

AÑO II

San Sebastián, 31 Diciembre 1926

NÚM. XXVI

Después del Salón Parisino

El cuatro cilindros se defiende

Al fuerte empuje de los «seis cilindros», el clásico «cuatro» responderá valientemente. Tiene, al menos, defensa seria: el precio de coste del «seis cilindros» es un 50 por 100 más elevado que su contrincante de la misma cilindrada. En efecto, además de la mayor complicación y mayor número de accesorios, la pieza más costosa del motor es el «vilebrequin», cuya ejecución resulta de importancia capital para el valor del resultado. Se puede afirmar que el «seis cilindros» no sufre la mediocridad y que no puede ser ventajosamente fabricado más que por firmas de potentes recursos.

Que el «seis cilindros» llegue a ser el motor preferido del coche excepcional es muy probable, pero el «cuatro» moderno, de equilibrio cuidado, será aún, durante largo tiempo, el motor tipo del coche de serie y accesible a precio razonable.

Además los constructores lo han comprendido bien, y las circunstancias mismas se encargan de moderar todo arranque.

Citroen, Peugeot, Renault, para el coche en grandes series; Amilcar, Salmson, para el coche pequeño; Aries, De Dion-Bouton, Hurtu, para los 7 y 8 CV.; Chenard-Walcker, Corre-la-Licerne, Delahaye, Rolland-Pilain, Th. Schneider, Talbot, Unic, Voisin, para los 10 CV.; Ballot, Bignan, Georges Irat, Sizaire freres, para sus dos litros; Delage, Delahaye, Delaunay-Belleville, Hotchkiss, Morris-Leon-Belleé, Rochet-Schneider, para sus espaciosos 11, 12, 15 20 HP.; Aries, con sus tres litros; Peugeot, para sus 12/14 y 18, y otros que olvidamos les quedan fieles.

Mejorado en todos sus detalles este tipo, debe, naturalmente, continuar beneficiándose de su larga preparación, tanto más que es ya en extremo satisfactoria y agradable.

Insistimos un poco sobre este punto, pues en el gran público, cuando se manifiesta una corriente nueva, nace espontáneamente la manía y en esto descuella España, quien quema con bastante facilidad lo que ayer adoraba. Además, hay una consideración que influye sobre el constructor y comprador: el precio.

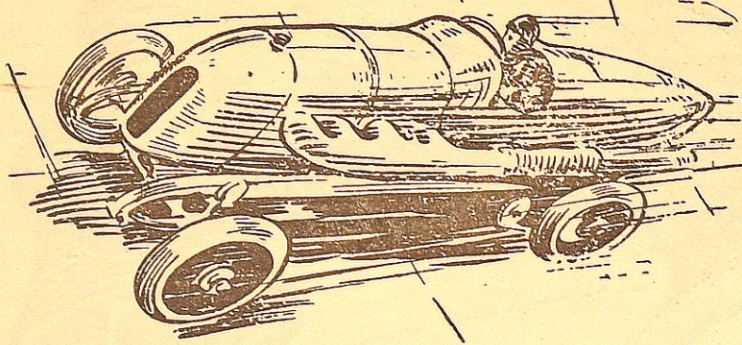
Se puede pensar, a este propósito que en las relaciones entre constructores y clientes el argumento del precio no juega entre nosotros el papel que en América y que muchos de los fabricantes franceses se ven tentados de seducir, sobre todo, por la presentación y el encanto de la novedad.

Como lo ha desarrollado claramente M. Maurice Gourard, presidente de la Cámara Sindical Francesa de los fabricantes de accesorios ante sus colegas en una conferencia muy interesante dada a su regreso del viaje a Estados Unidos—, el americano divide la clientela en dos clases: el que posee ya un auto y el que es susceptible de adquirirlo.

A los primeros hay que fascinarlos, a fin de incitarles a darse cuenta del interés de cambiar de coche. Para el segundo es necesario convencerle de la utilidad de adquirirlo. Aquí es donde interviene el factor precio.

Hasta ahora, el motor es lo que más ha preocupado a las oficinas de estudios; ayer eran los frenos; mañana será la estabilidad y la suspensión.

Cada vez se apreciará más, no sólo el motor y



BUJIAS

K. L. G.

Representación exclusiva:

Olalabour S. A.

SAN SEBASTIÁN: Av. Libertad, 12

MADRID: Reina, 35 - 37

BILBAO: Gran Vía, 46

SANTANDER: Paseo Pereda, 28

POTENCIA, VELOCIDAD Y ECONOMIA

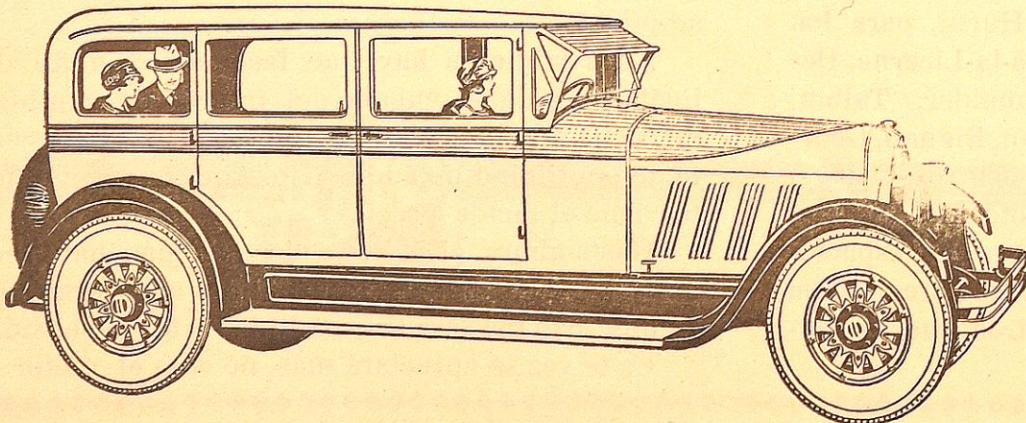
A grandes velocidades de un motor, el uso de bujías mal construídas, puede ocasionar un retroceso de la chispa o una pre-ignición; ambas circunstancias causan una inmediata reducción de la velocidad. Usando bujías **K. L. G.** no cabe retroceso de la chispa ni la pre-ignición, y por tanto, el motor rendirá su mayor velocidad. En coches de **SPORT**, turismo o comercial, la velocidad se traduce en máximo rendimiento

Lo que el inteligente debe exigir al adquirir un coche

- I. Que el motor tenga la suficiente suavidad o *souplesse* para conseguir un *ralenti* perfecto en directa de 3 Km. hora, lo mismo en llano que en cuesta, y que sin abandonar el cambio directo se lance a más de 100 Km. a la hora en pocos segundos.
- II. Que disponga de frenos mecánicos a las cuatro ruedas muy potentes por simple presión de pedal y que éstos lleven zapatas interiores y herméticamente resguardadas contra la lluvia y el polvo.
- III. Que la dirección no sea penosa, sino que sea suavísima y reversible en los virajes.
- IV. Que el cambio de velocidades se efectúe sin ningún esfuerzo ni ruido, esté muy al alcance de la mano y sealigerísimo.
- V. Que el chasis tenga una construcción sólida con buenos engrasadores en todos sus juegos.
- VI. Que el ballestaje sea de muelles largos y suaves.
- VII. Que los asientos sean confortables en sumo grado y que la carrocería sea sólida, completa y lujosa, en sus más pequeños detalles.
- VIII. Que *agarre* bien la carretera en los virajes y que los neumáticos sean de los llamados *balloon*.
- IX. Que el precio esté en relación con lo que se le ofrece.
- X. Que su consumo total sea inferior a pesetas 0,22 Km.

Si no le es fácil hallar tantas buenas cosas reunidas en un coche, las encontrará en el

“AUBURN”



Automóviles **AUBURN**

Exposición y venta:

HERNANI, 9

SAN SEBASTIÁN

el chasis, sólo el coche completo. Se cotiza su valor práctico según su confort, su facilidad de conducción y su velocidad media.

En lo que concierne al cuatro cilindros clásico, solo podrán hacerse perfeccionamientos de detalle, casi siempre invisibles a primera vista.

El punto que es más activamente estudiado resulta ser las formas de culata y las condiciones de preparar la explosión.

Recientemente, M. A. Farine, doctor en Ciencias, mostraba la influencia sobre el «cognament» del motor en la conductibilidad del carburante. Según experiencias muy precisas, el golpeo es tanto más débil cuanto mayor es aquella acción del carburante. Con uno como la gasolina, éste se carga eléctricamente, por el acto del frotamiento, a la introducción en el cilindro y durante la compresión. Cuando estalla la chispa, la explosión se produce instantáneamente, bruscamente, a causa de las tensiones eléctricas. Hay que procurar que el carburante sea conductor, por medio de una adición cualquiera, y no se producirán tensiones eléctricas, operándose la combustión normalmente. La mezcla gasolina-benzol es un ejemplo.

En los sin válvulas de camisas reguladas, las ventanas interiores de éstas en distribución son muy altas, a fin de sentar la mayor superficie útil y facilitar un lleno muy copioso de los cilindros. Dichas ventanas están separadas por débiles barritas, que sirven de guía a los segmentos de estanqueidad de la culata.

Siendo cada una de ellas bastante estrecha, tienen tendencia a revestirse de calamina, residuo de la combustión del aceite de engrase en el momento de la explosión, de donde viene la necesidad de limpieza periódica. En los nuevos modelos se ponen peines fijos en la culata, las ventanas, pasando delante de ellos en sus subidas y bajadas, se limpian automáticamente. El conductor no tiene que preocuparse de su entretenimiento.

Los ocho HP. De Dion-Bouton, siete Donnet, ocho Hurtu y siete Th. Schneider; once y quince CV. Delaunay-Belleville y doce CV. Morris-Leon-Belleé, van a recibir consagración oficial.

Entre los nuevos chasis en cuatro cilindros, 10 HP. Citroën, 18-20 CV. De Dion-Bouton, 9 Peugeot con válvulas y 12-14 sin ellas.

¿Por qué el coche americano es rápido?

Hace sólo algunos meses se podía establecer entre la escuela francesa (que busca la potencia específica) y la escuela americana (que busca la flexibilidad) una demarcación muy clara, y mostrar que las circunstancias de utilización del coche, muy diferentes en cada uno de los países, conducían, naturalmente, a los constructores a seguir vías opuestas.

No se podría actualmente volver a tomar este paralelo con los mismos argumentos de comparación, pues se ha producido una evolución rápida, y las dos escuelas han tenido, una sobre otra influencias reales.

Los resultados de estas influencias tienen sus primeras manifestaciones en los nuevos seis cilin-

dros de este Salón, constataremos las segundas en el Salón de Nueva York de enero próximo.

Trayendo sus seis cilindros, los constructores americanos han incitado a los europeos a interesarse más vivamente en las cualidades de flexibilidad del coche. Sufriendo la prueba de las carreteras europeas, y particularmente las españolas o francesas; la construcción americana se ha dado cuenta de las grandes ventajas del motor nervioso, rápido, muy sufrido y sobrio. Pero mientras entre nosotros el movimiento habrá acelerado la evolución, es llamado a provocar modificaciones mucho más profundas en las ideas de los ingenieros americanos.

El auge del seis cilindros en Francia es debido, sobre todo, al aguijón de la competencia; pero, sin embargo, estos constructores han sabido ser originales: han conservado su fórmula, cuyos méritos son incontestables, dándole un feliz desarrollo, cuyas causas vamos a ver sucintamente.

Cuando se hace el ensayo de un seis cilindros americano queda uno primeramente subyugado por la flexibilidad de su motor, y parece, a primera vista, que haya allí razones misteriosas. Algunas cifras van a demostrarnos cuán naturales son esas razones.

Tomemos un seis cilindros americano de potencia media. Tendrá unos 3 litros 800 de cilindrada. Su motor, cuyas tuberías y orificios de alimentación son de secciones limitadas, desarrollará unos 35 HP., a 2.000 revoluciones por minuto.

Esta potencia la obtendremos muy fácilmente con el mismo régimen con un dos litros de construcción corriente de la escuela francesa; es decir, con casi la mitad de cilindrada.

Por contra, las curvas del desarrollo de potencia en los diferentes regímenes son muy distintas. En las más bajas marchas, el seis cilindros americano da caballos. Hacia 500 revoluciones por minuto, el 3 litros 800 dará cerca de 10 HP., pues la depresión se establece favorablemente en los regímenes flojos; el carburador está especialmente estudiado para este fin.

No es lo mismo sin embargo en las marchas vivas. Frenado por sus orificios estrechos, el 3 litros 800 baja rápidamente de potencia, mientras que el dos litros normal tendrá una curva ascendente, hasta unas 3.500 revoluciones por minuto. Con una modificación de la distribución, su potencia y su régimen crecerán y hasta si se le sobrealimenta podrá doblar su potencialidad.

Pasemos ahora al coche. Este, en primer lugar, es relativamente ligero, un poco por causa del chasis y mucho por la carrocería. Pero la razón principal es que el auto se halla muy desmultiplicado; la relación de los piñones de ángulo del puente es generalmente de uno a cinco.

El motor, de ritmo tan regular, encuentra toda facilidad para funcionar en toma directa en las marchas lentas, pues es potente en regímenes flojos, y la transmisión garantiza la armonía entre potencia, peso y avance. El motor americano puede «tirar» a menos de 200 revoluciones en carga.



TALBOT

Invencible en las carreras

~ 10 HP. ~ : ~ 12 HP. ~

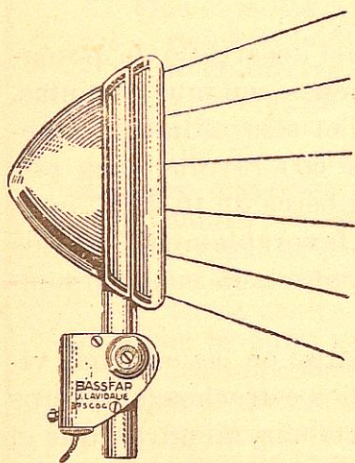
6 cilindros 15-18 HP., 16-20 HP. y 18-22 HP.

PRECIOS ECONOMICOS

Pidan detalles a los

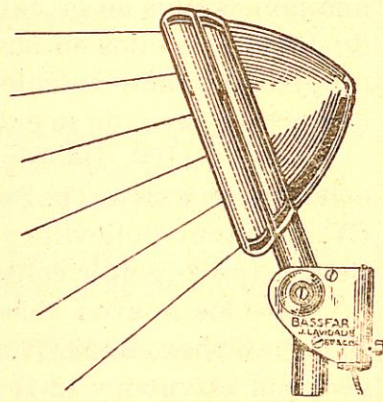
AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre * SAN SEBASTIÁN * Teléfono 10.398




BASSFAR

~ BAJA FAROS ~



MARAVILLOSO

aparato basculante aplicado a los faros de los automóviles que evita el deslumbramiento del conductor al cruzarse en la carretera

REPRESENTACION  GENERAL:

MADRID: San Mateo, 26 - Teléfono 13-31 M. :-: SAN SEBASTIAN: Prim, 32 - Teléfono 12.539

En un país donde no se puede ir rápido, donde la circulación, en ciudad es difícil, esta flexibilidad es evidentemente de gran aceptación, y la velocidad superior a 90 por hora, con aceleración completa, muy ampliamente suficiente.

En este programa están concebidos los seis cilindros franceses, que son una hábil combinación entre flexibilidad y velocidad. Es muy posible que sean batidos en un concurso de lentitud; en velocidad media ya ocupan otro rango, mientras que obligan a un mayor uso del cambio de velocidades y producen más ruido por sus combinaciones intermedias.

Los seis cilindros

La escuela francesa de los seis cilindros puede definir bien la escuela del motor nervioso, de flexibilidad extensa.

Los seis cilindros de 1927 no son motores frenados; a lo más, templados sabiamente resultan de ardor en marchas vivas. Para dotarles de una flexibilidad más extensa han laborado los técnicos y los servicios de ensayo en la paciente rebusca de las apropiadas distribuciones, de los reglajes de carburadores y desmultiplicaciones, a fin de llegar a la justa medida, al resultado óptimo.

Muchos nuevos seis cilindros han figurado en el Salón; otros, no pocos, estarán aún varios meses en los servicios de ensayos, no siendo tampoco escasos los que absorben la actividad de las salas de dibujo. Raro es el constructor francés que no ha preparado, o al menos estudiado, el «seis cilindros» que tan efímera vida tuvo hace años en Europa, para hoy reproducir al americano.

Indicaremos que la preparación de un seis cilindros, aún para una Casa muy entrenada, resulta muy delicada, y hacen falta muchos meses para llevarla a efecto. Esa preparación se ha complicado por el cuidado de dotar al motor nervioso de una extensa agilidad.

Por esto únicamente serán recomendados los modelos probados seriamente, pues no faltan los lanzados con demasiada precipitación.

Dos puntos principales vienen a poner dificultad de la obra del ingeniero: vibraciones y alimentación irregular.

Para prevenir las primeras hay diversos medios eficaces; «vilebrequin» de grueso diámetro,

equilibrado de modo preciso, sostenido por soportes múltiples; nerviaje juicioso del carter motor para darle el máximo de rigidez y hacerle insonoro; empleo de dispositivos antivibratorios, como el damper de Lachester, ya adoptado en numerosos modelos; emplazamiento de la distribución atrás, reduciendo al mínimo los efectos de los cambios de velocidad circunferencial del árbol motor sobre los órganos de mando; frenaje de los árboles de levas para contrarrestar las reacciones debidas a la irregularidad de los tiempos de ataque.

En lo que concierne a la segunda dificultad, la irregularidad de alimentación, se utilizan ventajosamente dos carburadores o un carburador único de doble cuerpo; se tiende también a los carburadores de cuerpos múltiples, funcionando en escalones; como lo ha hecho Panhard en sus cuatro y ocho cilindros sin válvulas. En cuanto al trazado de las tuberías, exige muchos más tanteos y estudios que los hasta ahora realizados.

Como se ve el mérito de acertar en un seis cilindros es considerable, pues la tarea es ardua.

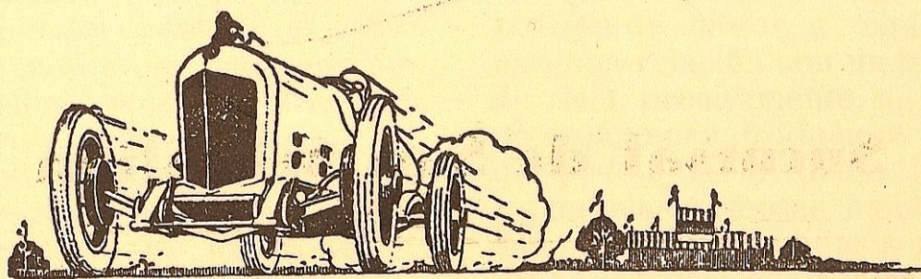
Los ocho cilindros

El ocho cilindros es, por excelencia, el tipo de motor de gran potencia específica, con piezas de movimiento muy ligeras. El ha sido preferido para los 1.500 cmc. en las grandes pruebas de este año, habiendo tenido buenos resultados, entre ellos al Bugatti.

Para el coche de servicio lo han retenido ciertos constructores, pues tiene, además, la ventaja de poder ser conjugado con un modelo ya existente de cuatro cilindros, lo que es interesante para la intercambiabilidad de muchas piezas.

El motor, de gran potencia, ha manifestado además sus grandes aptitudes prácticas para soportar sin fatiga los más enormes esfuerzos como se aprecia en el coche sin válvulas, que desde hace meses detenta los records mundiales de velocidad y resistencia: 100 kilómetros y 100 millas a más de 200 de media horaria.

En América, muchos fabricantes lo construyen, bien sea en línea como el Packard, o sea en V, como el Cadillac y el Lincoln.



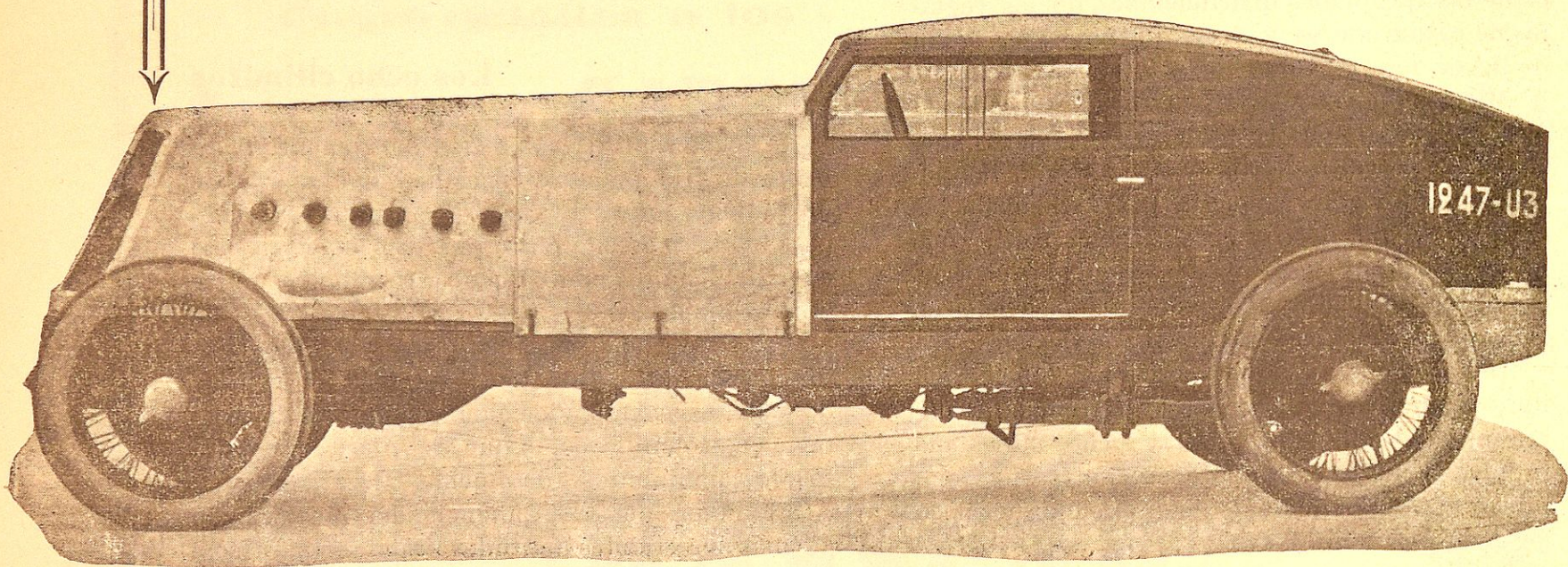
EL RECORD DEL MUNDO

de las 24 horas

a una velocidad media de 176,649 kms.

por hora sigue perteneciendo al

40 CV. RENAULT



S. A. Española de Automóviles

“RENAULT”

Sucursal de San Sebastián

Av. de Alfonso XIII, 2 -:- Teléfono 13.810

Posibilidad de realizar compresiones elevadas

P. Dumanois, ingeniero jefe de la aeronáutica oficial francesa, acaba de presentar a la Academia de Ciencias de ese país, un extenso e interesante informe sobre sus investigaciones que trata de la supresión de las detonaciones en los motores a explosión, por medio del establecimiento de pistones en escalera. El ingeniero Dumanois ha concretado su informe en las siguientes líneas publicadas en la revista «Automobilia».

«En las circunstancias actuales es un deber nacional buscar el mejor rendimiento en los motores térmicos. Estos, cualquiera sea su tipo, no transforman en trabajo más que una pequeña cantidad de las calorías que le son confiadas. Es el caso, en particular, del motor a explosión, que entre los motores térmicos actuales, es uno de los que tienen, desde el punto de vista práctico, el mejor rendimiento».

«En efecto, tal motor transforma apenas en trabajo un 25 0/0 de las calorías totales. Dicho en otras palabras, de los dos billones que se gastan actualmente en Francia en combustibles líquidos, un billón y ochocientos millones se pierden, parte en el gas del escape, parte en el calor eliminado por los radiadores. Hay pues un interés excepcional en eliminar las causas de esa pérdida».

«Si se considera la fórmula que da el valor de la potencia realizada, para un motor de carrera y alesaje dados, muestra que, la potencia realizada por una misma cantidad de combustible, será tanto más elevada cuanto el orden medio del diagrama sea mayor.

«¿Cómo puede aumentarse el orden medio? El medio que parece más naturalmente indicado consiste en elevar la tasa de compresión columétrica que, en los motores comunes, no pasa 5.

«Y decimos no pasa apenas de 5, porque, en realidad, sobre ciertos motores de marcha muy rápida del orden de las 5000 revoluciones por minuto, se han podido alcanzar compresiones más elevadas sin inconveniente; pero si tomamos los motores cuyo régimen está comprendido entre las 2000 y las 3000 revoluciones por minuto, es decir, la mayoría de los motores existentes, se comprueba que desde el momento en que se pasa la compresión 5, se producen choques que hacen su funcionamiento poco menos que imposible. Duran-

te mucho tiempo se han atribuido esos choques al autoencendido producido durante el período de compresión, según el fenómeno análogo del fósforo al aire.

«Un examen crítico de los hechos nos ha mostrado que esta explicación no es válida, porque para realizar la autoinflamación por compresión de una mezcla de aire esencia, se necesitan compresiones adiabáticas superiores a 12.

«En ese punto fuimos conducidos a suponer que los choques en cuestión eran debidos a un fenómeno de onda explosiva según un proceso análogo descubierto por Vieille y Berthelot en 1881.

«Este proceso es el siguiente: una capa de la mezcla sufre una compresión violenta, resulta la combustión instantánea de esa capa que provoca una compresión brutal de la capa siguiente y así sucesivamente de capa en capa. Se ve que este fenómeno es en absoluto diferente del que se realiza en la combustión regular en que el fuego ha sido colocado en un punto, la combustión producida lleva por conductibilidad y radialmente las partes vecinas a una temperatura tal que ellas se inflaman a su vez.

«Por otra parte, si se considera la combustión en un tubo de una mezcla gaseosa explosiva e encendida por medio de una chispa eléctrica, se comprueba que la combustión comienza por ser regular y que al cabo de cierto tiempo aparece la onda explosiva. Las diferentes velocidades de propagación entre los dos modos de combustión son considerables. Es así que el doctor Laffitte, doctor en ciencias físicas y preparador de la Sorbona, efectuando medidas sobre diferentes mezclas que quemaban en el interior de un tubo cilíndrico, pudo comprobar que la relación de velocidad de los dos fenómenos era en algunos casos superior a 10.

«Es evidente que una cámara de combustión de motor a explosión no tiene ninguna relación con un tubo, del punto de vista, precisamente, de las variaciones de volúmenes producidos por la carrera del pistón; es evidente igualmente que las mezclas gaseosas homogéneas utilizadas para estas medidas son muy diferentes de las mezclas de aire y de esencia; sin embargo, es lógico suponer que ocurren fenómenos iguales en la combustión en los motores de explosión.

REFINERIA DE PETROLEO

DE LOS SEÑORES

Viuda de Londáiz

Y

Sobrinos de L. Mercader

San Sebastián - Madrid - Pasajes

Petróleos refinados, corrientes y especiales

GASOLINAS: { Marca "Autorina" para automóviles
 { Marca "Aviorina" para aviones

Bencinas :- Eteres :- Petróleos "Dieselinos" para motores

Servicios a domicilio en envases de todas clases

Instalación de aparatos distribuidores de "Autorina"

Suministros al por mayor en vagones - cisternas

OFICINAS: Plaza de Lasala, 3-1.º :- SAN SEBASTIÁN

TELEFONO NUM. 10.007

FÁBRICA: Pasajes - Ancho - Molinao

TELEFONO NUM. 5.116

DEPOSITO EN MADRID: Meléndez Valdés, 34

TELEFONO NUM. 8-94 J.

**TELEGRAMAS
ELEFONEMAS Mercadáiz**

«Partiendo, por una parte, de la teoría de la onda explosiva, y por otra, de los resultados experimentados, nos vemos obligados a considerar que la propagación de la onda explosiva necesita, en el frente de la onda, la coincidencia en el tiempo y en el espacio de un fenómeno físico, que es una compresión instantánea, y de un fenómeno químico, que es la combustión resultante.

«Si se destruye la coincidencia se destruirá al mismo tiempo la onda explosiva. Y es natural suponer que se alcanzará este resultado actuando ya sobre el fenómeno químico, ya sobre el fenómeno físico.

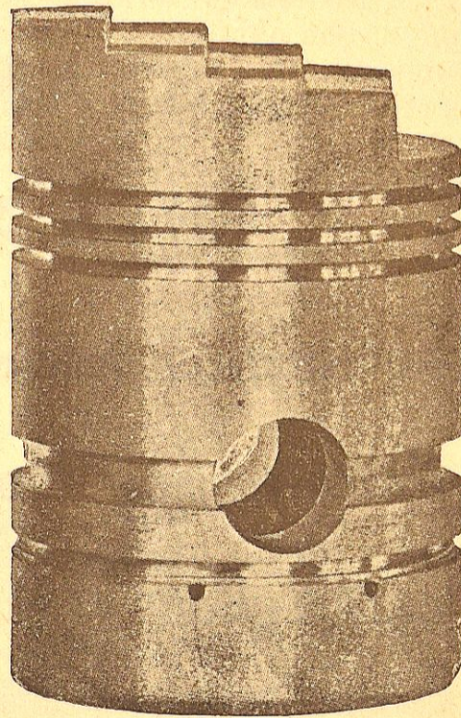
«En lo que concierne a la acción sobre el fenómeno químico, que es la combustión, ésta es obtenida por cuerpos llamados antidetonantes, entre los cuales el más activo es seguramente el llamado plomo tetraetilo; basta, en efecto, una proporción del orden del milésimo en volumen para extinguir la onda explosiva. Las hipótesis que hemos establecido a este respecto nos han conducido sencillamente a la explicación del papel de los antidetonantes.

«Hay que notar, en efecto, que cuando aumenta la temperatura de una mezcla carburada, existe una temperatura límite más allá de la cual la mezcla se enciende sin que sea necesaria la intervención exterior. Pero el tiempo necesario para obtener la inflamación no es constante y va decreciendo a medida que la temperatura crece sobre la temperatura límite. Los antidetonantes intervienen simplemente para aumentar, para una temperatura dada superior a ese límite, el tiempo concedido al encendido, y es la diferencia de tiempo así obtenida que destruye la coincidencia necesaria a la onda explosiva. No hay que creer, sin embargo, que esta diferencia de tiempo es considerable; se trata, probablemente, de algunos milésimos de segundo, pero si bien este tiempo nos parecería sin importancia, resulta importante en relación al fenómeno mismo de la combustión, que, en un motor de marcha algo rápida, dura menos de 1/200 de segundo. Desgraciadamente el plomo tetraetilo es un producto muy tóxico y muy difícil de preparar. Estos inconvenientes, por otra parte, no son prohibitivos, porque en América se ha comenzado la fabricación industrial y después de investigaciones serias, se ha reconocido que las esencias conteniendo una pequeñísima cantidad de plomo tetraetilo no parecen presentar peligros especiales.»

«Pero, lo que sea: nos ha parecido interesante buscar y actuar sobre el fenómeno físico constituido por la compresión brutal de una capa de mezcla. Ahora

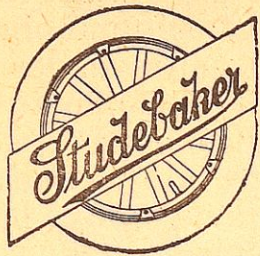
bien, para destruir una compresión basta producir una explosión; en consecuencia resulta natural constituir, sobre el frente de la honda, discontinuidades brutales de sección, que por el aumento brusco de volumen que ellas producen, cuando la inflamación llega a su nivel, provocan una explosión que destruye la honda. Es así que hemos llegado, en un motor con encendido lateral, a la forma algo extraña del pistón en escalera. Hemos podido, en esas condiciones obtener resultados equivalentes a los con el plomo tetraetilo: el motor ha dado al coche empleado, a la compresión de 6, 7, una velocidad de 100 kilómetros en carretera, con un consumo inferior a los 12 litros, empleando como combustible una mezcla del 77 % de esencia y el 23 % de petróleo, cuando el mismo coche, con su motor de serie, a compresión de 46, y utilizando esencia, no había pasado jamás los 80 kilómetros por hora, con un consumo superior a 13 litros y medio por cada 100 kilómetros.»

«No hay que figurarse, sin embargo, que basta colocar escalones en la cabeza



Pistón con cabeza en escalera, concebido por el ingeniero Dumanois

de un pistón para poder aumentar indefinidamente la compresión. Empleando antidetonantes o métodos físicos se llega a hacer desaparecer la onda explosiva, pero se choca inmediatamente con otro límite práctico de la compresión, que es la del autoencendido por punto caliente, producido, ya sea por la válvula de escape, ya por los electrodos de las bujías.»



Studebaker

1926

La casa **STUDEBAKER**, la más importante del mundo en construcción de coches de 6 cilindros (producción diaria, 800 coches), presenta sus dos tipos 1926

STANDARD-SIX

BIG-SIX

con frenos hidráulicos en las cuatro ruedas neumáticos Balloon, limpia parabrisas automático y otros muchos refinamientos

Agente para Guipúzcoa: VICENTE AMEZTOY

GARAGE CANTABRICO

Calle de San Francisco (Barrio de Gros) :: Teléfono 12.375

=====**SAN SEBASTIÁN**=====

MISCELANEA AUTOMOVILISTICA

Ford cierra algunas de sus fábricas

Según informes fidedignos, parece ser que la Compañía Ford ha decidido cerrar hasta nueva orden sus fábricas de Riverrouge e Highland-Park, con excepción solamente de algunos talleres. Se da como pretexto la necesidad de proceder a un detenido inventario.

Según los mismos comentaristas, de quienes recogemos la noticia, ésta no constituye una sorpresa en el mundo de los negocios norteamericanos, en el cual no se había creído que la introducción de la semana de trabajo de cinco días y jornada de cuarenta horas en la organización de Ford obedeciese a una medida que señalara el máximo progreso social y técnico a que hasta ahora se había logrado llegar en el mundo.

Otros comentaristas dicen que Ford aprovechará el incidente para reformar aspectos de su fabricación que se consideran ya viejos y no adoptados a las necesidades actuales del mercado norteamericano.

Proyectos de Mr. Citroen

El famoso constructor de coches, Mr. Citroen, ha hecho a un periodista, las siguientes manifestaciones respecto al porvenir de la industria automovilística y de sus proyectos: «El futuro pertenece a los que saben ver lejos y se atreven a ir lejos. Hay que prever una salida cada día mayor de nuestros productos, una proporción de compradores cada vez más elevada. Francia que ha pasado en un período de tres años, del promedio de un coche por cada 70 habitantes al de uno por cada 50, debe alcanzar en 1930 la cifra de un automóvil por cada 20 o 25 habitantes. En el extranjero ocurrirá lo propio. Para lograr el éxito, es necesario calidad y precio. Estos dos factores se han logrado ya en parte. Mi producción está a punto de llegar a 400 coches por día; y en el espacio de dos años, espero alcanzar un total diario de 1.000 coches. Si los otros constructores siguen el mismo camino, Francia podrá conquistar fácilmente y por neta diferencia sobre los demás países, el segundo puesto de la producción, después de los Estados Unidos».

Italia se propone construir nueva autoestrada

La Secretaría del Comercio de los Estados Unidos acaba de recibir los detalles referentes a la construcción de una

pista interurbana en Italia. Se trata, en pocas palabras, de una carretera reservada a la circulación de automóviles de gran velocidad, los cuales pagarán un peaje por transitar en ella a una velocidad media de 55 a 60 kilómetros por hora. La sociedad fundada para ese fin en Italia se propone más tarde hacer extensivo su proyecto a todos los países de Europa. Estos trabajos cuentan con el apoyo de la Unión Alemana de Construcción de Caminos.

Eldridge bate nuevos records

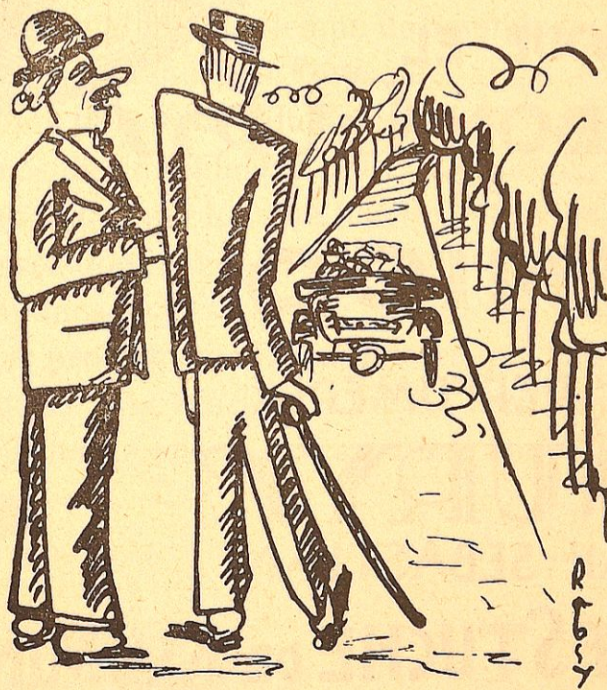
El corredor Eldridge ha batido, en coche Miller de ocho cilindros y dos litros por cilindrada, en el autódromo de Linas-Montléry, los mundiales de 100 kilómetros, 100 millas y una hora.

Tomó la salida a las 2,35, y los tiempos realizados fueron los siguientes:

Cien kilómetros (marca mundial), en 29 minutos, 32 segundos y 18 centésimas, lo cual representa una velocidad media de 204 kilómetros 293 metros.

Cien millas (también marca mundial), en 47 minutos, 10 segundos 51 centésimas, o sea una velocidad media de 204 kilómetros 684 metros.

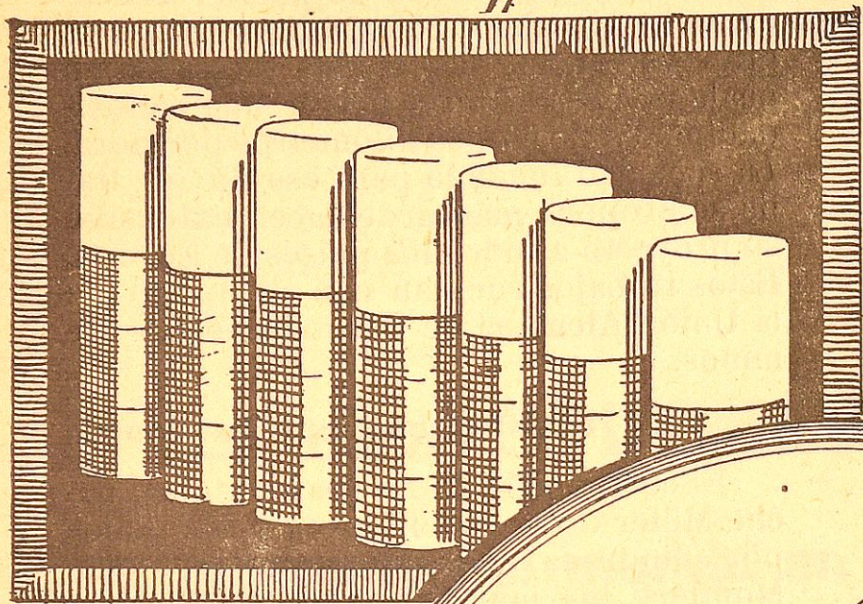
Una hora (igualmente marca mundial). Recorrió en este tiempo 203 kilómetros, 725 metros y 8 centésimas.



—¿Cree Vd. que esto es serio?... ¡Ese diputado de la extrema derecha que lleva la dirección de su coche en la izquierda!...

En apatencia...

TODOS
LOS JABONES
DE AFEITAR
SON IGUALES
PERO...



Al afeitarse



APRECIARÁ
QUE EL
JABÓN GURYS
ES
ÚNICO

PERFUMERIA
GURYS
SAN SEBASTIAN

EN ESTUCHE DE ALUMINIO - 1,50
ID DE REPUESTO - 1,25



EL IMPUESTO DEL TIMBRE
A CARGO DEL COMPRADOR

DICE EL SEÑOR FORD...

EL Sr. Ford es por regla general, muy parco en lo que concierne a los programas futuros de su enorme organización. Es, por lo tanto, de mucha significación la entrevista que el gran magnate de la industria concedió a varios periodistas en su oficina en Detroit, pocos días antes de la última rebaja de precio de sus productos.

«Lo que la Ford Motor Company hará con el objeto de aumentar su rendimiento y ventas anuales, es continuar su proverbial norma de rebajar el precio y perfeccionar la calidad de sus productos. La única manera de reducir el precio es aumentar la exactitud y la sencillez de la construcción. Una rebaja que reduce la calidad de los materiales y de la obra de mano refleja una administración incertada, un plan técnico deficiente y acarrea un descrédito irreparable al negocio. Cuando se reduce el precio debe aumentarse la calidad.

«Muy en breve habrá otra rebaja de precio de los productos Ford (la que recientemente se puso en efecto) y con esta reducción se ofrecerá un automóvil mejor acondicionado que nunca para los fines del transporte utilitario. En mi mente existe sólo la idea de transporte, y no la de automóviles, pues estos vehículos son sencillamente la expresión material de esa idea.

«El automóvil fué al principio un objeto de lujo. La Ford Motor Company tiene en el Lincoln un automóvil ideal para las personas que quieren lujo y elegancia en grado máximo: mas la idea de transporte, representada en la forma de un vehículo barato y de construcción superior, ha llegado a convertirse en una obligación a

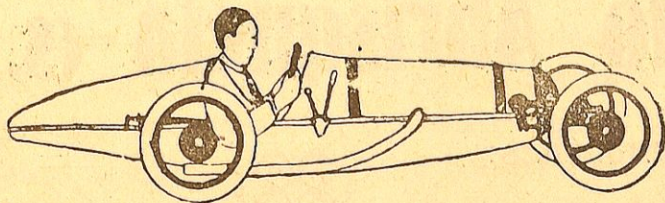
fin de satisfacer aspiraciones universales.

«Esto quiere decir que para un automóvil bueno y barato hay una demanda universal. Todo el mundo quiere transporte económico y seguro.

«Primero vienen los automóviles, luego los caminos y carreteras para su circulación y a continuación se levantan como si dijéramos automáticamente diversas empresas comerciales e industriales con su gran complemento expresado en relaciones sociales más armoniosas y de gran beneficio para los pueblos. Este es el orden natural del desarrollo de los pueblos en la actualidad.

«A los Estados Unidos, como gran consumidor de automóviles, hay que agregar la India, China, Rusia, Africa, América del Sur y otras regiones del mundo que han sido hasta ahora muy levemente afectadas por los progresos consiguientes al transporte «motorizado.» Lo único que nos impide actualmente fabricar millones de automóviles en Inglaterra para de aquí enviarlos a sus colonias y dependencias, sin extraer un penique de la nación británica, es el pesado impuesto inglés basado sobre el diámetro interior del cilindro.

«Este impuesto, que es una ayuda para los fabricantes ingleses de automóviles con cilindros de pequeño diámetro interior, es al mismo tiempo desventajoso para los automóviles Ford, pues éstos vehículos tienen un motor poderoso con cilindros de un diámetro interior grande, como deben ser los que han de servir en lugares donde no existen todavía buenos caminos. Sobre esto he hablado a personas procedentes de Inglaterra que han visitado mis fábricas. Quizás algo bueno resulte de mis conversaciones con ellas».



S. A. Sabadell y Henry

Lubrificantes y demás productos del petróleo



DESTILACIONES EN ALTO VACIO
Unica Refinería en España

HOSPITALET DE LLOBREGAT

Casa central: BARCELONA

Paseo de Gracia, 32, entl.º

Ventas al detall: PASEO de GRACIA, 32 bajo

MADRID (Machineiza Sdad. concesionaria)

Puerta del Sol, 13

Aceites especiales para automóviles

Dirigirse: REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

MACHINEIZA S. L.

Hernani, 7 -:- SAN SEBASTIAN -:- Teléfono 11.763

AUTOMOVILES.....

Panhard & S Levasor

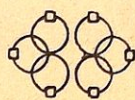
TURISMO 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP.
CAMIONES de 500, 1.500, 2.500 y 4.000 Kg.
CHASIS INDUSTRIAL 16 HP. - 4.500 Kgs.
Especial para transportes rápidos

Representante para Guipúzcoa:

Alberto Abrísqueta (S. en C.)

Garage, Talleres y Almacenes:

MIRACRUZ, 26



TELÉFONO 10.682

SAN SEBASTIAN

Un nuevo sistema de lubricación

Nos hallamos todavía muy lejos—escribe el ingeniero A. Caputo en *Omnia*—del instante en que todos los mecanismos del automóvil, reunidos en una caja única, serán servidos automáticamente por el mismo lubricante, sin cesar depurado y enfriado; en que todas las articulaciones anexas al chasis no exigirán sino raras verificaciones.

Un orificio para el agua, uno para el carburante y uno para el aceite, constituirán entonces los únicos signos exteriores que requieran la atención del mecánico.

No nos hallamos, evidentemente, en ese momento, pero, indudablemente, marchamos hacia él con rapidez.

La lubricación por presión de todos los órganos anexas a un chasis con uniones directas con cada órgano a lubricar, envió rápidamente al rincón del olvido a los viejos y antiestéticos goteros. Fué una etapa decisiva para la rapidez de entretenimiento de un automóvil.

Sin embargo, hay aún muchos engrasadores poco accesibles. La buena voluntad llega, con frecuencia, a los que se ofrecen fácilmente, mientras que los que se ocultan reciben muy raras visitas de la bomba generosa.

Pero he aquí la «centrolubricación». Aporta una comodidad nueva que será acogida con simpatía por aquéllos que la usen. El término elegido, aunque largo, resultará bien pronto familiar, y calificará su funcionamiento.

El inventor de este dispositivo, M. Félix, lo ha experimentado largamente antes de hacerlo conocer a los constructorss. No es, en realidad, un sucedáneo del sistema de lubricación a punto central, es un procedimiento más acabado y de estilo europeo.

Una lubricación efectiva no puede ser realizada sino por medio de presión. Existen excelentes bombas para ese trabajo, y el inventor del sistema las ha utilizado. Con la «centrolubricación» se puede utilizar la bomba que posee el coche.

Para lubricar por presión y a distancia un órgano cualquiera del coche, es necesario establecer, primeramente, la unión con el órgano que debe ser lubricado. Esta

unión, o racord, debe ser completamente estanco, cualidad primera e indispensable. Si el órgano a lubricar pertenece al chasis, el racord puede ser fijo; si el órgano se halla en movimiento con relación al chasis, y debe soportar oscilaciones de mayor o menor amplitud, el racord deberá ser articulado y poder ajustarse a todas las necesidades del montaje.

En los racords fijos la canalización recibe un ajustaje a doble cono, que se halla comprimido entre el conducto hueco del órgano o la pieza que recibe el racord. Ninguna fuga es posible.

En cuanto a la unión articulada es de un carácter ingenioso y muy mecánico. Su base se halla enroscada sobre una de sus caras en forma de esfera, interior y exteriormente. En el interior se desliza una varilla hueca de extremo fileteado, cuya cabeza en media esfera se apoya en la curva del envase. Exteriormente, una sortija a casquete interno es empujada por un resorte contra el fondo del envase. El resorte se detiene sobre la varilla hueca por medio de una tuerca y una contratuerca. El envase esta asegurado en su otra extremidad por medio de un tapón a rosca.

Como un vaciado permite oscilar a la varilla hueca, la cabeza interior y el aro exterior acompañan a la varilla en todos sus movimientos, y como éstos son concéntricos y las superficies cuidadosamente redondeadas, su condición estanco es completa, tanto más que la presión interior empuja la media esfera de la varilla hueca a apoyarse contra la pared del envase.

Si se quiere dar a las uniones más amplia facilidad de desplazamiento, basta agregar dos o tres racords articulados que formarán codos inclinables hacia cualquier lado.

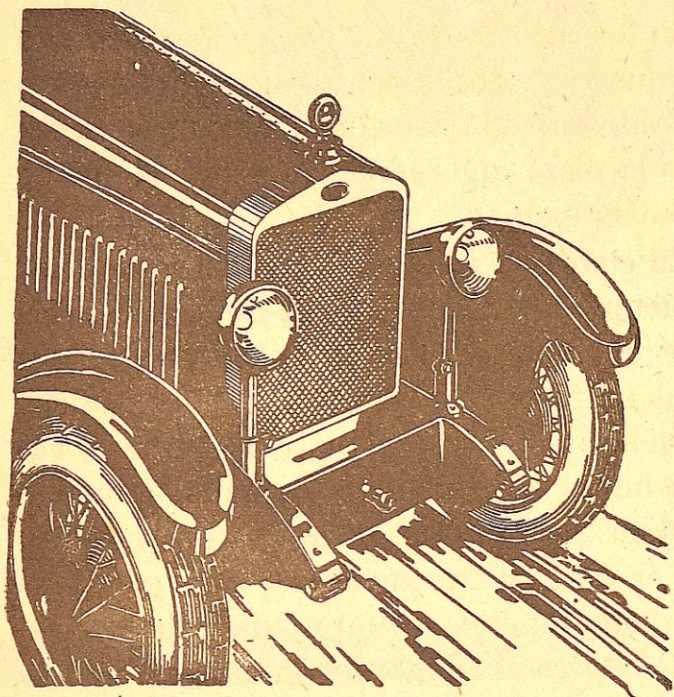
De esa manera, las canalizaciones no se verán obligadas a trabajar en torsión ni en forma de tijera.

Veamos, mientras tanto, la ley de la centrolubricación: puede ser integral o limitada. La instalación de la centrolubricación integral comporta como órgano principal: un distribuidor al cual puede ser unida una bomba a presión de tipo corriente.

En el centro del aparato, un recipiente

La gran marca francesa

DELAGE



presenta su

17 CV.

6 cilindros

Notabilísimo por

Su escaso consumo
Su inigualable estabilidad
Su admirable adherencia al firme
Su extraordinaria rapidez
Su excelente confort

Y

SU MARAVILLOSA ELASTICIDAD

Suavidad y vigor, incomparable, en las "reprises" y
marchas lentas

Esta construcción, admirable síntesis
de las más brillantes cualidades del
automóvil moderno: uno de los me-
jores coches franceses en su clase

El 17 CV. DELAGE es algo admirable

de alimentación general, provisto de un tamiz cilíndrico, destinado a retener las impurezas que podría contener el lubricante. En la periferia del alojamiento del recipiente desembocan todas las canalizaciones de los diversos grupos que son sucesivamente servidos por el distribuidor. Según la orientación del recipiente, las canalizaciones de los grupos son descubiertos o cubiertos, de manera que uno solo se halle en comunicación con la bomba en el momento en que se opera la presión.

A fin de evitar la multiplicación de las canalizaciones ligadas al distribuidor, se une, en efecto, sobre un mismo ramal, un cierto número de puestos (cada uno de los cuales sirve un órgano) montados en serie, alimentando, por ejemplo, dos órganos vecinos, o, si se prefiere, diferentes órganos para los cuales se persiguen los mismos cuidados periódicos.

Un disparador bloquea el recipiente en el sentido opuesto a la unión de la bomba o del racord empleado y un indicador acompaña el movimiento rotativo señalando en un cuadrante a cifras el número del grupo servido.

Sobre cada unión con un órgano cualquiera existe un dispositivo de regulación permitiendo repartir y equilibrar el aporte de la canalización principal de un grupo entre los puntos que ella sirve. Han sido previstas, por otra parte, canalizaciones de ligamento provistas, igualmente, de dispositivos de reglaje—de manera que el manómetro indicador de la presión se encuentre «shuntado», es decir, que la indicación proporcionada corresponda a la

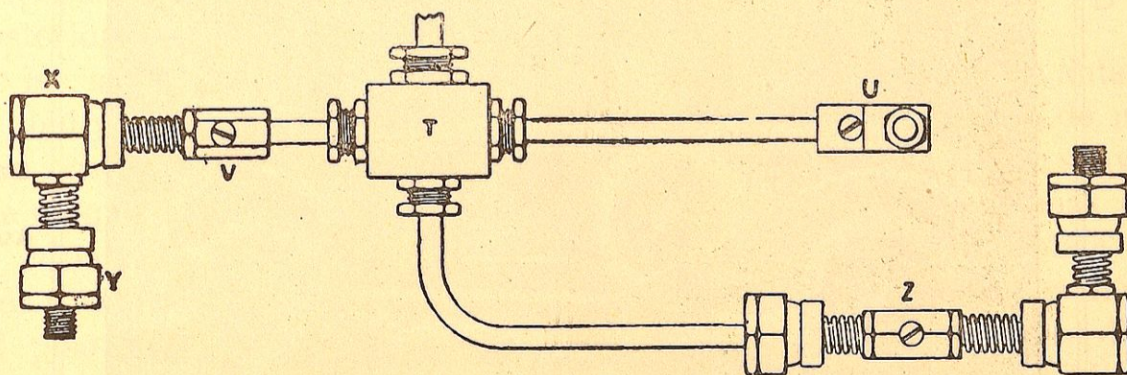
presión que ejerce en el punto mas alejado de las canalizaciones secundarias.

En centrolubricación se opera con comodidad. Distribuidor y manómetro se hallan emplazados en un lugar accesible, ya sea bajo el capot o de preferencia en el tablero. La bomba a presión se enrosca en el recipiente central, éste se halla orientado de manera que el indicador está frente al número del reparto del grupo que se va a alimentar. Si la bomba está provista de una unión a robinete—lo que es aconsejable—, este robinete será abierto.

Comencemos la presión. La aguja del manómetro se desplaza porque la bomba comprime en esos momentos el lubricante en todas las canalizaciones del grupo y en la extremidad de cada una de ellas se manifiesta la resistencia del palier del órgano que debe ser lubricado. La aguja sube así hasta unos 15 kilogramos, y luego desciende. A la compresión sucede una depresión, porque en ese instante el lubricante nuevo ha llegado a bañar las articulaciones.

Es inútil acentuar la presión, porque no serviría sino para expeler al exterior el lubricante nuevo. Si se ha agregado un robinete a la bomba, se le cerrará, y la bomba quedará bajo presión. Si no hay robinete, se destornillará el mando de la bomba para quitarle presión.

No solamente diez puntos serán engrasados por el mismo movimiento, sino que se tendrá la seguridad de que son efectivamente lubricados, por lo que la aguja del manómetro advertirá el momento en que debe hacerse cesar la presión.



Montaje de las canalizaciones del sistema.—Z, racord de unión para vías múltiples; U, racord fijo; V, unión del repartidor; X e Y, racords articulados que permiten una articulación susceptible de grandes amplitudes; Z, grupo de tres racords articulados formando rótulas inclinables en cualquier sentido. Debajo del racord Z está unida la canalización del grupo

En San Sebastián

para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias

Visite usted los



Almacenes ROIG

GARIBAY, 6 -:- TELÉFONO 10.522

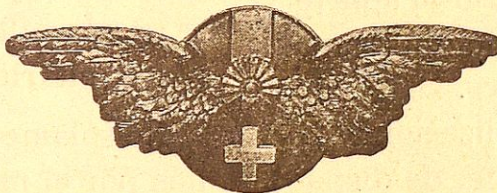
De las Casas de confianza

la que más barato vende

GARAGE Y TALLERES

San Bartolomé y Marina, 12

TELEFONO 11.054



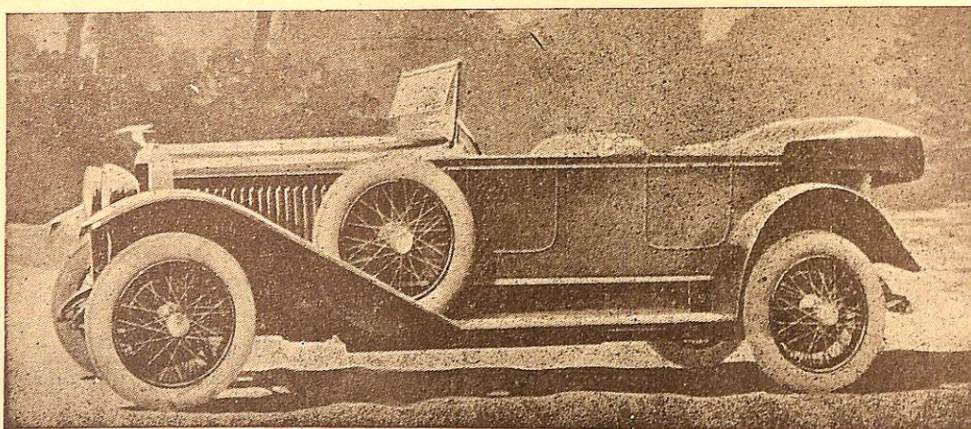
ALMACEN:

Plaza de Zubieta, 2

TELEFONO 10.753

LA HISPANO-SUIZA

Grandes
Talleres
Mecánicos
con
sección
eléctrica



Almacén
con
accesorios
Automóviles
de
Alquiler



Basculante de faro AIRREVEHCE

SE MONTAN EN MEDIO DIA

-:-

Fabricantes: ECHEVERRIA H.nos

HAY QUE APRENDER A FRENAR

Guiar un coche es, en sí mismo, la cosa más fácil del mundo. No hay quien no pueda aprenderlo en unas horas.

Pero no es tan fácil la práctica de la carretera ni el llegar a aquel grado de presciencia, ni adquirir ese sexto sentido del peligro que solamente con el tiempo y la costumbre pueden formar un buen conductor, si el sujeto susceptible de este perfeccionamiento.

Antes que perfeccionarse en el manejo y uso de la dirección, yo creo que es más importante, para el principiante, el aprender la manera perfecta de frenar, pues el dominar la dirección se alcanza automáticamente con la práctica.

Del mismo modo que en la vida, en general, se emplean con preferencia aquellas nociones que se adquieren en primer lugar, así el principiante, que aprende antes el manejo del volante, tendrá siempre la tendencia de sacarse de apuros con este último; es decir, arriesgándose antes a detener el coche.

El punto crítico entre la seguridad y el peligro, está en el poder apreciar el coeficiente de adherencia del coche sobre el piso, con la fuerza de inercia.

La aplicación del freno simultáneo a las cuatro ruedas, de los coches modernos, representa, ciertamente, grandes ventajas sobre el uso único de frenos en las ruedas posteriores.

Una de las mayores ventajas además de la suavidad y al mismo tiempo de la rapidez con que se puede contener el coche, reside en que, cuando el coche avanza en una recta y se frena rápidamente hasta llegar a «blocar» las cuatro ruedas, aunque el piso esté resbaladizo, no se produce deslizamiento lateral alguno, cosa que no se podía conseguir con el solo uso de frenos posteriores.

Esto es fácil de comprender, considerando que cuando en un vehículo en movimiento se frena hasta llegar a «blocar»

las ruedas de un eje, éste tiende a trasladarse hacia adelante, siguiendo la dirección de la línea de inercia.

Por esta misma razón, si el frenar rápidamente sobre las cuatro ruedas no lleva en sí ningún peligro cuando el coche avanza en línea, en cambio siempre es muy peligroso en los virajes, y en manos que no sean expertas significa casi inevitable un accidente.

La mayor parte de los accidentes que hoy se registran son debidos a esta causa.

Hay que tener siempre presente que frenando hasta «blocar» las ruedas delanteras, éstas pierden su movimiento de rotación, y como consecuencia «dejan de ser directrices», siguiendo la dirección que el coche llevaba en el momento de ser frenado, y éste a merced de la fuerza de inercia, se verá arrastrado hacia la parte exterior del viraje y, probablemente será lanzado fuera de la carretera.

El único intento para poner remedio, si aún queda tiempo y espacio para ello, ha de ser levantar la presión de los frenos de forma que las ruedas puedan girar, y así, rectificar la dirección.

Recuérdese siempre que el patinazo de las ruedas delanteras no puede ser eficazmente corregido maniobrando la dirección como se practica cuando patina el tren posterior.

Hay que frenar siempre antes de entrar en el viraje, y, en caso de necesidad, en un viraje se debe frenar suavemente.

Como la práctica vale más que cualquier teoría, conviene probar sobre un piso resbaladizo en un lugar libre y espacioso, pero no pasando nunca de una velocidad de quince a veinte kilómetros por hora. Así se practicarán ejercicios de patinamiento de las ruedas delanteras.

La impresión será tan fuerte, que servirá para haceros prudentes y dueños del coche aun en caso de peligro.

Automóviles y Camiones

De Dion Bouton Modelos 1926

TURISMO.--8, 10, 15 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con las válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas.

-- -- -- Carrocerías de GRAN LUJO -- -- --

CAMIONETAS.-Ligeras 10 HP. 500 y 1000 Kg. en varios modelos

CAMIONES.--De 2½ y 4 toneladas, de los nuevos modelos

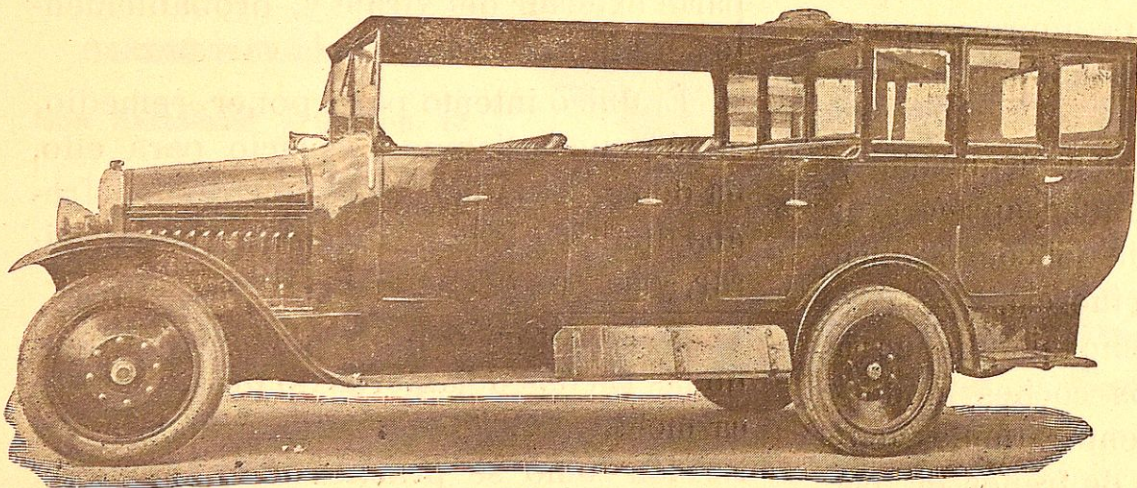
-- -- -- con neumáticos -- -- --

-- OMNIBUS.--De 25 y 50 HP. para 20 y 35 asientos --

Entregas inmediatas -- Precios de fábrica en francos y pesetas

Representante: E. ROMERO

Plaza de Bilbao, 1 y Gloria, 1 :: San Sebastián



GARAGE

Bengoechea

SERVICIO DE AUTO-CARS DE
GRAN LUJO Y AUTOMÓVILES
DE ALQUILER

Teléf. 10-391 y 10-105

SAN SEBASTIÁN

Carrocerías Corta y Comp.^a

San Francisco, 1 :: Teléfono 11.123

San Sebastián

Cómo lograr el mejor servicio de los neumáticos

Por ALBERTO E. ROUTIN
Ingeniero de la «Ford Jear»

Uno de los inconvenientes mayores con que tropiezan los fabricantes de neumáticos es la falta de servicio, que se refleja principalmente en la insuficiencia de la presión de aire, causa, puede decirse, del 90 por ciento de las fallas prematuras de las cubiertas. No obstante, los departamentos experimentales de las principales fábricas, han venido estudiando durante años y años la manera de producir una cubierta, que si bien no inmune a los efectos de la falta de presión, sea por lo menos tan flexible y resistente que pueda trabajar con menor presión de la normal, y por consiguiente ofrecer al automovilista un confort adecuado, que los caminos de nuestro país no pueden proporcionar por sí solos, a causa de su deficiencia.

El ómnibus ha traído consigo la necesidad de llevar a cabo nuevos estudios encaminados a crear neumáticos adecuados al servicio; y son varias las fábricas que mantienen en constante actividad departamentos especiales técnicos y de experimentación que trabajan por mejorar los neumáticos para camiones y adaptarlos a los ómnibus. Así se ha conseguido llevar a la práctica la fabricación de neumáticos del tipo de balón para substituir a los antiguos neumáticos de alta presión. Otro paso dado en beneficio del ómnibus es la práctica de usar cubiertas de pequeño diámetro que permitan al fabricante de chasis mantener el centro de gravedad lo más bajo posible, y que a la vez permiten al fabricante de carrocerías construir las cómodas para los pasajeros.

El neumático es solamente un medio de lograr que una cantidad determinada de aire soporte una cantidad determinada de peso; y por eso su duración depende directamente de la relación entre su tamaño, la presión que encierra y la carga que soporta. Esto evita la destrucción por causas internas o causas debidas al rozamiento continuo de la cubierta. Con un poco de cuidado se puede disminuir y aun eliminar las causas internas de rotura, como pinchazos, cortes y roturas de la lona.

Nunca se podrá decir demasiado en el sentido de que la atención dada a las cubiertas reduce el costo del kilometraje en una proporción muy grande. El mismo consumidor se podrá convencer de ello si se le pone en práctica, y por optimista que sea, recibirá una sorpresa. He tenido oportunidad de estudiar el kilometraje rendido por cubiertas

en uso en algunas de las compañías de ómnibus en los Estados Unidos y las cifras resultantes son sorprendentes.

Una compañía de ómnibus que tenía en circulación más de 950 vehículos, y cuyo consumo de neumáticos era excesivo, hizo un estudio que dió por resultado que antes de nueve meses quedase triplicado el kilometraje medio por goma. En algunos casos sucedía que las medidas de los neumáticos de que se servían los fabricantes, si bien correspondían al chasis, no eran adecuados al peso del ómnibus, a causa de haberseles puesto una carrocería desproporcionada. Otras veces resultaban insuficiente para soportar el peso, por el exceso de pasajeros que el conductor permitía subir al coche. En algunos casos las causas del deterioro prematuro radican en el recalentamiento de los talones de la cubierta, por la proximidad de la llanta a los tambores de freno; y en la mayor parte de los casos restantes obedecía simplemente a causa de cuidado.

Un estudio detenido de cada vehículo aconsejó el cambio de algunas cubiertas por otras mayores a fin de permitirles resistir el exceso de carga en las horas de mayor transporte de pasajeros. En otros casos, las causas mecánicas que afectaban a las gomas se eliminaron y el servicio se llevó a tal extremo que no pasan dos semanas sin que todos los coches sean cuidadosamente revisados, a fin de evitar que por falta de alineación de los frenos o de las ruedas se produzcan desgastes prematuros. La presión de aire se verifica casi a diario y no sólo se vuelven a inflar los neumáticos a su debida presión, sino que se averiguan prolijamente las causas que puedan haber originado la merma, si la hay, y se procura suprimirlas en la medida de lo posible.

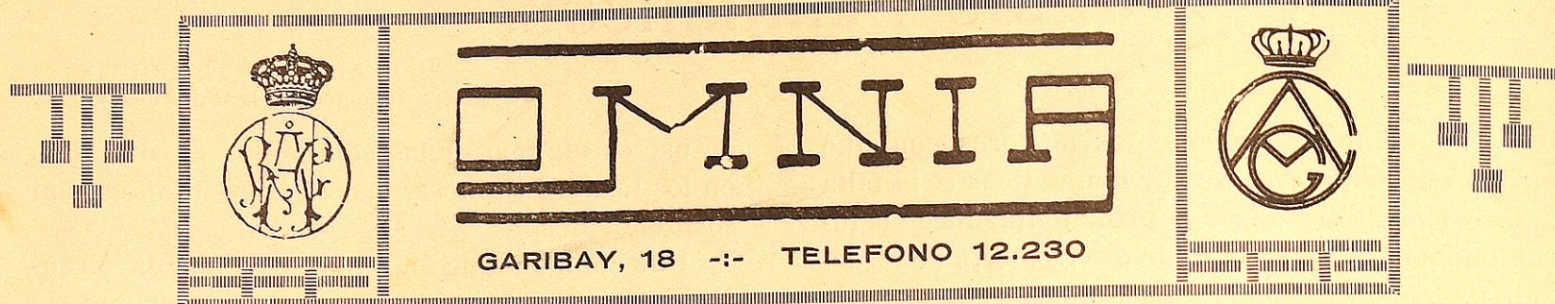
Es realmente mediante el servicio como dichas compañías pueden trabajar en condiciones ventajosas y éste es el único modo de que sus balances puedan arrojar utilidades a fin de año. Y no hay ninguna razón para que las compañías de ómnibus que tienen menor cantidad de material rodante no las imiten. Pero para ello es necesario, ante todo, que el administrador de cada compañía se conveza de que las fallas prematuras de los neumáticos se debe casi siempre a la forma en que se usan y, en algunos casos, en que se abusa de ellos.

EDITORIAL ARRIETA

LARRAMENDI, 19

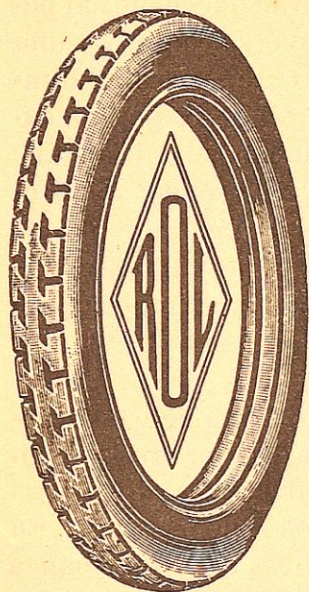
TELÉFONO 11.900

**Compañía Oficial de Seguros del Real Automóvil Club de España y del
Real Automóvil Club de Guipúzcoa**



DIRECCION:
Avenida de Pí y Margall, 16. - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa:
JOSE MARIA MAYOR - San Sebastián



RENOVACION DE NEUMATICOS

R. O. L.

Grandes Talleres Modernos

MIRACRUZ, 2 — SAN SEBASTIÁN

TALLER MECANICO

— DE —

Agustín Arruabarrena

**REPARACION DE AUTOMOVILES
Y MAQUINARIA**



Calle Particular de Carquizano

(FRENTE A LA TINTORERIA DE PARIS)

Barrio de Gros

TELEFONO 11.429

SAN SEBASTIAN

Construcción y Reparación de

Carrocerías de Lujo



JOSE IMAZ

TRABAJOS GARANTIZADOS



GARAGE UNIVERSAL

(Barrio Gros)

CALLE ZABALETA - TELEFONO 11.778

SAN SEBASTIAN

DE TODO UN POCO DE COSAS REGALADAS

El circuito automovilista de Gredos

La Comisaría Regia del Turismo, deseosa de dar el mayor impulso al turismo automovilista, llamado a adquirir tanto desarrollo en España, se propone iniciar, como primicias y ensayos, un interesante circuito alrededor de la Sierra de Gredos, región tan llena de bellezas, arrancando de Madrid, de un lado, por Avila y del otro, por Talavera, para dar la vuelta por el Puerto del Pico y Arenas de San Pedro, y más adelante cuando se completen algunos trozos de carretera, por Candeleda, La Vera de Plasencia, Tornavacas y el Barco de Avila, pudiendo desde allí combinarse otras excursiones a las sierras de Béjar y de Francia, y dando así fácil acceso a comarcas dotadas con maravillosos paisajes, recuerdo y monumentos históricos, como el monasterio de Yuste, Castillejos de Valdeconejas y Monbeltrán, murallas y riqueza monumental de Avila, Talavera de la Reina, El Barco de Avila y Arenas de San Pedro, y riquezas naturales, como las frutas de La Vera, la caza y pesca tan abundante en aquellos parajes, y por medio de servicios regulares y rápidos de autobuses de lujo de servicio público, y la instalación en los puntos más estratégicos del recorrido de alojamientos con todo «confort», bibliotecas, servicios sanitarios de urgencia, garaje, talleres de reparación, etc., y armonizados en su estructura con aquel hermoso ambiente.

El primero de dichos paradores se está construyendo ya cerca de Navarredonda, próximo al empalme de la carretera de Avila a El Barco con las Arenas de San Pedro, y servirá de centro de comunicaciones para la parte del circuito correspondiente a la provincia de Avila, como los otros proyectados en las cercanías de Arenas de San Pedro para la de Toledo; en las de Yuste, para las de Cáceres, y en las de El Barco, para la de Salamanca, completando así un cuadrilátero, en el que se encierra una de las regiones de España más propicias para el turismo y el alpinismo, y cuyas consecuencias han de beneficiar considerablemente a las provincias de Madrid, Toledo, Cáceres (Vera de Plasencia), Salamanca y fundamentalmente a Avila.

Méjico productor de caucho

Unos capitalistas estadounidenses están estudiando un proyecto bien definido según el cual se proponen invertir varios

millones de dólares en la siembra de caucho en el estado mejicano de Chiapas.

El ministro de la Industria y del Comercio al dar a conocer ese proyecto, declara también que éste podría contribuir a la solución del problema con que actualmente se encuentran enfrentado los Estados Unidos por lo que respecta a la industria del caucho. Según el referido ministerio ciertos industriales norteamericanos se ocupan desde hace varios meses en explorar las tierras del extremo sur de la República que se prestan para la siembra del caucho, con el fin de obtener ese producto a precios más favorables que los que se piden por el de las Indias Orientales.

El petróleo sintético

Como ya es del dominio general, puede predecirse que la industria química alemana ha logrado descubrir un procedimiento, por medio del cual se consigue la producción del petróleo artificial, fluidificando el carbón, el cual posee excelentes propiedades.

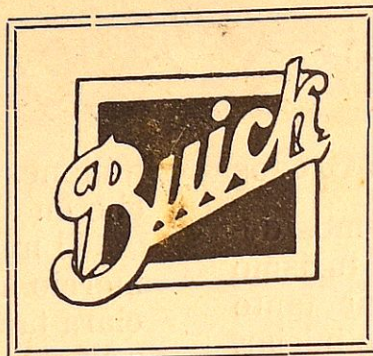
El «Journal of Commerce» de Nueva York expone en un largo artículo, el procedimiento alemán de la fluidificación del carbón, y se extiende sobre el interés que los americanos ponen en dicho procedimiento. Los intereses americanos son ya en extremo vivos, porque las reservas de petróleo que posee América van acercándose a un agotamiento relativamente rápido y porque las inversiones de capitales indispensables para abrir nuevos pozos de petróleo crecen cada año más, prescindiendo, además, de las dificultades de carácter político, cada vez mayores, en tanto como se trata de campos petrolíficos americanos. El citado «Journal of Commerce» dice, por consiguiente, que hay que asegurarse, absolutamente a su debido tiempo, una parte de los futuros productos sintéticos alemanes, si se quiere seguir una política de los intereses petrolíficos americanos, previsora y conveniente.

Se confirma, por otra parte, que se ha llegado a un acuerdo entre «El petróleo alemán», la Standard Oil y la Shell para la fabricación del benzol.

Se construirá en Alemania una fábrica que producirá anualmente 250.000 toneladas de petróleo sintético.

La Standard se encargará de la distribución de este petróleo fuera de Europa, la Shell en Europa, y el trust alemán de materias colorantes se reservará el mercado de Alemania.

**Cuando se construyan
mejores automóviles,**



los superará

**Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1927**

**Rebajados enorme-
mente de precios,
y que responden
al lema:**

Concesionarios:

**Ciordia y
Larrínaga**

Exposición:

**Easo, 1
San Sebastián
Teléfono 10-9-09**

**“El mejor
Buick
construido
hasta hoy”**

