

ESPAÑA FORD

DIRECTOR - PROPIETARIO:
MANUEL DE VALENZUELA

Año I :: SEPTIEMBRE 1930 :: Núm. 6

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



EL GRAN PREMIO DE EUROPA

EN QUÉ CONSISTE EL GRAN PREMIO DE EUROPA.

El Gran Premio de la Europa Automóvil se ha corrido este año en Bélgica, a fines de julio, en el circuito de Spa-Francorchamps, y de la revista *Fordisme* tomamos datos interesantísimos, que vamos a transmitir a nuestros lectores.

Es la segunda vez que esta gran prueba tiene lugar en Bélgica. La primera vez, en el 28 de junio de 1925, en el circuito de Francorchamps - Malniedy - Stavelot; pero a causa de la defeción de dos marcas inscritas regularmente, la concurrencia de marcas fué muy escasa, concretándose la lucha a las marcas Delage y Alfa-Romeo. Había inscritos para ésta coches Ford, pilotados por Carlos Montier (padre) y Fernando Montier (hijo), Imperia, Bugatti, Georges Irat, Lombard y Peugeot, tripulados por los más expertos conductores de Francia.

La reglamentación de la carrera es muy interesante:

La consumición estaba limitada a 14 kilogramos de carburante y aceite por 100 kilómetros. El combustible se componía de una mezcla de esencia de turis-

La carrocería tenía que ser de dos asientos, teniendo un largo exterior de un metro por lo menos y una altura de 25 centímetros al nivel de los asientos.

La prueba consiste en dar cuarenta vueltas al circuito, que vienen a hacer un recorrido de 596 kilómetros, no permitiéndose cambiar de conductor más que una sola vez durante la carrera.



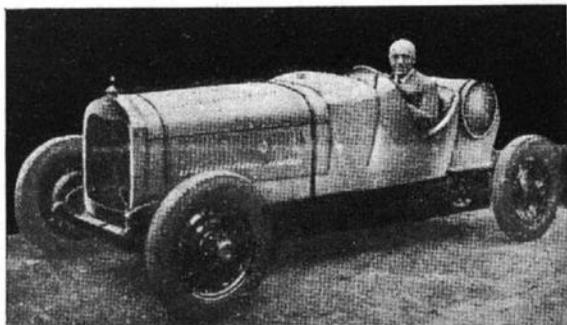
En la recta de Masta pasa el Ford vertiginosamente.

LA CARRERA.

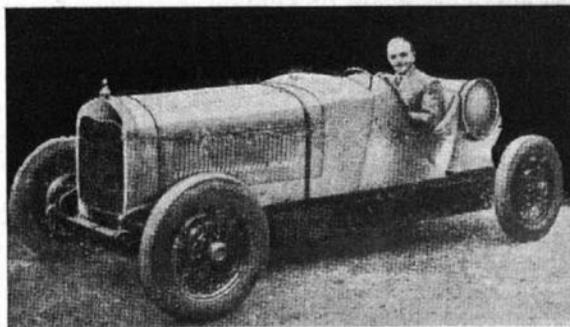
Ante una afluencia numerosa de gente y representaciones de todos los Clubs Automovilistas de Francia y de la Prensa francesa se efectuó el 20 de julio pasado la carrera del Gran Premio de Europa.

En la primera vuelta los corredores pasan por delante de las tribunas en grupo compacto, y, después de una hora de carrera, terminan la octava vuelta, que ha sido cubierta en una hora, dos minutos y diez y ocho segundos (115 kilómetros de media), por un Bugatti y por un Ford, en una hora, seis minutos y treinta segundos.

No faltaron incidentes, como el abandono de la carrera por Burie, en el Georges Irat.



Carlos Montier, con su Ford, ganador del Gran Premio de Europa, el 20 de julio pasado, en el Circuito Spa-Francorchamps.



Fernando Montier, con el Ford que corrió el Gran Premio de Europa.

mo y benzol, en la proporción de 70 por 100 de gasolina y de 30 por 100 de benzol comercial. La mezcla tendrá, pues, una intensidad de 0,770 a 15° centígrados.

El peso del vehículo vacío tendrá un minimum de 900 kilogramos, comprendida la rueda de recambio montada, que era obligatoria, llevada en la trasera del coche.

Divo, con Bugatti, se detiene unos segundos en su "stand". De nuevo, después de la undécima vuelta, se detiene Divo para cambiar una rueda zaguera que ha perdido aire. En cincuenta y dos segundos se ha hecho el cambio y reaparece Dive en su Bugatti, entre los aplausos del público por la celeridad con que ha sido reparada la avería. Sólo al fin de la duodécima vuelta logra el Bugatti de Chirón adelantar a Montier

CARROCERIAS HISPANAS

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

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

BRUNETE Y BOTIJA

Fabricación de accesorios para automóviles.

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

Cadarso, 13 - MADRID - Teléf. 17779

(padre) con su Ford. El Bugatti de carreras ha tenido que recorrer 180 kilómetros para adelantar una vuelta al Ford. Los dos Ford terminan las doce vueltas en seis minutos un segundo y en nueve minutos y diez segundos del primero.

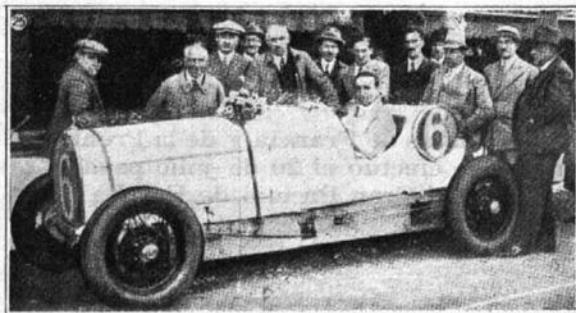
El Bugatti de Cornet se retira por avería.

Dosé, sobre Imperia, tiene que detenerse para cambiar la rueda izquierda trasera.

En la subida de Burneuville presenciamos el duelo entre el Ford y el Imperia.

El Ford visiblemente gana terreno y no tarda en adelantar al Imperia.

En la bajada de Burneuville, hacia el viraje de Malmedy, el Ford pasa como una tromba, a 160 kilómetros por hora, entre la admiración de los espectadores.



Los Agentes Ford, de Bélgica, rodean el Ford que acaba de efectuar sin parada alguna el Gran Premio de Europa.

res, que no cesan de elogiar la estabilidad y regularidad de este coche. La recta de Masta la cruza el Ford a 150 kilómetros por hora.

El famoso viraje de Stavelot lo toma literalmente a la cuerda, causando verdadera admiración entre los numerosos inteligentes que se habían colocado allí para ver cómo tomaban los autos tan difícil vuelta.

En la vuelta décimoséptima, Chirón, con su Bugatti, pasa a la Ford de Montier (hijo). Sólo después de 250 kilómetros la Ford número 6 es pasada por un Bugatti. Chirón, que va a la cabeza, ha hecho las veinticuatro primeras vueltas en tres horas, seis minutos y cincuenta y cinco segundos. El Ford le sigue, con once minutos y once segundos de retraso solamente.

Por fin, la sonoridad de una trompa y las aclamaciones de la multitud anuncian el término de la carrera, y viene la clasificación oficial por este orden:

ANTONIO LOPEZ GONZALO

Agencia Oficial FORD

Caravaca

Tres Bugatti, un Aries, un Imperia y el Ford de Montier (padre), que, entusiasmado, nos refiere que no ha hecho una parada en toda la carrera y que la media que había sacado en los 596 kilómetros excedía a la que él había calculado.

La verificación oficial de la Comisión dió por resultado que el Ford había consumido 12 litros 730 de esencia por 100 kilómetros, con una velocidad media de 105 kilómetros a la hora.

El primer Bugatti hizo el recorrido en cinco horas, ocho minutos, treinta y cuatro segundos. Media, 115, 913 kilómetros, y el Ford lo hizo en cinco horas, treinta y ocho minutos y treinta segundos. Media, 105,644 kilómetros.

La participación del Ford en el Gran Premio de Europa deja bien establecido el triunfo del Ford, que ha recorrido 600 kilómetros sin el más ligero entorpecimiento, con una consumición mínima.

A las felicitaciones que MM. Montier (padre e hijo) han recibido, unan la muy expresiva que les envía ESPAÑA FORD, así como la de todos los fordistas españoles, que admiran el esfuerzo por ellos realizado en tan dura prueba.

PEDRO MORON

TALLER DE CARROCERIA EN SERIE

Especialidad en Omnibus y Camiones

Palos de Moguer, número 29

Teléfono 70029

MADRID

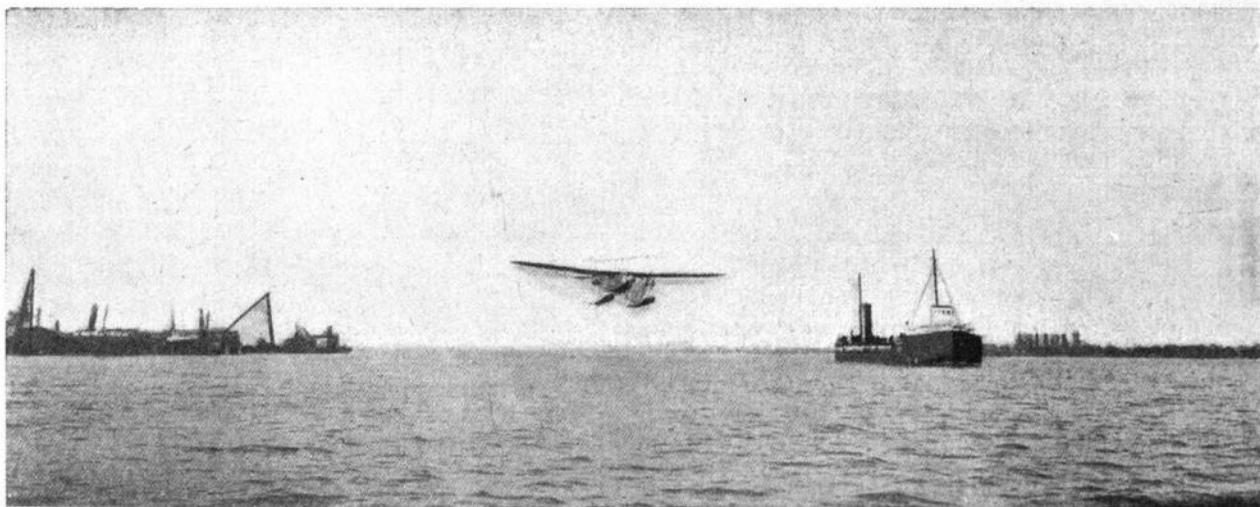
Descripción general de los aeroplanos de metal Ford para transporte

LA ALEACIÓN "ALCLAD" RESISTE LA CORROSIÓN.

La construcción, toda de metal, del aeroplano Ford tiene ventajas de gran importancia sobre otros materiales. Tanto desde el punto de vista de economía como desde el de duración, el metal proporciona poco gasto y seguridad, sin peligro de averías, resistencia al uso

algún agujero en la hoja. Estos bordes han estado expuestos en algunos aeroplanos, por espacio de diez y ocho meses, resistiendo el ataque del agua salada, sin sufrir el menor deterioro.

Todas las partes exteriores del aeroplano Ford hechas de duralumin están cubiertas con una capa de laca protectora. Como estas piezas no suelen ser ob-



Uno de los magníficos aparatos Ford para el transporte, en vuelo majestuoso

y a la vibración, robustez al aparato y una apariencia excelente e invariable.

El único inconveniente que el público atribuye a la construcción de metal es la corrosión; pero este inconveniente no existe en el transporte por trimotores Ford, en virtud de utilizarse en todas las superficies exteriores de las aletas, armazón y control, la aleación "Alclad".

El aluminio puro resiste grandemente, como es sabido, a la corrosión, y la aleación "Alclad" combina la resistencia a la corrosión inherente al aluminio con la solidez del duralumin.

En una hoja de aleación "Alclad", las dos superficies exteriores son las resistentes a la corrosión (97,7 por 100 de aluminio puro), y la capa intercalada entre estas dos es la que imprime la consistencia, o sea el duralumin.

Aunque la aleación "Alclad" fuera tan fina como una hoja de papel, siempre conservaría la misma proporción de aluminio puro en la superficie, pues éste constituye parte integrante de la aleación.

Otra peculiaridad de esta aleación es que resiste también la corrosión en los bordes, y, asimismo, en el centro del duralumin cuando ha sido preciso hacer

jeto de roce ni desgaste, la citada capa constituye un eficaz preventivo contra la corrosión.

El aeroplano Ford posee condiciones excelentes de seguridad que permiten adaptarle perfectamente a todos los viajes por mar, como así lo ha demostrado ya en diversos viajes, incluyendo la expedición polar Byrd, que por espacio de dos años utilizó un trimotor Ford construido todo de metal, excepto los skis, en la exploración del Antártico.

Este aeroplano, que salió de fábrica en marzo de 1928, es el que ha utilizado recientemente el comandante Byrd, desde su base de "Little America" al Polo Sur y regreso, en un vuelo sostenido de diez y ocho horas cincuenta y cinco minutos.

Sólo después de las pruebas más concienzudas se decidió el comandante Byrd por el aeroplano Ford, como el más apropiado para su excursión.

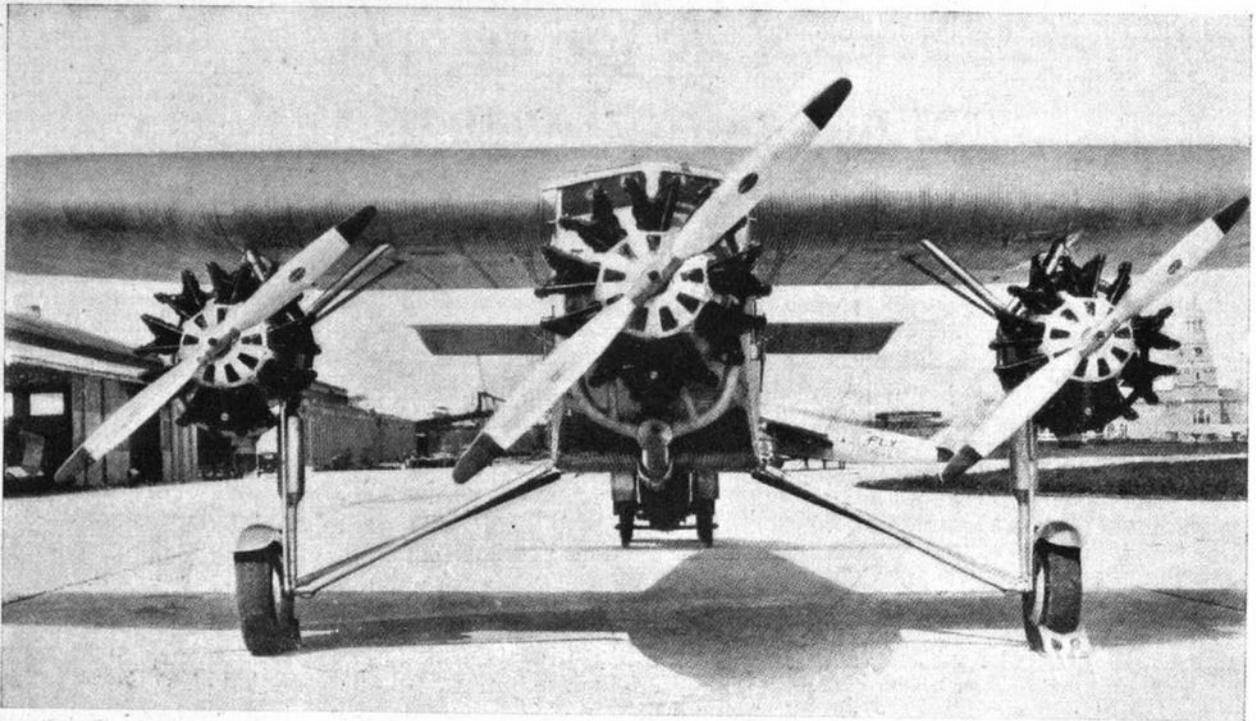
Aun suprimiendo el funcionamiento de un motor en el aeroplano Ford, todavía queda suficiente potencia.

La seguridad requiere plena confianza en los órganos de potencia, y por ello el aeroplano Ford está dividido en tres unidades, de las que cualquiera de ellas puede ponerlo en marcha. Tres motores, es decir, seguridad y un funcionamiento perfectamente re-

MIGUEL MARTINEZ

Agencia Oficial FORD

Sagasta, 48 al 54 - Garage Americano - CARTAGENA



Vista de frente del aparato trimotor Ford dedicado al transporte

gular. Una obstrucción cualquiera o un distribuidor poco limpio no pueden forzar al aeroplano a descender a tierra.

Los pilotos que realizan el transporte en Dearborn con trimotores Ford saben en seguida lo que es llevar el aparato con un motor parado. Su entrenamiento comprende la supresión del funcionamiento de uno de los motores, que realiza en su presencia el piloto-jefe, en la ascensión más pronunciada o en una vuelta difícil.

Otra ventaja de esta potencia: Con tres motores funcionando, la fuerza de carga con el 5-AT es de 10,6 libras, potencia suficiente para arrancar en un terreno de pocas dimensiones o algo desigual, y que ayuda al piloto a salvar estas pequeñas incidencias, que solamente con una gran potencia se eliminan, manteniendo al aparato en máximas condiciones de seguridad. Aun solamente con dos motores trabajando, tiene el aparato más potencia que muchos otros aeroplanos. La fuerza de carga en este caso será de 15,9; de forma que todavía queda un amplio margen de reserva.

El aeroplano Ford se mantiene a una altitud razonable con sólo dos motores, cosa sumamente importante en vuelos sobre terrenos montañosos. Con dos motores, el 4-AT mantendrá una altura de 10.000 pies a plena carga; el 5-AT, 8.950 pies, y el 7-AT, 6.300 pies.

Esta última circunstancia fué tomada muy principalmente en cuenta por los panamericanos en la selección de aeroplanos Ford para el servicio en Méjico y Sudamérica; por New-Yor Río para su línea de transporte por los Andes, y por TAT-Maddux para el servicio de pasajeros por los montes Roquijos.

Cada aeroplano es objeto de una detenida prueba, en vuelo, de control, equilibrio, contrapeso, manejo y velocidad, antes de ser entregado al comprador. Estas

pruebas finales se hacen para demostrar que todas las entregas efectuadas por la Casa Ford responden siempre a sus normas y métodos de garantía.

A. CASAJUANA



Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN



Avenida Amalio Gimeno, 5

VALENCIA

EN DAGENHAM

DE TODAS PARTES ACUDEN A VISITAR LOS INMENSOS TALLERES

(De nuestro corresponsal en Londres.)

El desenvolvimiento extraordinariamente rápido de los talleres Ford en Dagenham suscita un interés cada vez mayor, y así lo prueba la visita de los ingenieros municipales y provinciales llegados de todas las regiones de Inglaterra para ver los nuevos talleres en construcción.

La iniciativa de esta visita a los talleres Ford se debe a la Sociedad de Ingenieros y al Consejo del Distrito de Dagenham. Después de examinar algunos trabajos interesantes del Distrito, los visitantes fueron conducidos en coches Ford al inmenso taller, pasando algunas horas en estudio de todo lo referente al proyecto de construcción más interesante, que está en la actualidad en vías de ejecución.

Ha impresionado particularmente a estas autoridades oficiales lo que esta instalación pueda repercutir en el personal obrero. Sabido es que esta cuestión preocupa mucho en Inglaterra y constituye un problema sumamente difícil para los que se ocupan

de la Administración pública. Los visitantes oyeron con gran interés las cifras citadas por el inspector de los trabajos y relativas al personal actual y futuro de esta instalación, que será la más grande de Europa.

Antes de dar comienzo a su trabajo de inspección en el taller este centenar de ingenieros, los jefes de la Ford Motor les ofrecieron un "lunch", durante el cual el mayor Cainck hizo una descripción sorprendente de los nuevos talleres y sus dependencias; así, la nueva instalación de eliminación de basura, estimada en 500.000 libras, está destinada a transformar en combustible la inmundicia de todos los hogares de Londres. Esta descripción, completamente cierta y bien disertada, fué interrumpida varias veces por los aplausos.

En un porvenir cercano, los talleres de Dagenham podrán expedir a Europa y Asia Menor 200.000 coches por año. El personal corriente será de unos 20.000 hombres. Los talleres formarán la fábrica europea más grande de construcción de motores, poniendo así la Gran Bretaña a la cabeza de los productores, después de América.

Este desenvolvimiento no puede menos de tener una gran repercusión en el trabajo de Inglaterra, y aún se emplearán durante dos años dos o tres mil obreros para acabar esta admirable construcción.

Bajo el punto de vista técnico, también habrá reformas, sobre todo en lo que respecta a la fuerza motriz necesaria al taller. La central eléctrica constará de dos grupos generadores de electricidad, de una potencia de 30.000 kilovatios cada uno. El taller ocupará unas 90 hectáreas, comprendida la fundición (91,50 metros por 380 metros), los talleres (305 metros por 91,50 metros) y los almacenes (305 metros por 91,50 metros).

El único alto horno será otra especialidad de los talleres Ford y consumirá 500 toneladas de mineral al día.

Una batería de hornos de cok consumirá 800 toneladas diarias de carbón.

El taller tendrá, a lo largo del Támesis, una extensión de 5 kilómetros, y toda la construcción descansará sobre pilares de hormigón armado de 14,30 metros de altura, en número de 16.000, de los cuales 8.000 están ya colocados.

Henry Ford ha decidido suprimir el gran inconveniente que significaba el depósito de basura cercano al taller.

La Compañía quiere demostrar la posibilidad de producir una fuerza motriz utilizando las inmundicias que arroja la ciudad. Un destructor de las mismas está ya construyéndose, así como una instalación de calderas que producen el vapor a una presión

TAILLEFER, S. A.

MADERAS DEL BALTICO

PINO TEA AMERICANO

MAQUINARIA Y MATERIAL

ELECTRICO

POSTES KIANIZADOS DE

LA SELVA DEL RHIN

AUTOMOVILES FORD

Y LINCOLN

TRACTORES FORDSON

Plaza del Siglo

Teléfono: 1.138, 1.338 y 3.413

M A L A G A

de 87 kilovatios por centímetro cuadrado, presión desconocida hasta ahora en Inglaterra. Las inmundicias empleadas en esta instalación representarán unas 1.000 toneladas diarias convertidas en vapor y utilizadas para la producción de energía eléctrica.

El destructor de inmundicias Ford tendrá un doble objeto: demostrar que ello es posible, cosa que ya reduce los impuestos, y probar que la energía eléctrica puede producirse y venderse a un precio muy inferior al actual.

Al suprimir así Henry Ford un gran inconveniente a la región, resolverá además el problema que tantos trabajos ha originado desde hace cincuenta años a los ingenieros municipales.

Cuando el mayor Graink terminó su discurso, se dió con entusiasmo un voto de gracias a la Compañía.

Guiados por los representantes de la Ford-Motor, los ingenieros han podido apreciar los notables progresos realizados desde el principio de la obra.

Un gran bosque de columnas y estructura metálica se levanta donde hace un año se estancaba un pantano. Ya pueden apreciarse algunas reformas: se han instalado lavabos en los talleres, así como fuentes de

agua potable. Grandes pasarelas bordean el vitraje de los tejados, para facilitar la limpieza, y, aun así, este solo trabajo ocupará a una importante brigada de obreros.

Bajo los pantanos del Támesis se está construyendo un gran túnel destinado a proteger las canalizaciones y que, partiendo de la central eléctrica, pasará bajo los diversos locales, distribuyendo el vapor y la corriente eléctrica.

Los ingenieros terminaron su visita con un detallado examen de las formidables máquinas que sirven para la construcción, como el mezclador de hormigón, el mayor de los construídos en Inglaterra, y cuyo rendimiento es muy superior a las más potentes instalaciones similares que funcionan en nuestros días.

Finalmente, diremos que el *Journal Pathé* ha tomado un film de los trabajos y que esta película está en vías de exhibirse en los principales cinemas del país.

No es necesario añadir con qué efusión se despidieron los ingenieros municipales de la Ford Motor de Inglaterra.



LA CARROCERIA VIGATA ES UNA BUENA CARROCERIA

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

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

FABRICADAS POR

VIGATA

AGENCIA FORD-FORDSON

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

La maravillosa soldadura Ford

UNO DE LOS MAYORES ACIERTOS DE LA FABRICACIÓN FORD.

Aquellas personas cuyos conocimientos de los métodos y normas Ford no están basados más que en artículos más o menos veraces publicados en las revistas de automovilismo más populares, creen que el fin que persiguen nuestras fábricas como más importante es la producción en grandes cantidades. Aunque bien es verdad que la marca Ford ha sido la primera en demostrar a la industria el valor de una producción grande, efectuando una visita detallada a los talleres Ford quedaría el público admirado de muchas otras cosas.

Una de las razones principales por las que es posible producir un coche como el nuevo Ford, es que las fábricas están equipadas con máquinas, herramientas y accesorios que son exclusivos de la organización Ford. Los procedimientos y métodos empleados han sido ya experimentados concienzudamente en su mayoría por obreros Ford, y otros han sido descubiertos en laboratorios de la misma marca que, siendo inmejorables en su clase, permiten combinar en el nuevo modelo todas las cualidades que tanto éxito han tenido y que han dado lugar a tantos comentarios en el mundo automovilista.

Un ejemplo convincente de estos métodos tan per-

feccionados Ford es el que sirve de base al presente artículo. La tarea de soldar, antiguamente practicada por el herrero del pueblo, ha sido mejorada en tal forma, que puede decirse constituye un hecho maravilloso en la industria moderna. En la producción del nuevo Ford, la soldadura es hoy día la verdadera clave y punto de partida del nuevo método de fabricación, habiéndose convertido los talleres Ford en los laboratorios soldadores más grandes del mundo.

La consecuencia práctica de todo esto es que las forjaduras e impresiones pueden soldarse para convertirse en una sola pieza resistente, ligera y de agradable aspecto, en un espacio de tiempo mínimo hasta ahora nunca logrado, que da como resultado un *coche-automóvil que no posee ninguna fundición*, excepto en el motor, que, como toda máquinas de gas, está hecho de hierro fundido.

La idea lógica que toda persona tiene de lo que es una soldadura es la unión de dos piezas de metal por medio del calor y de cierta presión. El herrero lo practicaba hace años en su fragua con la ayuda de fuelles, calentando hasta la temperatura debida dos piezas de acero, que las soldaba después con los golpes fuertes y certeros de su martillo.

El mismo principio de *calor y presión* es el seguido en los talleres Ford, pero con una fuerza, velocidad y exactitud increíbles. Se necesita verdaderamente una

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

Servicio especial de toldos para cubrir mercancías transportadas por ferrocarril.

AGAPITO BLASCO

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

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

Domicilio central:

OFICINAS: Paseo Nacional, 50 y 51.

ALMACENES: Calle del Mar, 100 y 102.

BARCELONA

Dirección telegráfica y telefónica: **ABLASCO**

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

gran imaginación para comprenderlo, pues es una verdadera transformación de dos piezas de metal en una sola.

En la soldadura resistente "standard" aplicada en todos los talleres Ford, el calor no se aplica externamente, como se hacía antes, sino interiormente. El calor se produce en un arco de círculo trazado entre las dos superficies a soldar. Como el metal no se calienta lo suficiente para soldarse por igual, es preciso que las piezas sean de un tamaño uniforme.

Unas mordazas de cobre suministran la corriente a las piezas que han de ser soldadas. La "inflamación" produce un trozo de metal protegido del oxígeno del aire y de cualquier otra impureza. La presión del metal viene seguidamente, mientras que una fuerza enorme, accionada por medio de una palanca, completa la operación mejor y más rápidamente que pudiera hacerlo un martinete de vapor.

Para poder aplicar esta soldadura extensa y eficientemente en el nuevo coche ha sido preciso adoptar métodos que para algunos talleres constituirían algo completamente anormal. En muchos sitios ha sido necesario construir una maquinaria completamente distinta de la existente, así como herramientas y accesorios por completo diferentes.

Los resultados de esta soldadura no han sido menos halagüeños de lo que se esperaba. El procedimiento ha permitido construir un vehículo de los más resistentes y económicos a la vez. Las pruebas realizadas han demostrado patentemente la enorme fuerza del metal en el lugar soldado, probando, en resumen, que dicho punto *es el lugar más resistente*.

Los ingenieros Ford han aplicado esta soldadura en casi todas las piezas del nuevo coche. La caja del

diferencial se compone de una pieza de hierro laminada en los talleres Ford. La forjadura se hace de una barra que mide $2 \frac{3}{4}$ pulgadas, en una máquina apropiada, en tres operaciones, estando después de ellas preparada ya para poderla soldar. Ambas soldaduras se hacen simultáneamente en una sola máquina Ford, quedando tan resistentes que se precisaría un peso de 80 toneladas para romperse.

Asimismo, se aplica también la soldadura en las juntas del tanque de petróleo, que puede sostener 90 libras por cada 2 centímetros cuadrados de presión de aire. La soldadura se utiliza en el control del coche, en el embrague, pedales, piezas del acelerador y mecanismo de dirección.

A continuación incluimos una lista parcial de las piezas del nuevo coche que se hacen por este procedimiento:

- Hierros de los radios.
- Piezas del freno de las ruedas.
- Varillas de acoplamiento de los frenos.
- Mecanismo de dirección.
- Soportes de la caja de batería.
- Ruedas con alambres de acero.
- Tubos de rotación.
- Refuerzos del bastidor.
- Placas del embrague.
- Bastidores de las puertas.
- Bastidores de las ventanillas.
- Parabrisas.
- Piezas del acelerador.

Todo el coche en sí puede decirse que es un objeto soldado, siendo ello una de las causas principales de su resistencia, belleza, ligereza y velocidad.

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

Mr. Henry Ford dice:

El mejor activo de un negocio es la marcha que se le da desde sus comienzos.



En lugar de criticar los hechos deberíamos fijarnos en por qué ocurren.



La industria se debe a la sociedad, ya que contribuye en parte a la vida moderna y nuevo orden de cosas y está obligada a conservar y mejorar el material todo lo posible.



La única cosa de la que el mundo está bien suministrado, en lo que a cantidad se refiere, es de alimento. Hoy día se puede, más que nunca, producir más alimento a precio más pequeño y con menos hombres, y, con el tiempo, la cuestión "comida" representará la cantidad más pequeña de nuestros presupuestos de vida.



La pobreza más dura y más peligrosa es la pobreza de hombres. Ninguna bancarrota es tan difícil de afrontar en un país como la bancarrota de hombres.



Hemos estado hasta ahora demasiados ocupados rindiendo culto a reputaciones. Nos sería conveniente mirar diez o quince años más atrás y preguntarnos dónde están los grandes nombres de aquella época.



"El que siembra, recoge" no es una amenaza, sino una promesa. Una de las cosas más sorprendentes de la vida es que los hombres recogen cuando ya no recuerdan haber sembrado.



Es muy cómodo y sencillo aprobar los éxitos actuales desde fuera y sin tomar parte en ellos.



En la honda filosofía de la vida hay muchísimas cosas por aprender que no pueden enseñarse.

La Naturaleza no ha suministrado nunca a la Humanidad las cosas tasadas.



El que teme al porvenir o al fracaso limita sus actividades.



No existe motivo razonable alguno para que una persona de imaginación creadora no realice más en su vida que un trabajo monótono, pues en todas partes apremia la necesidad de hombres creadores.



Lo que la actual generación requiere es un completo convencimiento de la posibilidad de que exista en la industria la rectitud y la justicia.



No es corriente tratar a un empleado como socio. Y, sin embargo, ¿no lo es, en realidad?



Debiera ser la ambición de todo jefe pagar mejores sueldos que cualquier otro negocio de carácter similar, y la de todo subordinado el lograr la posibilidad de ello.



No deja de existir cierto peligro para la persona que cree ya fija su situación en la vida, pues es muy fácil que al primer movimiento de la rueda del progreso sea derribada.



En un tiempo se creyó que la industria era sólo para los propietarios; pero hoy día sabemos que no es éste su único fin. Su principal objeto y razón primera de existir es el servicio del público.

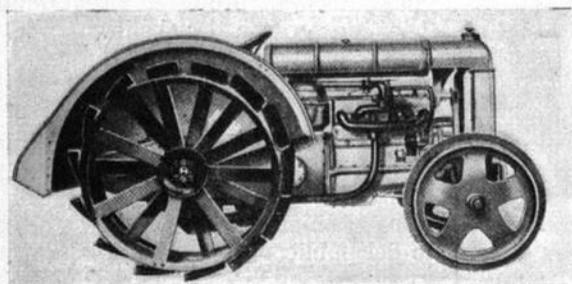


A la mayoría de las personas les gusta mandar y encontrarse con todo hecho y a su disposición, pero sin responsabilidad alguna. Por eso, a pesar de la gran cantidad de seres humanos, la dificultad no está en encontrar hombres para el progreso, sino encontrar aquellos que quieran adelantar.

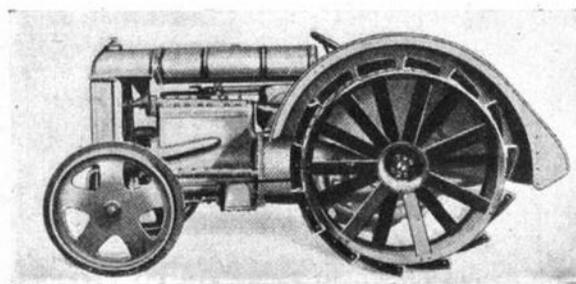


Cuadro comparativo de las características del antiguo y nuevo Fordson

| | El Fordson perfeccionado | Antiguo Fordson |
|------------------------------------|---|------------------------------------|
| Potencia en los frenos..... | 30 HP. | 20 HP. |
| Diámetro interior..... | 4 1/8 de pulgada (103 mm.) | 4 p. (100 mm.). |
| (Course)..... | 5 pulgadas (125 mm.) | 5 p. (125 mm.). |
| Volumen del cilindro | 267 pulgadas cúbicas (4 dm ³ . 433) | 251,3 p. |
| Pistones..... | Fundición estampada. | Fundición. |
| Segmentos..... | Cuatro | Tres. |
| Válvulas | Aleación especial cromo-sílice. . . . | Aleación de acero. |
| Culata del cilindro..... | De gran turbulencia | Ordinaria. |
| Lubrificación | Por introducción de aire..... | Por introducción de aire. |
| Método de lubricación | El aceite se introduce por el volante del motor..... | » |
| Filtro de aceite..... | Tamiz de malla fina..... | Ninguno. |
| Refrigeración..... | Bomba y termosifón | Termosifón. |
| Funcionamiento del ventilador.... | Correa en forma de V..... | Correa plana. |
| Capacidad del depurador de aire. . | 18 litros | 7,5 litros. |
| Encendido..... | Magneto de alta tensión con disposi- tivo de arranque..... | Magneto de alta tensión y bobinas. |
| Bujías..... | S. A. E., 28,5 mm..... | » |
| Rodamientos de la transmisión.... | Rodamientos de rodillos en mayor cantidad..... | Rodamientos de bolas. |
| Embrague..... | De disco múltiple..... | De disco múltiple. |
| Capacidad de labranza..... | Tres surcos..... | Dos surcos. |



El nuevo tractor Fordson visto del lado de la magneto.



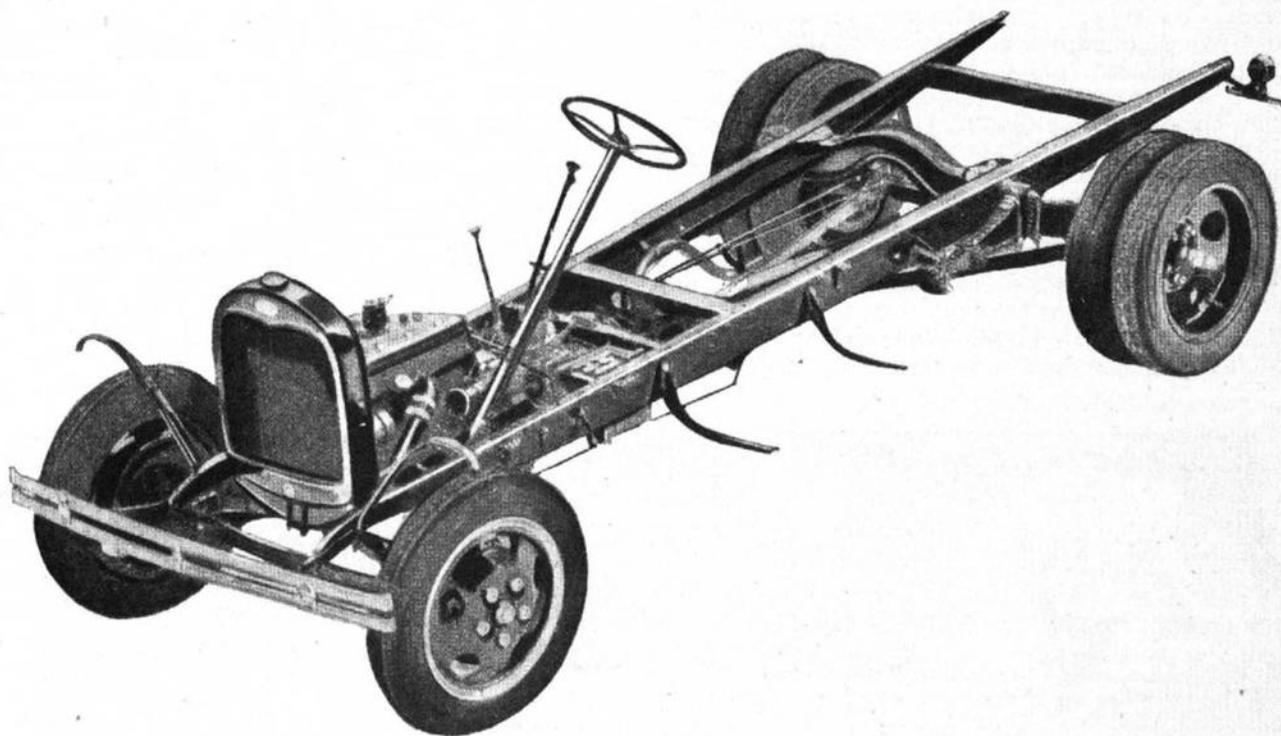
La línea sencilla y elegante del tractor Fordson.

Importantes mejoras aumentan todavía más el valor y las posibilidades del camión Ford

Lo que más llama la atención a primera vista en el nuevo camión Ford modelo AA 1930 son los grandes tambores de freno colocados delante y detrás, que encierran y protegen los frenos grandes y potentes del nuevo camión. Además de esto, el camión Ford está equipado de dos frenos de socorro que accionan independientemente sobre sus tambores respectivos.

El hecho de poner los frenos de socorro sobre tambores *distintos*, aumenta la superficie del frenaje, desapareciendo así más fácilmente el calor desprendido

El ajuste sencillo del nuevo camión Ford no precisa un gran surtido de tuercas y tensores; con un tornillo de regulación para cada freno es suficiente. Es cosa sabida que si el ajuste es demasiado complicado es objeto de abandono y negligencia; pero en el Ford es sumamente sencillo con el citado tornillo de regulación, no siendo preciso arrastrarse debajo del chasis, pues el ajuste es automático y puede efectuarse con ayuda de unas pinzas si la llave apropiada no encajara bien.



que, por lo general, limita la acción del mismo. El calentamiento motivado por la utilización repetida del freno, en servicio normal, no repercute, en la construcción Ford, sobre los tambores de los frenos de socorro, sino que éstos permanecen fríos y dispuestos a funcionar en caso urgente.

**LA SUPERFICIE TOTAL DE FRENAJE LLEGA A 2.950
CENTÍMETROS CUADRADOS.**

He aquí algo excepcional en un camión de esta categoría. Esta superficie no se encuentra más que en un vehículo de precio doble que el del Ford modelo AA, y no es solamente grande, sino que por el hecho de ser Ford implica una garnición de primera clase y un montaje perfecto de las zapatas de freno, las cuales se centralizan automáticamente en sus tambores.

Un freno no puede ser nunca mejor que su ajuste; si éste fuera defectuoso, su eficacia será nula.

UNA CAJA DE CUATRO VELOCIDADES.

La caja de cuatro velocidades y el puente trasero, más resistente que antes, permiten evidentemente al camión AA una marcha más rápida con un peso mayor que nunca. La resistencia de toda la parte anterior del chasis ha sido aumentada, para afrontar los potentes esfuerzos provocados por la acción de los frenos delanteros.

EL NUEVO EJE.

El nuevo eje delantero es dos veces más fuerte que el antiguo, y el resorte delantero, además de ser más resistente, tiene las hojas más grandes.

LA DIRECCIÓN.

Las piezas de la dirección han sido reforzadas y los cojinetes de bolas ensanchados.

Estas modificaciones hacen todavía más resistente al nuevo camión AA y le aseguran una mayor duración y un buen uso. Las ruedas son todas intercambiables, factor de primera importancia tratándose de un vehículo para servicio muy intenso.

EL PUENTE TRASERO.

El puente trasero del nuevo camión es del tipo de engranajes de corte cónico helicoidal, flotando las tres cuartas partes y teniendo una relación de multiplicación de 6,6 a 1, estando, por tanto, bien proporcionada la potencia y la velocidad.

El montaje del piñón es notable. Su parte trasera está soportada por un rodamiento de rodillos "Hyat", y dos rodamientos, también de rodillos "Timken", sostienen la parte anterior y limitan el juego. Una capacidad de carga aún mayor hace conveniente el empleo de un rodamiento "Hyat" en la parte trasera.

Los árboles son más fuertes. Pocos camiones, aun de los más costosos, tienen la característica del camión Ford de poseer árboles traseros del tipo $\frac{3}{4}$ flotante. Sirven para arrastrar las ruedas mientras el peso es soportado directamente por las articulaciones del eje.

RUEDAS Y NEUMÁTICOS.

El equipo "standard" comprende un tipo especial de ruedas con discos de acero que se adaptan perfecta-

mente al trabajo penoso del camión. Se prestan, sobre todo, especialmente al equipo de bandajes gemelos en la parte trasera. Su aspecto fuerte y robusto armoniza con las demás piezas del coche.

Las ruedas delanteras van equipadas con neumáticos 6 \times 20 reforzados (Ballon, seis dobleces). Cuando las ruedas traseras van equipadas sencillamente, los neumáticos son de "32 \times 6" alta presión, mientras que para las ruedas de bandajes gemelos se adoptan los Ballon "6 \times 20".

El precio suplementario para las ruedas de bandajes gemelos no es más que de 1.000 francos. Algunos compradores verán en esto el medio de comprar económicamente ruedas de recambio con cámaras y neumáticos; pero no deben olvidar que sobre las ruedas simples traseras son precisos neumáticos de 32 \times 6 alta presión para resistir al esfuerzo de tracción.

RESORTES Y TUBOS DE EMPUJE.

Los resortes traseros del camión Ford son de Cantilever auténtico, reduciendo el peso del puente trasero. La parte más pesada de la mitad del resorte está fijada en el cuadro del chasis, mientras que los extremos, relativamente ligeros y flexibles, están conectados al puente.

El tubo de empuje Ford se opone a las fuerzas de torsión, reduciéndose el trabajo de los resortes a su uso normal, que es el amortiguar los choques. El tubo de empuje o tornapunta atrae al armazón transversal del centro del chasis el empuje de las ruedas trase-

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

ras. Un árbol de acoplamiento transmite a los de propulsión la fuerza de transmisión, que aligera los esfuerzos de empuje. El armazón transversal y central del chasis, que absorbe los esfuerzos transmitidos por las ruedas traseras, ha sido reforzado, a fin de que pueda soportar el aumento de trabajo que se le ha impuesto como consecuencia de la transmisión de cuatro velocidades y ser también más robusto el puente trasero. Los largueros del chasis tienen aproximadamente 150 milímetros de profundidad, 70 milímetros de longitud y 5 milímetros de espesor. La distancia del asiento hasta la extremidad del chasis es de unos 2,70 metros, mientras que desde el asiento hasta el puente trasero es de 1,315 metros. Puede acortarse el chasis 685 milímetros si se desea proveerle de una cesta basculante. Las dimensiones del chasis son:

| | |
|--|--------------|
| Distancia máxima entre las tuercas de los ejes de las ruedas traseras..... | 1,69 metros. |
| Longitud total con neumáticos de bandajes gemelos | 1,90 — |
| Longitud total..... | 4,66 — |
| De eje a eje de las ruedas..... | 3,327 — |

TRANSMISIÓN DE CUATRO VELOCIDADES.

Los perfeccionamientos recientemente introducidos en la transmisión Ford ofrecen al camión toda una gama de velocidades, permitiéndole tanto el transporte rápido por una buena carretera como el fácil arran-

que con plena carga en un terreno desigual. La suavidad de su conducción es excepcional.

La caja de velocidades Ford para camión es del tipo "standard", dando cuatro velocidades hacia adelante y una marcha atrás. Basta levantar una placa en la caja de velocidades para añadir una potencia auxiliar al transportar tornos, compresores de aire, etc.

Una característica de la transmisión Ford, propia de muy pocos camiones, es que todas las velocidades hacia adelante están montadas sobre rodamientos de bolas y de rodillos, lo que disminuye el roce, y, por tanto, el desgaste. Este detalle es altamente importante tratándose de un camión, pues si un coche va generalmente en directa, no sucede lo mismo con un vehículo de esta clase, en que, debido a las variaciones de carga, tan pronto es preciso tomar la segunda como la tercera velocidad a grandes distancias y a veces a la mitad del recorrido.

La caja de velocidades Ford realiza, pues, indiscutiblemente una economía en los gastos de transporte, reduciendo, por medio de sus rodamientos de bolas y de rodillos, la potencia perdida en el rozamiento. El árbol intermediario está montado sobre cojinetes de rodillos, los cuales tienen una resistencia capaz de soportar fuerzas del género de las ejercidas por los engranajes. Son asimismo muy compactos y se colocan fácilmente en el árbol intermediario. Por esta misma razón, en la conexión del árbol conductor y del de transmisión se utiliza un rodamiento de rodillos.

El engranaje de la marcha atrás, mucho menos empleado, va montado sobre un anillo de bronce.

A. CASAJUANA

AGENCIA OFICIAL

AUTOMOVILES

“FORD”

“LINCOLN”

Avenida Alfonso XIII: Diputación, 279

BARCELONA

UN MOTOR ROBUSTO.

La potencia, la duración y la economía deben ser las cualidades esenciales de un buen motor de camión. El modelo AA las posee todas.

La sencillez de construcción (ventaja de los cuatro cilindros) y la calidad de los materiales es lo más importante. Las piezas de los coches deben poderse encontrar en todas partes y colocarlas a un precio reducido.

Una particularidad interesante del motor Ford AA, tan seguro como económico, es que produce 40 HP. a un régimen lento de freno. Gracias a la caja con transmisión de cuatro velocidades bien proporcionadas, el motor AA, con sus pistones de aluminio y su árbol cigüeñal dinámicamente equilibrado, desarrolla una potencia grande, permitiendo arranques y aceleraciones rápidas, cosa que representa tiempo ganado, tanto en la ciudad como en carretera.

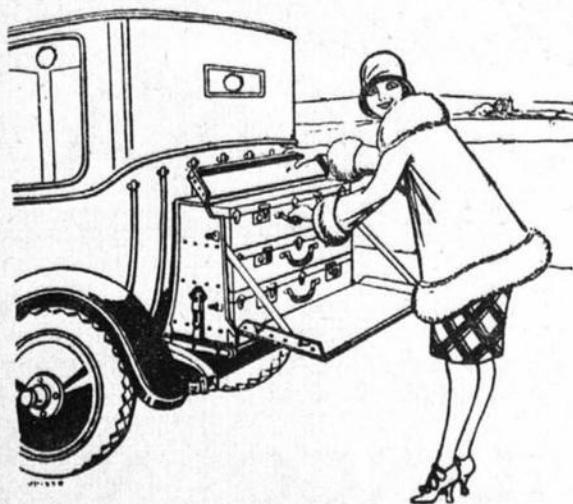
El millonario tal vez mire sin interés el precio de coste de su coche Lincoln; pero como jefe de una industria no le sucederá lo mismo y se informará del precio de coste de la tonelada kilométrica, cuestión sumamente importante, pues en ella está todo comprendido. Todo propietario de un negocio, aunque sólo tenga un camión, debe estudiar este punto. El motor cuatro cilindros del camión Ford AA posee en este sentido una ventaja grande. Las piezas en movimiento susceptibles de reparación o de recambio no representan ni el 50 por 100 de las piezas móviles de un motor de seis cilindros. La superficie de las paredes de los cilindros, menor en un cuatro cilindros, dismi-

nuye la pérdida de calor ocasionada por el agua de refrigeración. Otra ventaja aún más importante, si cabe, es la que resulta del hecho de que la conducción de alimentación del motor Ford cuatro cilindros produce para cada cilindro una longitud equivalente, asegurando así una alimentación regular (sin pérdida de carburo transformado en carbono) y un rodamiento más suave.

En todo seis cilindros, la longitud variable para cada cilindro del conducto de alimentación, provoca irregularidades de la mezcla, resultando ésta demasiado rica para unos y demasiado pobre para otros. El rodamiento resulta de la misma forma desigual, originándose con ello la pérdida de carburo y de carbono.

CARROCERÍAS "STANDARD".

Las cualidades especiales de las carrocerías del camión Ford son su elegante aspecto y su resistencia. Existen cuatro modelos distintos, incluyendo el tipo llamado de "bandeja", que mide 2,46 metros de largo por 1,73 metros de ancho y está provisto de unos bordes o tablonces que se elevan a 0,660 metros sobre la plataforma del vehículo. La carrocería del camión Ford "Express" tiene 2,185 metros de longitud por 1,220 metros de ancho, elevándose los tablonces laterales a 310 milímetros sobre el suelo del coche. Las dimensiones de la parte del furgón reservada a las mercancías son aproximadamente 1,10 metros de ancho, 2,24 metros de longitud y 1,27 metros de altura.



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

ERENCHUN

TALLERES DE PINTURA

PARA AUTOMOVILES

D U C O

PIROXILINA

VITORIA:

BILBAO:

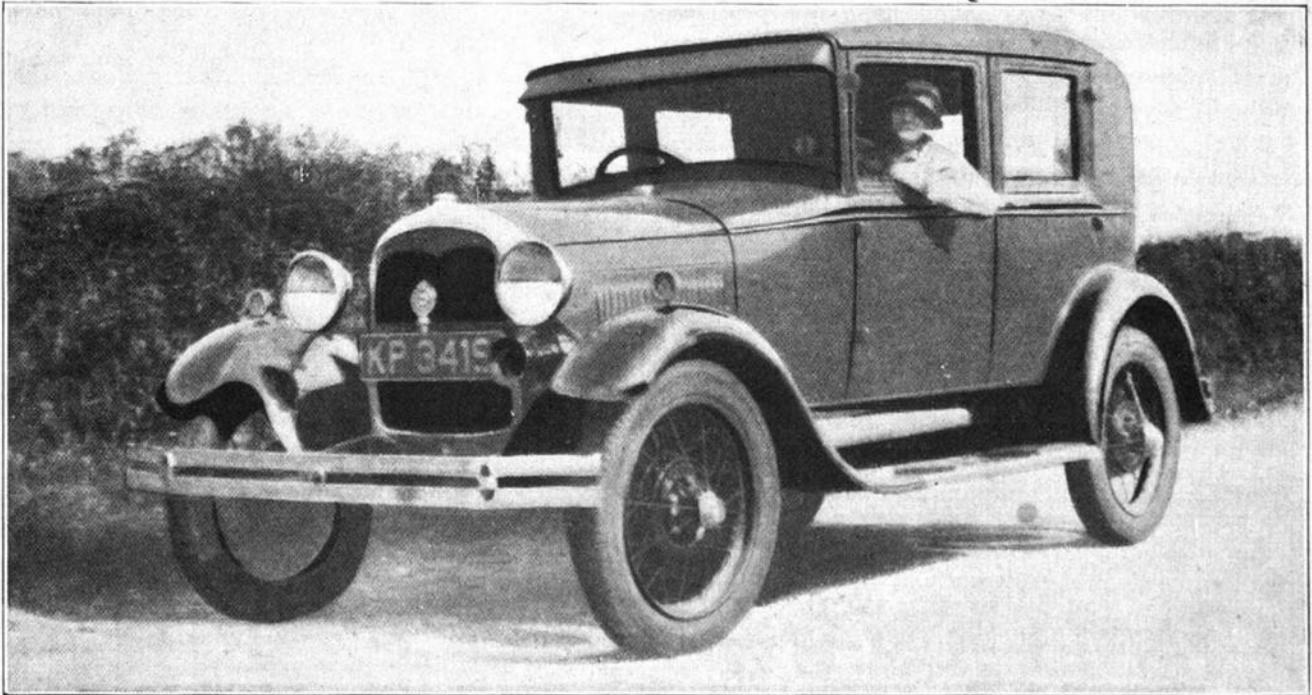
Francia, número 27 Marqués de Urquijo, B

AHORRE USTED PETROLEO

Casi seguramente podría usted ganar unos cuantos kilómetros por cada bidón de petróleo comprobando el funcionamiento de su coche y la manera de conducirlo. Al examinar el vehículo, asegúrese sobre todo de que la compresión está bien en todos los cilindros, lo que puede usted ver moviendo la manivela de arranque para cada carrera. Si la compresión está bien, efectuado el movimiento de la manivela, ésta tenderá a volver hacia atrás; si, por el contra-

mente a la acción de los frenos y de que no hay ningún mal movimiento por parte de los cojinetes.

Muchos conductores muestran particularmente su descuido dejando el motor en funcionamiento mientras se bajan del coche a comprar cualquier cosa o a hablar con alguna persona. Esto es una mala costumbre que debéis evitar y acostumbraros a poner fuera de circuito el motor tan pronto como os paréis, aunque sea por poco tiempo. El hacer funcio-



En el cuidado de estos coches, modelo de técnica, ha de mostrar su celo el conductor

rio, produce un pequeño chirrido y se mueve con demasiada facilidad, es señal evidente de que las válvulas están embarrancadas.

La ignición debe observarse seguidamente, pues podría estar regulada demasiado despacio. Fijáos también si están bien limpias las clavijas y los puentes ajustados.

Aseguraos asimismo de que los filtros y el carburador están perfectamente limpios, y ajustad, si fuere preciso, la válvula de estrangulación, a fin de que el motor vibre solamente cuando aquélla esté cerrada. Esto es sumamente importante.

El desgaste de los frenos o de los soportes de las ruedas son otros motivos de pérdida de fuerza, que ha de ser compensada necesariamente por una consumición excesiva de petróleo. Levantad las ruedas por medio de "jacks" y comprobad si obedecen libre-

nar el motor para calentarle es otra cosa que no origina más que pérdidas.

Una aceleración demasiado rápida desperdicia combustible. La aceleración debe ser gradual, no dando al motor más estrangulación que la conveniente.

Si levanta usted con anticipación el pie del acelerador, sabiendo que forzosamente habrá de disminuir la velocidad o pararse, evitará usted con seguridad el gasto de combustible, mientras que si conduce usted de forma que constantemente aplica los frenos con violencia, aumentará indudablemente el consumo de petróleo.

Para obtener el máximo de kilómetros de un galón, es preciso mantener siempre en un mínimo las revoluciones del motor.

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

JOSE M. SEGURA GUIJARRO

Agencia Oficial FORD

Teléfono 42

NOVELDA

Cuidad vuestro coche

He aquí un experimento interesante y fácil de llevar a cabo: Entre todos los coches encerrados en un garage, seleccionad tres o cuatro automóviles de serie de la misma fabricación y del mismo modelo. Fijaos seguidamente en el cuenta-kilómetros de cada uno, y vuestra sorpresa, con seguridad, será manifiesta.

Este coche que os parecía casi por completo fuera de uso y que calculábais había recorrido por lo menos 40.000 kilómetros, resulta que, en realidad, no ha rodado más de unos 12.000. Otro coche, de fabricación semejante, parece haber salido pocos instantes antes del taller, y, sin embargo, comprobáis que solamente ha recorrido de 15 a 20.000 kilómetros.

Si investigáramos las verdaderas causas de esta anomalía, veríamos que depende, no sólo del esfuerzo y trabajo que se haya exigido a los coches, sino del cuidado—o negligencia—que hayan tenido los conductores de los mismos.

Primeramente, tened por cierto que el propietario del primer coche indicado, al momento de partir tira-

rá fuertemente de la portezuela, dejará que ésta se balancee un rato abierta y la cerrará después fuertemente. Después se dejará caer sobre el asiento tan torpemente, que todo el coche se moverá, conduciendo luego en análoga forma a como se ha instalado.

A este procedimiento no hay nada que reprocharle si el autor del mismo posee rentas ilimitadas y puede permitirse el lujo, no solamente de comprar todos los años un nuevo vehículo, sino en perder también una gran suma de dinero en la venta del antiguo.

Ahora bien: para las personas que deseen conservar su coche en buen estado tres o cuatro años, no será éste, ciertamente, el tratamiento adecuado que hayan de darle si no quieren que al poco tiempo el vehículo no parezca más que un "cascajo".

Muchas personas que se creen cuidadosas hacen, en realidad, sufrir a su coche mil pequeños descuidos, que perjudican seriamente tanto su condición general como su aspecto exterior.

He aquí algunos de ellos:

Sentarse o apoyarse sobre las aletas, que supone

**AUTOMOVILES
LINCOLN**

Urzaval, S. A.

EXPOSICION

Avenida de Dato, 8

-- MADRID --

José Viudes



Agencia Oficial FORD

Automóviles LINCOLN



Capuchinas, 8

Teléfono 2643

MURCIA

obligar a éstas a sostener un peso para el que no están destinadas. Es, por tanto, evidente que con el tiempo se torcerán los apoyos y se estropeará toda la estructura de los mismos, lo que dará lugar a tener que poner piezas de hierro innecesarias que resten estética al coche, aparte del desagradable rechinamiento que puedan producir.

Una de las cosas que más sufren con la falta de cuidado de los conductores son las portezuelas. Muchos creen que la forma correcta de cerrar una portezuela es tirando de ella hacia sí con fuerza, siendo un completo error. Las puertas deben cerrarse cogiendo su aldabón y girando éste con la fuerza necesaria para que el pestillo ceda y se cierre o se abra la puerta.

Muchas veces las portezuelas están estropeadas por haberse servido de ellas como puntos de apoyo, especialmente por personas corpulentas, para subirse o bajarse del coche. Ninguna puerta, por lo común, resistirá a estos o parecidos tratos, y, de dárselos, no tardarán los goznes y bisagras en mostrar señales de deterioro.

MATEO Y C.ª, SOCIEDAD LIMITADA

Agencia Oficial FORD

Mendizábal, 6

VALLADOLID

A. Alonso

ex maestro de
Urzaval, S. A.

Pintura Proxlin

Iriarte, 21

Madrid

Teléf. 57367

Por otra parte, hay muchas personas que no se acostumbran a colocar convenientemente sus equipajes y ponen maletas, paquetes, etc., todo revuelto y desordenado, en el asiento trasero. Inútil es decir que esta manera de proceder estropea la tapicería del coche, dando a éste un aspecto de uso prematuro.

Asimismo, existen personas que miran con absoluta indiferencia todo lo que se relacione con la mecánica del vehículo, accionando el volante estando el coche parado, haciendo rechinar sus engranajes, embragando bruscamente, esperando hasta el último momento para moderar la marcha frenando repentinamente el coche, etc. Todos estos conductores tendrán seguramente que pagar su falta de cuidado en reparaciones costosas, aparte de la excesiva depreciación que experimentará el coche.

Ciertamente que el cuidado del automóvil requiere mucha atención y relativo trabajo; pero los conductores que lo tengan estarán con el tiempo ampliamente recompensados.

CAMBIE por



**las bujías
que
lleva su
coche.**

**Le sorprenderá el
mejoramiento
logrado.**

Sobret. detalles del filtro de aceite AC para coches Ford

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

BARCELONA

**AUTOCESORIOS
HARRY WALKER
SOCIEDAD ANÓNIMA**

MADRID

EL CAMION FORD, VEHICULO COMERCIAL E INDUSTRIAL

La industria y el comercio han reconocido bien pronto el campo ilimitado de aplicaciones de transporte que han abierto los automóviles Ford mediante la introducción del nuevo chasis 1 T. 1/2.

La acogida entusiasta de que fué objeto este chasis por parte de los profesionales del vehículo comercial es debida principalmente a las posibilidades, que podemos decir son ilimitadas, de adaptación de un chasis de 1 y 1/2 toneladas para las cargas más diversas. Este tipo de chasis es igualmente conveniente para los comerciantes al detalle que para los negociantes que no puedan realizar sus servicios con un chasis de 750 kilogramos. Esto mismo es aplicable a las entidades industriales que para el transporte de productos terminados o de primeras materias necesitan, no sólo un camión resistente, que transporte grandes pesos, sino de una capacidad de carga superior a la de una camioneta.

Poco a poco veremos extenderse este tipo de chasis a otros muchos usos, como servicios de incendios, limpieza, ambulancia, etc., etc.

Las cualidades de este chasis "universal" son su mejor reclamo. Su fuerza efectiva de 24 HP. le ponen por encima de otros productos similares, así como la técnica en general: frenos, reóstato de arran-

que, etc., y, en resumen, su calidad inmejorable y precio excepcional le hacen particularmente interesante.

Hubiéramos querido mostrar a nuestros lectores fotografías de los diversos tipos de carrocerías especiales para estos chasis; pero hemos tenido que retrasar este proyecto, dejándolo para más adelante, pues, en los actuales momentos, las empresas no pueden distraer sus vehículos para este fin. Nosotros hemos visto carrocerías para usos ambulantes, un autobús muy confortable para 20 personas y otros modelos, de los que ya daremos cuenta a nuestros lectores.

A éstos les aconsejamos que antes de decidir el tipo de carrocería para su nuevo chasis Ford consulten a nuestros agentes, que son los que mejor pueden guiarles en su elección, y que les dejarán escoger libremente su fabricante preferido. Para una gran mayoría éste será, seguramente, la Sociedad anónima París-Aubevoye, representada por monsieur F. Lacroette, el cual ha puesto todo su entusiasmo, como lo hizo con el modelo T, para poder ofrecer a los fordistas el mayor surtido en carrocerías comerciales. Estos proyectos están ya próximos a realizarse, y oportunamente daremos todos los detalles que pudieran ser útiles a nuestros lectores sobre los modelos.

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

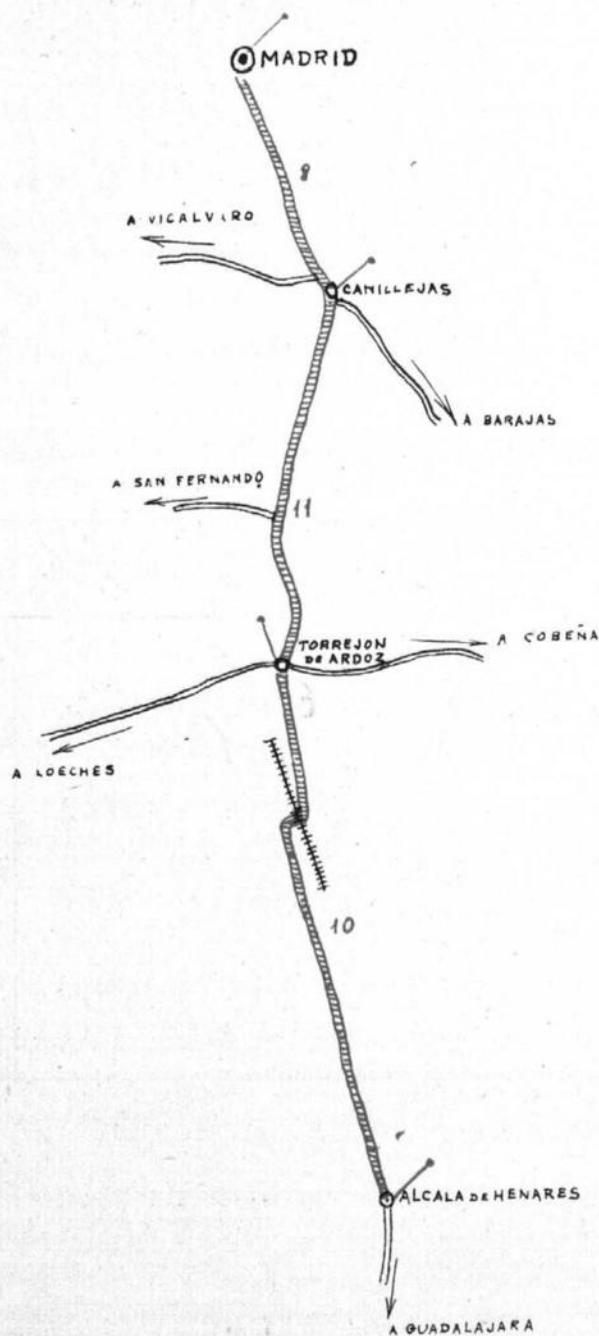
Avenida Padre Isla, 19
LEON

UNIDADES MATRICULADAS EN MADRID

desde enero a junio de 1930 y su comparación con igual período de 1929, de las marcas que han obtenido mayor venta.

| | 1929 | 1930 | Diferencias |
|---------------------|------|------|-------------|
| Ford | 678 | 782 | + 104 |
| Chevrolet | 847 | 423 | — 424 |
| Citroën | 281 | 217 | — 64 |
| Fiat. | 193 | 209 | + 16 |

De Madrid a la Hosteria del Estudiante en Alcalá de Henares.
29 Kms.





UN TIPICO RINCON
DEL RESTAURANT

A 29 kilómetros
de Madrid

Comidas clásicas
castellanas

Hostería del Estudiante

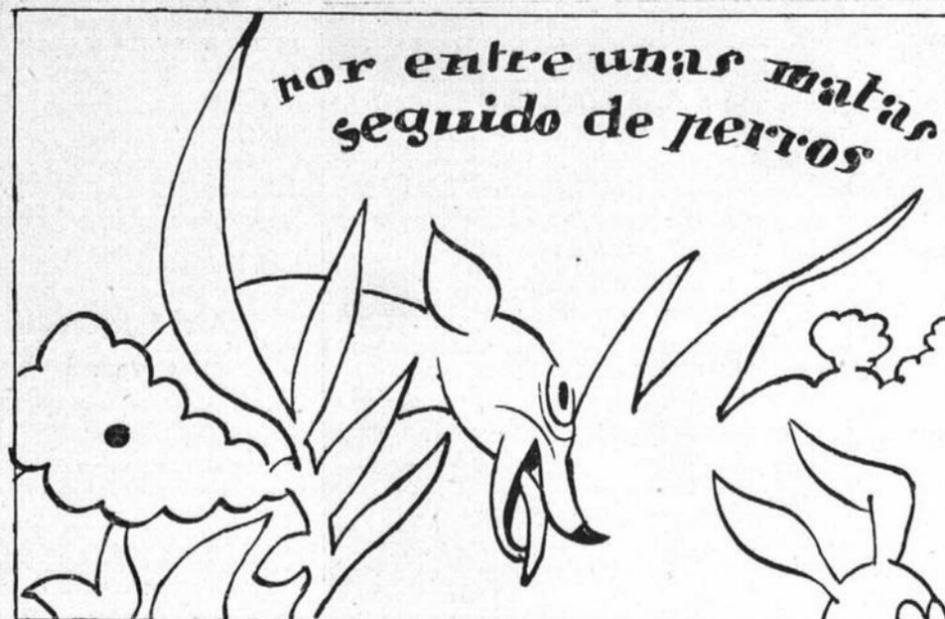
Instalada por el
PATRONATO NACIONAL DEL TURISMO
en Alcalá de Henares

Teléfono,
baño,
electricidad

Todo confort moderno
dentro de
su ambiente típico



VISTA DEL COMEDOR



por entre unas matas
seguido de perros



no diré corría
volaba un conejo



cuando a poco rato
surgió el compañero



preguntando si eran
galgos o podencos



-Mira, no me vengas
con chismes ni cuentos.



porque si pretendes
que lleguen los perros



yo que tengo siempre
los ojos abiertos



monto en el estribo
de este "Ford" soberbio



y me alegro mucho
de veros tan buenos

Urzaval
S.A.

General Pardiñas, 27 y 29

Madrid

Agencia oficial

Ford-Lincoln-Fordson

Accesorios

Repuestos

Grandes talleres de reparación

Pintura al Duco

Exposición:

Eduardo Dato, 8

Teléfono 18133

RELACION DE UNIDADES MATRICULADAS

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

| M A R C A S | MADRID | BARCELONA | SEVILLA | VALENCIA | TOTAL POR MARCAS |
|----------------------|--------|-----------|---------|----------|---------------------|
| Ford. | 102 | 204 | 33 | 33 | 372 |
| Chevrolet. | 62 | 68 | 13 | 21 | 164 |
| Citroen. | 53 | 59 | 6 | 7 | 125 |
| Fiat | 40 | 28 | 4 | 12 | 84 |
| TOTAL MATRICULADAS.. | 257 | 359 | 56 | 73 | 745 |

¿QUE OPINA USTED DEL FORD?

Desde que Ford construyo su primer coche, que allá por los años 1895-1896 alarmaba con sus ruidos a las gentes de Detroit, hasta el momento actual, en que la producción Ford es fabulosa y sus coches compiten con los de las mejores marcas ¡qué labor de perfeccionamiento la realizada por el constructor americano!

El Ford es símbolo de economía, resistencia y duración. Desde su presentación se impuso. Viéndole atravesar toda clase de carreteras, inmune a baches y desgastes; soportar manos inexpertas, negligencias de sus cuidadores, se comprendía que llegaría a ser el coche preferido.

En su construcción había puesto algo de su ser, este gran cerebro, que es Henry Ford, uno de los hombres que más huella dejará en la historia de la humanidad.

LUIS AGUIRRE

He recorrido miles de Kilometros por
carreteras durante 20 años y los
que rodé con el Ford desde el
modelo 28 los hice encantados y
sin fatiga lo que me hace con-
siderarlo como el mejor.

Fernando Sanchez.

La anatomía del nuevo Ford

IV

A fin de que aquellos de nuestros lectores que no hayan seguido regularmente nuestros artículos, puedan procurarse los que les falten, a continuación indicamos los ya publicados en anteriores números de ESPAÑA-FORD.

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

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

Artículo III.—El sistema de refrigeración.
El sistema de encendido.

El presente artículo tratará de la dirección, caja de velocidades y embrague.

LA DIRECCIÓN.

La dirección del nuevo Ford es de tipo de sector y tornillo sin fin $\frac{3}{4}$ irreversible. Esta disposición ase-

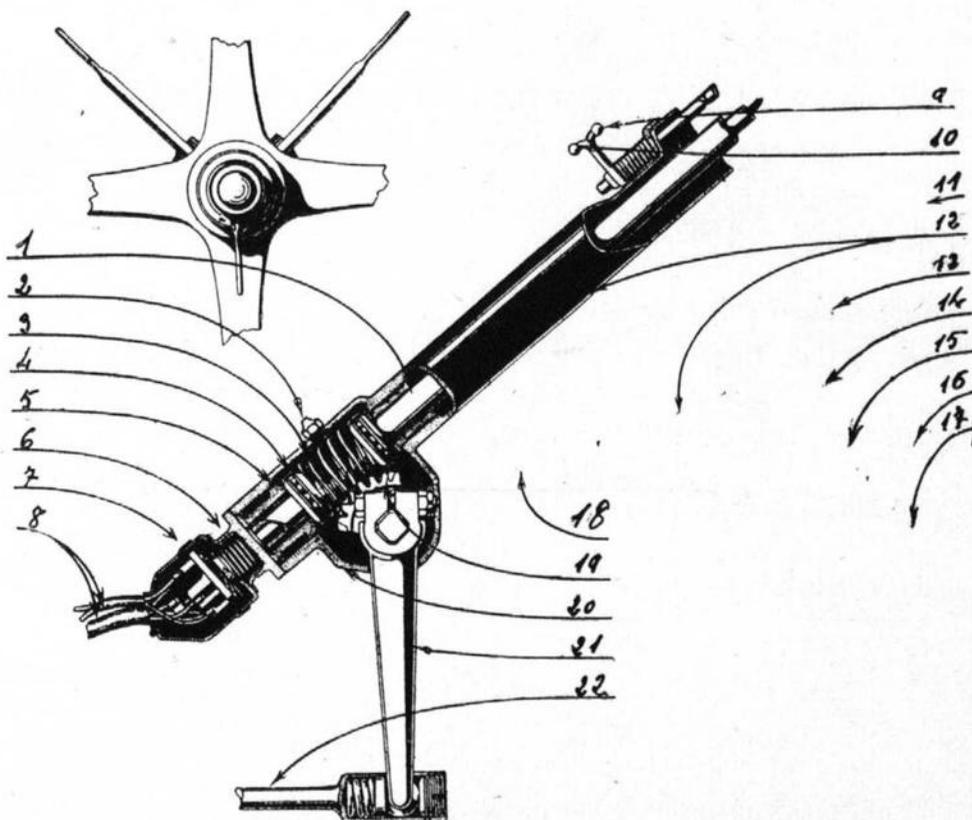
gura al conductor un dominio completo de la dirección, permitiéndole "sentir" verdaderamente el camino, sin que se transmitan al volante reacciones demasiado bruscas.

Por su idea y ejecución, el conjunto de la dirección constituye un nuevo ejemplo de la superioridad de todos los productos Ford.

El soporte del tornillo sin fin consiste en dos rodamientos de rodillos, uno en la parte superior y otro en la parte inferior. El árbol del tornillo sin fin va montado sobre dos cojinetes de bronce, una encima del rodamiento superior de rodillos y el otro debajo del rodamiento inferior. El cojinete del extremo inferior va montado sobre un manguito regulable, a fin de que sea posible efectuar la corrección del juego lateral del tornillo sin fin.

La rotación del tornillo sin fin, con relación a su árbol, está impedida por collares, y el sector del tornillo sin fin está forjado a su árbol.

El carter de los engranajes es de acero forjado, soldado eléctricamente, y, asimismo, el tubo de la columna de dirección está soldado al carter de engranajes, formando una sola pieza rígida y robusta.



TORNILLO SIN FIN Y VOLANTE DE DIRECCIÓN DEL COCHE FORD MODELO "A"

1, Tubo del árbol de dirección; 2, Manguito de engrase del tornillo sin fin; 3, Tornillo sin fin de la dirección; 4, Soporte de rodillos; 5, Cojinete; 6, Tornillo de sujeción; 7, Conmutador de alumbrado; 8, Hilos del alumbrado y del espejo retroscópico (avertisseur); 9, Palanca de mando de los gases; 10, Palanca del avance del encendido; 11, Volante de dirección; 12, Tubo de dirección; 13, Manecilla de mando de los gases; 14, Sector de encendido de los gases; 15, Tubo del conmutador de alumbrado; 16, Botón de mando del espejo retroscópico; 17, Manecilla del conmutador de alumbrado; 18, Hilo del espejo retroscópico; 19, Sector de la dirección; 20, Carter del sector de la dirección; 21, Brazo de dirección; 22, Barra de dirección con rótula.

ANTONIO OLIVER

AGENCIA OFICIAL FORD

Vía Massegú, 19

SABADELL

JOSE MARIA RODRIGUEZ

Agencia Oficial FORD

Alcázar de San Juan

CIUDAD REAL

LA CAJA DE VELOCIDADES Y EL EMBRAGUE.

El cambio de velocidad del nuevo Ford es de tipo tren desplazable selectivo, con tres velocidades y una marcha atrás. El embrague es de disco único, funcionando en seco. La perfecta estructura de la caja de velocidades y del embrague, así como la calidad de las primeras materias y forma en que han sido trabajadas, es superior a cualquier otro coche, y estas piezas, con una utilización normal, deben durar tanto como el coche mismo.

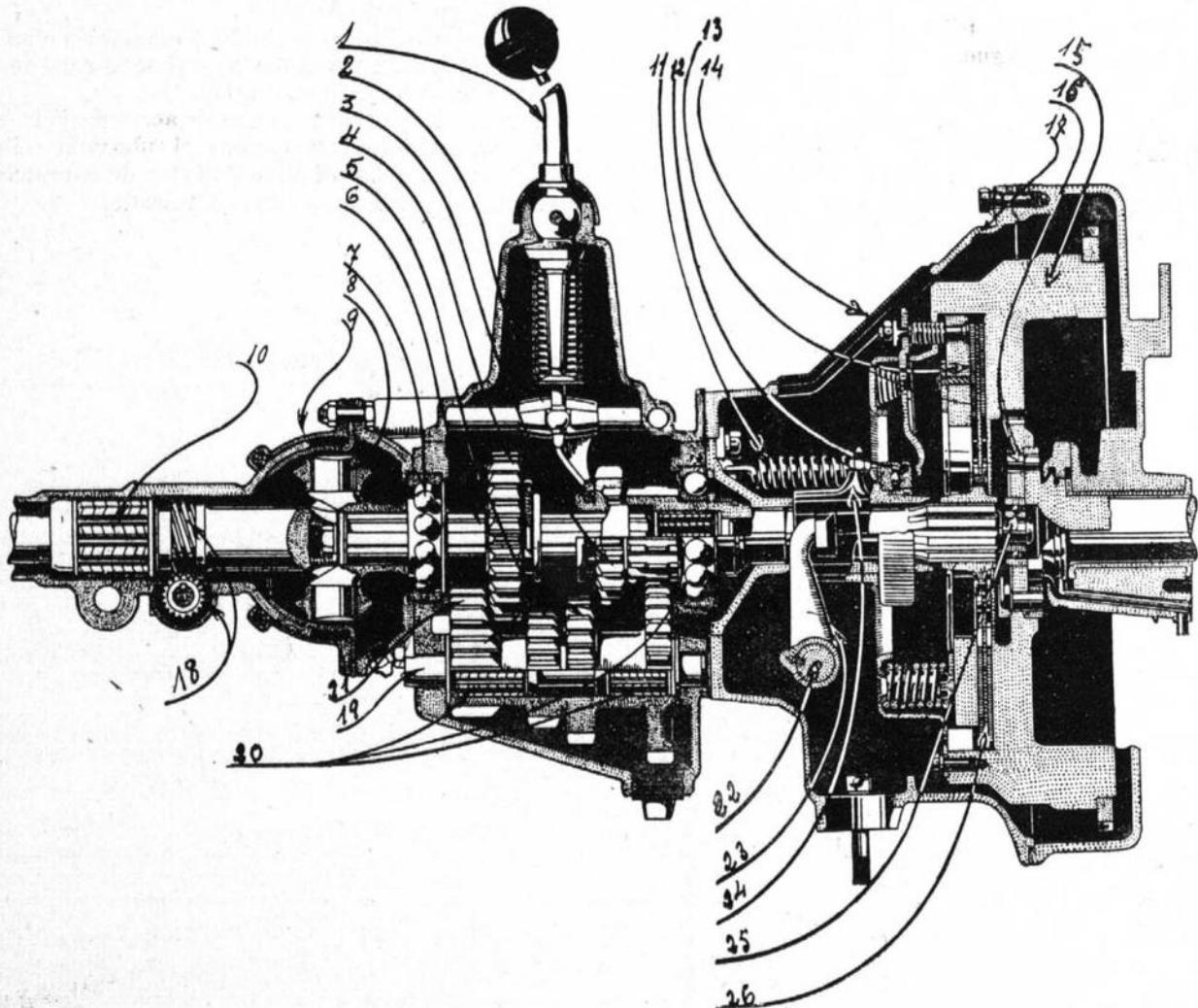
Los árboles y piñones de la caja de velocidades son

de aleación al cromo, siendo objeto de un tratamiento térmico especial.

El árbol de cambio va montado sobre rodamientos de rodillos. La unión del árbol de mando con el arbre cannelé se hace igualmente por medio de rodamientos de rodillos.

El árbol de mando y el arbre cannelé giran sobre rodamientos de bolas, y el piñón de retroceso o marcha atrás está sostenido por cojinetes de bronce.

Para mejor demostrar la calidad del embrague y caja de velocidades, por lo que a las materias primarias se refiere, diremos que su ejecución y estructura pueden compararse a las del coche Lincoln.



CAJA DE VELOCIDADES Y EMBRAGUE DEL COCHE FORD MODELO "A"

1, Palanca de cambio de velocidad; 2, Horquilla de mando del tren desplazable en acero forjado; 3, Piñón del tren desplazable de segunda y tercera velocidad; 4, Piñón del tren desplazable de primera velocidad y marcha atrás; 5, Engranajes del árbol de cambio forjados en una sola pieza; 6, Arbol de arrastre en acero con collares cementados y rectificadas; 7, Rodamiento de bolas; 8, Junta de cardan de grandes dimensiones sobre el árbol de arrastre; 9, Carter en acero forjado de la junta de cardan; 10, Rodamiento de rodillos elásticos en el extremo delantero del árbol de arrastre; 11, Resorte del cojinete antagonista; 12, Cojinete antagonista; 13, Placa de presión y tapa (assembled); 14, Placa de aproximación del embrague; 15, Volante; 16, Retención de las chavetas del volante; 17, Carter de embrague (assembled); 18, Engranajes de mando del contador de velocidades; 19, Arbol de cambio en acero cementado y rectificado; 20, Rodamiento de rodillos elásticos; 21, Piñón de marcha atrás; 22, Eje antagonista del embrague; 23, Horquilla del eje antagonista; 24, Manguito de tope del eje antagonista; 25, Rodamiento delantero del embrague; 26, Disco de embrague.



EL HOMBRE QUE COMPRÓ UN "FORD"

CAPITULO VI

DE CÓMO CONOCÍ A UNA MUJER Y A UN HOMBRE

Entonces fué cuando conocí a Mouriz.

Pero antes de hablar de esto, es indispensable que refiera una historia íntima. Pido perdón. Me molesta mucho contar tales episodios y no comprendo cómo hay gente que se dedique a escribir novelas de amor, porque lo único que puede hacer interesante es vivirlo; y tan divertido—a mi buen parecer—resulta llenar quinientas cuartillas para enterar al mundo de cómo una dama suspiró en nuestros brazos, como describir con el mismo número de palabras la delicia de haberse bebido dos botellas de un buen coñac. Todos vienen a ser placeres efímeros y personales, que a nadie más que al interesado importan.

Sin embargo, en esta ocasión, no tengo más remedio que informar a ustedes de que una vez vi a Natalia.

Natalia era... como a ustedes les parezca mejor. Desde luego, una muchacha muy de nuestros días. Quizás igual a millones de muchachas, y acaso ni siquiera hubiese reparado en ella si me dirigiese a tomar un tren, si fuese tarde para llegar a la oficina o si me encaminase a un estanco después de estar dos horas sin cigarrillos. Pero cuando pasó Natalia, yo no tenía nada que hacer, y me pareció una maravilla. Caminábamos por la acera en el mismo sentido, y me acerqué a ella para decirle delicadamente:

—Buenos días, señorita.

Me miró de arriba abajo.

—No suelo hablar con personas que no me han sido presentadas, caballero—gruñó.

Me cohibí.

—En ese caso... me iré...

—Es lo mejor.

—¿Me autoriza usted para buscar a alguien que nos presente?

—Búsquelo usted.

—¿Conoce usted a Gómez?

—¿Quién es?

—Mi jefe.

—No.

—¿Y a la señora de Pérez?

—¿El arquitecto?

—No; el abogado.

—Tampoco.

Cité seis o siete nombres más. No teníamos una sola amistad común.

—¿Qué lástima!—gemí.

—Vista la imposibilidad—comentó ella, ya un poco nerviosa—, separémonos. No puedo hablar un segundo más con usted.

—¡Alto!—exclamé, dueño de una idea magnífica—. ¿Conoce usted al general Berenguer? Yo lo he visto una noche, a distancia, en un teatro.

—Yo también le vi, de lejos, en la inauguración de un roperillo.

—¡Gracias a Dios!—respiré.

—Pero él no nos conoce a nosotros.

—No importa. ¿Cree usted que si fuésemos a bus-

FAUSTINO ONATE

Agencia Oficial FORD

ARANJUEZ

GONZALO RUIZ

Agencia Oficial FORD

Mayor, 2

SORIA

carle y le dijésemos: "Haga usted el favor de presentarnos recíprocamente, porque no encontramos nadie que lo haga", se negaría a ello, un hombre que se pasa el día ocupándose en resolver tantos problemas?

Natalia meditó:

—Creo que lo haría—dijo.

—Pues ya está. Démoslo por hecho.

—Muy bien—aceptó—. Mi familia no puede encontrar mal que yo trate a un hombre presentado por el general Berenguer.

Y nos marchamos juntos.

Al entrar en el Retiro, la cogí del brazo. No protestó. Pasado el Parterre, quise besarla líricamente en los ojos; pero ella me informó de que si el rimel de las pestañas se introducía entre los párpados le haría lagrimear, peligro que no existía de ninguna manera con el carmín de los labios. Y para demostrarle que yo no era un hombre terco y desconsiderado, la besé en la boca. Pareció agradecerlo.

Después nos divertimos mucho. Le dije algunas amenas brutalidades, bebimos media docena de cócteles e hice todo lo posible por parecerle un hombre distinguido. Me preguntó:

—¿Qué eres tú?

Y le respondí:

—Rata de hotel.

Me apreté una mano, emocionada. Entonces acordamos irnos a merendar a la carretera del Plantío. Esto es demasiado caro para un pobre hombre como yo, y propuse, fingiendo júbilo:

—¿Vamos a pie!

—¿Cómo a pie? Son más de diez kilómetros...

—Naturalmente—corregí, resignado—. No era más que una broma. Tomaremos ahora mismo un "taxi".

Frunció las cejas:

—No me gustan esas bromas—declaró—. Iremos en tu coche. ¿Está muy lejos?

—¿Mi coche?—reí—. Yo no tengo coche.

Soltó mi brazo y me miró como si me viese por primera vez.

—¿Hablas en serio?

—Claro está.

—¿Júralo!

—Jurado.

—¡Oh! ¿Es posible? ¿Un muchacho como tú... sin automóvil? Entonces... Pero..., ¿quién es usted? ¿Y por quién me ha tomado a mí? Haga el favor de retirarse en seguida. ¡Un "taxi"! ¡Llevarme en un "taxi"! ¡Usted no ha tratado en su vida con una persona correcta!

—Oiga, Natalia...

—¡Váyase, váyase!... ¡Parece mentira...! ¡Un hombre presentado por el general Berenguer...! ¡Tratar así a una señorita! ¿Qué se habrá creído que soy yo?

Marchó sin volver la cabeza, murmurando aún expresiones confusas... Yo sentía su infinito desprecio aplastado violentamente contra mí rostro, desfigurándome y manchándome, como a esos actores de "cine" contra cuya faz lanza otro actor una torta de crema.

Me alejé melancólicamente. Los "autos" que re-

corrían las calles, bocineando, agrandaban mi humillación. Me sentía inferior e infeliz. Acudía a mí el recuerdo de todas las aventuras que mis amigos debían a sus coches: la de Ramírez, que rindió el duro corazón de Atanasia guiando un ocho cilindros, con las manos bellamente protegidas por manoplas color crema; la de González, que cada tarde llevaba una modista diferente hasta la Cuesta de las Perdices, y aun más allá...; la de Gutiérrez, que salía siempre a la carretera llevando tras él, en lo que pudiéramos llamar la grupa de su motocicleta, a una hija de familia, que se caía a la cuneta, sin que él lo advirtiese, en el primer viraje... Y yo..., en cambio..., ¿qué podía ofrecer? ¿Un vulgar tranvía? ¿Un pestífero "taxi"?... Mis ojos se humedecieron. Sentía compasión hacia mí mismo, y para aliviarla y también para compensar a mi organismo de la humedad perdida con mis lágrimas, entré en el primer "bar" que me ofreció en mi camino su interior discreto. Entré y pedí un bock, y seguí cavilando. Probablemente se me ocurrirían muchas otras ideas delicadas que yo tendría ahora cierto orgullo en reproducir si no viniese a impedirlo una voz que sonó a mi lado:

—Caballero: ¿Quiere usted hacer el favor de re-



cogerme la pierna izquierda, que se me ha caído?

En el suelo había una muleta pintada alegremente de amarillo. Miré al que había hablado. Era un hombre rechoncho, de media edad, que sonreía con aire malicioso. A primera vista no ofrecía mayor interés que el de uno de esos budhas barrigudos que

Francisco Balaguer

Agencia oficial FORD
y Delegado de seguros

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

JOSÉ REIG

Agencia Oficial FORD

Pedro Esteve, 58

DENIA

están sobre los pianos o sobre las mesas de casi todas las casas. Pero considerado más atentamente se advertían en él algunos detalles que no es frecuente encontrar en el hombre, tal como se le ve habitualmente. Su pierna izquierda se acababa en la rodilla, y de la derecha no creo que le quedasen más de siete centímetros. Disponía únicamente de un brazo, y aun éste no tenía completos los dedos. La frente aparecía deprimida por una ancha cicatriz.

—Muchas gracias—dijo el hombre cuando coloqué la muleta a su alcance—. Siento mucho molestar a la gente, pero... no hay más remedio... ¿Tiene usted un cigarrillo?... ¿Y una cerilla?... Enciéndala... Gracias otra vez. Es usted muy amable; tanto, que voy a darle un buen consejo. Cuando acabe ese bock, no beba más cerveza. No sirve para otra cosa que para molestar al riñón, y, a no ser que tenga muy serios motivos particulares para ello, un hombre no debe nunca molestar inútilmente sus riñones. Pida un "Rasputín". Es una mezcla a partes iguales de ron y de café; pero en este "bar" no lo saben, y siempre echan más ron que café. ¡Bendita ignorancia!... ¡A ver: un "Rasputín" para este caballero!

Tragué aquel brebaje. El hombre mutilado me preguntó:

—¿Qué tal?

—Cosa buena—carraspeé—. Muy reconocido...

—No vale la pena. Otro cualquiera le pediría a usted algo grande por este favor. A mí, con que me convide a beber otro..., tan amigos...

Bebimos otro. Entonces le dije mi nombre y mi profesión. Tomamos un tercero, y le narré mi infancia con todos los detalles que aun recuerdo y acaso algunos nuevos que me parece haber inventado. Pero al pedir el cuarto "Rasputín" abandoné bruscamente ese tema, a pesar de la amable atención de mi vecino, para referirle lo que me había ocurrido aquella tarde. En aquel momento adoraba a Natalia, y no pude evitar verter algunas lágrimas.

—No llore usted—dijo el mutilado—, porque ya le sale ron por el ojo izquierdo y se va a manchar la chaqueta.

—¿Qué me importa ya mi chaqueta!—gemí.

—Eso es otra cosa—reconoció él entonces.

Volvió a pedirme otro cigarrillo y comencé:

—Le ha contado usted su historia al hombre que mejor puede comprenderla, porque yo soy de los que creen que no hay nadie en el mundo en cuya vida no juegue un papel decisivo un automóvil. Muchos dolores y muchas alegrías se le deben. Antes se decía: *Churchill la femia...*

—*Cherchez la femme*—corregí.

—Es igual. El caso es que antes se decía que la mujer era la causante de todo, y hoy debe aconsejarse: *Cherchez l'auto...* Usted pierde el amor de una mujer por no tener un coche, otros pierden la vida por poseerlo, yo me la gano porque lo tienen los demás... Siempre hay un "auto" por el medio...

—¿Es usted chófer?

—No. Yo he sido marino. Mi verdadera vocación

es la de marino. Pero tuve la desgracia de nacer en Madrid y nunca pude salir de este sitio. Ahora, las ocasiones que se presentan a un marino para hacer carrera en Madrid puede decirse que son casi nulas. Para un marino de corazón, esto está muy mal. Yo llegué a pasar hambre. Un hambre terrible. Ofrecía mis brazos y nadie los aceptaba. Un día me atropelló un automóvil. Me llevaron al hospital, me curaron y me dieron una pequeña indemnización. Entonces yo adiviné un porvenir en aquel accidente. Cuando se me acabaron los cuartos me hice atropellar otra vez. Tuvieron que amputarme la pierna izquierda por la rodilla. Me la pagaron bien; tanto como no creí yo que valiese. Viví algún tiempo así...

—Comiéndose la pierna.

—Comiéndome la pierna: exactamente. Y cuando no quedaba ya ni una astilla del hueso, pues..., ¿qué iba a hacer yo?... me tumbé ante otro "auto". La segunda pierna me obligó a un regateo terrible, porque la tasaron en una miseria. Estuve muy digno. Dije que yo podía regalar una pierna, y hasta el hígado, pero no malvenderla; que era una pierna tan buena como cualquier otra y que, para mí, ofrecía el mérito de ser ya la única. Al fin, pagaron. Y pasé otra excelente temporada. Después nubo que sacrificar el brazo izquierdo.

—Y unos dedos del otro.

—Sí; eso fué un día que salí de casa sin dinero y me hacían falta veinte duros. Me dejé aplastar el dedo meñique por un automovilista primerizo. Pagó en el acto. Pero pronto se me planteó el problema más serio que puede acongojar a un hombre. Mi cuerpo se iba acabando poco a poco y me exponía a terminar el negocio en el cementerio. Adquirí la experiencia necesaria para sufrir contusiones de poca importancia; pero, naturalmente, pagaban poco por ellas. Ya estaba resuelto a quedarme con la cabeza y el tronco nada más, cuando me llamó el director de una Compañía aseguradora. "Amigo Mouriz—me dijo—, hemos pagado por usted mucho más de lo que usted vale. Su carne debía, en realidad, adquirirse al peso, según tarifa de carnicero, y sus huesos no sirven ni para hacer botones. Para resarcirnos de algo hemos fabricado cuarenta boquillas de cigarrillos con las tibias de usted, y esta es la hora en que no se ha vendido ni una. ¿Usted se ha propuesto seguir fragmentándose?" "Hay que vivir, señor director—confesé." "Sí, sí, hay que vivir; pero nuestras acciones bajan por su culpa. Le he llamado para ofrecerle una transacción. ¿Le conviene una plaza de portero en nuestras oficinas?" Discutí, mejoré sus proposiciones y terminé por aceptar. Ahora vivo más cómodamente, y le aseguro que no me gustaría volver a verme debajo de un coche. Si usted se decide a comprar uno, haga el favor de decirme las calles por donde piensa pasar durante los primeros quince días.

Se lo juré. Y él me dió la tarjeta con sus señas.

W. FERNÁNDEZ FLÓREZ

Sección de Consultas

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

Las proezas del nuevo Ford

POR LA CORDILLERA DE LOS ANDES DE CHILE A ARGENTINA.

Despachos recibidos de América del Sur, relativos al desarrollo de carreteras en la Cordillera de los Andes, relatan cómo, por primera vez, un grupo de fordistas que venían de la Argentina se encontraron en la misma cumbre de dichas montañas con otro grupo que venía de Chile.

Numerosos Ford llegan con gran frecuencia hasta la estatua de "Cristo Redentor", que, como ya saben nuestros lectores, se encuentra en lo alto de la cordillera, en la frontera argentino-chilena; pero la ascensión se realiza siempre por la vertiente chilena. Los trabajos de arreglo de las carreteras iniciados por la República Argentina, pronto estarán terminados, de suerte que muy en breve será posible atravesar los Andes por los caminos del Sur.

Al pasar Mendoza por la vertiente Este, termina la carretera, a excepción de una distancia insignificante, que es preciso recorrer montado en caballería. No

obstante, la representación chilena llegó a la cumbre en sus coches Ford modelo A, yendo al encuentro de los argentinos a Punta de Vacas, situado a treinta kilómetros de Priende del Inca, primera localidad de alguna importancia en la vertiente argentina. Los argentinos fueron conducidos a Priende del Inca, donde tuvo lugar un banquete, volviendo después al lugar del encuentro, donde se separaron ambas representaciones.

Refiriéndose a este viaje, dice el *South Pacific Mail*:

"Nuestros coches avanzaban siempre sin la menor señal de fatiga y permitiéndonos admirar los maravillosos panoramas de la cordillera. En medio del espectáculo salvaje de la naturaleza, nuestros Ford representaban el triunfo de la inteligencia humana, el triunfo del deseo de prestar un servicio a nuestros semejantes, ofreciendo a todos un medio de distracción reservado hace unos años a las clases altas exclusivamente. El modelo A ha conquistado estas montañas."



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

UN TALLER DE ENERGIA FORD

DOS MIL MILLONES DE LITROS DE AGUA TRANSFORMADOS
DIARIAMENTE EN VAPOR.

Realización de un imposible por los ingenieros.

En 1919, la Ford Motor Company instaló en sus talleres de Rouge una estación de energía con una capacidad de 25.000 kilovatios.

La instalación primitiva del taller comprendía cuatro calderas tubulares Ladd, de 26.470 pies cuadrados de superficie calentadora cada una, con quemadores o mecheros contruídos para consumir el carbón pulverizado, el gas del alto horno, el aceite, el alquitrán y el gas de horno de cok, bien separadamente o en conjunto.

La primera caldera fué terminada y puesta en servicio el 1.º de octubre de 1920; las otras tres fueron colocadas sucesivamente con treinta días de intervalo. Estas calderas eran las de mayor tamaño que hasta entonces se habían construido, siendo su altura total de 83 pies. Su instalación representaba además el primer taller equipado en grande para la combustión del carbón pulverizado, cosa que se consideraba en aquella época como sumamente peligrosa.

El lector podrá darse perfecta cuenta de la cantidad de material de que están compuestas estas calderas, sabiendo que el peso total de cada una de ellas es

de 1.125.000 kilogramos y que fueron precisos 110 camiones para transportar estas cuatro máquinas.

No obstante, con la extensión del taller de Rouge y habiendo una demanda constante y cada vez más creciente de vapor, tanto para el trabajo como para el calentamiento, puesta en funcionamiento de los turbo-generadores y fuelles destinados a accionar los altos hornos, fué muy pronto preciso instalar otras cuatro calderas.

Gracias a estas nuevas máquinas, la capacidad de evaporación de la estación alcanzó ocho veces 200.000 libras, es decir, 1.600.000 libras de vapor por hora, ya que se evaporaban 9 libras de agua por cada pie cuadrado de superficie calentadora.

Esta producción enorme, sin embargo, fué pronto insuficiente, dado el continuo desarrollo del taller, y la demanda cada vez mayor de vapor.

Entonces fué cuando los ingenieros Ford llevaron a cabo un hecho sin precedente, concentrando en un espacio previsto para un máximo de 65.000 kilovatios una turbina capaz de producir 145.000 kilovatios.

Por la Ford Motor Company fueron fabricados en su integridad cuatro turbo-generadores, de 30.000 kilovatios cada uno y provistos de un condensador y equipo completo.

Era preciso asimismo aumentar la capacidad de las calderas existentes, ya que la instalación de nuevas

COMERCIAL

Adolfo Alvarez s. A.

Casa fundada en 1916

REPRESENTANTES
DE V. LOWENER
DE COPENHAGUE
(DINAMARCA)

EQUIPOS DE SERVI-
CIO AUTORIZADO
FORD Y
FORDSON

MAQUINARIA Y HERRA-
MIENTAS EN GENERAL
PARA REPARACION Y SER-
VICIO DE AUTOMOVILES

Cortes, 700 - Tel. 54767

BARCELONA

Dirección: Tel gráfica {
Cablegráfica { ADOLFAREZ.

Claves { A. B. C. 5.ª Edition.
LIEBERS.

CARROCERIAS

CORTEZON

Especialidad en todos estos trabajos:

OMNIBUS,
CAMIONES,
CAMIONETAS,
VOLQUETES
BASCULANTES

Calle del Ferrocarril, núm. 34.

Teléfono 71860 — MADRID

FAUSTINO ARROYO Y CARO

Agencia Oficial FORD

Garage España.**LINARES**

unidades hubiera supuesto un gasto demasiado elevado en modificaciones del edificio, pues en la estación no había sitio para ninguna caldera más. En consecuencia, los ingenieros empezaron inmediatamente el arreglo de las calderas primitivas, duplicando la capacidad de los quemadores de carbón e instalando chimeneas de un diámetro interior de 11 pies y de una altura desde el suelo de 327 pies para la descarga de gas.

Este trabajo equivalía a concentrar dos estaciones de energía en un solo local, que en principio había albergado a las máquinas que se consideraban en el mundo entero como las de mayor tamaño.

En la actualidad, de ocho máquinas han sido reconstruidas ya en esta forma cuatro. El coeficiente de evaporación, de una capacidad media de 400.000 libras de vapor por hora (siendo el máximo 540.000 libras), ha podido mantenerse fácilmente con una evaporación fija de agua de 13 a 18 libras por pie cuadrado de superficie calentadora. Esto representa una capacidad de 140.000 a 190.000 HP. por caldera, can-

Agencia Oficial FORD

Manuel Garrido Márquez

Gran Vía, 26

GRANADA

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**

tividad verdaderamente notable teniendo en cuenta que eran máquinas construidas para dar normalmente 2.647 HP.

La capacidad de evaporación de la estación es en este momento de 2.400.000 libras de vapor por hora, representando una consumición de 120 toneladas de carbón.

El taller de pulverización del carbón está equipado con doce máquinas Raymond de separación por aire, de 16 y 6 toneladas de capacidad. La fuerza de la gravedad lleva directamente el carbón, en cantidades determinadas, de los depósitos a las máquinas, siendo pulverizado de tal forma, que una cantidad equivalente al 84 por 100, que pasa a través de una criba de 200 mallas, es aspirada y recogida en los colectores centrífugos, de donde se descarga con ayuda de elevadores de 80 pies, para repartirse finalmente a los quemadores o mecheros.

La capacidad total del taller es actualmente de 120 toneladas por hora.

RAMON CALATAYUD RUIZ

Agencia Oficial FORD

J A E N

Facilitad la compra a vuestros clientes

La Naturaleza siempre tiende hacia la menor resistencia. Cuando un arroyo pasa por un terreno llano, sus curvas y revueltas son el resultado de la evasión de pequeños obstáculos para conseguir el camino más derecho. De igual forma, el hombre, inconscientemente, elige siempre el medio más fácil.

Este principio tiene una gran influencia en los negocios. Se ha dicho que el público sería capaz de devastar bosques con tal de encontrar a la persona que les ofrece lo que desean. Esto es verdad, aunque relativamente. La mayoría de la gente comprará en la tienda por la que pasa diariamente, en vez de desviarse de su camino para adquirirlo a precio más económico.

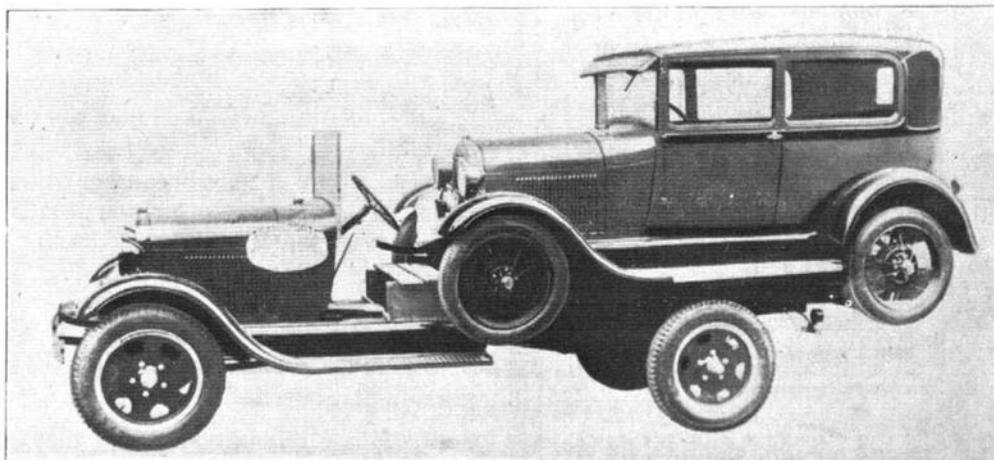
Los grandes almacenes han obtenido enormes beneficios facilitando la compra a sus clientes. Con frecuencia, los artículos de igual calidad y precio pueden adquirirse en la localidad; pero es mucho mejor y más cómodo llamar por teléfono o enviar por correo una postal, que no llegarse hasta la tienda, y, en la mayoría de los casos, se logrará con más rapidez lo deseado. Los cupones insertados en los anuncios de los pe-

riódicos son muy convenientes, pues resulta mucho más cómodo llenarlos simplemente que escribir una carta solicitando el envío de muestras o folletos.

Facilidad siempre más que vuestro competidor la venta de los artículos. Una de las incomodidades que pueden ahorrarse a un comprador es evitarle el viaje hasta el local de cualquier exposición, sobre todo en un día de mal tiempo. Hay dos maneras de hacer esto: enviando a condición los artículos al comprador o trasladar el cliente a la exposición. Al primer plan objetamos dos cosas: los artículos pueden ser costosos de transportar o el cliente no tener la suficiente solvencia para confiarle los géneros sin su inmediato pago; pero llevarle desde su domicilio en un elegante coche a la tienda o almacén, para admirar toda la colección de artículos, es un método que no tiene ningún inconveniente y sí innumerables ventajas.

Todo comerciante al por menor y todo fabricante o jefe de almacén recibe semanalmente un número de preguntas o solicitudes por teléfono o por correo, sin resultado práctico, que resultan ventas perdidas generalmente, porque el solicitante lo compra en otro si-

El transporte de las unidades Ford por carretera, es el más rápido, seguro y económico utilizando nuestro sistema patentado



LEPANTO, 2 Garage Icaria TELEF. 51174
BARCELONA

G A L I A N O

Agencia Oficial FORD

Carretas, 3 - Teléfono 181 - TOLEDO

tio con más comodidad o su interés de momento no es muy grande; pero a la vista de los artículos es posible se decidiera.

En el negocio Ford seguimos este procedimiento, y a las pocas horas de recibir cualquier consulta, enviamos un coche, antes de que disminuya el interés del individuo. Siempre debería tenerse para estos casos un Ford Sedan, y, al recibir cualquier aviso en demanda de precios o catálogos, enviar un agente con el coche, para convencer al presunto comprador, y, en su caso, hacerle llenar una instancia o solicitud. No hay que olvidarse de que las personas que no desean gastar más que una suma determinada en una compra, solicitan precios de diversas casas, logrando siempre la venta la que con más prontitud y eficacia facilita los datos pedidos.

Toda entidad, ya sea al por menor, al por mayor o fábrica, que reciba con frecuencia, bien por teléfono o por correo, solicitudes de esta clase, debe adoptar el método indicado. Llevando al cliente a la exposición es casi seguro el triunfo, pues le habréis allanado toda dificultad y puesto en cierta obligación, por pequeña que sea, de atender vuestros razonamientos. Poneos si

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

Francisco Quintana**FAROS MARCHAL**

especiales

para

FORD

Diámetro, 215
milímetros
Modelo 35

Standar Code

**Lauria, 125 y 127
BARCELONA**

no en el caso del comprador y suponed que habéis solicitado de tres casas distintas condiciones para adquirir un piano; dos de ellas os envían solamente una carta o catálogo por correo, mientras que la tercera os envía a mano todos los detalles, con un buen coche para transportaros a la tienda y ver todos los modelos. ¿No será lo más probable que os decidáis a comprarlo en esta casa? Aplicad, pues, este principio para vuestro negocio.

Tenemos la seguridad de que, con el tiempo, los comerciantes no esperarán a que los clientes vayan a visitarlos, y que el uso del automóvil se hará tan corriente y común como el camión de reparto después de efectuada la venta.

Carroceros

La casa más importante
en lunas para automóviles

Especialidad en
CRISTALINAS
primera calidad
para portezuelas



Nombre comercial registrado

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

¿Veremos agentes femeninos para la venta de coches?

MISS GRACE POUNDSTONE, DE HOLLYWOOD, NO PIERDE
NUNCA UNA OCASIÓN.

Los habitantes de Hollywood conceden una gran importancia a la publicidad, sobre todo si se trata de una originalidad cualquiera. Al comerciante que se le ocurra cualquier cosa de este género, puede estar seguro de ver apreciada su mercancía por la clientela.

La "Gray Motor Company", una de las agencias Ford más antiguas, decidió hace unos meses contratar para el servicio de venta de los coches a una señorita.

En virtud de este acuerdo, miss Grace Poundstone, que ocupaba un puesto de contabilidad, fué destinada al departamento de ventas. En todo Hollywood se comentó y criticó a la agencia que utilizaba una señorita como agente.

Pero al cabo de una semana hubieron todos de reconocer que miss Grace Poundstone poseía verdaderas cualidades para vendedora, y además de la notoriedad que prestaba a la marca, mostrábase encantada con su nuevo trabajo. Pasadas otras cuantas semanas, los agentes confesaron que habían sido vencidos por la pequeña contable, cuya cifra de venta era ya muy elevada.

"La mayor parte de mis ventas, afirma miss Grace

Pounstone, las he hecho entre hombres, aunque las mujeres se sentían conmigo más en confianza para tratar de la compra de un coche, pues según ellas mismas me han confesado, por efecto de su ignorancia de todo lo referente a los detalles mecánicos, sentíanse naturalmente inferiores frente a un vendedor. Conmigo, por el contrario, hablaban con más franqueza y se permitían citarme las bujías y los carburadores sin pestañear.

"Antes de comenzar mi trabajo me preparé convenientemente para el mismo por medio de un estudio serio de todas las ventajas y características del nuevo Ford.

"Admiro el espíritu de decisión que caracteriza a los hombres para adquirir un coche. Yo trato y me esfuerzo siempre en hacerles olvidar que hablan con una mujer, con objeto de que fijen toda su atención en el coche que van a comprar.

"Para las mujeres, añade miss Poundstone, el teléfono desempeña un importante papel, pues siempre hay que dejar tiempo para que se decidan por un color determinado o cualquier otro detalle, para ellas más importante que el valor mecánico del coche..."

¿No hay, además, muchas mujeres dispuestas a dar a otra la ocasión de igualar al hombre en este arte tan difícil de vender? Pero esto es ya otra cuestión...

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

E. PUIGDENGOLAS

S. L.

CASA CENTRAL:

Ausias March, 50 - BARCELONA

DEPÓSITOS { MADRID: Calle de la Reina, 4
SEVILLA: Av. Miraflores, 9

SUMINISTROS GENERALES PARA CARROCE-
RÍAS - EXTENSO SURTIDO EN: PIELS, IMITA-
CIÓN PIEL, LONAS, PAÑOS, TERCIOPELOS,
ALFOMBRAS, ETC.

ALUMINIO, CELULOIDE Y HERRAJES
DE TODAS CLASES

Grupos compresores KELLOGG Pistolas BINKS

ACME QUALITY



LA PINTURA DE CELULOSA DE MÁS RENDIMIENTO

Un nuevo equipo de seis ruedas para los camiones Ford modelo "AA"

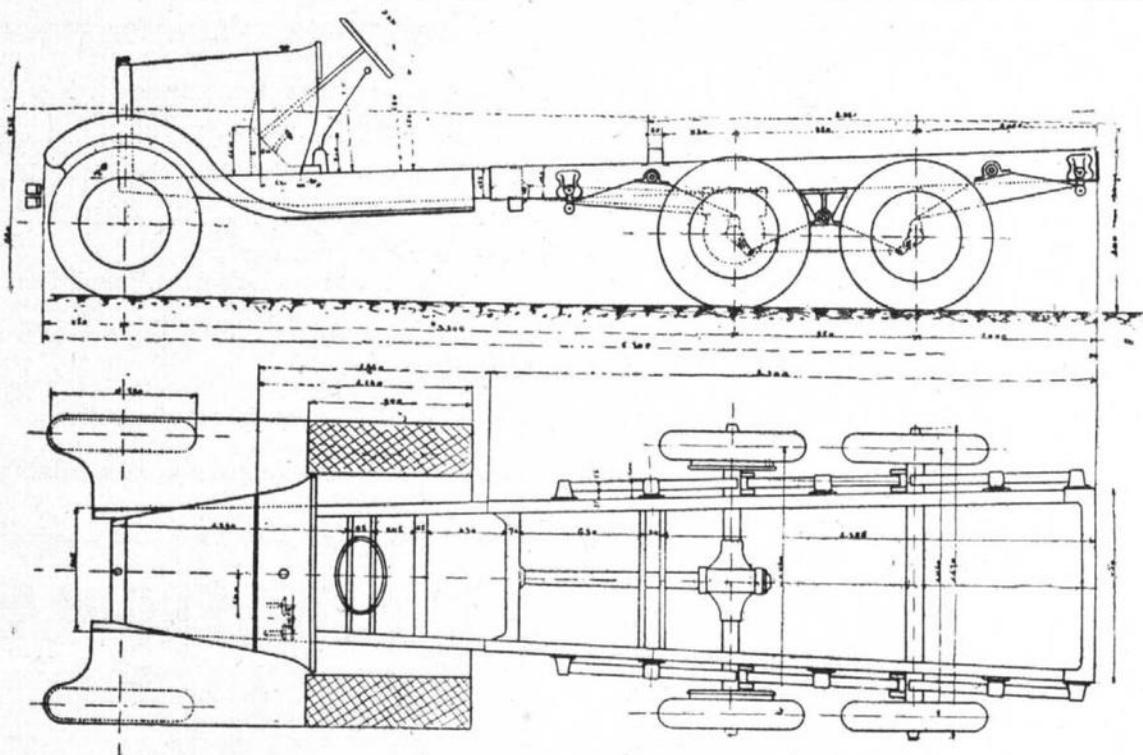
Numerosos lectores están interesados en la cuestión referente al camión Ford seis ruedas. Se trata, en efecto, de la transformación del chasis de origen en un camión seis ruedas capaz de transportar una carga de tres o cuatro toneladas, utilizando así el exceso de potencia del motor.

Tenemos la satisfacción de significar que un ingeniero francés acaba de perfeccionar un equipo de seis

El resorte central tiene por objeto repartir la carga de uno u otro eje, según las condiciones del terreno. Este dispositivo permite que las ruedas motrices estén en continua adherencia con el suelo.

ORIGINALIDAD DEL SISTEMA.

La originalidad del sistema Chabas reside en el hecho de que para esta transformación se utilizan úni-



Detalles del equipo Chabas, para camión Ford, 6 ruedas, 4 toneladas.

ruedas para los chasis Ford AA. Se trata del sistema Chabas, sumamente simplificado, y cuyos ensayos hemos podido admirar en los talleres mecánicos de Nogent-Sur Marne y en los talleres de montaje de Montreuil-Sous Bois.

En el refuerzo seis ruedas del sistema Chabas se aumenta la longitud del chasis de uno a dos metros, pudiendo llegar la carga hasta 4.000 kilogramos.

CARACTERÍSTICAS.

El nuevo sistema simplificado se mantiene por suspensión con seis resortes articulados en tres puntos.

camente piezas de origen Ford. Huelga, pues, insistir sobre sus ventajas.

FRENO SOBRE EL EJE TRASERO.

Otra de las ventajas del seis ruedas Chabas es que el eje trasero permite la colocación de un freno montado en el tercer juego de ruedas.

VENTAJAS DE LA TRANSFORMACIÓN EN SEIS RUEDAS.

Además de las ventajas ya señaladas, diremos que el eje trasero va reforzado por otro portador, cuya

ANTONIO VICENTE

Matricula automoviles-Certificados Penales y Ultimas voluntades

San Joaquín, 2 duplicado - MADRID - Teléf. 19082

Angel Nuño

Agencia Oficial FORD

Avenida Mirat, 33

SALAMANCA

Disposición del "Chabas" seis ruedas



El sistema «Chabas» seis ruedas soporta la carga por igual entre los dos ejes y aumenta la longitud del chasis

suspensión está ligada a la del eje motor por un sistema de balancines que reparten la carga por igual entre los dos ejes. Así resulta que en el transporte de una carga doble de la normal para un chasis de serie, ningún órgano del camión irá sobrecargado.

La aplicación de la suspensión seis ruedas Chabas tiene además la gran ventaja de suprimir el traqueo del vehículo por medio del sistema de balancines.

Este aumento de extensión del camión puede realizarse con o sin aumentar también la longitud del cardan.

La transformación del chasis Ford en seis ruedas con suspensión simplificada es obra de un especialista de reformas Ford, que es lo mismo que decir de un

mecánico de sentido verdaderamente práctico. No dudamos que los lectores que precisen un camión resistente o que tengan que aconsejar su adquisición a alguno de sus clientes, mencionarán el de seis ruedas, haciendo resaltar esta importante innovación Chabas, cuyos primeros ensayos han constituido un éxito. Se hallan ya actualmente en circulación, rindiendo un servicio completamente satisfactorio varios modelos nuevos de seis ruedas.

Podemos asegurar que el equipo de seis ruedas "Chabas" está llamado a tener una gran aceptación. Al verle funcionar, no cabe ya dudar sobre su triunfo. Con todas sus piezas de origen Ford, es el rey de los seis ruedas.

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.

Mr. Henry Ford y la importante cuestión de las carreteras

LOS SIGUIENTES TELEGRAMAS, CURSADOS DURANTE LA VISITA DE MÍSTER EDSSEL FORD A EUROPA, TIENEN EN LA ACTUALIDAD MÁS INTERÉS DEL ORDINARIO

“Míster Edsel Ford.—Europa.

Mucho me satisface te estés entrevistando con los directores de las Compañías europeas Ford. Hazles presente mi saludo, manifestándoles que toda nuestra prosperidad depende de la eficacia de nuestro trabajo y de la calidad de nuestros productos. Nuestro primer objeto al organizar las Compañías europeas era implantar la industria donde lo juzgáramos preciso. Creemos que las carreteras son necesarias en todas partes como medios de comunicación, y nuestra experiencia nos ha demostrado que el gran factor que se impone para abrir nuevas carreteras es una verdadera precisión, originada por un gran número de coches en circulación. Espero que los directores de las diversas Compañías intentarán adap-

tar nuestros métodos y normas a las circunstancias de sus respectivos países.—*Henry Ford.*”

◆ ◆ ◆

“A míster Henry Ford.—Detroit.

Los directores de las Compañías europeas Ford, reunidos en París, expresan su gratitud por su cariñoso saludo, devolviéndoselo muy afectuoso. Encantados de haber conocido a su hijo, cuya simpatía ha ganado a todos. Su presencia inspirará a todos los directores europeos el deseo de prestar sus energías para lograr el éxito en la empresa de la que todos somos socios. Comprendemos la importancia de su opinión respecto a buenas carreteras, proponiéndonos someter el asunto a la consideración de nuestros Gobiernos respectivos.—*Los directores europeos Ford.*”

LA RADIO Y LOS FORD

Durante el mes de enero la Policía de Detroit ha detenido 157 malhechores. El arresto ha tenido lugar cada vez menos de dos minutos después de darse la señal de alarma.

Todo el mérito se debe a la T. S. H. y a Ford. Los coches Ford de los policías van equipados de postes receptores. La estación radiotelegráfica de Belle-Isle, primera en su género, recibe los avisos y los transmite inmediatamente por medio de ondas a todos los autos policíacos. Los policías rivalizan en velocidad hacia el lugar del delito y consiguen casi siempre detener al criminal actuando todavía.

El equipo de la Policía de Detroit se compone de 27 Ford y de cinco Lincoln. Los coches están de servicio las veinticuatro horas del día, y los aparatos receptores están siempre regulados de forma que cogen inmediatamente las ondas cortas de la estación de Belle-Isle.

Un día, la Policía se encontró en menos de un minuto en el lugar de un crimen. Llegó a tiempo de detener a los bandidos, que acababan de precipitar a un hombre en el río de Detroit. La víctima pudo ser salvada. En muchos casos, la Policía llegó a tiempo de detener criminales y ladrones en pleno delito, si alguien pudo avisar oportunamente.

En 1929, el tiempo que pasaba de la señal de alarma al arresto era generalmente de tres minutos. Este año no pasa de dos minutos, y este lapso de tiempo podría aún reducirse si la Administración dotara a la Policía de algunos Ford suplementarios. Todo depende, evidentemente, en tener el mayor número de coches repartido en los diversos barrios de la ciudad.

Para exigir de un coche el servicio permanente las veinticuatro horas del día, hace falta que la Policía de Detroit tenga una idea muy elevada de las cualidades de resistencia del Ford.

ALGUNOS DATOS, HECHOS, CIFRAS...

Quince años de actividad prodigiosa

Es indudablemente cierto que mister Edsel Ford, que ha heredado de su ilustre padre sus mismas cualidades y magnánimos sentimientos, puede asociarse a éste en el homenaje que diariamente se rinde al "coloso de Detroit", frase que no creemos pueda reprochársenos, pues, lejos de expresar un sentimiento irrespetuoso, traduce fielmente la verdadera manera de pensar del público.

Creemos será interesante resumir en breves líneas la gran actividad desplegada por Henry y Edsel Ford, actividad que en quince años ha dado resultados tan sorprendentes y halagüeños, que por sí solos exceden a todo comentario.

1917.—En el curso de los años 1917-1918 empezó Ford a recoger el fruto de su encarnizada labor, y puede decirse que a partir de esta época fué cuando el mundo entero empezó a apreciar en su justo valor los servicios de Ford. Durante la guerra fueron entregados a los aliados innumerables coches y camiones, así como el magnífico cazador de submarinos "Eagle Boat". Henry Ford puso sus talleres a disposición del Gobierno de los Estados Unidos y fué especialmente encargado por el ministerio de Marina de la construcción de cazadores de submarinos. Desde entonces los talleres de Rivière-Rouge empezaron la construcción de navíos con métodos nuevos y standardizados que eran privilegio de Ford. En un mes fueron botadas al agua 18 unidades completamente equipadas, habiéndose construido una de ellas en nueve días. Pronto se poblaron los océanos de "Eagle Boat". Al mismo tiempo, los talleres Ford construían todas las piezas forjadas de los motores Liberty (400.000 de estas piezas salieron de los talleres Rouge), y se puso a disposición del Gobierno el hospital Henry Ford para el cuidado de los convalecientes.

1919.—En 1919, el promedio de los jornales en los talleres Ford fué elevado de cinco a seis dólares diarios. Este año marcó una verdadera era de progreso en la construcción de vehículos Ford, al adoptarse un nuevo sistema de embrague y alumbrado eléctrico, después de ensayar sucesivamente veintitrés procedimientos. Fué construido el taller de Cork

para la fabricación de tractores, y desde entonces los inmensos talleres de Rivière-Rouge, en plena actividad, comenzaron a operar el milagro Ford. Edsel Ford rescató las acciones detenidas por la minoría del Consejo de Administración de la Ford Motor y reemplazó a su padre en la presidencia de esta Compañía.

1920.—Ford, poniendo en práctica el programa que se había trazado, dió a sus negocios mayor extensión; compró las vías férreas de Detroit, Toledo e Ironton, así como cuatro minas de hulla. Se edificó el taller de Iron-Mounain y se compraron nuevas minas de hierro, y bosques por una extensión de 150.000 hectáreas. Entonces fué cuando se produjo la célebre crisis Ford; eran precisos 58 millones de dólares para hacer frente a todos los pagos y vencimientos, y la Ford Motor no disponía más que de 20. Para colmo de males, los talleres se vieron obligados a cerrar sus puertas. Hombres de negocios, capitalistas e industriales afamados creyeron que todo había terminado, que Ford había sido vencido. Algunos millonarios neoyorquinos le ofrecieron su ayuda financiera a condición de tener un poder de control sobre la Ford Motor; pero, con gran sorpresa de éstos, Ford rehusó todos sus ofrecimientos. Examinada de frente la situación, y consciente de sus responsabilidades, no obstante las objeciones de sus mejores colaboradores, Henry Ford practicó una política de economías, que no tardó en dar sus resultados en proporción increíble. Todos los agentes Ford se unieron al gran industrial, a quien debían sus medios de vida, y pronto se registró una venta adicional de 60.000 coches: el 1.º de abril estaba ganada la batalla, y, como había predicho Henry Ford, todo volvió a su cauce normal.

1921.—A principios de este año compró Ford los talleres Lincoln, la venta de cuya marca aumentó instantáneamente en proporciones fantásticas. Sin que a ello le hubiera obligado el contrato de venta, Ford, en un arranque de generosidad, creó un fondo de reserva de la cuarta parte de un millón de dólares en favor de los antiguos fundadores de la sociedad Lincoln; durante este mismo año, el precio

del tractor bajó a 230 dólares, construyéndose estos vehículos en los talleres de Rouge a razón de unos 500 diarios; con razón pudo decir Ford un poco más adelante: "Estoy contento de haber contribuído con todas mis fuerzas a la prosperidad de la agricultura."

1922.—En el curso de los años 1922-1923 se agregaron a los talleres Ford de Dearborn inmensos laboratorios de experimentación y una gran imprenta; la Ford Motor Company compró nuevas concesiones hulleras y se comenzó la construcción del taller hidroeléctrico del Mississipi. Se introdujeron, asimismo, importantes mejoras en el modelo "T", a fin de prestarle mayor elegancia sin disminuir sus cualidades excepcionales de robustez, fué modificada la forma de la carrocería y se construyó un nuevo modelo Tudor Sedán. A finales del año 1923 la Ford Motor Company tenía empleados 156.565 personas, entre empleados y obreros, repartidos en treinta y cuatro departamentos. Fueron edificados diez talleres en Europa y en el mundo entero.

1924.—En este año fueron construídos los primeros navíos de la flota Ford de los Grandes Lagos, y en el mes de junio llegó el número de modelos "T" construídos al décimo millón, triunfo verdaderamente estupendo para este vehículo, que fué conducido a través de los Estados Unidos, siendo objeto a su paso de manifestaciones entusiastas. Ford empezó a dedicar su atención a la aviación; hizo construir el aeropuerto Ford y creó la organización llamada "Corporation du plus lourd que l'air"; esta organización contribuyó en mucho al desenvolvimiento de la aviación americana.

1925.—El 13 de abril de 1925, el "Maiden Dearborn I" efectuó su primer vuelo a Chicago y regreso, inaugurando así la primera línea aérea oficial de los Estados Unidos, destinada al tráfico privado. Al comprar la "Stout Company" en el mes de julio, Ford empezó a construir aviones. En este año fueron creadas la Ford Motor Company del Japón y la Ford Motor Company de Australia. En esa misma época la Ford Motor de Detroit compró al "Shipping Board" 199 navíos que habían pertenecido al Estado y fueron construídos durante la guerra, estando inmovilizados en los cuatro ángulos de los Estados Unidos. Fueron transportados a los talleres de Rouge por el río San Lorenzo y los Grandes Lagos. Se procedió seguidamente a su demolición para la puesta en valor del metal recuperado.

Ford, cuyas ambiciones tendían siempre a asegurar una mejor suerte a sus empleados, creó la semana de cinco días, por lo que fué duramente criticado, en la misma forma que cuando aumentó los jornales; pero Ford no hizo caso de estas murmuraciones, ya que quería "más ventajas para el obrero".

Aquí llegamos ya al punto en que la historia de Henry y Edsel Ford es conocida de todos.

1927.—El 26 de mayo salió de los talleres el último modelo "T" para ir a reunirse en el museo Ford con el primer modelo "A" que vió la luz en 1903; 15 millones de coches se habían puesto en circulación; los jornales pagados durante este período se elevaban a 1.970.414.179 dólares, o sea, aproximadamente, 72.000 millones de francos belgas o 10.000 millones francos oro antes de la guerra. Las compras realizadas por la Ford Motor doblaban en mucho estas cifras fantásticas. Millones de personas pudieron gozar, gracias a Ford, de una vida mejor y más útil. Asimismo, la industria y el comercio tuvieron ocasión de notar a su favor la prosperidad de los talleres Ford.

1928.—El 2 de diciembre estaba ya resuelto definitivamente el problema Ford; el admirable modelo "A" salió de los talleres, y todos sabemos la acogida tan entusiasta que tuvo entre el público.

1928 podría llamarse el año maravilloso; el nuevo Ford ha conquistado al universo, su fama mundial ha atravesado todas las fronteras; numerosos países disfrutaban del invento Ford; particularmente, en Francia, Alemania y Bélgica, Ford ha internacionalizado su obra, ofreciendo ventajas a las industrias nacionales; ha favorecido los intereses de Francia al autorizar la constitución de la "Société anonyme française des automobiles Ford"; ha favorecido asimismo la industria belga al promover la fundación de la "Ford Motor Cy Belgium, S. A.", y contribuirá, por último, a la prosperidad económica de la Gran Bretaña poniendo en servicio los gigantes talleres de Dagenham, ese "Detroit europeo", cuyas obras de construcción están ya realizándose y que en breve surtirán a todos los talleres de montaje europeos.

La vida de Ford no podrá nunca tener fin; mañana en Dagenham, más adelante en otros lugares, Ford será siempre un nombre que implique posibilidades, perspectivas y esperanzas.

Donde se prueba que Ford es el mayor constructor de automóviles del mundo entero

En una reciente campaña de publicidad, una Compañía constructora de automóviles se ha atribuido el honor de ser el mayor constructor de automóviles "in the world".

No podríamos menos de unir nuestras felicitaciones a las ya recibidas por esta organización si la pretensión indicada no fuera por completo inexacta.

A nuestro juicio, este error procede de la situación de la Ford Motor Company poco antes de la aparición del modelo "A", época en la cual disminuyó la producción. En este período de tiempo, desde luego podríamos decir, si empleáramos la anterior lógica, que la entidad menos importante constructora de automóviles era "mayor que la Ford".

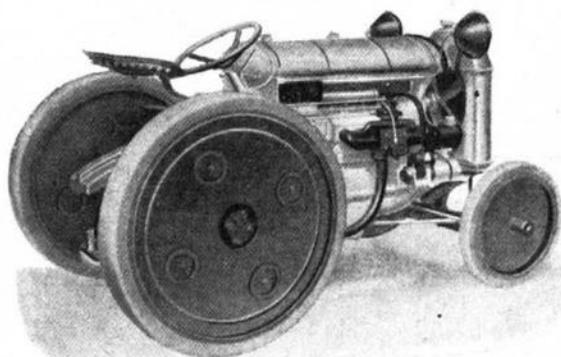
Comparemos la producción de Ford con la de la

Compañía que pretende ser el mayor productor de automóviles:

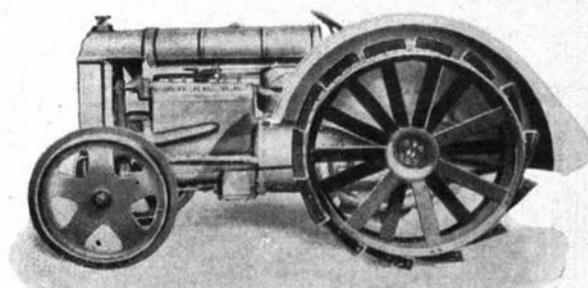
Recordamos las ventas aproximadas de 1928. Ford se puso a la cabeza de ellas con el 35 por 100 del total de coches vendidos en el mes de diciembre, mientras las ventas de la otra Compañía representaron el 14 por 100 del total.

Añadamos que desde 1929 la producción Ford ha sido cada vez mayor que ninguna de las demás marcas y de 2.000 unidades más que la organización que nos ocupa.

De esta comparación deducimos que no puede haber más que uno solo "el mayor del mundo": Ford ha sido, es y seguirá siendo el mayor constructor de automóviles "in the world".



El Fordson industrial



El Fordson agrícola

UN POCO DE BROMA ¿Ha tenido usted alguna avería? Entonces...

1.º No se ponga usted de mal humor por tan poca cosa. No vale la pena, y, mejor o peor, siempre saldrá usted del paso.

2.º Tomad tranquila y sosegadamente vuestro almuerzo o merienda hasta que vuestro estómago se halle completamente satisfecho.

3.º Encended un buen cigarro y saboreadlo a placer.

4.º Probad seguidamente las bujías y aseguraros de su buen funcionamiento.

5.º ¿Se os ha perdido la correa del ventilador? Buscadla entre la esencia.

6.º Continúad vuestras pesquisas en el magneto, abriéndole si es preciso, aunque sea forzándole: el

admirable mecanismo de un magneto merece la pena de verse.

7.º No os entretengáis demasiado mirando el carburador, pues no puede producir más que gas; no es como Voronoff...

8.º Para evitar el frío girad la manivela del motor, y al cabo de unas cuarenta vueltas habréis conseguido vuestro propósito.

9.º Id después, dando un paseo, hasta el próximo pueblo y siempre encontraréis con quién charlar y entreteneros un rato.

10. No toméis nunca las averías muy a pecho; la vida es corta y no vale la pena de amargarla por una cosa de tan poca importancia.

NOTICARIO

La Marina americana está ya utilizando un avión de transporte Ford de tres motores. En el programa recientemente sometido al Congreso está prevista la construcción de 710 aviones nuevos destinados a la Armada.



El nuevo Ford en los Alpes.—El motor Ford del nuevo modelo "A" ha sido sometido últimamente en los Alpes suizos a una prueba que puede calificarse de oficial, puesto que se han dado toda clase de garantías para que constituyera una verdadera demostración de la solidez de nuestra marca. En efecto, el motor ha funcionado durante seis días y seis noches sin descanso, en carreteras muy accidentadas, como es frecuente encontrarlas en la región montañosa de Suiza: porcentaje grande de cuestas pendientes, caminos estrechos rodeando colinas, numerosos zig-zags que requieren viajes rápidos y acentuados, etc.

Este "raid", de cerca de una semana de duración, se ha llevado a cabo sin necesidad de haber tenido que levantar ni una sola vez el "capot" del motor. No se trataba, insistimos en ello, de batir un "record" de velocidad o de distancia, sino de demostrar hasta qué límite de potencia puede trabajar el motor del nuevo Ford y las condiciones tan rudas a que todo el coche en general es capaz de hacer frente.



Tan rápido como un rápido.—Uno de nuestros colegas franceses, el "Grand Echo du Nord", ha organizado últimamente una carrera ciclista de París a Lille (250 Km.). Entre los coches oficiales encargados de controlar la carrera, es digno de mención un Ford de serie 18 HP, conducido por la mano maestra del señor Tatem, agente Ford de Lille. Gracias a la suspensión notable de este coche, el señor Tatem ha realizado un verdadero "raid" de

resistencia, pues para llegar a tiempo a París para la salida de la carrera tuvo que partir de Lille un sábado, a la una de la tarde, recorriendo los 250 kilómetros en tres horas justas, es decir, en el mismo lapso de tiempo que invierte el tren rápido Lille-París para hacer este mismo recorrido. No cabe duda que este hecho constituye un verdadero "record".



Su Santidad el Papa pronto tendrá un auto.—Su Santidad el Papa Pío XI ha manifestado su deseo de tener un auto; es sabido que antes de ser nombrado Soberano Pontífice había ya demostrado en diferentes "performances" que el "sport" no le era desconocido. Muy en breve se verá rodar por las dependencias del Vaticano una suntuosa berlina, y quién sabe si, después del famoso Concordato con el Quirinal, le veremos también por las grandes carreteras.



Construcción del tractor Fordson en Inglaterra.—Mucho sentimos no poder contestar particularmente a todos nuestros lectores y suscriptores que nos han pedido datos con motivo de nuestro artículo publicado recientemente sobre la construcción del tractor Fordson en el taller de Cork.

Daremos, según nos vayan llegando a nosotros, todas las informaciones que creamos puedan interesar a nuestros lectores, limitándonos a decirles por el momento que no hay en la actualidad ninguna precisión oficial, en lo que se refiere a la fecha de salida de los nuevos tractores o a las características de este modelo de vehículo.

Hemos pedido datos a un fordista residente en Irlanda, y tan pronto como nos dé la respuesta correspondiente tendremos mucho gusto en ponerla inmediatamente en conocimiento de nuestro público.





AGENCIA OFICIAL

BOHIGAS-COBO

S. A.

AVENIDA ALFONSO XIII 427

Telef. 765 28

Barcelona

agencias oficiales Ford

M
A
D
R
I
D

VAISA

SAN BERNARDO 116

CASTRO

RONDA DE ATOCHA 23 dupo

URZAVAL
AVENIDA

S.A.
DE DATO 8

