniente de llenar el aislador de polvo metálico y de facilitar eventualmente los corto-circuitos. Lo más conveniente es emplear un cepillo duro que no sea metálico o un pedazo de madera dura tallado en punta, que es sumamente indicado para eliminar las partículas de carbón o las gotas pequeñas de metal que podrían realizar la conexión de dos electrodos pasada la fusión parcial de uno de ellos.

No debe transportarse nunca una bujía más que en su caja o atornillada a su soporte especial. Un automovilista prevenido debe tener el mismo repuesto de bujías que tenga de cilindros.

Si una bujía se ha llenado de grasa no debe montarse sobre el mismo cilindro una vez limpia, sino sobre otro nuevo, pues una bujía recién limpia es más sensible que cualquier otra y tiene más facilidad de engrasarse; además, el cilindro sobre el que hubiere estado montada retendrá con seguridad, por consecuencia del encendido defectuoso, mayor cantidad de aceite.

No creáis que las bujías han de duraros eternamente; al cabo de 12.000 kilómetros de recorrido una bujía ha cumplido ya su misión, aunque en apariencia se halle en perfecto estado.

AMORTIGUAMIENTO DE LAS BUJÍAS

Si el motor alumbra mal o irregularmente, hay muchas posibilidades para que una o varias de las bujías sea la causa.

Para averiguar cuál es la bujía deficiente pueden ponerse sucesivamente cada una de ellas en corto-circuito por medio de un destornillador agarrado por el mango de madera y en el que la punta toque a la vez la masa del motor y la parte superior de la bujía. Si ésta es buena, la batería disminuye su tensión, y si el motor no tiene muchos cilindros, se parará seguramente.

Además del engrase, cuyo tratamiento hemos explicado ya en el párrafo anterior, la bujía puede sufrir alguna grieta imperceptible debida al aislador.

Si una bujía presenta una grieta y se la hace funcionar al aire libre con la funda colocada sobre la masa del motor, suele suceder que la chispa salte con completa normalidad; pero en la mezcla comprimida, menos sensible a la electricidad, la chispa salta por la grieta. Este método de comprobar las bujías no es en ningún modo concluyente. Es mucho mejor dejar atornillada la bujía en el cilindro y utilizar el procedimiento del atornillador, o, en otro caso, el consistente en apartar el hilo de la bujía, teniéndole a uno o dos milímetros de la parte superior de la misma.

Si se produce un encendido de contra-tiempo (retorno al carburador) sin intervención alguna del engrase del motor, proviene de que las bujías se calientan por una razón; la más probable, porque no son adecuadas al tipo del motor y que, quedando sus puntas al rojo, se produce el alumbrado en el momento de la apertura de admisión.

EL CUIDADO DE LOS HILOS

En caso de irregularidad en el alumbrado, no siempre serán la causa las bujías, pues puede suceder que el manantial de electricidad de alta tensión no funcione bien. Existen asimismo otras causas que pueden ser también responsables: el aislador que se caliente y se corte, bastando esto para que la corriente salte a la masa metálica.

Es, pues, siempre preciso comprobar periódicamente el estado de los hilos de la bujía.

FAUSTINO ARROYO Y CARO

Agencia Oficial FORD

Garage España.

LINARES

Por qué Ford es partidario de los cuatro cilindros

RAZONES DE INGENIERÍA DEMUESTRAN LA EFICIENCIA Y POPULARIDAD DEL FORD 4-CILINDROS

Si no pudiérais contestar concretamente y con razonamientos convincentes a la pregunta "¿Por qué el motor de 4-cilindros es una característica del Ford?", leed este artículo.

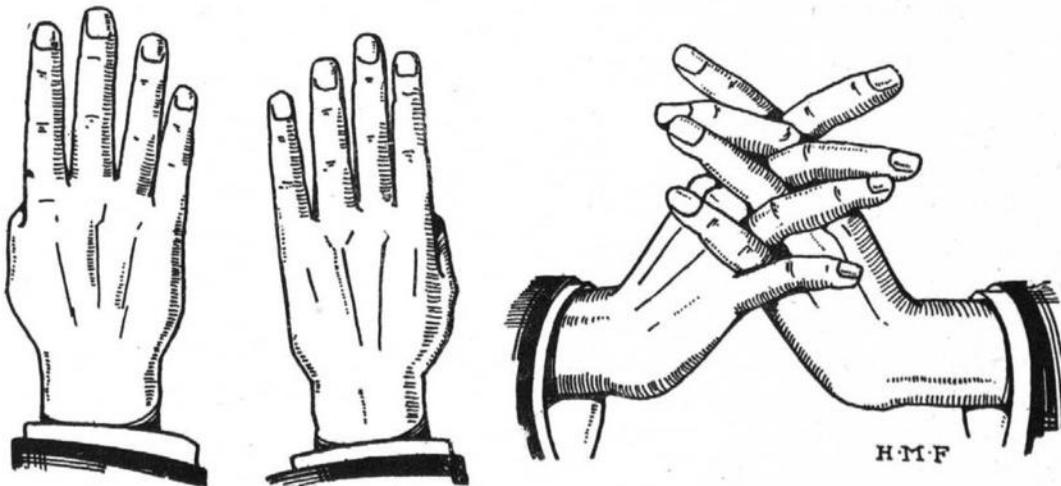
Los ingenieros Ford eran libres de escoger lo que consideraran mejor y más conveniente al empezar a construir el modelo "A", pues no habían recibido indicación de ningún género respecto a su construc-

dos motores de 4-cilindros colocados uno tras otro, como sucede en el Packard, Duesenberg, etc.

Para comprender fácilmente la manera de cómo un motor de 8-cilindros se compone en realidad de dos de 4-cilindros, juntad las manos, figurádoos que los dedos de cada mano representan los dos grupos de cilindros de un motor "ocho en recta".

Cruzando los dedos de ambas manos se representarán los dos grupos de cuatro cilindros de un V-ocho, como en el Lincoln o el Cadillac.

También existe el motor "cuádruple-cuatro", como



Todos los motores de ocho cilindros son en realidad cuatro dobles

ción. Eligieron, pues, deliberadamente, un motor de cuatro cilindros por considerarlo más adecuado a un coche de tamaño y peso no muy grandes.

Hay actualmente dos clases de motores de automóviles:

El motor 4-cilindros, de los cuales Ford es un ejemplo saliente.

Y el motor 6-cilindros, utilizado ahora por la mayoría de las marcas.

¿Opinión sobre los coches de 8-cilindros?—preguntaréis.

Como tipo de motor de automóvil, el 8-cilindros es siempre un motor de cilindros "cuatro-dobles". Puede consistir en dos motores de 4-cilindros colocados uno a cada lado del motor, o sea el verdadero "cuatro doble", como, por ejemplo, en el Lincoln, Cadillac y La Salle, o un "cuatro en serie" con los

el 16-cilindros del Cadillac. Esto es especialmente interesante, teniendo en cuenta que hace unos años, cuando los fabricantes del Cadillac no construían motores más que de 4-cilindros, publicaba esta marca grandes anuncios diciendo que Cadillac no fabricaría nunca un 6-cilindros. Fiel a esta afirmación, Cadillac ha construido desde entonces coches de 8-cilindros con su compañero La Salle, también un ocho. Ahora que el Cadillac construye un coche mayor y de más lujo, no se ha decidido por un 12-cilindros o un "doble-seis", sino que ha saltado a la cifra de 16-cilindros. Un coche construido exclusivamente para multimillonarios, sin economía ninguna en su funcionamiento.

Fijaos bien y observad cómo fabricantes que estaban construyendo motores de seis cilindros los están ahora fabricando de ocho. ¿Por qué abandonar los "six" para construir "ochos", si los primeros eran tan excelentes? No hay en el mercado ningún coche de 6-cilindros que haga tanta competencia entre los de su clase como lo hace el Ford entre los 4-cilindros.

Studebaker, por ejemplo, ha construido numerosos coches de 6-cilindros, construyéndolos ahora de ocho para acoplarlos a los antiguos "chassis" y venderlos a precio más elevado. Construyendo ambos motores, de 6 y 8 cilindros, ¿por qué Studebaker

CARROCERIAS HISPANAS

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

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

hace resaltar la fuerza y mayores velocidades de un 8-cilindros? ¿Por qué no continúa construyendo los de seis?

He aquí un resumen de las marcas que empezaron a construir coches de 6-cilindros y que ahora forman parte de los partidarios del 8-cilindros: Auburn, Blackhawk, Du Pont, Elcar, Gardner, Graham Paige, Hupmobile, Jordan, Kissel, Locomobile, Peerless, etcétera; y, desde luego, algunos fabricantes famosos, como el Pierce-Arrow, Packard, etc., que al principio construían "six", los han desterrado por completo para fabricar "ochos", o "cuatro en serie" exclusivamente.

Si los 6-cilindros eran tan buenos, ¿por qué han dejado de construirlos Packard y Pierce-Arrow para limitarse a los 8-cilindros o "cuatro en serie"?

LOS ANTIGUOS 12-CILINDROS

¿Dónde están los motores de 12-cilindros que ayer se construían? Difícil de saberlo.

Durante los años de la gran guerra, desde 1910 a 1923, parecía que los motores de 12-cilindros eran los que iban a tener más aceptación, dedicándose a



Murieron por sus cilindros, y todos estos seis dobles murieron en vano

su construcción muchos fabricantes, como Austin, Enger, Hal, Kissel, Pathfinder, National, Haynes, Singer, etc.

Es interesante observar que hoy día, diez años después de la enorme popularidad alcanzada por el 12-cilindros, el valor de un coche usado modelo "T" Ford 1924, 4-cilindros y de coste de fábrica inferior a 500 \$, es mayor que el valor de un coche usado Noah's Ark 1920, 12-cilindros, cuyo precio, de nuevo, era de unos 5.000 \$. El tiempo, indudablemente, es el encargado de poner siempre en claro la verdad.

REGULACIÓN DE LAS EXPLOSIONES

Los pistones y bielas Ford están verdaderamente regulados dentro de límites muy reducidos. Sin embargo, otros fabricantes de automóviles ponen un cuidado especial en equilibrar las piezas en movimiento del motor. No comprendemos la razón de considerar tanto el *peso* de las piezas en movimiento y descuidar, no obstante, la proporción de las presiones *explosivas* de los pistones, que puede oscilar fácilmente en unos cientos de libras.

Con una presión explosiva de 400 libras o más por pulgada cuadrada, la presión en cada pistón puede llegar a unas 4.800 libras por cada uno. Por tanto, la más pequeña variación en la cantidad de combustible puede alcanzar diferencias que lleguen hasta "cientos de libras" en la presión de los pistones.

Observad este detalle importante, una de las ventajas del Ford 4-cilindros: *la distancia del carburador a cada uno de los cuatro cilindros es exactamente la misma.* Como consecuencia de esto, en el Ford se distribuye el combustible con igualdad y proporción en cada uno de los cuatro cilindros, lo que significa que el motor desarrolla la máxima potencia en los cuatro cilindros, rueda más suavemente y resulta más económico en combustible. Asimismo, el carbón se forma menos rápidamente, ya que la mezcla es adecuada en los cuatro cilindros, en vez de ser demasiado rica en algunos o demasiado pobre en otros, lo que sucede siempre con una distribución irregular de combustible.

Observemos ahora las características de un motor 6-cilindros y veremos la distancia tan pequeña que hay entre los cilindros 3 y 4, siendo mucho mayor la existente entre el 1 y 6, e igualmente distinta de estas dos la que media entre el 2 y 5. Casi todos los motores 6-cilindros son de esta clase, y enteramente parece que sus fabricantes han perdido toda esperanza de dar a los mismos una distribución igual de combustible, cosa, en realidad, bastante difícil.

La creciente aceptación del "ocho" al precio del motor 6-cilindros es debida en parte al hecho de que casi todos los 8-cilindros "cuatro dobles" tienen aspiración doble, una en cada grupo de los cuatro cilindros. De esta forma se obtiene buena distribución de combustible, mayor fuerza y marcha más suave, así como muchas otras ventajas inherentes a un buen motor de 4-cilindros.

En una revista de ingeniería automovilista ha pu-

José Viudes



Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN



Capuchinas, 8

Teléfono 2643

MURCIA

blicado recientemente Mr. P. M. Heldt un artículo, en el que dice: "La *doble* aspiración, que fué introducida el año pasado en los motores verticales de 8-cilindros, se utiliza ahora en casi *todos* los motores de esta clase." En otras palabras: con objeto de conseguir una distribución regular de combustible en los motores de 8-cilindros, se utiliza el tipo de "4-cilindros", obteniendo así las mismas características ventajosas de éste.

A continuación señalamos otras ventajas importantes del motor tipo 4-cilindros:

1. Fuerza y facilidad de arranque.
2. Seguridad.
3. Sencillez—menos piezas que se desgasten y que sea preciso reponer.
4. Peso más ligero, debido a su estructura más pequeña.
5. Motor pequeño—más capacidad para pasajeros.
6. Marcha suave.
7. Robustez en el árbol cigüeñal y árbol de levas.
8. Amplios cojinetes.
9. Mejor refrigeración de válvulas.
10. Distancia igual entre los cilindros.
11. Economía de combustible, pues se pierde menos calor por las paredes de los cilindros.
12. Menor coste por kilómetro.

Cuando el coche Ford modelo "A" no era más que una *idea*, y antes de que fuera dada la conformidad al primer coche de pruebas, se consideraron y estudiaron muchas clases de motores de diferente número de cilindros.

La Ford Motor Company no ha limitado sus ex-

FRANCISCO DE P. VELARDE

Agente Oficial FORD

Matía, 4 (garage).

CADIZ

periencias de fabricación a los coches de cuatro cilindros; por el contrario, cuando solamente se construían coches de uno y dos cilindros, Ford fué uno de los primeros que lanzó el motor 4-cilindros, cuando todavía era creencia de muchos constructores de automóviles que el 2-cilindros era suficiente.

Hace más de veinte años, la Ford Motor Company construyó coches de 6-cilindros. El Ford modelo "K" fué uno de los primeros y mejores de los "six". Recordamos perfectamente cómo este coche funcionaba en toda ocasión mejor que cualquier otra marca de aquel tiempo. Durante los últimos ocho años, la Ford Motor Company ha construido un motor 8-cilindros o "doble cuatro" para el Lincoln, que, a su vez, está a la cabeza como el mejor coche que pueda producirse, sin tener en cuenta su coste de fabricación.

COMO SI COMPRÁRAIS UNA CASA...

Si estuviéramos en gestiones de comprar una casa, viendo una bonita y bien construída de cuatro habitaciones y otra más grande con seis habitaciones, y nos ofrecieran esta última al mismo precio que una de cuatro, ¿qué pensaríamos?

El sentido común nos diría indudablemente que no puede costar igual la calefacción de seis habitaciones que de cuatro; que la casa de seis habitaciones tendría más gasto de luz, impuestos, conservación (empapelado de paredes, pintura de puertas y ventanas, etc.), y que sufriría una depreciación mayor.

En segundo lugar, no comprenderíamos que, con las mismas facilidades de construcción (las de la Ford Motor Company exceden a las de cualquier otra marca), pudieran costar igual la casa de seis habitaciones que la de cuatro, pues en este caso la primera no estaría construída con tanta perfección. Sobre todo, si su apariencia exterior fuera de muchos adornos y hasta algo recargada, desconfiaríamos en seguida, como es lógico, de la solidez de sus cimientos y demás detalles arquitectónicos.

Hoy día los compradores de automóviles desean potencia, comodidad y una marcha suave. Para obtener estas cualidades no había necesidad ninguna de desterrar en el modelo "A" los 4-cilindros, de probado y excelente resultado, solamente para lograr nuevos argumentos de venta. No podía olvidarse el admirable resultado de los 15 millones de Ford modelo "T"; así pues, la decisión de instalar en el modelo "A" Ford un 4-cilindros no se tomó, ni mucho menos, impremeditadamente, sino que, por el contrario, está ampliamente justificada.

"Construir con sencillez y cada vez mejor". Esta ha sido siempre base fundamental del éxito de la ingeniería Ford. El motor 4-cilindros colocado en el modelo "A" Ford, bajo todos aspectos perfeccionado, es una prueba incontestable de esta norma.

Para todo presunto comprador de un medio de transporte económico, es de innegable interés saber que cerca ya de tres millones de Ford modelo "A"

Agencia Oficial FORD

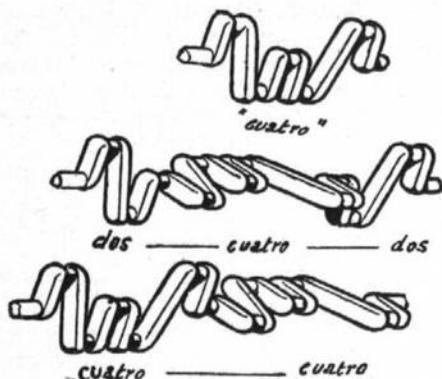
Manuel Garrido Márquez

Gran Vía, 26 GRANADA

Usad aceites YACCO

han demostrado la importancia de la sencillez como factor principal en el transporte económico.

El adjunto grabado no solamente muestra la construcción fuerte y reducida del árbol cigüeñal del motor Ford 4-cilindros, sino que indica también la admirable proporción de los cuatro pistones. Se observará que los pistones 1 y 4 están montados sobre un par de codos, de forma que los cilindros se mueven juntos hacia arriba y abajo, mientras el par central, pistones 3 y 4, se mueve igualmente en sen-



Manera de combinar dos árboles cigüeñales de cuatro para formar un árbol para mover los ocho cilindros

tido recíproco. De esta forma, mientras los pistones 1 y 4 se mueven hacia abajo, en dirección a la base del bloque de cilindro, creando así una gran fuerza ascendente opuesta a la dirección de su movimiento, el par central de pistones se mueve en sentido contrario, equilibrando de esta manera la fuerza desarrollada por los pistones de movimiento descendente. El movimiento opuesto de los dos pares de pistones proporciona al vehículo un equilibrio perfecto y una marcha suave, ya que la fuerza ininterrumpida de dos de los pistones está contrapesada y anulada por los otros dos.

El presidente de una Compañía que en la actualidad construye vehículos 8-cilindros, nos ha dicho lo siguiente: "Un motor pequeño que tenga un árbol cigüeñal grande con tres o cuatro cojinetes es preferible a un motor grande con cinco o siete cojinetes y un árbol cigüeñal más ligero, que creen los fabricantes es posible colocar para aumentar el número de cojinetes. Muchas de las averías de los motores tienen su origen en la poca resistencia del árbol cigüeñal."

El motor Ford 4-cilindros tiene la ventaja de que sus árboles cigüeñal y de levas son cortos y resistentes, reduciendo así las vibraciones, que siempre

ANTONIO LOPEZ GONZALO

Agencia Oficial FORD

Caravaca

aumentan con la longitud del árbol cigüeñal, sin contar el número de cojinetes principales que se empleen para sostenerle. Esta es la razón por la que los árboles cigüeñales de motores de más de cuatro cilindros se construyen tan pesados, no para aumentar su resistencia, sino para obtener en los mismos la mayor rigidez posible y reducir la vibración, uno de los mayores inconvenientes de los motores de muchos cilindros. Por esto también, en algunos de los coches 6-cilindros de mayor precio se colocan dispositivos para atenuar la vibración.

Con el motor 4-cilindros no es preciso que el volante sea de un tamaño o peso determinado. El volante Ford es fuerte, de tamaño amplio y equilibrado estática y dinámicamente, cualidades que sólo se encontraban en coches de precio más alto hasta la aparición del Ford modelo "A".

NO HAY, EN REALIDAD, ABUNDANCIA DE POTENCIA EN EL "SEIS"

El argumento de "impulsos continuos de potencia", empleado por los agentes de venta de los coches 6-cilindros, no resiste a un verdadero y detallado análisis de ingeniería.

Con las tapas de cilindro de compresión tan alta que ahora se utilizan, podríamos preguntar a los que sostienen la anterior afirmación: ¿Cuál es la duración de un impulso de potencia? Esta es la cuestión.

Ciertamente que, aunque haya enorme compresión en los pistones, el empuje efectivo se transmite desde el pistón al árbol cigüeñal por la biela cuando aquél está en el punto muerto superior y a una distancia inferior a 10 grados, aunque podemos suponer generosamente que sea a 15 grados después del punto muerto superior. Ahora bien, echad una ojeada a cualquier gráfico que indique "la presión mínima efectiva" y veréis que, en realidad, toda la fuerza de explosión ha sido producida cuando el pistón ha llegado a la posición de 90 grados.

En resumen, la presión rápida en el golpe de fuerza de un motor de automóvil es tan conocida que, como una cosa corriente y natural, las válvulas de escape se abren a 45 ó 50 grados (algunas veces más) antes de llegar al punto muerto superior, anulando así toda posibilidad de que se produzca alguna potencia desde ese punto.

De 15 hasta 90 grados tenemos una fuerza efectiva de 75 grados. Con un motor de 6-cilindros existen solamente seis veces 75 grados, o sea 450 grados de potencia, en un total de dos revoluciones completas o 720 grados. Es decir, solamente la mitad de tiempo aproximadamente.

Una de las ventajas del motor 4-cilindros es que

BRUNETE Y BOTIJA

Fabricación de accesorios para automóviles.

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

Cadarso, 13 - MADRID - Teléf. 17779

FAUSTINO ONATE

Agencia Oficial FORD

ARANJUEZ

LUIS CUADRA

Agencia Oficial FORD

UBEDA

solamente tiene ocho válvulas, mientras otros motores con mayor número de cilindros tienen doce o más válvulas. En el motor 4-cilindros hay espacio suficiente para una refrigeración conveniente alrededor de las válvulas, y los asientos de las mismas están rodeados de camisas de agua de enfriamiento. Huelga ponderar la importancia de este detalle teniendo en cuenta las condiciones tan rudas de funcionamiento de las válvulas de escape, en contacto continuo con los gases de combustión. El Ford modelo "A" puede rodar una gran cantidad de kilómetros sin sufrir fatiga ni recalentamiento alguno, debido a la refrigeración adecuada de sus válvulas.

Hace algunos años se discutía que el motor 6-cilindros era más flexible que el de cuatro, ya que podía desarrollar velocidades más altas y más bajas. De entonces acá hemos ya comprendido que la *flexibilidad* de un motor depende principalmente, más que de los cilindros, del carburador, aspiración y distribución del combustible, buena mezcla de éste aun a velocidades muy bajas, ignición perfecta, pistones y bielas ligeros y un volante adecuado.

Otra característica del motor 4-cilindros es que, por su estructura sólida y compacta, se produce una corriente uniforme de gas a los cilindros. La distribución igual de combustible en cada uno de los cuatro cilindros es asimismo un factor importantísimo en la marcha suave y potente de un motor. En el motor 4-cilindros solamente uno de éstos aspira el combustible del carburador, mientras que en otros motores de mayor número de cilindros hay a veces, al mismo tiempo, dos de ellos aspirando gasolina de un solo carburador, dificultando así una buena carburación.

En los motores 6-cilindros no es posible una distribución igual de combustible, o al menos sus constructores no han podido conseguirlo por ahora.

La economía de funcionamiento de un coche debe comprender otras ventajas igualmente convenientes; entre ellas, la seguridad, facilidad relativa de reparaciones, precio reducido de las piezas de repuesto y economía en gasolina y aceite, características todas comprendidas en el motor Ford 4-cilindros. Hasta los propietarios de Empresas de transporte que llevan siempre registros detallados del coste de funcionamiento de sus coches, nos dicen que el Ford modelo "A" economiza, en relación con los coches 6-cilindros, más de dos centavos de gasolina por kilómetro, y suponiendo que un coche rueda 15.000 kilómetros al año (porcentaje razonable, va que cada vez se conduce más y a mayor velocidad), esta economía se convertirá en 200 \$ anuales, economía que irá creciendo todos los años, en interés del propietario, hasta llegar a unos diez años, duración pro-

Usad aceites YACCO

bable de un Ford modelo "A"; encontrándose entonces el dueño del coche con que el ahorro, que parecía tan insignificante, se ha convertido en unos miles de pesetas.

La experiencia del público, obtenida con la propiedad y uso de tres millones de coches Ford modelo "A", demuestra concluyentemente que el número de sus cilindros es el más adecuado para hacer frente a las necesidades de la mayoría de los propietarios, unido a esto su coste mínimo de sostenimiento y admirable funcionamiento.

Aquellos presuntos compradores que estuvieren en la idea de que para alcanzar velocidades grandes es preciso mayor número de cilindros, se convencerán, si prueban nuestra marca, de que no hay ningún coche con tal reserva de potencia, aun a 90 y 100 kilómetros por hora, y que funcione con la perfección del Ford modelo "A".

Si cualquier partidario de los 6-cilindros os afirmara que su coche tiene mejor equilibrio o movimiento, podéis preguntarle por qué los tan famosos y conocidos "six", como el Buick, Crysler, Franklin, el estupendo Graham-Paige, Hupmobile, etc., precisan poner amortiguadores en sus árboles cigüeñales para obtener una marcha suave.

LA FUERZA DE LOS MOTORES EN LAS PRUEBAS DE VELOCIDAD

¡Cinco mil millas a toda velocidad! Se necesitan en verdad motores excelentes para sostener este recorrido a unas 80 ó 100 millas por hora.

Esta es la razón por la que durante cerca de veinte años se han considerado por todo el mundo automovilista las carreras de 500 millas celebradas el "Memorial Day" en el "stand" de Indianópolis como una demostración concluyente de los coches más rápidos y potentes.

Claro es que la suerte y condiciones en que se halle el conductor pueden influir bastante en los ganadores de la prueba; pero, de todas formas, podemos considerar que los diez primeros coches que terminan antes la carrera son mejores que sus competidores.

Las cifras indicadas a continuación son el resultado de las carreras celebradas en Indianópolis desde el año 1911 al 1923, tomadas del programa oficial.

Desde el punto de vista de ingeniería, dos tipos de motor han terminado siempre la prueba entre los diez primeros; en primer lugar, los coches 4-cilindros, que desde 1911 a 1923 han hecho una espléndida demostración, con un total de 65 coches, y en segundo lugar, el motor tipo 6-cilindros, que se ha clasificado en número de diez en las pruebas ce-

DIEZ HIDALGO

Agencia Oficial FORD

SAGASTA, 1

Teléfono 1832

JEREZ DE LA FRONTERA**GALIANO**

Agencia Oficial FORD

Carretas, 3 - Teléfono 181 - TOLEDO

GONZALO RUIZ

Agencia Oficial FORD

Mayor, 2

SORIA

lebradas en los citados años. Desde 1911 ningún "six" ha llegado entre los diez primeros.

El "doble-seis", como su nombre lo indica, es hermano mayor del "six". En la carrera de 1919 un "doble-seis" llegó en sexto lugar, único coche de 12-cilindros que se ha clasificado hasta la fecha entre los diez primeros en las carreras de Indianópolis.

El tipo de coche 8-cilindros es, en términos técnicos, un "cuatro en serie", como el Packard o el Duesenberg, o bien un "doble-cuatro" cuando los dos grupos de cuatro cilindros están colocados uno a cada lado del motor, como en el Lincoln o en el Cadillac. Estos coches de 8-cilindros empezaron a tomar parte en las carreras de Indianópolis el año 1919, y desde 1900 a 1923 inclusive se han clasificado entre los diez primeros. A partir de esta fecha dichos diez primeros puestos fueron todos ganados por coches de 8-cilindros, en realidad "cuatro-dobles", únicos que han sido capaces de vencer al motor 4-cilindros en la repetida carrera.

Es interesante averiguar las razones por las que el motor 6-cilindros ha hecho una demostración tan deficiente en esta prueba de velocidad, para la cual, más que para ninguna otra, se requiere potencia y resistencia en el motor, así como buena aceleración y velocidad. Aunque la dificultad de conseguir una distribución uniforme de combustible en los seis cilin-

Usad aceites YACCO

dro ha sido siempre una desventaja seria de los "six", esto tendría menos importancia tratándose de coches para carrera, en los que se utilizaban "supercharges". Seguramente, los factores principales que han arrebatado el éxito a los motores 6-cilindros han sido la falta de un perfecto *equilibrio* en las piezas en movimiento y, desde luego, la dificultad de reparar proporcionalmente la cantidad de combustible.

RESULTADOS DE LAS CARRERAS DE INDIANÓPOLIS

1911	.....	6	4	4	4	4	4	4	6	4
1912	.....	4	4	4	4	4	4	6	4	6
1913	.....	4	4	4	6	4	4	4	4	4
1914	.....	4	4	4	4	4	6	6	4	4
1915	.....	4	4	4	4	4	4	4	4	4
1916	.....	4	4	4	6	4	4	4	4	4
1919	.....	4	4	4	.	4	.	4	6	4
1920	.....	4	.	.	.	.	.	4	.	4
1921	.....	.	.	4	.	.	.	.	.	.
1922	.....	.	.	.	4	.	.	.	.	.
1923	.....	.	.	.	.	4	.	.	4	.

¡Sesenta y cinco coches 4-cilindros! ¡Solamente diez coches 6-cilindros entre los primeros diez! ¡Sólo un 8-cilindros o un "doble-cuatro" puede vencer al 4-cilindros!

C A R R O C E R I A S
C O R T E Z O N

Especialidad en todos estos trabajos:

O M N I B U S ,
 C A M I O N E S ,
 C A M I O N E T A S ,
 V O L Q U E T E S
 B A S C U L A N T E S

Calle del Ferrocarril, núm. 34.

Teléfono 71660 ——— MADRID

ERENCHUN

TALLERES DE PINTURA

PARA AUTOMOVILES

D U C O

PIROXILINA

VITORIA:

BILBAO:

Francia, número 27 Marqués de Urquijo, B

COCHES MATRICULADOS EN MADRID

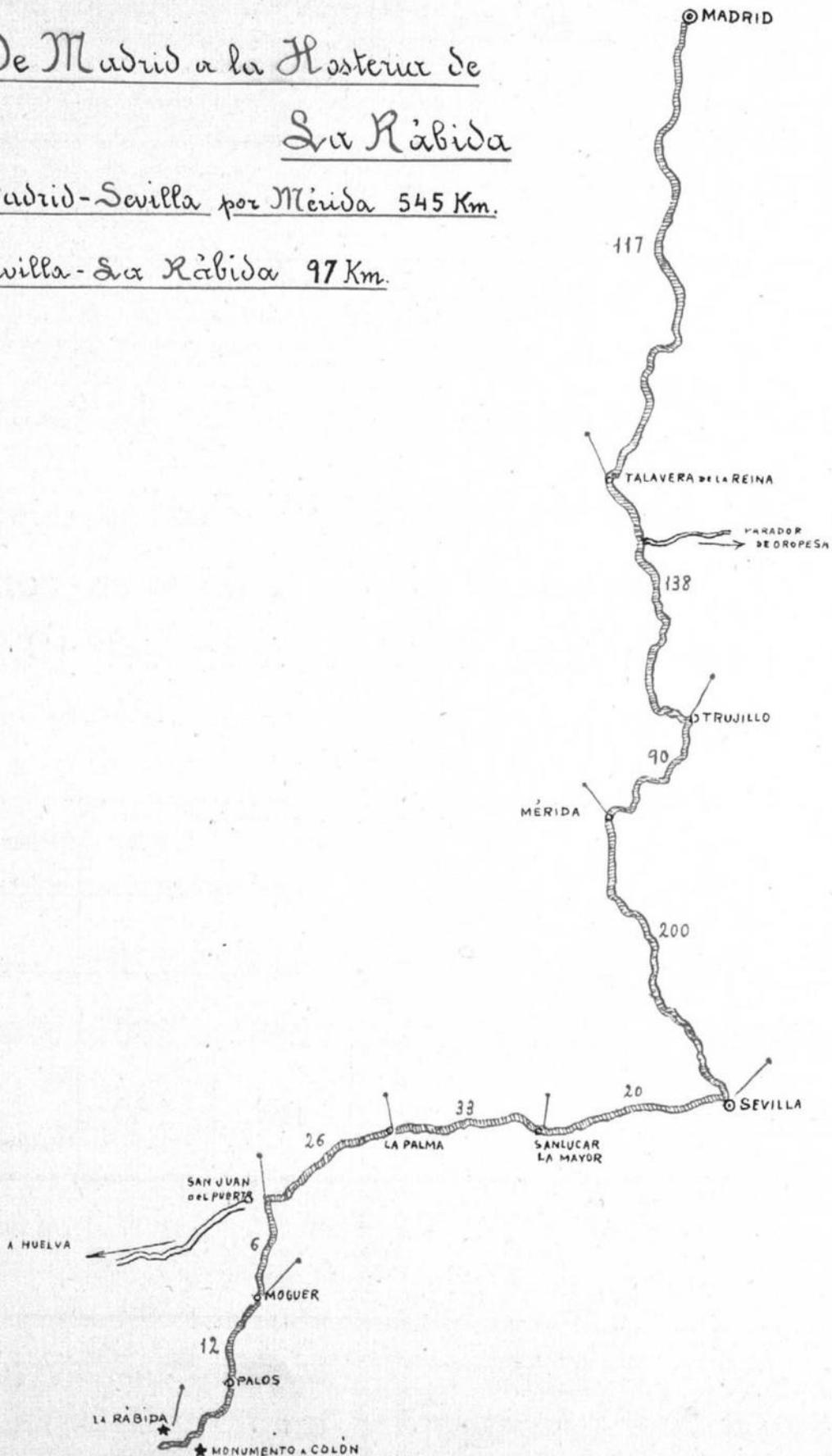
de algunas marcas principales desde
1.º de enero al 30 de junio y su com-
paración con igual período del 1929.

	1929	1930	Diferencias
Ford	488	591	+ 103
Citroën	288	270	— 18
Fiat.	161	160	+ 29

De Madrid a la Hosteria de
La Rábida

Madrid-Sevilla por Mérida 545 Km.

Sevilla-La Rábida 97 Km.



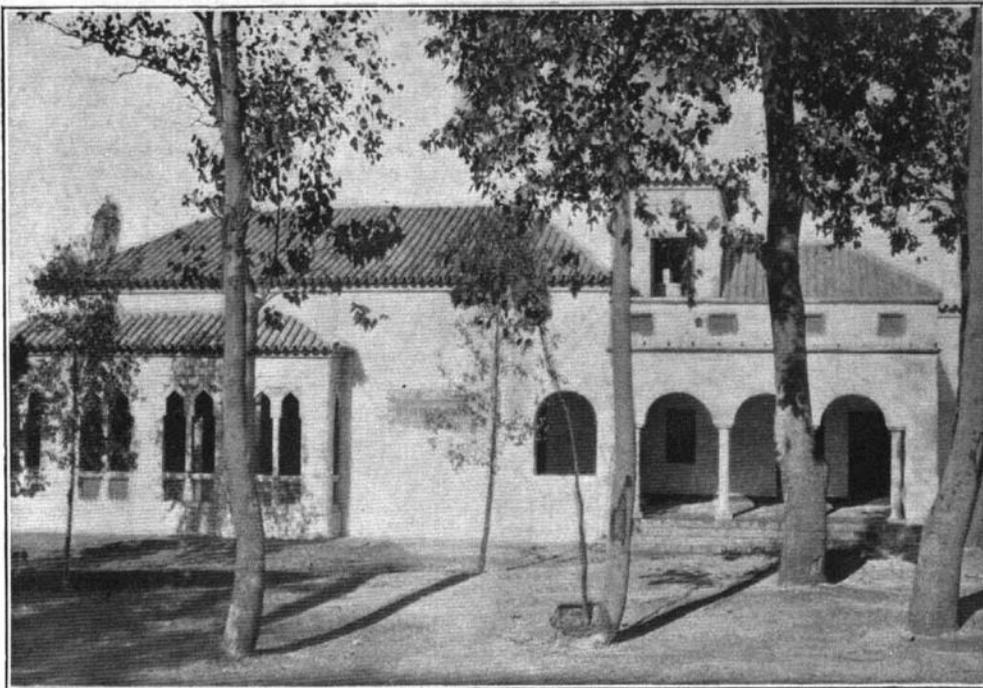
?

A 97

kilómetros

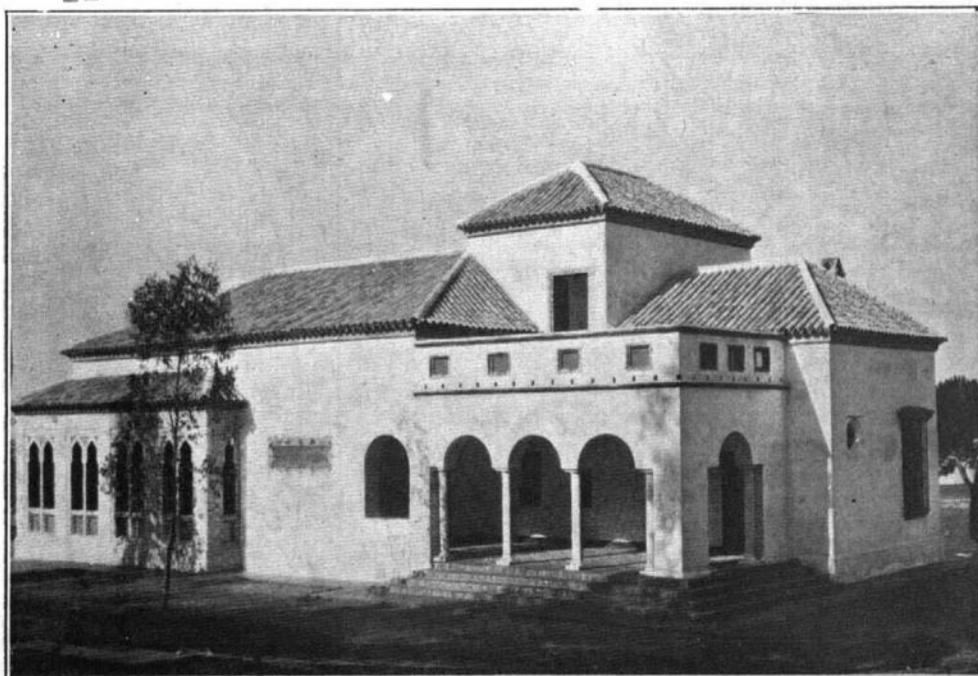
de

Sevilla



Hostería de la Rábida

Instalada por el
PATRONATO NACIONAL DEL TURISMO
en el histórico lugar de evocaciones
colombinas



Restaurant:

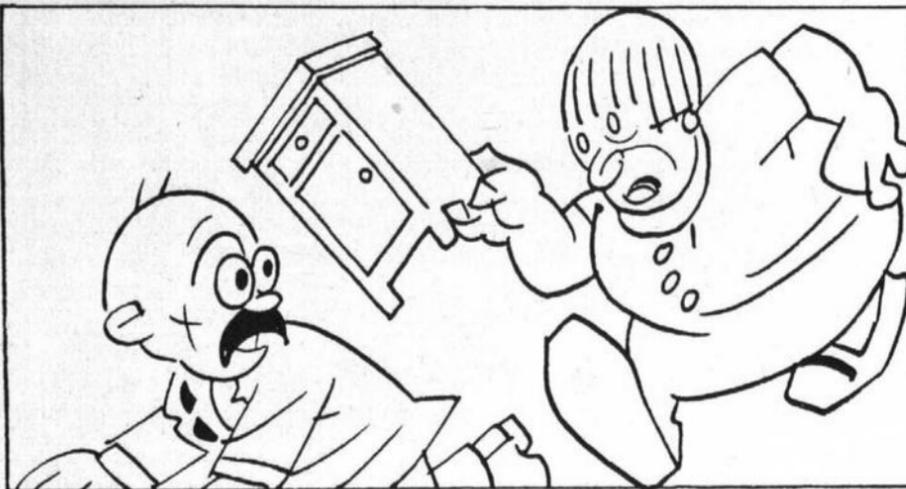
cubierto,

8

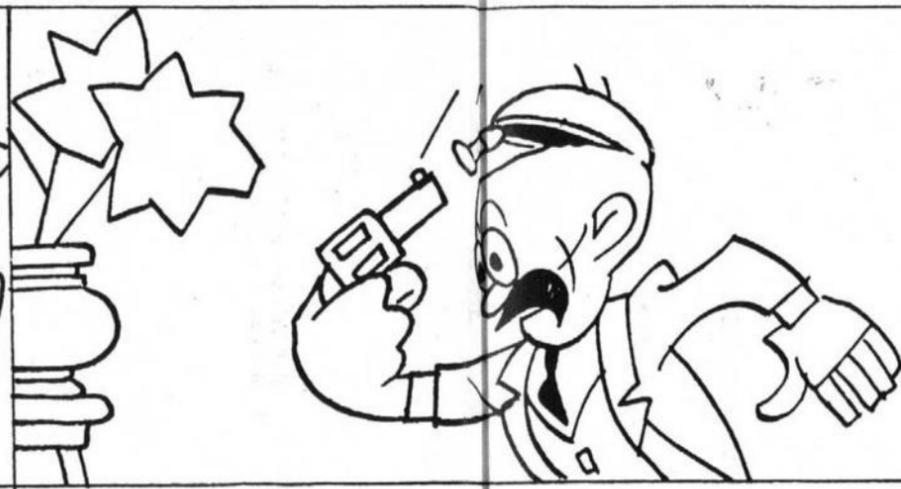
pesetas

§

TRAGEDIA CONYUGAL, por K-HITO



Doña Cundi y su esposo don Marcial se llevaban muy mal.



Para evitar el pobre esos excesos se levantó la tapa de lossesos.



Y su alma en la taberna, al poco rato, entró con la tapita y pidió un chato.



Después, para calmante de sus males, vagó por los espacios siderales.



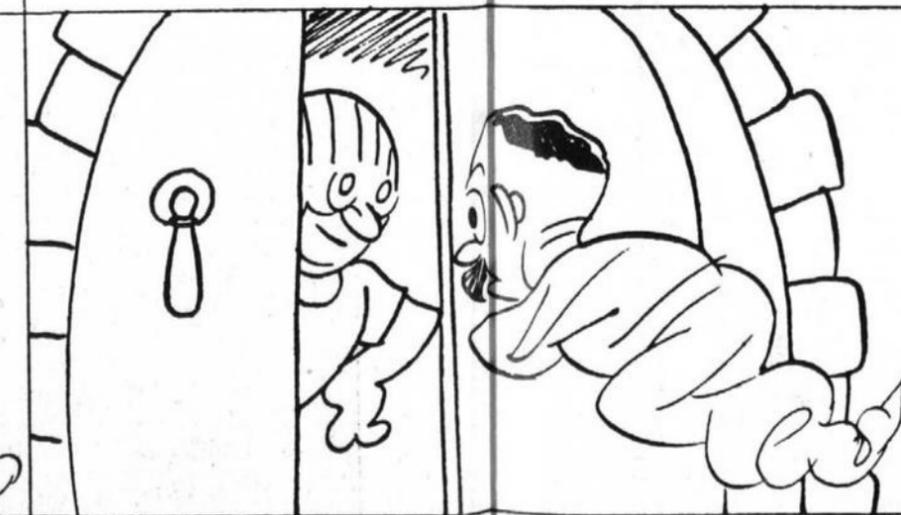
Alegre por dejar a doña Cundi sola en el mapa-mundi.



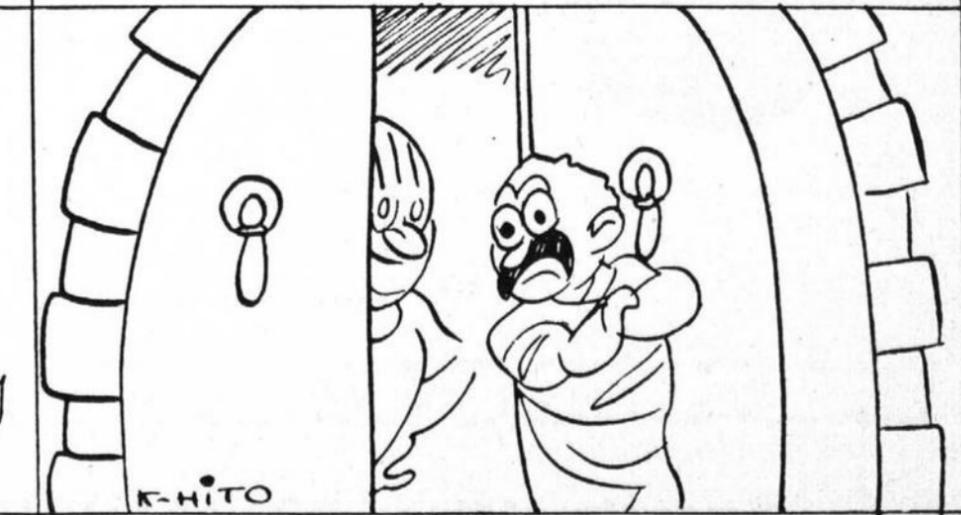
Mas su afligida esposa a poco muere de no sé qué cosa.



Y cuando llega al cielo don Marcial se encuentra con su esposa en el portal.



—¡Mujer infame!—le gritó, iracundo—, ¿cómo has venido antes que yo del mundo?



—Porque tomé mi alma un coche FORD y ha batido el "record".

Exija usted a su proveedor los

NEUMATICOS

“GOODRICH”



Reconocidos en el mundo entero por la extraordinaria flexibilidad de sus cuerdas y la insuperable resistencia de su goma, características que les hacen rendir un kilometraje sin igual.

Los
ingenieros
de la Casa

“GOODRICH”

perfeccionan
constantemente
sus procedimientos
de fabricación.

CASA CENTRAL:

B. F. GOODRICH (S. A.)

Sagasta, 21 y 23 - MADRID

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 junio de 1930.

M A R C A S	MADRID	BARCELONA	SEVILLA	VALENCIA	TOTAL POR MARCAS
Ford.	80	109	24	29	242
Citroën.	102	73	3	4	182
Fiat	40	25	5	10	80
Chevrolet.	45	41	15	18	119
TOTAL MATRICULADAS..	267	248	47	61	623

¿QUE OPINA USTED DEL FORD?

El coche Ford. es el mas comodo
y practico de cuantos he tenido. pues
su poblacion resulta el mas rapido
tanto por su pronta aceleracion como
por su tamaño y facil. manejo y
en carretera no existen curvas ni
puertos para el

Conde de Aldana

Es el Ford para mi el coche
ideal, pues con el consigo
llegar a corzaderas de cami-
nos imposibles con la
maxima comodidad.

Justo San Miguel

LAS PRUEBAS REALIZADAS

En Italia

LA PRUEBA DE VELOCIDAD Y REGULARIDAD "BRESCIA-PONTE DI LEGNO"

Aunque en el número anterior dábamos una ligera reseña del triunfo del coche Ford en la carrera Brescia-Ponte di Legno, celebrada recientemente en Italia, creemos de interés para nuestros lectores ampliarla con los datos adquiridos recientemente.

Una de las carreras de invierno más populares de Italia tiene lugar todos los años en el recorrido de Brescia-Edolo-Ponte di Legno, al pie de los montes Adamello y del paso de Tonele.

Ponte di Legno, estación de invierno muy frecuentada y que cuenta siempre con un número determinado de visitantes, ha visto afluir una avalancha de 250 automovilistas llegados para asistir a la prueba.

Carreteras largas y rectas, caminos estrechos y con revueltas, túneles construídos por las rocas, subidas empinadas con curvas y zig-zags; tal era el recorrido, cuyo principal mérito y aliciente era la variedad.

Por consecuencia de esta desigualdad del terreno, el automovilista que quiera sostenerse en una velocidad media elevada debe poseer un coche potente con frenos enérgicos y cambios rápidos, así como una dirección resistente y breve, cualidades todas que deben caracterizar un buen coche de turismo.

Brescia es una ciudad de aficiones muy deportivas, y semanas antes de verificarse la prueba ya no se habla más que de los automóviles y de la carrera.

Este año la carrera Brescia-Ponte di Legno fué un acontecimiento extraordinario: 220 coches tomaron parte en la prueba, de los cuales 21 Ford iban conducidos por sus propietarios.

Las carreras principales consistían en una prueba de velocidad para coches de todas categorías y las pruebas de regularidad para conductores aislados y para series de 12 coches cada una; el primer premio para la carrera de series consistía en una copa ofrecida por M. H. E. Turati, miembro del Parlamento.

El recorrido, de 119 kilómetros, era primero una línea recta de 20 kilómetros, permitiendo a los conductores ir a toda marcha; siguiendo después otros 20 kilómetros de camino estrecho y sinuoso, trazado en las rocas, a lo largo de las orillas del magnífico lago Iseo. La conducción durante esta parte del trayecto debe ser prudente. Puntas de roca estorban la visualidad en diversos sitios, y galerías y túneles añaden al trayecto una nota pintoresca. Siguen después 60 kilómetros de carretera difícil costeano la ribera del Oglio y atravesando pueblecitos antes de llegar a Edolo, donde empieza la famosa carrera de cuesta.

Esta consiste en 19 kilómetros de caminos por montañas llenos de dificultades con diversos virajes

A. CASAJUANA

AGENCIA OFICIAL

AUTOMOVILES

“FORD”

“LINCOLN”

Avenida Alfonso XIII: Diputación, 279

BARCELONA

ANGEL NUNO

Agencia Oficial FORD

Avenida Mirat, 33

SALAMANCA

JOSE MARIA RODRIGUEZ

Agencia Oficial FORD

Alcázar de San Juan

CIUDAD REAL

en zig-zag y subidas empinadas que terminan en las nieves y hielos de Ponte di Legno.

Un gran número de coches especiales de carrera con motores de compresión elevada ha tomado parte en esta carrera de velocidad en competencia con seis Ford, habiendo hecho uno de éstos el recorrido a una velocidad media de 81 kilómetros por hora, o sea, 119 kilómetros en una hora y veintinueve minutos, mientras que el mejor coche de carrera llevaba una media de 94 kilómetros.

La diferencia relativamente pequeña entre estas dos velocidades demuestra de manera patente los resultados obtenidos por los vehículos Ford.

Seis equipos de 12 coches cada uno han tomado parte en la prueba de regularidad, que fueron: tres equipos Fiat 514, dos equipos Bianchi S. 5 y un equipo Ford, compuesto de siete coches modelo "A" y de cinco coches modelo "A-F". Los coches Ford iban todos conducidos por sus mismos propietarios, acompañados de su familia o amistades.

El recorrido estaba dividido en secciones, controladas por puestos de cronometraje secreto. La velocidad mínima para los coches Ford estaba fijada en 50 kilómetros por hora.

La prueba consistía en sostener cierta velocidad (superior a 50 kilómetros) todo lo igualmente posible durante el trayecto. El equipo que terminara con sus 12 coches en el límite de tiempo marcado y con la mayor regularidad tenía opción a la copa Turati.

Los coches Ford rodaron espléndidamente y, fuera de una pequeña "panne", no sufrieron ninguna interrupción, llegando de Brescia a Ponte di Legno a una media de 57 kilómetros por hora, velocidad que sostuvieron todos los Ford uniformemente durante el recorrido.

La copa Turati fué asignada al equipo Ford aquella misma noche en el Gran Hotel de Ponte di Legno, y la medalla de oro destinada al coche que hubiera corrido con más regularidad fué ganada por M. Meneghini, agente Ford de Padoue.

Es digno de notar que el equipo Ford comprendía coches con 40.000 kilómetros recorridos y utilizados diariamente por sus propietarios para sus asuntos.

Lo que aun es más importante es que se trajeron de todas las regiones de Italia del Norte y no hubo tiempo de probarlos y repararlos.

En Argentina

EL NUEVO FORD SE CLASIFICA BRILLANTEMENTE EN EL GRAN PREMIO NACIONAL

(De nuestro corresponsal en Buenos Aires)

El nuevo Ford acaba de obtener una victoria más en la serie ya grande de sus triunfos. No obstante la incredulidad pesimista de algunos de los asistentes, los dos modelos "A" inscritos en el Gran Premio Nacional argentino se han clasificado en los mejores puestos, venciendo a coches más potentes y, sobre todo, de mayor precio.

Días antes de la prueba esperábamos ansiosos, pero confiados, en unión de todos los fordistas del país, el día del Gran Premio 1930. No dudábamos ni por un momento que el Ford dejara de hacer una brillante demostración.

Los hechos han venido a coronar nuestras esperanzas y hemos tenido el gusto de ver a los coches conducidos por Pedrazzini y Castelli clasificados en

CAMBIE por

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

Carroceros

La casa más importante
en lunas para automóviles

Especialidad en
CRISTALINAS
primera calidad
para portezuelas

FRESAS

Nombre comercial registrado

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

ANTONIO VICENTE

Matricula automoviles-Certificados Penales y Ultimas voluntades

San Joaquín, 2 duplicado - MADRID - Teléf. 19082

tercer y quinto lugar, habiendo triunfado uno de ellos en la segunda etapa, Córdoba-Anoron, en la que adelantó a todos sus rivales.

Si pensamos que un resultado como éste ha tenido lugar luchando contra coches de tres a diez veces más caros, no dudaremos en admirar el esfuerzo industrial realizado por Henry Ford, que ha sabido reunir en un coche excelente todas las cualidades propias de vehículos de más precio.

Reproducimos a continuación la opinión de la Prensa de Buenos Aires sobre esta prueba:

De "La Prensa":

"El conductor Pedrazzini (Ford) demuestra una vez más su habilidad"

Al ganar Pedrazzini la segunda etapa, Córdoba-Anoron, no ha tenido en ello su primer éxito en esta clásica prueba, pues pilotó brillantemente un coche Ford hace unos años en el Gran Premio Nacional y ha ganado numerosas carreras en la región de San Nicolás y del Rosario. Conductor experto, conociendo su coche a fondo, sabe obtener del motor Ford su máximo rendimiento.

Los dos modelos "A", que en la clasificación general han alcanzado los puestos tercero y quinto, merecen especial mención, ya que, indudablemente, han luchado contra coches mucho más potentes."

De "El Diario":

"El Ford ha demostrado positivamente el valor de su construcción tomando ventaja sobre coches de precio mucho mayor.

Su motor ha respondido admirablemente a todas las exigencias de la prueba."

De "El Mundo":

"Un gran número de personas esperaba la llegada de la segunda etapa para aclamar al vencedor; no se figuraban seguramente la sorpresa que les esperaba.

Los nombres de Gaudino y Zatuszcek, los favoritos, corrían de boca en boca, cuando, de pronto, vióse avanzar al Ford de Pedrazzini.

Pasado el primer momento de duda y estupor, coche y conductor fueron aclamados frenéticamente.

Pocas personas, en verdad, esperaban un resultado tan brillante. La lucha llevada a cabo por los Ford contra los Mercedes, Grand-Paige y Chrysler podríamos compararla a la de David contra Goliath. ¡Ha vencido David! ¡No siempre ha de triunfar el más fuerte!

El Ford posee las cualidades esenciales: resistencia y velocidad. Además de esto nos ofrece muchas otras ventajas especiales en carretera. En las cuestas más duras, por los caminos menos practicables. llueva o haga viento, siempre encontramos en el

PASCUAL CERVERA

Agencia Oficial FORD

Ojo del Muelle

ALGECIRAS

Ford el mismo espíritu de tenacidad de su genial creador."

De "Caras y Caretas":

"Después de una lucha que parecía interminable, el Ford de Pedrazzini ha vencido al Chrysler de Gaudino y al Mercedes de Zatuszcek. Nadie esperaba en la segunda etapa que Ford llegara en cabeza. Toda esta sucesión de éxitos en diferentes pruebas harán legendaria la velocidad y la resistencia del Ford."

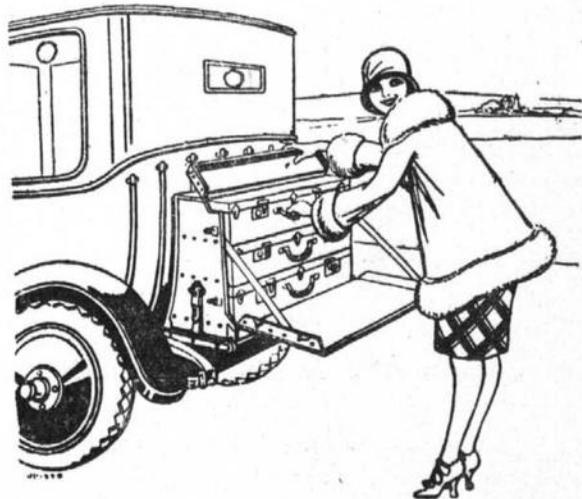
De "Crítica":

"Pedrazzini ha demostrado en el Gran Premio Nacional que las cuestas y caminos malos no son para todos los coches. Al ganar la etapa más difícil de la carrera más dura del año ha puesto a prueba una vez más sus excelentes cualidades y aptitudes como conductor.

Díaz Castelli, conduciendo el otro Ford inscrito para la carrera, dado pruebas de una maestría que podrían envidiar muchos ases del volante."



Todas estas opiniones, tan favorables para nuestra marca, revelan la popularidad y simpatía de que gozan en la Argentina los nuevos modelos "A".



**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

Usad aceites YACCO

Causas del rápido desgaste de la banda de rodaje o llantas de los neumáticos

EL AJUSTE DE LOS FRENOS

Después de comprobados los frenos en gran número de automóviles, se ha reconocido que el 90 por 100 de los frenos funcionan mal por no tener una tensión apropiada. Sobre este punto diremos que el método corriente de comprobación de los frenos, que consiste en colocar el coche sobre gatos, hacer girar las ruedas y pararlas después, no es, ni mucho menos, perfecto.

Lo mismo sucede con el sistema de comprobación que consiste en colocar el coche en el suelo de un garaje y frenar las ruedas para ver cuál de ellas continuará girando, no siendo esto un medio de comprobación, ni mucho menos, perfecto, por la sola razón de que al hacer una presión rápida sobre el pedal se pueden parar todas las ruedas instantáneamente, mientras que con una presión menor es muy posible que una o más ruedas sigan girando.

El ajuste de frenos sobre las cuatro ruedas debe ser todo lo más perfecto posible, de forma que su acción se deje sentir por igual en los cuatro tambores. Las mismas precauciones deben tomarse para los frenos cuya acción sólo pasa a dos de las ruedas, todo ello para evitar que uno o varios neumáticos

tengan que soportar más peso y esfuerzo que los otros, lo que ocasionaría un desgaste desigual.

Un ajuste de frenos defectuoso puede producir asimismo un desgaste desigual de los neumáticos, circunstancia que suele ocurrir con frecuencia a la mayoría de los automovilistas. En resumen, el trabajo de verificación del ajuste de frenos es de suma importancia y muy delicado, no debiendo confiarse más que a mecánicos especializados.

PALALELISMO. AJUSTE DE PIEZAS MECÁNICAS, ETC.

La cuestión de paralelismo y de buen ajuste en las piezas mecánicas existe indudablemente desde la invención o creación del automóvil, y ha sido objeto en todo tiempo de largos y serios estudios. El desgaste de neumáticos producido por defecto de paralelismo se conoce inmediatamente por el aspecto exterior del coche y llama en seguida la atención de un automovilista experto. Debemos, sin embargo, recordar que todo defecto de nivelación de los órganos de un coche puede, con mayor o menor intensidad, influir en las condiciones de desgaste ya explicadas.

Un elemento cualquiera de transmisión o de pieza de dirección ligeramente ladeada o de llantas mal

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 Giron 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

Usad aceites YACCO

montadas en las ruedas puede no solamente traer como consecuencia una desgregación rápida de los neumáticos, sino que igualmente puede producir al coche el defecto llamado "shimmy". Si, por otra parte, las ruedas son imperfectas, se produce en poco tiempo un desgaste desigual en la banda de rodamiento, defecto que se acentúa mucho más si los neumáticos no están suficientemente inflados.

Al margen de las principales causas de desgaste de que hemos tratado existen otras muchas de menos importancia que pueden manifestarse alguna vez con mayor o menor intensidad y ocasionar igualmente un desgaste anormal. Afortunadamente no ocurren nunca todas a la vez, pues en este caso el neumático llegaría a no poder rodar ni un kilómetro.

Cuando el desgaste prematuro de un neumático sea evidente, y si el armazón del casco aun no ha sufrido avería, aconsejamos se le arregle a la mayor brevedad posible.

Después de cuanto llevamos dicho, es perfectamente lógico que un fabricante de neumáticos no quiera admitir en ningún modo se les tache de una fabricación deficiente, ya que en la mayoría de los casos el mal resultado de los mismos proviene de descuido por parte de los conductores y propietarios de los vehículos.

Es absolutamente preciso que la persona que conduzca el coche comprenda todo el fundamento de nuestras observaciones, que la actividad de la industria automovilista se ha centuplicado, que todo ha cambiado de una manera inconcebible, que se vive a más velocidad que nunca y que si las carreteras han mejorado los reglamentos de tráficos rurales son siempre los mismos. Tiene, por último, que comprender que el pedir cada vez una mayor resistencia al neumático va convirtiéndose en un problema difícil de resolver.

Por lo que se refiere al punto de vista meramente industrial, es necesario abrir nuevos horizontes y que las responsabilidades queden bien establecidas para cada uno.

...LUEGO ESTAS RESPONSABILIDADES INCUMBEN A LA PERSONA QUE UTILICE EL COCHE

En efecto, las variaciones del desgaste no pueden ser consecuencia de la mejor o peor calidad de los neumáticos, pues éstos nunca se han fabricado con tanto esmero como ahora ni con materias de tan superior calidad. Además, no pueden tener más que una pequeña relación con los perfeccionamientos llevados a cabo en el automovilismo.

Estas variaciones de desgaste serán consecuencia, como ya hemos dicho antes, de las exigencias de la indiferencia del conductor. No insistiremos nunca demasiado en asegurar que si un neumático da un rendimiento normal en condiciones buenas, no daría más que una pequeñísima parte de este rendimiento en condiciones peores.

Tomemos por ejemplo a un conductor que utiliza sus neumáticos de la serie adecuada a su coche y convenientemente inflados, que efectúa sus arranques con prudencia, no pasa de los 65 kilómetros por

GARAGE "CROCHE"

Agencia Oficial FORD

Plaza de España, 5

ZAFRA

hora y guarda siempre reservas para caso de necesidad, parando su coche suavemente y efectuando con calma los cambios de velocidad.

Tomemos después por ejemplo a un conductor negligente que pone neumáticos de una serie inapropiada a su automóvil, inflándolos mal, ya sea de más o de menos, que lleva una velocidad normal de 80 kilómetros por hora, utilizando sus frenos con exceso sobre las cuatro ruedas, que hace saltar el coche usando el acelerador sin medida, virando a toda marcha y sin cuidar mucho de rodar por buenos caminos.

El tipo del primer conductor es, desde luego, raro; si así no fuera, pocos propietarios se quejarían del mal rendimiento de sus coches. En cambio, el tipo del segundo conductor es, desgraciadamente, el más frecuente.

Y lo que desde luego es evidente es que existen los dos tipos, habiéndolos comparado a los ojos del lector para que se familiarice con las diferentes causas y elementos que son susceptibles de influir en el desgaste de los neumáticos y para demostrar que un conductor indiferente y ávido de velocidad debe atenerse a las consecuencias de que su equipo le rinda un recorrido muy pequeño en relación con el que podría llevar a cabo siendo más cuidadoso y serio, guiando siempre prudentemente y tomando cuantas precauciones le puedan ser útiles.

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
 MALAGA

EL HOMBRE QUE COMPRO UN "FORD,"



CAPITULO V

EN EL QUE SE HABLA DE LO QUE LE OCURRIÓ A UN FOLLETO CONMIGO

Mi vida varió mucho desde entonces, porque Zambrano, el agente de ventas, no me quería dejar en paz. Era como mi sombra y lo encontraba en todos los momentos. Corríamos de un lado a otro en su automóvil de prueba. Nos enhebrábamos en el tráfico; subíamos cuestras en primera, en segunda y en tercera; "tomábamos" airosamente todas las curvas de los alrededores de Madrid. Cada una de estas curvas tenía una denominación luctuosa en la nomenclatura especial de Zambrano; no era "la curva de tal o cual sitio", sino "la curva donde se mató Fulanito", "la curva donde chocó Perenganito", "la curva donde se hizo polvo toda la familia de Zucránez"... Aprendí entonces que cada curva es un pequeño Verdún, y en los primeros días, obsesionado, doblaba con precaución el recodo que forma el pasillo de mi casa.

A veces, Zambrano entraba hasta mi alcoba a despertarme a las siete de la mañana. Me gritaba alegremente que conocía una recta de quince kilómetros que estaba siempre desierta a tales horas y en la que podíamos alcanzar los ciento veinte. Me esperaba a la puerta de la oficina, y en ocasiones me impedía ir a ella para llevarme en vertiginosos paseos e instarme a que me fijase en tal o cual excelente detalle del coche.

Al fin, le dije:

—Zambrano, no se moleste usted. Estoy seguro de que en mi vida compraré un automóvil.

Esto fué a los dos meses de pasearme por toda la provincia. Recuerdo que se le extraviaron los ojos y llevó instintivamente la mano al bolsillo del revólver. Pero se enjugó el sudor, resopló un poco y extrajo de la faltriquera interior de la chaqueta un folleto encuadernado en cartulina verde gris. En otras muchas ocasiones le había visto yo ojearlo rápidamente; ahora debía de ser muy grande su desaliento cuando me rogó:

—Busque en el índice "Compradores remisos".

Miré el folleto. Se titulaba *Instrucciones a nuestros agentes*, y estaba editado por la casa constructora de los coches.

—"Compradores remisos"—encontré en el índice.

—¿Qué página?

—Página setenta y tres.

—Lea, haga el favor.

—"Las ventas hechas en el salón no pueden enorgullecerle; hay que salir a buscar al cliente, levantarlo de su madriguera, darle caza, convencerle de que si no compra una de nuestras máquinas su existencia no tiene razón de ser y nadie le llorará cuando, convencido de que no hace nada en el mundo, se dispare un tiro en la sien..."

—Otro párrafo.

—"Procure usted *trabajar* a la esposa del posible comprador. Si la esposa quiere comprar el coche, no importa que el marido se niegue. Confiamos a su perspicacia y mundanidad el saber cómo deben ser trabajadas las señoras de los clientes; pero creemos de especial utilidad hacer constar que si usted usa calzoncillos largos, de esos que se atan con cintas sobre los calcetines, hay noventa y nueve razones

contra una para suponer que habrá usted perdido su tiempo...”

—¿Usted no tiene mujer?

—No.

—Lea más abajo. ¿Qué dice?

—“...Porque nunca está un individuo más próximo a adquirir un coche que cuando afirma tenazmente que no quiere oír hablar de semejante asunto...”?

—¿Dice eso?

—Sí.

Zambrano levantó su frente para mirarme, más animado ya.

—Pues cuando eso dice, así será, porque esos americanos saben muy bien cómo se lleva un negocio. Habrá que continuar.

—Por mí...—contesté, encogiendo los hombros.

No debe extrañar que un hombre sencillo como yo, que no ha vendido en su vida más que las alhajas que le dejaron sus padres, quedase impresionado por las singulares sentencias de aquel folleto. Sus afirmaciones rotundas y atrevidas estaban garantizadas, sin duda, por la experiencia, y poco talento hace falta tener para hacerse cargo de que una Empresa tan importante y auténticamente americana no se decide a imprimir y repartir un folleto de instrucciones a sus agentes de venta sin estar segura de su eficacia.

Poco a poco me fui interesando en su lectura y en el trabajo que Zambrano desarrollaba, ajustándose a sus indicaciones. Ayudaba yo al agente con mi mejor voluntad, ansioso de comprobar la exactitud de aquellas fórmulas que debían llevarme fatalmente a adquirir el coche que pensaba venderme.

Y a veces llamaba su atención acerca de alguno de los medios que aun no había puesto en práctica. Le decía, con un dedo sobre una hoja del librito:

—Zambrano, aquí está escrito: “Hágale ver al posible comprador las ventajas que nuestros automóviles tienen sobre los de otras marcas...” No creo que me haya hablado usted de esto.

—¿No? Pues verá...—respondía Zambrano.



Francisco Quintana

FAROS MARCHAL



especiales

para

FORD



Diámetro, 215
milímetros
Modelo 35

Standar Code

Lauria, 125 y 127
BARCELONA

Y se lanzaba a explicarme detalladamente todas aquellas ventajas.

Después quedábamos callados un momento, lo mismo que si me hubiese hecho tragar una píldora y estuviésemos esperando sus efectos.

—¿Qué tal ahora?—preguntaba él, al fin.

Yo arrugaba la boca.

—Nada—decía.

—Pero..., ¿no siente así como un impulso favorable?...

—Creo que no.

—Obsérvese bien.

Me observaba otro poco. El me repetía sus argumentos.

—¿Qué siente?

—Siento... como si tuviese gana de bostezar. Es curioso esto, ¿eh?

—Es terrible.

—Debo de ser un caso.

—Pero, vamos a ver, ¿por qué no le importa que este coche sea mejor que los otros?

—Porque los otros tampoco me importan. Debe de

ser por eso. Pero en el folleto ha de estar prevista una indiferencia así. Vamos a buscar.

El folleto decía:

"Si el posible comprador no tiene preferencia por ningún coche, la labor del agente se halla tan facilitada que no vale la pena de seguir tratando este punto..."

Escrutábamos en todas las páginas, en todos los párrafos, entre todas las líneas, como quien busca debajo de los muebles una perla que ha rodado por una habitación, que debe estar allí y que, sin embargo, no aparece. Llegué a sentirme más interesado que Zambrano en aquella cuestión y más furioso que él contra mí mismo por no tener el menor deseo de comprarle el coche. A veces, después de ensayar, sin ningún éxito, cuatro o cinco trucos de los del folleto, yo me indignaba contra mi impasividad.

—¡Bueno!—gritaba—. ¡Es que soy una bestia! ¡Soy de granito, vamos! ¡Estoy al margen de la civilización!... Seguramente nadie resistiría a esas sugerencias tan hábilmente planeadas por esos señores..., y yo, tan tranquilo, más bien con ganas de no volver a subir a un coche en mi vida.

Un día le comunicué una sospecha.

—El folleto recomienda que no se abandone al posible comprador. Y usted me abandona a veces, Zambrano. ¿Será por eso?

—¿Y qué podemos hacer?

Acordamos no separarnos ni un momento. Pedí una licencia de un mes en la oficina y Zambrano se vino a vivir a mi casa. Nunca hablábamos más que de la posible compra del coche, o leíamos juntos el folleto, comentándolo e interpretándolo en discusiones animadas. Lo sabíamos ya de memoria, pero lo repasábamos con entusiasmo y con fe de creyentes.

—Es nuestro Corán—decía él con orgullo.

Y yo alababa:

—Es mucho libro, mucho libro. Pocas palabras y bien aprovechadas. No comprendo cómo puedo resistirme.

Seis o siete agentes, compañeros de Zambrano, venían los domingos a escuchar nuestras exégesis del folleto, y el director de la Agencia también terminó por visitarme, enterado de la rareza del caso. Me preguntó si alguna vez había andado en bicicleta. Dije que no. ¿En *patinette*? Dije que no. ¿En tranvía? Cuando no hay más remedio. Habló de "peonaje recalcitrante" y se marchó moviendo la cabeza, como un médico que abandona la alcoba de un enfermo desahuciado.

En todo esto pasaron siete meses. Dejé de ver a Zambrano; pero un día apareció con una voluminosa memoria, en la que había recogido, hora por hora, la historia de nuestras relaciones comerciales. Se titulaba: "Un caso difícil". Y debajo, entre paréntesis, llevaba esta aclaración, en letra más pequeña: (Ensayo de venta de un automóvil a don X. X.). Me pidió que le firmase un certificado de autenticidad, y lo hice con mucho gusto. También le di un retrato. Marchó con todo ello a Norteamérica. Hace dos años que esa memoria—ilustrada con notas profusas—fue publicada por una de esas editoriales que difunden con sus volúmenes las normas exactas para llegar a ser un gran hombre de negocios. Y ayer me enteré de que con el mismo asunto se está preparando en Hollywood una película titulada *Jhon, el vendedor de "autos"*.

Es sonora.

Se oyen unos bocinazos. Y un vals que se popularizará en seguida.

W. FERNÁNDEZ FLÓREZ

Tracción Mecánica, S. A.

Agentes principales para Cataluña del tractor FORDSON

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA DE SHERMAN Y SHEPPARD

Equipos industriales para el Fordson; plataformas, bombas, cabrestantes, escarificadoras, ruedas con macizos, etc. - Maquinaria agrícola, arados Ferguson, arado reversible Janus, gradas de disco, etc.

Carburadores Catalex para emplear gas-oil.

Grandes existencias en piezas de
repuesto Fordson

EXPOSICION Y OFICINAS: AVENIDA ICARIA, 141

Teléfono 53794 :: :-----: :: BARCELONA

La anatomía del nuevo Ford

III

A fin de permitir a aquellos de nuestros lectores que no hayan seguido regularmente nuestros artículos se proporcionen los que falten a su colección, a continuación indicamos los ya publicados en nuestros números anteriores de ESPAÑA FORD:

Artículo I.—El "chassis".
El corte del motor Ford.

Artículo II.—El motor: Sistema de engrase.
El motor: Sistema de alimentación.

En este artículo detallaremos: primero, el sistema de refrigeración; segundo, el sistema de encendido del motor Ford, modelo "A".

EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

El sistema de refrigeración del nuevo Ford está construido de forma que dé un rendimiento superior, cualesquiera que sean las condiciones de funciona-

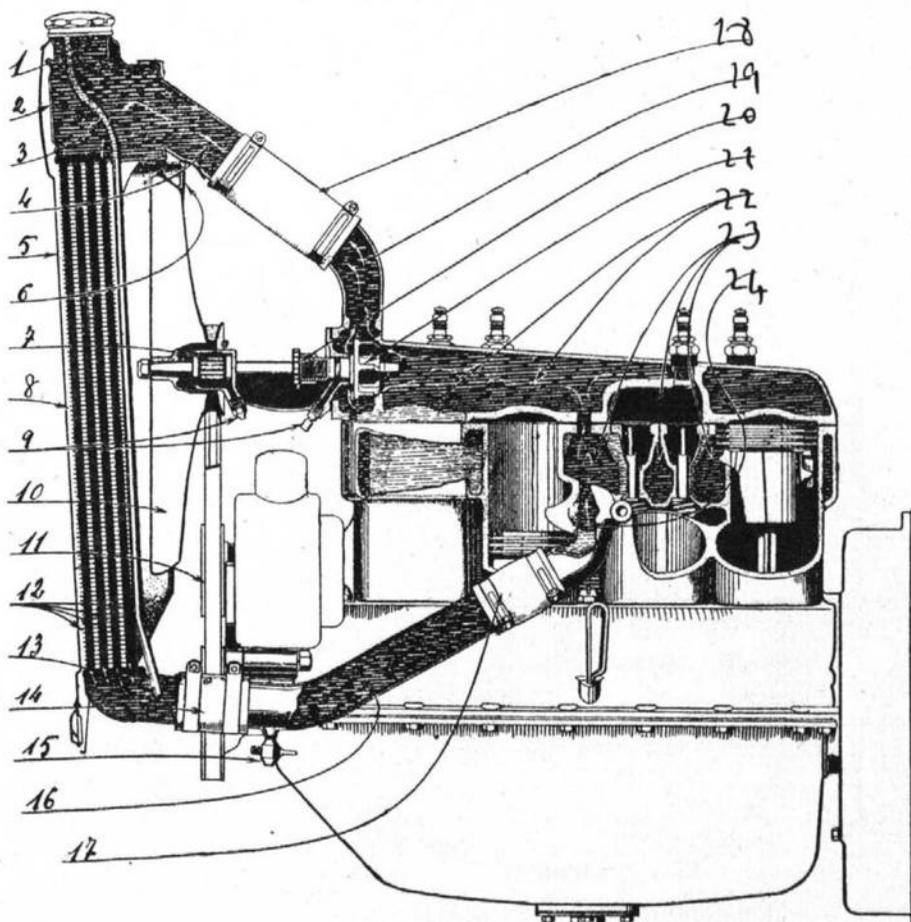
miento. Los cilindros están colocados de manera que los asientos de las válvulas estén completamente rodeados de capas de agua, siendo estas capas de mayores dimensiones alrededor de las válvulas de escape.

Una bomba de agua centrífuga de tres paletas aspira el agua de la culata y asegura su rápida difusión a través del radiador. Si por cualquier razón la bomba dejara de funcionar, aun quedaría suficiente espacio alrededor de las paletas de la bomba para que pudiera producirse la refrigeración por efecto del termosifón.

El ventilador especial de dos alas produce una refrigeración considerable. Una placa circular, sobre la que gira el ventilador, va fijada al radiador, asegurando así en toda la superficie la aspiración del aire.

El ventilador y la bomba de agua son ambos accionados por el mismo árbol, que funciona a su vez por una correa de caucho de corte en forma de V.

El radiador posee una gran superficie de refrigeración. Las cuatro hileras de tubos pasan por las



SISTEMA DE REFRIGERACION DEL MOTOR FORD MODELO "A"

1. Tapón del radiador; 2. Depósito superior del radiador; 3. Tubo del límite de llene; 4. Tubería de entrada de agua en el radiador; 5. Cilindro del radiador; 6. Placa del ventilador; 7. Ventilador montado sobre rodamientos de rodillos; 8. Aletas; 9. Manguito de unión para el engrase de los rodamientos del ventilador y de la bomba de agua; 10. Ventilador de dos alas; 11. Correa en forma de "V", que acciona el ventilador, el generador y la bomba de agua; 12. Tubos del radiador; 13. Depósito inferior del radiador y tubería de salida de agua; 14. Enlace de caucho del radiador; 15. Grifo de evacuación del radiador; 16. Tubo de salida de agua del radiador; 17. Enlace de caucho del motor; 18. Enlace de caucho; 19. Tubería de salida de agua del motor; 20. Tornillo prensa-estopa (presse etoupe) sobre el árbol de bomba; 21. Turbina de la bomba de agua; 22. Grandes superficies de agua en la culata y alrededor de los cilindros; 23. Asientos de válvula rodeados de capas de agua; 24. Tubería de entrada de agua en el motor.

aletas y están colocadas paralelamente, de forma que cada tubo recibe directamente la corriente de aire frío. Los tubos y las aletas están soldados entre sí, disipándose rápidamente en las aletas el calor de los tubos. La entrada de agua de la culata es excepcionalmente grande y una abertura practicada en el depósito superior del radiador asegura la distribución uniforme del agua sobre toda la superficie de refrigeración.

EL ENCENDIDO

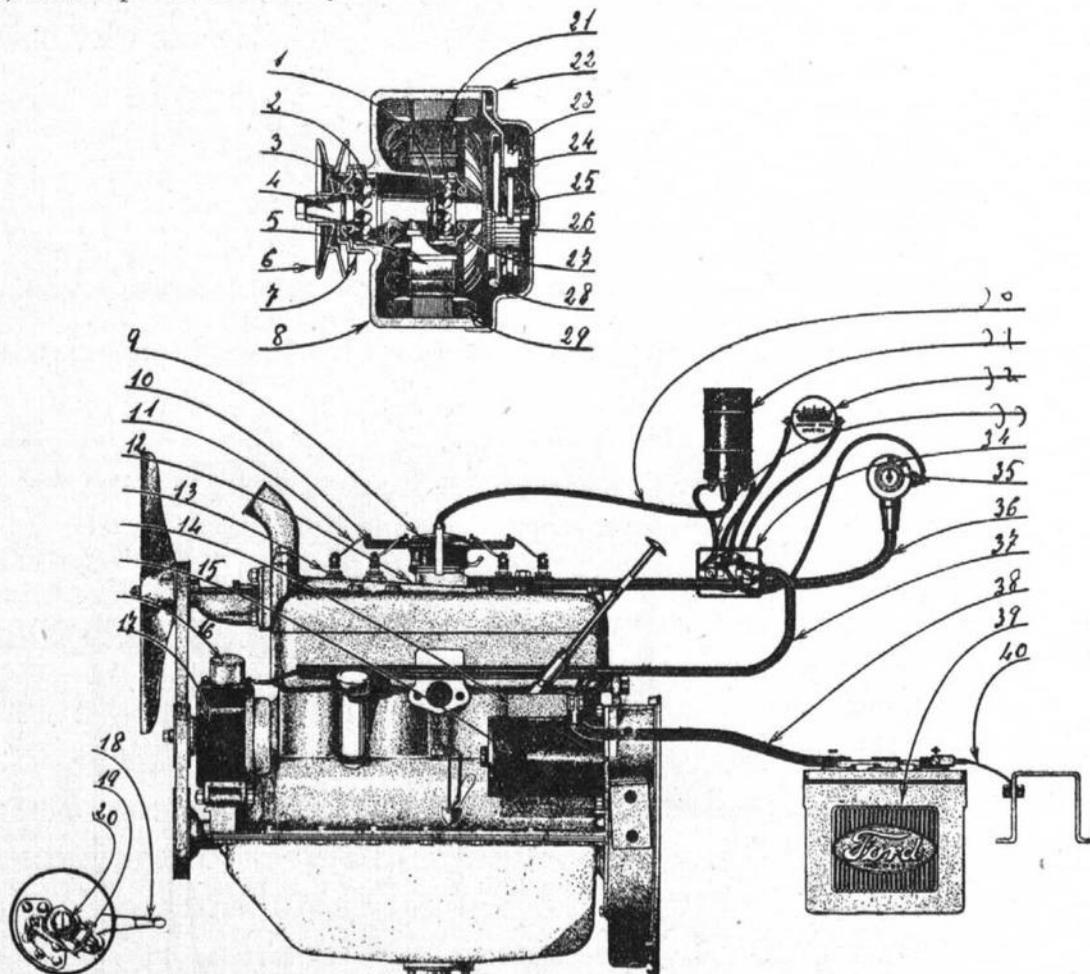
Unico en cuanto a su construcción, el sistema de encendido del nuevo Ford es de una sencillez extraordinaria. Una de las modificaciones introducidas es la supresión de los hilos de alta tensión ligando el distribuidor con las bujías, llevando a éstas la corriente por láminas de bronce, y no habiendo más que un solo hilo de alta tensión, que es el que liga la bobina de encendido con el distribuidor.

La corriente se facilita por la batería Ford de trece placas, semejante a la que se empleaba antiguamente, célebre por su duración y robustez.

El cierre eléctrico, que forma parte del conmutador de encendido, sirve a la vez de contacto y de cerrojo de seguridad, protegiendo eficazmente el vehículo contra el robo, ya que mientras el encendido está cortado el coche no puede funcionar. El cerrojo está colocado en el circuito de encendido, y sustituye no solamente el contacto de encendido habitual, sino que, por su posición de corte, pone el circuito entero en la masa. El cable que liga el distribuidor e interruptor está protegido por un tubo de acero que se coloca en la masa por medio del cárter del distribuidor.

El generador es del tipo "Central" y posee diversas y exclusivas características. Como al lado del colector no hay ningún palier, es imposible que aquél se cubra de aceite.

Los rodamientos de bolas en el interior del rotor giran en un depósito de aceite que contiene cantidad suficiente para un año. El generador ha sido estudiado y construido de manera que suprima la mayoría de los inconvenientes que originan con frecuencia estas piezas, y puede durar, si cabe, más que el mismo coche.



SISTEMA DE ENCENDIDO DEL MOTOR FORD MODELO "A"

1. El aceite contenido en el depósito dura 30.000 kilómetros, evitando todo peligro de proyección sobre el colector; 2. Rodamiento de bolas; 3. Proyector de aceite; 4. Arbol; 5. Inducción; 6. Polea de arrastre; 7. Tapa del rodamiento; 8. Armazón; 9. Tapa del distribuidor; 10. Cuerpo del distribuidor; 11. Lámina de conexión en bronce; 12. Plano del distribuidor puesto en la masa por la culata. Condensador en el interior del plano; 13. Bujía; 14. Contacto de arranque; 15. Reóstato de arranque; 16. Conjunto-disyuntivo del generador; 17. Generador; 18. Palanca de regulación del avance del encendido; 19. Tornillos de platino del distribuidor; 20. Leva del distribuidor de encendido; 21. Rodamiento de bolas; 22. Tapa de los porta-escobillas; 23. Porta-escobillas; 24. Escobilla; 25. Resorte de la escobilla; 26. Colector; 27. Proyector de aceite; 28. Soporte de los porta-escobillas; 29. Arrollamiento inductor; 30. Hilo de alta tensión—bobina—distribuidor; 31. Bobina montada sobre el tablero; 32. Amperímetro montado sobre la tabla; 33. Hilo bobina. Caja de unión; 34. Caja de unión montada sobre el tablero; 35. Dispositivo de cierre del encendido colocado sobre el tablero; 36. Tubo flexible de acero que liga el conmutador con el plano del distribuidor; 37. Tubo de acero del hilo que parte del generador; 38. Cable batería. Contacto de arranque; 39. Batería de 6 voltios, 80 amperímetros hora de 13 placas; 40. Conexión que pone en relación el chasis con la masa.



!!! Automovilistas!!!

antes de asegurar vuestros coches
leed la póliza de

“AUTOSEGURO”

Compañía de Seguros

del Real Automóvil Club

de Cataluña

OFICINAS CENTRALES:

Avenida del Conde de Peñalver, 19 y Víctor Hugo, 1
MADRID

DIRECCION CATALUÑA:

Paseo de Gracia, 92
BARCELONA

DIRECCION NORTE:

Apartado 376
BILBAO

SUCURSAL GUIPUZCOA:

Garibay, 5
SAN SEBASTIAN

Autorizado por la Dirección General de Previsión y Corporaciones el 20 de marzo de 1929

Los problemas de un jefe de transporte

IV.—SELECCIÓN DE PERSONAL Y ÚLTIMAS ADVERTENCIAS

El funcionamiento perfecto de un coche o camión depende por entero de su conductor. Los mejores sistemas y las instrucciones más completas son inútiles si no se pone cuidado al elegir los conductores. Es preciso, por tanto, hacer una selección acertada entre los varios candidatos que se presenten, pues un mal mecánico, aun en un espacio de tiempo muy breve, puede causar enormes perjuicios.

No se trata solamente de encontrar conductores experimentados en llevar cargas y efectuar grandes trayectos. Al entregar muebles, por ejemplo, es conveniente que el conductor sepa algo de las normas y métodos empleados por los mozos de mudanzas; otras veces el mecánico ha de actuar de vendedor, y ha de estar, asimismo, capacitado para ello. Muchos empresarios toman a su servicio conductores no muy buenos por ser hombres hábiles en otros respectos o por reunir condiciones para ser agentes de venta. Sin embargo, después de estudiada a fondo esta cuestión, estimamos que ante todo es preferible sea un buen conductor, pues aunque a cualquier persona inteligente se la pueda convertir en un mecánico excelente, los mejores son siempre los profesionales, pudiendo enseñar también a éstos las normas del negocio. La mala conducción de los vehículos puede ocasionar a la Sociedad grandes gastos, aparte del descrédito entre los compradores por los retrasos en los reparatos.

Las cualidades que han de exigirse a un conductor son: cierto instinto mecánico, afición a su trabajo, costumbres sobrias, buena presencia y salud. No es necesario, y ni aun en muchos casos conveniente, que posea conocimientos de mecánica; basta que sea aficionado a ella.

Una salud excelente es de gran importancia, para evitar las interrupciones en el trabajo debidas a enfermedad, debiendo exigir a todo nuevo conductor un certificado médico antes de ser admitido. Un hombre de buena constitución no solamente llevará a cabo su trabajo con más facilidad, sino que con su buena apariencia dará crédito a la casa.

Una idea clara del deber debe ser también cualidad esencial de un conductor, y es más fácil la tengan hombres casados que solteros. Los jóvenes menores de veintiún años, aunque cuestan menos, no se adaptan al trabajo de conducir vehículos comerciales. Ante todo, hay que evitar el conductor "desafortunado", al que siempre le están ocurriendo accidentes sin su culpa, pero que seguramente se hubieran evitado conduciendo una persona más competente.

Al admitir un grupo de conductores nuevos debe estimularse en ellos la perfección de su trabajo, ofreciendo alguna recompensa para el vehículo mejor conservado, al que no tenga ningún accidente, etcétera, sometiéndoles al mismo tiempo a una severa disciplina.

Hay que prestar particular atención a los

gastos pequeños, pues los grandes no es fácil pasen desapercibidos. Con frecuencia los conductores hacen los recorridos más largos de lo preciso, para evitar lo cual deben ir provistos de un plano de la ciudad, a fin de que diariamente, antes de comenzar el servicio, preparen su itinerario. Conviene preguntar de vez en cuando al conductor el recorrido que ha efectuado, comprobándolo con el plano.

El sistema de tener siempre una unidad de reserva, recomendado ya en artículos anteriores, se aplica con ventaja a los neumáticos. Con cada vehículo se suministra una rueda con su neumático, teniendo así siempre un repuesto para las averías, que suelen ser frecuentes. Es muy conveniente para la economía en los neumáticos tener una buena bomba de aire, con objeto de que estén siempre bien inflados.

Otro medio eficaz para economizar gastos es asignar a los conductores un ahorro determinado. En el caso de la gasolina, por ejemplo, darles cierta cantidad por cada bidón ahorrado, equivalente a la mitad o tercera parte del valor del combustible. En este sentido, hay que calcular a veces los promedios en cada vehículo por separado, pues en la consumición influye mucho el tráfico de la población y la clase de recorrido. Todo lo que sea objeto de gratificación debe demostrarse por completo, sin juzgar sólo por las apariencias, a fin de evitar toda injusticia.

A. CASAJUANA



Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN



Avenida Amalio Gimeno, 5

VALENCIA

Usad aceites YACCO

Los cristales irrompibles Ford

Un elemento de seguridad inapreciable

Las estadísticas demuestran que los accidentes de automóvil, desgraciadamente tan frecuentes, no suceden, por fortuna, en proporción del aumento del número de coches en circulación. ¿Sería posible lograr disminuyeran estos accidentes? Una inteligente policía de carretera podría lograrlo, sin duda alguna; pero, de todas formas, serán siempre inevitables. En cambio, no cabe duda que podría conseguirse fueran menos peligrosos. Las personas competentes sostienen que el 80 por 100 de los heridos en accidente lo son por causa de la rotura de los cristales. Henry Ford, en consecuencia de esto, ha sido el primero en comprender era necesario equipar todos sus coches con un vidrio especial que ni con los golpes más violentos pudiera romperse. El precio elevado de este elemento de fabricación (pues, realmente, no se ve más que en coches de gran lujo) no le ha hecho dudar, y una fábrica entera está dedicada especialmente a su producción.

Sólo los fordistas pueden decir confiados que no temen a la rotura de sus cristales, pues éstos no ofrecen peligro en ningún caso. No exageramos nada afirmando que los automovilistas que no gozan de este privilegio de seguridad llevan con ellos un constante peligro.

Entre todos los accidentes que han podido ocurrir al nuevo Ford desde que está en circulación, no hay

uno solo en que los ocupantes del vehículo hayan sido heridos ni lesionados ligeramente por los vidrios.

Se cita un caso curioso: Un coche de lechero, tirado por caballos, embistió contra un Ford. El timón penetró en el coche por el parabrisas y no produjo más que un simple agujero de 10 cm. de diámetro. Los ocupantes salieron ilesos del accidente. Pensamos con espanto en el fin trágico que hubiera podido resultar de llevar el coche un cristal corriente.

En los Estados Unidos se ha hecho una información entre cien técnicos de la industria automovilista para obtener su opinión sobre las condiciones de seguridad necesarias al coche moderno. Si en algunos puntos sus ideas han diferido, los competentes consultados reconocieron por unanimidad la imprescindibilidad del vidrio Triplex.

Estas opiniones tienen un valor tanto mayor cuanto que los técnicos en cuestión pertenecen a diferentes fábricas de automóviles, y puede suponerseles, como es natural, absoluta imparcialidad.

La Ford Motor es la única Empresa de fábrica de automóviles en grande que equipa sus coches con cristales irrompibles. Como sucede con los amortiguadores hidráulicos, este equipo no se generaliza por razón de su precio elevado.

¡Siempre adelante y mejor que los demás!, tal parece ser la divisa del Ford.

EL INDICADOR DE GASOLINA

Siguiendo la serie de nuestros artículos de vulgarización de los métodos de la Ford Motor Company, vamos a describir en breves líneas los procedimientos empleados en la fabricación del indicador del nivel de gasolina.

Al dirigir la vista al indicador del nivel de esencia se ve fácilmente cuál es la cantidad exacta de reserva del carburador de que se dispone. "F" os dice que vuestra reserva está completa; podéis, pues, salir para efectuar un recorrido de unos 250 kilómetros. A medida que va rodando el vehículo la aguja sigue su marcha hacia los $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ y $\frac{1}{4}$, que son las graduaciones de este indicador tan sencillo. No esperéis nunca para efectuar de nuevo vuestro abastecimiento a que la aguja se sitúe en la "O", señal de casi vacío.

El mecanismo de este indicador es tan sencillo como su apariencia exterior: algunas conexiones que le relacionan con el depósito, y que se deben en caso de ajuste o limpieza vigilar cuidadosamente, a fin de evitar que la aguja marque erróneamente después de montadas nuevamente las piezas.

La fabricación de estos indicadores en el taller se hace completamente por máquinas, y una sola de ellas construida especialmente para esta fabricación puede producir 1.500 piezas diarias. Después del montaje del tubo y del cuadro, así como de las piezas

visibles sobre la plancha, se reúne el cuadro propiamente dicho y el flotador.

El cuadro se somete por dos veces a un baño de pintura antes de aplicarle el círculo de níquel, después de lo cual ya se halla en disposición de ser montado sobre su eje girador detrás del tubo.

Detrás del cuadro, por extensión del pivote de dirección, existe un ligero triángulo de acero, a la extremidad del cual va fijado un flotador de corcho. Este flotador está montado de tal forma que, a medida que sube y baja a la superficie de la esencia, la aguja, en el extremo opuesto, sube y baja sobre la escala de graduación del indicador.

A fin de evitar que el flotador se sature de esencia, como se empararía una punta de madera en agua, se unta esta pieza con una mezcla de pez o resina, de glicerina y agua, que forma una verdadera capa protectora. Después de aplicar dos veces este aislador se da una tercera capa de formaldehído.

Antes de ser montados en el "chassis" los indicadores deben ser sometidos a una prueba de estancamiento, sumergiéndoles en el agua bajo presión, después de lo cual se les seca perfectamente para evitar se enmohezcan y oxidan.

Por último, los indicadores son sometidos a una prueba de precisión: la aguja no debe marcar la "F" hasta que el depósito está completamente lleno. Los tres grados restantes son probados igualmente.

Disfrutando de los rayos del Sol

Pensándolo bien, resulta verdaderamente algo extraordinario el hecho de que nuestra civilización actual esté tardando casi dos mil años en familiarizarse con las cualidades tan saludables del astro rey. Verdad es que, aunque inconscientemente, hace ya tiempo que apreciamos sus ventajas, pues todo el mundo relaciona un semblante tostado por el sol como signo de una buena salud, y la palidez como carencia de la misma. Pero no nos hemos preocupado mucho de esto y no nos hemos convencido hasta que los médicos han demostrado los efectos casi maravillosos que ejerce el sol sobre las personas delicadas. Estamos tan alejados de la Naturaleza que es preciso nos enseñen los científicos lo que ya deberíamos haber aprendido por instinto.

Por lo general, ahora se reconoce que la luz del sol y el aire libre curan casi todas las enfermedades y, lo que aún es más importante, fuertes dosis de ello las evitan, pues imprimen en un cuerpo sano gran resistencia contra cualquier infección.

No siendo buenos de temperatura todos los días del año, hay que aprovechar con más motivo los que amanezcan soleados, y esto no puede hacerse más

que de una forma: saliendo al campo y permaneciendo en él todo el tiempo que nuestras ocupaciones lo permitan. En el Extranjero, con las horas de trabajo recientemente implantadas y las vacaciones anuales veraniegas, pueden los habitantes de la ciudad dedicar más tiempo que antes al "sport" y otros ejercicios; pero hay que tener en cuenta que la luz del sol no es muy pura en las proximidades de ninguna ciudad y que los rayos más cortos y mejores se pierden en la atmósfera brumosa de la capital, aun en los días más espléndidos. La idea de que pasando una quincena en una playa una vez al año se tonifica la salud no es cierta; es mucho mejor dosis pequeñas, pero frecuentes, de sol y aire puro.

Todo esto es por lo que el coche, y particularmente el nuevo Ford, es un medio insustituible para conservar una buena salud. Con él es posible aprovechar cualquier hora del día, por poco tiempo de que se disponga, sin necesidad de preparación alguna; pues con empujar el pedal de arranque, en diez minutos o un cuarto de hora puede uno encontrarse en el campo, con un cielo despejado y olvidando todos los ruidos y molestias de una ciudad. El nuevo Ford es

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

tal vez el ideal para un convaleciente, por el poco esfuerzo que necesita para su conducción, y para toda persona que busca la salud constituye una distracción después del trabajo diario.

En las tardes largas del buen tiempo, es un verdadero crimen desperdiciar un minuto de sol, y el nuevo Ford permite a su afortunado propietario disfrutar él y compartir su placer con su familia y amistades.

Siendo muy importantes los efectos que ejercen el sol y aire puro sobre la salud, no hay que olvidarse de lo conveniente que es también la variedad y cambio de escena. El cambio a un ambiente distinto es un verdadero tónico para la salud, y la variedad de panoramas que pueden disfrutarse en pocos kilómetros es extraordinaria. Todas las tardes debe planearse una pequeña excursión después de las comidas, prolongándola los sábados libres y días festivos.

También deben aprovecharse las mañanas frescas; no sabemos lo que desperdiciamos hasta que nos decidimos un día a dar un paseo a las siete o las ocho de la mañana. Los caminos están despejados y el aire es más puro que a cualquier otra hora del día. Nada nos impide salir al campo un rato antes del desayuno y dar este paseo, que nos tonificará el cuerpo y el espíritu para el resto del día. Al contrario de otros "sports", como la gimnasia, natación,

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**

PEDRO MORON

TALLER DE CARROCERIA EN SERIE

Especialidad en Omnibus y Camiones

Palos de Moguer, número 29

Teléfono 70029

MADRID

etcétera, no necesita de ningún esfuerzo y no puede cansar ni a la persona más delicada. Tampoco se tropieza con los antiguos inconvenientes del automovilismo, pues el nuevo Ford se pone en marcha inmediatamente.

Creemos haber convencido con todo lo dicho a la mayoría de nuestros lectores, y con el tiempo que ahora viene acabarán de darse cuenta de las cualidades tan saludables que un coche puede rendir y que el dinero que en el mismo se gaste proporcionará más salud que el invertido en una temporada de balneario o de playa.

Hoy día se compran los coches por muchas razones: para conseguir un buen transporte, por placer y para los negocios; pero con el tiempo se comprarán también como medicamentos. El público utilizará durante todo el año a diario sus coches, y los médicos, en lugar de una medicina, recetarán "una hora diaria de campo".

Los días brillantes se aproximan. Si es usted ya propietario de un Ford propóngase utilizarlo diariamente en pro de su salud, y si aun no lo poseéis entrevistaros en seguida con un agente, "no dejando para mañana lo que podéis hacer hoy".

ANTONIO GOMEZ

Agencia Oficial FORD

Ramón y Cajal, 10. - JUMILLA - Teléfono 75.

Otro éxito más...

El Ford camina de éxito en éxito. No bastan las continuas demostraciones que de su bondad, velocidad y resistencia nos ofrecen los poseedores de coches de esta marca en España. Continuamente llegan a nues-



El primer desayuno a la orilla del mar

tro conocimiento detalles de algún viaje sorprendente realizado en coche Ford, en condiciones difícilísimas, realizado a completa satisfacción de sus emprendedores propietarios.

Hace pocos días hemos tenido el gusto de saludar en nuestra redacción al "sportman" polaco Stanislaus Arremeller, que, después de deleitarnos con los detalles de su arriesgado viaje, dejó su Ford en los talleres de Urzábal para su arreglo y nos entregó la fotografía que reproducimos, en que aparece el viajero comiendo plátanos tranquilamente al amanecer junto al mar.

Stanislaus Arremeller, con su amigo el teniente piloto Wactan Aonousi, decidieron hacer un "raid" en coche Ford modelo A 1929, y después de los preparativos necesarios, partieron de Varsovia el día 15 de enero de 1930.

La ruta que se proponían seguir era Olomunce, Viena, Venecia, Milán, Sena, Niza, Marsella, Barcelona, Valencia y Madrid. Luego a seguir por Granada, Sevilla, Cádiz, Gibraltar, Tánger, Rabat, Fez, Orán, Argel, Túnez, Palermo, Roma, Zurich, Munich, Praga, Varsovia.

Hasta aquí habían hecho el viaje sin el menor contratiempo, y nos decía el señor Arremeller que, en su opinión, era el Ford un coche con el que se hacía a maravilla el gran turismo, por ser, decía, simple en construcción y dar toda comodidad y seguridad. En 15.000 kilómetros que llevaban recorrido decía que no les había traicionado jamás, y nos complacía en extremo ver un entusiasmo que compartimos en un todo. La realidad se impone.

CARLOS TABLADA Stok de repuestos y accesorios.
Coches de todos los modelos.
Agencia Oficial FORD
Cervantes, 38 **SEGOVIA** Teléfono 90

A. Alonso ex maestro de
Urzaival, S. A.
Pintura Proxlin
Iriarte, 21 **MADRID** Teléf. 57367

Consejos para el mecánico

1.º Para la puesta en marcha, no abusad del enriquecimiento de la mezcla gaseosa. Volved lo más rápidamente que podáis a la carburación más pobre posible que permita un buen funcionamiento.

2.º Comprobad de vez en cuando el mecanismo de enriquecimiento, que puede tener tendencia a funcionar defectuosamente.

3.º No permitáis que ajuste el carburador de vuestro coche más que una persona especializada en la materia.

4.º Limpiad con frecuencia el filtro del carburador. Asimismo, limpiad a menudo las canalizaciones y la reserva de esencia, ya que los depósitos y las condensaciones de agua pueden, al acumularse, impedir la llegada del carburado.

5.º Procurad que vuestro motor funcione siempre a su temperatura normal, es decir, enfriándolo du-

rante el verano y protegiéndolo eficazmente durante el invierno contra el frío.

6.º Emplead un aceite de calidad superior y de naturaleza y clase apropiadas a las particularidades de construcción y a las condiciones de funcionamiento del motor, para obtener un engrase adecuado.

7.º Examinad diariamente el nivel de aceite y mantenedle constante. Si fuera preciso, agregad aceite en el camino.

8.º Para los vehículos cuyas condiciones de funcionamiento y utilización son normales, la práctica más corriente aconseja como prudente la frecuencia siguiente de limpieza:

En tiempo normal, cada 1.000 kilómetros.

En tiempo de hielos, cada 750 kilómetros.

No limpiad más que cuando el motor está caliente y el aceite todavía agitado.

No emplead petróleo para lavar el cárter.

JOSE M. SEGURA GUIJARRO
Agencia Oficial FORD
Teléfono 42 **NOVELDA**

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

ECOS Y NOVEDADES

La producción Ford en 1930.

Nos comunican de Detroit que en el mes de febrero han salido de los talleres Ford 148.160 coches y camiones, comprendiendo las unidades producidas para los talleres extranjeros. Habiendo sido la producción durante el mes de enero de 100.927 vehículos, el aumento ha sido, por consiguiente, de 47.233 unidades. Para el mes de marzo estaba anunciada una producción diaria de 7.750 coches y camiones.

Gracias a los cristales "Triplex"...

Dos policías americanos de "Terre Haut" deben su vida a estas horas a los cristales irrompibles de que está provisto el motor Ford, modelo A.

Persiguiendo a tres bandidos, éstos comenzaron a disparar, siendo su coche alcanzado por cuatro proyectiles, que fueron a parar al parabrisas. Las balas fueron rechazadas energicamente por el cristal.

La solidez de las ruedas Ford.

Una rueda metálica Ford, casi destruida por el fugo y que aún había sido más destrozada cortándola la mitad de sus radios, acaba de utilizarse en un trayecto de 87 kilómetros, por caminos sin urbanizar, de dos horas de duración.

Esta rueda quemada era casi el único resto que quedaba de un coche Ford y de un garage después de la explosión de un depósito de aceite de 50 galones. El fuerte calor producido había destemplado y quitado las llantas a la rueda.

M. Lance Walsh, que presencié el siniestro, la deterioró todavía más limando la mitad de sus radios.

En este lamentable estado ha efectuado el viaje como rueda trasera de un nuevo Ford desde Dur-

ban a Maritzburg (Africa del Sur), o sea una distancia de 54 millas, en dos horas, cinco minutos.

Aunque la rueda no solamente tenía que resistir las asperezas del camino, sino la fuerza de conducción y del frenaje, terminada la prueba, M. Walsh, el conocido técnico, declaró, después de examinada la rueda, que no estaba más estropeada que antes de comenzar el trayecto.

El avión Ford "Club".

Por el departamento de Aeronáutica de la Ford Motor Company, han sido expuestos tres aviones en el Tercer Salón Anual de la Aviación Pan-Americana, en el nuevo pabellón del aeropuerto de Detroit, del 5 al 13 de abril. Uno de los aparatos expuestos ha sido del tipo "Club", lanzado últimamente, un verdadero "yate aéreo", de tres motores, equipado con cómodas literas plegables, un "bureau", cocina, cuarto de "toilette", biblioteca, sin olvidar, claro es, la estación de radio. Se le ha equipado asimismo de un equipo para vuelos de noche, que comprende faros de aterrizaje y lámparas para el interior del aparato. La decoración de toda la superficie exterior de las alas y armazón es de una riqueza extraordinaria.

El Ford, ganador de pruebas.

Dos Ford acaban de ganar el primero y segundo puestos, respectivamente, en una carrera de 100 kilómetros, organizada en Perou bajo los auspicios de la Federación Automóvil. El Presidente de la República envió como recompensa al vencedor un magnífico reloj de oro. La carrera tuvo lugar en la carretera de Amancaes, tortuosa y difícil. Fueron puestos a prueba en realidad la calidad del coche y la habilidad de los conductores.

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.

NOTICARIO

El Ford, ganador de un premio de elegancia.—En un concurso de elegancia celebrado recientemente en Francia, un Ford de serie ha obtenido el cuarto premio, después del Chrysler, Buick y Studebaker.

En este concurso, los organizadores clasificaron acertadamente los coches en varias clases, reservando una a los vehículos de serie, que asimismo estaba subdividida en coches de marca extranjera y de marcas francesas. En la categoría de gran lujo la casa Ford estaba representada por un suntuoso Lincoln de carrocería descubierta.

No podemos menos de felicitar a la casa Danjou et Tatem, activos agentes de Lille, por la iniciativa de que han dado pruebas haciendo inscribir en el concurso coches recién salidos de sus talleres, norma que este año ha sido seguida más especialmente que otros.

Creemos que el nuevo modelo Ford está perfectamente en su puesto en un concurso de elegancia, y el jurado que le ha concedido el premio no solamente ha demostrado tener gusto, sino también talento.

Un garaje helicoidal.—He aquí una solución muy americana para el problema de encerrar los automóviles en las grandes capitales. El sistema está patentado en los Estados Unidos y Canadá con el nombre de Lancaster & Hjermstad. Consiste en un edificio cuadrado que mide por lo menos 35 m. de lado, con un árbol central alrededor del cual da vueltas como una hélice una plataforma ligeramente inclinada. Los coches se colocan a lo largo del muro, formando la extremidad de esta plataforma, en cuyo lugar la inclinación es de menos de 0,5 a 1 p. c. Los vehículos ascendentes toman el cable interior, inclinado unos 8 p. c. Si el terreno es susceptible de ampliación del edificio, puede continuarse éste por medio de plataformas a nivel construídas a los lados de la construcción central, la cual tendrá acceso por puertas abiertas en los muros laterales.

Cualquiera de los medios modernos de edificación puede utilizarse para construir estos garages: pero creemos que el material más ventajoso será el hormigón armado.

En los Estados Unidos se evalúa el coste de esta clase de edificaciones de tres a cuatro dólares por cada pie cuadrado de plataforma.

Un fordista renombrado.—Entre las distinguidas personalidades que nos honran diariamente adquiriendo nuevos vehículos Ford, podemos citar al príncipe Alberto de Ligne, embajador y ministro plenipotenciario de Bélgica en los Estados Unidos.

Este eminente diplomático acaba de comprar un modelo nuevo Ford, tipo torpedo, de dos plazas, que

utiliza para sus excursiones personales en la capital de los Estados Unidos y para asistir diariamente a su campo de golf.

Como veréis, por una vez más, el pequeño Ford ha sustituido al diplomático Rolls-Royce.

NOTICIAS DE AMÉRICA

La producción media Ford durante el mes de diciembre ha sido de 6.500 coches diarios, lo que da un total de 125.000 "chassis" mensuales. El día 1.º de diciembre de 1928 la producción total, después de la introducción del nuevo modelo, el 2 de diciembre de 1927, ha sido de 705.000 vehículos, entre coches y camiones. Esta última cifra, comparada con el total de la producción americana del año 1928, durante el cual se construyeron 4.600.000 unidades en los Estados Unidos, es aún más notable si se considera que a Ford le han bastado cuatro o cinco meses para llegar a una producción de 1.000 coches diarios.



Poseemos algunos nuevos detalles referentes a la nueva Sociedad Ford Motor Company y todas sus filiales que hasta ahora existen en la mayor parte de los países de Europa. La nueva Sociedad ha repasado las cuentas de sus filiales, y el 40 por 100 del capital de siete millones de libras suscritas por el público ha sido en pocos días arrebatado por éste.



Según comunican de Detroit, la casa Ford gastará este año unos 240 millones de pesetas en hacer mejoras en la fábrica y en abrir nuevas sucursales, donde los coches puedan ser montados con las piezas remitidas de la central, en Nueva Jersey, California, Seattle, etc. La mayor parte de las obras va están comenzadas y se llevarán a cabo con la rapidez de que hacen gala los americanos, bien conscientes de que "Time is money".

A pesar de la competencia de Chevrolet y de otras marcas baratas, el número de Ford que se ve en California, que es la región de los Estados Unidos que, proporcionalmente al número de habitantes, tiene más coches, es asombroso. Es verdad que el público está completamente satisfecho, no sólo del rendimiento del motor, que es insuperable, sino de la elegancia y comodidad de los diferentes tipos, pareciendo imposible que puedan éstos venderse a menos de 600 dólares, cantidad irrisoria, teniendo en cuenta que solamente el transporte desde la fábrica cuesta aproximadamente 100 dólares.

MIGUEL MARTINEZ

Agencia Oficial FORD

Sagasta, 48 al 54 - Garage Americano - CARTAGENA

MATEO Y C.ª, SOCIEDAD LIMITADA

Agencia Oficial FORD

Mendizábal, 6

VALLADOLID