

El Automóvil Americano

AUTOMÓVILES ▾ CAMIONES ▾ AEROPLANOS ▾ AUTOBOTES

Año 18, No. 2

Febrero de 1934

Precio \$2.00 al año

8/1
EN LA EXHIBICION DE NUEVA YORK

Las marcas AUTOPLANO y HUDSON de 1934

Por su precio y mérito excitan comentarios sensacionales

Los expertos predicen: "Uno de los años más grandiosos de su historia alborea para la Compañía Hudson"

Algunos de los puntos en que se basan:

Sistema de Suspensión delantera independiente tipo "Axleflex", el cual conserva el consabido y robusto eje delantero para seguridad y dominio absoluto.

Compartimiento para Equipaje Integral oculto por el contorno y líneas exteriores de la carrocería.

Funcionamiento aún superior al del ya famoso Autoplano que batió 72 records oficiales en 1933.

El más avanzado Sistema de Ventilación a prueba de corrientes para todas las estaciones y climas.

Día tras día mayor número de agentes se dicen: "El mejor vehículo para mí de vender es el que la mayoría desea poseer."

Pida detalles completos a nuestro Departamento de Exportación.

HUDSON MOTOR CAR CO., Detroit, Mich., E. U. A.

Cablegramas: "HUDSONCAR"

Ayuntamiento de Madrid

APLANA EL CAMINO

NO MAS REBOTES · GOLPES
SACUDIDAS · TRAQUEO



● Los neumáticos Airwheel absorben las sacudidas y golpes, deslizándose por encima de los carriles y protuberancias con suavidad y seguridad. Dan al automovilismo una nueva sensación de comodidad placentera.

En cuanto á belleza, comodidad, gran recorrido y tracción adicional—el neumático Airwheel, perfeccionado é introducido por Goodyear, no tiene rival. . . Los automovilistas alaban este neumático, pues está estableciendo nuevas normas en valor intrínseco.

A Ud. le conviene vender este nuevo Goodyear, pues *cada venta que haga es de cuatro ó cinco neumáticos*. Quizás pasen muchos años antes de que se presente una oportunidad para vender juegos de neumáticos como la que hay *ahora* con los Airwheels.



DERECHA:—Los neumáticos corrientes RESISTEN los golpes y sacudidas del camio.

IZQUIERDA:—Los neumáticos Airwheel ABSORBEN los golpes... suave y cómodamente.



SOLO GOODYEAR
fabrica los
**NEUMATICOS
AIRWHEEL**

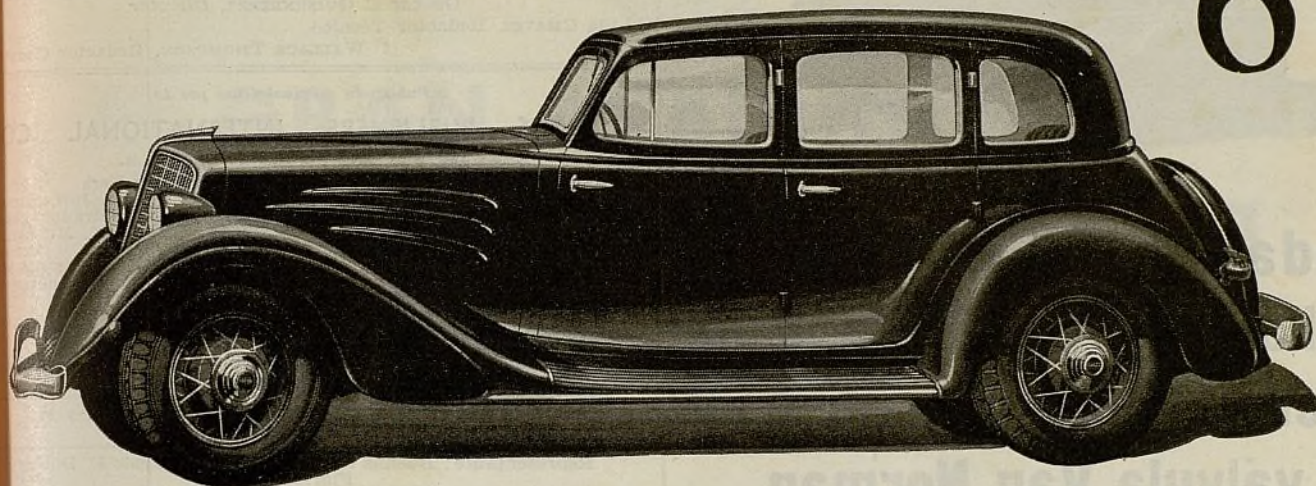
EN EL MUNDO ENTERO MAS PERSONAS
SOBRE NEUMATICOS GOODYEAR QUE SOBRE
DE CUALQUIER OTRA MARCA

GOOD YEAR

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

AUBURN

Ofrece un económico nuevo modelo de "6"



AMPLIO MERCADO PARA SU FACIL VENTA \$745

Sedán de tipo Standard de seis cilindros de cuatro puertas

en la fábrica

RASGOS SOBRESALIENTES DEL AUBURN

Nuevas carrocerías de acero soldadas en una sola pieza—Perfeccionada ventilación sin corriente de aire—Motor Lycoming de seis cilindros de 85 caballos de fuerza—Motores de ocho cilindros en línea de 100 y 115 caballos de fuerza—Modelo de seis cilindros en chasis de 119" de distancia entre los ejes y de ocho cilindros, en chasis de 126"—Frenos hidráulicos. Tambores de fundición centrífuga—Bastidores con doble refuerzo en X y miembro en A—Culatas de cilindros de aluminio—Montajes de motor en cuatro puntos de caucho—Dirección de leva y palanca montada en rodillo—Aislamiento completo de carrocería—Nuevo tipo de amortiguador. Estabilizador de marcha—Doble desmultiplicación en los modelos Custom—Muelles extraordinariamente largos. Fundas metálicas para muelles—Equipo de ruedas de rayos de alambre—Cambio de marcha silencioso de conexión constante—Embolos de aleación de aluminio con refuerzo de invar—Generador de gran rendimiento enfriado por aire—Vidrio de seguridad en el parabrisa de todos los modelos—Espacioso compartimiento de equipaje detrás del asiento trasero. Baul anexo a elección, a precio adicional.

El nuevo Auburn de seis cilindros, ofrecido en modelos Standard y Custom, da a los representantes de la Auburn la oportunidad de competir en el mercado de los automóviles de precios económicos, con un vehículo espacioso, lindo en aspecto, poderoso, de firme construcción, durable y fácil de vender, gracias a su económico precio.

Completamente nuevos y similares en construcción a sus compañeros de ocho cilindros más poderosos, estos modelos de seis cilindros comprenden notable nuevos principios de ingeniería e introducen un funcionamiento y estabilidad, un lujo y comodidad, que no tienen precedente en valor intrínseco entre los vehículos de su precio.

—Y UN NUEVO MODELO DE "8" EN LINEA \$995

Sedán de tipo Standard de ocho cilindros de cuatro puertas

en la fábrica

Los nuevos Auburn de ocho cilindros, ofrecidos en modelos Standard y Custom, son vehículos completamente nuevos en proyecto y excelencia mecánica, comprendiendo los refinamientos más notables que se registran en los muchos años de supremacía que la Auburn lleva en el campo de los automóviles de ocho cilindros en línea.

Estos nuevos modelos de ocho cilindros, compañeros de los de seis, completan el dominio de la Auburn sobre un vasto mercado. Son vehículos sobresalientes en todo detalle: funcionamiento, comodidad, facilidad de manejo, seguridad de marcha, duración y lujo, que competirán con éxito en el mercado de los automóviles más caros, atrayéndose la preferencia de las clientela más exigente.

Los extraordinarios valores intrínsecos ofrecidos por la Auburn, y la amplitud del mercado que cubren sus nuevos modelos de precios económicos y populares, constituyen una oportunidad sin paralelo para el desarrollo de un negocio permanente y lucrativo.

Precios del completo surtido de modelos de seis cilindros Standard y Custom y de ocho cilindros y Salon 12, entregados en la fábrica. Standard de seis cilindros: brougham \$695, sedán \$745, cabriolé \$795. Custom de seis cilindros: brougham \$795, sedán \$845, cabriolé \$895, faetón sedán \$945. Standard de ocho cilindros: brougham \$945, sedán \$995, cabriolé \$1045. Custom de ocho cilindros: brougham \$1075, sedán \$1125, cabriolé \$1175, faetón sedán \$1225. Modelos Salon 12: brougham \$1595, sedán \$1645, cabriolé \$1695, faetón sedán \$1745. Precio adicional por todo equipo que no se incluya en la dotación corriente. Precios sujetos a cambio sin previo aviso.

Obtenga información completa sobre este gran programa.

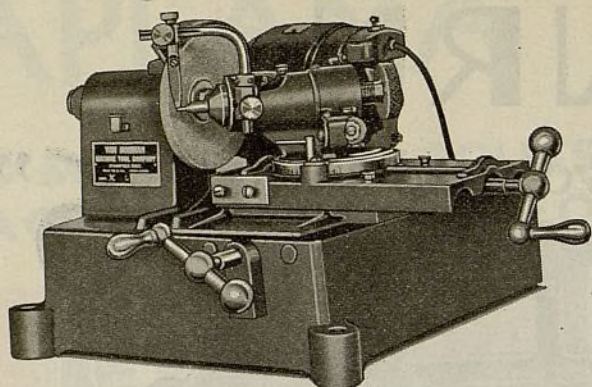
Por telegrama díganos "INTERESADOS" y le enviaremos en el acto información completa.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY, AUBURN, INDIANA, E.U.A.

Dirección telefónica—AUBURNAUTO

Ayuntamiento de Madrid

Febrero, 1934



Todas las VENTAJAS se hallan en el modelo X de rectificadora de cara de válvula Van Norman

Compare el nuevo modelo X de rectificadora de cara de válvula Van Norman con cualquiera otra máquina similar. Su mandríl, en un solo collar, tiene capacidad de $\frac{1}{4}$ " a $9/16$ ", admitiendo la válvula ahogada del Ford V-8, las válvulas de todos los automóviles de pasajeros y como el 95% de las válvulas de camiones. Es exacta hasta una milésima de pulgada y se ajusta a ángulos de 30, 45 y 60 grados.

Una rueda de amolar de 5 pulgadas de diámetro con cara de $\frac{1}{2}$ pulgada de anchura, asegura mayor duración, mejores resultados y velocidades correctas. La exactitud constante y la independencia de vibración se aseguran por medio de cojinetes de bolas de servicio pesado en el cuerpo de la rueda y base grande, pesada y muy bien reforzada. La cabeza giratoria recibe propulsión de un árbol flexible, y no de correas largas, expuestas a extirparse o de engranajes sujetos a vibración. La alimentación por manivela tiene tornillos de rosca doble, lo que acentúa su rapidez y exactitud.

Si su taller se dedica con especialidad a la reparación de camiones grandes, tractores, etc., el modelo X-A de rectificadora de cara de válvula Van Norman, con capacidad de $\frac{1}{4}$ " a $11/16$ ", le resultará en una inversión muy lucrativa. Sírvase pedirnos información detallada sobre los modelos X y X-A.

VAN NORMAN MACHINE TOOL COMPANY SPRINGFIELD, MASSACHUSETTS, E. U. A.

Representante para la Exportación:

The Stanley Electric Tool Co.

100 Lafayette Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Representante en la Argentina:

Mariano Fernandez, Viamonte 1035, Buenos Aires, Argentina.

El Automóvil Americano

GEORGE E. QUISENBERRY, Director

LUIS CHAVEZ, Redactor Técnico

WALLACE THOMPSON, Redactor Consultor

Publicado mensualmente por la

BUSINESS PUBLISHERS INTERNATIONAL CORP.

330 West 42nd St., New York, E. U. A.

Dirección telegráfica: Intertrade, New York

MASON BRITTON

Presidente,

J. L. GILBERT

Vicepresidente

GEORGE E. QUISENBERRY

Secretario

JOHN ABBINK

vicepresidente y administrador general

C. A. MUSSELMAN

Tesorer

J. L. FITZSIMMONS

Subtesorer

Junta Directiva

MASON BRITTON, JOHN ABBINK, J. L. GILBERT, C. A. MUSSELMAN

MALCOLM MUIR, GEORGE E. QUISENBERRY AND WALLACE THOMPSON

También Editores de The American Automobile (Overseas Edition),

Ingeniería Internacional y El Farmacéutico

Afiliada a la United Business Publishers, Inc., y la McGraw-Hill Publishing Co., Inc.

Representante: Buenos Aires, Argentina, James F. Downey
Florida 229

Año 18

Febrero de 1934

No. 2

Indice

1934 Presenta Notables Cambios en Automóviles	5
Precios	8
Noticias	9
Precios en Fábrica de los Automóviles de 1934	10
La Línea Perfilada	11
Innovaciones, Cambio, Belleza. Los Automóviles de 1934.....	12
Numerosos Refinamientos en la Carrocería y el Chasis.....	18
Motores Más Poderosos y Económicos	22
Un Chrysler de 6 y Tres de 8 Cilindros	34
Estudio Analítico de Vocablos Técnicos	36
Características Mecánicas. Automóviles de Pasajeros.....	26
Precios y Estilos de Carrocerías. Automóviles	28
Camiones	30

Copyright 1934 by Business Publishers International Corp.

El Automóvil Americano es miembro del Instituto de Editores de Revistas—Periodical Publishers Institute—de los Estados Unidos de América. EL AUTOMÓVIL AMERICANO se publica cumpliendo con todas las disposiciones establecidas por el Código de Editores, incluyendo las relativas a salarios y horas de trabajo, tal como han sido aprobadas tentativamente por la National Recovery Administration, por ley de junio de 1933, sobre la Recuperación Industrial Nacional.



Vol. 18, No. 2, February, 1934

El Automóvil Americano is published monthly by Business Publishers International Corporation, 330 West 42nd Street, New York, N. Y. Subscription price, \$2.00 per year; single copies, 35 cents each. Entered as second class matter Feb. 12, 1911, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879.



EL GRAN Adelanto de la Ingeniería Automovilística en 1934 lo Realizó REO en 1933

EL COCHE QUE CAMBIA DE MARCHA POR SI SOLO

Probablemente el adelanto más importante realizado por la ingeniería automovilística desde el perfeccionamiento del arranque automático es el hoy famoso CAMBIO DE MARCHA AUTOMATICO del REO—el Coche sin Palanca de Cambio de Marcha.

Desde mayo de 1933, este sorprendente invento ha sido puesto a prueba por miles de dueños de los automóviles Reo-Royale y Reo Flying Cloud en todas partes del mundo y bajo todas las condiciones imaginables de caminos y climas.

Los más destacados ingenieros de automóviles predicen que, eventualmente, todos los coches finos utilizarán mecanismos de transmisión automática semejantes al Cambio de Marcha Automático del Reo.

Pero mientras otros experimentan, proyectan y predicen, los poseedores de coches Reo gozan actualmente de las ventajas que les ofrece esta característica exclusiva y patentada del Reo—EL CAMBIO DE MARCHA AUTOMATICO.

El precio del REO FLYING CLOUD, Modelo 1934, con Cambio de Marcha Automático, asciende aproximadamente a la mitad del de otros coches con los que pueda compararse por la excelencia de su mecanismo, la buena calidad de su equipo, la belleza de las líneas de la carrocería, su potencia y su tamaño.

Los compradores perspicaces en todas partes se dan cuenta de que el GRAN adelanto de la ingeniería automovilística en 1934 lo anunció Reo en 1933.

El valor práctico del cambio de marcha automático del Reo ha sido ya demostrado. Es seguro, a prueba de errores, de simple manejo, no requiere esfuerzo, ni produce fatiga.

Para manejar el coche REO con Cambio de Marcha Automático no se necesita práctica. Personas de ambos sexos a quienes antes les desagradaba conducir su coche, ahora gozan de los placeres del automovilismo. Las manos del que guía quedan siempre libres para manejar el volante; la vista puede dirigirse constantemente hacia el camino.

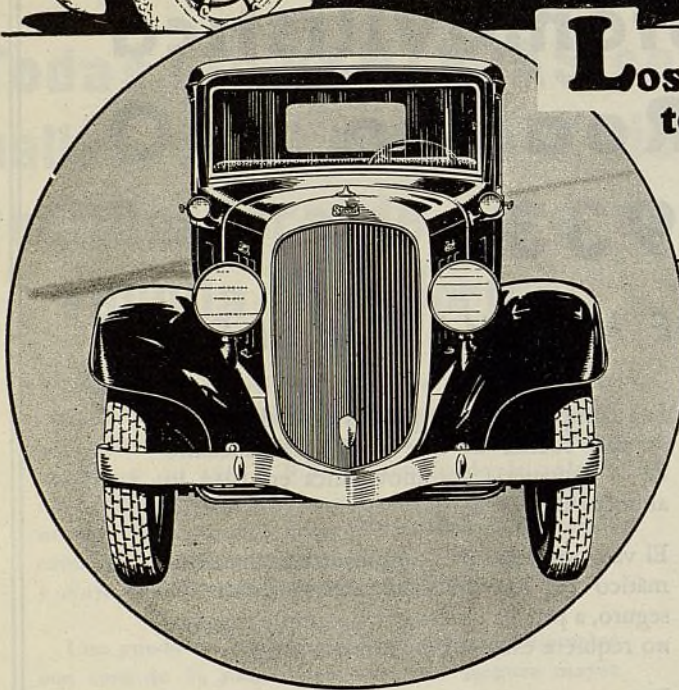
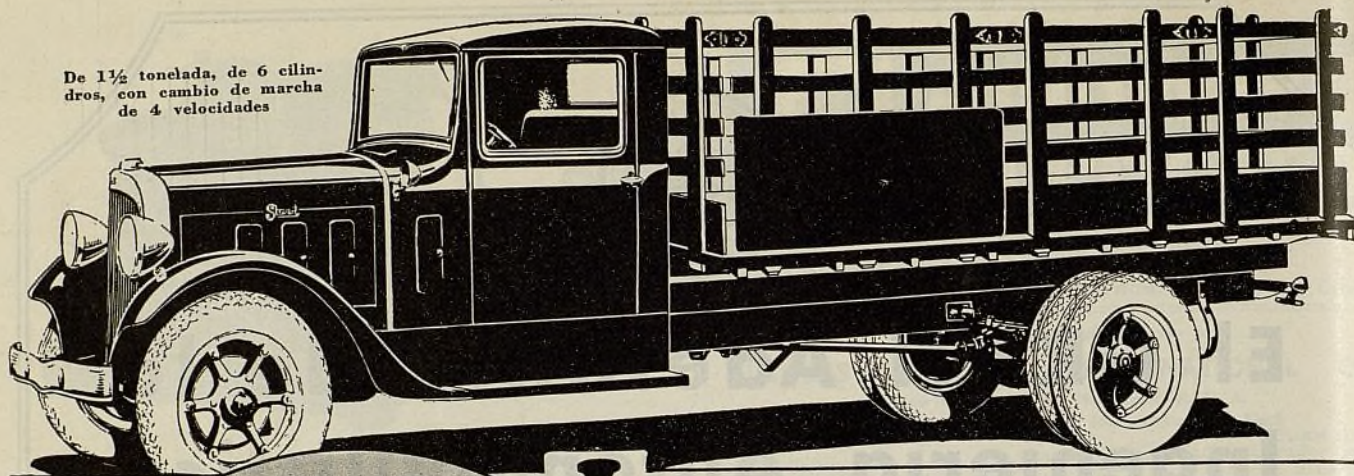
Sin la molesta palanca de cambio de marcha, nada obstruye el asiento delantero, por lo que siempre hay espacio para tres personas, permitiendo al mismo tiempo entrar y salir fácilmente por cualquiera de las dos portezuelas.

REO MOTOR CAR COMPANY

LANSING MICHIGAN U. S. A.

Cablegramas: "REOCO", LANSING

De 1½ toneladas, de 6 cilindros, con cambio de marcha de 4 velocidades



Los camiones Stewart se caracterizan por refinamientos que los colocan a la vanguardia de la industria

Los camiones Stewart comprenden un gran número de innovaciones que los hace, más que nunca, acreedores a la fama de ser los "vehículos comerciales de mayor valor intrínseco del mercado."

Los camiones Stewart, afamados en todo el mundo por su meritoria calidad y fidedignas capacidades, se fabrican por una organización que, desde hace más de veinte años, ha sido una de las principales en la industria de vehículos comerciales.

Los camiones Stewart, en capacidades de ¾ de tonelada a 8 toneladas, en varias distancias entre los ejes y diversas combinaciones de carrocerías, satisfacen todo requisito de transporte que se presente en cualquier parte del mundo.

Los precios de lista de los camiones Stewart son extraordinariamente moderados. Los descuentos a los concesionarios son de una amplitud que les aporta mayores y más lucrativas ventas, además de clientes satisfechos.

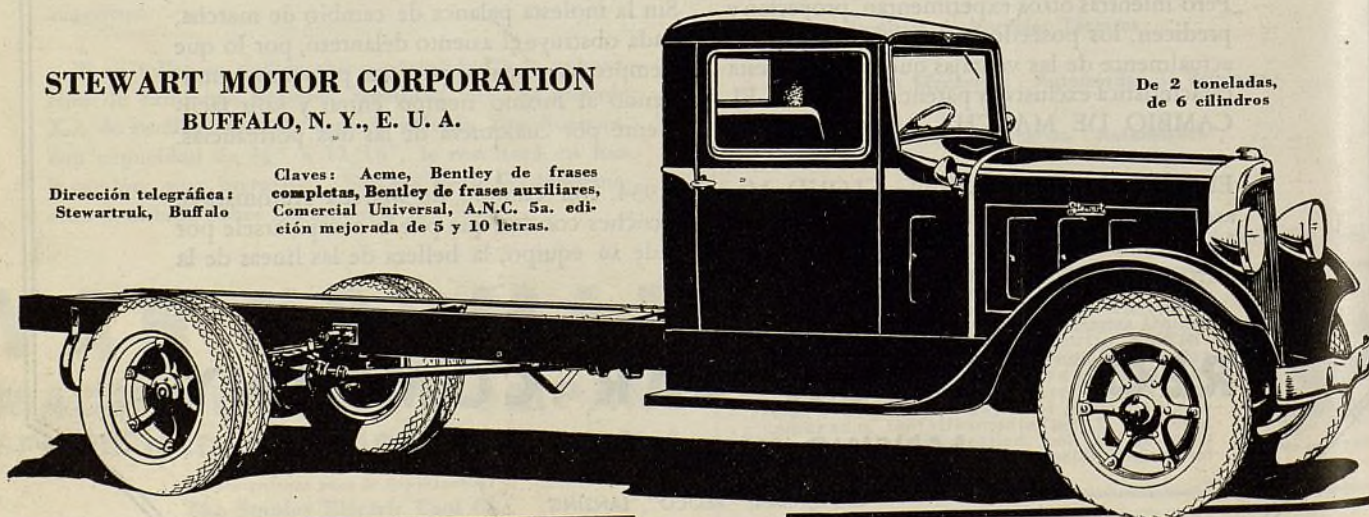
La representación "directa de la fábrica" de los camiones Stewart está a su disposición, en su mercado. Por carta o por telegrama, sírvase pedirnos información completa.

Nuestro propio departamento de exportación, de vasta experiencia en todo detalle de comercio extranjero—al corriente de embarques, documentación, seguro, etc.—deja en beneficio de nuestros clientes, no sólo un servicio idóneo, sino también, las tarifas más económicas de flete, etc., sin cobrarles nada por esta esmerada atención.

STEWART MOTOR CORPORATION
BUFFALO, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica:
Stewartruk, Buffalo

Claves: Acme, Bentley de frases completas, Bentley de frases auxiliares, Comercial Universal, A.N.C. 5a. edición mejorada de 5 y 10 letras.



De 2 toneladas,
de 6 cilindros

CAMIONES Stewart

Camiones Para Servicio Liviano Y Pesado **Stewart** MOTOR TRUCKS Omnibus Tractores Y Tanques



1934 Presenta Notables Cambios en Automóviles

Una descripción sencilla de los modelos grandemente perfeccionados exhibidos en la reciente Exposición en Nueva York

Por
A. F. Denham

Los automóviles de 1934, tan brillantemente anunciados al mundo en la exposición recientemente celebrada en Nueva York, fueron descritos en números anteriores de esta revista. El presente artículo ha sido escrito en forma no técnica, con el objeto de dar al lector idea completa de todas las innovaciones y cambios en general, que se han incorporado a los nuevos modelos.

Será trabajo difícil, éste de proyectar y construir automóviles, pero seguramente ha de ser, al mismo tiempo, muy entretenido e interesante. Tan pronto como el público llega a la conclusión de que “éste es la última palabra en automóvil; los fabricantes podrán alterar sus líneas, pero no podrán perfeccionarlo más, en la parte mecánica”, se presenta el ingeniero con un nuevo modelo repleto de innovaciones de todo género, que deja al vehículo del año

anterior tan fuera de moda como el vestido de una dama elegante.

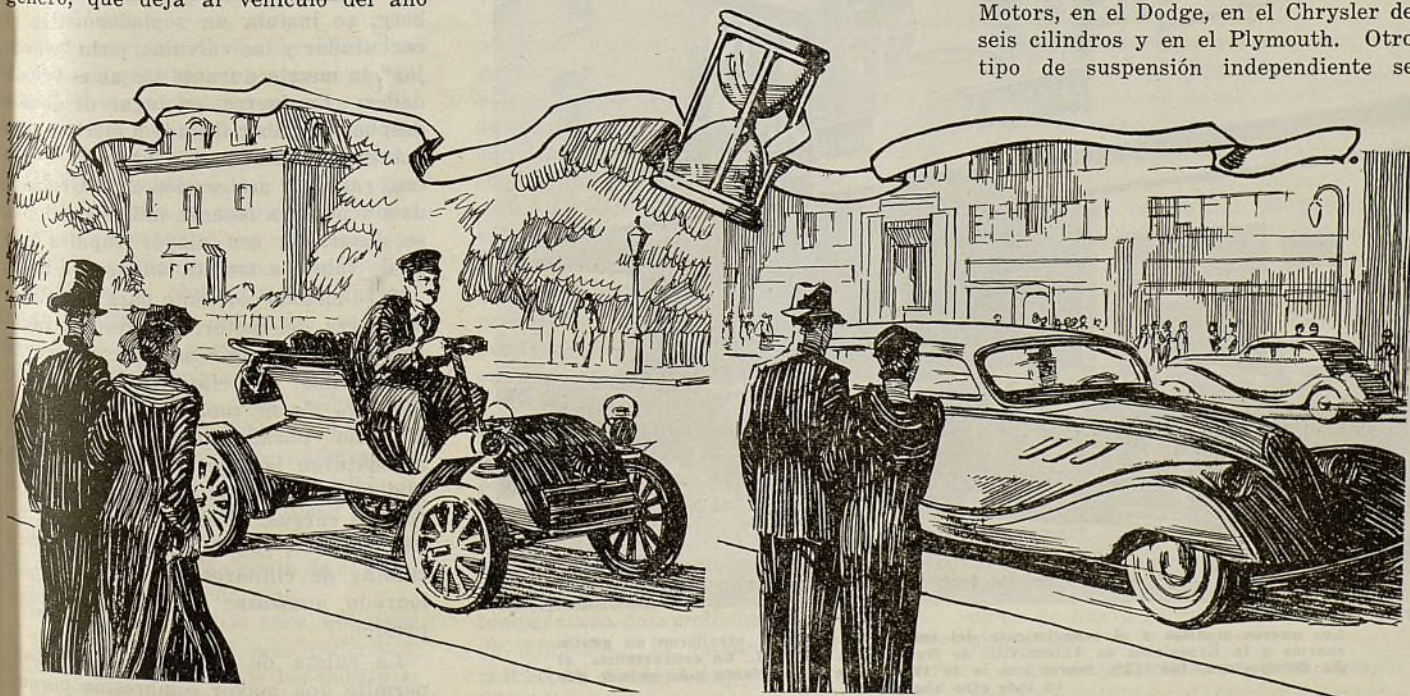
Si estos ingenieros se sonríen mientras están estudiando modificaciones, se habrán reído a gritos durante estos últimos meses, mientras preparaban las innovaciones radicales con que sorprendieron al público en los nuevos modelos de 1934.

En primer lugar, tenemos la suspensión independiente de las ruedas delanteras. Desde hace muchos años nos hemos satisfecho con rígidos ejes delanteros y duros muelles delanteros y vivido bajo la impresión de que teníamos automóviles de gran suavidad de marcha. Los nuevos modelos contradicen esta impresión, dándonos un entendimiento muy distinto de lo que constituye moderna comodidad.

No hay ninguna cosa misteriosa acerca de la suspensión independiente. Los ingenieros sencillamente vieron que no podían progresar más en suavizar la marcha con muelles delanteros duros y decidieron instalar muelles más flexibles. Los muelles delanteros tienen que ser, al mismo tiempo, bastante resistentes para conservar las ruedas en conveniente alineación con el eje y el bastidor, para asegurar la estabilidad necesaria.

¿Cómo se resolvió este problema? Sencillamente ideando otro medio mecánico para conservar las ruedas en correcta relación con el bastidor. Con la solución de este punto, el empleo de muelles delanteros más flexibles resulta en una innovación muy práctica y fácil.

Esto es precisamente lo que se ha hecho en los automóviles de la General Motors, en el Dodge, en el Chrysler de seis cilindros y en el Plymouth. Otro tipo de suspensión independiente se



El coche sin caballos saluda al moderno vehículo automóvil

emplea en el Hudson y el Autoplano (Terraplane). Los nuevos modelos Nash tienen también esta innovación expresada en una construcción muy sencilla. Los automóviles de la Hudson han sido siempre notables por la suavidad de marcha. Siempre han tenido muelles comparativamente más grandes y flexibles que los vehículos de otras marcas. En sus modelos de 1934, y como equipo a elección, sin precio adicional, se ofrece un nuevo eje delantero abisagrado al centro, para permitir que las ruedas suban y bajen la una independiente de la otra. Esto es de suma ventaja al viajar por caminos ásperos o escabrosos, y una comodidad adicional al circular por vías bien pavimentadas.

La *distribución científica del peso* es un argumento de venta de que se valen los fabricantes del Chrysler y DeSoto para aumentar su negocio. En realidad, esta expresión "suena" muy importante, pero, en efecto, no es otra cosa que la respuesta al problema de emplear muelles delanteros más flexibles y cómodos. Debemos, antes de seguir más adelante, declarar que la denominación de muelle "blando" o la de muelle "duro" es válida solo en teoría, pero no en la práctica, pues la blandura y la dureza dependen del peso que el muelle ha de soportar. Por esta razón, un resorte de válvula resultaría sumamente duro, al aplicarse a un reloj, y sumamente blando al instalarse en lugar de un muelle de automóvil.

Los fabricantes de los automóviles Chrysler y DeSoto decidieron entonces

aumentar el peso sobre el muelle e instalar muelles más flexibles que los de tipos corrientes. El peso adicional sobre los muelles delanteros, que resulta de mover el motor hacia el frente del chasis, imparte mayor "blandura" o flexibilidad a esos muelles. La suavidad de marcha que se obtiene de esta manera bien merece la calificación de "marcha flotante" que le dan los fabricantes.

El anunciar los nuevos modelos de 1934 no va a ser trabajo fácil para el departamento de reclame, pues ciertas expresiones nuevas han adquirido ya significados que, por su latitud ampliada, se prestan a mala interpretación. Por ejemplo, la palabra *perfilación* significa ya muchas cosas que nada tienen que ver con su sentido original. *Perfilación*, en su aplicación al moderno vehículo automóvil, significa dar al automóvil una forma conveniente para ofrecer la menor resistencia posible contra el aire, durante la marcha. Esta resistencia se provoca por el mismo movimiento del vehículo, es decir, se necesita fuerza para crearla y esta fuerza tiene que provenir del motor. El resultado de la correcta perfilación de un automóvil es, en efecto, reducir la velocidad máxima en relación a la potencia y peso dado del vehículo.

Todavía no se ha alcanzado un grado máximo o perfecto de perfilación. Probablemente nunca se conseguirá esto, en grado absolutamente máximo. Sin embargo, prolongando la sección trasera de la carrocería y ocultando los neumáticos de recambio, además de incrustar las lámparas en los guarda-

barros, suprimir concavidades y proyecciones exteriores, de todo género, y dar inclinación al radiador y parabrisa, se logra, gracias a todas estas disposiciones, reducir notablemente la resistencia contra el aire. El aire pasa por el vehículo con mayor facilidad, sin encontrar amplias superficies que se interpongan a su paso. De esta manera, el ingeniero logra desarrollar una mayor velocidad máxima, para una misma fuerza, con menos consumo de combustible.

El ingeniero también se ha preocupado mucho de la fuerza motriz. Con la fuerza disponible al presente, se puede viajar con rapidez, pero en los modelos de 1934, con esa misma fuerza se puede ir a mayor velocidad, subir pendientes más inclinadas y hacerse todo esto con igual o menos consumo de combustible. En muchos casos, la fuerza se ha aumentado considerablemente, sin exigir mayor gasto de combustible.

Una de las maneras más interesantes en que se ha aumentado la fuerza, se presenta en el nuevo Graham, cuyo *sobrecargador* se incluye en la dotación corriente de sus series de lujo de seis cilindros y Custom de ocho cilindros. El *sobrecargador* es un aparato mediante el cual se introduce una mayor mezcla de combustible y aire en el cilindro del motor que la que éste puede aspirar mediante la succión del émbolo a través de su válvula de admisión. La causa del "límite" de fuerza de un motor de tipo corriente, es decir, la causa del decaimiento de la energía mecánica del motor, después de haber alcanzado cierta velocidad, se debe a que la mezcla de combustible no puede introducirse en los cilindros con suficiente rapidez para llenarlos antes de que las válvulas se cierren. En el Graham, lo mismo que en el Duesenberg, se instala un soplador entre el carburador y las válvulas, para "empujar" la mezcla durante las altas velocidades. La fuerza, en lugar de decaer después de haber llegado a cierto punto máximo, continúa así subiendo. Por esta razón, la aceleración en el Graham, de cincuenta a sesenta millas por hora, se desarrolla con mayor rapidez que la de veinte a treinta millas por hora.

Otro método corriente para aumentar la fuerza del motor, que resulta favorable por no exigir mayor consumo de combustible, en relación directa, es el *aumento de la compresión* del motor. El año pasado, varios fabricantes aumentaron la compresión lo más que pudieron, sin producir golpeteo bajo fuertes cargas. Esto, sin embargo, no les satisfizo, pues ahora, empleando culatas de cilindros de aluminio, han logrado aumentar más aún la compresión.

La culata de cilindros de aluminio permite una mayor compresión porque



Photo Times Wide World

Los nuevos modelos y el renacimiento del interés en comprar, atrajeron un gentío enorme a la Exposición de Automóviles de Nueva York de 1934. La concurrencia, el día de apertura, fué 112% mayor que la de 1933 y nueve por ciento más grande que en todo otro año pasado.

el aluminio disipa el calor con mayor rapidez que el hierro fundido. La formación de esta elevada temperatura en las cámaras de explosión es, por cierto, la causa de la explosión prematura de las mezclas frescas que entran en los cilindros, defecto que provoca el golpeteo del motor.

Este golpeteo o detonación, sin embargo, se produce sólo cuando el motor funciona a todo escape y durante las velocidades moderadas, acentuándose en la aceleración.

Como los ingenieros no podían alterar la relación de compresión cada vez que se aumentaba el abastecimiento de gas al motor, o cada vez que se aceleraba su marcha, tuvieron que recurrir a un método práctico para resolver el problema. Sabían que retardando el encendido, al sentirse golpeteo, se evitaba la presencia de esta falta. El paso lógico siguiente fué la introducción del *gobierno automático de encendido*. Un émbolo pequeño o diafragma se conecta en el múltiple de admisión, para retardar el encendido cuando el vacío en el múltiple baja de cierto punto. Funciona perfectamente, a causa de que el vacío mínimo en el múltiple se presenta cuando el motor está desarrollando su potencia máxima, que es cuando se produce ordinariamente el golpeteo.

Hubo, sin embargo, otro problema que resolver. El combustible, generalmente llamado gasolina, no es igual en todas partes del mundo. Ciertas clases de gasolina tienen la tendencia a detonar en mayor grado que otras. La gasolina antidetonante, es decir, de gran volatilidad, permite la utilización de mayor compresión que la ordinaria de bajo grado de volatilización. De nuevo recurrieron los ingenieros al gobierno del encendido para resolver este problema.

Como retardando el encendido se evitaba el golpeteo, instalaron en el automóvil un mecanismo sencillo, mediante el cual se puede avanzar o retardar el encendido, en la completa escala de velocidades del motor. Por supuesto, cuando se emplea una clase inferior de combustible y se retarda el encendido mediante estos dispositivos automáticos, se obtiene menos fuerza, pero la diferencia en costo vale la pena. Por otra parte, estos dispositivos, que se llaman selectores de gas, selectores de octano, etc., reduciendo el consumo de combustible, mejoran al mismo tiempo el funcionamiento del motor, cuando se emplea combustible de gran volatilidad. Esto se debe a que mientras más temprano se enciende el gas en el cilindro, más parte de él arde, se dilata y produce energía.

Durante estos últimos años, mientras se construían motores más poderosos, se aumentó el tamaño de los múltiples de admisión, para permitir la entrada

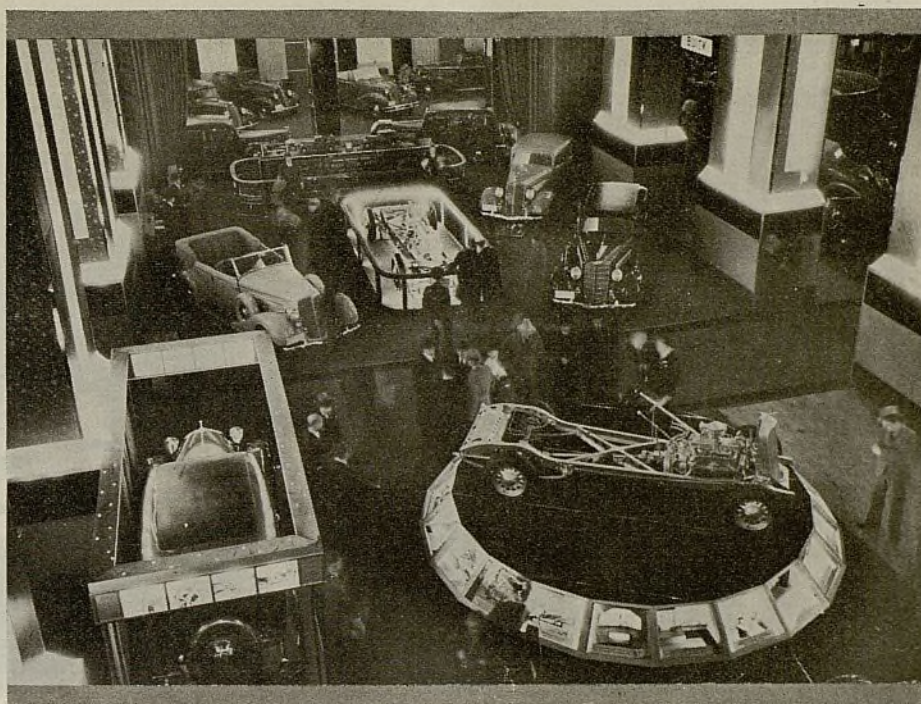


Photo Times Wide World

Vista parcial de la exposición de Nueva York, con un chasis Dodge sobre plataforma giratoria, en primer término. Como la exposición ocupó tres pisos del edificio Grand Central Palace, las vistas tomadas de ella dan solo una idea muy incompleta de su magnitud. Lindas decoraciones, vistas cinematográficas y modelos en actual funcionamiento, fueron adicionales atractivos de esta memorable exposición.

de aire con mayor facilidad y rapidez. Esto provocó al principio algunas dificultades en el arranque, a causa de que los grandes múltiples, bajo la limitada velocidad desarrollada durante el arranque, producían una fuerza aspirante muy moderada para admitir el paso de suficiente carga. Para sobreponerse a esta dificultad se idearon nuevos carburadores, del llamado tipo de tiro descendente, en los cuales la mezcla de gas, en lugar de subir, baja por la fuerza de la gravedad.

Los ingenieros no quedaron, sin embargo, satisfechos. Los grandes múltiples exigían un cuidadoso uso de la válvula de estrangulación de aire. Se presentaba el peligro de que al abrir demasiado esta válvula entrara a los cilindros una indebida cantidad de combustible en forma líquida, muy difícil de encender. La aplicación de la válvula de aire dependía entonces de la temperatura exterior o atmosférica. Para resolver el problema, los ingenieros procedieron a instalar un nuevo dispositivo, el *gobierno automático de la válvula estranguladora de aire*.

Este pequeño dispositivo, que llamaremos estrangulador automático, dispone la válvula de aire a correcta abertura para el arranque, de acuerdo con la temperatura atmosférica. Regula también la posición de la válvula durante el período de recalentamiento del motor, dependiendo para esto, de la temperatura desarrollada en el múltiple de admisión. El estrangulador automático, en combinación con el *gobierno automático de la temperatura*, que

regula la intensidad del calor que se aplica a la mezcla que va a los cilindros, de acuerdo con la temperatura del motor, resolvió finalmente el problema del arranque.

Para demostrar elocuentemente lo fácil que es ahora el arranque del motor, los recientes modelos de automóviles se presentan con mecanismo de arranque simplificado hasta el punto de que todo lo que se presenta a la vista y al tacto es un botón en el tablero. En algunos casos, el arranque no se presenta con mecanismo separado para su manipulación manual.

Este segundo tipo de arranque, sin mecanismo independiente para su gobierno manual, se llama generalmente *"arranque coincidental o arranque automático"*. La disposición general es muy sencilla. El mecanismo de actuación del arranque se conecta al pedal del acelerador o al pedal del embrague. Tan pronto como el motor se pone en movimiento, el mecanismo del arranque se desconecta del pedal automáticamente, bajo la acción de un interruptor de vacío, cuya fuerza proviene directamente el múltiple de admisión.

Otro método moderno, ya bastante conocido, es el llamado *"startix"*. Este aparato actúa automáticamente sobre el interruptor del arranque tan pronto como entra en acción el sistema de encendido. Cuando el motor se traba o para, el *"startix"* automáticamente acciona de nuevo sobre el interruptor del encendido.

Antes de pasar más adelante, veamos que ha sucedido en el interior del mismo



Photo Times Wide World

El número total de visitantes a la exposición de 1934 fué dos tercios más que el de la de 1933. Fué, en concurrencia, la tercera de todas las celebradas durante estos últimos treinta y cuatro años. Fué sobrepasada sólo por las de 1927 y 1928. En esta vista mostramos una escena típica del enorme gentío que la visitó todos los días que duró.

motor. Con el aumento de energía, los ingenieros empezaron a tener dificultades con las válvulas de escape. Bajo la mayor fuerza, a grandes velocidades, y con resortes grandes bajo gran tensión, las válvulas empezaban a golpear en sus asientos. Las altas temperaturas tenían la tendencia hacia deformar la cabeza de la válvula, dificultando su asiento correcto.

Los ingenieros se vieron de nuevo al frente de otro serio problema, pero lo resolvieron ateniéndose al empleo de bloques de cilindros de materiales especiales, de gran resistencia a la temperatura. En otros casos, continuaron empleando los mismos materiales de antes, en la construcción de los bloques, pero emplearon un material bien duro en los asientos de las válvulas. En efecto, estos asientos, hechos de especiales aleaciones de acero, se insertaron en las válvulas. Estas piezas anulares se llaman ahora *asientos insertados*.

Otro método aprovechado para sobreponerse a la dificultad anotada, fué la alteración del sistema de enfriamiento, el cual se dispuso de modo de dar mayor enfriamiento a las válvulas y sus asientos. En uno o dos casos, esto se hizo aplicando chorros de agua directamente a las secciones del bloque de cilindros más próximas a los asientos de las válvulas. El resultado neto de todas estas modificaciones e innovaciones ha sido prolongar notablemente el intervalo entre los esmerilados y ajustes de las válvulas.

Todos los órganos del automóvil han

sido objeto de minucioso estudio y perfeccionamiento, por parte de los ingenieros. Los embragues se prestan ahora a mucho más fácil funcionamiento, gracias a los refinamientos introducidos en el mecanismo de desembrague, los cuales han reducido a un mínimo el rozamiento. El cambio de marcha, por su parte, actúa sin ruido, sin entorchado de engranajes, en todas las velocidades.

Las articulaciones universales tienen ahora un rozamiento insignificante y requieren lubricación con mucho menor frecuencia. En ellas se emplean un nuevo tipo de cojinete, llamado de agujas. Este mismo tipo de cojinete se emplea mucho en árboles propulsores, mecanismos de dirección, pivotes y otras partes del motor. El cojinete de agujas es sencillamente un cojinete de rodillos muy delgados. Los rodillos no tienen más de una décima parte de pulgada de diámetro y se pulen con sumo cuidado. Esta misma pulimentación propende a facilitar su expedito movimiento y requiere menos lubricación que la exiguida por el tipo corriente. El lubricante se adhiere mejor a las agujas que a los rodillos grandes.

Luego tenemos notables innovaciones en bastidores, representadas por miembros sencillos y dobles en X, en K y Y, en X más A, etc. Todo esto responde al fin de dar mayor estabilidad al bastidor y carrocería. En ciertos modelos de los llamados aerodinámicos, el esqueleto de la carrocería forma parte integrante del bastidor del chasis, construcción de gran firmeza y resistencia, que permite,

al mismo tiempo, dar disposición más conveniente a los asientos delanteros y traseros.

Notables progresos se observan en la ventilación de las carrocerías. El primer sistema se introdujo el año pasado por la Fisher, y desde entonces la ventilación ha sido objeto de numerosos refinamientos por parte de otros fabricantes. El alumbrado ha sido también reformado con la introducción de lámparas delanteras y traseras de luz regulable. Con esto se ha conseguido dar seguridad completa a los viajes nocturnos.

Precio

Casi todos los automóviles llegaron sin precio a la exposición celebrada recientemente en Nueva York. Por casi la mitad de los vehículos exhibidos no existía sino un precio aproximado. A continuación de la fijación de precios de los nuevos modelos Chevrolet y Plymouth, durante los primeros días de la exposición, se asignaron los precios a otras marcas importantes. Al terminar la exposición, casi todos los nuevos modelos tenían sus precios y se observó que varias marcas se hallaron incluidas en la categoría de los vehículos económicos.

En otra página del presente número damos una lista completa de los precios anunciados durante la exposición. El Chevrolet avanzó de \$40 a \$60. El precio básico de \$485 para la serie Standard de seis cilindros, el aumento en estos modelos fué de \$40. Su serie Master de seis cilindros, con precio básico de \$545, subió \$60. Similiter, el avance, de \$50 a \$80, se observa en Plymouth. Con precio básico de \$485, el modelo Standard subió \$50; el modelo DeLuxe, con precio básico de \$585, avanzó \$80. El autopiano conservó su categoría fundamental, con precio de lista de \$560, después de un aumento de \$75.

Sin embargo, numerosos otros modelos se ofrecen a precios más bajos. El Hudson de ocho cilindros fué rebajado en precio. Su serie normal de chasis de 116 pulgadas, después de haber sido rebajada en \$150, quedó a \$695. Las rebajas del Oldsmobile son de \$75 a \$105 en sus modelos de seis cilindros, los cuales empiezan ahora con un precio de lista de \$640. El Oldsmobile de ocho cilindros continúa sin cambio de precio. El Pontiac cuesta ahora de \$60 a \$75 más que antes. El nuevo DeSoto modelo Airflow, se ofrece ahora a \$100 más que su predecesor de estilo corriente. El tipo Chrysler normal de seis cilindros continúa con muy

cambio de precio, pero su compañero de ocho cilindros ha sido aumentado de \$220 a \$320. El nuevo precio del DeSoto, modelo Airflow, es \$995, es decir, menos de mil dólares, y el del Chrysler, serie Royal de ocho cilindros, \$1.245. Con precio básico de \$645, el Dodge sufrió un aumento de \$50 a \$70.

El Continental, con aumento de \$45, se ofrece ahora a \$425. Willys, durante la exposición, anunció un modelo comercial, de reparto, a \$495, entregado en Nueva York. En vista de esto, el precio, con entrega en la fábrica, ha de ser notablemente bajo. El Hupmobile ha tenido cambios interesantes: se aumentó el precio de uno de sus modelos, se redujo el precio de sus modelos más caros y se conserva sin alteración el precio de sus económicos modelos de seis cilindros. Graham redujo el precio de sus modelos de seis cilindros, con excepción de uno solo, siendo ahora \$695 su precio básico en esta serie. Aumentó el precio de sus modelos de ocho cilindros y agregó una nueva serie de modelos de ocho cilindros de precios bajos. Auburn aumentó el precio de sus dos series de ocho cilindros y añadió una nueva serie de seis cilindros con precio básico de \$695. Para completar el cuadro del grupo de modelos de precios bajos, se introdujo el Lafayette de la Nash, con precio básico de \$635.

Como se ve, por lo dicho, comprendidos en la categoría de los vehículos de precios bajos hay ahora numerosas marcas. El comprador tiene ahora un campo de elección mucho más amplio y variado que en todo otro año pasado. Cuando se cerró la exposición, los precios principales eran los siguientes:

Modelo más barato	Sedán de 2 puertas	Sedán de 4 puertas
Auburn	\$695	\$745
Autoplano	590	650
Chevrolet, Standard	485	495
Chevrolet, Master	545	585
Continental, Four	425	445
Chrysler Six	725	800
Dodge	645	695
Ford Four	445	450
Ford Eight	515	535
Graham	695	745
Hudson Eight	695	725
Hupmobile	795	795
Lafayette	635	645
Nash	775	775
Oldsmobile Six	640	670
Plymouth, Standard	495	535
Plymouth, De Luxe	575	595
Pontiac	695	725
Reo	795	795
Studebaker	645	695*
Willys	495†	...

*Brougham.

†Incluyendo entrega en Nueva York.

(El Austin americano, después de aumentado en \$10, tiene precio básico de \$295, con el cupé corriente y el cupé de lujo respectivamente a \$345 y \$365.)

Hay, por lo tanto, 21 series con precio básico menor de \$800, para 1934, que se ofrecen por las marcas siguientes: Auburn, Chrysler, Continental, Ford, General Motors, Graham, Hudson, Hupmobile, Nash, Studebaker y Willys. El

precio promedio de estos vehículos económicos, es \$619. Las adiciones al grupo de vehículos económicos, durante el año pasado, fueron Hupmobile, Lafayette, Reo y Studebaker, con el Chevrolet y el Plymouth ofreciendo dos series nuevas, en lugar de una.

A la exposición de 1933 se presentaron 21 series con precios menores de \$800, por diez fabricantes. El precio promedio de esos vehículos fué \$590. Durante ese año, se retiraron seis modelos: la Continental abandonó dos series de seis cilindros, Essex suspendió su modelo de ocho cilindros y se quitó el Rockne del mercado, mientras Willys dejó de fabricar su modelo de seis cilindros y DeSoto pasó a otra categoría de precio. La Hudson cambió también su modelo de seis, en uno de ocho cilindros. Es interesante observar que en la exposición de 1932 se vieron sólo 14 series a menos de \$800.

También es muy interesante observar que el precio promedio del automóvil americano ha tenido un aumento de sólo \$29. Computado en monedas extranjeras, los precios, en lugar de aumentar, han disminuido considerablemente, a causa de la desvalorización del dólar en los mercados internacionales.

Noticias

Las noticias provenientes de importantes fabricas de automóviles americanas, durante la reciente exposición en Nueva York, se refieren a desarrollos de suma importancia, que traducen no sólo el progreso, sino también el brillante porvenir que aguarda a esta distinguida industria.

Hudson anuncia que el método de suspensión delantera, llamado Axleflex, descrito en nuestro número anterior e ilustrado en otra página del presente, se ofrece como equipo a elección, en

todos sus nuevos modelos, sin precio adicional. Ha abandonado por completo, el nombre de Essex, empleando en su lugar, el de Terraplane, el cual, para los países iberoamericanos, se llama **Autoplano**. El Autoplano fué introducido al mercado en 1932. A continuación de la cordial recepción que el público y el comercio del país y del extranjero, dieron a sus nuevos modelos, la Hudson tiene en proyecto la construcción de 200.000 automóviles durante 1934. A mediados de enero, los pedidos del extranjero fueron más grandes que en todos estos últimos años. El total general de pedidos para entregas en enero y febrero equivale ya a casi el 50 por ciento de la producción completa de 1933.

Studebaker ha agregado un cupé a \$665 y un sedán a \$715, a la serie Dictator especial. También se han añadido dos nuevos modelos de carrocería a la serie President. La exportación de la Studebaker, en 1933, fué la más grande que ha tenido desde 1929. El negocio culminó en el último trimestre, siendo diciembre el mes más activo del año.

Ford aumentó su producción a 4.000 vehículos diarios, a principios de enero. Manifiesta que durante este mes construirá más automóviles que en todo otro del año pasado, y que en todo otro enero desde hace muchos años. Edsel Ford, en Washington, declaró que anticipa un aumento de 75 por ciento durante el presente año añadiendo que "todo se presentaba favorable." La Ford entró a construir sus nuevos modelos V-8 a continuación inmediata de su anuncio, en diciembre último.

Oldsmobile comunica que sus modelos de precios económicos, en cantidades limitadas, estarán listos para sus representantes, en febrero, y que en marzo tendrán éstos acceso al número que quieran. Se está aumentando considerablemente la representación de esta marca en el país.

(Continúa en la página 26)

Parte posterior del "land Cruiser" (crucero terrestre) un modelo especial en chasis President, exhibido por la Studebaker, sobre una plataforma giratoria, que despertó mucha atención en la exposición reciente.



Precios en Fábrica de los Automóviles de 1934

Exhibidos en la Exposición de Nueva York

Chevrolet Master

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán, 2 puertas	\$585	\$515	+\$70
Roadster deportivo	545	485	+ 60
Cabrióle	665	565	+100
Sedán urbano	615	...	...
Sedán, 4 puertas	645	565	+ 80
Cupé comercial	565	495	+ 70
Cupé deportivo	605	535	+ 70

Chevrolet Standard

	Nue.	Ant.	Dif.
Coche	\$495	\$455	+\$40
Cupé	485	445	+ 40

Oldsmobile de 6 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé comercial	\$640	\$745	-\$105
Cupé deportivo	680	780	-100
Cupé, 5-pas.	670	745	- 75
Cupé Touring, 5-pas.	700	775	- 75
Sedán, 4 puertas	730	825	- 95
Sedán Touring, 4 puertas	760	855	- 95

Oldsmobile de 8 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé comercial	\$845	\$845	...
Cupé transformable	925	925	...
Cupé deportivo	880	880	...
Cupé, 5-pas.	845	845	...
Cupé, 5-pas. Touring	875	875	...
Sedán, 4 puertas	925	925	...
Sedán, 4 puertas Touring	955	955	...

Pontiac de 8 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$695	\$635	+\$60
Cupé deportivo	745	670	+ 75
Cabrióle	785	695	+ 90
Sedán, 2 puertas	725	635	+ 90
Sedán, 2 puertas touring	765	675	+ 90
Sedán, 4 puertas	785	695	+ 90

LaSalle con Carrocerías Fleetwood

Cupé, 2-pas.	\$1,495
Cupé transformable, 2-pas.	1,595
Sedán, 5-pas.	1,595
Sedán club, 5-pas.	1,595

Cadillac V-8

128" de distancia entre los ejes—

Carrocerías Fisher

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé, 2-pas.	\$2,395	2,495	-100
Cupé transformable, 2-pas.	2,495	2,695	-200
Sedán transformable, 5 pas.	2,695	2,545	+150
Cupé urbano, 5-pas.	2,545	2,495	+50
Sedán urbano, 5-pas.	2,495	2,495	...

136" de distancia entre los ejes—

Carrocerías Fisher

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé, 2-pas.	\$2,595	\$2,695*	-\$100
Cupé transformable, 2-pas.	2,695	2,845*	-150
Sedán transformable, 5-pas.	2,895	2,995†	-100
Sedán urbano, 5-pas.	2,745	2,895†	-150
Sedán, 5-pas.	2,695	2,895†	-200
Sedán, 7-pas.	2,845	3,045†	-200
Modelo Imperial, 7-pas.	2,995	3,195†	-200

146" de distancia entre los ejes—

Carrocerías Fleetwood

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán, 5-pas.	\$3,295	3,695	-\$400
Sedán, 7-pas.	3,445	3,995	-550
Sedán, 5-pas.	3,745	4,145	-400
Sedán, 7-pas.	3,895	4,345	-450

*Parabrisa en V modificado.
Nota—Un total de 20 carrocerías se ofrece también en este chasis.

Cadillac V-12

146" de distancia entre los ejes—

Carrocerías Fleetwood

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán urbano, 5-pas.	\$4,045	\$3,695	+\$350
Sedán, 5-pas.	3,995	3,595	+400
Cabrióle imp., 5-pas.	4,395	4,145	+250
Sedán, 7 pas.	4,145	3,745	+400
Limusina, 7-pas.	4,345	...	...
Cabrióle imp., 7-pas.	4,545	...	...

Nota—Un total de 14 carrocerías, con parabrisa en V modificado, de \$4,445 a \$6,295, se ofrece también en este chasis.

Cadillac V-16

154" de distancia entre los ejes—

Carrocerías Fleetwood

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán urbano, 5-pas.	\$6,700	6,650	+\$50
Sedán, 5-pas.	6,650	\$6,250	+\$400
Cabrióle imp., 5-pas.	7,050	...	...
Sedán, 7-pas.	6,800	6,400	+400
Limusina, 7-pas.	7,000	6,600	+400
Cabrióle imp., 7-pas.	7,200	...	...

Nota—Un total de 14 carrocerías, con parabrisa en V modificado, de \$7,300 a \$8,950, se ofrece también este chasis.

Dodge

117" de distancia entre los ejes

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$645	\$595	+\$50
Cupé con as. aux. trasero	695	640	+55
Sedán de 2 puertas	695	630	+65
Sedán de 4 puertas	745	675	+70
Cupé transformable	745	695	+50

121" de distancia entre los ejes

	Nue.	Ant.	Dif.
Brougham	835	...	...
Sedán transformable	875	...	...

Plymouth

Standard

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán, 4 puertas	\$585	\$510	+\$75
Sedán, 2 puertas	535	465	+70
Cupé con as. aux. trasero	545	485	+60
Cupé comercial	495	445	+50
Cupé transformable	...	...	...

De Luxe

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$650	\$575	+\$75
Sedán	595	525	+70
Cupé	615	545	+70
Cupé	575	495	+80
Cupé	660	595	+65

Chrysler de 8 cilindros

Royal

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán	\$1,245	\$925	+\$320
Cupé	1,245	915	+330
Brougham	1,245	...	...
Sedán urbano	1,245	...	...

Imperial

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán	\$1,495	\$1,295	+\$200
Cupé	1,495	1,275	+220
Cupé	1,495	...	...
Cupé	1,495	...	...

Chrysler de 6 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán, 4 puertas	\$795	\$785	+\$10
Sedán, 2 puertas	755	745	+10
Cupé con as. aux. trasero	775	775	...
Cupé comercial	725	745	-20
Cupé transformable	810	795	+15

De Soto

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán	\$995	\$735	+\$260
Cupé	995	705	+290
Brougham	995	665	+330
Sedán urbano	995	...	...

Continental Beacon

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$425	\$380	+\$45
Sedán, 2 puertas	445	...	...
Cupé con as. aux. tras.	485	...	...
Sedán, 4 puertas	495	395	+100

Hudson de 8 cilindros

116" Standard

	Nue.	Ant.	Dif.
Coche	\$725	\$975	-\$250
Victoria comp.	755	...	...
Sedán	785	1,045	-260
Sedán comp.	815	...	...
Cupé con as. aux. tras.	745	995	-250
Cupé, 2 pas.	695	...	...
Cupé transformable	815	1,145	-330

119 in. de distancia entre los ejes.

123" de distancia entre los ejes

Standard

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán Touring	\$895	\$1,250	-\$355
Sedán Touring comp.	925	...	...

De Luxe

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán club	995	1,350	-355
Brougham	1,095	1,350	-255

132 in. de distancia entre los ejes.

Hupmobile

117" de 6 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Sedán	\$795	\$1,095*	-\$300
Cupé con as. aux. tras.	795	1,195†	-400
Victoria	...	1,115†	-120

*Seis pasajeros.
†Cinco pasajeros.

121" de 6 cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$995	+	100
Cupé	995	+	100
Cupé	1,060	+	55

127 1/2" de ocho cilindros

	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé	\$1,245*	\$1,445	-\$200
Cupé	1,345†	...	...
Cupé	1,265†	1,510	-245

Camiones Ford V-8

131 1/2"

	Precio	Dif.
Chasis	\$500	-\$36
De adrales	665	-36
De plataforma	650	-26
Cerrada	750	-26
Cerrada De Luxe	780	-31
Pick-up	...	...
Sedán de reparto	...	...

157"

	Precio	Dif.
Chasis	\$520	-\$46
De adrales	730	-36
De plataforma	690	-36
Cerrada	860	-36
Cerrada De Luxe	...	...
Pick-up	...	...
Sedán de reparto	...	...

112"

	Precio	Dif.
Chasis	\$360	-\$10
De adrales	...	...
De plataforma	...	...
Cerrada	550	-10
Cerrada De Luxe	565	-15
Pick-up	470	-10
Sedán de reparto	565	-5

Graham

	Standard de 6			De Luxe de 6		Especial de 8		Standard de 8			Custom de 8		
	Nue.	Ant.	Dif.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Dif.	Nue.	Ant.	Dif.
Cupé comercial	\$695	\$745	—50	\$805	\$855	\$875	\$925	\$965	\$845	+120	\$1.295	\$1.095	+200
Cupé con as. aux. tras.	745	795	—50	855	905	925	975	1.015	895	+120	1.295	1.095	+200
Cupé transformable	845	835	+10	995	985	995	985	995	985	+10	1.295	1.095	+200
Sedán, 4 puertas	745	795	—50	855	905	925	975	1.015	895	+120	1.295	1.095	+200
Sedán, 7 pas. ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.695	...	...

Terraplane (Autoplano) de 6

	Standard de 112"			De Luxe de 116"	
	Nue.	Ant.	Dif.	Nue.	Ant.
Coche	\$590	\$505*	+85	\$670	700
Victoria comp.	620	...	...	700	730
Sedán	650	555*	+95	730	760
Sedán comp.	680	...	...	760	...
Cupé con as. aux. tras.	610	535*	+75	690	...
Cupé, 2 pas.	560	485*	+75	...	...
Cupé transf.	670	575†	+95	740	...

*106 in. chasis de camión.
†113 in. chasis de camión.

Lafayette

	Nuevo	
	Nue.	Ant.
Sedán, 2 puertas	\$645	685
Sedán con baúl, 2 puertas	685	695
Sedán, 4 puertas	695	635
Cupé, 2 pas.	635	675
Cupé con as. aux. tras. 4 pas.	675	...

Auburn

	Standard de 6		Custom de 6		Standard de 8			Custom de 8		
	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Dif.	Nue.	Ant.	Dif.
Brougham	\$695	\$795	\$945	\$795	\$945	\$795	+150	\$1.075	\$945	+130
Sedán	745	845	945	845	945	845	+150	1.125	995	+130
Cabrióle	795	895	1.045	895	945	895	+150	1.175	1.045	+130
Faetón .....	...	945	...	...	...	...	...	1.225	...	...

Pierce-Arrow

	Nue.		840 A		Dif.		Nue.		1240 A		Dif.	
	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.
De 138" de distancia entre los ejes												
Chasis, con neum. de recambio atrás.	\$2.350	...	...	...	...	...	\$2.750	...	...	...	...	...
Sedán, 5 pas.	2.895	2.575	...	...	...	...	3.295	2.975	...	...	...	...
Sedán club, 5 pas.	2.995	2.695	...	...	...	...	3.395	3.095	...	...	...	...
Brougham club, 5 pas.	2.795	2.385	...	...	...	...	3.195	2.785	...	...	...	...
Cupé con as. aux. tras.	2.895	...	...	...	...	...	3.295	...	...	...	...	...
Cupé transf. con as. aux. tras.	2.995	...	...	...	...	...	3.395	...	...	...	...	...
De 144"												
Chasis con neum. de recambio atrás.	2.575	...	...	...	...	...	2.975	...	...	...	...	...
Sedán, 7 pas.	3.200	2.850	...	...	...	...	3.600	3.250	...	...	...	...
Limusina, 7 pas.	3.350	2.975	...	...	...	...	3.750	3.375	...	...	...	...
Modelo Silver Arrow	3.495	...	...	...	...	...	3.895	...	...	...	...	...
Brougham Brunn	4.995	...	...	...	...	...	5.395	...	...	...	...	...
De 147"												
Chasis con neum. de recambio atrás.	\$3.600	...	...	...	...	...	4.555	...	...	...	...	...
Sedán, 7 pas.	4.295	4.495	...	...	...	...	4.800	...	...	...	...	...
Limusina, 7 pas.	4.495	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Nash

	Grande de 6		Advanced de 8		Ambassador de 8	
	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.
Sedán, 5 pas.	\$815	\$1.095	\$1.095	...	\$1.575	...
Cupé comercial	795	1.065	1.065	...	1.625	...
Cupé, 4 pas.	815	1.085	1.085	...	1.955	...
Brougham, 5 pas.	825	1.115	1.115	...	2.055	...
Sedán urbano, 5 pas.	775	1.065	1.065	...	1.820	...
Brougham sedán	865	1.145	1.145	...	1.125	...
Chasis	645	875	875	...	1.175	...

Buick

	Serie 50		Serie 60		Serie 90	
	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.	Nue.	Ant.
Cupé com.	\$1.045	\$985	\$1.300	\$1.270	\$1.745	...
Cupé deport.	1.080	1.030	1.315	1.310	1.795	\$1.785
Victoria, 5 pas.	1.095	1.065	1.310	1.310	1.845	...
Sedán, 4 puert.	1.125	1.045	1.365	...	1.845	1.805
Cupé transform.	1.165	1.115	1.395	1.365	1.865	1.820
Cupé deport. ....	...	...	1.575	1.585	1.955	1.955
Victoria, 5 pas. ....	...	...	...	...	2.045	...
Sedán, 4 puert. ....	...	...	...	...	2.055	2.055

La Línea Perfilada en las Carrocerías de 1934

Por P. M. HELDT

En estilo de carrocería, la tendencia es hacia la perfilación. Algunos estilos han hecho poco, y otros, mucho en este sentido. El paso más radical se presenta, sin duda alguna, en el DeSoto y el Chrysler. En estos modelos, la sección del motor forma parte de la carrocería y toda la estructura se halla sobre un bastidor muy firme, que sirve de refuerzo, extendiéndose del eje delantero al trasero y quedando soportado por los muelles. Es evidente que esta disposición es la más práctica para impartir gran rigidez al vehículo, dándole resistencia para no sufrir deformación bajo los choques del camino.

Los ingenieros en otros países han venido trabajando en automóviles en los cuales, todas las partes del chasis se llevan directamente en el esqueleto de la carrocería, suprimiendo el bastidor del chasis, pero se ha visto que este

nuevo tipo de construcción no se presta a producción en grande escala. En el proyecto del Chrysler se retiene el bastidor del chasis y de este modo se resuelve el problema de la producción en grande escala y se asegura, al mismo tiempo, una rigidez extraordinaria, con la adicional ventaja de peso limitado.

La carrocería perfilada, u ondulada, tiene necesariamente que ser abultada al frente y ahusarse gradualmente hacia atrás. En el modelo corriente, la cavidad entre los guardabarros y la carrocería provoca turbulencia de aire durante la marcha a altas velocidades. En casi todos los nuevos modelos de estilo perfilado, esta cavidad se suprime del todo o se moderada considerablemente. En algunos modelos, los guardabarros se unen al capó. En otros, se limita su profundidad. El ahusamiento gradual hacia atrás se obtiene dando

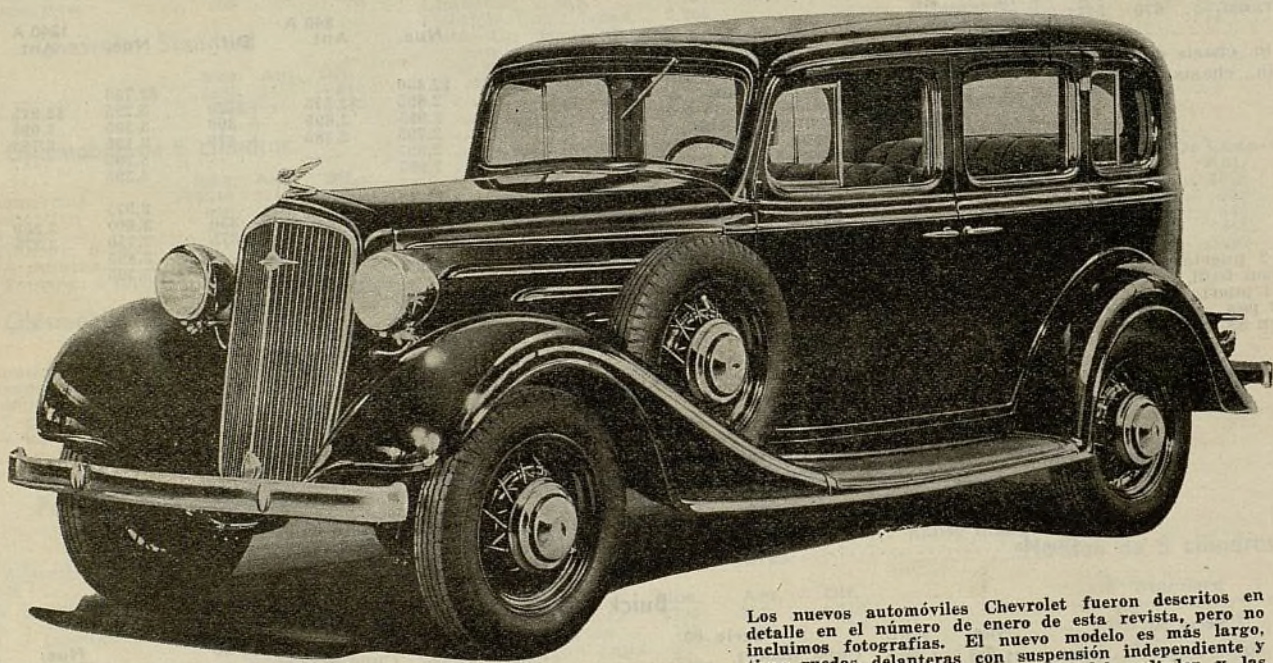
forma curva al techo de la carrocería. Esta construcción permite dejar un gran espacio detrás del asiento trasero, el cual se aprovecha de compartimiento de equipaje.

Varios de los nuevos modelos llevan la rueda de recambio colocada en una concavidad embutida en el panel de la sección trasera de la carrocería. Para acentuar más aún el estilo perfilado, las ruedas traseras llevan un resguardo exterior que las cubre hasta la mitad.

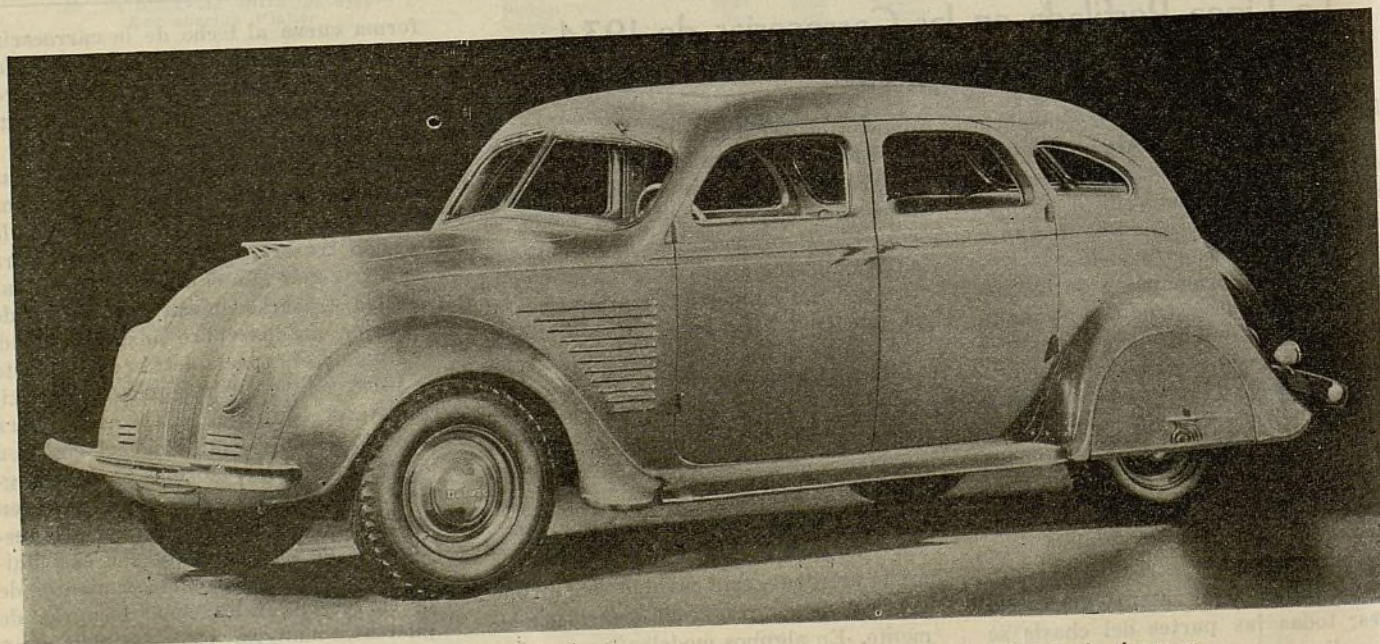
Cuando el espacio detrás del asiento trasero no se utiliza para compartimiento de equipaje, se aprovecha para la colocación de un baúl, el cual, en algunos modelos, forma parte integrante de la carrocería, como se ve en el Studebaker y el Oldsmobile. Los resguardos de guardabarros son casi universales. Todas las partes salientes de la carrocería, tales como bisagras de puertas, mangos, etc., se proyectan ahora de modo que ofrecen la menor resistencia posible al aire. Algunas de estas piezas quedan embutidas o parcialmente ocultas.

Innovaciones—Cambios—Belleza

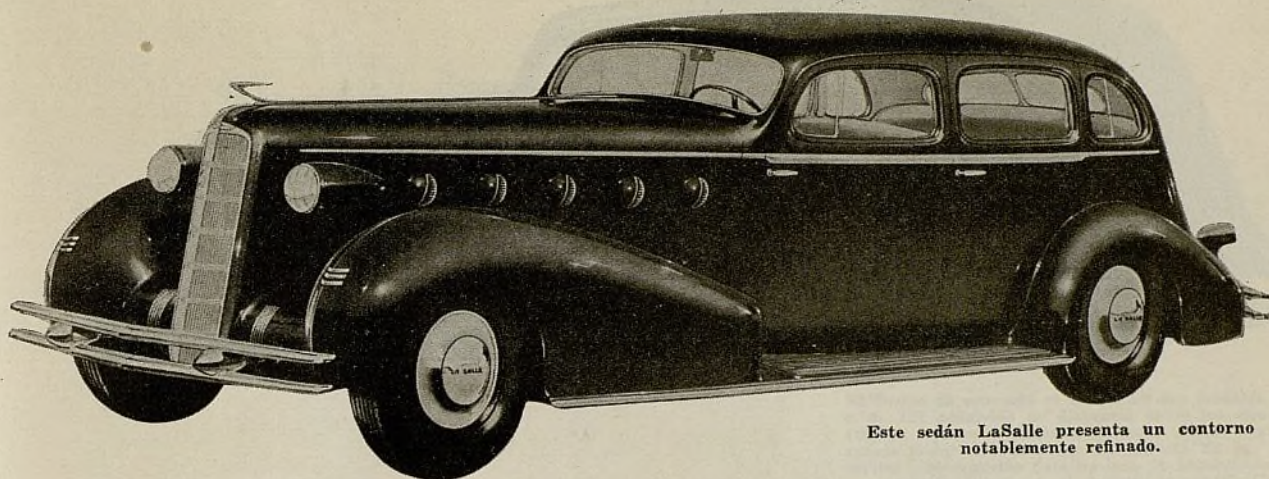
Los Automóviles de 1934



Los nuevos automóviles Chevrolet fueron descritos en detalle en el número de enero de esta revista, pero no incluimos fotografías. El nuevo modelo es más largo, tiene ruedas delanteras con suspensión independiente y motor más poderoso. La parrilla del radiador y las lumbreras del capó le imparten un aspecto distinguido.

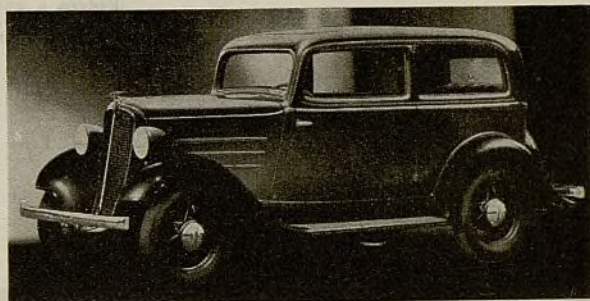
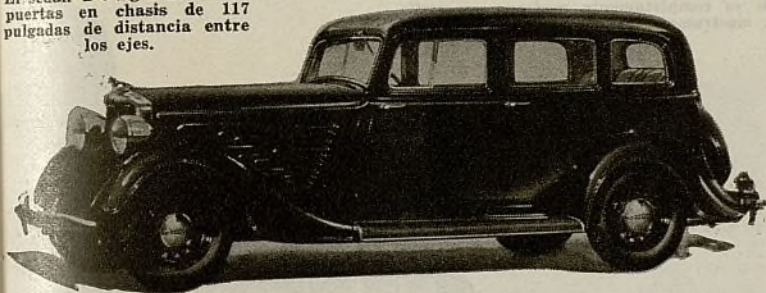


El nuevo Airflow De Soto, mostrado aquí, es, con su compañero el Chrysler de ocho cilindros, el primero en presentarse, en serie de construcción corriente, con todos los rasgos característicos del nuevo estilo aerodinámico, llamado también, estilo perfilado. Sobresale este modelo por su sección delantera curva, lámparas delanteras incrustadas, parabrisa angulado y de gran inclinación, curva trasera y ruedas traseras protegidas por resguardos. El asiento delantero da comodidad completa a tres pasajeros. Este modelo despertó mucha atención en las recientes exposiciones nacionales.

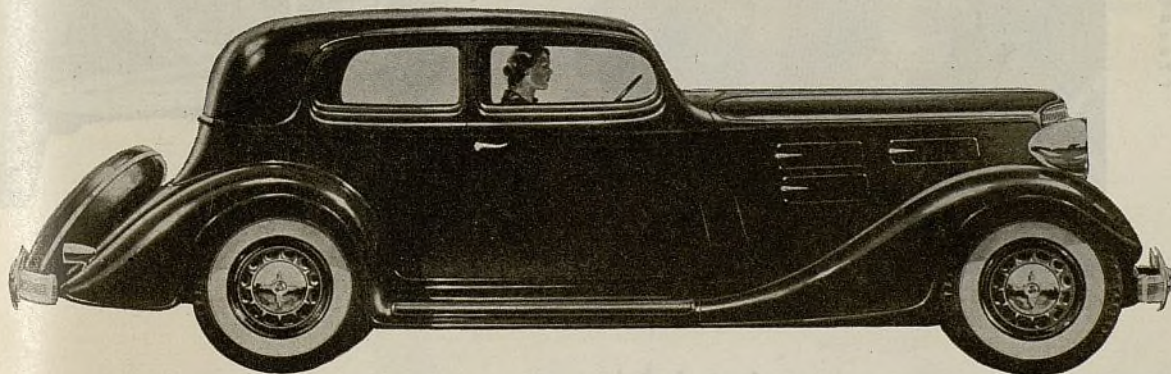


Este sedán LaSalle presenta un contorno notablemente refinado.

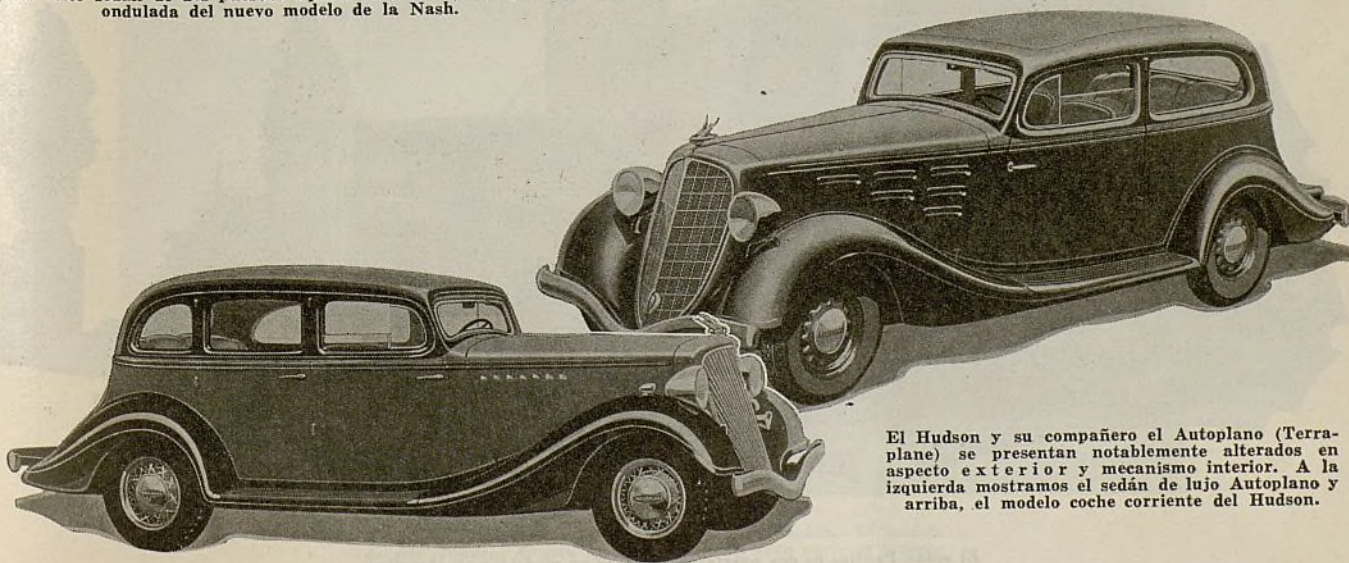
El sedán Dodge de cuatro puertas en chasis de 117 pulgadas de distancia entre los ejes.



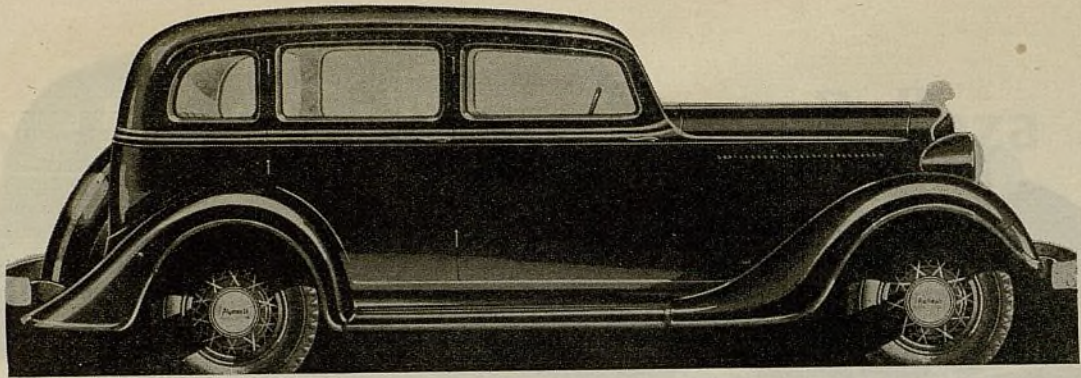
La Continental se concentra este año en el Beacon de cuatro cilindros. Ha dejado de fabricar sus dos series anteriores de seis cilindros. Mostramos aquí el nuevo sedán de dos puertas.



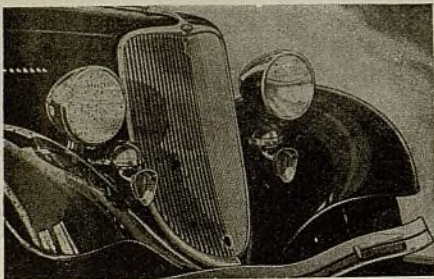
Un modelo nuevo en el mercado de los automóviles de precios económicos, es el Lafayette, de la Nash, cuyo precio básico es \$635. Este sedán de dos puertas tipifica la forma prolongada y ondulada del nuevo modelo de la Nash.



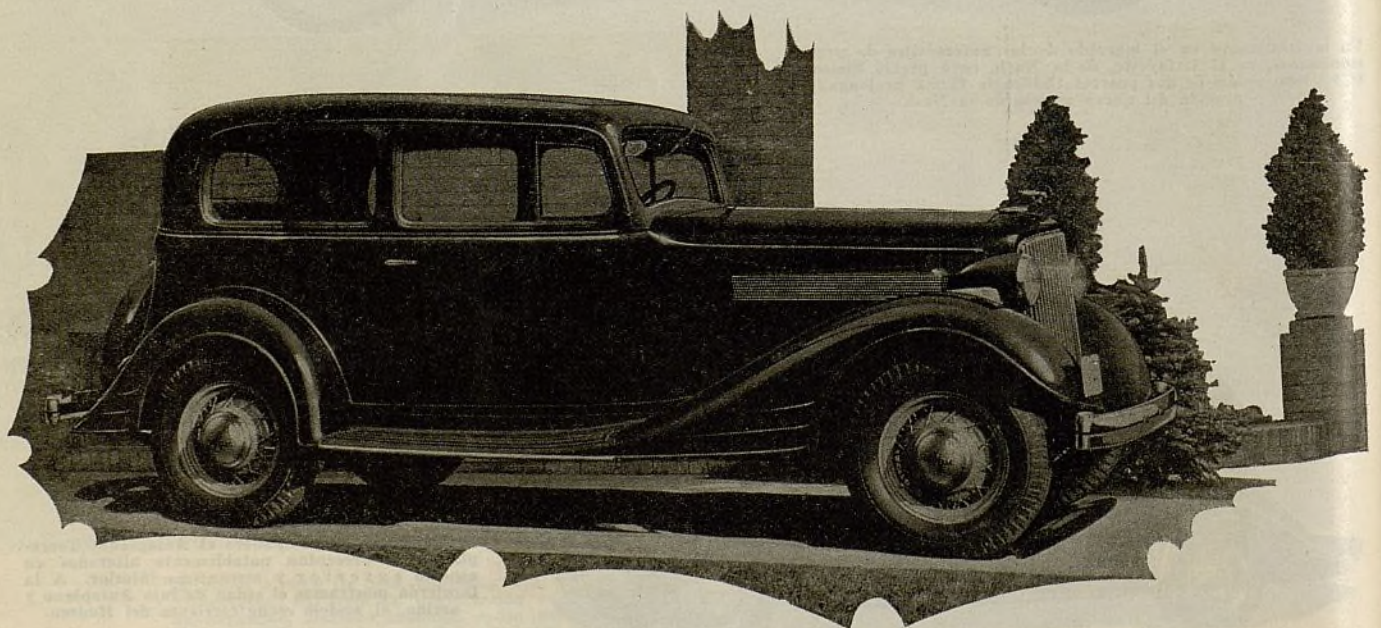
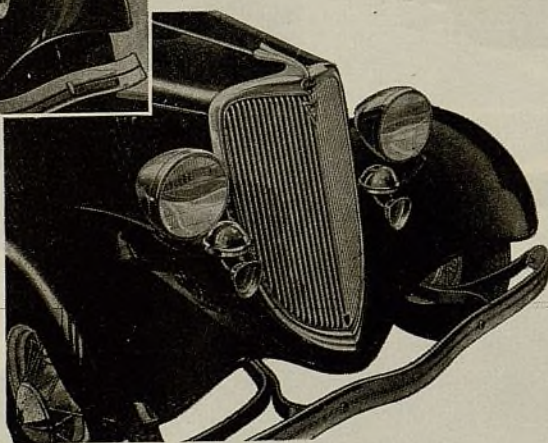
El Hudson y su compañero el Autoplano (Terraplane) se presentan notablemente alterados en aspecto exterior y mecanismo interior. A la izquierda mostramos el sedán de lujo Autoplano y arriba, el modelo coche corriente del Hudson.



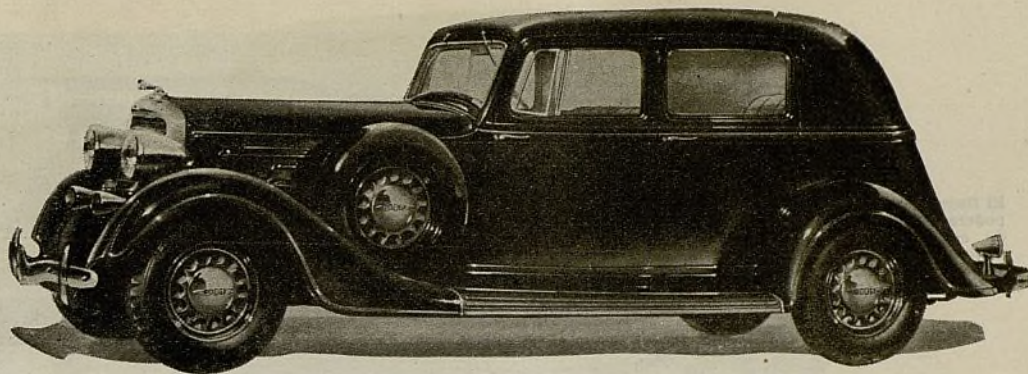
A continuación del anuncio de este nuevo Plymouth con ruedas delanteras de suspensión independiente, aumentó a 3000 su producción diaria, con la esperanza de que en breve llegará a una cifra más alta todavía. La sección delantera del nuevo Plymouth es completamente moderna en estilo. Abajo, a la derecha, mostramos los detalles de esta sección.



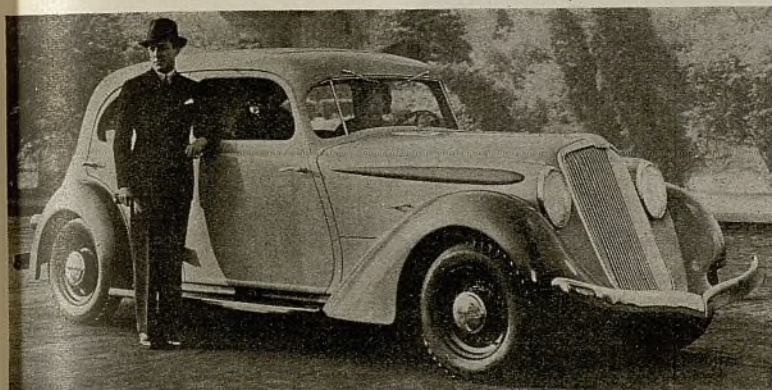
El nuevo Ford V-8 de 1934, anunciado en diciembre del año pasado, se compara aquí con su predecesor de 1933, mostrado arriba.



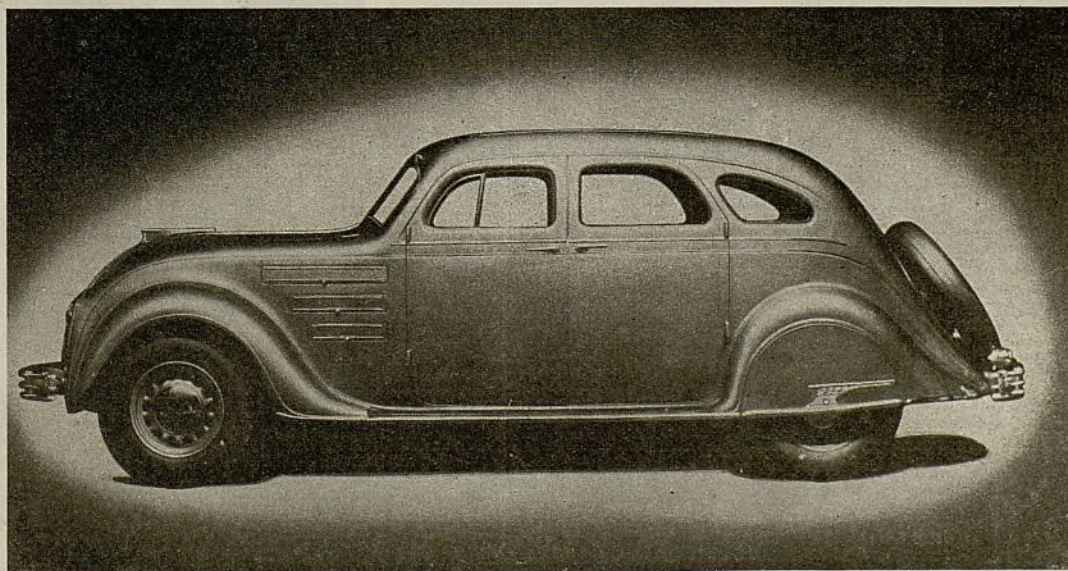
El sedán Pontiac de dos puertas de 1934 es un modelo muy atractivo.



El Dodge de este año se ofrece en dos modelos, de 117 y de 121 pulgadas de distancia entre los ejes. Mostramos aquí el brougham de esta última serie, que refleja todos los cambios de aspecto de las nuevas series. Interesantes detalles son la inclinación de la sección trasera y el sistema de ventilación.

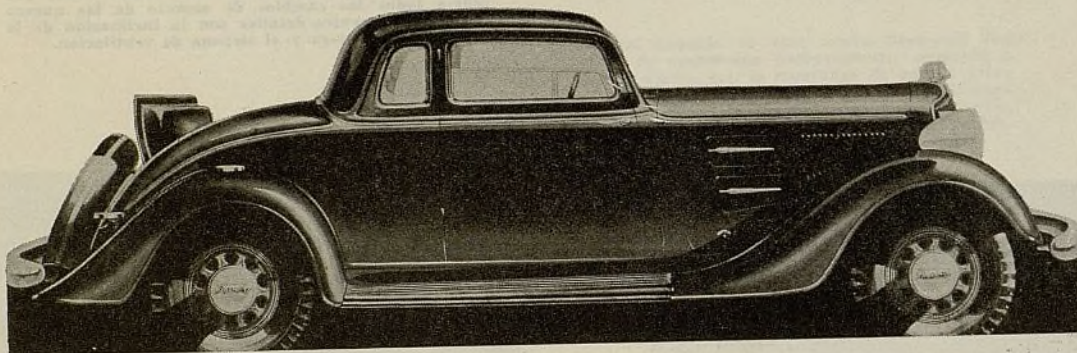
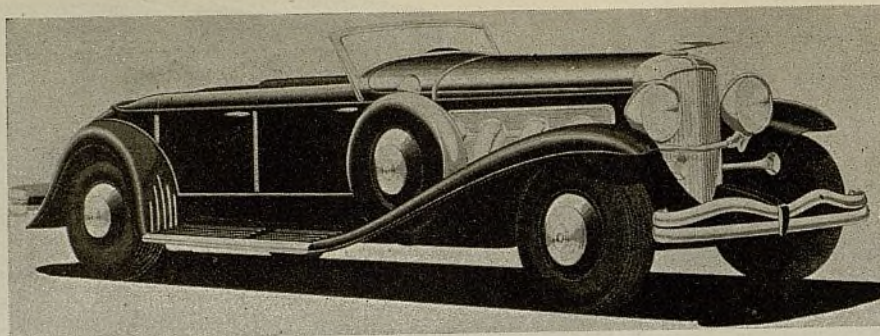


Los nuevos modelos Hupmobile, llamados "aerodinámicos" son radicales en aspecto. No hay espacios entre los guardabarros y el capó. El Hupmobile de seis cilindros, de precio moderado, retiene, sin embargo, gran parte del aspecto de su antecesor del año pasado.

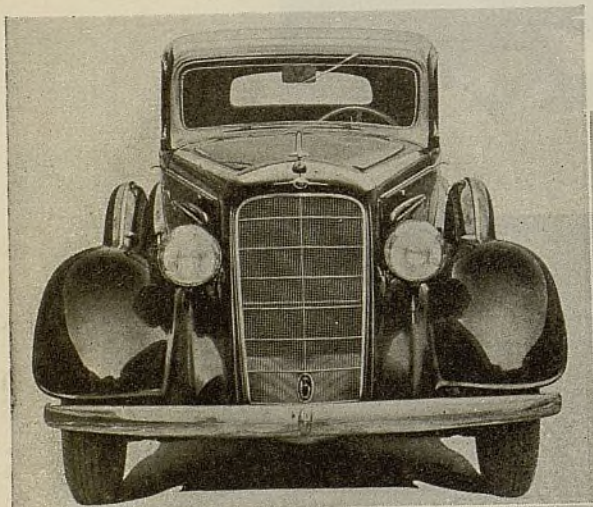


El Airflow Chrysler de ocho cilindros, modelo sedán. El modelo de seis cilindros de esta marca conserva en gran parte su aspecto característico de vehículo de estilo corriente.

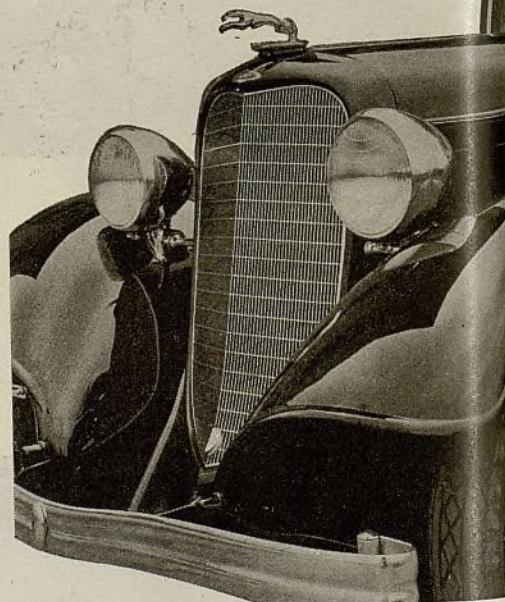
El Duesenberg, el modelo más poderoso y caro, de todos los de construcción americana, se presenta aquí en estilo de faetón, en el cual la capota queda oculta en la sección trasera.



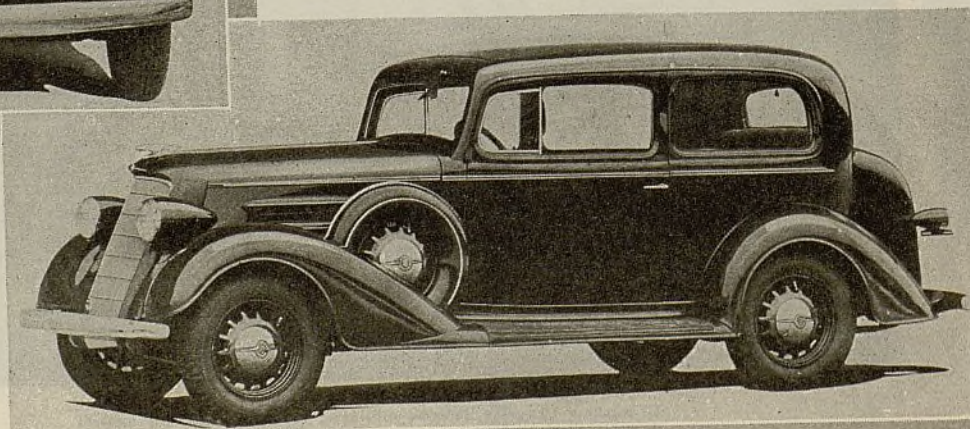
El cupé de lujo Plymouth, con asiento auxiliar trasero. Se ve aquí cómo toda la ventana, incluyendo su poste central, se esconde en la puerta. El modelo de lujo se distingue de los de estilo corriente, por las lumbreras en forma de portezuelas.

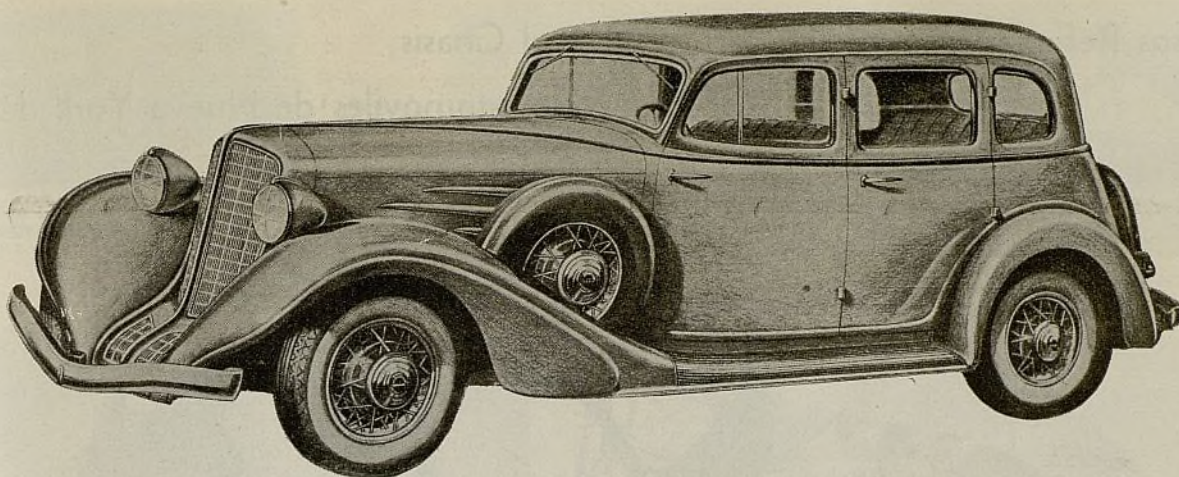


Vista delantera del Lincoln V-12 de 1934, en la cual pueden observarse los interesantes detalles de esta sección. El casco del radiador es de un color igual al de la carrocería.



El Oldsmobile se presenta en nuevo modelo de seis cilindros de precio moderado. Un detalle interesante es el baúl, que forma parte integrante de la carrocería, en varios modelos.





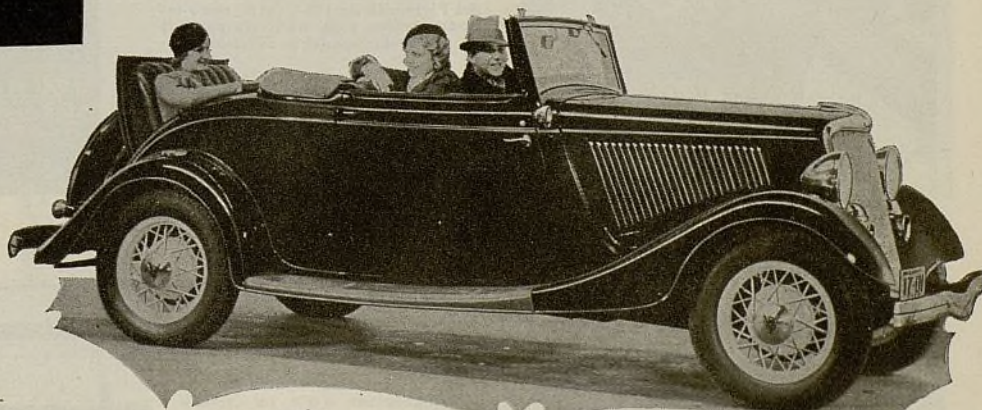
La Auburn regresa al mercado de los automóviles de seis cilindros con un modelo de precio moderado, que sirve de compañero a sus series Standard y Custom de ocho cilindros y sus grandes modelos de doce cilindros. El aspecto, en general, de los nuevos modelos de 1934, es muy distinto del de los de 1933.



La ventilación por el cubretablero del nuevo Buick se abre hacia atrás, recibiendo la corriente de aire que baja por el parabrisa.

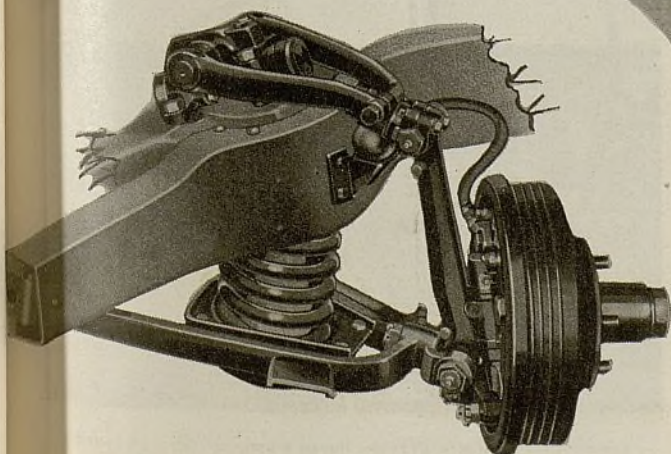


Otro de los nuevos modelos Ford V-8: el cupé de lujo de tres ventanas.

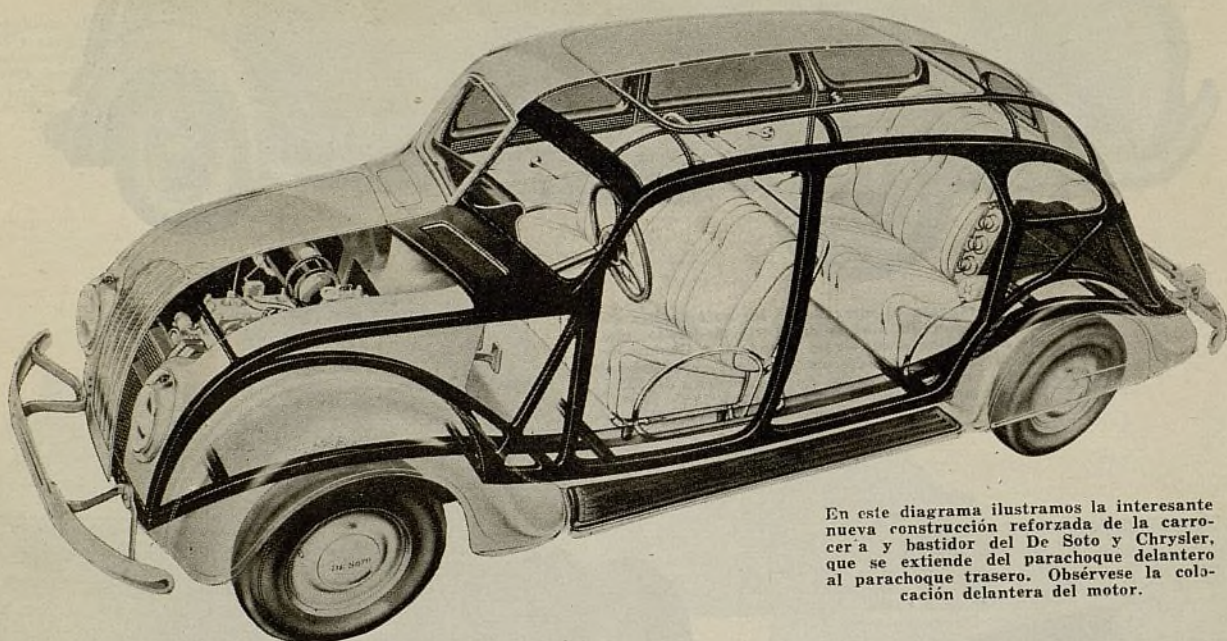


Arriba—Roadster de lujo, con asiento auxiliar trasero, de la nueva serie Ford V-8 de 1934. A mediados de enero de este año, la Ford empezó a construir como 4000 automóviles al día, la producción más grande de todo enero en estos últimos años.

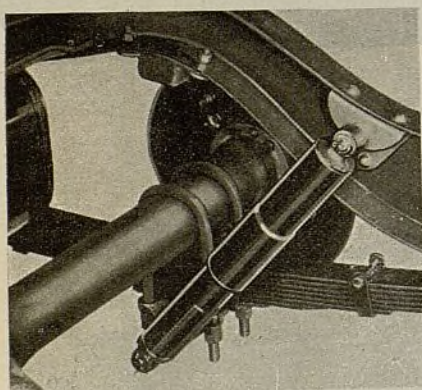
Abajo—Detalles de la suspensión delantera independiente del Dodge de 1934.



Numerosos Refinamientos en la Carrocería y el Chasis vistos en la Exposición de Automóviles de Nueva York de 1934



En este diagrama ilustramos la interesante nueva construcción reforzada de la carrocería y bastidor del De Soto y Chrysler, que se extiende del parachoque delantero al parachoque trasero. Obsérvese la colocación delantera del motor.



Izquierda—En el Hudson se emplean, al frente y atrás, amortiguadores de acción directa. Derecha—Detalles del compartimiento del conductor del Plymouth de 1934, incluyendo los instrumentos y la manivela para la regulación del parabrisa.

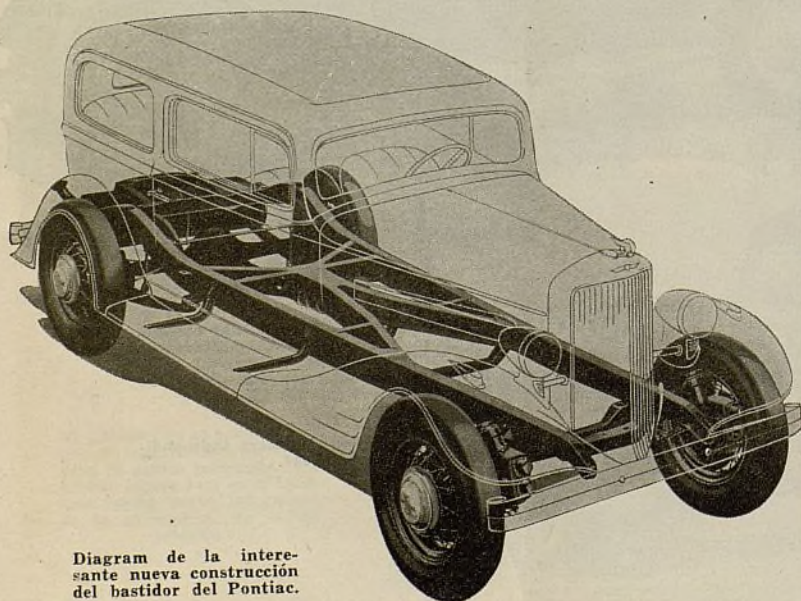
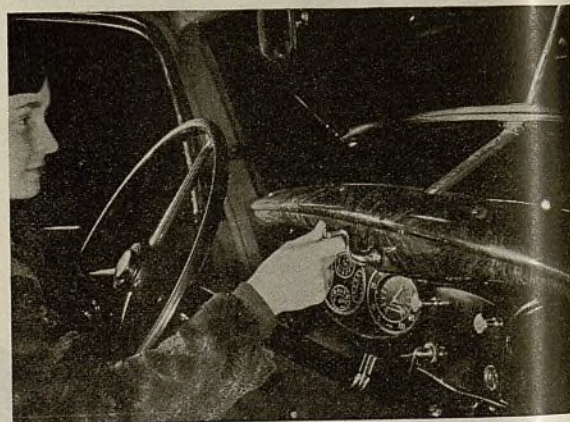
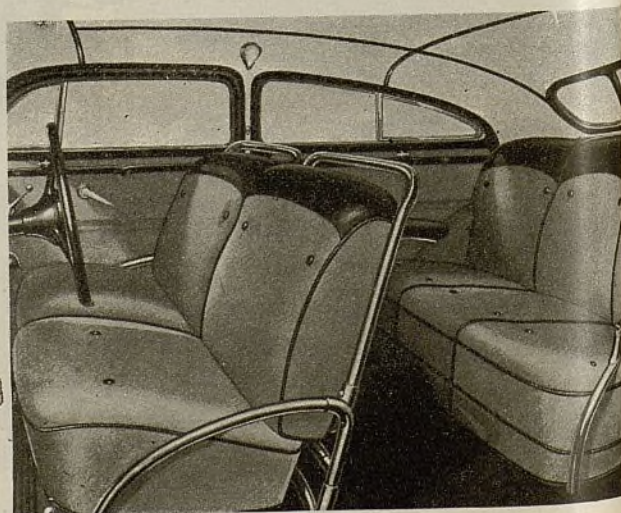
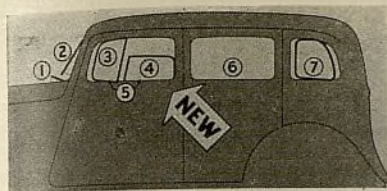


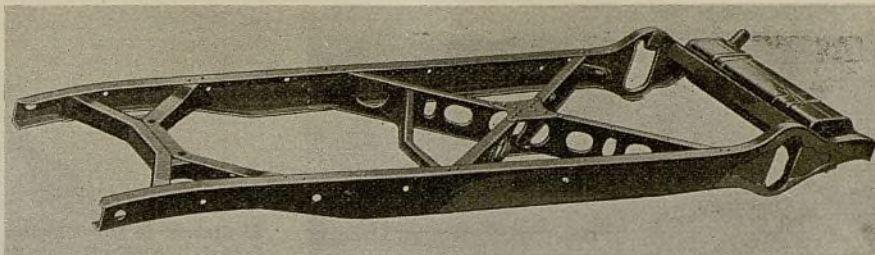
Diagram de la interesante nueva construcción del bastidor del Pontiac.



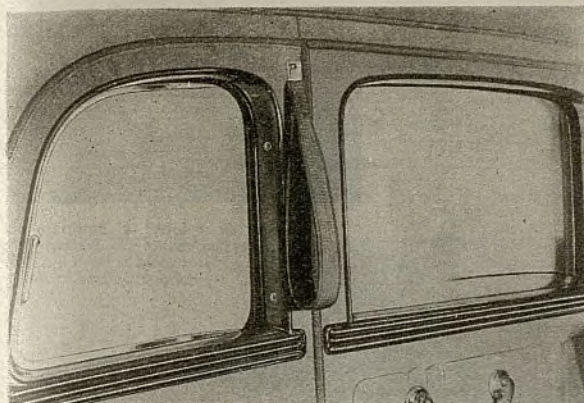
Los asientos del nuevo Chrysler llevan marcos de tubos enchapados de cromo y quedan bien levantados sobre el piso.



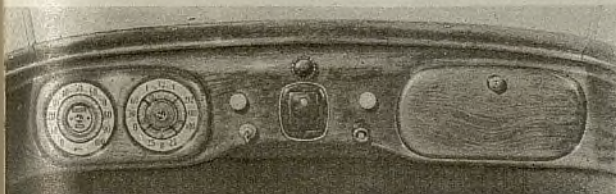
El sistema de ventilación del Dodge, llamado de siete puntos.



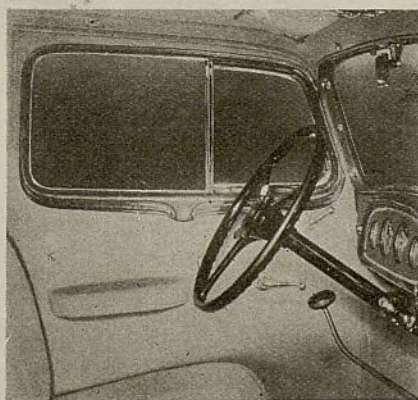
El bastidor del nuevo Graham de seis cilindros tiene un miembro cruzado en X en la sección delantera.



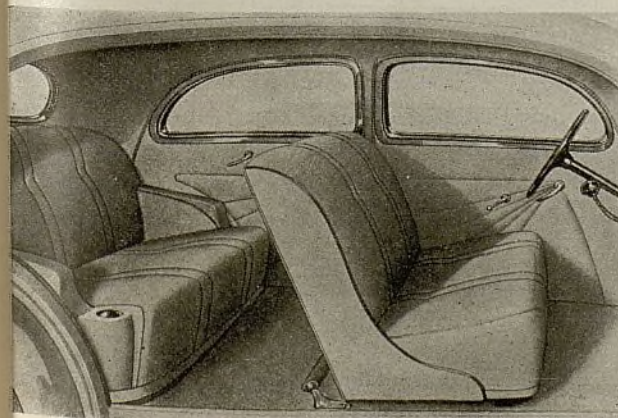
Los sistemas de ventilación son ahora equipos universales. En el Graham, la ventana del cuarterón trasero se inclina para admitir ventilación. Las ventanas delanteras, en posición cerrada, pueden moverse un poco hacia un lado para admitir la entrada de aire.



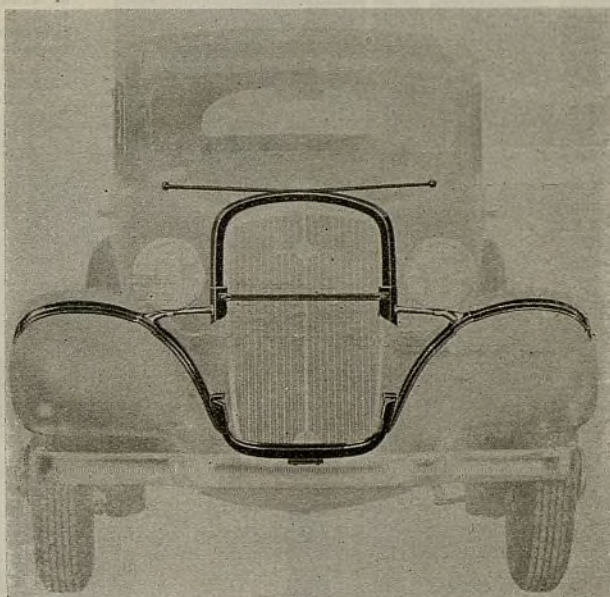
Los paneles de instrumentos han sido grandemente refinados. Los instrumentos que antes se instalaban independientemente, se ven ahora agrupados en un par de indicadores, de muy fácil lectura, como se ve en el nuevo Hupmobile. La mitad del tablero sirve para un compartimiento de guantes y cosas pequeñas. En ciertos modelos se instala un cenicero al centro del tablero, el cual puede quitarse para instalar en su lugar un radioreceptor. El tablero mostrado aquí va provisto de radioreceptor.



Descansabrazo para el conductor, en una carrocería Fisher.



Interior típico de un nuevo Hupmobile de estilo aerodinámico. Este nuevo estilo perfilado permite al estilista la introducción de numerosos refinamientos en aspecto.



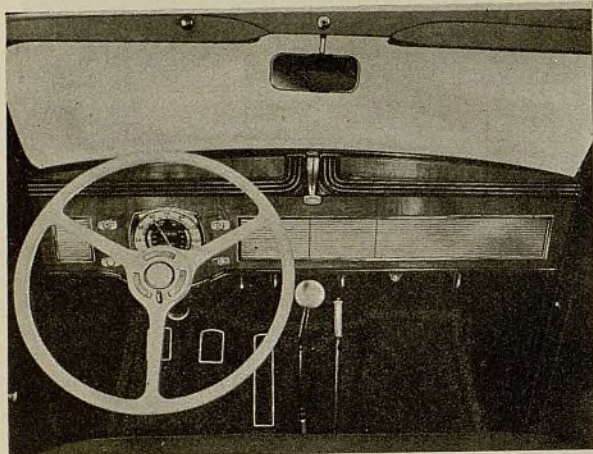
El miembro de soporte de los guardabarros sirve también de sostén, mediante brazos laterales, al radiador, en el nuevo Chevrolet.



Asiento delantero ajustable, levantado sobre el piso, en el nuevo De Soto.



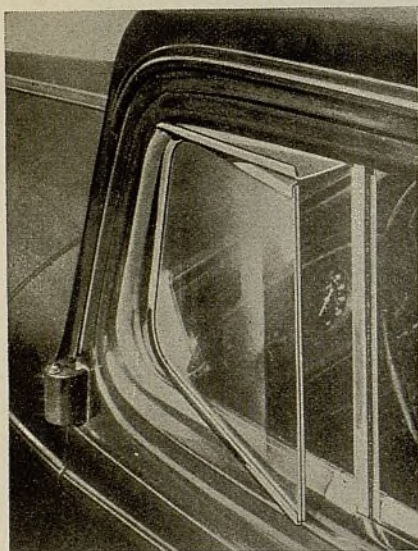
Montaje de la rueda de recambio en el Autoplano (Terraplane) y Hudson.



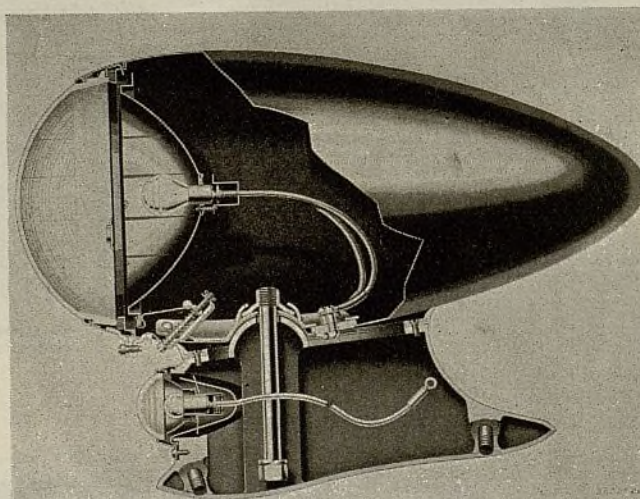
El Graham de ocho cilindros y su compañero de lujo de seis cilindros, llevan en el tablero todos los instrumentos dispuestos en un solo grupo. Un panel de acabado al cromo satinado sirve de tapa a compartimientos de fumador, radio, etc. El acabado del volante de dirección, mango de palanca de enfrenamiento y otros detalles, es de marfil.



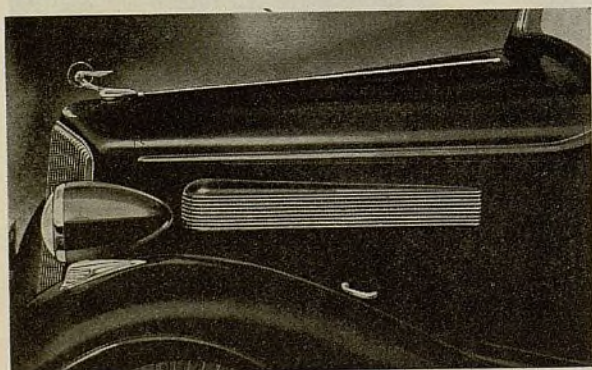
Modo de colocar el equipaje en el compartimiento de la sección trasera del Chrysler Royal e Imperial de ocho cilindros.



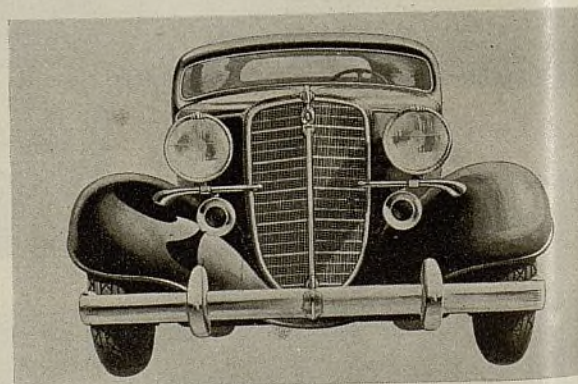
La moldura triangular sobre la ventana de ventilación de las carrocerías Fisher impiden la entrada de agua al interior de la carrocería.



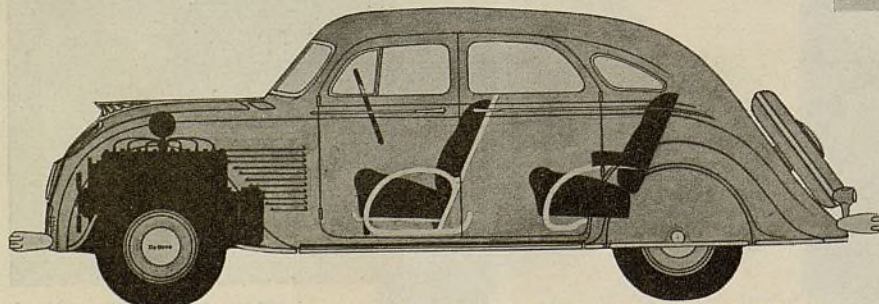
Vista seccional de la lámpara delantera de enfoque fijo y de la lamparita de estacionamiento, en el nuevo Cadillac.



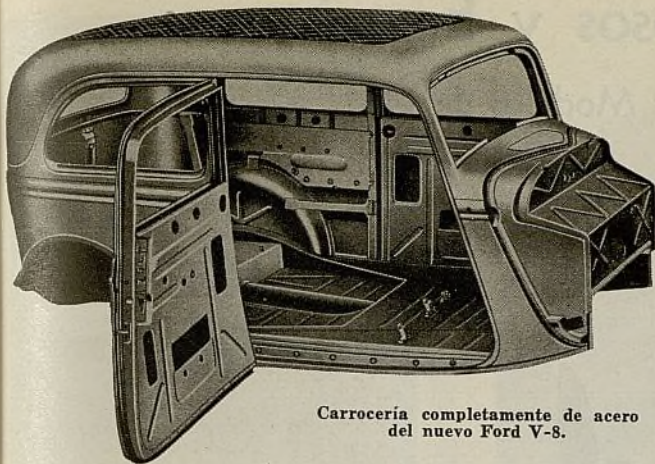
Todas las superficies del Pontiac expuestas a corriente de aire son de estilo rectilíneo, como se ve aquí en las lámparas delanteras y lumbreras del capó.



La sección delantera del Lafayette es similar a la del Nash, con diferencias sólo en montaje de lámparas y bocinas.



En este diagrama del DeSoto, ilustramos la distribución del peso y colocación delantera del asiento trasero. Se dice que de esta nueva disposición resulta notable suavidad de marcha y comodidad para los pasajeros.



Carrocería completamente de acero del nuevo Ford V-8.

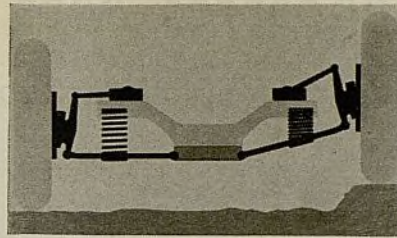
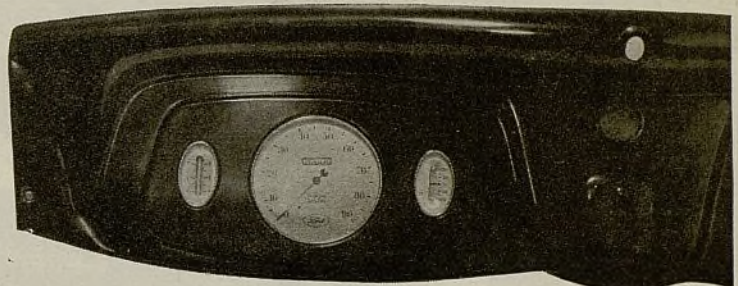
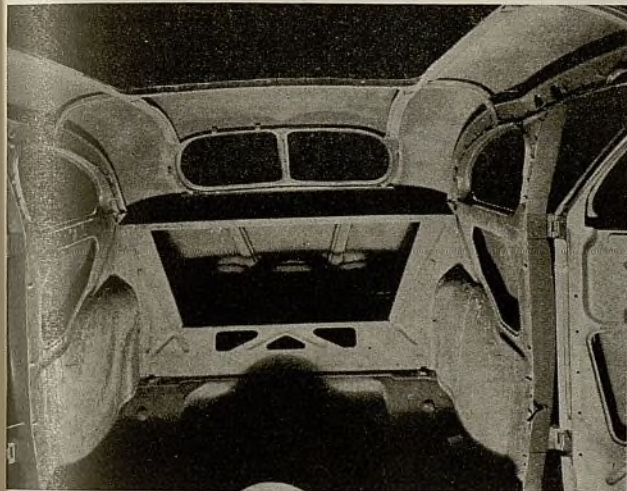


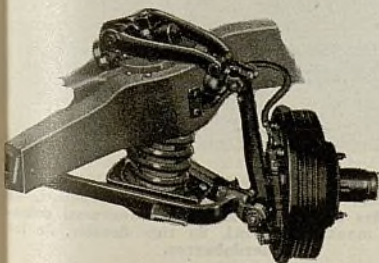
Diagrama ilustrativo de la acción de la suspensión independiente de las ruedas delanteras del Dodge.



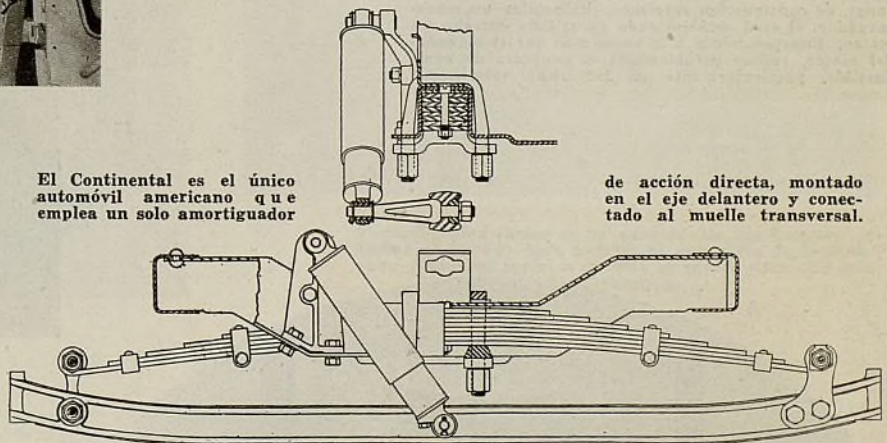
Arriba—Innovaciones introducidas en el tablero de instrumentos del nuevo Ford V-8.



Izquierda—Vista interior de la construcción reforzada de la sección posterior del DeSoto Airflow.

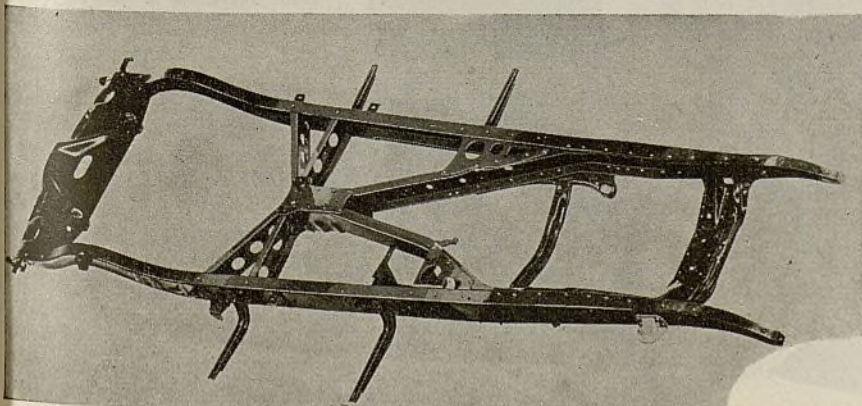


Suspensión independiente de rueda delantera en el Chrysler de seis cilindros.

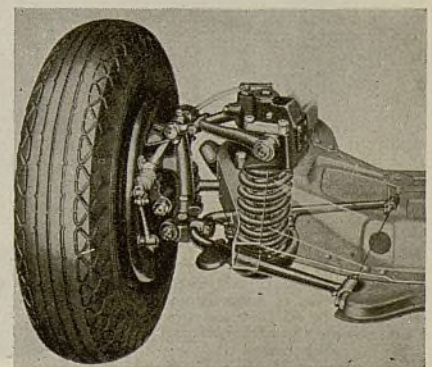


El Continental es el único automóvil americano que emplea un solo amortiguador

de acción directa, montado en el eje delantero y conectado al muelle transversal.



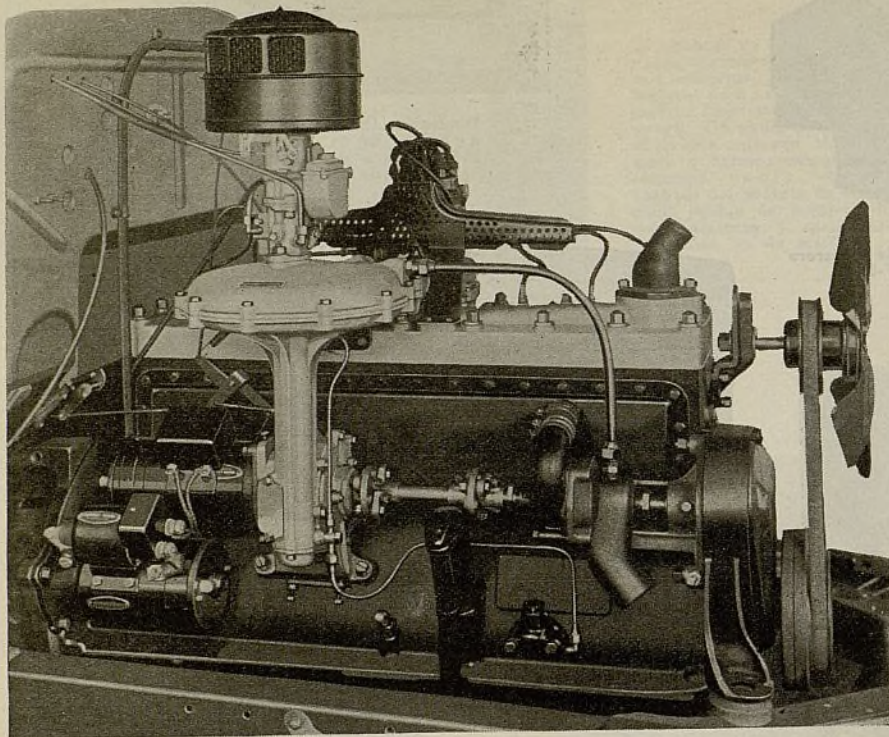
El bastidor del Chevrolet ha sido reforzado mediante la construcción conocida bajo el nombre de YK.



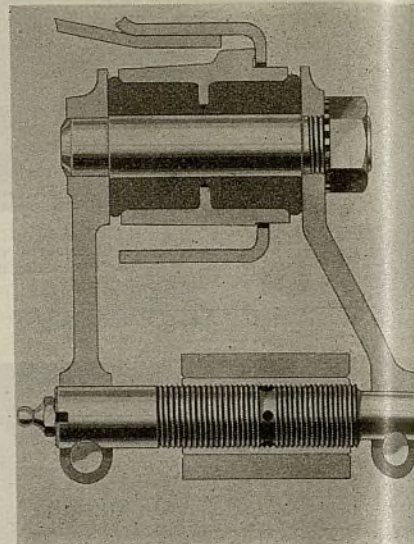
Detalles de la suspensión independiente de rueda delantera del Cadillac.

Motores Más Poderosos y Económicos

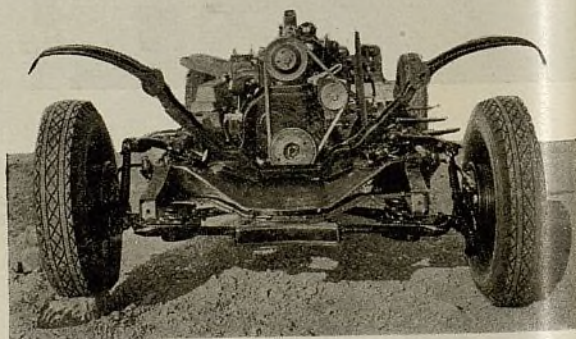
Notables Progresos en los Modelos de 1934



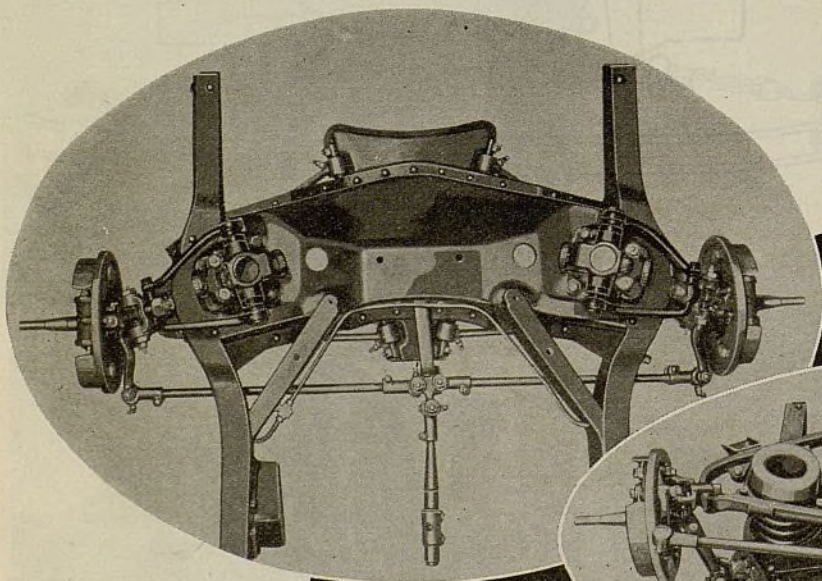
El Graham es el primero de los automóviles americanos, de construcción corriente, en instalar un sobrecargador, el cual está colocado en el lado derecho del motor. Funcionando a 5,75 veces más que el cigüeñal del motor, reduce notablemente el consumo de combustible, particularmente en las altas velocidades.



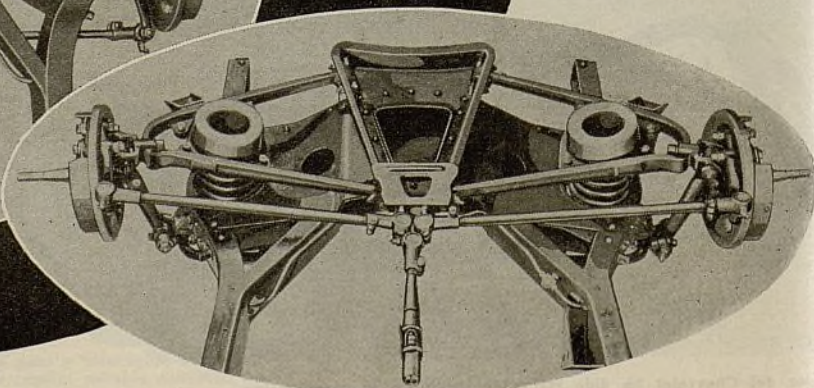
Los gemelos traseros del Cadillac tienen bujes superiores de caucho y bujes inferiores roscados.



Arriba—Vista delantera del chasis del Plymouth, en la cual se ven la suspensión independiente de las ruedas delanteras, miembro transversal delantero y montaje central, de tipo flexible, de los guardabarros.



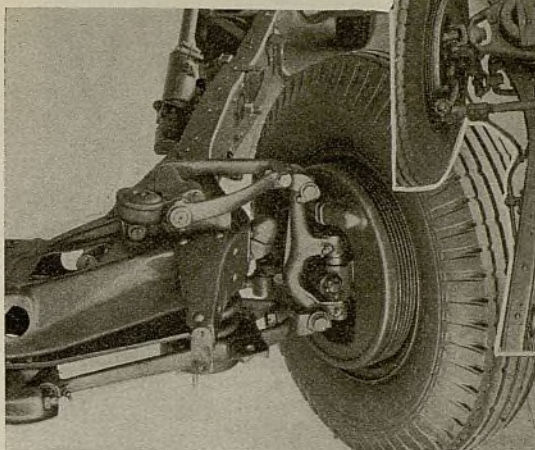
En la suspensión delantera del Plymouth, el amortiguador es parte de la construcción abisagrada del eslabón superior.



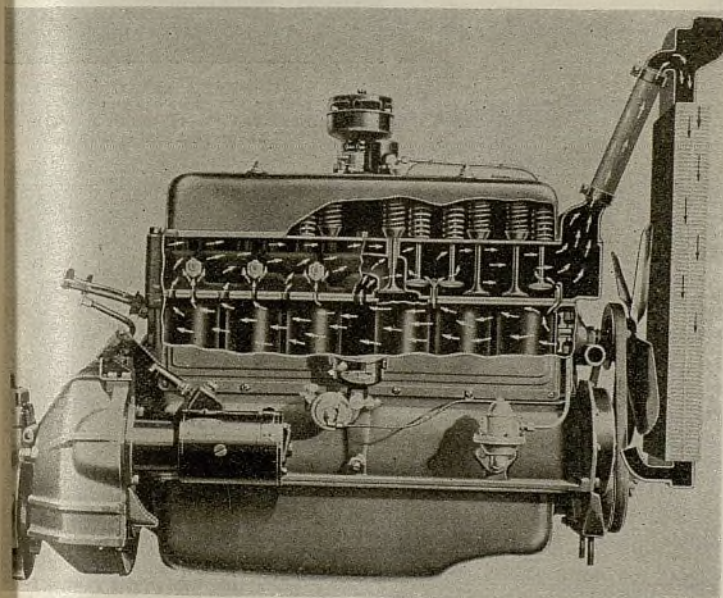
Abajo y a la izquierda—Suspensión delantera del Plymouth, mirada desde abajo, en la cual se ven el montaje de los muelles helicoidales y las conexiones de la dirección.



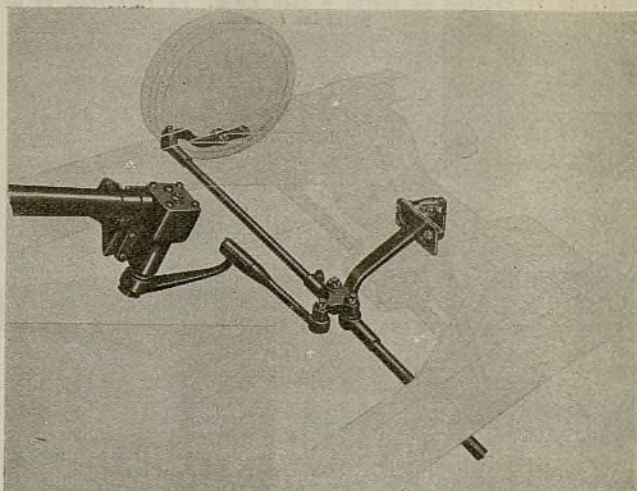
Suspensión delantera del Pontiac. Se diferencia de la de los otros automóviles de la General Motors, en que es del tipo de brazo acodillado.



Dos vistas de la suspensión delantera del Buick. La vista de la derecha muestra los detalles de la parte inferior.



El motor del Chevrolet de 1934. El agua de enfriamiento entra en la culata de los cilindros por surtidores de cobre que la lanzan a la sección de las válvulas de escape.



Para el nuevo Dodge se ha adoptado la construcción de tensor seccionado para mejorar la geometría de la dirección. Todos los modelos de 1934 se caracterizan por más fácil dirección.

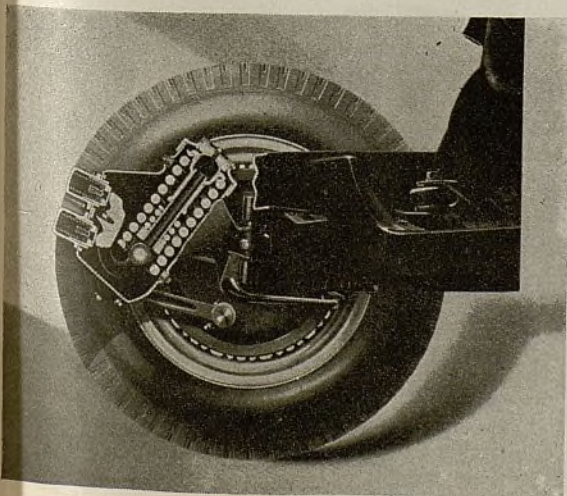
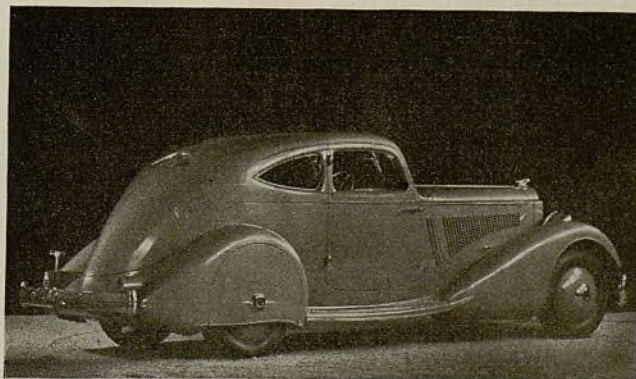
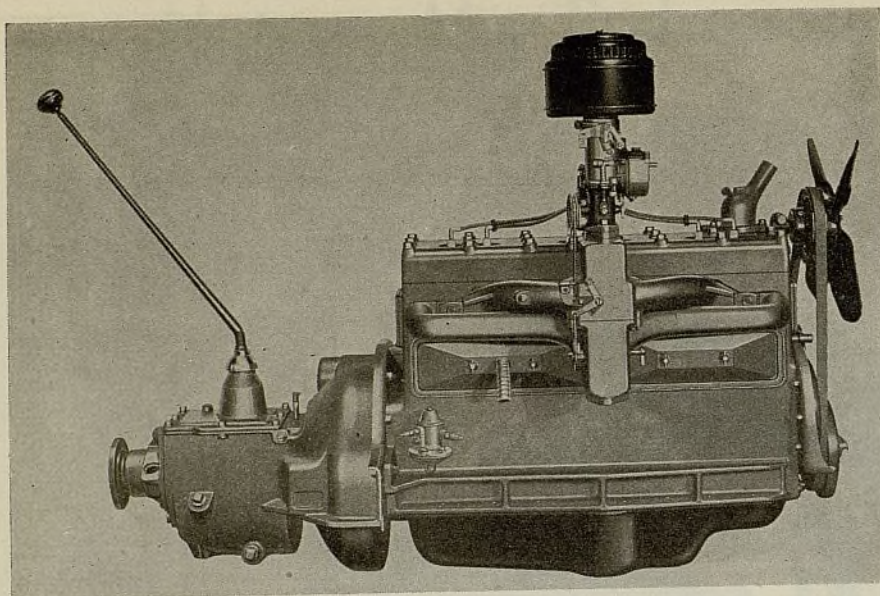


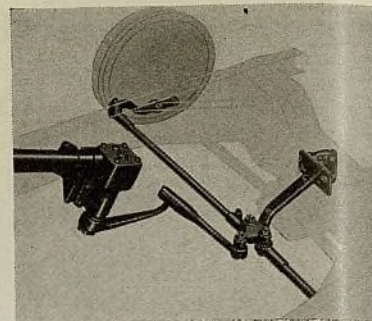
Diagrama del tipo Dubonnet de suspensión delantera independiente, empleado en el Pontiac.



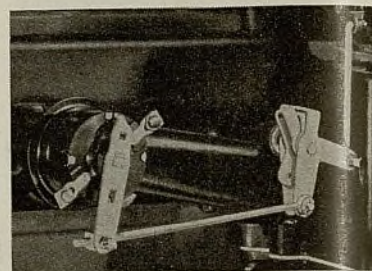
El estilo perfilado es, por supuesto, el rasgo principal de las carrocerías de 1934, particularmente entre los modelos de mayor precio y los especiales de los exhibidos en la reciente exposición en Nueva York. Este Packard despertó sumo interés por el acentuado grado de perfilación de su carrocería. Como se ve, el neumático de recambio va guardado en el compartimiento tapado de atrás.



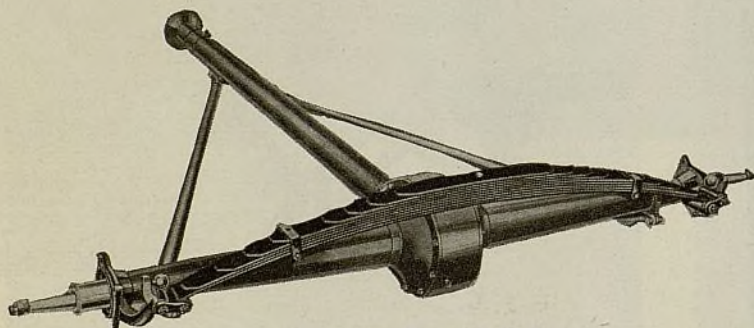
Motor del Lafayette, el nuevo modelo de precio moderado de la Nash. Desarrolla 75 caballos de fuerza a 3200 r.p.m. La cilindrada es de 217,76 pulgadas cúbicas.



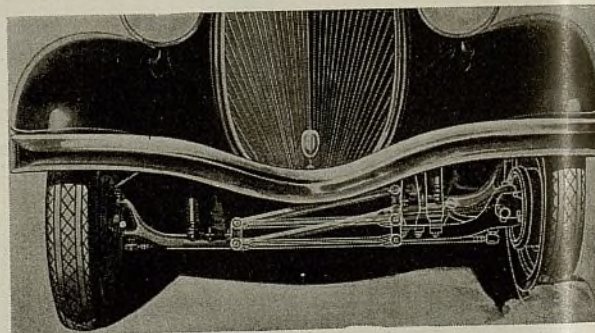
Disposición de la dirección transversal, con eslabón separado para cada muñón, tal como se utiliza en el Dodge.



Detalles del estrangulador automático de aire, con termostato instalado en el múltiple, tal como se emplea en el Pontiac.



Las láminas del muelle transversal trasero del Ford terminan en punta, para evitar rechinido.



El sistema de suspensión delantera "Axleflex" empleado en los Hudson y Autoplano (Terraplane). El Nash y su compañero, el Lafayette, se ofrecen con un sistema similar, a elección del interesado. El tipo corriente de eje queda abisagrado en dos puntos, como se ve en el diagrama, de modo que los choques recibidos por una rueda no se transmiten a la otra.

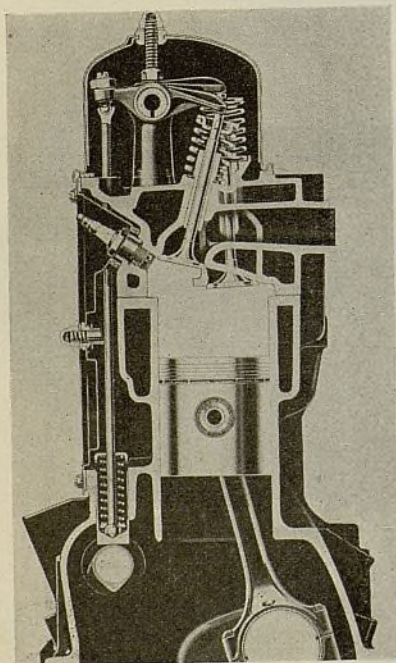
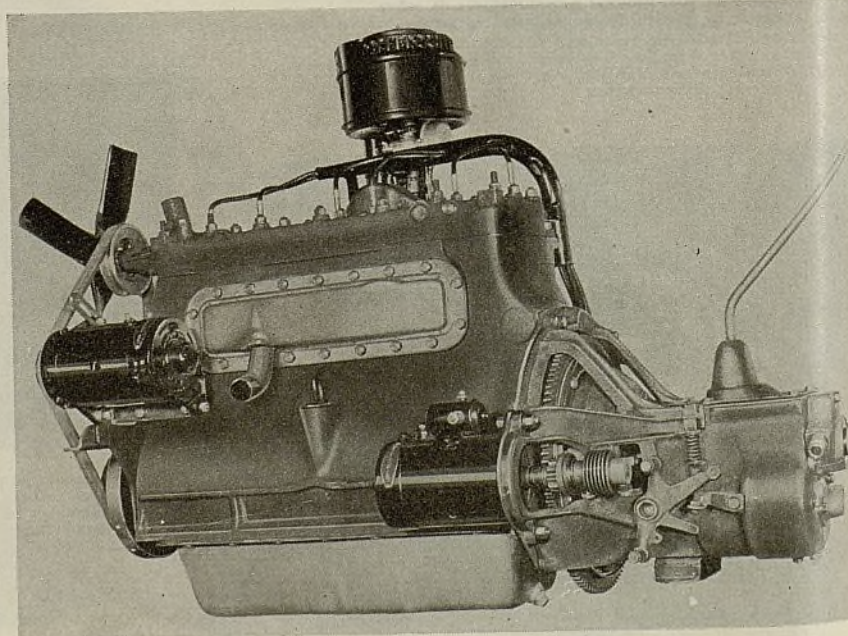
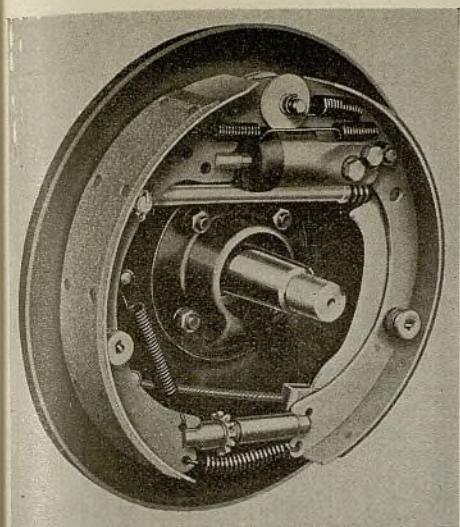


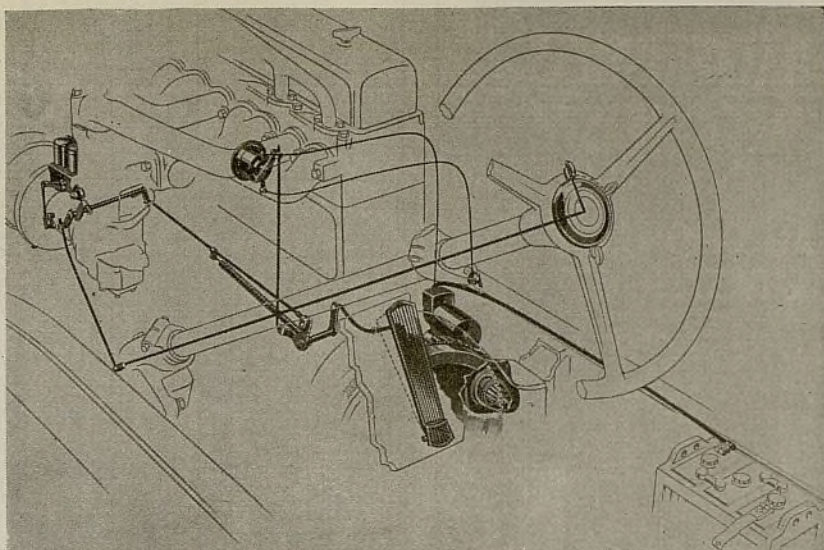
Diagrama de la nueva culata de cilindros del motor Chevrolet, con compresión de 5,45.



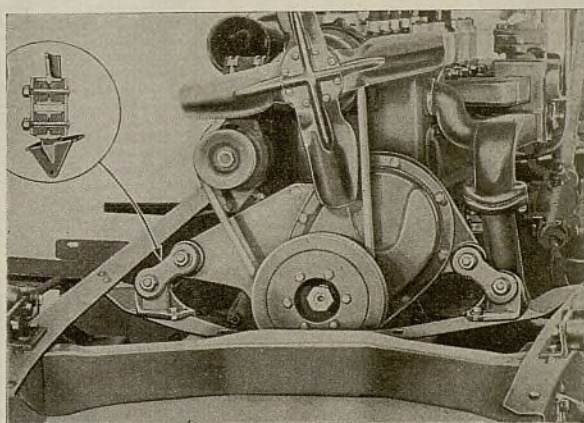
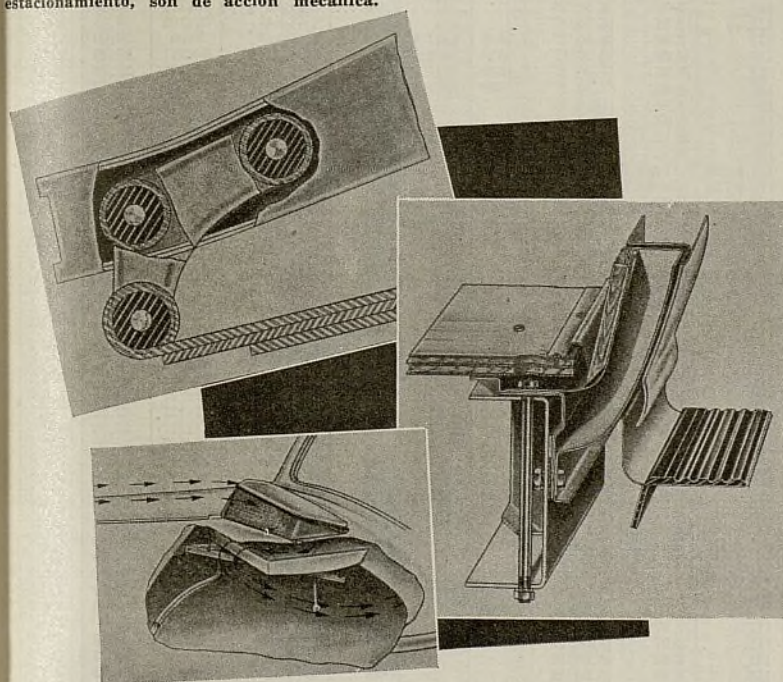
Lado izquierdo del motor del Autoplano (Terraplane) en la que se ve el generador enfriado por aire y el arranque gobernado por selenio.



Los frenos hidráulicos se incluyen en la dotación normal del Oldsmobile. Los frenos accionados por palanca, es decir, los de estacionamiento, son de acción mecánica.

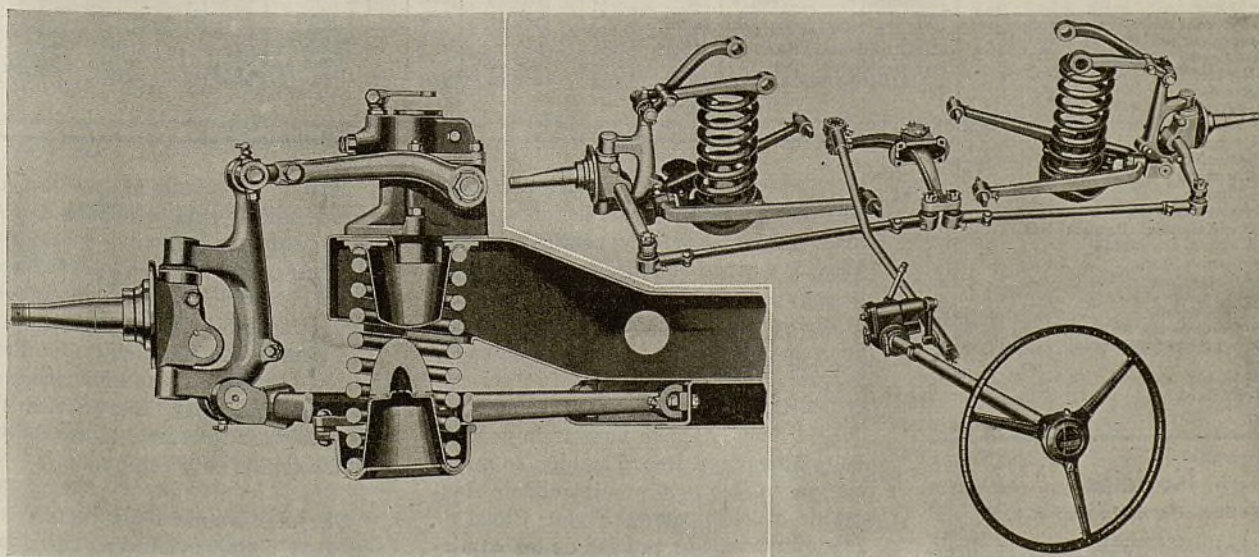


El motor del Buick puede arrancarse con el pie o con la mano. En este diagrama mostramos los detalles de la instalación.



Arriba—Gemelos con bujes de caucho sirven de soportes delanteros al motor de seis cilindros del nuevo Graham.

Izquierda—Interesantes detalles del Auburn. Arriba, a la izquierda, mostramos la instalación de tres bujes de caucho en lugar de resortes, en este gemelo de tipo especial. Abajo se ve el nuevo orificio de ventilación de forma angulada, dispuesto en el cubretablero. A la derecha se ilustra el método de instalación de la carrocería en el bastidor, sin necesidad de soleras.

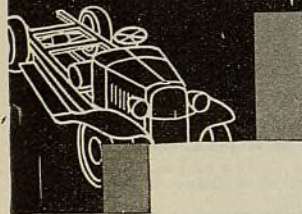


A la izquierda mostramos una parte de la suspensión delantera. A la derecha, la suspensión delantera completa y la instalación de la dirección.

CARACTERISTICAS MECANICAS

AUTOMOVILES de PASAJEROS

Precios de lista al detalle,
con entrega en la fabrica



ABREVIACIONES:

- \$—Largo total
- †—Sedán de 5 pas.
- ††—Sedán de 7 pas.
- §§—Amplificador de freno al vacío
- ††—Se aplica al Std. 7.00 x 15 en el Custom
- 2-P—De dos placas
- A-Lite—Auto-Lite
- B&B—Boze & Beck
- Br-L—Brown-Lipe
- C&L—Leva y palanca
- Clim—Climax
- Colu—Columbia
- D—Dual
- D-R—Delco-Remy
- D-L—Detroit Lubricator
- Det—Detroit Gear
- D-M—Acción mecánica directa
- Ex-DS—Fr. ext. en arbol trans
- Ex-Fw—Fr. ext. en 4 ruedas
- Ex-Pw—Fr. ext. en rue. tr.
- F—Flotante Eje
- FF—Flotante
- Gem—Gemmer
- Hyd—Hidráulico
- In-Fw—Fr. Int. en 4 ruedas
- In-F&R—Interiores en la ruedas delanteras y traseras
- In-Rw—Interiores en las ruedas traseras
- Lyc—Lycorning
- M—Metal
- Mec—Mechanics
- M-D—Disco múltiple
- N-E—North East
- N-P—New Process Gear Co.
- Own—Propio
- Opc—Opcional
- Pre—Prest-O-Lite
- Pump—Bomba
- Roc—Rockford
- Rus—Russell
- Sag—Saginaw
- Salis—Salisbury
- S-P—De una placa
- Stro—Stromberg
- The—Thermoid
- Tim—Timken
- Univ—Universal
- Uni-Pr—Universal Products Co.
- Vac—Vacío o aspiración
- W-C—Warner Corp.
- W-G—Warner Gear
- W&R—Tornillo sin fin y rodillo dentado
- W&S—Tornillo sin fin y sector
- W&W—Tornillo sin fin y rueda
- War—Warner Corp.
- Will—Willard

Noticias

(Continuación de la página 9)

Reo se halla de nuevo bajo la dirección personal inmediata de R. E. Olds, uno de los más conocidos veteranos de

MODELO Y MARCA	Distancia entre los ejes		Tamaño de los Neumáticos (pulg.)	Peso		Marca	No. de cilindros	No. de cilindros diámetro interior y carrera de embolo		Potencia (fórmula N. A. C. C.)	Cilindrada		Potencia Máxima al freno a las R.P.M. especificada.	
	Pulg.	Metros		(en lbs.)	Kilogramos			Pulg.	Milímetros		Pulg.	Cc.		
1 Auburn..... "8-101"	127	3.23	17x5.50	3675	1666.8	Lycor.....	8 3/4x4 1/2	76x121	28.80	268.6	44	100-3400	268.6	100-3400
2 Auburn..... "8-101"	136	3.45	17x6.00			Lycor.....	8 3/4x4 1/2	76x121	28.80	268.6	44	100-3400	268.6	100-3400
3 Auburn..... "8-105"	127	3.23	17x6.00	3955	1793.8	Lycor.....	8 3/4x4 1/2	76x121	28.80	268.6	44	100-3400	268.6	100-3400
4 Auburn..... "12-161"	133	3.38	17x6.00	4465	2025.2	Lycor.....	12 3/4x4 1/2	79x108	46.88	391.1	61	160-3400	391.1	160-3400
5 Auburn..... "12-165"	133	3.38	17x6.50	4870	2208.9	Lycor.....	12 3/4x4 1/2	79x108	46.88	391.1	61	160-3400	391.1	160-3400
6 Buick..... "34-50"	119	3.02	7.00/16			Own.....	8 3/4x4 1/2	75x108	28.2	235.3	33	88-3200	235.3	88-3200
7 Buick..... "34-60"	128	3.25	7.50/16			Own.....	8 3/4x4 1/2	79x118	30.63	278.0	43	100-3200	278.0	100-3200
8 Buick..... "34-90"	136	3.45	7.50/16			Own.....	8 3/4x4 1/2	84x127	35.12	344.8	53	116-3200	344.8	116-3200
9 Cadillac..... "355-D"	136	3.45	7.00/17			Own.....	8 3/4x4 1/2	86x125	36.4	353.5	57	130-3600	353.5	130-3600
10 Cadillac..... "370-D"	146	3.71	7.50/17			Own.....	12 3/4x4 1/2	79x102	46.9	368.6	60	150-3600	368.6	150-3600
11 Cadillac..... "452-D"	154	3.92	7.50/17			Own.....	16 3/4x4 1/2	76x102	57.5	452.7	74	185-3800	452.7	185-3800
12 Chevrolet..... "DC"	107	2.72	5.25/17			Own.....	6 3/4x4 1/2	84x89	26.3	181.2	29	60-3000	181.2	60-3000
13 Chevrolet..... "DA"	112	2.845	5.50/17			Own.....	6 3/4x4 1/2	84x102	26.3	206.8	33	80-3300	206.8	80-3300
14 Chrysler..... "Six"	117	2.96	6.50x16			Own.....	6 3/4x4 1/2	83x114	25.35	223.9	33	90-3400	223.9	90-3400
15 Chrysler..... "Airflow 8"	123	3.13	7.00x16			Own.....	8 3/4x4 1/2	83x105	33.80	273.8	40	135-3200	273.8	135-3200
16 Chrysler..... "Airflow Imp."	128	3.25	7.50x16			Own.....	8 3/4x4 1/2	89x127	39.20	384.8	46	40-2700	384.8	40-2700
17 Continental..... Beacon	102	2.59	17x5.25	2090	948.0	Own.....	4 3/4x4 1/2	85x102	18.22	143.1	23	65-3500	143.1	65-3500
18 Continental..... Flyer	107	2.72	17x5.25	2200	997.9	Own.....	6 3/4x4 1/2	76x102	21.60	169.6	23	85-3600	169.6	85-3600
19 Continental..... Ace	114	2.90	17x5.50	3200	1451.4	Own.....	6 3/4x4 1/2	85x102	27.34	214.7	33	115-3300	214.7	115-3300
20 Cord..... "L-29"	137 1/2	3.49	18x7.00	4620	2095.5	Lycor.....	8 3/4x4 1/2	83x114	33.80	298.6	40	140-2600	298.6	140-2600
21 Cunningham..... V-9	132-142	3.35-3.61	19/7.00	4600	2086.5	Own.....	8 3/4x4 1/2	99x127	48.05	471.0	72	79-3400	471.0	79-3400
22 De Soto..... "115 1/2"	115 1/2	2.93	6.00x16 1/2	3120	1415.2	Own.....	6 3/4x4 1/2	85x114	27.34	217.7	33	75-3600	217.7	75-3600
23 Dodge Bros..... "Six"	117	2.96	6.00x16	2725	125.8	Own.....	6 3/4x4 1/2	79x111	23.44	201.3	33	265-4200	201.3	265-4200
24 Duesenberg..... "St. 8"	142 1/2	3.62	31x6.75	4550	2063.8	Own.....	8 3/4x4 1/2	95x121	45.00	420.0	40	265-4200	420.0	265-4200
25 Duesenberg..... "St. 8"	153 1/2	3.91	31x6.75	4625	2097.7	Own.....	8 3/4x4 1/2	95x121	45.00	420.0	40	114-3200	420.0	114-3200
26 Du Pont..... "G"	141	3.59	6.50/20			Own.....	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	52	50-2800	322.0	50-2800
27 Ford..... "4"	112	2.84	5.50/17			Own.....	4 3/4x4 1/2	99x108	24.03	200.5	32	82-3900	200.5	82-3900
28 Ford..... "8"	112	2.84	5.50/17	2575	1167.9	Own.....	4 3/4x4 1/2	78x95	30.00	221.0	32	100-3100	221.0	100-3100
29 Franklin..... "Olympic"	118	3.00	6.00/17	3620	1642.0	Own.....	6 3/4x4 1/2	89x121	29.40	274.0	40	100-3100	274.0	100-3100
30 Franklin Supercharged Air'n	132	3.35	7.00/17	4500	2011.0	Own.....	6 3/4x4 1/2	89x121	29.40	274.0	40	92-3400	274.0	92-3400
31 Franklin..... Supercharged 12	144	3.66	7.50/17	5650	2562.8	Own.....	12 3/4x4 1/2	83x102	50.70	398.0	42	85-3400	398.0	85-3400
32 Graham..... "Std. Six"	116	2.94	16x6.25			Own.....	6 3/4x4 1/2	83x114	25.35	224.0	33	85-3400	224.0	85-3400
33 Graham..... "De Luxe Six"	116	2.94	16x6.25			Own.....	6 3/4x4 1/2	83x114	25.35	224.0	33	95-3400	224.0	95-3400
34 Graham..... "Special Eight"	123	3.12	16x6.50			Own.....	8 3/4x4 1/2	79x102	31.25	245.4	40	95-3400	245.4	95-3400
35 Graham..... "Std. Eight"	123	3.12	16x6.50			Own.....	8 3/4x4 1/2	79x102	31.25	245.4	40	135-4000	245.4	135-4000
36 Graham..... "Custom Eight"	123 & 138	3.12 & 3.50	16x7.00			Own.....	8 3/4x4 1/2	83x102	33.80	265.4	40	101-3600	265.4	101-3600
37 Hudson..... "Eight"	116 & 123	2.95 & 3.13	16x6.25			Own.....	8 3/4x4 1/2	76x114	28.80	254.4	40	90-3400	254.4	90-3400
38 Hupmobile..... "321"	121	3.07	17x6.00	3290	1492.3	Own.....	6 3/4x4 1/2	85x108	27.34	228.1	33	96-3600	228.1	96-3600
39 Hupmobile..... "322"	122	3.10	17x6.00	3650	1655.6	Own.....	8 3/4x4 1/2	76x118	28.80	261.5	40	109-3500	261.5	109-3500
40 Hupmobile..... "326"	126	3.20	17x6.50	3845	1743.9	Own.....	8 3/4x4 1/2	81x121	32.51	303.2	40	75-3200	303.2	75-3200
41 Lafayette (Nash)..... "110"	113	2.87	5.50x17			Own.....	6 3/4x4 1/2	83x111	25.35	217.7	33	80-3700	217.7	80-3700
42 La Salle..... "350-D"	119	3.023	7.00/16			Own.....	8 3/4x4 1/2	76x108	28.8	240.3	33	150-3400	240.3	150-3400
43 Lincoln..... "V12-145"	145	3.68	18x7.50	5790	2626.3	Own.....	12 3/4x4 1/2	83x114	50.70	448.0	72	125-3400	448.0	125-3400
44 Lincoln..... "V12-136"	136	3.45	18x7.00	5270	2390.4	Own.....	12 3/4x4 1/2	76x114	43.20	381.7	72	200-3400	381.7	200-3400
45 Marmon..... "16"	145	3.68	7.00/18	5360	2431.2	Own.....	16 3/4x4 1/2	79x102	62.50	490.8	80	88-3200	490.8	88-3200
46 Nash..... "1220"	116	2.95	5.50x17	3370	1596.6	Own.....	6 3/4x4 1/2	85x111	27.34	234.0	33	100-3400	234.0	100-3400
47 Nash..... "1280"	121	3.07	6.50x16	3540	1673.7	Own.....	8 3/4x4 1/2	79x108	31.25	260.8	40	84-3400	260.8	84-3400
48 Oldsmobile..... "F-34"	114	2.896	5.50/17			Own.....	6 3/4x4 1/2	84x105	26.3	213.3	33	90-3350	213.3	90-3350
49 Oldsmobile..... "L-34"	119	3.023	7.00/16	4640	2104.9	Own.....	8 3/4x4 1/2	76x108	28.8	240.3	33	120-3200	240.3	120-3200
50 Packard 8..... "1100"	129	3.28	17x7.00	4660	2113.9	Own.....	8 3/4x4 1/2	81x127	32.50	320.0	40	120-3200	320.0	120-3200
51 Packard 8..... "1101"	136 1/2	3.46	17x7.00	4660	2113.9	Own.....	8 3/4x4 1/2	81x127	32.50	320.0	40	120-3200	320.0	120-3200
52 Packard 8..... "1102"	141 1/2	3.59	17x7.00	4945	2243.0	Own.....	8 3/4x4 1/2	81x127	32.50	320.0	40	145-3200	320.0	145-3200
53 Packard Super 8..... "1103"	134 1/2	3.43	17x7.00	4890	2218.1	Own.....	8 3/4x4 1/2	89x127	39.20	384.8	46	145-3200	384.8	145-3200
54 Packard Super 8..... "1104"	141 1/2	3.60	17x7.00	4985	2261.2	Own.....	8 3/4x4 1/2	89x127	39.20	384.8	46	145-3200	384.8	145-3200
55 Packard Super 8..... "1105"	146 1/2	3.73	17x7.00	5245	2379.1	Own.....	8 3/4x4 1/2	89x127	39.20	384.8	46	160-3200	384.8	160-3200
56 Packard 12..... "1107"	141 1/2	3.60	17x7.50	5530	2508.4	Own.....	12 3/4x4 1/2	87x102	56.72	445.5	72	160-3200	445.5	160-3200
57 Packard 12..... "1108"	146 1/2	3.73	17x7.50	5700	2585.5	Own.....	12 3/4x4 1/2	87x102	56.72	445.5	72	175-3400	445.5	175-3400
58 Pierce-Arrow..... "1242"	137 & 142	3.48 & 3.61	7.50x17			Own.....	12 3/4x4 1/2	89x102	58.80	462.0	72	175-3400	462.0	175-3400
59 Pierce-Arrow..... "1247"	147 & 142	3.73 & 3.61	7.50x17			Own.....	12 3/4x4 1/2	89x102	58.80	462.0	72	160-3400	462.0	160-3400
60 Pierce-Arrow..... "1236"	136 & 139	3.45 & 3.53	7.00x17			Own.....	12 3/4x4 1/2	89x102	58.80	462.0	72	135-3400	462.0	135-3400
61 Pierce-Arrow..... "836"	136 & 139	3.45 & 3.53	7.00x17			Own.....	8 3/4x4 1/2	89x121	39.20	366.0	46	70-3600	366.0	70-3600
62 Plymouth..... "Standard"	108	2.73	5.25x17	2680	1215.4	Own.....	6 3/4x4 1/2	79x105	23.44	189.8	33	70-3600	189.8	70-3600
63 Plymouth..... "De Luxe"	114	2.90	5.25x17	2680	1215.4	Own.....	6 3/4x4 1/2	79x105	23.44	189.8	33	84-3800	189.8	84-3800
64 Pontiac..... "603"	117 1/2	2.978	6.00/17			Own.....	8 3/4x4 1/2	81x89	32.6	223.4	40	85-3200	223.4	85-3200
65 Reo..... "S-Flying Cloud"	118	2.97	6.00/17			Own.....	6 3/4x4 1/2	85x127	27.34	268.0	40	125-3300	268.0	125-3300
66 Reo..... "Royale N-33"	131	3.33	6.50/18			Own.....	8 3/4x4 1/2	85x127	36.45	358.0	40	125-3300	358.0	125-3300
67 Reo..... "Royale Customs"	135	3.43	6.50/18			Own.....	8 3/4x4 1/2	85x127	36.45	358.0	40	88-3600	358.0	88-3600
68 Studebaker..... "Dictator Six"	113	2.87	17x5.50	2900	1501.3	Own.....	8 3/4x4 1/2	83x105	25.4	205.3	33	109-3400	205.3	109-3400
69 Studebaker..... "Com'r '8"	119	3.02	17x6.00	3300	1535.0	Own.....	8 3/4x4 1/2	78x95	30.00	221.0	32	110-3600	221.0	110-3600
70 Studebaker..... Pres '88"	123	3.13	17x6.50	3480	1651.0	Own.....	8 3/4x4 1/2	78x108	30.00	250.4	40	85-3200	250.4	85-3200
71 Stutz..... "LA	127 1/2	3.24	6.00x19	4383	1988.1	Own.....	6 3/4x4 1/2	85x114	27.34	241.5	33	113-3300	241.5	113-3300
72 Stutz..... "SV16 and DV32"	134 1/2 & 145	3.41 & 3.68	7.00x18	4885	2215.7	Own.....	8 3/4x4 1/2	85x114	27.34	241.5	33	70-3600	241.5	70-3600
73 Terraplane-Autoplane.....	112	2.84	17x5.50			Own.....								

Cilindrada	Potencia Máxima al freno a las R.P.M. especificada.	Compresiones	Sistema de Combustible		Marca del generador y motor de arranque	Marca del sistema de encendido	Acumulador		Embrague		Marca del cambio de marcha	Univer- sales		Eje Trasero		De Pie		De mano y locación	Mecanismo de dirección						
			Marca del carburador	Diámetro (pulg.)			Tipo de alimentación	Marca	Voltaje y Amperios- hora	Tipo		Marca	Tipo	Marca	Tipo	Desmultipli- caciones de engranajes	Tipo y locación		Aplicación	Marca del eje delantero		Marca	Tipo		
268.6	100-3400	5.26	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-104	S-P	Long.	Det	M	Uni-Pr	Col.	1 1/2	F	4.70	In-Fw	D-M	In-Fw	Col.	Ross.	C&R	1
268.6	100-3400	5.26	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-104	S-P	Long.	Det	M	Uni-Pr	Col.	1 1/2	F	4.70	In-Fw	D-M	In-Fw	Col.	Ross.	C&R	2
268.6	100-3400	5.26	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	USL	6-104	S-P	Long.	Det	M	Uni-Pr	Col.	1 1/2	F	4.70	In-Fw	Hyd	In-Fw	Col.	Ross.	C&R	3
391.1	160-3400	5.75	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-121	2-P	Long.	Det	M	Mec.	Col.	1 1/2	F	4.08	In-Fw	Hyd	In-Fw	Col.	Ross.	C&R	4
391.1	160-3400	5.75	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-121	2-P	Long.	Det	M	Mec.	Col.	1 1/2	F	4.08	In-Fw	Hyd	In-Fw	Col.	Ross.	C&R	5
331.3	88-3200	5.25-1	Marvel	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-100	S-P	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.89	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	6
331.3	100-3200	5.25-1	Marvel	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-120	S-P	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.7	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	7
344.8	116-3200	4.95-1	Marvel	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-135	2-P	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	8
353	130-3400	6.25-1	D-L	2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-130	M-D	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.60	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	9
368	150-3600	6.00-1	D-L	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-160	M-D	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.80	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	10
452	185-3800	6.00-1	D-L	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-190	M-D	Own	Own	M	Own	Own	3/4	F	4.64	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	11
481	60-3000	5.35-1	Carter	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-86	S-P	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Own	W&S	12
206.8	80-3300	5.45-1	Carter	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-90	S-P	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	ISFW	Sag	W&S	13
223.9	83-3400	5.35	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-100	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.37	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Own	W&S	14
273.8	90-3400	5.80	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-121	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.30	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Own	W&S	15
384.8	135-3200	5.80	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-153	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.10	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Gemm	W&R	16
143.1	40-2700	5.05	Marvel	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	USL	6-	S-P	Roc	War	M	Spicer	N-P	1 1/2	F	4.33	In-Fw	D-M	In-Fw	N-P	Jac	W&S	17
169.6	65-3500	5.21	Marvel	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	USL	6-	S-P	Roc	War	M	Spicer	N-P	1 1/2	F	4.33	In-Fw	D-M	In-Fw	N-P	Jac	W&S	18
214.7	85-3900	5.35	Marvel	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	USL	6-	S-P	B&B	War	M	Spicer	Sal	1 1/2	F	4.33	In-Fw	D-M	In-Fw	Sal	Ross.	C&L	19
268.6	115-3200	5.25	Schebler	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-104	S-P	Long.	Det	M	U&M	Col.	FF	F	4.80	In-Fw	Hyd	In-Fw	Col.	Gemm	W&L	20
471.0	140-2600	5.00	Strom	1 1/4	Vac.	Delco	N-E	Wil	6-132	M-D	Own	Own	M	Mec.	Tim	1 1/2	F	4.25	In-Fw	D-M	In-Fw	Tim	Ross.	C&L	21
217.7	79-3400	5.35	B&B	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-90	S-P	B&B	Own	M	Uni	Own	1 1/2	F	4.37	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Own	W&S	22
201.3	75-3600	5.50	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Wil	6-84	S-P	B&B	Own	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.38	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Own	W&W	23
420.0	265-4200	5.20	Schebler	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Exide	6-160	2-P	Own	Own	M	Own	Col.	1 1/2	F	Opt...	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Col.	Ross.	C&L	24
420.0	265-4200	5.20	Schebler	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Exide	6-160	2-P	Own	Own	M	Own	Col.	1 1/2	F	Opt...	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Col.	Ross.	C&L	25
322.0	114-3200	5.30	Schebler	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Exide	6-115	M-D	Long.	War	M	Cli	Col.	1 1/2	F	4.00	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Col.	Ross.	C&L	26
200.5	50-2800	4.60	Zenith	1 1/2	Pump	Own	Own	Own	6-80	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	3/4	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&S	27
221.0	82-3900	6.33	D-L	1 1/2	Pump	Own	Own	Own	6-80	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	3/4	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&S	28
274.0	100-3100	5.12	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-102	S-P	Long.	Det	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.3	In-FW	Hyd	Ex-DS	Own	Ross.	W&R	29
274.0	100-3100	5.12	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Nat.	6-135	S-P	Long.	Det	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.76	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Ross.	W&R	30
338.0	92-3400	5.20	B&B	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	6-117	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.30	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Gemm	W&W	31
240.0	85-3400	Strom	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-84	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	32	
240.0	85-3400	Strom	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-84	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	33	
245.4	95-3400	Strom	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-100	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	34	
245.4	95-3400	Strom	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-100	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	35	
245.4	95-3400	Strom	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-100	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	36	
245.4	135-4000	Strom	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Wil	6-100	S-P	Long	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.27	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Spicer	Ross.	C&L	37	
254.4	101-3600	5.80	Marvel	1 1/2	Vac.	A-Lite	A-Lite	Exide	6-105	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.64	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&S	38
228.1	90-3400	5.75	Carter	1 1/4	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.72	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Ross.	C&L	39
261.5	96-3600	5.47	Strom	1 1/4	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	39
303.2	109-3500	5.34	Strom	1 1/4	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil	6-121	S-P	Long.	Det	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	40
217.7	75-3200	5.3	Marvel	1 1/4	AC Pump	A-Lite	A-Lite	Globe	6-115	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.7	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	41
240.3	90-3700	6.25-1	Strom	1d	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-114	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.7	In-Fw	Hyd	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	42
448.0	150-3400	5.25	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Exide	6-135	2-P	Long.	Own	M	Spicer	Tim	FF	F	4.58	In-Fw	D-M	In-Fw	Tim	Own	W&R	43
381.7	125-3400	5.50	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Exide	6-135	2-P	Long.	Own	M	Spicer	Tim	FF	F	4.58	In-Fw	D-M	In-Fw	Tim	Own	W&R	44
490.8	200-3400	5.75	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Exide	6-113	2-P	Rus	Mun	M	Spicer	Sal	1 1/2	F	3.78	In-Fw	D-M	In-Fw	Sal	Ross.	C&L	45
234.0	88-3200	5.25	Strom	1 1/2	AC Pump	A-Lite	A-Lite	USL	6-115	S-P	B&B	Own	R	Own	Own	1 1/2	F	4.44	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	46
260.8	100-3400	5.25	Strom	1 1/2	AC Pump	A-Lite	A-Lite	USL	6-133	S-P	B&B	Own	R	Own	Own	1 1/2	F	4.41	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	47
213.3	84-3400	5.7-1	Strom	1 1/4	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-100	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.55	In-Fw	Hyd	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	48
240.3	90-3350	5.7-1	Strom	1d	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-114	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.78	In-Fw	Hyd	In-Fw	ISFW	Sag	W&R	49
320.0	120-3200	6.00	Strom	1 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	50
320.0	120-3200	6.00	Strom	1 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	51
384.8	145-3200	6.00	Strom	2 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.41	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	52
384.8	145-3200	6.00	Strom	2 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.41	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	53
445.5	145-3200	6.00	Strom	2 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.41	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	54
445.5	145-3200	6.00	Strom	2 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.41	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	55
462.0	160-3200	6.00	Strom	1 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.69	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	56
462.0	160-3200	6.00	Strom	1 1/2	Pump	Dyn	D-R	Pre	6-144	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.69	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gemm	W&R	57
439.0	175-3400	6.00	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	5-160	S-P	Long.	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.58	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Ross.	C&L	58
366.0	160-3400	6.00	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	5-160	S-P	Long.	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.58	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Ross.	C&L	59
189.8	135-3400	5.50	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil	5-160	S-P	Long.	Own	M	Uni-Pr	Own	FF	F	4.28	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Ross.	C&L	60
189.8	70-3600	5.50	B & B	1 1/4	Pump	D-R	D-R																		

PRECIOS y ESTILOS de CARROCERIA

AUTOMOVILES de PASAJEROS

Precios de lista al detalle, con entrega en la fábrica . . .

PAS. CARROCERIA PRECIO

AUBURN

Standard Six

5-p	Brougham	\$695
5-p	Sedan	745
	Cabriolet	795

Custom Six

5-p	Brougham	\$795
5-p	Sedan	845
5-p	Phaeton Sedan	945
	Cabriolet	895

Standard Eight

5-p	Brougham	\$945
5-p	Sedan	995
	Cabriolet	1,045

Custom Eight

5-p	Brougham	\$1,075
5-p	Sedan	1,125
5-p	Phaeton Sedan	1,225
	Cabriolet	1,175

BUICK

"34-50"

(119 in.—3.02 m. W. B.)

2-p	Business Coupe	\$1,045
4-p	Conv't Sport Coupe (R-S)	1,165
4-p	Sport Coupe (R-S)	1,080
5-p	4-door Sedan	1,125
5-p	Victoria Coupe (with Trunk)	1,095
570	Chassis	840

"34-60"

(128 in.—3.25 m. W. B.)

5-p	Club Sedan (with trunk)	\$1,365
4-p	Conv't. Coupe (R-S)	1,395
4-p	Sport Coupe (R-S)	1,300
5-p	Sedan 4-door	1,345
5-p	Victoria Coupe (with trunk)	1,315
5-p	Conv't. Phaeton (with trunk)	1,575
670	Chassis	945

"34-90"

(136 in.—3.45 m. W. B.)

7-p	Sedan	\$1,955
7-p	Limousine Sedan	2,055
5-p	Club Sedan (with trunk)	1,865
4-p	Conv't. Coupe (R-S)	1,845
4-p	Sport Coupe (R-S)	1,745
5-p	Sedan 4-door	1,845
5-p	Victoria Coupe	1,795
5-p	Conv't. Phaeton (with trunk)	2,045
900	Chassis	1,130

PAS. CARROCERIA PRECIO

CADILLAC—LA SALLE

"370-D"

(119 in.—3.023 m. W. B.)

2-4-p	Coupe	\$1,495
2-4-p	Convertible	
	Coupe	1,595
5-p	Sedan	1,595
5-p	Club Sedan	1,595

CADILLAC

355-D Series 10

(128 in.—3.25 m. W. B.)

2-4-p	Coupe	\$2,395
2-4-p	Convertible	
	Coupe	2,495
5-p	Convertible Sedan	2,695
5-p	Town Coupe	2,545
5-p	Sedan	2,495
5-p	Town Sedan	2,545
....	Chassis	2,100

355-D Series 20

(136 in.—3.45 m. W. B.)

2-4-p	Coupe	\$2,595
2-4-p	Convertible	
	Coupe	2,695
5-p	Convertible Sedan	2,895
5-p	Sedan	2,695
5-p	Town Sedan	2,745
7-p	Sedan	2,845
7-p	Imperial Sedan	2,995
....	Chassis	2,250

355-D

Fleetwood Bodies

(146 in.—3.71 m. W. B.)

5-6	Sedan	\$3,295
5-p	Town Sedan	3,345
7-p	Sedan	3,445
7-p	Limousine	3,645
5-p	Imperial	
	Cabriolet	3,695
7-p	Imperial	
	Cabriolet	3,845
....	Chassis	2,400

370-D

(146 in.—3.71 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$3,995
5-p	Town Sedan	4,045
7-p	Sedan	4,145
7-p	Limousine	4,345
5-p	Imperial	
	Cabriolet	4,395
7-p	Imperial	
	Cabriolet	4,545
....	Chassis	3,100

452-D

(154 in.—3.92 m. W. B.)

	Chassis	\$5,600
5-p	Sedan	6,650
5-p	Town Sedan	6,700
7-p	Sedan	6,800
7-p	Limousine	7,000
5-p	Imperial	
	Cabriolet	7,050
7-p	Imperial	
	Cabriolet	7,200

Note: Special V-Front Fleetwood Bodies Available on 146 in. W. B. 355-D and 370-D Chassis, also on 154 in. W. B. 452-D Chassis.

CHEVROLET

Standard "DC"

(107 in.—2.72 m. W. B.)

5-p	Coach	\$495
2-p	Business Coupe	485
5-p	Phaeton	495
2-4-p	Sport Roadster	465
....	Chassis	325

Master "DA"

(112 in.—2.845 m. W. B.)

2-4-p	Sport Roadster	\$545
2-4-p	De Luxe Roadster	555
2-4-p	Cabriolet	665
2-4-p	De Luxe Cabriolet	675
2-p	Coupe 5 Windows	565
2-p	De Luxe Coupe	
	5 Windows	575
2-p	Sport Coupe	605
2-p	De Luxe Coupe	615
5-p	Coach	585
5-p	De Luxe Coach	595
5-p	Sedan	645
5-p	De Luxe Sedan	655
5-p	Town Sedan	
	(2 Dr. with trunk)	615

PAS. CARROCERIA PRECIO

5-p	De Luxe Town Sedan (2 Dr. with Trunk)	625
....	Chassis	385

CHRYSLER

"Six"

(117 in.—2.96 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$725
2-4-p	De Luxe Coupe	775
2-4-p	Conv. Coupe	810
5-p	2-door Brougham	755
5-p	Sedan	795
(121 in.—3.07 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$885
5-p	Conv. Sedan	935

"Airflow S"

(123 in.—3.13 m. W. B.)

5-p	Coupe	\$1,245
5-p	2-door Brougham	1,245
6-p	Sedan	1,245
6-p	Town Sedan	1,245

"Airflow Imperial"

(128 in.—3.25 m. W. B.)

5-p	Coupe	\$1,495
6-p	Sedan	1,495
6-p	Town Sedan	1,495

CONTINENTAL

"Beacon"

(102 in.—2.60 m. W. B.)

....	Business Coupe	380
....	Sedan 2-door	395
....	"DeLuxe" Business Coupe	\$425
....	Sedan 2-door	440

"Flyer"

(107 in.—2.72 m. W. B.)

....	Coupe	490
....	Sedan 2-door	510
....	Sedan 4-door	535

"Ace"

(114 in.—2.90 m. W. B.)

....	Coupe (R-S)	\$725
....	Std. Sedan	760
....	De Luxe Custom Sedan	865

CORD—"Front Drive"

(137½ in.—3.49 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$2,395
5-p	Brougham	2,395
5-p	Conv't Phaeton	
	Sedan	2,595
2-4-p	Cabriolet	2,495

CUNNINGHAM

Complete range of body models available, listing in price from \$7,500 to \$13,500.

DE SOTO

(115½ in.—2.93 m. W. B.)

5-p	Coupe	\$995
6-p	Sedan	995
6-p	Town Sedan	995
6-p	2-door Brougham	995

DODGE BROTHERS

Six

(117 in.—2.96 m.)

5-p	Sedan	\$745
2-p	Coupe	645
2-4-p	Conv't Coupe	695

DUESENBERG

(142½ in.—3.62 m. W. B.)

....	Chassis	\$9,500
(153½ in.—3.91 m. W. B.)		
....	Chassis	\$9,500

DU PONT

(125 in.—3.18 m. W. B.)

....	Chassis	\$4,000
(141 in.—3.59 m. W. B.)		
....	Chassis	\$4,600
(146½ in.—3.72 m. W. B.)		
....	Chassis	\$5,000

PAS. CARROCERIA PRECIO

FORD

"Mod. 40—4 cyl."

(112 in.—2.84 m. W. B.)

5-p	Phaeton	445
5-p	Tudor Sedan	450
2-p	Coupe	440
5-p	Fordor Sedan	510
2-p	DeLuxe Roadster R-S	460
5-p	DeLuxe Phaeton	495
5-p	DeLuxe Tudor Sedan	500
2-p	DeLuxe Coupe 3 or 5 window	490
2-4-p	Cabriolet R-S	535
5-p	DeLuxe Fordor Sedan	560
4-p	Victoria	545

"Mod. 40—8 cyl."

(112 in.—2.84 m. W. B.)

5-p	Tudor Sedan	535
2-p	Coupe 5 window	515
5-p	Fordor Sedan	585
2-p	DeLuxe Roadster R-S	525
5-p	DeLuxe Phaeton	550
5-p	DeLuxe Tudor Sedan	575
2-p	DeLuxe Coupe 3 or 5 window	555
2-4-p	Cabriolet R-S	590
5-p	DeLuxe Fordor Sedan	625
4-p	Victoria	610

FRANKLIN

"Supercharged Airman"

(132 in.—3.35 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$2,185
5-p	Sedan, Oxford	2,245
7-p	Sedan	2,385
5-p	Club Sedan	2,285
7-p	Limousine	2,585

"Supercharged Twelve"

(144 in.—3.66 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$2,885
7-p	Sedan	2,985
5-p	Club Brougham	2,885
7-p	Limousine	3,185

"Olympic"

(118 in.—3.00 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$1,435
2-p	Coupe	1,435
3-4-p	Conv't Coupe	1,550

GRAHAM

Standard Six

(116 in.—2.94 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$695
2-4-p	Coupe	745
5-p	Sedan	745
5-p	Sedan with trunk	780

"DE LUXE SIX"

(116 in.—2.94 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$805
2-4-p	Coupe	855
5-p	Sedan	855
5-p	Sedan with trunk	890
2-4-p	Conv. Coupe	845

"Special Eight"

(123 in.—3.12 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$875
2-4-p	Coupe	925
5-p	Sedan	925
5-p	Sedan with trunk	960

"Standard Eight"

(123 in.—3.12 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$965
2-4-p	Coupe	1,015
5-p	Sedan	1,015
5-p	Sedan with trunk	1,015
2-4-p	Conv. Coupe	995

"Custom Eight"

(123 in.—3.12 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$1,245
2-4-p	Coupe	1,295
5-p	Sedan	1,295
5-p	Sedan with trunk	1,330
2-4-p	Conv. Coupe	1,295
(138 in.—3.50 m. W. B.)		
7-p	Sedan	1,695
7-p	Sedan with trunk	1,730

ABREVIACIONES: *—Con asiento auxiliar. W. B.—Entre ejes. R-S—Asiento auxiliar trasero. \$—Largo total. †—Incluye parachoques.

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
HUDSON		
"Eight—Standard"		
(116 in.—2.95 m. W. B.)		
5-6	Coach	\$725
5-6	Comp. Victoria	755
5-6	Sedan	785
5-6	Comp. Sedan	815
5-6	Coupe	745
2-p	Comp. Coupe	695
5-p	Conv. Coupe	815
"De Luxe"		
5-p	Coach	\$805
5-p	Comp. Victoria	835
5-p	Sedan	865
5-p	Comp. Sedan	895
4-p	Coupe	825
(123 in.—3.13 m. W. B.)		
"Standard"		
5-p	Touring Sedan	\$895
5-p	Comp. Tour. Sedan	925
"De Luxe"		
5-p	Club Sedan	\$995
5-p	Brougham	\$1,095
HUPMOBILE		
"321"		
(121 in.—3.07 m. W. B.)		
....	Coupe (R-S)	\$995
....	Sedan	995
....	Victoria	1,060
....	Cabriolet-Roadster	1,095
"322"		
(122 in.—3.10 m. W. B.)		
....	Coupe (R-S)	\$1,195
....	Sedan	1,195
....	Victoria	1,260
....	Cabriolet-Roadster	1,295
"326"		
(126 in.—3.20 m. W. B.)		
....	Coupe (R-S)	\$1,445
....	Sedan	1,445
....	Victoria	1,510
....	Cabriolet-Roadster	1,545
LAFAYETTE		
(Nas Built)		
5-p	Sedan	.....
2-p	Coupe	.....
4-p	Coupe	.....
5-p	Touring Sedan	.....
LINCOLN V12-136		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
2-p	Coupe	\$3,100
2-4-p	Coupe (R-S)	3,145
2-4-p	Conv't Roadster	.....
5-p	Town Sedan	3,200
5-p	Sedan	3,100
5-p	Coupe	3,200
5-p	Sedan	3,300
7-p	Limousine	3,350
7-p	Phaeton, cowl & windshield	3,200
5-p	Phaeton	3,000
7-p	Touring	3,200
2-p	Open Roadster	2,700
2-4-p	Open Roadster, (R-S)	2,745
....	Chassis	2,400
"V12-145"		
(145 in.—3.68 m. W. B.)		
....	Phaeton, cowl & windshield	\$4,400
5-p	Phaeton	4,200
7-p	Touring	4,300
....	Town Sedan	4,400
....	Town Sedan	4,400
5-p	Sedan	4,500
5-p	Coupe	4,300
7-p	Sedan	4,600
7-p	Limousine	4,800
....	Brougham Cabriolet	4,900
....	Brougham	6,900
....	Brougham Conv't	5,700
....	Coupe	5,700
2-p	Dietrich Conv't	6,100
....	Dietrich Coupe	4,900
....	Judkins Berline	5,500
....	Judkins Coupe	5,000
....	Judkins Sedan	5,000
....	Limo.	5,800
....	Willoughby	5,800
....	Limousine	5,700
....	Willoughby	7,000
....	Brougham	7,000
....	LeBaron Conv't	4,500
....	Roadster	4,500
....	Chassis	3,200

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
MARMON		
"SIXTEEN"		
(145 in.—3.68 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$4,825
2-p	Coupe	4,825
5-p	Coupe 2-door	4,925
2-p	Conv't Coupe	4,975
5-p	Conv't Sedan	5,075
7-p	Sedan	4,975
7-p	Limousine	5,175
5-p	Club Sedan	4,925
....	Chassis	3,750
NASH		
"Big Six—1220"		
(116 in.—2.95 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$785
5-p	Town Sedan	745
5-p	Brougham	795
2-p	Coupe	765
4-p	Coupe	785
"Advanced Eight—1280"		
(121 in.—3.07 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$1,065
5-p	Town Sedan	1,035
5-p	Brougham	1,085
2-p	Coupe	1,045
4-p	Coupe	1,065
"Ambassador 8—1290"		
(133 in.—3.38 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$1,575
(142 in.—3.61 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$1,955
7-p	Limousine	2,055
5-p	Brougham	1,820
OLDSMOBILE		
"Six"—(F-34)		
(126 in.—3.20 m. W. B.)		
2-p	Business Coupe	\$640
2-4-p	Sport Coupe	680
5-p	Coupe	670
5-p	Touring Coupe with Trunk	700
5-p	Sedan 4-door	730
5-p	Touring Sedan 4-door with trunk	760
....	Chassis	435
"Eight"—(L-34)		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
2-p	Business Coupe	\$845
2-4-p	Sport Coupe	880
2-4-p	Convertible Coupe	925
5-p	Coupe	845
5-p	Touring Coupe with Trunk	875
5-p	Sedan 4-door	925
5-p	Touring Sedan 4-door with Trunk	955
....	Chassis	550
PACKARD		
"Eight" "1100"		
(129 in.—3.28 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$2,350
....	Chassis	1,850
"Eight" "1101"		
(136 1/4 in.—3.46 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$2,585
5-p	Club Sedan	2,670
2-4-p	Coupe	2,550
7-p	Touring	2,590
4-p	Phaeton	2,570
7-p	Formal Sedan	3,285
5-p	Coupe	2,640
2-4-p	Coupe Rdstr.	2,580
5-p	Conv. Victoria	2,980
5-p	Conv. Sedan	3,090
....	Chassis	1,930
"Eight" "1102"		
(141 1/4 in.—3.59 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$2,655
7-p	Limousine	2,790
....	Chassis	1,990
"Super Eight" "1103"		
(134 1/2 in.—3.43 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$2,950
....	Chassis	2,290
"Super Eight" "1104"		
(141 1/2 in.—3.60 m. W. B.)		
7-p	Formal Sedan	\$3,800
5-p	Club Sedan	3,255
2-4-p	Coupe	3,070
2-4-p	Coupe Roadster	3,070
7-p	Touring	3,180
4-p	Phaeton	3,090

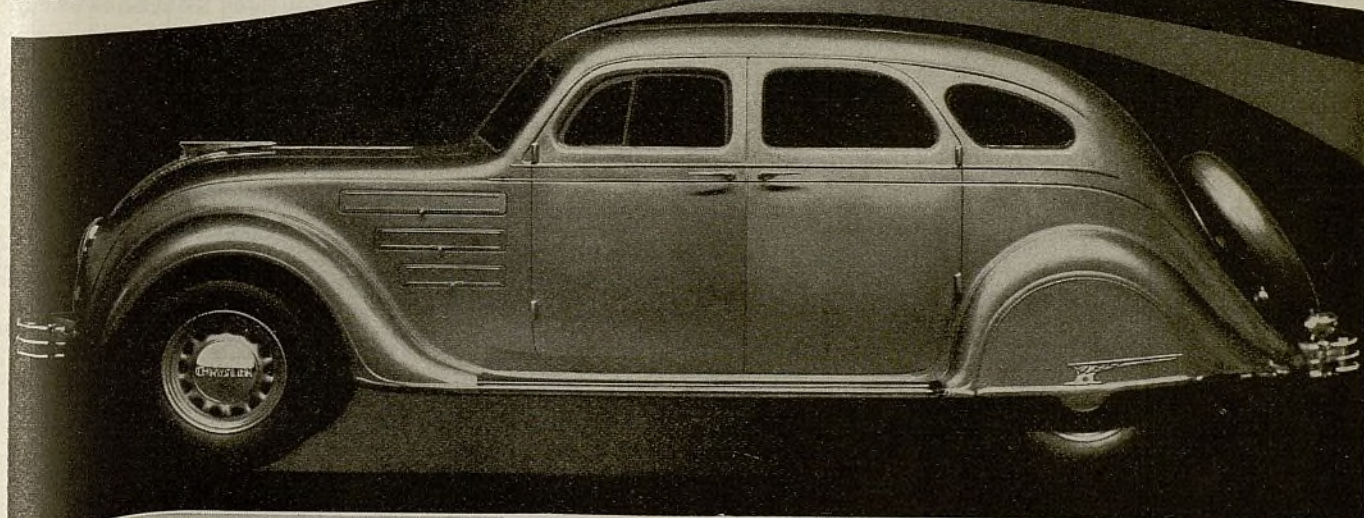
PAS.	CARROCERIA	PRECIO
"Super Eight" "1105"		
(146 1/2 in.—3.73 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$3,290
7-p	Limousine	3,480
....	Chassis	2,440
"Twelve" "1107"		
(141 1/2 in.—3.60 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$3,960
7-p	Formal Sedan	4,660
5-p	Club Sedan	4,060
2-4-p	Coupe	3,820
2-4-p	Coupe-Roadster	3,850
7-p	Touring	3,980
4-p	Phaeton	3,890
5-p	Coupe	3,990
5-p	Conv. Sedan	4,750
5-p	Conv. Victoria	4,590
4-p	Sport Phaeton	4,190
....	Chassis	2,980
"Twelve" "1108"		
(146 1/2 in.—3.73 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$4,185
7-p	Limousine	4,385
....	Chassis	3,170
PIERCE-ARROW		
"S36"		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
5-p	Club Brougham	\$2,885
5-p	Sedan	2,575
5-p	Club Sedan	2,695
5-p	Conv't Sedan	2,975
2-4-p	Conv't Coupe	3,100
2-4-p	Roadster	3,100
2-4-p	Sport Coupe	2,795
....	Chassis	2,075
(139 in.—3.53 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$2,850
7-p	Encl. Drive	2,850
....	Limousine	2,975
....	Chassis	2,275
"Salon S36"		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
5-p	Club Brougham	\$2,550
5-p	Sedan	2,740
5-p	Club Sedan	2,860
5-p	Conv't Sedan	3,140
2-4-p	Conv't Coupe	3,265
2-4-p	Sedan	3,265
2-4-p	Sport Coupe	2,960
(139 in.—3.53 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$3,015
7-p	Encl. Drive	3,015
....	Limousine	3,140
"1236"		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
5-p	Club Brougham	\$2,785
5-p	Sedan	2,975
5-p	Club Sedan	3,095
5-p	Conv't Sedan	3,375
2-4-p	Conv't Coupe	3,500
2-4-p	Roadster	3,195
....	Chassis	2,475
(139 in.—3.53 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$3,250
7-p	Encl. Drive	3,250
....	Limousine	3,375
....	Chassis	2,675
"Salon 1236"		
(136 in.—3.45 m. W. B.)		
5-p	Club Brougham	\$2,950
5-p	Sedan	3,140
5-p	Club Sedan	3,260
5-p	Conv't Sedan	3,540
4-p	Conv't Coupe	3,665
4-p	Sport Coupe	3,360
(139 in.—3.53 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$3,415
7-p	Encl. Drive	3,415
....	Limousine	3,540
"Custom Model 1242"		
(137 in.—3.48 m. W. B.)		
5-p	Club Brougham	\$3,650
5-p	Sedan	3,785
5-p	Club Sedan	3,950
5-p	Club Berline	4,150
5-p	Coupe (R-S)	3,785
5-p	Conv't Sedan	4,250
....	Conv't Coupe	3,900
....	Roadster	3,950
5-p	Tourer	3,950
5-p	Sport Phaeton	4,150
....	Chassis	3,100

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
(142 in.—3.61 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$3,985
7-p	Encl. Drive	
	Limousine	4,250
7-p	Tourer	4,250
....	Chassis	3,300
"Custom Model 1247"		
(142 in.—3.61 m. W. B.)		
5-p	Sedan	\$4,295
5-p	Club Sedan	4,400
5-p	Club Berline	4,600
(147 in.—3.73 m. W. B.)		
7-p	Sedan	\$4,535
7-p	Encl. Drive	
	Limousine	4,800
....	Chassis	3,800
"LeBaron"		
5-p	Conv't Sedan	5,700
5-p	Conv't Sedan	6,100
5-p	Conv't Victoria	5,200
5-p	Club Sedan	5,700
7-p	Encl. Drive	
	Limousine	6,200
2-4-p	Coupe	5,300
2-4-p	Coupe	5,600
"Brunn"		
7-p	Town Brougham	6,700
7-p	Town Brougham	6,700
7-p	Town Cabriolet	7,200
7-p	Town Car	6,700
5-p	Encl. Drive	
	Brougham	7,200
PLYMOUTH		
"Standard"		
(108 in.—2.73 m. W. B.)		
2-p	Coupe	\$495
2-4-p	Coupe	545
5-p	2-door Sedan	585
5-p	Sedan	585
"De Luxe"		
(114 in.—2.90 m. W. B.)		
2-p	Coupe	\$575
2-4-p	Coupe	615
2-4-p	Conv. Coupe	660
5-p	2-door Sedan	595
5-p	Sedan	650
PONTIAC		
"8"		
(117 1/4 in.—2.978 m. W. B.)		
2-p	Coupe—5 win-	
	dows	\$695
2-4-p	Sport Coupe	745
2-4-p	Cabriolet	785
5-p	Sedan 2-door	725
5-p	Touring Sedan	
	2-door with	
	Trunk	765
5-p	Sedan 4-door	785
5-p	Touring Sedan	
	4-door with	
	Trunk	825
....	Sedan Chassis	495
REO		
S-3 Flying Cloud		
(131 in.—3.33 m. W. B.)		
5-p	Standard Sedan	\$795
....	Standard Coupe	795
	With Self-Shift	
	Transmission	870
S-2 Flying Cloud		
(131 in.—3.33 m. W. B.)		
5-p	Deluxe Sedan	\$845
....	Deluxe Coupe	845
	With Self-Shift	
	Transmission	920
"Royale N-33"		
(131 in.—3.33 m. W. B.)		
5-p	Standard Sedan	\$1,500
5-p	Elite Sedan	1,600
5-p	Standard Victoria	1,500
5-p	Elite Victoria	1,500
4-p	Standard Coupe	1,745
4-p	Elite Coupe	1,600
"Royale Custom"		
(135 in.—3.43 m. W. B.)		
5-p	Elite Sedan	\$1,704
5-p	Elite Victoria	1,704
4-p	Elite Coupe	1,704
STUDEBAKER		
Dictator Six		
5-p	DeLuxe Sedan	\$745
5-p	Sedan	695
5-p	DeLuxe "St. Regis"	
	Brougham	745
5-p	St. Regis Brough-	
	am	695
2-p	DeLuxe Coupe	675
2-p	Coupe	845
4-p	DeLuxe Coupe	725
4-p	Coupe	695
4-p	DeLuxe Conv.	
	Roadster	725
4-p	Conv. Roadster	695



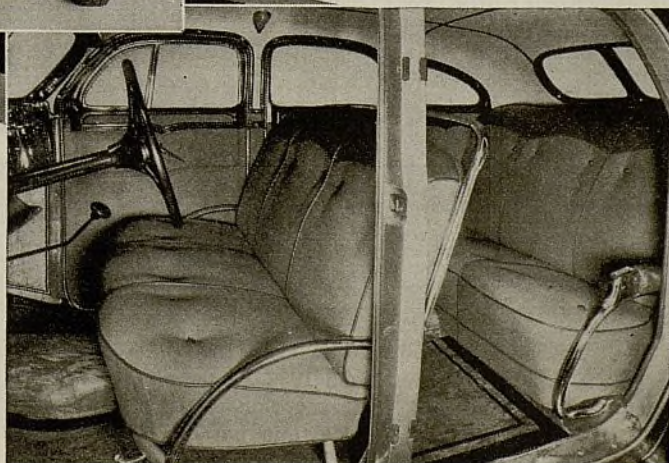
MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final
				Del.	Tras.						Del.	Tras.						Del.	Tras.	
Autocar... RG	2 1/2	\$3000	6-3 1/4 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	D	Diamond T... 510	4	2095	6-4 x 4 1/2	7.50/20	8.25/20	B	GMC... T-110	40000+	8110	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5x24	10.5x24	S
Autocar... D	3	3500	6-4 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	D	Diamond T... 525	5	2695	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	GMC... T-130	50000+	9490	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75x20	9.75x20	W
Autocar... DF	3 1/2	3950	6-4 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Diamond T... 603A	5	3150	6-4 3/4 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Garford... 15A	7500+	1375	6-3 3/4 x 4	30x5n	30x5n	R
Autocar... DH	4	4150	6-4 x 4 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Diamond T... 606B	5	3500	6-4 3/4 x 4 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Garford... 118C	11000+	2165	6-3 3/4 x 4 1/2	32x6n	32x6n	R
Autocar... N	4	4650	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T... 740	5-6	3750	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Garford... 40AC	13000+	3275	6-3 3/4 x 5	36x6n	36x6n	R
Autocar... NF	5	4750	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T... 750H	5-7	4050	6-4 3/4 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Garford... 50DC	17000+	4130	6-3 3/4 x 5	36x6n	40x8nd	R
Autocar... S	5	5500	6-4 1/2 x 4 1/2	10.5/22	10.5/22	D	Diamond T... 750	5-7	4450	6-4 3/4 x 5 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Garford... 60DC	20000+	4745	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R
Autocar... T	7 1/2	5900	6-4 1/2 x 4 1/2	10.5/22	10.5/22	D	Diamond T... 1201	6	5600	6-4 1/2 x 5 1/2	34x7nd	34x7n	W	Garford... 100B	32000+	7975	6-4 1/2 x 6	9 1/2 x 24	9 1/2 x 24	R
Autocar... TE*	7 1/2	6300	6-4 1/2 x 4 1/2	10.5/22	10.5/22	D	Diamond T... 1515	7 1/2	6600	6-5 x 5	10.50/20	10.50/20	W	Garford... 50SW	23500+	5230	6-3 3/4 x 5	36x6n	36x6n	R
Autocar... C	7 1/2	6650	6-4 1/2 x 4 1/2	10.5/24	10.5/24	D	Diamond T... 1602	8	6400	6-4 1/2 x 5 1/2	36x8n	36x8nd	W	Garford... 60SW	36500+	6365	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R
Autocar... UD	3	3500	6-4 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Diamond T... 1603	8	7500	6-5 x 5 1/2	36x8nd	36x8nd	W	Gramm... AX-4	8000+	795	4-3 3/4 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20	S
Autocar... UDF	3 1/2	3950	6-4 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Dodge... HC		340	6-3 3/4 x 4 1/2	5.25/17	5.25/17	S	Gramm... AX-6	8000+	895	6-3 3/4 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20	S
Autocar... UN	4	4650	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Dodge... HCL		365	6-3 3/4 x 4 1/2	5.25/17	5.25/17	S	Gramm... BX-4	10000+	895	4-3 3/4 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20	S
Autocar... UNF	5	4850	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Dodge... H30E	8400	490	6-3 3/4 x 4 1/2	30x5	30x5	D	Gramm... BX-6	10000+	995	6-3 3/4 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20	S
Autocar... US	5	5300	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Dodge... H31E	8400	520	6-3 3/4 x 4 1/2	30x5	30x5	D	Gramm... CX-4	12000+	1095	4-4 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	S
Autocar... UT	7 1/2	5900	6-4 1/2 x 4 1/2	10.5/22	10.5/22	D	Dodge... H43H	11000	795	6-3 3/4 x 4 1/2	32x6	32x6	D	Gramm... CX-6	12000+	1295	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	S
Autocar... UTE*	7 1/2	6300	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/22	9.75/22	D	Dodge... H44H	11000	825	6-3 3/4 x 4 1/2	32x6	32x6	D	Gramm... B	12000+	1295	6-3 1/4 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	S
Brockway... 80	1 1/2-2	1085	6-3 3/4 x 4	6.50/20	6.50/20	S	Dodge... F40E	14590+	2195	6-3 3/4 x 5	8.25/20	8 1/2/20	S	Gramm... C	14000+	1895	6-3 1/4 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	S
Brockway... 90	2-2 1/2	1360	6-3 3/4 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	S	Dodge... F41E	14750+	2285	6-3 3/4 x 5	8.25/20	8 1/2/20	S	Gramm... D	17000+	1995	6-3 1/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	S
Brockway... 100	2-3	1635	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	S	Dodge... F42E	14750+	2380	6-3 3/4 x 5	8.25/20	8 1/2/20	S	Gramm... E	20000+	2595	6-3 1/4 x 5	8.25/20	8 1/2/20	S
Brockway... 120	2-3	1940	6-4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	S	Dodge... F60E	18979+	2845	6-3 3/4 x 5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm... ED	20000+	3995	4-4 1/2 x 6	8.25/20	8.25/20	S
Brockway... 140	2 1/2-3 1/2	2565	6-4 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	D	Dodge... F61E	19429+	2775	6-3 3/4 x 5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm... EY	17000+	3535	6-4 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	S
Brockway... 141	3-4	3030	6-4 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Dodge... F62E	19879+	2895	6-3 3/4 x 5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm... GW	28000+	5175	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	S
Brockway... 150	2 1/2-3 1/2	2425	6-4 1/2 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	S	Dodge... F63E	19900+	2988	6-3 3/4 x 5	9.00/20	9.00/20	S	Gramm... GY	28000+	4345	6-4 1/2 x 4 1/2	8.25/20	8 1/2/20	S
Brockway... 160	3 1/2-4	3030	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Dodge... G80C	25000+	5354	8-3 1/2 x 5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm... HY	24000+	6545	6-4 1/2 x 5	9.00/20	9.00/20	S
Brockway... 170	3-4	3290	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	D	Dodge... G81C	25000+	5389	8-3 1/2 x 5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm... G	24000+	3695	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	S
Brockway... SBT180	5-7 1/2	4010	6-4 1/2 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	S	Dodge... G82C	25000+	5454	8-3 1/2 x 5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm... G-8	24000+	3695	8-3 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	S
Brockway... 195	5	3815	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75/20	9.75/20	D	Dodge... G83C	25000+	5519	8-3 1/2 x 5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm... GWD	30000+	6495	6-4 1/2 x 6	10.5/20	10.5/20	S
Brockway... 220	7 1/2	4485	6-4 3/4 x 4 1/2	10.5/20	10.5/20	D	Fageol... 101	114-212	900	4-3 3/4 x 4 1/2	7.00-20	7.00-20	B	Indiana... 85	10000+	885	6-3 3/4 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	S
Brockway... 260	7 1/2-10	5580	6-4 3/4 x 5 1/2	10.5/22	10.5/22	D	Fageol... 106	114-212	1400	6-3 3/4 x 4 1/2	7.00-20	7.00-20	B	Indiana... 70	8500+	1050	6-3 3/4 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	S
Brockway... V1200	15	10600	12-4x5	11.25x22	11.25x22	D	Fageol... 135	2-3	1900	6-3 3/4 x 4 1/2	30x5n	30x5nd	B	Indiana... 95	12000+	1095	6-3 3/4 x 4 1/2	32x6n	32x6nd	S
Chevrolet... DB	4400+	365	6-3 3/4 x 4	5.50/17	5.50/17	S	Fageol... 250	214-4	2750	6-4 1/2 x 4 1/2	34x7n	34x7nd	B	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chev. DB & Cab	4400+	455	6-3 3/4 x 4	5.50/17	5.50/17	S	Fageol... 300	3-5	3250	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00-20	9.0-20d	B	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PA	7600+	515	6-3 3/4 x 4	30x5	32x6	S	Fageol... 370	5-7	4350	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0x20d	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PA & Cab	7600+	605	6-3 3/4 x 4	30x5	32x6	S	Fageol... 446	6-8	3900	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0x20d	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PB	9300+	535	6-3 3/4 x 4	30x5	30x5nd	S	Fageol... 626	6-8	6000	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.00-20	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PB & Cab	9300+	625	6-3 3/4 x 4	30x5	30x5nd	S	Fageol... 646	6-8	6500	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0x20d	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PC	7600+	545	6-3 3/4 x 4	30x5	32x6	S	Fageol... 826	8-10	6300	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PC & Cab	7600+	635	6-3 3/4 x 4	30x5	32x6	S	Fageol... 846	8-10	6900	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0x20d	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PD	9300+	565	6-3 3/4 x 4	30x5	30x5nd	S	Fageol... 1026	10	7400	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.00-20	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Chevrolet... PD & Cab	9300+	655	6-3 3/4 x 4	30x5	30x5nd	S	Fageol... 1046	10	8100	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00-20	9.0-20d	W	Indiana... 95DR	15000+	1275	6-3 3/4 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	D
Commerce... 15A	7500+	1375	6-3 3/4 x 4	30x5n	30x5n															

Los Primeros Automóviles Científicamente Construidos



Los Nuevos Chrysler "8" de Líneas Aerofluyentes son los primeros automóviles científicamente diseñados para desempeñar sus funciones verdaderas. La redistribución completa del peso, la novísima comodidad en la marcha y el diseño exterior que elimina la fricción del aire, son unas cuantas de las características extraordinarias de estos nuevos

automóviles. La era antigua está pasando y en su lugar surgen los Nuevos Chrysler "8" de Líneas Aerofluyentes. Chrysler Export Corp., Detroit, Michigan, E. U. A.



MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final
				Del.	Tras.						Del.	Tras.						Del.	Tras.	
Mack.....AK4*	5150	4-5x6	36x5	36x5d	C	D	Sanford.....AX	2	1585	6-3 1/2 x 4	32x6	32x6	B	Stewart.....44XE	1 1/2	695	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	B
Mack.....AK4*	5250	4-5x6	36x5d	36x5	C	D	Sanford.....NX	2 1/2	1945	6-3 1/2 x 4	30x5	30x5d	B	Stewart.....42XE	1 1/2	795	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	B
Mack.....AK6*	6450	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/22	10.50/22d	C	D	Sanford.....FX	3	2275	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6	32x6d	B	Stewart.....43XE	2	995	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	B
Mack.....AC4Light*	4950	4-5x6	36x5	40x5d	C	C	Sanford.....RX	3 1/2	3600	6-4x4 1/2	32x6	32x6d	B	Stewart.....45XE	2	1295	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	B
Mack.....AC4Med.*	5500	4-5x6	36x6	40x6d	C	C	Sanford.....OX	4	4500	6-4x4 1/2	34x7	34x7d	D	Stewart.....29XSE	2 1/2	1695	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	B
Mack AC6Heavy*	6000	4-5x6	36x7	40x7d	C	C	Schacht.....10H	1 1/2-2 1/2	1495	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.50	20x6.50	B	Stewart.....32XE	3	1990	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	B
Mack.....AC6*	6450	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/24	10.50/24d	C	C	Schacht.....10HA	2-3	1570	6-3 1/2 x 4 1/2	20x7.00	20x7.00	B	Stewart.....58-8E	3 1/2	2190	8-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	B
Mack.....AP*	8500	6-5x6	36x7	40x8d	C	C	Schacht.....20H	2-3 1/2	2095	6-3 1/2 x 4 1/2	20x8.25	20x8.25	B	Stewart.....48-8E	3 1/2	2990	8-3 1/2 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20	B
Mack AK 6-wh.*	8500	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/22	9.75/22d	C	C	Schacht.....20HA	2 1/2-4	2185	6-3 1/2 x 4 1/2	20x8.25	20x8.25	D	Stewart.....18XE	3 1/2	2690	6-3 1/2 x 5	7.50/20	7.50/20	B
Mack AC6 6-wh.*	8500	6-4 1/2 x 5 1/2	10x8	40x8d	C	C	Schacht.....25H	3-4 1/2	2595	6-4x4 1/2	20x8.25	20x8.25	D	Stewart.....19XE	3 1/2	3690	6-3 1/2 x 5	9.00/20	9.00/20	B
Mack AP 6-wh.*	10500	6-5x6	40x8	40x8d	C	C	Schacht.....28H	3 1/2-5	2895	6-4x4 1/2	20x9.00	20x9.00	B	Stewart.....38-8E	3 1/2-5	3990	8-3 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	B
Mack AP 6-wh.*	11000	6-5x6	9.75/22	9.75/22d	D	D	Schacht.....28HA	4-5 1/2	3050	6-4x4 1/2	20x9.75	20x9.75	B	Stewart.....31XE	5-6	\$5190	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20	B
*These models can also be supplied as Tractors							Schacht.....30H	4-5 1/2	3145	6-4x4 1/2	20x9.00	20x9.00	D	Stewart.....27XSE	7-8	6190	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/24	10.5/24	B
Moreland...RR-10	2	1195	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50x20	S	S	Schacht.....30HA	4 1/2-6	3295	6-4x4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker...S-10	8000+	695	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.00	32x6	
Moreland...RR-12	2 1/2	1400	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6	S	S	Schacht.....35H	4 1/2-6 1/2	3575	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.00	20x9.00	D	Studebaker...S-21	to	670	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.00	32x6	
Moreland...B-13	3	2875	6-4x4 1/2	32x6	S	S	Schacht.....35HA	5-7	3725	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker...S-31	9000+	745	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.00	32x6	
Moreland...B-15	4	2975	6-4x4 1/2	34x7	S	S	Schacht.....40H	5-7	4295	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker...S-21-HD	9000+	785	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00x20	6.50x20	
Moreland...B-16	4	3075	6-4x4 1/2	8.25/20	S	S	Schacht.....40HA	6-8	4545	6-4 1/2 x 4 1/2	24x9.75	24x9.75	D	Studebaker...S-10-HD	to	815	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00x20	6.50x20	
Moreland...B-18	5	3175	6-4x4 1/2	9.00/20	S	S	Schacht.....40HB	7-9	\$4695	6-4 1/2 x 4 1/2	20x10.5	20x10.5	D	Studebaker...S-31-HD	10500+	865	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00x20	6.50x20	
Moreland...E-16	4	3375	6-4 1/2 x 4 1/2	34x7	S	S	Schacht.....66H	7-10	5795	6-4 1/2 x 5 1/2	20x10.5	20x10.5	D	Studebaker...S-41	10500+	945	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20	
Moreland...E-18	5	3450	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	S	S	Schacht.....66HA	8-11	5895	6-4 1/2 x 5 1/2	24x10.5	24x10.5	D	Studebaker...S-51	to	970	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.50	20x6.50	
Moreland...E-19	5	3875	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00x20	Rw	Rw	Selden.....17C	1 1/2	1500	6-3 1/2 x 4	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-61	12000+	995	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.50	20x6.50	
Moreland...E-21	6	3975	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75x20	Rw	Rw	Selden.....317C	2	1610	6-3 1/2 x 4	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-120	14000+	1350	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	32x6d	
Moreland...H-26	6	5565	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75x20	Rw	Rw	Selden.....37C	2 1/2	1935	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-130	to	1375	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	32x6d	
Pierce-Ar...13S385	13000+	2500	8-3 1/2 x 5	8.25x20	W	W	Selden.....39C	2 1/2	2920	6-4x4 1/2	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-140	to	1400	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	32x6d	
Pierce-Ar...15T298	15000+	1950	6-3 1/2 x 4 1/2	8.25x20	W	W	Selden.....47CB	3	3785	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	B	Studebaker...S-150	16000+	1425	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	32x6d	
Pierce-Ar...17T361	17000+	2350	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	W	W	Selden.....47CD	4	4435	6-4x4 1/2	36x8n	36x8n	D	White.....60K	8500+	1850	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00x20	7.00x20	
Pierce-Ar...18W361	18000+	3000	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	W	W	Selden.....47C	4	4435	6-4x4 1/2	36x8n	36x8n	D	White.....58SS	30000+	5300	4-4 1/2 x 5 1/2	10.5x24	10.5x24	
Pierce-Ar...19R479	19000+	3600	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	W	W	Selden.....67C	5	4975	6-4 1/2 x 5 1/2	36x8n	36x8n	D	White.....601	9000+	1850	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	
Pierce-Ar...24X479	24000+	4150	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5x20	W	W	Selden.....77C	7	7365	6-4 1/2 x 5 1/2	42x9n	40x8nd	D	White.....602	10000+	2050	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	
Pierce-Ar...28M611	28000+	5400	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5x24	W	W	Service.....15A	7500+	1375	6-3 1/2 x 4	30x5n	30x5n	R	White.....611	11500+	2450	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	
Relay.....15A	7500+	1375	6-3 1/2 x 4	30x5n	R	R	Service.....11BC	11000+	2165	6-4 1/2 x 4 1/2	32x6n	32x6n	R	White.....612	13000+	2800	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20	
Relay.....11BC	11000+	2165	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6n	R	R	Service.....40AC	13000+	3275	6-3 1/2 x 5	36x6n	36x6n	R	White.....618	18000+	3600	6-3 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	
Relay.....40AC	13000+	3275	6-3 1/2 x 5	36x6n	R	R	Service.....50DC	17000+	4130	6-3 1/2 x 5	36x6n	40x8nd	R	White.....620	15000+	4350	6-4x5 1/2	8.25/20	8.25/20	
Dual tires on rear, all models							Service.....50DC	17000+	4130	6-3 1/2 x 5	36x6n	40x8nd	R	White.....621	18000+	4650	6-4x5 1/2	9.00/20	9.00/20	
Relay.....50DC	17000+	\$4130	6-3 1/2 x 5	36x6n	R	R	Service.....60DC	20000+	4745	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R	White.....630	20000+	5000	6-4x5 1/2	9.00/20	9.00/20	
Relay.....60DC	20000+	4745	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	R	R	Service.....100B	20000+	7975	6-4 1/2 x 6	9 1/2 x 24	9 1/2 x 24	R	White.....631	24000+	5750	6-4x5 1/2	9.75/20	9.75/20	
Relay.....100B	32000+	7975	6-4 1/2 x 6	9 1/2 x 24	R	R	Service.....50SW	23500+	5230	6-3 1/2 x 5	36x6n	36x6nd	R	White.....640	20000+	6100	6-4x5 1/2	9.00/20	9.00/20	
Relay.....50SW	23500+	5230	6-3 1/2 x 5	36x6n	R	R	Service.....60SW	36500+	6365	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R	White.....641	24000+	6450	6-4x5 1/2	9.75/20	9.75/20	
Relay.....60SW	36500+	6365	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	R	R	Service.....60SW	36500+	6365	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R	White.....642	28000+	6750	6-4x5 1/2	9.75/24	9.75/24	
Reo.....BN	5500+	530	6-3 1/2 x 5	6.50x18	B	B	Sterling.....FB40	1135	6-3 1/2 x 4	6.50/20	6.50/20	B	White.....643	32000+	6950	6-4x5 1/2	10.5x24	10.5x24		
Reo.....1B	10500+	595	6-3 1/2 x 5	6.00x20	B	B	Sterling.....FB50	1240	6-3 1/2 x 4	7.00/20	7.00/20	B	White.....691	32000+	7250	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/24	10.5/24		
Reo.....1D	10500+	635	6-3 1/2 x 5	6.00x20	B	B	Sterling.....FB60	1590	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20	B	White.....645W320	34000+	8025	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	9.00x20		
Reo.....2B	12500+	845	6-3 1/2 x 5	6.50/20	B	B	Sterling.....FB70	2635	6-4x4 1/2	7.50x20	7.50/20	B	White.....SD, Axle	34000+	8100	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	9.00x20		
Reo.....2D	12500+	890	6-3 1/2 x 5	6.50/20	B	B	Sterling.....FB75	4580	6-4x4 1/2	9.00/20	9.00/20	B	White.....645W320	34000+	8100	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	9.00x20		
Reo.....2L	12500+	1065	6-3 1/2 x 5	6.50/20	B	B	Sterling.....FB80	3065	6-4x4 1/2	8.25/20	8.25/20	B	White.....643W420	40000+	8550	6-4 1/2 x 5 1/2	40x8	40x8d		
Reo.....2H	15000+	1245	6-3 1/2 x 5	7.00/20	B	B	Sterling.....FB85	3010	6-4x											

LA VENTILACION DEL CHRYSLER PLYMOUTH

es una ventilación completa. Se ha diseñado para hacer frente a todos los climas. Por otra parte, el ancho espacio que ofrece el parabrisa al levantarse, y las ventajas que brinda el ventilador colocado en el cubretablero, contribuyen a aumentar la comodidad del coche durante las temporadas calurosas. La comodidad de los pasajeros es un punto primordial en los Nuevos Chrysler-Plymouth "6" de Lujo.

Ajústese la aleta - ábrase la sección principal según se desee.



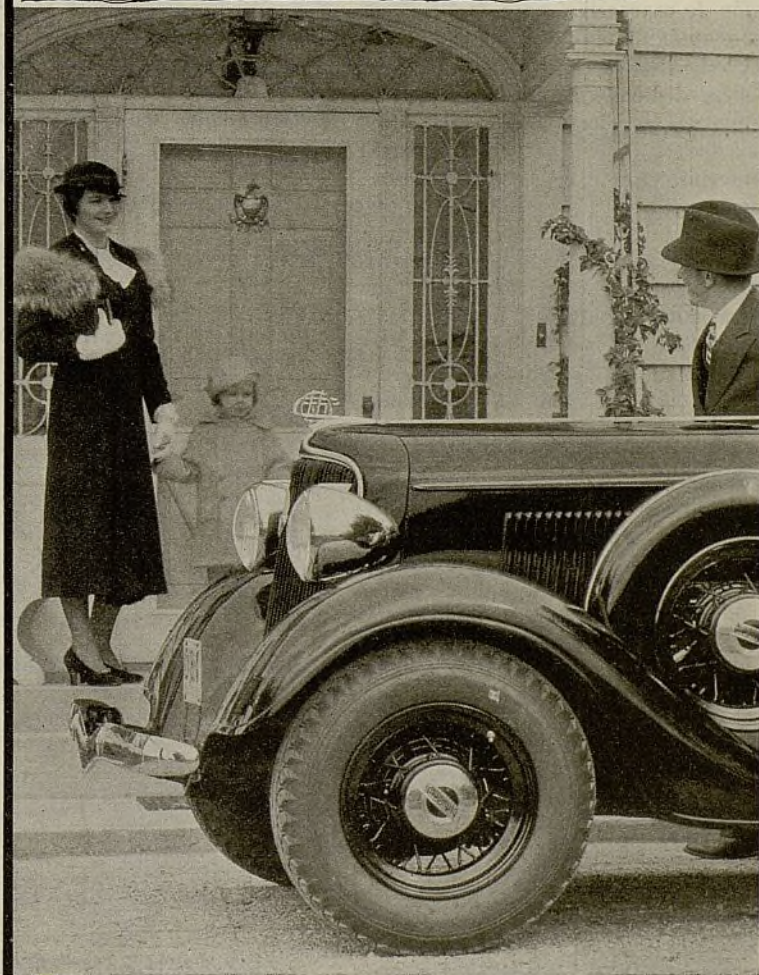
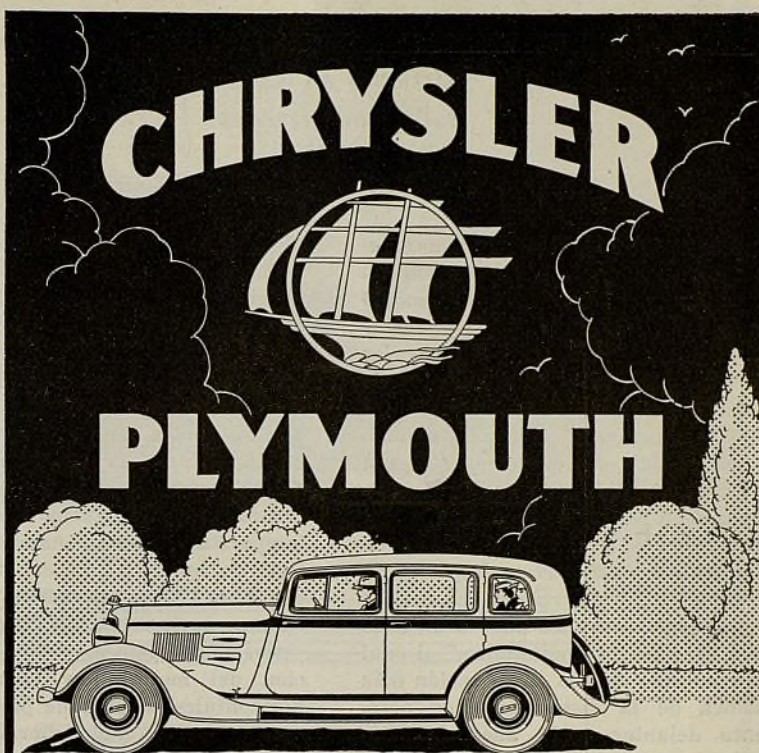
La sección principal puede bajarse dentro de la puerta, y la aleta se ajusta según se desee.



Ambas secciones, como si fueran una sola, pueden bajarse dentro de la puerta.



La sección principal y la aleta desaparecen totalmente a la vista.



CHRYSLER EXPORT CORPORATION
DETROIT, MICHIGAN, E.U.A.

Un Chrysler de 6 y Tres de 8 Cilindros

Los modelos de 1934 son de estilo corriente en los de seis y aerodinámicos o "Airflow" en los de ocho Cilindros. Detalles importantes.

Vistas del Chrysler "Airflow" aparecen en otras páginas

La Chrysler ha perfeccionado notablemente el funcionamiento general de sus automóviles de 1934. Ofrece un modelo de seis cilindros, en chasis de 118 y 121 pulgadas de distancia entre los ejes, con suspensión independiente de ruedas delanteras, similar a la del Dodge y Plymouth. Ofrece también tres series de ocho cilindros, que son la Chrysler de 116 caballos de fuerza en chasis de 123 pulgadas, la Imperial de 130 caballos de fuerza en chasis de 130 pulgadas y la Custom Imperial de 150 caballos de fuerza en chasis de 146 pulgadas. Todos los nuevos modelos siguen el estilo "aerodinámico," el cual es el resultado de una combinación más científica de la distribución de peso, asiento delantero más ancho y perfilación de carrocería, para facilitar un funcionamiento más económico en las altas velocidades.

Se ha dedicado especial esfuerzo a los nuevos modelos de ocho cilindros, particularmente los de la serie Royal e Imperial. En proyecto fundamental, las carrocerías y los chasis han sido notablemente agrandados y constituyen ampliaciones refinadas de los nuevos modelos DeSoto, que describimos en nuestro número anterior.

Aumentando el peso sobre los muelles delanteros y empleando muelles delanteros más flexibles, la trepidación vertical de la carrocería, sobre caminos escabrosos, ha sido notablemente reducida. También se dice que se ha suprimido casi del todo, el cabeceo horizontal de la carrocería. El resultado de todo esto es una "marcha flotante."

Moviendo el motor hacia adelante del eje delantero, se ha logrado mover también la carrocería hacia el frente, como 20 pulgadas, de modo que el asiento trasero queda ahora adelante del eje, cerca del punto de menor movimiento de la carrocería.

Desde el punto de vista de la construcción mecánica, en general, los nuevos modelos Chrysler de estilo aerodinámico, son más livianos y firmes que sus antecesores. La misma carrocería actúa de bastidor. Esto se logra mediante la instalación de una armazón formada por refuerzos triangulares, que se extienden de un extremo al otro, del vehículo. De este modo, todos los puntos que, en la construcción normal o corriente, quedan sin firme soporte, adelante del tablero,

se hallan ahora fuertemente reforzados.

En los nuevos modelos no hay capó de motor de tipo corriente. La punta o nariz del automóvil se levanta, como una tapa, estando abisagrada en su extremo posterior, para tener acceso al motor. Para tener acceso al motor, por sus lados, es necesario quitar las ruedas delanteras y sus cubiertas.

Las lamparas delanteras se ven incrustadas en el extremo delantero. Las lamparitas de estacionamiento van debajo de los lentes de las lámparas grandes. Tanto al frente, como atrás, hay un parachoque de triple barra, de estilo muy vistoso. Para la ventilación del motor, hay tres lumbreras horizontales, a estilo de portezuelas.

Otro detalle muy interesante de los nuevos modelos es la incorporación de un mecanismo de marcha suplementario, instalado detrás del cambio de marcha. El juego de engranajes de este mecanismo reduce, en efecto, la desmultiplicación del eje, al tratarse de marcha a alta velocidad por caminos planos. Gracias al nuevo dispositivo, el automóvil puede correr a mayor velocidad, a menor número de revoluciones de motor, con notable economía en combustible y protección en beneficio de la duración del motor. Este mecanismo se incluye en la dotación corriente del Imperial y Custom Imperial.

Comparados con los modelos de 1933, los tres nuevos de ocho cilindros de 1934 son más grandes y poderosos. El Royal desarrolla 116 caballos de fuerza, gracias a su culata de cilindros de aluminio, mayor levantamiento de

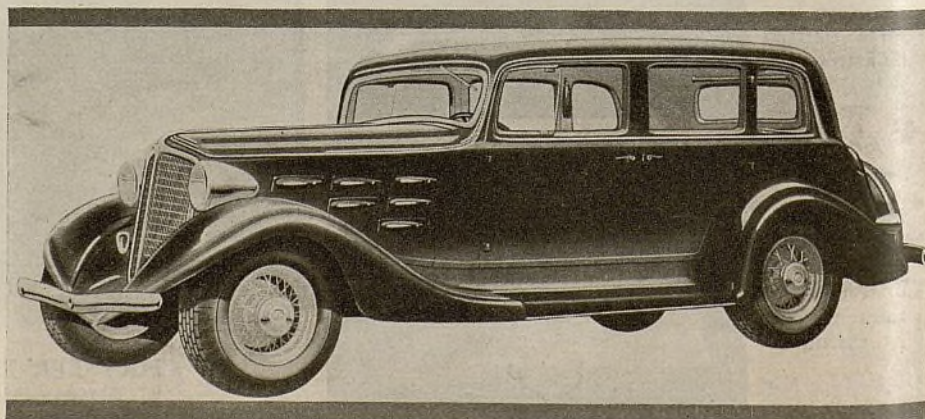
válvula y nuevo árbol de levas con distribución de alta velocidad.

El Imperial, que el año pasado tenía un motor igual al empleado en el Royal, va provisto ahora de uno más grande y poderoso. Con culata de cilindros de aluminio de 6,5 a 1, como dotación normal, desarrolla 130 caballos de fuerza, lo que es algo extraordinario, en relación con su cilindrada de 323,5 pulgadas cúbicas. El consumo de combustible no será mayor, a causa de que la mayor cilindrada se ha obtenido alargando la carrera de émbolo, en lugar de ensanchando el diámetro interior de cilindro.

Por el momento no tenemos detalles del motor del Custom Imperial, que desarrolla 150 caballos de fuerza. Probablemente el diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo serán respectivamente de 3½ y 5 pulgadas, iguales al del similar modelo de 1933.

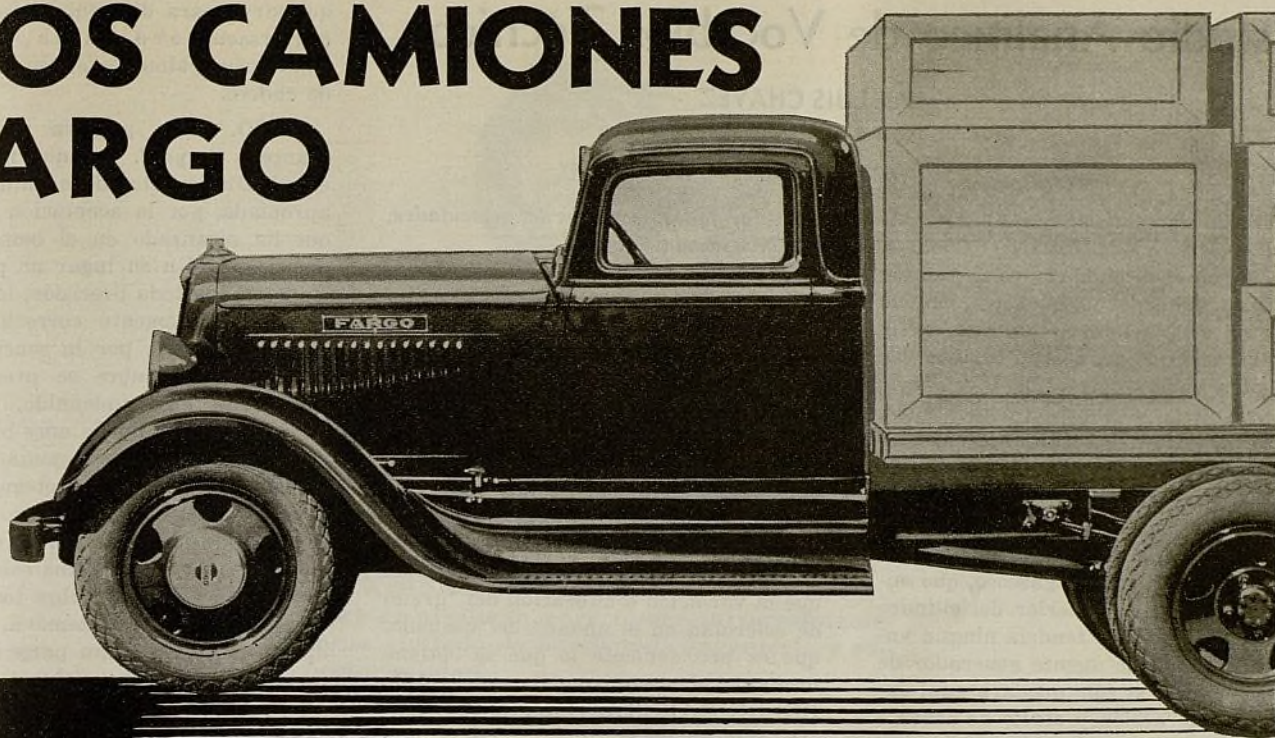
Los asientos son de estilo modernista, con marcos de tubería enchapada con cromo. Los cojines quedan levantados sobre el piso, para permitir circulación de aire, por debajo de los asientos, desde el compartimiento delantero al trasero.

Ofrecido en dos distancias entre los ejes, el Chrysler de seis cilindros tiene suspensión independiente de ruedas delanteras, con muelles más elásticos, y motor más poderoso que el del año pasado. La fuerza adicional se debe a un aumento en diámetro interior de cilindro, el cual se ha aumentado, del anterior de 3¼ pulgadas, al presente de 3½. Entre los nuevos detalles interesantes del motor se incluyen árbol de levas de hierro fundido, forros amovibles en los cojinetes de las bielas, cojinetes de cigüeñal delgados, cigüeñal de mayor diámetro para aumentar su rigidez y evitar la vibración en las altas velocidades; distribución de válvulas dispuesta especialmente para grandes velocidades; estrangulador de aire de carburador, de tipo automático, gobierno automático de temperatura en el multiple, regulación termostática, etc.



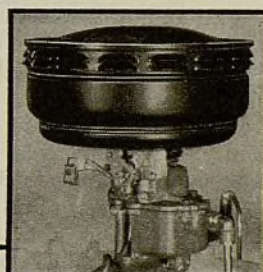
Reo exhibió este nuevo Flying Cloud de seis cilindros, en la reciente exposición de Nueva York.

DOS CAMIONES FARGO



SERIES DE NORMA DE 30 CWT.

Los camiones Fargo de la serie de norma son disponibles en tamaños de 3.33 y 3.99 metros de distancia entre ejes. De aspecto moderno y contruidos de acuerdo con los métodos más exactos, estos camiones no sólo ofrecen, sino rinden un servicio irreprochable, prolongado y económico.



Todos los camiones Fargo van equipados con depuradores Duplex con objeto de prolongar su servicio eficiente.

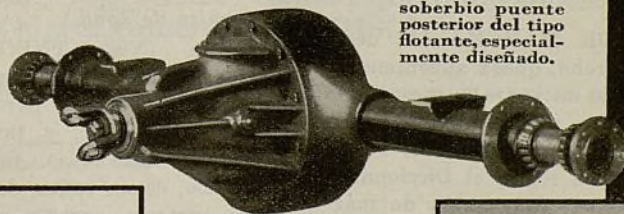
SERIES DE SERVICIO ESPECIAL DE 30 CWT.

Para el desempeño de aquellas obras más difíciles contamos con camiones Fargo de servicio especial cuya capacidad no se ha aumentado. Estos pueden obtenerse en tamaños de 3.45 m., 3.76 m. y 4.09 m. de distancia entre ejes, y se han creado con el único objeto de producir, dentro de la categoría de camiones de 30 Cwt., un vehículo capaz de rendir un servicio especial y con economía.

Chrysler Export Corporation

Detroit, Michigan, E. U. A.

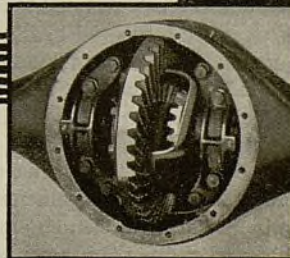
MF-21-S



Los camiones Fargo de servicio especial van equipados con un soberbio puente posterior del tipo flotante, especialmente diseñado.

LA RESPUESTA  ES FARGO
FARGO
HECHO POR LA  CHRYSLER

La corona y los piñones del diferencial son del tipo helicoidal para hacer que su funcionamiento sea absolutamente silencioso.



Estudio Analítico de Vocablos Técnicos

Por LUIS CHAVEZ

Redactor Técnico de El Automóvil Americano

(Continuación)

Cámara de combustión. (Véase CAMARA DE EXPLOSION.) Combustión, según el diccionario, es la "acción y efecto de arder o quemar". En su segunda aceptación, en química, es la "combinación de un cuerpo combustible con otro comburente". El Diccionario agrega que: "combustión espontánea, en física, es la que se produce naturalmente en diversas sustancias sin la aplicación previa de un cuerpo inflamado."

La mezcla de aire y combustible, en la forma de un cuerpo gaseoso, que entra en la cámara superior del cilindro de un automóvil, no tendría ningún valor práctico, como agente generador de fuerza motriz, si sólo quedara aquí expuesta a la "acción y efecto de arder o quemar". Lo que realmente sucede aquí es algo más que combustión. Encendida por la chispa eléctrica proveniente de la bujía de encendido, la mezcla sufre una verdadera explosión, es decir, una "dilatación repentina" que es precisamente lo que produce la fuerza o energía del motor.

La parte de un hornillo destinada para el carbón, coque, leña u otro combustible sólido similar, puede, muy bien llamarse, si se quiere, *cámara de combustión*, porque es aquí donde se produce la "acción y efecto de arder o quemar", sin el acompañamiento de la explosión o dilatación repentina que va inseparablemente unida a la combustión del gas en un motor de automóvil.

CAMARA DE EXPLOSION. El Diccionario define claramente la acción que se produce en la cámara del cilindro al decir que explosión es "la dilatación repentina de un gas expelido del cuerpo que lo contiene, sin que éste estalle ni se rompa, como se observa en el disparo de una arma de fuego y en muchos aparatos motores. (*Cámara de combustión.*)

CAMBIO DE MARCHA. Al decir cambio de marcha, queda subentendido que se trata de un aparato, mecanismo o medio práctico, para alterar el grado de velocidad a que ha de correr el automóvil. Marcha, según el Diccionario, es por una parte "la acción de marchar" y por la otra, "el grado de celeridad en el andar de un buque, locomotora, etc." Marcha, por lo tanto, no es la velocidad misma, la cual, según el Diccionario, es "la ligereza o prontitud en el movimiento" de alguna cosa, y en sentido mecánico, "la relación entre el espacio andado y el tiempo empleado en recorrerlo." (*Caja de engranajes, caja*

de velocidades, cambio de velocidades, cárter, transmisión.)

Cambio de velocidades. (Véase CAMBIO DE MARCHA.) Por la sencilla razón de que velocidad es, en términos generales, "la ligereza y prontitud en el movimiento" de alguna cosa, y en sentido mecánico, "la relación entre el espacio andado y el tiempo empleado en recorrerlo", la expresión de *cambio de velocidades* significa sólo una cosa: variación o alteración de la ligereza y prontitud en el movimiento del vehículo. Esto, por supuesto, no es lo mismo que la variación o alteración del "grado de celeridad en el andar" del vehículo, que es precisamente lo que se obtiene mediante el mecanismo llamado CAMBIO DE MARCHA. (*Caja de engranajes, caja de velocidades, cárter, transmisión.*)

Camisa de agua. (Véase CANALIZACION DE AGUA.) La palabra camisa, aplicada a cosas mecánicas, significa sólo una cosa: "revestimiento interior de un artefacto o una pieza mecánica, como el de los hornos de fundición, formado por materiales refractarios."

CANALIZACION DE AGUA. Canalización es la acción y efecto de canalizar. Como el verbo canalizar tiene el significado de abrir canales, regularizar el cauce o la corriente de un río o arroyo, y aprovechar para el riego o la navegación, las aguas corrientes o estancadas, dándoles conveniente dirección por medio de canales o acequias, hay, por lo tanto, en vista de todo esto, justificación de sobra para preferir la designación de canalización de agua a la de camisa de agua, por llevar aquella en su significado, por implicación o extensión, la idea de un conducto para la circulación de agua en conveniente dirección, que se aprovecha para el enfriamiento del motor. (*Camisa de agua.*)

Caño. (Véase TUBO.) Caño, derivado, de caña, puede ser un tubo corto de metal, vidrio o barro, a modo de cañuto o canuto, y también albañal, chorro y otras cosas. En su aceptación de tubo, es un cañon de palo, metal u otra materia, corto y no muy grueso,

En el próximo número de marzo de esta revista, publicaremos, como en años pasados, el Censo Mundial del Automóvil correspondiente a 1934, el cual contendrá información de particular interés para todos los lectores.

que sirve para diferentes usos. En la conversación ordinaria, empleamos caño principalmente en su significado de chorro.

CAPO. Esta palabra viene de la francesa "capot". Aunque no aparece en el Diccionario, debe calificarse de apropiada, por la aceptación universal que ha alcanzado en el mundo iberoamericano. En su lugar no podríamos emplear, con toda precisión, la designación, aparentemente correcta, de cubierta de motor, por la sencilla razón de que este nombre se presta a un significado algo indefinido, pues cubierta de motor puede muy bien ser la chapa metálica que va montada encima del mismo motor, para protegerlo contra el polvo, etc. Capó, por su parte, no se presta a semejante mala interpretación, pues siempre es una sola cosa: la tapa o cubierta que cubre toda la sección delantera del automóvil, donde va dispuesto todo o gran parte del grupo motor del vehículo. (*Capot, cubierta, tapa.*)

CAPOTA. Dice el Diccionario: "Cubierta plegadiza que llevan algunos carruajes. (*Capote, persiana, techo, toldo.*)

Capote. (Véase CAPOTA.) Esta palabra se emplea popularmente en el sentido de capa, manta o prenda de abrigo personal. (*Persiana, techo, toldo.*)

Carátula. (Véase CUADRANTE.) Significa careta, y ésta, máscara o mascarilla de cartón u otra materia, para ocultar la cara. También se entiende por carátula, la portada de un libro, y otras cosas, pero nunca, ni por extensión o licencia literaria, ha de permitirse que esta palabra llegue a denotar la cara de un instrumento de medición, ni mucho menos, el instrumento mismo. (*Esfera.*)

Cardán. En algunos países iberoamericanos se continúa dando todavía esta designación al árbol provisto de articulación universal en uno o en ambos de sus extremos, para que pueda girar libremente, en variables relaciones angulares con otro árbol o con dos otros árboles unidos a sus respectivos extremos. El principio sencillo de la unión cardánica ha sido tan modificado en su práctica aplicación mecánica al automóvil moderno, que el llamar junta o unión cardánica a la actual articulación universal, y el llamar eje o árbol de cardán o cardánico, al actual cigueñal, no sólo provocan confusión entre las personas que no están al corriente de estas designaciones, sino también desavenencias entre aquellas personas que, estando bien informadas del llamado principio cardánico, no están inclinadas a aceptar gatos por liebres. (Véase CIGUEÑAL y ARTICULACION UNIVERSAL.)



EL NOMBRE DE THOMAS A. EDISON . . .
sobre un producto, se reconoce universalmente
como símbolo de adelantada ingeniería y su-
perior calidad.

Los siguientes productos de los **LABORATORIOS EDI-
SON** son de especial interes para el **COMERCIO DE
AUTOMOVILES Y SUS ANEXOS:**

Bujías de encendido EDISON-Splitdorf—Hay dos surtidos: el
surtido **VERDE** de bujías de una sola pieza, y el surtido
NARANJA de bujías de dos piezas.

Bobinas de encendido EDISON-Splitdorf—En tipos de seis y
de doce voltios.

Magneto EDISON-Splitdorf de tipo adelantado.

Proyectados con minucioso cuidado y fabricados de acuerdo con las normas de
manufactura más exigentes.

Estos productos se caracterizan por esa irreprochable calidad que naturalmente
se espera de todo artículo que lleve la marca comercial de **EDISON**.

Sírvase pedirnos información detallada sobre nuestra representación exclusiva.

TRADE MARK

Thomas A Edison INC.

División internacional

261 Fifth Avenue, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: ZYMOTIC—Todas las claves.

He aquí la RAZON por qué

las correas Gates Vulco son más durables



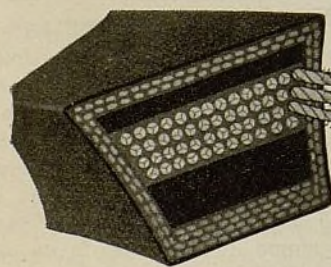
Firmes cuerdas de algodón se empapan completamente en puro caucho líquido

Observe la fotografía ampliada de las cuerdas empapadas en caucho líquido, que mostramos abajo. En este grabado se ve el caucho líquido emanando de cada hilo y de cada fibra de cuerda.

Cuando estas cuerdas rellenas de caucho se emplean en la construcción de una correa Gates y se vulcanizan en ella, quedan *permanentemente* unidas al cuerpo de la correa. Nunca pueden aflojarse o soltarse. Por esta razón, la separación es imposible en una correa Gates de tipo V.

Este procedimiento exclusivo significa para Ud. una correa más firme y durable, que la que es posible construir mediante cuerdas secas ordinarias. Las cuerdas secas no pueden mantenerse inmóviles en su punto de sujeción.

Las correas Gates en V son las únicas correas en V que se hacen con cuerdas rellenas de caucho. Se venden con la garantía de que darán completa satisfacción y prolongado servicio.



Sección transversal de la correa moldeada Gates Vulco en V



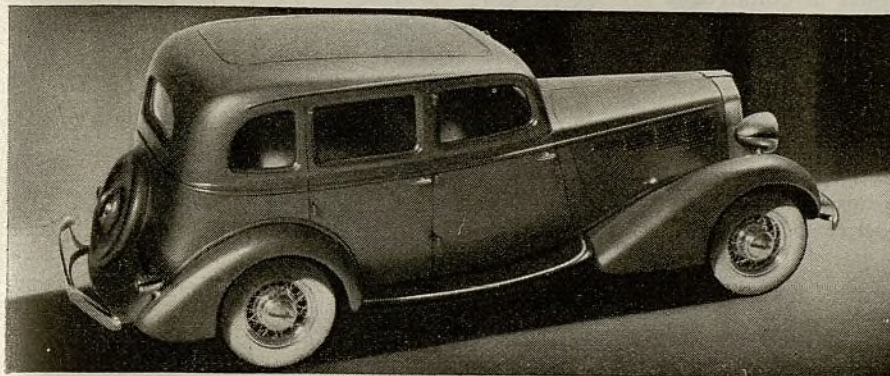
The Gates Rubber Company, Denver, Colo., E.U.A.

"La fábrica más grande del mundo de correas en V"

El Hupmobile Aerodinámico

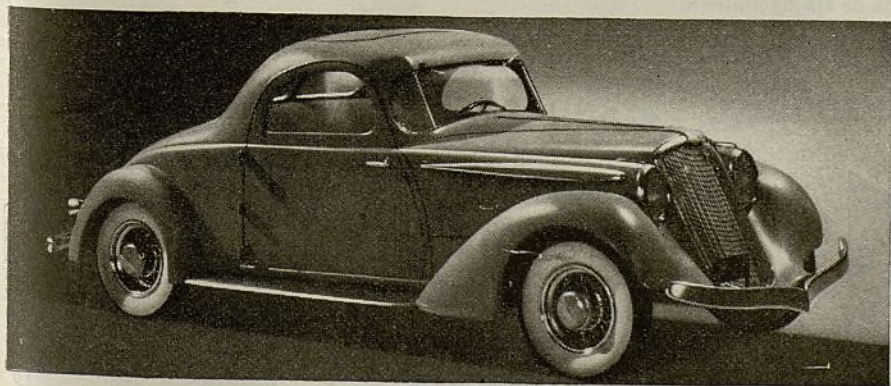
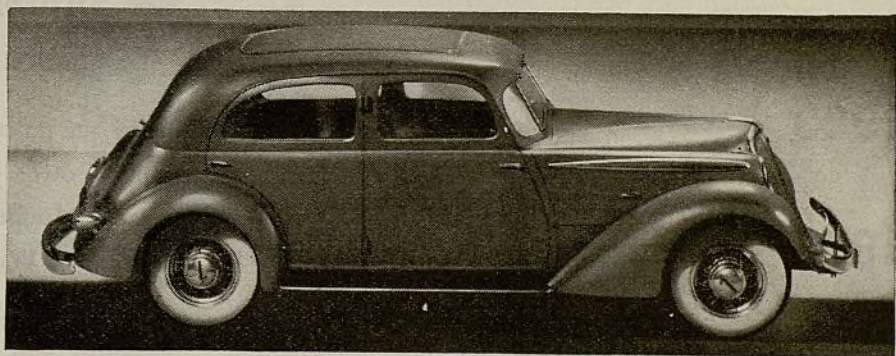
Nuevos automóviles • Nuevos métodos • Nuevas oportunidades

Los nuevos automóviles Hupmobile de estilo aerodinámico aseguran una gran clientela en beneficio de sus activos y emprendedores concesionarios. Y nuestra representación, basada sobre métodos equitativos de liberalidad extraordinaria, significa buenas ganancias y negocio permanente para la firma que la obtiene.



Sedán de 4 puertas de la nueva serie Hupmobile Aerodinámico (serie 417). Por la espléndida reputación de que el Hupmobile goza como automóvil de irreproachable calidad, la presente serie constituye un valor intrínseco sensacional en el campo de los vehículos de precios moderados.

El más lindo de todos los modelos de estilo perfilado exhibidos en las recientes exposiciones—un sedán de perfilación científica, para seis pasajeros. Se ofrece en modelo de seis cilindros, serie 421-J de 93 caballos de fuerza, con 121 pulgadas de distancia entre los ejes, y en modelo de ocho cilindros, serie 427 de 115 caballos de fuerza, con 127 pulgadas de distancia entre los ejes.



Lindo cupé de completo estilo aerodinámico, para cinco pasajeros, ofrecido en chasis de series 421-J y 427. El modelo victoria de cinco pasajeros, de las series aerodinámicas 421-J y 427, es similar en aspecto al sedán.

Sírvase pedirnos información completa sobre las nuevas series de automóviles Hupmobile y su representación en mercados en que todavía no tenemos concesionarios locales.

Dirección telegráfica—"Hupp" Detroit

HUPP MOTOR CAR CORP., DETROIT, MICH., E. U. A.

Febrero, 1934

Ayuntamiento de Madrid

A la Vanguardia del Progreso

Desde hace 30 años, es decir, desde la construcción del primer automóvil, el nombre de Willard ha sido sinónimo de supremacía en el perfeccionamiento de acumuladores.

1903 Los primeros acumuladores Willard se emplearon en automóviles para el alumbrado eléctrico.

1906 La Willard introdujo la placa empastada—un paso importante para la reducción del costo y peso de los acumuladores.

1909 La Willard ayudó a desarrollar el arranque eléctrico.

1917 La Willard introdujo el aislamiento de caucho entretejido, el cual añade meses de duración a los acumuladores, particularmente en climas tropicales.

1918 La Willard produjo el acumulador "sin derramamiento" para uso en aviones.

1923 La Willard construyó una de las primeras estaciones radiodifusoras, la WTAM, y desarrolló acumuladores y unidades de fuerza para la recepción radiotelefónica.

1930 La Willard fué la primera en perfeccionar un nuevo tipo de acumulador especialmente adaptado a motores de alta compresión.

1934 El último desarrollo de los Laboratorios Willard es un nuevo acumulador de conveniente tamaño, que produce corriente eléctrica a bajo costo, en beneficio de lugares desprovistos de abastecimiento público.



La Supremacía es Una Antigua Costumbre de la Willard

¿Por qué no comparte la supremacía de la Willard con los otros concesionarios de la Willard en 96 países? Muchos de ellos, que han importado acumuladores Willard desde hace más de 16 años, le informarán de las buenas ganancias que han obtenido con la representación de los productos Willard.

"EN UN MUNDO QUE CAMBIA, DEPENDA DE LO QUE PERDURE"

Willard

ACUMULADORES

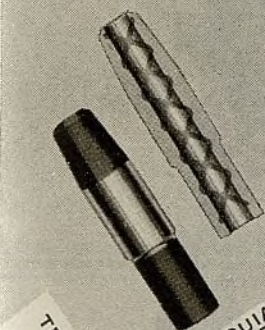
ACUMULADORES PARA Aeroplanos . Automóviles Omnibus y Camiones . Motocicletas . Alumbrado provisional . Instalaciones de alumbrado . Equipos marinos . Embarcaciones comerciales y de recreo . Cinematografía parlante . Teléfonos y comunicaciones . Taxímetros . Interruptores de circuito a base de aceite . Motores diésel . Maquinaria zanjadora . Diversas utilidades industriales.

Por carta o por telegrama, pida información detallada sobre la representación de la Willard.

WILLARD STORAGE BATTERY CO., Departamento de Exportación, CLEVELAND, OHIO, E.U.A.



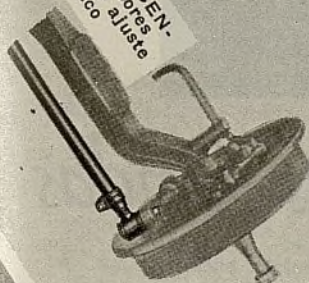
EL SURTIDO DISTINTIVO



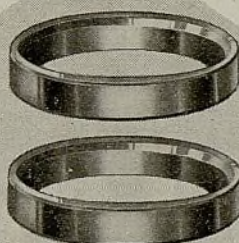
TENSORES EXCEN-
TRICOS y tensores
RUBBEROY de ajuste
automático



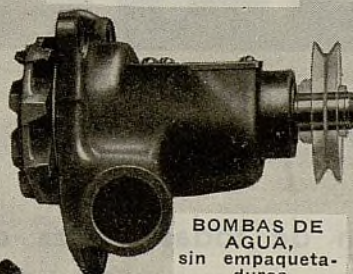
GUIAS
GRAFITADAS
PARA VALVULAS
de lubricación auto-
mática



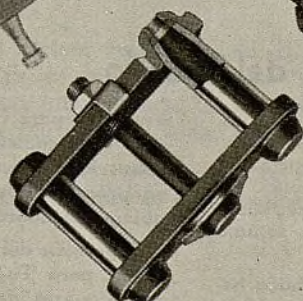
VALVULAS
Thompson en "S" y
en "V"



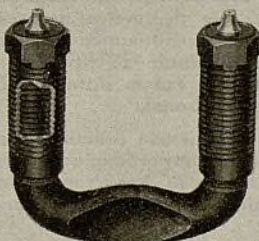
INSERCIÓNES PARA
ASIENTOS DE
VALVULAS



BOMBAS DE
AGUA,
sin empaqueta-
duras



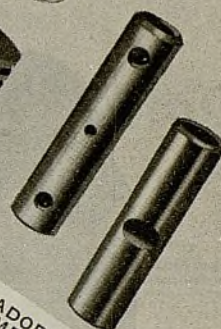
GEMELOS TRYON
de ajuste auto-
mático



GEMELOS
SILENCIOSOS
EN "U"
de ajuste automático

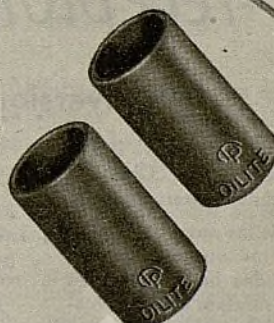
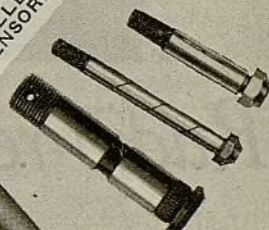


EMBOLOS,
duplicados exactos de
los de fábrica



PASADORES DE
EMBOLOS DE
con enchape de
cromo

PERNOS para
MUELLES y
TENSORES



BUJES OILITE
de lubricación auto-
mática

Dirección telegráfica: "Thompro-Cleveland"
Fábricas: Cleveland y Detroit, E. U. A.

THOMPSON PRODUCTS, INCORPORATED

Departamento de Exportación: Cleveland, Ohio, E. U. A.

Productos Thompson



Reproducción parcial de una linda exhibición para escaparate, de gran tamaño y en vivos colores, provista de esfera iluminada. Pídala por intermedio del concesionario local de la RCA Victor.

Radio-receptor para Todas las Ondas

Diversión de todas partes del mundo

¡Mejor funcionamiento que nunca! Eficacia en diseño y construcción. Chasis y muebles de irreprochable manufactura.

Estas son algunas de las numerosas ventajas que colocan a los nuevos modelos RCA Victor para Todas las Ondas a la vanguardia de los de su clase en el mercado. Por ejemplo ¿ha visto Ud. hasta ahora un radio-receptor de toda onda con completos sistemas de bobinas para

cada banda? Este es sólo uno de los rasgos sobresalientes de los modelos RCA Victor, que demuestra su excelencia en diseño y funcionamiento. También, el nuevo cuadrante de tipo de aeroplano, para fácil y exacta sintonización, es una ventaja adicional.

Por experiencia práctica, el público ha llegado a comprender que puede confiar en la marca RCA Victor, como emblema de calidad en radio-receptor. Y ella

representa para Ud., al mismo tiempo, un gran valor comercial, pues todos los productos RCA Victor van apoyados sobre un programa de publicidad y de ventas sabiamente coordinado.

Impóngase del surtido de modelos RCA Victor para Todas las Ondas. Vea al concesionario de estos productos ahora mismo, o bien, pídanos directamente información detallada.

MODELO 240 "PARA TODAS LAS ONDAS"

Un tipo "superheterodino" de ocho tubos electrónicos, con escala de frecuencia de 16 a 555 metros. Cuadrante de visión completa, de tipo de aeroplano. Sintonización con vernier de 50 a 1, gobierno automático de volumen o sonoridad, gobierno de tono de variación continuo y altoparlante dinámico de completo tamaño de 10 pulgadas. Ruido de fondo reducido a un mínimo. Completo grupo de bobinas para cada banda. Se suministra con banda suplementaria para utilización en Europa.



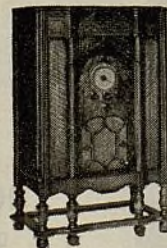
MODELO 141 "PARA TODAS LAS ONDAS"

—un radio-receptor idéntico en calidad y funcionamiento al modelo 240, instalado en un lindo mueble de estilo modernista. Para donde no hay abundante espacio, este fino instrumento es la solución perfecta del problema de recibir diversión de todas partes del mundo mediante un radio-receptor pequeño pero muy eficaz.



MODELO 340 RADIOFONOGRÁFO "PARA TODAS LAS ONDAS"

—Su chasis es idéntico al del modelo 240. Comprende un eficaz fonógrafo eléctrico de dos velocidades de extraordinaria calidad de tono y fuerza. Tiene compensación automática de sonoridad, motor sinérgico y soporte de motor montado en caucho.



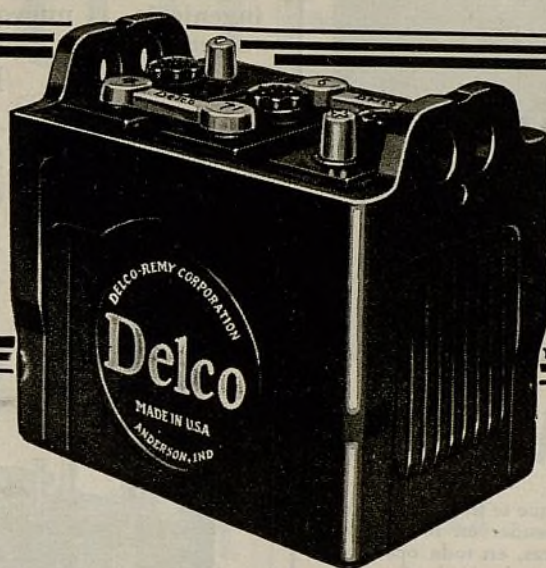
RCA VICTOR

Una subsidiaria de la Radio Corporation of America

RCA Victor Co., Inc., División Internacional, Camden, N. J., E.U.A.

ACUMULADORES DELCO

CALIDAD



SEGURIDAD

Reemplace con un Delco

COMO la mitad del total de automóviles construidos en los Estados Unidos en 1933, salió de fábrica equipado con acumuladores Delco. Cuando Ud. instala un Delco, cuenta con la seguridad de dar al cliente lo mejor que existe en el ramo. El juicio combinado de los fabricantes de automóviles, fabricantes de acumuladores y concesionarios de la 'O.M.S.C.', que le ofrecen este acumulador, es para Ud. la más positiva garantía de su extraordinario valor intrínseco.

El acumulador Delco, empleado en el reemplazo del equipo original de fábrica, lleva la misma positiva garantía de servicio, que la Delco-Remy ofrece a los fabricantes de automóviles—una garantía que está aumentando la confianza que los dueños de automóviles reposan en los representantes del acumulador Delco, en todas partes del mundo.

Los acumuladores Delco se ofrecen en una amplia escala de tipos y capacidades—un surtido que permite a sus representantes desarrollar un excelente negocio en el ramo.

Los concesionarios de la 'O.M.S.C.' pueden también suministrarle otros productos de marca Delco-Remy, además de bujías de encendido, filtros y otros accesorios de marca AC, radiadores Harrison, cojinetes New Departure y Hyatt, bocinas Klaxon, amortiguadores Lovejoy, gatos Walker, Forro de freno Hycoc, segmentos de émbolo Pedrich y aparatos Binks para pintura por pulveización.

● Los comerciantes en automóviles, dueños de talleres de reparación y propietarios de garajes, quedan cordialmente invitados a comunicarse con los concesionarios de la 'O.M.S.C.', en sus respectivos mercados, quienes les suministrarán precios, descuentos e información completa sobre todos estos productos, los cuales se hallan listos para entrega inmediata en la localidad. Suministre a sus clientes los verdaderos productos 'O.M.S.C.' y así logrará recibir sus futuros negocios.



OVERSEAS MOTOR SERVICE CORP.

1775 Broadway, Nueva York, N. Y., E.U.A.

Dirección telegráfica: "Motorserve, N. Y." Todas las claves.

El 90% de los automóviles en circulación en el mundo, va equipado con los famosos productos 'O.M.S.C.'

Febrero, 1934

Ayuntamiento de Madrid

ESTE FAMOSO FORRO DE FRENO PRODUCE Paradas Más Rápidas



AMERICAN BRAKEBLOK

Del automóvil, camión u ómnibus, en que se haya instalado el American Brakeblok, se puede depender en lo tocante a paradas más rápidas, suaves y seguras, en toda ocasión. Por esta razón, el American Brakeblok se ha hecho famoso como el forro de freno de seguridad por excelencia.

MAYOR economía es también otra ventaja del American Brakeblok. Este material denso y homogéneo, tiene una extraordinaria duración efectiva, durante la cual sus resultados son siempre uniformemente excelentes. Se instala con facilidad y con tanta exactitud, que, por lo general, no hay necesidad de ajuste suplementario. No se hincha ni quema. Inafectado por el clima o temperatura.

El American Brakeblok puede instalarse en cualquier automóvil, camión u ómnibus, sin cambio en frenos o métodos de instalación originales. En la forma de rollo, una pequeña existencia de sólo diez rollos sirve para 125 marcas y 400 modelos de automóviles y camiones livianos, satisfaciendo el 90% de los requisitos de frenos interiores.

El American Brakeblok se suministra en la nueva y conveniente forma de rollo, lo mismo que en tipo Keeper, en juegos de recubrimiento completo y en tipo de recubrimiento completo por empernadura. Además de este moderno forro para frenos, suministramos revestimientos de fina tela y moldeados para embragues, de notable elasticidad y exentos de protuberancias, por lo que no exigen afinación preliminar. Por telegrama o por carta, sírvase pedirnos información completa y precios del American Brakeblok, el moderno y seguro material para frenos.

AMERICAN BRAKEBLOK CORPORATION
4660 Merritt Ave., Detroit, Mich., E.U.A.

Nueva York, Cleveland, Chicago, St. Louis, Los Angeles,
San Francisco

Departamento de Exportación: 39 Water St., Nueva York, E.U.A.
Una división de la American Brake Shoe and Foundry Company



El triunfo más reciente de la **STORM** El **NUEVO** modelo N-S de Máquina Storm

A su disposición tiene Ud. ahora el más reciente modelo de perforadora de cilindro, a un precio dentro de su fácil alcance. Como resultado de minuciosa ingeniería, el nuevo modelo N-S de máquina Storm ofrece:

Exactitud máxima
Alta velocidad
Suave acabado
Gran capacidad y
Mayor rendimiento
a un NUEVO PRECIO
ECONOMICO!



El modelo N-S se construye de acuerdo con las mismas normas de exactitud mecánica y de duración, que han dado tanta importancia a los equipos Storm. Entre sus nuevas ventajas exclusivas se incluyen las siguientes:

Positiva Alimentación de Tornillo, provista de adelantado método para la conexión y desconexión de la alimentación, mediante el empleo de una tuerca seccionada de funcionamiento excéntrico. Produce una alimentación gradual y segura, que dura más que todo otro tipo, conservando su exactitud durante muchos años de servicio. La barra tiene retorno rápido mediante cremallera y piñón.

Micrómetro Especial, para asegurar ajuste exacto al cortador, sin quitarlo de la máquina. Después de fijado con este micrómetro, el cortador puede todavía quitarse y volverse a colocar sin perturbar el ajuste original. Es una máquina ideal para trabajo de manguito. Es un equipo normal.

Dispositivo de Centración de 3 Puntos, el medio más preciso para localizar el centro promedio de un cilindro desgastado. Su exactitud está garantizada. Está permanentemente colocado en la cabeza perforadora y se acciona desde la parte superior de la máquina. Fácil, rápido y positivo.

El Disco Afilador de Diamante, para afilar la herramienta constante, forma parte integrante de la máquina.

Capacidad—de 2 5/8" a 4 1/2" por 12" de fondo. Puede también obtenerse con escala de 2" a 4".

Rectifica el diámetro interior de los cilindros de longitud corriente en 6 minutos. Se equipa con motor de 1/4 caballo de fuerza, de corriente alterna de 110 voltios y 60 períodos. Toda otra unidad de fuerza es especial.

La máquina se suministra completa, con todas las necesarias abrazaderas, herramientas, etc., lista para trabajar. En su dotación se incluyen el micrómetro especial, dispositivo de afilar, grupo de cortador, etc.

Antes de comprar otro equipo perforador, pídanos información detallada sobre el nuevo modelo N-S y otras máquinas **STORM**.

STORM MFG. CO., INC.

Departamento de Exportación:

39 Water Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Claves: Bentley, A.B.C.5a. edición, y Western Union

Dirección telegráfica: WIDBLOCO, New York

EL PROCEDIMIENTO **STORM**

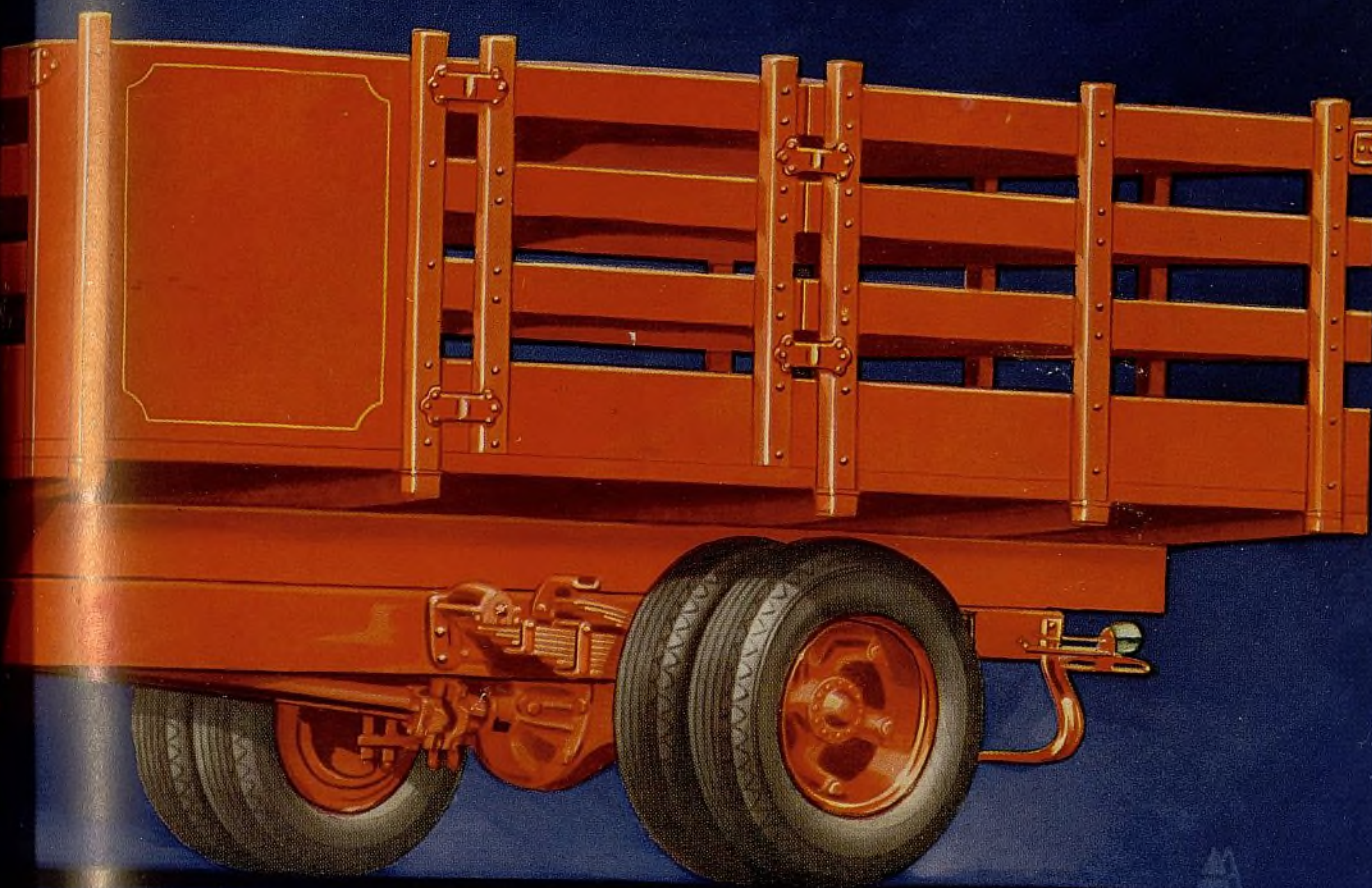
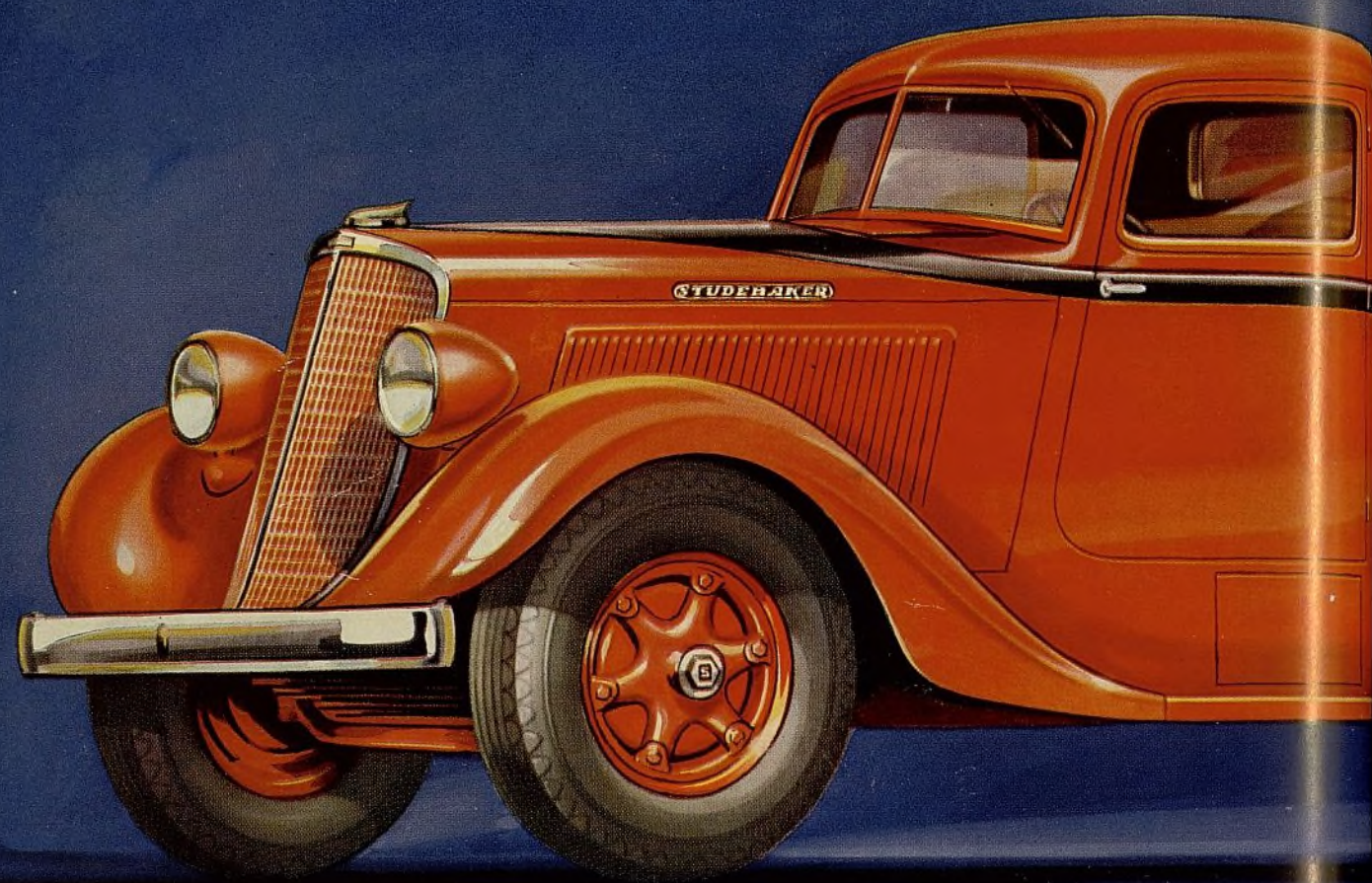
El método **EXACTO** para rehabilitar cilindros

CAMIONES STUDEBAKER DE 1934

●
Vitalidad que da Ganancias
Estilo que da Prestigio



Ayuntamiento de Madrid



ESTE STUDEBAKER 1934 ES

Los camiones Studebaker están rindiendo un servicio satisfactorio y lucrativo en todos los climas—desde el Septentrión a los Trópicos, en las tierras bajas, en los desiertos y en los pasos de montaña.

Sin Igual en Desempeño

Quienes tienen experiencia en usar camiones, conocen la calidad Studebaker, porque ésta ha sido tradicional de los productos Studebaker, desde hace más de 80 años. Ahora la Studebaker ofrece mayor valor intrínseco aún—mejor desempeño y nueva belleza de líneas.

Los chasis de camión Studebaker son unidades “equilibradas”. Todos los chasis están dotados de un motor moderno de 6 cilindros para camión, de amplia potencia para toda clase de servicio. Sus poderosos motores, más la super-robustez de la caja de velocidades, del eje trasero, de los muelles y del bastidor, contribuyen a un funcionamiento conómico y sin contratiempos, bajo toda clase de

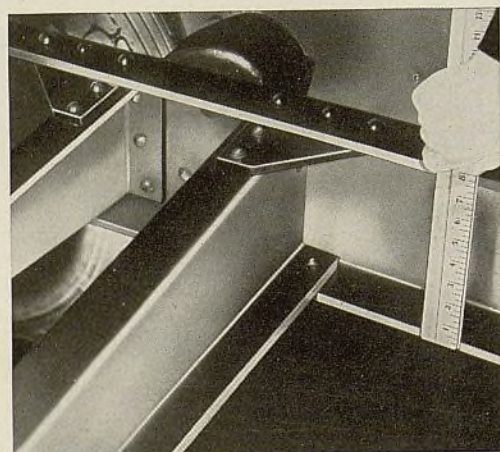
El Camión Más Seguro del Mundo

... y Presentación ...

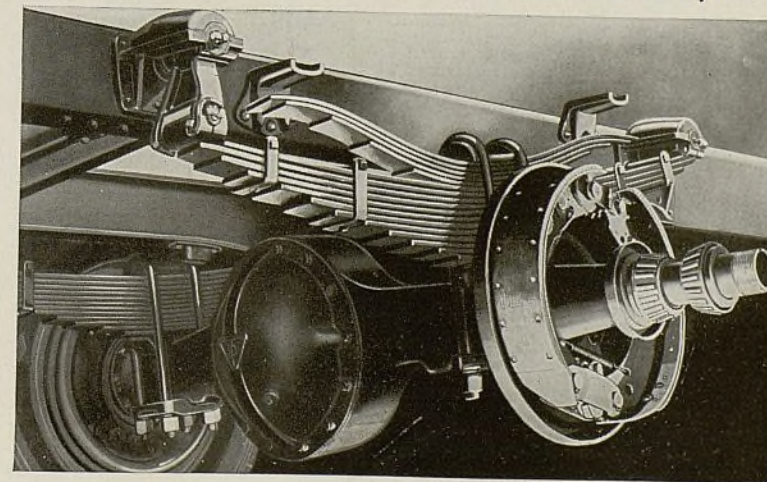
Los camiones Studebaker rinden ganancias constantes en los matorrales de Siam y en las montañas del Ecuador; en las nieves de Islandia y en las selvas de Africa.

condiciones del servicio. Y ahora la Studebaker agrega a su robustez y vitalidad tradicionales, un estilo de líneas nunca visto hasta ahora en camiones.

El surtido Studebaker presenta un camión práctico y de precio módico para cada clase de servicio, con capacidades nominales de peso bruto de vehículo que varían de 3600 a 7500 kilos. Por detalles, escriba o cablegráfíe a Studebaker, South Bend, Indiana, E.U.A.



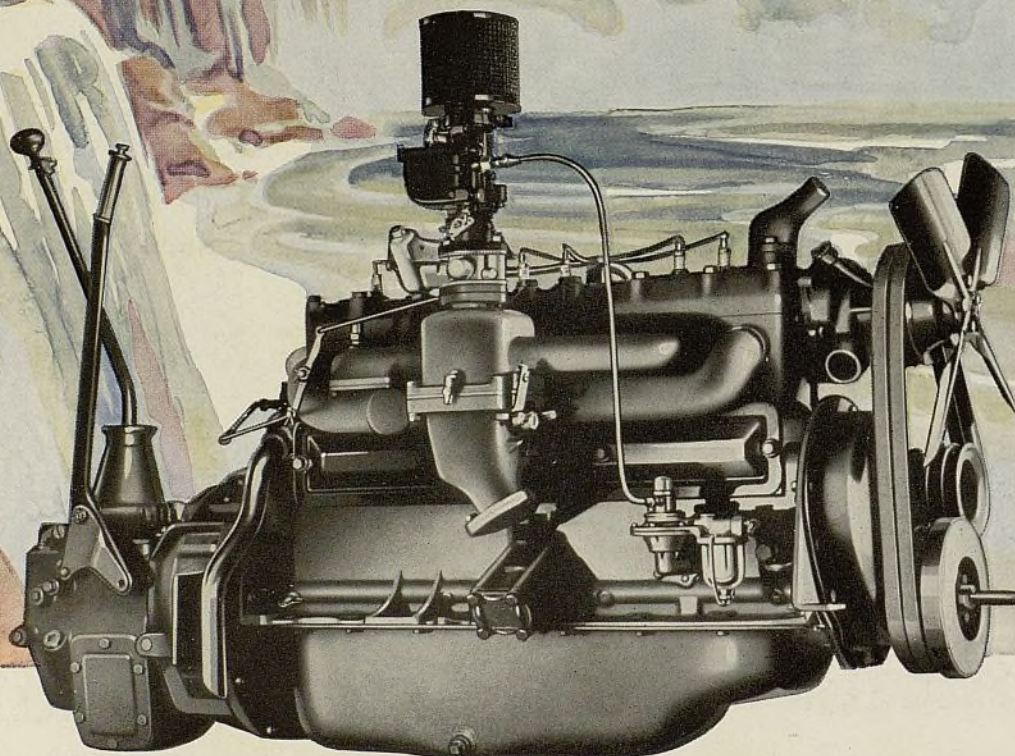
El bastidor Studebaker está firmemente ligado por fuertes travesaños remachados a la sección acanalada de los largueros y munidos de brazos angulares de refuerzo. Los fuertes largueros en “U” tienen ahora pestañas que les dan mayor rigidez.



Ejes traseros de resistencia excepcional. El piñón montado a horcajadas evita la desviación de la corona del diferencial. Los engranajes son sometidos a tratamiento térmico y de cementación. Una placa de apoyo mantiene la corona engranada y perfectamente centrada bajo el peso de la carga.

UN TORRENTE DE POTENCIA

Fluye suave y constantemente de estos poderosos motores de 75 y 110 HP.



RESUMEN DE LAS ESPECIFICACIONES

Modelos	Distancia entre ejes	Peso Bruto del Vehículo:
T-230 ...	3, 30 mts.	3600 a 4100 kilos; Ruedas y Neumáticos★: De radios fundidos, sencillas atrás; Neumáticos: 6.00 x 20 adelante; 32 x 6 atrás;
T-241 ...	3, 58 mts.	Eje trasero tipo flotante; Juntas universales con cojinete tipo de aguja.
T-265 ...	4, 19 mts.	

Modelos	Distancia entre ejes	Peso Bruto del Vehículo:
T-430 ...	3, 30 mts.	4100 a 4800 kilos; Ruedas y Neumáticos★: De radios fundidos, dobles atrás; Neumáticos: 6.00 x 20 adelante, 6.50 x 20 dobles atrás; Caja de 4 velocidades; Eje trasero tipo flotante; Juntas universales con cojinete tipo de aguja; Frenos de fuerza mecánica; Muelles auxiliares.
T-441 ...	3, 58 mts.	
T-465 ...	4, 19 mts.	

★Medidas de neumáticos a opción se suministran a costo extra.

MOTOR: El motor Studebaker de 6 cilindros para camión, tiene un diámetro de cilindros de 82 mm., carrera de 117 mm. y una cilindrada de 3772,19 cm³. (230, 2" cúb.); desarrolla 75 HP. al freno, a 3200 r.p.m. y tiene un esfuerzo de rotación máximo de 21,283 kilos-metros. Sus características incluyen: émbolos de hierro fundido galvanizados, cigüeñal extra fuerte enteramente equilibrado, bomba de agua perfeccionada, carburador de tiro invertido, bomba de alimentación de combustible y ventilador de doble correa. Este motor es una maravilla en cuanto a precisión y calidad.

Modelos	Distancia entre ejes	Peso Bruto del Vehículo:
T-641 ...	3, 58 mts.	4800 a 5500 kilos; Ruedas y Neumáticos★: De radios fundidos, dobles atrás; Neumáticos: 6.50 x 20 adelante y atrás; Caja de 4 velocidades; Eje trasero tipo flotante; Juntas universales con cojinete tipo de aguja; Frenos de fuerza mecánica; Muelles auxiliares.
T-653 ...	3, 89 mts.	
T-665 ...	4, 19 mts.	

Modelos	Distancia entre ejes	Peso Bruto del Vehículo:
T-841 ...	3, 58 mts.	6400 a 7300 kilos; Ruedas y Neumáticos★: De radios de acero, dobles atrás; Neumáticos: 6.50 x 20 adelante, 32 x 6 dobles atrás; Caja de 4 velocidades; Caja auxiliar de 2 velocidades; Eje trasero tipo flotante; Juntas universales con cojinete tipo de aguja; Frenos de fuerza mecánica; Muelles auxiliares.
T-865 ...	4, 19 mts.	
T-883 ...	4, 65 mts.	

Modelos	Distancia entre ejes	Peso Bruto del Vehículo:
W-841 ...	3, 58 mts.	6400 a 7500 kilos; Ruedas y Neumáticos★: De radios de acero, dobles atrás; Neumáticos: 6.50 x 20 adelante, 32 x 6 dobles atrás; Caja de 5 velocidades; Eje trasero tipo flotante; Juntas universales con cojinete tipo de aguja; Frenos de fuerza mecánica; Muelles auxiliares; Motor 6 cilindros de 110 HP.
W-865 ...	4, 19 mts.	
W-883 ...	4, 65 mts.	

(Con Dirección a la izquierda solamente)

EQUIPO (Todos Los Modelos): Incluye: velocímetro, termómetro del motor, manómetro del aceite, amperímetro, indicador de gasolina, un aro de repuesto.

EQUIPO DEL CHASSIS: Incluye: cubretablero de acero y piso inclinado, guardafangos delanteros, estribos de media longitud y fuerte parachoques de acero. El regulador de velocidad del motor, los frenos de fuerza mecánica y los muelles auxiliares, son de equipo corriente en todos los chasis, con excepción de los Modelos T-230, T-241 y T-265.

STUDEBAKER

TIME TE
McQUAY-N
PISTON R
PISTO
PINS
VALVE
BEARIN
PUMP P
BOLTS-BUS
PROVEN IN
M
PISTON R
CILLOS DE EMB
Febrero, 1934



En cualquiera clase de moneda— los precios de los productos McQuay-Norris son los mismos

Dólares, libras esterlinas, francos, florines holandeses o yenes japoneses—en cualquier moneda del mundo—el precio de las piezas de repuesto McQuay-Norris está fijado sobre una base uniforme.

La McQuay-Norris es una organización de un solo precio. No hay descuentos preferenciales. El sistema de precio fijo se comprende en el programa universal de servicio de esta acreditada fábrica.

Los productos McQuay-Norris constituyen el único completo surtido de piezas de repuesto normales ofrecidas bajo una sola marca y un solo servicio internacional. Las verdaderas piezas McQuay-Norris se emplean actualmente, como dotación original, por grandes fabricantes de automóviles.

McQUAY-NORRIS MANUFACTURING CO.

Oficinas principales: St. Louis, E. U. A.

Departamento de exportación: 39 Water St., Nueva York, N.Y., E.U.A.

Fábricas: St. Louis, Indianapolis, Connersville, Ind. (dos), Toronto, Canadá.



McQUAY-NORRIS

PISTON RINGS • PISTONS • PINS • VALVES • BEARINGS • PUMP PARTS • BOLTS • BUSHINGS

VALLOS DE EMBOLO

EMBOLOS

PASADORES

VALVULAS

COJINETES

PIEZAS PARA BOMBAS

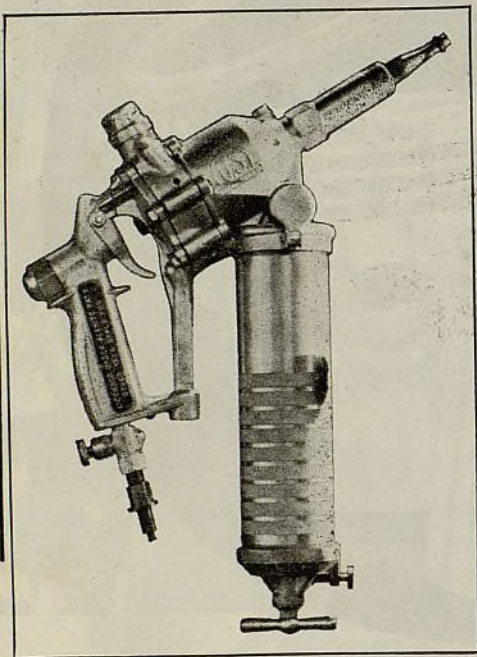
PERNOS

BUJES

Febrero, 1934

Ayuntamiento de Madrid

LA NUEVA PISTOLA
DE LUBRICACION **U.S.**
DE UNA LIBRA, DE DOBLE
GOBIERNO



Pistola o surtidor U.S., modelo ASG-1, completa con extremo de manguera para sistemas Zerk y Alemite.

La nueva pistola de lubricación U. S. de una libra, con gobierno doble, produce, mediante fácil manipulación de su conveniente gatillo, una inyección o un millar de inyecciones continuas. Desarrolla de 7500 a 10.000 libras de presión sobre la grasa. Sencilla, firme y segura en construcción. Rinde años de servicio satisfactorio.

Admite toda clase de lubricante de chasis, incluyendo las grasas más densas y fibrosas.



**THE UNITED STATES AIR
COMPRESSOR COMPANY**

Cleveland, Ohio, E.U.A.

Compresores de aire Torres surtidoras de aire Equipo para el engrase
Sistemas para el lavado de automóviles Levantadores hidráulicos

Departamento de Exportación:
39 Water St., Nueva York, N. Y., E. U. A.
Dirección telegráfica: "Widbloco"

Nueva vida para los motores viejos

*Nueva vida para su negocio de piezas
de repuesto*

Millares de comerciantes de automóviles, dueños de garajes y dueños de talleres de reparación, están desarrollando un buen negocio con las bujías de encendido Defiance—las bujías proyectadas y construidas especialmente para servicio de repuesto. La adicional calidad de las bujías de encendido Defiance significa adicional ganancia para su negocio.

Otros productos:

Bujías de encendido Defiance, ensayadores Defiance para bujías de encendido, cables Defiance para automóviles, llaves Defiance para bujías de encendido y contactos Defiance de tungsteno para el encendido.



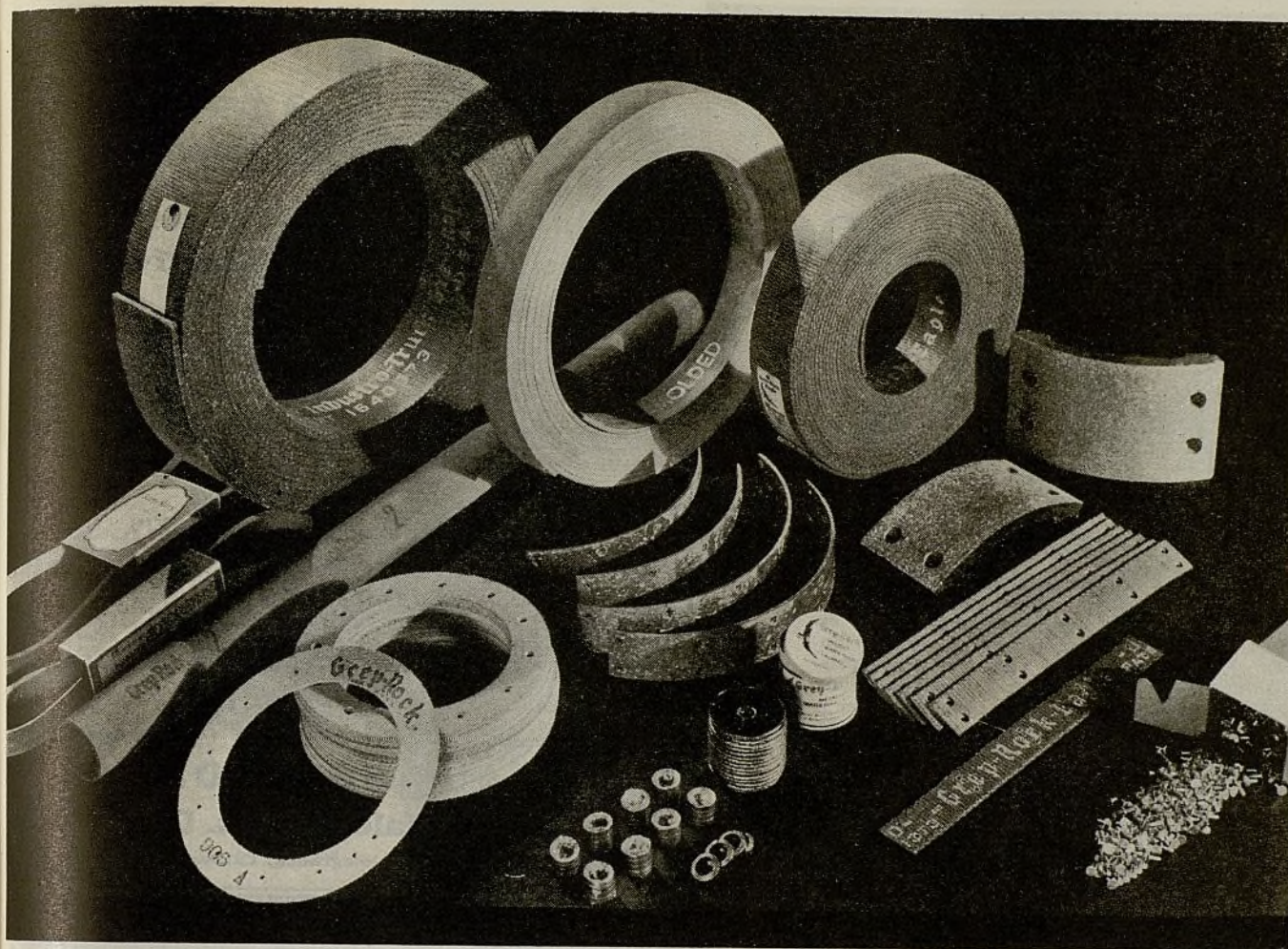
Defiance

BUJIAS DE ENCENDIDO

DEFIANCE SPARK PLUGS, INC.

TOLEDO, OHIO, E. U. A.

Defiance Spark Plugs, Ltd., Windsor, Ontario, Canadá



Al tratarse de piezas de amianto y caucho para automóviles americanos, compre las de marca

“GREY-ROCK”

fabricadas por la compañía más importante de equipo de dotación original

Compre donde compran los mismos fabricantes de automóviles. Venda las piezas de repuesto a que tienen derecho sus clientes. El surtido Grey-Rock se comprende en la propiedad de una prominente compañía cuyos productos se utilizan en casi 9 de cada 10 automóviles americanos.

Ud. puede comprar de esta fuente original con facilidad, rapidez y economía y contar con la seguridad de obtener completa satisfacción. Sencillamente pídanos por carta, o por telegrama dirigido a “Usatex” (United States Asbestos Div.) 120 Broadway, Nueva York, información detallada sobre cualquiera de los productos siguientes:

FORRO DE FRENO GREY-ROCK EAGLE—Con la “superficie alisada por esmerilado” famosa en todo el mundo. Entretejido con alambre de especial aleación. Sometido a tratamiento térmico para asegurar su prolongada duración.

GREY-ROCK INDUSTRO PARA CAMIONES. Un forro tejido para servicio pesado, especial para camiones y ómnibus. Excelente servicio de gran duración.

GREY-ROCK MOLDEADO. Suministrado en rollos para mayor conveniencia y economía. El principal de su clase.

GREY-ROCK EN BLOQUES. Un forro moldeado rígido, suministrado en segmentos, que forman juegos completos. Para automóviles y ómnibus. Servicio inmejorable.

GREY-ROCK DOBLADO. MOLDEADO Y COMPRIMIDO. Un forro de freno en rollo, comprimido por presión hidráulica.

CINTAS DE FORRO DE FRENO. Perforadas y avellanadas, para el Ford y el Chevrolet, suministradas en Eagle Rock tejido, en flexible moldeado o en doblado y comprimido.

REVESTIMIENTOS GREY-ROCK PARA EMBRAGUES. En tipos tejidos o moldeados. Tienen la superficie alisada por esmerilado. Dan un servicio irreprochable.

CORREAS GREY-ROCK PARA VENTILADORES. Estas firmes correas de tipo V son flexibles y no pueden resbalar o saltarse. También ofrecemos correas planas de fina calidad.

MANGUERAS GREY-ROCK PARA RADIADORES. Firmes y durables. También fabricamos mangueras de agua y de aire.

REMACHES GREY-ROCK. De latón y de aleación Greyluminum.

EMPAQUETADURAS GREY-ROCK Y DURACO PARA AUTOMOVILES. Metálicas para bombas de agua, y en láminas rojas y negras, para vástagos de válvula, en lámina de amianto comprimido, en lámina Duroil resistente al aceite. Calidad superior a precio moderado.

GREY-ROCK BRAKSETS EQUILIBRADOS. Dentro de poco anunciaremos estos juegos, que constituyen una adición muy lucrativa a nuestro vasto surtido.

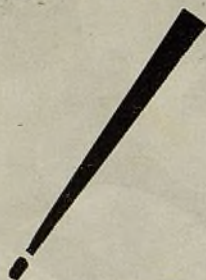
El surtido comprende también otros artículos para cuya enumeración no tenemos aquí espacio.

Por telegrama o por carta sírvase pedirnos información detallada y precios.

UNITED STATES ASBESTOS DIVISION OF RAYBESTOS-MANHATTAN, INC.
120 BROADWAY, NUEVA YORK, E. U. A.

Dirección telegráfica: USATEX

"GANGAS" y SUS RESULTADOS



Un acumulador "barato", de precio de ocasión, puede resultar muy costoso a la larga—un bumerang, es decir, un descrédito a la reputación de su negocio. Las descargas prematuras significan frecuentes rectificaciones costosas, pago de alquiler y desagradables molestias que han de evitarse en beneficio del cliente. Venda Ud. un acumulador que Ud. sabe que sobrepasa en capacidad a la fijada por las normas de la Sociedad de Ingenieros de Automóviles de los Estados Unidos, en lo tocante a fuerza de arranque. Venda un Exide y desarrolle un buen negocio basado sobre irreprochable servicio de acumulador. En ciertos mercados necesitamos todavía representantes activos. Sírvese pedirnos información detallada sobre nuestra representación.

THE ELECTRIC STORAGE BATTERY COMPANY
Filadelfia, Pa., E. U. A.

Departamento de Exportación: 23-31 West 43rd. Street,
Nueva York, N. Y., E. U. A.

La fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo servicio



Exide

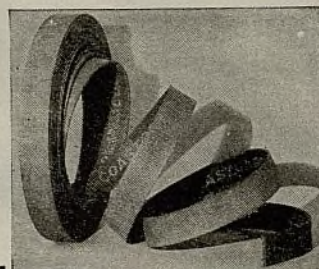
El acumulador de larga vida

ATLAS

Una oportunidad extraordinaria para ventas lucrativas

DESDE el punto de vista de precios, condiciones, calidad, surtido completo y excelencia técnica, los forros Atlas para frenos ofrecen al concesionario en el extranjero más oportunidades para lucrativas ventas que los de toda otra marca. Desde una sola fuente central de abastecimiento, el concesionario puede ahora obtener un completo surtido de finos forros de frenos para satisfacer todas las necesidades de su mercado. La reputación internacional del Atlas asegura ventas más fáciles, rápidas y lucrativas, al comerciante, y satisfacción completa a la clientela.

El surtido Atlas comprende, bajo las famosas marcas COASTGARD, LIFE GARD, AUTO GARD, MOTO GARD, QUAKER y ATLAS, forros para frenos, revestimientos de embragues,



forros para mecanismos transmisor, cintas para amortiguadores, cordones para capó de motor, empaquetaduras anulares para bombas y empaquetaduras metálicas en espiral.

ATLAS ASBESTOS CO.

North Wales, Pa., E. U. A.

Dirección telegráfica: Lasbest

Le conviene emplear los PRODUCTOS **QP** PERMITE

Los principales talleres de reparación en todas partes del mundo, están empleando piezas Permite, en crecientes cantidades, para la reparación de motores. Pídale a su abastecedor le suministre estas piezas, las cuales, en virtud de su excelente calidad, ajuste exacto y servicio seguro, están ayudando a los talleres de reparación en todas partes a aumentar sus negocios y ganancias.

El surtido Permite

Embolos Permite de aleación	Pasadores Permite para émbolos
Embolos Permite de semi-acero	Pernos Permite
Válvulas Permite Dia-chrome	Bujes Permite
Piezas para válvulas Permite	Silenciadores Permite
Anillos Permite para émbolos	Manguitos Permite para cilindros
	Piezas Permite para bombas de agua
	Permite Res'alum

Se utilizan por los fabricantes de millones de automóviles en actual circulación

ALUMINUM INDUSTRIES, INC.

fabricante de productos de acero, de bronce y de aluminio
CINCINNATI, OHIO, E.U.A.

Dirección telegráfica: Alini, Cincinnati

GERENTES EN EUROPA

Corneliussen & Stakgold A/S, Bruselas, Bélgica
Sucursal de fábrica y depósito, Amberes, Bélgica.

Irresistible!

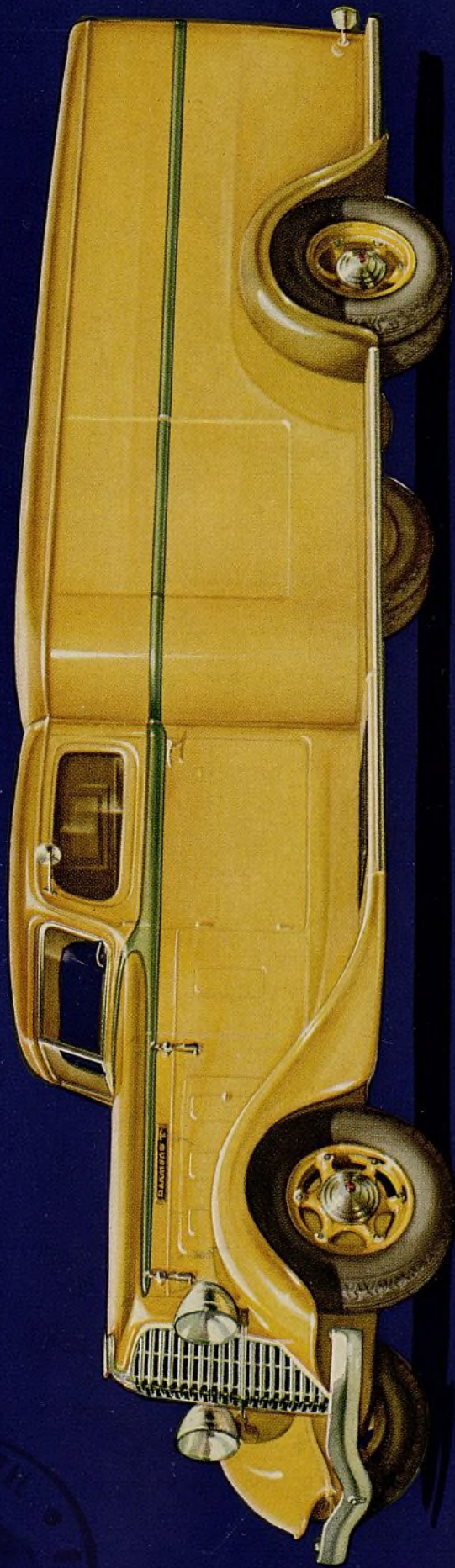
Modelo 211 Standard, 1½ toneladas
Precio de chassis f.a.b. fábrica, sujetos a cambio

\$595

Modelo 211 De Lujo (Ilustrado) \$625
Cabina, carrocería, y ruedas gemelas, a costo extra

No es solamente velocidad, ni el suave flúido de abundante potencia, lo que han hecho a este camión la sensación del año. Aquí hay estilo y comodidad sin igual—y un precio entre los más bajos. También está aquí la probada construcción de camión por la que Diamond T es famoso. Aquí hay durabilidad y resistencia. Es por esto que los compradores encuentran este camión irresistible—y los distribuidores Diamond T están batiendo todos los records de ventas. Véase la próxima página.

D I A M O N D T M O T O R C A R C O .



Ayuntamiento de Madrid

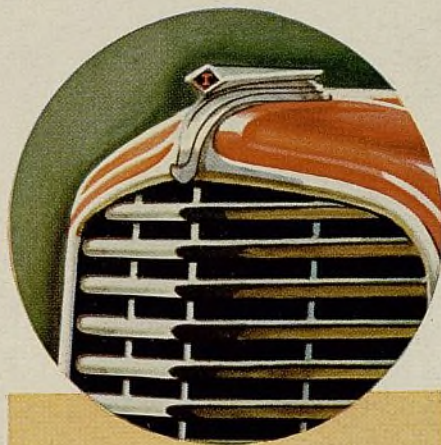
Estilo, Velocidad, Resistencia

...y 29 años de experiencia!

ESTE camión es el reto de Diamond T a la industria mundial fabricante de camiones. Es un reto que permanece incontestable después de millones de millas de espectacular rendimiento en manos de sus dueños.

Con 29 años de experiencia automotriz, los ingenieros Diamond T saben qué tiene que hacer un camión . . . y saben cómo fabricar un camión para hacerlo. Ellos saben que hoy un camión tiene que tener velocidad. Este Diamond T funciona a una milla por minuto. Ellos saben que tiene que tener potencia, y fuerza, y super-seguridad. Este motor de servicio pesado que Diamond T clasifica como de 63 caballos de fuerza, ha desarrollado más de 80 C. F. en pruebas.

He aquí un robusto bastidor de 7 pulgadas de acero especial, con enormemente rígidos travesaños. El embrague, transmisión, eje trasero, mecanismo de la dirección, y muelles del mejor tipo de camión, para servicio severo. Los frenos son Lockheed hidráulicos, con tambores fuertemente fundidos que no se acombarán ni se rayarán.



Especificaciones del Chassis MODELO 211

EJES: Trasero: Semi-flotante de servicio-pesado y engranajes cónicos para ruedas traseras sencillas. Con ruedas gemelas (opcionales a costo extra) se suministra enteramente flotante, con dobles cojinetes de ruedas Timken centralizados directamente sobre los neumáticos.

FRENOS: Lockheed hidráulicos de expansión interna sobre las cuatro ruedas. Los tambores de los frenos son fundidos de aleación de hierro. Diámetro del tambor 15".

MOTOR: Servicio pesado de seis cilindros, 33 3/4" x 4 1/4". Cilindrada de 228 pulgadas cúbicas; fuerza de torsión 148 libras-piés. 63 caballos de fuerza de camión. Fuerte cigüeñal de 2 1/4" con siete cojinetes principales. Lubricación de presión.

BASTIDOR: Sección ahusada, con cuatro travesaños. Dimensiones: 7" x 2 1/8" x 4 1/2".

CAPACIDAD BRUTA: Máxima 8,500 lbs., incluyendo el peso del chassis, cabina, carrocería y carga.

MUELLES: Cada hoja de aleación de acero. Muelles auxiliares son equipo normal. Bujes gemelos de goma tipo compresión; no requieren lubricación.

TRANSMISIÓN: Cuatro Velocidades.

ENTRE EJES: 135 1/2" normal. 145" y 158" opcionales a costo extra.

(Las Especificaciones Están Sujetas a Cambio Sin Previo Aviso)

Línea Completa a Bajos Precios

La línea Diamond T incluye 15 modelos desde 1 1/2 a 10 toneladas de capacidad, fabricados en una escala de entre ejes para acomodar cualquier condición de trabajo.

Modelo 211 Standard, 1 1/2 toneladas \$595

Modelo 211 De Lujo, 1 1/2 toneladas . 625

Precios de chasses en la fábrica, Chicago.
Precios sujetos a cambio.

De todas partes del globo llegan entusiásticas alabanzas del económico funcionamiento libre de dificultades de este gran camión. En simples unidades y en flotas de docenas, sus bajos costos de transporte son una fuente de la mayor satisfacción para sus dueños.

Estas son las razones por qué este último producto de uno de los más antiguos fabricantes de camiones en la industria es tan irresistible para los compradores de camiones. Los establecidos records de ventas de la fábrica se batan y rebaten con la constantemente creciente demanda por este nuevo Diamond T.

Los comerciantes en camiones en el mundo entero están volviéndose hacia Diamond T por cientos. La oportunidad espera al distribuidor alerta—pero no esperará largo tiempo.

Escriban o telegrafíen hoy por la completa historia—los datos enteros—sobre la agencia Diamond T.

**DIAMOND T
MOTOR CAR COMPANY**
ESTABLECIDO 1905

Departamento de Exportación
429 South Dearborn St., Chicago, Illinois, U.S.A.
Dirección telegráfica, DIMON-Chicago

DIAMOND-T

El forro de freno que el mundo iberoamericano ha estado esperando

El sorprendente "Duo-Fricción" sirve para el 98% de todos los automóviles



Con una pequeña inversión en este solo surtido, Ud. puede establecer y mantener un lucrativo negocio de reparación de forros de frenos.

SUBIDAS sumas de dinero inmobilizadas en mercancía de lenta venta... pedidos perdidos a causa de no tener en existencia el forro requerido y clientes que rehusan esperar lentas entregas de puntos distantes... excesivo desperdicio en la cortadura del material y mercancía que con el tiempo queda fuera de uso... estos obstáculos al desarrollo de un lucrativo negocio en forros de frenos, en el mundo iberoamericano, se evitan del todo, con la introducción del nuevo forro "Duo-Fricción" de Johns-Manville.

Con una superficie de bajo rozamiento en un lado y con otra de

alto rozamiento en el otro lado, el "Duo-Fricción" es el primer forro de freno verdaderamente de uso universal. Es un forro superior, en todo sentido... uniformidad de rozamiento, ausencia de rayadura de tambor, funcionamiento silencioso, resistencia al desgaste e inmunidad a los efectos de la humedad.

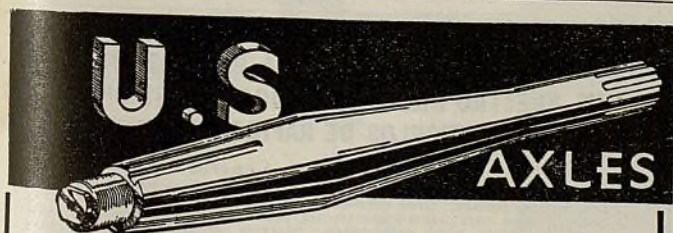
Con este solo surtido, en existencia, Ud. puede servir el 98% de todos los automóviles. Puede dar a su clientela el mejor servicio de enfrenamiento. Hace que una pequeña inversión le produzca muy buenas ganancias.

Para muestra gratuita e información completa, sírvase escribir a la Johns-Manville International Corp., Nueva York, N.Y., E.U.A. o bien, a la Johns-Manville Boley, Ltda., Buenos Aires, Argentina; Johns-Manville Corp. of Brasil, Rio de Janeiro, Brasil.



Johns-Manville

FORRO DE FRENO "DUO-FRICCIÓN"



El principal surtido de árboles de ejes de repuesto

Durante muchos años, los árboles U. S. han sido en todas partes aceptados como los mejores por su calidad y servicio. Las más finas aleaciones de acero, adecuado tratamiento térmico, cuidadoso labrado a máquina y conocimiento cabal de las condiciones bajo las cuales han de funcionar los árboles, constituyen la base fundamental de estos excelentes productos. Cada árbol se somete a rígidas pruebas, y en lo tocante a ajuste y perfección mecánica, es irreprochable. Sírvase pedirnos catálogo y precios.

The U.S. Axle Co. Inc., Pottstown, Pa. U.S.A.

ACUMULADORES WITHERBEE

Apoyados sobre
30 años de
experiencia
fabril



PROTEGIDOS en firmes cajas que no pueden romperse ni gotear fácilmente... con placas proyectadas y construidas para producir esa adicional capacidad de 25% exigida por los vehículos modernos... aislados con los mejores separadores de frano vertical... garantizados que funcionarán bien en todo instante y en todo lugar... los acumuladores Witherbee ofrecen ventajas evidentes, en virtud de las cuales se han hecho acreedores a creciente demanda entre los dueños de automóviles en todas partes del mundo.

Los Witherbee son acumuladores de mayor valor intrínseco. Ud. al representarlos, contará con la seguridad de un negocio permanente y lucrativo.

Pídanos información detallada y precios.

WITHERBEE STORAGE BATTERY CO., Inc.

3400 Janney St., Philadelphia, Pa., E.U.A.

Dirección telefónica: "Witherbee" Philadelphia (Pa.)

PLACAS, ACUMULADORES Y SEPARADORES WITHERBEE

Piezas de repuesto PICK para automóviles

Entre ellas se comprenden: cintas para frenos . . . zapatas para frenos . . . tapacubos . . . tapas de radiadores y de depósitos de combustible . . . mangos de puertas para automóviles Ford, Chevrolet, Pontiac, Chrysler, Dodge, De Soto, Plymouth y otros de marcas conocidas. Pídanos en seguida catálogo, precios e información detallada.

PICK MANUFACTURING COMPANY

FABRICA—WEST BEND, WISCONSIN, E.U.A.

Depto. de Exportación:

201 N. Wells Street, Chicago, E.U.A.

Dirección telegráfica: PICKMANCO, Chicago

Para Verdadero Servicio
y
Economía



Forro Tejido ALL-WEATHER Para Frenos

No hay forro de freno mejor en calidad y en todo otro sentido, que el ALL-WEATHER CHALLENGE. Su denso tejido de excelentes hilazas de amianto de triple interconexión con alambre de refuerzo de especial aleación de zinc, más su tratamiento con materiales de gran penetración y extraordinaria resistencia al desgaste y calor, le aseguran una acción de enfrenamiento absolutamente eficaz y efectiva durante toda su duración.

Forro tejido RED LETTER para frenos

De gran valor intrínseco—Muy económico en precio

Este forro tejido de amianto con alambre de latón ha sido especialmente proyectado y construido para rendir un servicio máximo y durar mucho tiempo, y venderse a un precio en consonancia con la economía que se exige hoy día.

EN ROLLOS DE 50 PIES—TAMBIEN EN JUEGOS CORTADOS Y PERFORADOS, PARA EL FORD, EL DESOTO, EL CHEVROLET Y EL PLYMOUTH

OTROS PRODUCTOS CHALLENGE

Forro tejido y moldeado	Revestimientos para transmisión de Ford
CHALLENGE WOVEN-MOLD	Cordones para capó y radiador
Cintas para amortiguadores	Revestimientos para embragues en piezas y juegos completos
Precintas para baúles	Portadores de acumuladores
Precintas Utility	

Pídanos ahora mismo información detallada y precios

MANNING J. SMITH BELTING CO.,

Departamento de Exportación:

116 Broad Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: "LEFELDHUN," New York



Lámina de 5 Capas para limpiador

Una lámina inoxidable de peso liviano con múltiple borde de rozamiento, que asegura una limpieza y transparencia constante al parabrisa. Cada lámina Trico se hace con suma precisión del material más fino con el objeto de dar satisfacción completa al automovilista.



Esta caja de completo surtido de láminas le habilita para satisfacer toda demanda de lámina y brazo.

Pídanos información sobre los presentes productos, lo mismo, que sobre el Visionall y limpiadores de parabrisa automáticos, espejos retroscópicos de estilos normales y trompetas Claireon.



TRICO PRODUCTS CORPORATION

811 Washington Sq., Buffalo, N. Y., E. U. A.
Dirección telegráfica: "TRICOPROD"

POR CARTA O POR TELEGRAMA PIDANOS INMEDIATAMENTE NUESTRO NUEVO CATALOGO EN QUE OFRECEMOS MAS DE 1400 ARTICULOS DE RAPIDA Y LUCRATIVA VENTA

Guarniciones en General

Materiales para la instalación de vidrios; correas de puertas; paneles de reparación de puertas; tiras encubridoras; cemento para molduras de capota y gótera; limas para carrocerías; tapetes para estribos; cordones para capós de motor; ribetes para guardabarros; bisagras de puertas; canales para ventanas de puertas y parabrisas; burletes diversos; toques de caucho para puertas; amortiguadores de caucho; puntas diversas; arandelas achafalladas; clavos para carrocerías; mangos de puertas, etc.

Ferretería Para Carrocerías de Ford y Chevrolet

Diversos artículos para la carrocería, estribos y secciones exteriores e interiores.

Piezas de Repuesto Para Ford y Chevrolet

Piezas de repuesto para ruedas, frenos, ejes, sistema de enfriamiento, muelles, sistema de encendido, sistema de combustible, sistema eléctrico en general, motor, chasis, amortiguadores, etc.

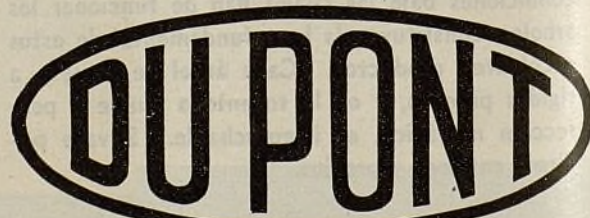
AUTOMOTIVE PRODUCTS CO.

Departamento de Exportación

461 Eighth Avenue, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: "Bafilet" New York

Lea nuestro importante anuncio que publicaremos en el numero de marzo de esta revista



REG. U.S. PAT. OFF.

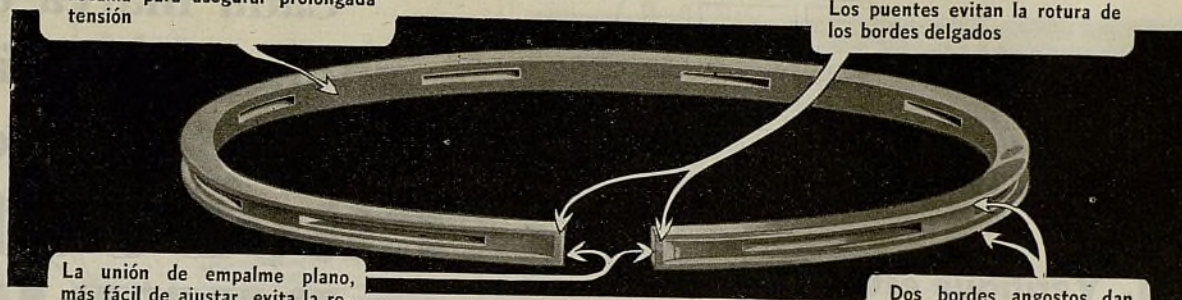
E. I. DU PONT DE NEMOURS & CO., INC.

Departamento de Barnices
Oficina de Ventas de Exportación
Parlin, N. J., E. U. A.

Emplee

anillos de
émbolos de
construcción
americana
en
automóviles
americanos

Escama para asegurar prolongada
tensión



Los puentes evitan la rotura de
los bordes delgados

La unión de empalme plano,
más fácil de ajustar, evita la ro-
tura de los extremos

Dos bordes angostos dan
contacto doble con la pared
del cilindro, asegurando
doble regulación de aceite

La venta de anillos de regulación de aceite **HASTINGS** DUBL-CHECK constituye un negocio permanente y lucrativo

Cada anillo DUBL-CHECK que Ud. vende, es una gran ayuda para su negocio. El excelente funcionamiento de los anillos DUBL-CHECK y su facultad para corregir el excesivo consumo de aceite en motores de gran velocidad, aportan amigos y clientes al comerciante que los vende y al mecánico que los instala.

Buen funcionamiento, no por unos pocos millares de millas, sino por muchos miles de millas, es lo que quieren los dueños de automóviles. Y es esto lo que rinden los anillos de regulación de aceite DUBL-CHECK en combinación con los anillos de compresión DUBL-TEST.

Profundos conocimientos de ingeniería, años de desarrollos, años de experiencia práctica exclusiva en la manufactura de anillos de émbolos, han hecho del anillo de regulación de aceite Hastings DUBL-CHECK un producto sin rival en su clase. Este anillo se hace más popular año tras año. Las ventas del año pasado fueron el doble de las del año anterior.

Semejante popularidad ha de merecerse. Más de 40.000 talleres de reparación en los Estados Unidos y el extranjero los están empleando con resultados invariablemente satisfactorios.

Sírvase pedirnos información sobre éstos y otros anillos de nuestra fabricación. Necesitamos representantes en ciertos mercados. Le invitamos cordialmente a entablar correspondencia.

HASTINGS

ANILLOS DE EMBOLOS

Hastings Mfg. Co., Hastings, Mich., E.U.A.

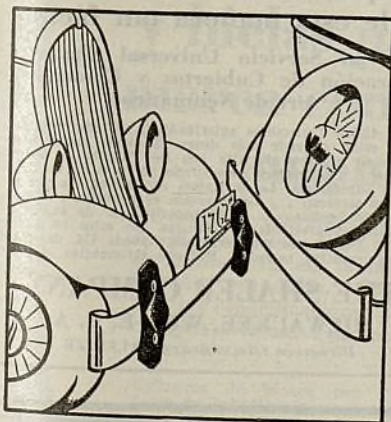
Departamento de Exportación

5713 Euclid Avenue, Cleveland, Ohio, E. U. A.

Dirección telefónica: HASTINGS, CLEVELAND



KING BEE



Nuevo parachoque y resguardo de guardabarros

Los automovilistas aprecian en el acto la gran protección que este nuevo producto King Bee da a los guardabarros, faroles delanteros y radiador, contra costosos daños o averías. Su económico precio origina ventas inmediatas. Pídanos ahora mismo información detallada y precios.

Estamos preparados para conceder derechos territoriales exclusivos.

AMERICAN AUTOMATIC DEVICES COMPANY

Establecida en 1913

Throop and Congress Streets, Chicago, Illinois, E. U. A.

Dirección telefónica: "Amer" Clave Bentley

Lista parcial de los
productos compren-
didos en el surtido

KING BEE

Reflectores
Luces de advertencia
Luces de despejo
Luces de estacionamiento
Sujetadores reflectivos
de chapa de permiso
Reflectores de chapa
de permiso
Marcos de chapa de
permiso
Lamparillas de señal
trazera
Tapitas de válvulas "Sta-
On"
Espejos de tráfico
Espejos para camiones
Limpiadores de para-
brisa
Tiras para limpiadores
de parabrisa
Almohadillas para pe-
dales
Pedales de acelerador
Tapas de depósito de
gasolina a prueba de
robo
Ornamentos de radiador
Escalones de estribo
Amortiguadores neumá-
ticos para puertas
Faro de freno
Correas de ventilador
Interruptores
Manguera de radiador

Pídanos nuestro catá-
logo de 50 páginas.

SIMMONS

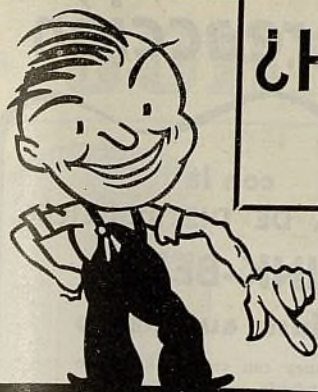
PIEZAS para el FORD y el CHEVROLET

Al comprar piezas de repuesto, asegúrese de que sean de buena calidad. Insista en las de marca Simmons, que son las preferidas por los mecánicos, en todas partes del mundo. Pídanos catálogo gratuito, de todas las piezas de repuesto para vehículos Ford y Chevrolet, que Ud. puede necesitar.



THE
SIMMONS MFG. CO.
CLEVELAND, OHIO, E. U. A.





¿Ha usado el N-F-R?



EL N-F-R es un material de acabado de un tipo completamente nuevo... que produce precisamente la clase de trabajo que Ud. quiere.

EL N-F-R es un material de muy fácil y sencilla aplicación. Puede aplicarse con pincel o con pulverizadora, sobre casi toda clase de superficie, incluyendo las cubiertas con lacas o pinturas desteñidas. Se seca con rapidez, produciendo una capa dura, firme y durable de lustroso color. El surtido consta de veintiseis colores corrientes, junto con blanco, negro y transparente.

Recomendamos el N-F-R especialmente para:

1. Acabado de vehículos comerciales
2. Chasis y ruedas de todo tipo
3. Vehículos usados (aplicación sobre el acabado antiguo)

Un ensayo le convencerá de que el N-F-R es el material ideal para todo trabajo de acabado de automóviles. Pruébelo, para que se convenza Ud. mismo.

THE EGYPTIAN LACQUER MFG. CO.

Departamento de Exportación

461 Eighth Avenue, Nueva York, N. Y., E.U.A.

Dirección telegráfica: BAFILET, New York

Cojinetes de motores y bielas para toda marca conocida de automóvil

Un surtido completo de piezas de cojinetes de motores para casi toda marca americana de automóvil, en tamaños corrientes y en tamaños especiales. Construidos de acuerdo con las especificaciones de la S.A.E. y de los equipos originales de los fabricantes de automóviles.

Cojinetes de bronce con forro de babbitt, de acero y de fundición en molde con forro de babbitt, para cigüeñales y bielas, en tamaños corrientes y especiales.

Bujes para pasadores de émbolos.

Todo establecimiento dedicado a la reparación y conservación de automóviles de marcas americanas se beneficiará teniendo ejemplar de nuestro catálogo en que damos información detallada sobre nuestros productos.

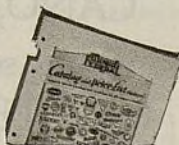
Pídanos ejemplar ahora mismo.

Pernos y tuercas para bielas.

Laminitas o calces Laminum.

Bronce en barras y metales babbitt.

Fabricamos también las famosas hélices marinas Tru-Pitch.



Mogul FEDERAL

FEDERAL-MOGUL CORP., DETROIT, MICHIGAN, E. U. A.

Dirección telegráfica: Fed-Mog, Detroit

Raybestos

Juegos de forros de frenos Raybestos PG e Imperial

Los juegos de forros de frenos Raybestos PG se hacen especialmente para aquellos que desean obtener un surtido completo de segmentos moldeados exactamente iguales a los de dotación original de fábrica, mediante una inversión mínima. El surtido PG, que consta de 26 juegos, satisface cumplidamente este requisito. Cada juego se suministra con el tipo de forro más adecuado al freno en que ha de instalarse, siendo igual al empleado como dotación original.

Los juegos Raybestos Imperial, para el Plymouth, Ford y Chevrolet, son de material de superior calidad y dan invariablemente excelentes resultados.

Con estos dos surtidos, puede servirse la mayor parte de los recientes modelos de frenos interiores, empleándose un forro igual al de dotación normal original.

Mercados del Hemisferio Oriental servidos por la Raybestos-Belasco Ltd., Londres, Inglaterra.

THE RAYBESTOS DIVISION

de la Allied Asbestos & Rubber Co., Export, Inc.

Bridgeport, Conn., E. U. A.

Perfecto!

dicen los directores de fábricas, los mecánicos de automóviles y los gerentes de empresas de transporte



HALL ECCENTRIC VALVE SEAT GRINDING METHOD

ADOPTED BY
CHRYSLER, CITROEN, CONTINENTAL, CURTIS-WRIGHT, DAIMLER-BENZ, FORD, G.M.C. TRUCK, HALL-SCOTT, INTERNATIONAL TRUCK, LEYLAND, PLYMOUTH, RENAULT, REO, WHITE TRUCK, WILLYS-OVERLAND AND OTHERS

La esmeriladora Hall para asiento de válvula, modelo E-S, se vende completa con motor y adheredor de diamante. Ofrecemos guías de cualquier diámetro y ruedas amoladoras para asientos de cualquier grado de dureza.

¿Para qué experimentar, al comprar una esmeriladora para rectificar los asientos blandos y duros de las válvulas? ¿Por qué no seguir el ejemplo de las fábricas, que han gastado millones de dólares en experimentos, antes de que adoptaran el Método de Esmerillado Excéntrico Hall para la rectificación de los asientos de válvulas, en sus talleres? ¿Por qué no sigue el consejo de competentes mecánicos que han visto que es el único que puede producir perfecto asiento en todo metal, desde hierro fundido hasta el más duro acero Stellite? Si Ud. quiere emprender experimentos, ensaye todos estos métodos, pero si no quiere hacerlo, y desea, por otra parte, adquirir algo completamente seguro, compre la esmeriladora HALL. Pida a nuestro representante más cercano información completa sobre este equipo.

THE HALL MANUFACTURING CO.

Gerentes de Ventas en Europa:
Srs. Morris & Ingram,
26 Finsbury Square,
Londres, E. C. 2, Inglaterra

Gerente de Ventas en la Argentina:
Sr. Otto Ebersson,
Casilla de correo 127, Buenos Aires, Argentina.

Gerente de Ventas en Cuba:
E. M. Gonzalez, Calle 21, No. 450,
Habana, Cuba.

HALL

Esmerilador Excéntrico para Asientos de Válvulas

MUELLES LAHER

Normales para todo automóvil y camión

Más de
50,000

muelles y láminas
principales en
constante
existencia



LA LAHER AUTO SPRING COMPANY, una de las fábricas de muelles más grandes y antiguas del mundo, solicita sus pedidos. Esta compañía construye y vende muelles y láminas principales normales de repuesto, de todo tamaño, para todo automóvil y camión en circulación. Enorme existencia constante de estos productos para asegurar inmediatos embarques y entregas. Ajuste perfecto. Calidad superior. Precios económicos. Embarques directos de Oakland o de San Francisco. Solicitemos particularmente negocios con concesionarios y comerciantes del ramo. Pídanos catálogo y precios.

Lasco

FORROS LASCO PARA
FRENOS

Tejidos o moldeados

Estos forros son los predilectos de los fabricantes de automóviles de carrera y de los famosos campeones de la pista de 1932 y 1933, entre los cuales figuran Luis Meyer, Chester Gardner, Ernie Triplett, Bob Carey, Ralph Hepburn, Wm. Claus y muchos otros. Son también los predilectos de millares de grandes compañías y más de 300 importantes comerciantes al por mayor en los Estados Unidos.

PÍDANOS INFORMACION COMPLETA, CATALOGOS Y PRECIOS.

El forro Lasco para frenos se fabrica por la Lasco Brake Products Corporation, subsidiaria de la Laher Auto Spring Co., Inc.

GARANTIZAMOS

que Ud. no quede haciendo
que rechine o que resbale



LAHER AUTO SPRING CO.

OAKLAND, CALIFORNIA, E. U. A.

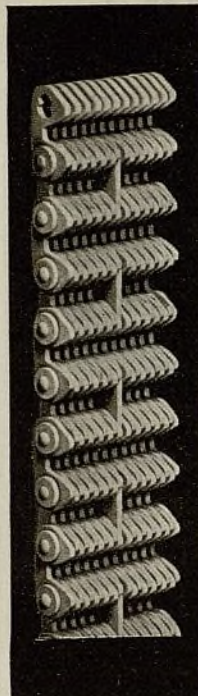
Dirección telefónica: LAHERAUTO

No hay reacción

con la
**CADENA DE DISTRIBUCION
LINK-BELT**

de ajuste automático

para aplicaciones con centros fijos (no ajustables). Un triunfo exclusivo de la Link-Belt, que incorpora la ventaja de no replegarse, cosa sumamente importante para evitar la reacción de la cadena de distribución en los modernos motores de gran velocidad y alta compresión. Posee también ajuste automático para compensar el desgaste.



Posición
Inicial



Posición
Final

En esta nueva cadena se emplean bujes segmentados. Estos son de forma cilíndrica al principio, cuando se instala la cadena, y tienen suficiente flexibilidad para compensar gradualmente el desgaste en el eslabón a medida que este ocurre.

4863-A

LINK-BELT COMPANY, INDIANAPOLIS, IND., E. U. A.

Dirección telefónica y por radio: "LINKBELT"

ALETAS DE VENTILACION FULTON NO. 40 de Fácil Instalación

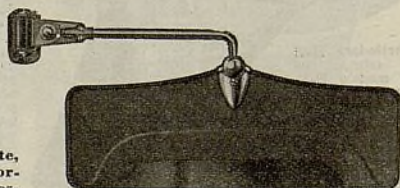


Dan completo gobierno de ventilación. Se instalan con facilidad y rapidez mediante abrazaderas. No hay tornillos ni pernos. Firmes soportes de latón con enchape de cromo. Sujetan los vidrios sin tensión lateral. No vibran ni se aflojan. No hay varillas ni otras obstrucciones a la vista. Se suministran completas, con vidrio de seguridad o de tipo corriente. Los soportes se venden separadamente, cuando así lo quiera el interesado.



BOCINA
FULTON
AERMORE
HI-WAY

De sonido penetrante, pero agradable y cortés, esta bocina despierta la atención. Se oye a gran distancia. Su sonido musical es producido por el escape. No hay consumo de corriente de acumulador. Un artículo excelente por su fácil venta. Desarrolla confianza y negocios.



VISERA FULTON NO. 12

Visera para el conductor. Evita el molesto resplandor de las luces y del sol, gracias a su lámina de piralina verde. Ajustable en sentido vertical y horizontal. La seguridad personal la hace indispensable. De bonito aspecto y muy bien hecha.

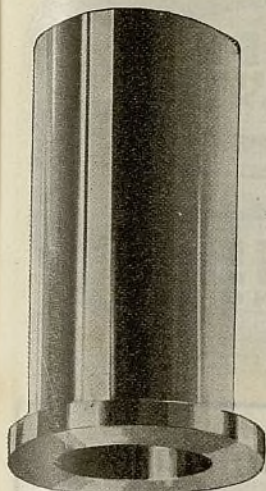
THE FULTON CO.

1912 S. 82nd St. Milwaukee, Wis., E. U. A.
Dirección telefónica: "Fulton." Toda clave.

Sírvase Tener Muy Presente

Al escribir a los anunciantes en EL AUTOMOVIL AMERICANO, le rogamos encarecidamente se sirva mencionar en su carta el hecho de que vió su anuncio en las páginas de esta revista.

JOHNSON



Bujes
Cojinetes
Bronce en Barras

UTILICE LA EXPERIENCIA DE LAS GRANDES FABRICAS

Por muchos años las principales fábricas de automóviles, camiones y ómnibus han venido dando la preferencia al Bronce de Johnson. Todas las piezas de Bronce Johnson llevan la garantía de ajustarse a la norma de la S.A.E. y funcionan con perfección en el servicio a que se les destina.

Bajo pruebas reales, los productos de Bronce Johnson originan toda clase de economías a los talleres de reparación. Son los que ofrecen garantías y ahorro.

Tanto el que compre como el que venda repuestos de bujes o de chumaceras debe insistir en las legítimas de Johnson, la marca que prefieren las fábricas para la fabricación de sus vehículos.

Escribanos en solicitud de catálogos, precios y descuentos

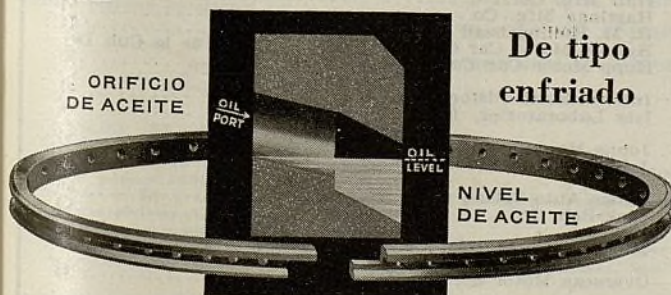
JOHNSON BRONZE COMPANY

Gerente de Exportación: JOHN PRIOR
44 WHITEHALL ST., NEW YORK, E.U.A.
Dirección por Cable: "JOHNSON," New York
Fábrica en: NEW CASTLE, PA., E.U.A.

BRONZE

Más kilómetros de gobierno de aceite con los anillos de regulación

DE ACEITE INTERNATIONAL



EN la sección transversal amplificada mostramos cómo funciona el anillo de regulación de aceite International de tipo enfriado. Se mantiene permanentemente un definitivo nivel de aceite, que asegura una lubricación regulada, y se conserva enfriado el anillo, evitándose así la acumulación de hollín en la ranura y en los orificios de aceite. Cuando la ranura recibe más aceite del que puede contener, los orificios de aceite, dada su especial disposición, permiten que el exceso regrese a la caja del cigüeñal, en lugar de pasar a las cámaras de explosión.

La presencia de este exceso de aceite en las cámaras de explosión significa mayor gasto de lubricante y también, la necesidad de limpiar el carbón, con costosa frecuencia. Significa, por otra parte, frecuente esmerilado de válvulas y continuo ensuciamiento de las bujías de encendido. Antes de instalar nuevos anillos de regulación de aceite, asegúrese de que éstos no se recalienten y provoquen rápida acumulación de carbón, con la inevitable obstrucción de ranuras y orificios. Empleando los anillos de regulación de aceite International de tipo enfriado, obtendrá siempre excelentes resultados.

Nos hemos dedicado exclusivamente a la fabricación de anillos de émbolos, desde 1924.

THE INTERNATIONAL PISTON RING COMPANY
2403 West Superior Avenue, Cleveland, Ohio, E. U. A.
Dirección telegráfica: "IPRCO." Toda clave.

Febrero, 1934

RUSCO

Los forros para frenos y los revestimientos para embragues, de esta marca, son los productos de su clase más conocidos en todo el mundo.

El Estuche de Muestras Rusco contiene la solución de todos sus problemas en el ramo.

THE RUSSELL MFG. CO.

ESTABLECIDA EN 1834

MIDDLETOWN, CONN., E. U. A.

Sucursal en Europa: 66 Rue Hotel des Monnaies, Bruselas, Bélgica

GIBSON

DESDE su fundación en 1898, la Gibson Company ha estado íntimamente identificada con el negocio de automóviles y logrado hacerse de envidiable reputación internacional. . . . Esta reputación la ha ganado suministrando al comercio de automóviles productos de superior calidad, con la garantía de ajustarse con precisión y de funcionar lo mismo o mejor que las piezas que vienen a reemplazar. . . . Una reputación acrecentada en virtud de negocios honrados y equitativos con sus concesionarios y representantes, en beneficio de los cuales queda toda ventaja de precio, forma de pago y consolidación de pedidos para su rápido y económico embarque.

Constantemente hemos suplementado nuestro vasto surtido con productos de activa demanda, y por esta razón ofrecemos ahora una amplia escala de piezas de repuesto para las principales marcas de automóviles, camiones y ómnibus, además de Ford y Chevrolet.

Pídanos ejemplar de nuestro nuevo catálogo descriptivo de los abastecimientos, accesorios, equipos y piezas diversas, que ofrecemos al comercio del ramo.

The Gibson Company

Establecida en 1898

Indianapolis, Ind., E. U. A.

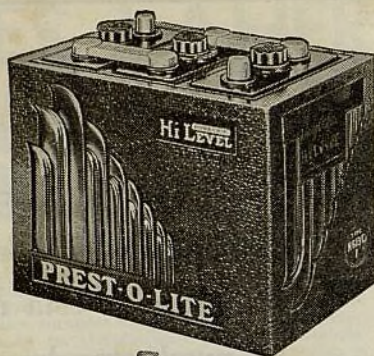
Dirección telegráfica: Gibsonco

Damos aquí una lista parcial de las principales piezas de repuesto que tenemos en existencia para embarques inmediatos:

- Ejes
- Bujías de encendido
- Tambores de frenos
- Propulsores y sus piezas
- Revestimientos de embragues
- Bobinas
- Bielas
- Correas de ventiladores
- Guardabarros
- Engranajes de volantes de motor
- Empaquetaduras
- Piezas para frenos hidráulicos
- Tapacubos
- Piezas de encendido
- Pivotes y bujes
- Silenciadores
- Cojinetes de bolas
- Embolos
- Anillos de émbolos
- Coronas y piñones
- Estríbo
- Muelles
- Cojinetes de rodillos
- Pernos y bujes para tensores
- Articulaciones universales
- Válvulas
- Piezas para bombas de agua
- Piezas para ruedas y llantas

PIEZAS de REPUESTO para el FORD y el CHEVROLET

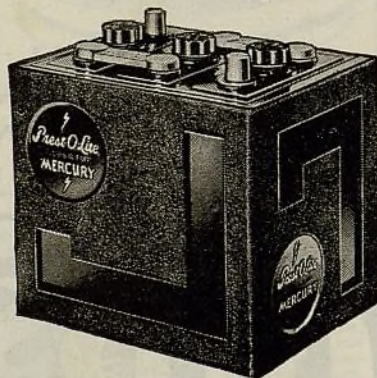
★
Prest-O-Lite Hi Level (Alto nivel) con adornos dorados —modernismo en su forma más bella.



★
Prest-O-Lite, tipo Mercury BE—con adornos de color rojo brillante.



★
Prest-O-Lite, tipo Mercury NE—otro de los modernos y llamativos diseños de Prest-O-Lite. Color rojo con fondo negro.



Acumuladores que LUCEN superiores ...y son realmente SUPERIORES

La casa PREST-O-LITE está convencida de que al presentar de una manera tan distintiva sus renombrados productos, ayudará notablemente a todo vendedor de los acumuladores Prest-O-Lite a aumentar sus ventas y utilidades.

LA PREST-O-LITE OFRECE:

- una línea completa—un tamaño para cada automóvil, a precios al alcance de todos,
- una línea variada—para competir con acumuladores de cualquier precio, con buenas utilidades para el comerciante,
- una línea de gran potencia, mucho mayor de la que exige la S. A. E.,
- una línea de acumuladores de larga vida—construidos para rendir durante muchos meses, y por muchos kilómetros, un servicio sin costo alguno.

Solicite detalles completos

PREST-O-LITE BATTERY CO. INC., 40 East 41st Street
Nueva York, E. U. de A. Por cable: "Polbatex", Nueva York

ACUMULADORES
Prest-O-Lite

Activo productor de ganancias

He aquí una cera que, además de impartir lindo lustre a la superficie, protege el acabado del vehículo y evita que el color se destina, se presta a más fácil aplicación, simplificando el trabajo. Se ofrece en latas litografiadas de 6 1/2 onzas y de 1 libra.

Ofrecemos también pulimento líquido, aderezo para renovar capotas y aceites lubricantes. Pídanos literatura y precios.

I-SIS Laboratories

Establecida en 1922
Stamford, Conn., E. U. A.
Dirección telegráfica: Sislabatory



Indice de los Anunciantes

Aluminum Industries	52
American Automatic Devices Co.....	57
American Brakeblok Corp.	44
Atlas Asbestos Co.....	52
Auburn Automobile Co.....	1
Automotive Gear Works.....	Int. de la Cub. Post.
Automotive Products Co.....	56
Belden Mfg. Co.....	58
Bendix Products Corp.....	58
Champion Spark Plug Co.....	Ext. de la Cub. Post.
Chrysler Export Corp.....	31, 33, 35
Diamond T Motor Car Co.....	53, 54
Defiance Spark Plugs, Inc.....	50
Du Pont de Nemours & Co.....	56
Thos. A. Edison, Inc.....	37
Egyptian Lacquer Mfg. Co.....	59
Electric Storage Battery Co.....	52
Federal-Mogul Corp.	59
The Fulton Co.....	60
Gates Rubber Co.	38
The Gibson Co.....	61
Goodyear Tire & Rubber Export Co.....	Int. de la Cub. Del.
Hall Mfg. Co.....	59
Hastings Mfg. Co.....	57
R. M. Hollingshead Co.	58
Hudson Motor Car Co.....	Ext. de la Cub. Del.
Hupp Motor Car Corp.....	39
International Piston Ring Co.....	61
Isis Laboratories, Inc.....	62
Johns-Manville Intl. Corp.....	55
Johnson Bronze Co.....	61
Laher Auto Spring Co.....	60
Link-Belt Co.	60
McQuay-Norris Mfg. Co.....	49
Overseas Motor Service Corp.	43
Pick Mfg. Co.....	56
Prest-O-Lite Storage Battery Sales Corp.....	62
RCA Victor Co.	42
Raybestos Division de la Allied Asbestos & Rubber Co. (Export) Inc.	59
Reo Motor Car Co.....	3
Russell Mfg. Co.....	61
Shaler Co.	58
Simmons Mfg. Co.....	57
Manning J. Smith Belting Co.....	56
Stewart Motor Corp.....	4
Storm Mfg. Co.....	44
Studebaker-Pierce-Arrow Export Corp.....	45-48
Thompson Products, Inc.	41
Trico Products Corp.....	56
U. S. Air Compressor Co.....	50
U. S. Axle Co.....	55
United States Asbestos Division of Raybestos-Manhattan	51
Van Norman Mch. Tool Co.....	2
Montgomery Ward, Inc.....	58
Watkins Babbiting Service.....	59
Willard Storage Battery Co.....	40
Witherbee Storage Battery Co.....	55

Double Diamond

Arboles para ejes traseros

Juegos hermanados y bruñidos de coronas y piñones de propulsión

Engranajes cementados para volantes de motor

ARBOLES DOUBLE DIAMOND PARA EJES TRASEROS. Se hacen de forjaduras laminadas y amartilladas, de acero al cromo y níquel, de acuerdo con las especificaciones más exigentes. Veintitrés distintos trabajos de labradura a máquina y tratamiento térmico, se requieren para la construcción de cada árbol Double Diamond para eje trasero. Cada árbol se protege contra el enmohecimiento y se coloca en un firme envase, que le sirve de adicional protección contra el moho y todo daño proveniente de contacto directo con otros árboles.



JUEGOS DE CORONAS Y PINONES DE PROPULSION DOUBLE DIAMOND. Se hacen de forjaduras invertidas de aleación de acero al níquel, con no menos de 3½% de níquel (y 5% en los piñones para camiones y autobuses). Las formas llevan capa de cobre, para gobernar exactamente la carburación. La corona y el piñón de cada juego se hermanan y bruñen, para asegurar correcto contacto de diente y funcionamiento silencioso. El juego hermanado y bruñido se suministra atado y provisto de una etiqueta, en que se indican las instrucciones para su correcto ajuste y perfecta instalación.



ENGRANAJES DE ACERO CEMENTADO DOUBLE DIAMOND PARA VOLANTES DE MOTOR. Se hacen de acero al carbono, según el patrón 1050 de la S.A.E., endureciéndose a 50 grados de escleroscopio. Los dientes reciben el achaflanado plano de 45 grados, recomendado por los fabricantes de la propulsión Eclipse Bendix, para facilitar la admisión del piñón.

TODOS los productos Double Diamond—árboles para ejes traseros, juegos de coronas y piñones de propulsión y engranajes de volante de motor para el arranque, se construyen de acuerdo con las normas más exigentes de los equipos originales de los fabricantes de automóviles. En la fábrica Double Diamond no se construyen productos de “segunda calidad” o productos de marcas “especiales” de inferior clase, que ella suministre a sus concesionarios o representantes, bajo otros nombres.

Por esta razón Ud. puede *siempre* depender de que los productos Double Diamond son iguales, o superiores, en materiales, obra de mano y exactitud, a las piezas originales de fábrica que ellos vienen a reemplazar. Le aseguran una instalación rápida, precisa y lucrativa, con un funcionamiento prolongado y exento de costosa conservación mecánica.

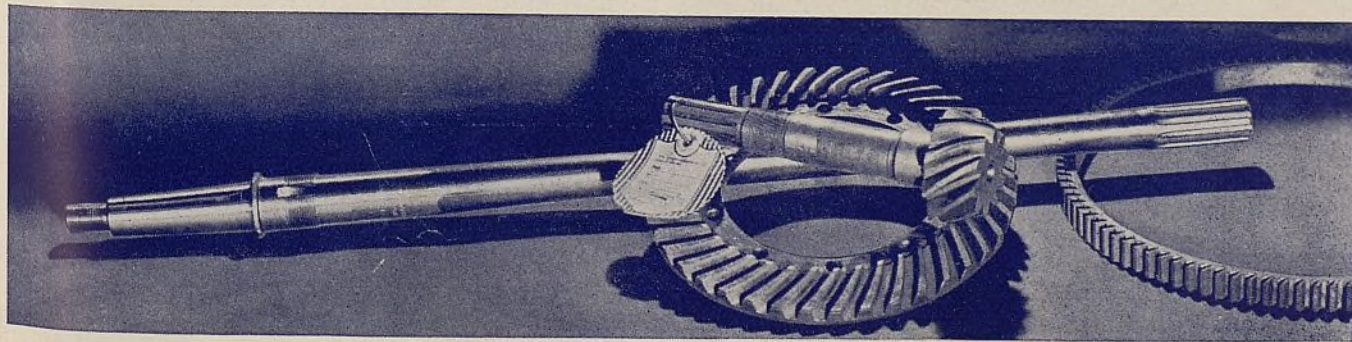
Los productos Double Diamond se venden en todas partes del mundo por firmas de establecida reputación, que se dedican con especialidad a piezas de repuesto. Por carta o por telegrama, sírvase pedirnos el nombre y dirección de nuestro concesionario más próximo a su localidad.

AUTOMOTIVE GEAR WORKS, Inc.

Fábricas y oficinas principales: Richmond, Indiana, E. U. A.

Fabricamos también los árboles Double Diamond para ejes traseros y los engranajes Double Diamond de acero cementado para volantes de motor

Departamento de exportación: 39 Water Street, Nueva York, N. Y., E. U. A. Dirección telegráfica: Widbloco, New York. Claves: A.B.C.5a. edición, Western Union, Bentley y Particular.



Construïdos segun las normas más exigentes de los equipos originales

El AUTOMÓVIL AMERICANO



GRANJEESE AMISTADES PERPETUAS — VENDIENDO CHAMPION

El cliente jamás olvida al vendedor que le ahorra dinero.

La venta de las nuevas Bujías Champion es un buen negocio en el que nadie pierde jamás. Su cliente gana por la reducción del consumo de combustible, que pronto le devuelve el costo de las bujías. Ud. gana un beneficio muy apreciable que le remunera generosamente sus esfuerzos de venta. Y ambos, el cliente y Ud. derivan un beneficio tangible porque las Champion establecen esa confianza entre comprador y vendedor que es la base de una sólida vida comercial. Si mantiene Ud. existencias de Bujías Champion póngalas en activo hoy mismo pues son los accesorios de automóvil de venta más remuneradora que puede Ud. manejar.

CHAMPION SPARK PLUG COMPANY, Toledo, Ohio, U. S. A.
Dirección Cablegráfica: CHAMPION, Toledo

BUJIAS
C**HAMPION**
Ayuntamiento de Madrid
DE ALCANCE EXTRA