

El Automóvil Americano

AUTOMÓVILES ▾ CAMIONES ▾ AEROPLANOS ▾ AUTOBOTES

Año 18, No. 4

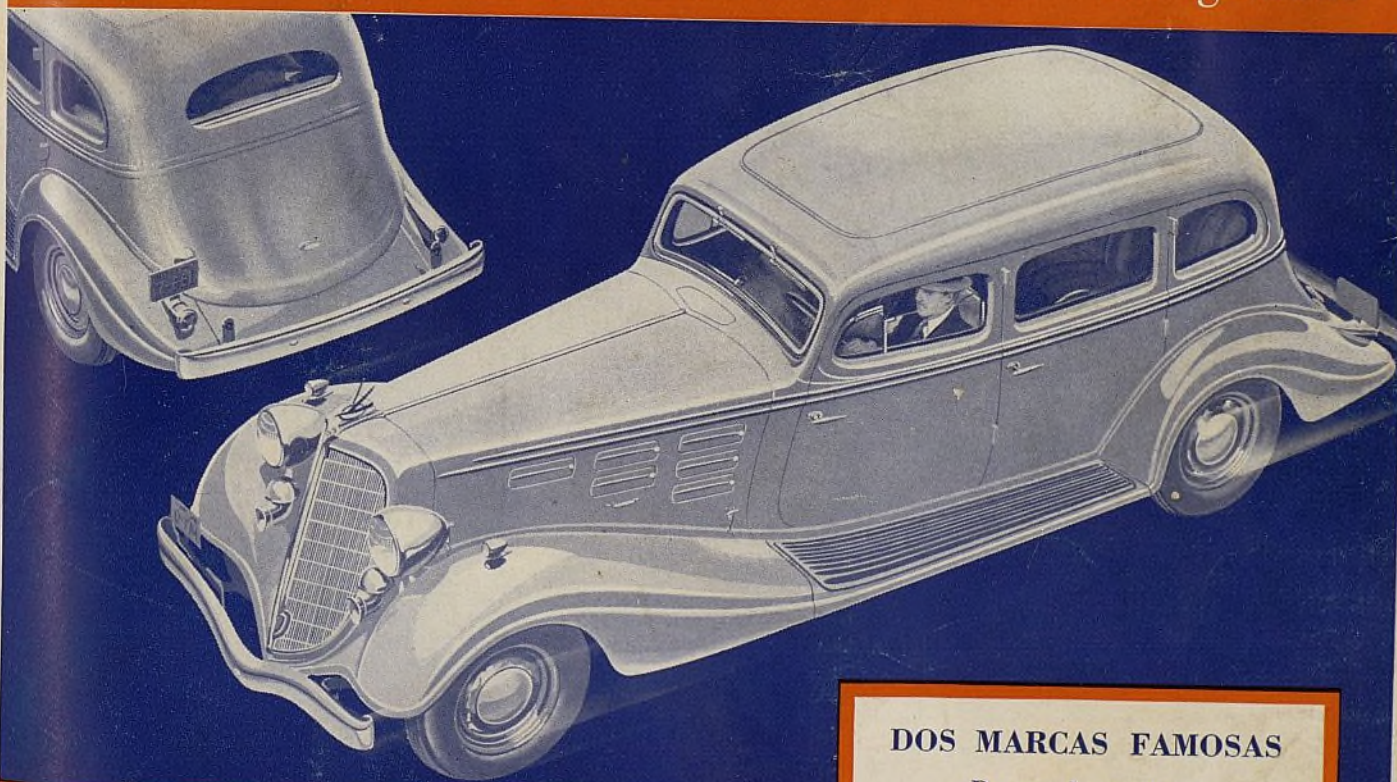
Abril de 1934

Precio \$2.00 al año

Construcción
Unificada

HUDSON 8

Rendimiento
No Igualado



DOS MARCAS FAMOSAS

*De mucha venta y
grandes atributos*

La agencia Hudson comprende el sensacional Autoplano, en 14 tipos de carrocerías, chasis de dos tamaños, motores de 80 y 85 caballos —el vehículo de mayor tamaño en la categoría de precio bajo— 15 pies 10 plgs. de largo total. La línea Hudson comprende chasis de dos tamaños, motores de 108 y 113 caballos, 18 tipos de carrocerías. Pintura, tapicería y dotación variada.

La fábrica Hudson anota nuevos triunfos al crear un vehículo destacado por su belleza de líneas ondulantes.

El nuevo Hudson cuenta con el más alto grado de eficiencia —la combinación ideal de gran potencia y economía sorprendente en un vehículo de tamaño grande.

El funcionamiento más brillante hasta hoy conocido es el resultado de los principios de construcción unificada. Los distintos records oficiales estrellados en ambos hemisferios lo prueban.

Solicite pormenores a nuestro Departamento de Exportación.

HUDSON MOTOR CAR COMPANY
DETROIT, MICHIGAN, E. U. A. Cablegramas: HUDSONCAR

Ayuntamiento de Madrid

PERO LOS NEUMÁTICOS AIR/HEEL ABSORBEN ESTOS GOLPES

EN EL MUNDO ENTERO MÁS PERSONAS VIAJAN SOBRE NEUMÁTICOS GOODYEAR QUE SOBRE LOS DE CUALQUIER OTRA MARCA

WHY ARO LEADS IN PNEUMATIC LUBRICATING EQUIPMENT

The ARO
PNEUMATIC
HAMMER
GREASE GUN

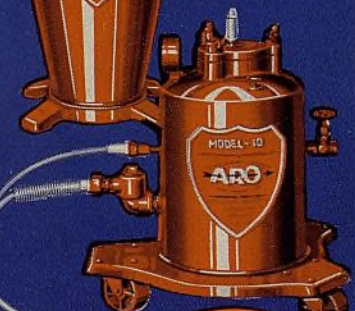


MODEL
18-A



MODEL
22-B

ALSO WITH FITTING
FOR ORIGINAL
CONTAINER
SERVICE



MODEL
730

ONE
DUAL ACTION
POWER UNIT
SERVES.....

...ANY NUMBER OF
INTERCHANGEABLE
BARRELS



VENTAJAS EXCLUSIVAS DEL EQUIPO ARO

protegidas por patentes
concedidas o pendientes

PISTOLA O INYECTOR DE
GRASA ARO, tipo de MARTILLO
NEUMATICO

Mayores presiones—
Mayor rapidez.

CABALLETES METALICOS
PORTATILES PARA
INYECTORES MANUALES

Prácticos, portátiles, fáciles de con-
servar limpios y susceptibles a con-
venientes disposiciones.

CILINDROS, TIPO DE
RECAMARA DE CAÑON

Se abren y cierran en un instante.

ASPIRACION NEUMATICA
POR VENTURI

La aplicación de un mandril de aire
a la válvula del inyector manual, es-
tablece vacío para aspirar la grasa
metiéndola dentro del cilindro.

TAZAS DE CIERRE
PERM-A-SEAL

Sin porosidad e inmunes a la grasa,
no requieren extensores.

CIERRE DE COMPRESION EN
LOS CILINDROS DE AIRE

Una efectiva cerradura para evitar el
escape de aire, aun cuando se aprieta
con la mano.

PITON O SURTIDOR AUTO-
MÁTICO DE EXTENSION
A PRUEBA DE GOTERA

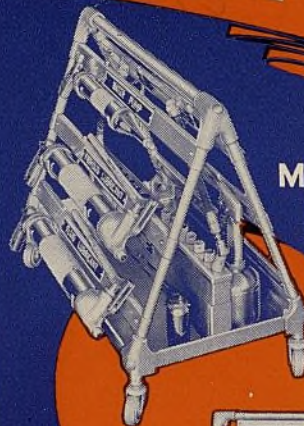
Alimentación directa, sin gotera. Gira
y puede cerrarse en punto fijo, a cual-
quier ángulo.

Pídanos Ejemplar
de Este Libro
Gratuito

Este libro contiene
sesenta y cuatro
páginas de interesante
información sobre
lubricación y la venta
de servicio de lubri-
cación.

THE ARO
EQUIPMENT
CORPORATION
Bryan, Ohio, E. U. A.

Departo. de Exportación: Room 106,
Union Station Bldg., Utica, N. Y.,
E.U.A.
Dirección telegráfica:
"Arolube," Utica, N. Y.



MODEL
194

MODEL
296



BREECH-LOCK
BARRELS

AUTOMATIC
DIRECT DELIVERY
NON-D RIP
NOZZLE



NOZZLE
OPEN

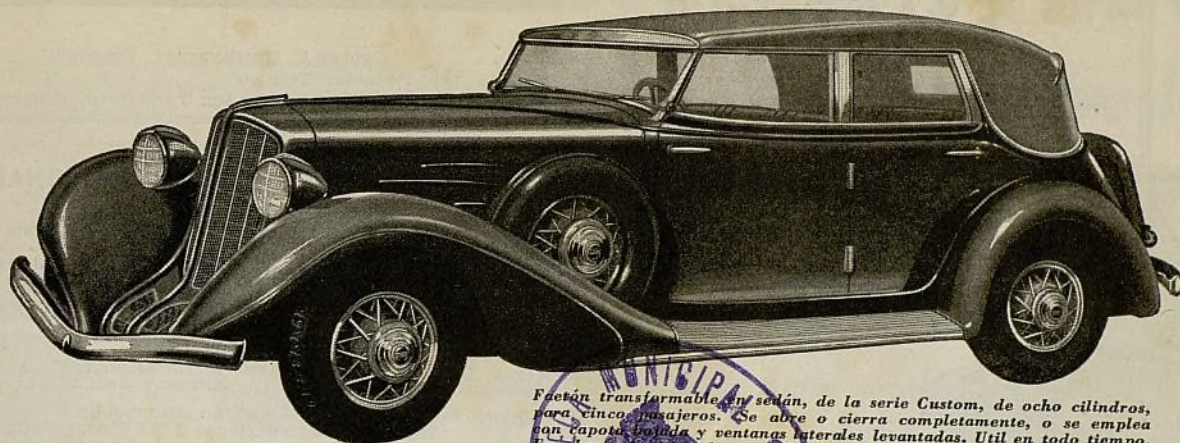
NOZZLE
CLOSED



ARO
VENTURI
VACUUM
FILL

FIBROUS
GREASE

AUBURN

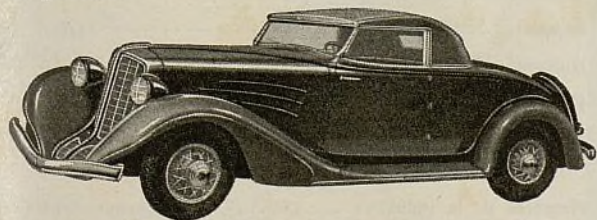


Factón transformable en sedán, de la serie Custom, de ocho cilindros, para cinco pasajeros. Se abre o cierra completamente, o se emplea con capota bajada y ventanillas laterales levantadas. Útil en todo tiempo. En chasis de 126 pulgadas de distancia entre los ejes, con motor de 115 caballos de fuerza. Precio de lista, en fábrica, \$1225.
Factón transformable en sedán, de la serie Custom, de seis cilindros, \$945.

NUEVOS modelos de 6 y de 8 cilindros

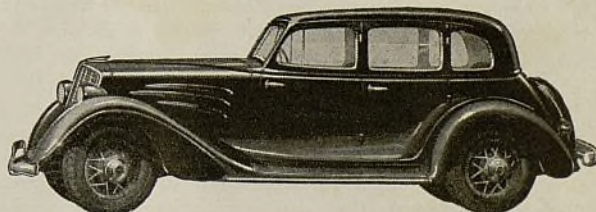
El nuevo Auburn de seis cilindros, en modelos Custom y Standard, da a los representantes de la Auburn la oportunidad de competir con los automóviles de precios más bajos, mediante un vehículo cómodo por su amplitud, de fina construcción, poderoso, firme, durable y de muy económico funcionamiento. Enteramente nuevo y similar en proyecto a su compañero de ocho cilindros más poderoso, el nuevo Auburn de seis cilindros ofrece la última palabra en innovaciones técnicas y mecánicas, que le imparten un funcionamiento sin precedente entre los vehículos de su moderado precio. Su irreprochable funcionamiento, económica conservación, comodidad y seguridad de un vehículo grande, lo colocan a la vanguardia de los automóviles comprendidos en la categoría de su precio.

Los nuevos Auburn de ocho cilindros, en modelos Custom y Standard, son enteramente nuevos en proyecto y excelencia mecánica. Estos vehículos Auburn de ocho cilindros en línea, de 1934, comprenden refinamientos sin paralelo en los muchos años de supremacía de que ha gozado la Auburn en el campo de los automóviles de ocho cilindros en línea. Los nuevos modelos de ocho cilindros, compañeros de los Auburn de seis cilindros, completan un surtido ideal para dominar el mercado; pues, por sus sobresalientes características, funcionamiento, comodidad, facilidad de manejo, seguridad, duración y lujo, satisfacen el gusto de los más exigentes compradores de automóviles elegantes y costosos.



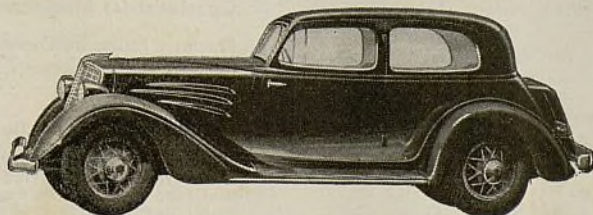
Cabrióle transformable, de ocho cilindros, para todo tiempo. Modelo deportivo o automóvil personal, con cómodo asiento auxiliar trasero para adicionales pasajeros. Abierto o cerrado. En chasis de 126 pulgadas de distancia entre los ejes, con motor de 100 caballos de fuerza, el modelo de la serie Standard se ofrece por \$1045.

Cabrióle transformable, de seis cilindros, de la serie Standard, \$795.



Sedán de la serie Standard, de seis cilindros, de cuatro puertas, para cinco pasajeros. Espacioso y muy cómodo. Nueva ventilación regulada. Carrocería de acero de una sola pieza. Se ofrece por \$745.

Sedán de ocho cilindros, de cuatro puertas, de la serie Standard, \$995.

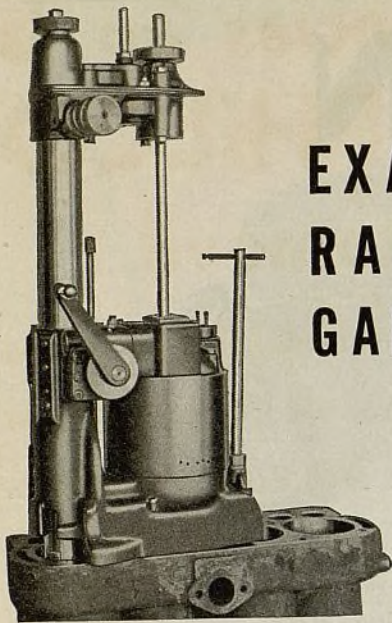


Brougham de la serie Standard, de seis cilindros, para cinco pasajeros, en chasis de 119 pulgadas de distancia entre los ejes, con motor de 85 caballos de fuerza, puertas anchas y amplio interior, \$695.

Brougham de ocho cilindros, para cinco pasajeros, de la serie Standard, \$945.

Los precios aquí anotados son los de lista, con entrega en fábrica. El equipo no comprendido en la dotación corriente, es extra a precio adicional. Precios sujetos a cambio sin previo aviso.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY, AUBURN, INDIANA, E. U. A.
División de la Cord Corporation Dirección telegráfica: AUBURNAUTO



Para
**EXACTITUD,
RAPIDEZ y
GANANCIAS**

Emplee una barra perforadora
VAN NORMAN PERFECT-O

El trabajo resulta muy satisfactorio cuando se ejecuta con una barra perforadora Van Norman Perfect-O. No hay quejas. No hay explicaciones que dar. La rectificación se hace con exactitud, rapidez y ganancias.

EXACTITUD Uñas patentadas (cuatro soportes fijos de extensión) evitan la conicidad y vibración, dando a la herramienta cortante una dirección perfecta por todo el cilindro y asegurando la perforación de un agujero recto y redondo. Un solo cortador amovible, con revestimiento de carburo de tungsteno, perfora los cilindros al diámetro exacto requerido. No hay corte insuficiente ni en exceso.

RAPIDEZ La barra perforadora más rápida del mercado. Puede instalarse en el bloque de cilindros, centrarse, fijarse y ajustarse a corte exacto, en menos de tres minutos. A continuación de la perforación, se puede instalar los émbolos, anillos y pasadores, con suma facilidad. No hay necesidad de bruñido.

GANANCIAS . . . La barra perforadora Van Norman Perfect-O desarrollará su reputación por excelente trabajo, aportándole más negocios. Pronto resarce su precio y después, todo es ganancia neta. Las barras perforadoras Van Norman Perfect-O se ofrecen en tres tamaños. La Perfect-O Junior tiene escala de 2,2" a 4,005" (admitiendo los cilindros del Austin). La Perfect-O No. 900 tiene escala de 2 5/8" a 4 1/2" y la Perfect-O No. 905, de 2 5/8" a 5,250". Pídanos información detallada.

VAN NORMAN

Representante de Exportación—
The Stanley Electric Tool
Company
100 Lafayette Street
Nueva York, N. Y., E. U. A.

MACHINE TOOL CO.
Springfield, Mass., E. U. A.

Representante en la Argentina: Mariano Fernandez, Viamonte
1035, Buenos Aires, Argentina.

EL EQUIPO VAN NORMAN ES SIEMPRE LUCRATIVO

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, JOHN ABBINK, vicepresidente y administrador general
J. L. GILBERT, Vicepresidente, C. A. MUSSELMAN, Tesorero
GEORGE E. QUISENBERRY, Secretario, J. L. FITZSIMMONS, Subtesorero

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

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

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

Año 18 Abril de 1934 No. 4

Indice

Automóviles para Todo el Mundo.....	5
La Industria Automotriz Encabeza la Rehabilitación Económica.....	6
El Presidente Roosevelt Evita la Huelga.....	7
Cargamentos para la Exportación.....	9
Se Necesita Maquinaria Precisa para Fabricar Automóviles Precisos.....	10
Calidad y Cantidad Garantizadas en el Aceite en Latas.....	11
"Rodillas" o Suspensión Delantera.....	12
Miles de Millones en Impuestos.....	13
Impuestos Sobre Automóviles.....	14
Numerosos Refinamientos en Chasis y Motor.....	17
El Surtido Chevrolet de 1934.....	21
Acontecimientos en la Argentina-Programa de Vialidad del Gobierno.....	22
Hombres de la Industria.....	23
Características Mecánicas, Automóviles de Pasajeros.....	24
Precios y Estilos de Carrocería, Automóviles de Pasajeros.....	26
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. 4, April, 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, 1914, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ha
ven



Constitu
queda o
automóv
estorba.
marca, d
tipo sup
trico, pr
la más r
instala c
ferirse d
dificultad

Rec
in

Aubu
Chry
Cord
De S
Dodg
Dues
Pierc
Plym

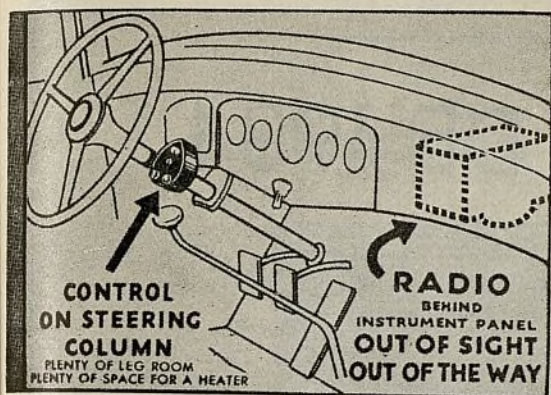
La re
tituy
lucra
carta
deta

De
Americ

Nue
Direc

Abril, 1934

Hay amplio campo de ganancias en la venta del radiorreceptor PHILCO para automóvil



Sus numerosas ventajas sobresalientes facilitan su venta • Por sus dimensiones limitadas, ocupa poco espacio • Instalación fácil y rápida • Mejor sonido • Su precio moderado propende a su fácil venta.

Constituye un grupo completo pequeño, que queda oculto debajo del cubretablero del automóvil, invisible en un punto donde no estorba. Se instala en automóvil de toda marca, de cualquier año o modelo. Es un tipo superheterodino completamente eléctrico, provisto de los tubos electrónicos de la más refinada construcción científica. Se instala con suma facilidad y puede transferirse de un automóvil a otro sin la menor dificultad.

Recomendado por estos 17 importantes fabricantes de automóviles

Auburn	Rockne
Chrysler	Studebaker
Cord	Franklin
De Soto	Hupmobile
Dodge	Lancia
Duesenberg	Lincoln
Pierce-Arrow	Nash
Plymouth	Packard

Reo

La representación del PHILCO constituye un negocio permanente y lucrativo. Sírvese pedirnos, por carta o por telegrama, información detallada.

Departamento de Exportación
American Steel Export Co.
INCORPORATED

347 Madison Avenue

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

Dirección telegráfica: AMSTA, New York
Todas las claves.

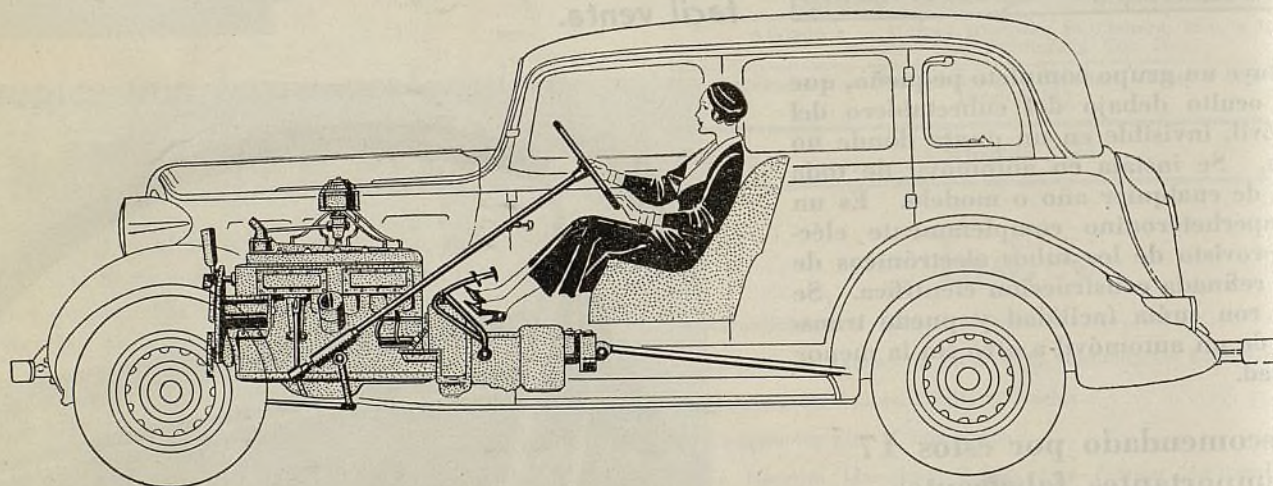


PHILCO
automobile
RADIO



EL REO FLYING CLOUD DE 1934

Con el CAMBIO DE MARCHA AUTOMÁTICO, exclusivo y patentado, presenta una de las tres razones por las cuales han triplicado las ventas del Reo y han prosperado los agentes del Reo.



Vista Transparente del Sedán Flying Cloud de 6 Plazas—El Coche sin Palanca de Cambio de Marcha.

La exportación del Reo en 1933 fué tres veces mayor que la de 1932. Los pedidos recibidos hasta ahora indican que 1934 superará de igual manera a 1933.

Debido a este estupendo aumento en la venta, los distribuidores y agentes del Reo, se cuentan entre los más prósperos de la industria de automóviles.

Tres son las principales razones de este magnífico éxito:

El Cambio de Marcha Automático,

exclusivo y patentado, es el invento descollante de 1934, que fué introducido en mayo de 1933, y que ha demostrado su excelencia en manos de miles de dueños del Reo.

Tanto nuestros automóviles como nuestros Speedwagons, camiones y autobuses, constituyen los ramos mejores y más completos presentados hasta ahora.

Y, los precios son los más bajos ofrecidos por Reo desde hace 30 años.

Quedan aún disponibles algunos buenos territorios. Cablegráfíe, hoy mismo, pidiendo impresos descriptivos y detalles de la provechosa agencia Reo.

REO MOTOR CAR COMPANY

LANSING, MICHIGAN, E. U. A.

Cablegramas: "REOCO" LANSING

El Automóvil Americano

“EL PORTAVOZ DE LA INDUSTRIA”

Abril de
1934
...
Año 18
No. 4



Automóviles para Todo el Mundo



Entre los automóviles de 1934, que mostramos aquí, se hallan Ford, Plymouth, Chevrolet, Autoplano (Terraplane), Dodge, Hudson, Studebaker, Auburn, Reo, Hupmobile, DeSoto, Pierce-Arrow, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Chrysler, Willys, Graham, Lafayette, Nash, Packard, Lincoln, Cadillac, Franklin, Continental y LaSalle.

Ayuntamiento de Madrid

económicas, derecho a proteger sus intereses mediante uniones obreras independientes y escala de jornales y horas de trabajo.

Entre tanto, continúa aumentando la demanda de nuevos automóviles y con ella ha crecido el número de operarios en las fábricas. La rehabilitación de esta gran industria ha sido una ayuda muy formidable a todas las otras actividades nacionales, y su efecto beneficioso se está dejando ya sentir en muchos países extranjeros. Existe en Detroit la impresión de que la industria, al no verse retardada por huelgas, va a construir como 2.000.000 de automóviles durante el primer semestre del año, es decir, tantos como produjo durante los doce meses de 1933 y mucho más que el total completo de 1932.

Cinco Dólares

La Ford ha restablecido el día de cinco dólares, como sueldo mínimo.

Las fábricas comprendidas en la National Automobile Chamber of Commerce, que son todas las principales del país, con excepción de la Ford, han decidido que, empezando el 31 de marzo, todos sus empleados trabajarán sólo 36 horas a la semana, sin disminución de sueldos o jornales. Esta medida, en armonía con el programa de rehabilita-

ción económica nacional, equivale a un aumento de 10%, pues los operarios ganaban antes lo mismo trabajando 40 horas a la semana.

En las fábricas de la Ford, más de 50.000 operarios se han beneficiado con esta alza de sueldo. Las otras grandes fábricas extenderán su nuevo plan de semana de 36 horas, a más de 200.000 operarios.

Dice el Sr. Ford: "Nadie pierde ninguna cosa aumentando los sueldos tan pronto como puede hacerlo. Este método ha sido siempre ventajoso para nosotros. Los sueldos bajos constituyen una desventaja muy costosa para el patrón que puede pagar sueldos altos. Es equivalente a emplear materiales de pacotilla, pues el desperdicio los hace resultar caros a la larga.

"No hay economía en trabajo barato ni en materiales baratos. Lo más difícil que he hecho en mi vida, hasta hoy día, fué verme obligado a reducir los sueldos de mis empleados. Mi compañía fué la última que procedió de esta manera. Ahora me siento muy feliz de ver la posibilidad de aumentar los sueldos otra vez. Estoy ansioso de llegar a pagar un sueldo mínimo de seis dólares al día, tan pronto como puedo hacerlo."

La mayor parte de los empleados de la Ford, que se beneficiarán con el nuevo sueldo mínimo diario, ha venido ganando \$4.40 al día. Ford introdujo su sueldo mínimo de 5 dólares al día en 1912, y semejante acto repercutió en todo el mundo. Esta es la primera vez que la Ford aumenta el sueldo, desde

el día en que su tarifa de \$6 al día, prevalenciente en diciembre de 1929, fué subida a \$7 con el fin de combatir la crisis, que empezaba entonces a dejar sentir sus graves efectos. Este elevado sueldo de 7 dólares al día, como mínimo, fué mantenido como por dos años, antes de sufrir reducciones.

La National Automobile Chamber of Commerce manifestó oficialmente hace poco:

"Como resultado de la aceptación que entre el público han tenido los nuevos modelos, los miembros de esta Cámara tenían empleados en sus fábricas 183.000 hombres y mujeres el 15 de febrero de 1934. Este total ha sido grandemente aumentado durante estas últimas semanas. Esta cifra se compara con la de 232.600 en la misma fecha de 1929, año de gran producción, que dió ocupación anual promedia a cerca de 198.000 operarios.

"El promedio de sueldo por hora de los trabajadores en las fábricas de la compañías que forman parte de la National Automobile Chamber of Commerce, en marzo de 1934, se calcula que igualará o sobrepasará al de 1929. Se calcula que el sueldo semanal llegará como al 90% del promedio pagado en 1929. La diferencia se atribuye principalmente a las limitaciones en horas de trabajo impuestas por el código de la industria.

"El costo corriente de la vida es como el 83% de lo que fué en 1929. Los miembros de esta gran Cámara han, por lo tanto, restablecido el nivel de

El Presidente Roosevelt Evita la Huelga

Después de muchos días de conferencias con los jefes de fábricas de automóviles y directores de uniones obreras, el presidente Roosevelt anunció, de la Casa Blanca, en Washington, el 25 de marzo, que por el convenio celebrado entre patrones y empleados, se había evitado la huelga que amanezaba paralizar a toda la industria automotriz nacional. Mediante el convenio aprobado, los empleados tienen garantizado su derecho de tratar y obrar colectivamente, por medio de representantes de su libre elección. La administración de la NRA ha nombrado una comisión de tres representantes oficiales para derimir toda contienda o disputa que se suscite entre los patrones y empleados, en lo tocante a uniones obreras y otros asuntos, estableciéndose así un método racional y equitativo para todos, y de carácter permanente.

Los sueldos o jornales, horas de trabajo y otras condiciones de em-

pleo, no figuraron, en esta ocasión, como puntos de discordia o desaveniencia. Todo se concentró en el derecho de los operarios de formar parte de las uniones obreras que ellos prefieran de su propia voluntad.

El presidente Roosevelt manifestó:

"En toda la experiencia del Acta (NRA) nunca he visto una devoción más patriótica que la desplegada por los patrones y los empleados de la industria automotriz. Sus representantes trabajaron día y noche por cerca de dos semanas sin dar señal alguna de impaciencia. El resultado ha sido uno de los más notables triunfos de la NRA. Constituye una respuesta terminante a aquellos que asumían que los patrones y los empleados no podían cooperar recíprocamente en beneficio de los intereses públicos, a menos que los guiaran algún sentimiento mercenario.

"Abrigo la esperanza de que de

esta experiencia nacerá una nueva realización de las oportunidades que se presentan al capital y el trabajo para derimir sus desaveniencias en amistosas conferencias, respetar sus correspondientes derechos y responsabilidades y establecer una base permanente sobre la cual cooperar hacia el mejoramiento de las relaciones humanas comprendidas en toda importante empresa industrial.

"Es peculiarmente acertado que este gran acontecimiento haya sucedido en una industria cuyos patrones y empleados han contribuido de una manera tan admirable y permanente al desarrollo industrial y económico del último cuarto de siglo."

La noticia del convenio aceptado en Washington fué recibida con franco júbilo en Detroit, centro de la industria automotriz, donde hay más de 200.000 personas que, al haberse declarado una huelga, habrían sido seriamente afectadas.

empleos y sueldos a la altura del que predominaba en 1929, a pesar de que la producción total en 1934 no se anticipa que será más de la mitad de lo que fué en 1929.

"Los nuevos modelos del presente año son innovaciones radicales sobre sus antecesores. Para su construcción hubo necesidad de invertir capitales enormes en maquinaria y herramientaje especial.

"Las desaveniencias entre los trabajadores y las fábricas, que existen en estos momentos, no se deben a falta de satisfacción en lo tocante a sueldos y horas de trabajo, sino principalmente, a los esfuerzos por agrupar a todos los empleados en fábricas de automóviles, en uniones obreras completamente independientes de toda influencia por parte de los mismos fabricantes."

Cifras

Para aquellos que se interesan en estadísticas, las cifras que anotamos aquí, son muy importantes, pues muestran que la producción de automóviles de los Estados Unidos y el Canadá, durante el primer trimestre de 1934, ha sido casi el doble de la correspondiente al mismo período de tiempo en 1933 y 1932. Llegó a casi igualar a la del primer trimestre de 1931 y fué cerca de 30 por ciento menor que la de los meses de enero, febrero y marzo de 1930. Como se recordará, 1930 empezó bajo condiciones favorables, con una gran producción muy pocas veces superada en años anteriores. Por supuesto, 1929 fué mucho más productivo que 1930. El total del primer trimestre de 1934 ha sido como la mitad del enorme total correspondiente a este mismo período de 1929. La producción durante estos tres primeros meses del año ha llegado como a 750.000 automóviles y camiones, a pesar del estado crítico de los negocios. La industria automotriz tiene, por lo tanto, derecho a sentirse orgullosa de su brillante progreso. Las cifras son las siguientes:

	1934	1933	1932	1931
Enero ...	167.910	133.401	123.075	283.606
Febrero ...	234.500	110.112	122.895	229.811
Marzo ...	*325.000	125.224	127.447	289.398
Totales..	727.410	368.737	373.447	697.553

*Cálculo aproximado.

	1930	1929	1928
Enero ...	283.606	422.538	240.191
Febrero ...	345.955	497.705	336.300
Marzo ...	417.114	626.078	430.796
Totales..	1.046.675	1.546.321	1.007.287

Interesantes son también los datos sobre el número de trabajadores empleados en la industria automotriz americana, durante el mes de febrero de

1934, que acabamos de recibir del estado de Michigan. Este estado comprende las ciudades de Detroit, Dearborn, Flint, Pontiac, Lansing y otros importantes centros de la industria automotriz nacional. Las fábricas de automóviles, establecidas en el estado de Michigan, dieron ocupación a 237.440 trabajadores, en febrero de 1934, en

La National Automobile Chamber of Commerce suministra los siguientes interesantes datos sobre la industria automotriz americana:

	Promedio de empleados mensuales	Sueldo promedio por hora	Sueldo promedio por semana
1929....	198.000	\$0,71 8/10	\$32,74
1930....	132.000	0,71 6/10	27,28
1931....	121.000	0,68 4/10	23,87
1932....	97.000	0,60 3/10	18,60
1933....	110.000	0,65	20,01
1934....	183.000	0,71 8/10	29,82

Calcula aproximado para marzo.

Las cifras muestran que el promedio de 45,6 horas a la semana de 1929 bajó a 38,1 horas en 1930, a 34,9 horas en 1931 y 30,8 horas en 1932, que fué lo mínimo. El primer aumento se presentó en 1933, con 32,7 horas. El año pasado, el término medio de horas de trabajo por hombre, en fábricas de automóviles, llegó a 141 horas.

comparación con 143.662 en febrero de 1933. El total de sueldos semanales, pagados en febrero de 1934, fué de \$5.895.420, comparado con \$4.346.431 en enero de 1934 y \$2.685.558 en enero de 1933. El sueldo semanal promedio fué de \$24,83 en febrero y \$21,43 en enero de 1934, en comparación con \$18,69 en febrero de 1933.

El Nuevo Trato

El presidente Roosevelt ha pedido al Congreso autorización para entrar en convenios comerciales con el extranjero. Ha pedido que se le faculte para aumentar o reducir las tarifas arancelarias sobre determinados productos o materias primas, dentro de un margen de 50 por ciento del reglamento actual. Este es precisamente el plan de acomodación de que tanto se ha hablado y escrito últimamente. Su efecto práctico es extender el "New Deal", es decir, el magnífico "Nuevo Trato" social inspirado por este insigne defensor de los derechos humanos, de una estrecha limitación nacional, a una extensa aplicación internacional. En la mente del presidente, jefe del partido democrático tradicionalmente a favor de bajas tarifas, existe firmemente arraigada la creencia de que las tarifas elevadas son

obstáculos artificiales, que hay que derribar para dar libre curso al comercio internacional, y que todo el problema puede resolverse equitativamente vendiendo al extranjero y comprando del extranjero.

A continuación de la Gran Guerra, los tarifas arancelarias han venido subido a las nubes. Inspiradas por sentimientos de mal entendido nacionalismo, las alzas en aranceles han llegado a paralizar parcialmente el comercio internacional. Las cuotas, los derechos preferenciales, los embargos y otros obstáculos igualmente artificiales, se han desencadenados como un torrente de plagas, sobre el mundo entero, durante estos últimos años tan amargados por la crisis económica. La causa de todo esto puede, en realidad, remediarse. Los Estados Unidos son una de las naciones que francamente admiten su parte de responsabilidad por este delito contra la humanidad pues sus alzas de tarifas en 1922 y 1930 constituyen evidencia elocuente de su culpabilidad, a pesar de que fueron, inspirada más bien por ignorancia, que por maldad predemitada. La presente administración en Washington está ansiosa de reparar la falta, ansiosa de estrechar con sincera fraternidad, la mano limpia y honrada del extranjero. Para exportar productos americanos, el país ha de importar productos del extranjero. Esta es la base fundamental racional que guía al gran hombre a cargo de la presidencia de los Estados Unidos.

Hay en el Congreso bastante oposición a la concesión de esta autoridad al Presidente. El Congreso es muy celoso de sus prerrogativas, y por otra parte, hay en el país muchos que se han beneficiado, con las elevadas tarifas, para quienes toda alteración arancelaria significaría una calamidad personal insoportable, por saber que la competencia del extranjero vendría a dar un golpe mortal a sus propios intereses nacionales.

Durante estos días se llegará a una decisión final sobre este importante problema. Por supuesto, nosotros ansiamos que ella sea en completa concordancia con los sentimientos del presidente Roosevelt. Esta gran nación norteamericana ha experimentado una notable rehabilitación económica durante los últimos doce meses. Otras importantes naciones del mundo también están resurgiendo. Ningún país, sin embargo, llegará a rehabilitarse en forma completa, si deja de resolver el problema de su comercio internacional de una manera equitativa para sus propios intereses y los del extranjero.

Mientras el asunto se discute en el Congreso, el Presidente Roosevelt ha celebrado largas conferencias con los

(Continúa en la página 16)

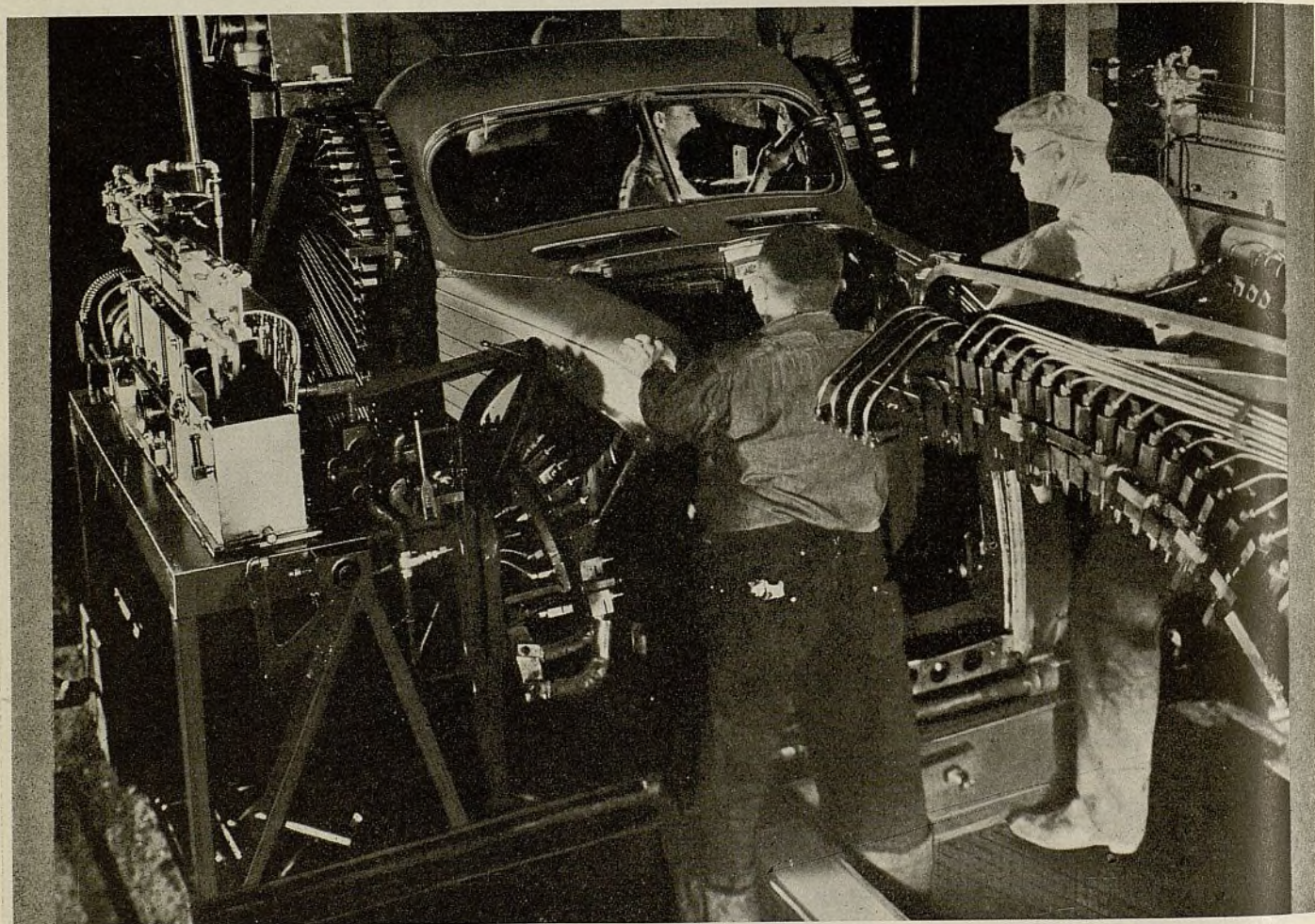
Cargamentos



Fotografía de la General Motors Export Corp.

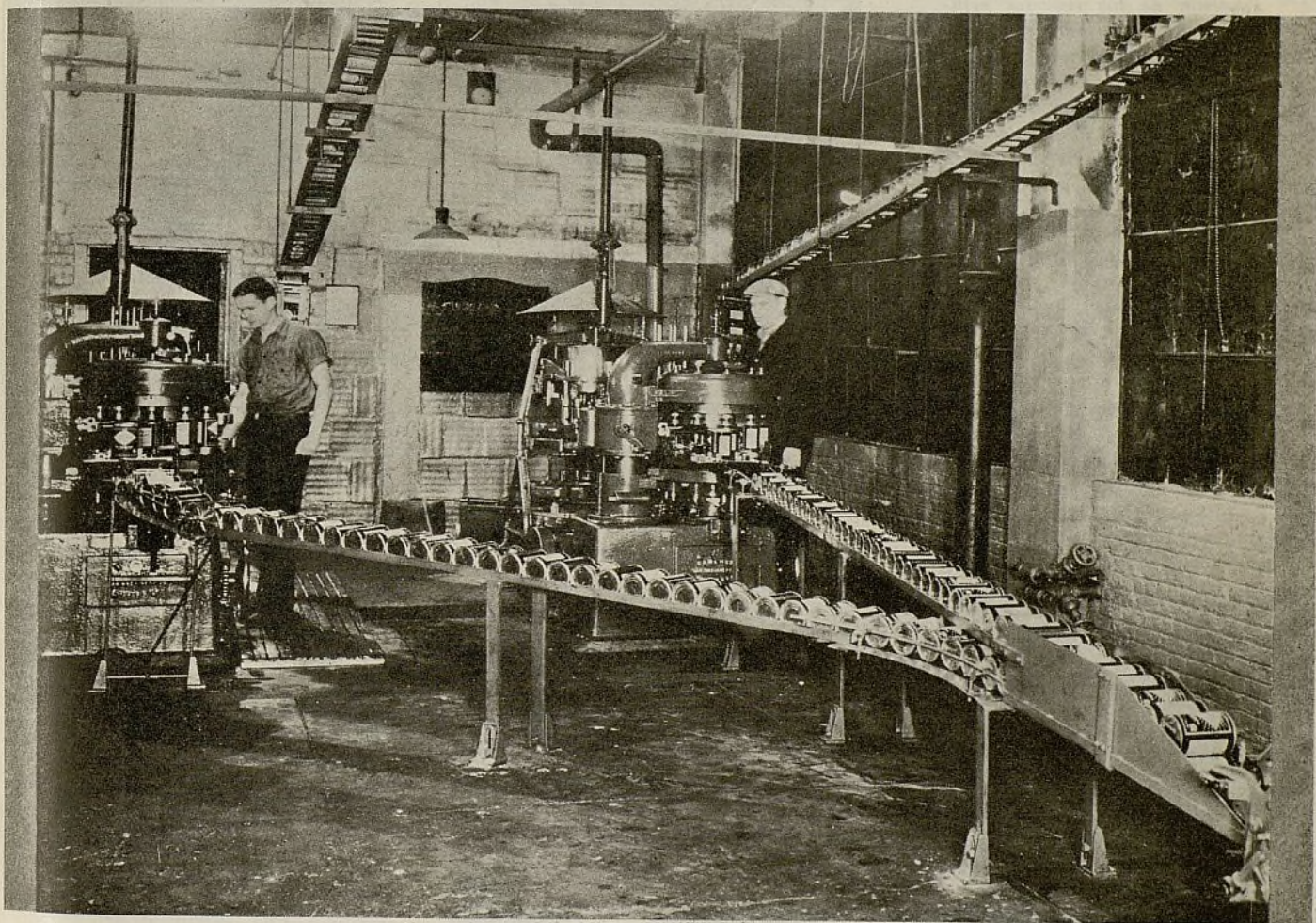
El restablecimiento de la exportación de automóviles está suministrando flete a los buques del mundo. No sólo hay cargamentos de automóviles completos, sino de una infinidad de equipos, piezas de repuestos y otros materiales del ramo. Esta fotografía fué tomada en la bahía de Nueva York, el 14 de marzo de 1934. Muestra un embarque de automóviles con destino a un puerto africano. El movimiento de importación entraña también la utilización de muchos buques, para transportar el caucho, estaño, lana, cobre, metales especiales, seda, pigmentos para pintura y lacas, amianto, cromo, níquel, y una enorme variedad de materias primas, que se necesitan para la fabricación de automóviles y otros productos anexos. Las industria automotriz suministrará un gran negocio de flete a las compañías de vapores y de ferrocarriles.

Se Necesita Maquinaria Precisa para Fabricar Automóviles Precisos



Para la producción de sus modelos de 1934, las fábricas de automóviles americanas han instalado maquinaria y herramentaje de tipos especiales. Los métodos fabriles de hace pocos años resultan ahora anticuados para la producción más precisa y económica que se exige en la actualidad. Mostramos aquí el equipo especial que se emplea para soldar carrocerías en las fábricas del Chrysler y De Soto. Las carrocerías enteramente de acero, al soldarse correctamente, resultan más firmes y cómodas. Son más seguras que las de madera o de construcción mixta de metal y madera. La seguridad, en todo sentido, es el rasgo principal de los nuevos modelos de 1934.

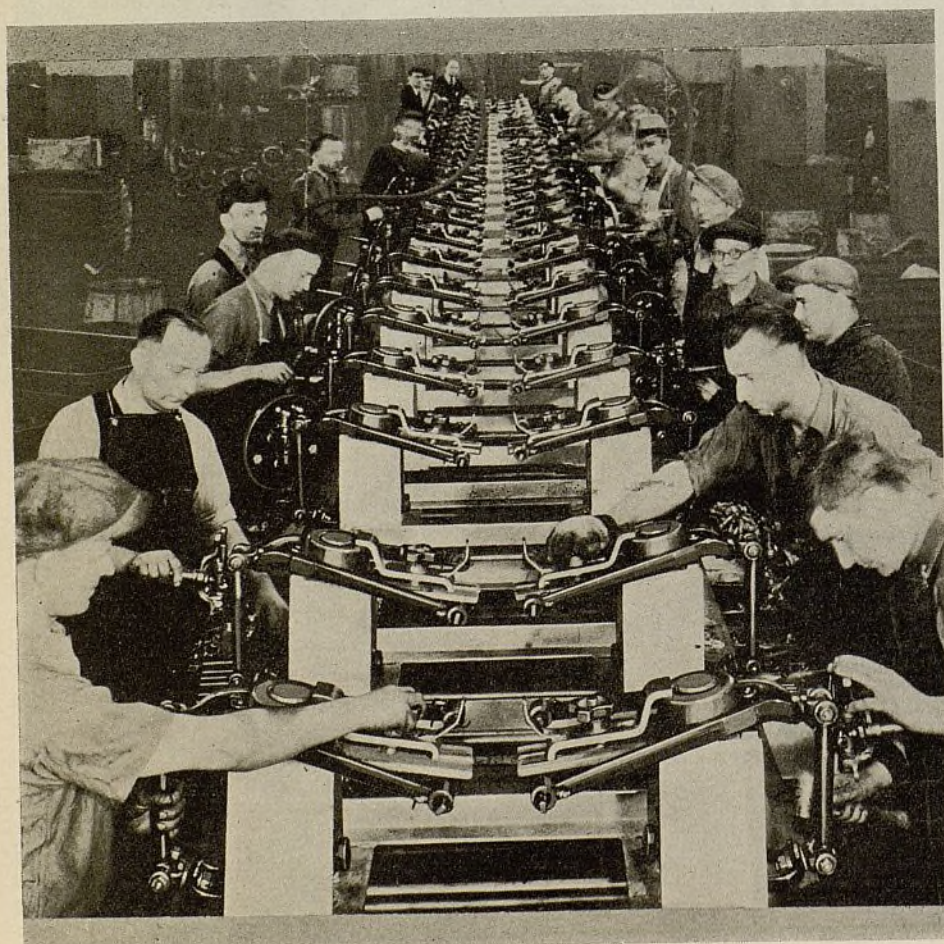
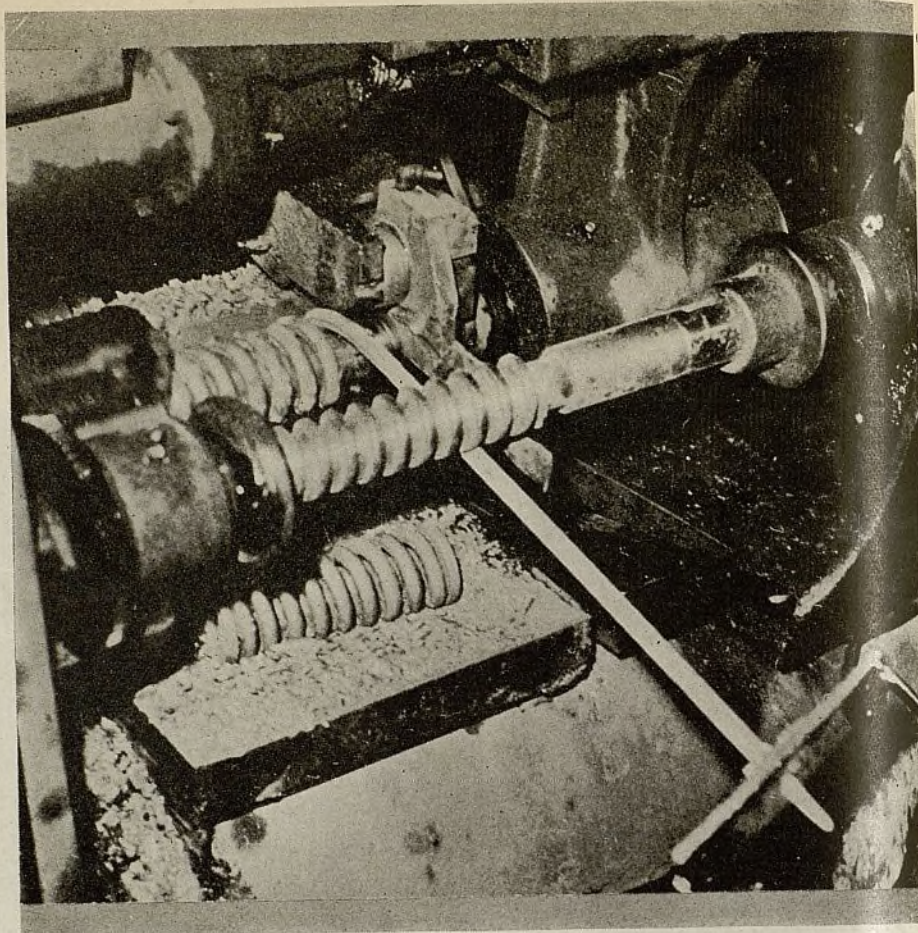
Calidad y Cantidad Garantizadas en el Aceite en Latas



Los comerciantes inescrupulosos no pueden falsificar el aceite que de las refinerías sale protegido en latas cerradas. Durante estos últimos dos años, notable progreso se ha realizado en los Estados Unidos en la venta de aceites y grasas lubricantes en latas cerradas. Cuando el dueño de automóvil compra lubricante de un establecimiento cualquiera, queda expuesto a que le vendan un producto de inferior calidad, adulterado, al precio del legítimo. Mostramos aquí el departamento de envase de una gran refinería de lubricantes. La venta de lubricantes envasados está beneficiando también a los productores de estaño de varios países extranjeros, pues este material se importa a los Estados Unidos en enormes cantidades anuales.

"Rodillas"

Máquina especial para la formación de los resortes espirales que se emplean en la suspensión de las ruedas delanteras del Chevrolet. Una barra de acero de resorte de 93½" a 1600 grados Fah. se arrolla alrededor del eje ranurado de la máquina. El resultado de cada arrollamiento es un resorte espiral de 9¾". La Chevrolet hace 6000 al día.



Montaje

Notable método de montaje instalado en la fábrica del Dodge para la instalación de la suspensión delantera de sus automóviles. Todas las piezas se instalan en esta línea de montaje. En otro departamento se sometan a ensayos mediante aparatos especiales, para determinar su inclinación, combadura, etc.

Miles de Millones en Impuestos

Crece el total pagado por dueños de automóviles—Varias naciones basan sus impuestos sobre el recorrido, en lugar del derecho de propiedad

Por lo que se ha visto y aprendido durante estos años de crisis económicas, los gobiernos del mundo deberían promover, en lugar de dificultar, el transporte por vehículos automóviles. Enormes rentas fiscales han ingresado, año tras año, al erario de naciones, estados, provincias y municipalidades, a consecuencia directa de la circulación de automóviles dentro de sus límites. Ninguna otra cosa, según se ve, se ha mantenido mejor, como fuente de ingresos, durante estos años de grandes crisis. Si otras formas de ingresos, provenientes de impuestos o derechos públicos, se hubieran conservado tan bien como la resultante de la circulación de automóviles, las autoridades oficiales no tendrían hoy motivo para quejarse del lamentable estado de sus arcas.

Prósperos y felices, fiscalmente hablando, son aquellos países en que las circunstancias locales permiten y facilitan el progreso del transporte por automóvil. Por datos obtenidos por EL AUTOMÓVIL AMERICANO se ve que los dueños de automóviles, en todas partes del mundo, pagan directamente al gobierno una suma anual enorme por derechos de circulación, permisos, etc. Esta suma resulta verdaderamente sorprendente cuando se señala que el año pasado, tan repleto de dificultades económicas de toda índole, llegó a más de 2.000 millones de dólares.

El total aproximado, en 1933, llegó a \$2.250.000.000. Sin considerar el efecto que tiene el intercambio monetario sobre el valor de las monedas de diversos países, la suma total aproximada, que acabamos de anotar, es estupenda, para un año tan crítico como lo fué 1933. El vehículo automóvil ha de ser, ciertamente, algo de importancia capital, para producir un ingreso fiscal semejante, a pesar del terrible estado económico del mundo.

Es lógico suponer que el total de 1933 haya sido más grande que el de otros años anteriores, al considerarlo en su aspecto mundial. A cambio normal, estos \$2.250.000.000 (dólares) equivalen a £450.000.000, más de 55.000.000.000 de francos y como 10.000.000.000 de marcos alemanes.

Es una cifra astronómica, difícil de comprender con nuestra mentalidad acostumbrada a millares y centenares. Lo interesante es observar que proviene de impuestos directos, pagados por los dueños de automóviles: per-

misos de circulación, derechos de registro de conductores, impuestos sobre caminos o carreteras, impuestos sobre combustibles, impuestos arancelarios y

¿Y Qué Vendrá Después ?

Después de derrotar al transporte por automóvil, ¿logrará el conquistador derrotar también al transporte por animal? Semejante posibilidad se vislumbra en el informe anual del administrador general de los Ferrocarriles y Puertos de los Ferrocarriles del Africa del Sur. Los jefes de los ferrocarriles lograron, hace años, obtener la aprobación oficial de la restrictiva Acta de Transporte por Vehículos Automóviles, medida francamente opuesta al progreso del servicio de transporte organizado mediante automóviles, en general, y ahora, en vista del reciente informe sometido, están quejándose de la competencia del transporte por animal. Dice el informe:

"Sobre la competencia proveniente del transporte por animal, debido a los trastornos económicos y otras dificultades, un gran número de agricultores de limitados recursos ha recurrido a ofrecer esta clase de transporte como medio de ganarse la vida. A causa de las tarifas tan bajas que estos agricultores cobran por el nuevo servicio, aceptan ellos en pago artículos de consumo personal, en lugar de dinero en efectivo. Por esta razón, un buen volumen de transporte de productos, que de otra manera tendrían que pagar una buena tarifa de flete ferroviario, se quita a los ferrocarriles.

"Las desventajas provocadas por esta competencia de transporte por animal se dejan sentir mucho entre los ferrocarriles y comerciantes en general, que siguen lealmente sus convenios de cooperación con la Administración. Se trata, sin embargo, de un asunto repleto de dificultades, y por mucho que se ha estudiado, no se ha hallado todavía solución al grave problema."

No hay necesidad de entrar en comentarios sobre lo dicho.

otros que corren por cuenta de todo dueño de automóvil. En este enorme total no se incluyen los impuestos indirectos, que provienen de la utilización comercial o particular de los vehículos automóviles.

La suma de \$2.250.000.000 es un cálculo mínimo. La summa exacta ha de ser, indudablemente, mucho mayor aún. En seis naciones solamente, el total de impuestos directos llegó a 1.500.000.000. Estos países son: los Estados Unidos, Inglaterra, Australia, Dinamarca, Suecia y Suiza. Con la adición de los impuestos exatos recolectados en otras grandes naciones del mundo, como Francia, Alemania, Italia, España, Holanda. India Inglesa, Argentina, Brasil, Portugal, Nueva Zelanda, Japón, China, Africa del Sur, México, Bélgica y el Canadá, por ejemplo, el total completo ha de llegar a una suma enorme, que indicaría fielmente la riqueza fabulosa que el automóvil ha aportado al mundo, nada más que como objeto productor de impuestos fiscales.

Un mejor entendimiento de esta mina inagotable de riquezas fiscales, acompañado por una actitud más condescendiente hacia el transporte por automóvil, se está desarrollando entre las autoridades públicas de muchas naciones, y aunque el progreso de este racional sentimiento sea lento, promete halagüeños resultados, a la vuelta de pocos años. Las naciones que en años pasados han sido refractarias al transporte moderno y que han tratado de restringirlo mediante subidos impuestos, han aprendido amarga lección durante la crisis, y se hallan ahora, muchas de ellas, inclinadas a propender a su progreso, quitándoles la pesada carga de impuestos y derechos diversos con que han venido retardando su marcha.

Ha habido revoluciones de automovilistas, particularmente en Europa, donde el gobierno ha tratado arbitrariamente de imponer impuestos confiscatorios. Por ejemplo, en Polonia, el transporte por automóvil fué amenazado de muerte por un impuesto soberbio sobre la utilización de la vialidad pública. Los nuevos impuestos sobre transporte por automóvil, aprobados en Checoslovaquia, para aumentar las rentas públicas, ha dado al comercio y a la utilización completa del transporte por automóvil, un golpe casi mortal, con un resultado inmediato contraproducente, pues las entradas fiscales han bajado hasta una cifra insignificante. Cuando el gobierno de Francia revisó últimamente los impuestos sobre vehículos automóviles, aumentando las tarifas, los dueños y los conductores de taxímetros de París protestaron declarándose en huelga, lo que provocó enormes pérdidas, no sólo a los huel-

Aumentan los Ingresos Provenientes de Impuestos sobre Automóviles

1933



Mostramos aquí el gradual aumento de los impuestos sobre automóviles, en todas partes del mundo, con excepción de los Estados Unidos, desde 1924 hasta 1933.

Impuestos Sobre Automóviles

Estados Unidos — Los impuestos sobre 23.750.000 automóviles produjeron un ingreso fiscal de \$1.076.000.000 en 1933, es decir, un promedio de \$40 por vehículo.

Inglaterra — Aquí existen los impuestos más elevados. En 1933, las entradas fiscales por permisos fueron de £29.000.000 y por combustible, £40.000.000. El permiso o matrícula de un automóvil de pasajeros cuesta, por término medio, £13 y por camión, £25. El impuesto por combustible, por automóvil, es alrededor de £20.

Suecia — Los impuestos sobre automóvil, caucho y combustible, en el año fiscal de 1932 a 1933, llegaron a 72.798.833 kronas.

Dinamarca — Las entradas provenientes de impuestos sobre automóviles, el año pasado, fueron más de 60 millones de kronas.

Holanda — Durante diez meses de 1933, los impuestos sobre caminos llegaron a 12.050.676 florines.

Checoslovaquia — Los impuestos sobre caminos disminuyeron mucho en 1933, llegando sólo a 230.000.000 de coronas. Las leyes sobre automóviles, aprobadas en julio de 1932, han sido muy desfavorables para el progreso del transporte por automóvil.

Grecia — Los derechos de importación sobre combustible se calculan en 350.000.000 de dracmas.

Finlandia — Impuestos sobre automóviles en 1933, 25.412.777 marcos. El permiso, por término medio, cuesta \$16,50 (dólares).

Egipto — Se suspendió el impuesto sobre caminos y puentes. Entrada bruta de impuestos sobre automóviles, el año fiscal terminado en 1931, 1.017.281 libras egipcias.

Suiza — Impuestos directos sobre automóviles, de 40 a 50 millones de francos suizos, y derechos de importación sobre combustible, como 46 millones.

Italia — Impuestos de circulación, en diez meses de 1933, como 190 millones de liras.

Australia — Según informes de Sydney, el total de impuestos generales pasó de £9.000.000, es decir como 40 o 45 millones de dólares. Los impuestos se redujeron mucho a principios de 1933.

Indias Holandesas — El total de impuestos llegó a 6.245.000 de florines en 1933.

Malaya Inglesa — Comprendiendo los Establecimientos del Estrecho y los Estados Federados y no federados de Malaya, el total fué de \$8.272.354. Las tres cuartas partes provienen de impuestos sobre combustible.

India Inglesa — La entrada total en 1932 se calcula, en dólares 30.375.000, comprendiendo derechos de aduanas, etc.

Venezuela — El impuesto sobre el combustible venezolano es como dos centavos de dólar por galón y el consumo de como 16 millones de galones en 1933 dejó al Gobierno una entrada de como \$320.000. Los permisos, para todo el país, produjeron un ingreso adicional de como \$400.000.

El Salvador — Permisos, 126.000 colones, es decir, como \$48.000. El primero de enero de 1934 hubo una gran reducción de impuesto sobre permiso, de 15 a 33 por ciento, equivalente a una rebaja en dólares de \$5 a \$15.

Algeria — Los automóviles no pagan impuesto directo.

Polonia — El impuesto sobre caminos establecido en 1931 dió tan malos resultados que hubo necesidad de reformar la ley en 1933, calculándolo sobre el recorrido en lugar de la propiedad.

Portugal — No hay impuestos anuales, pues el permiso primitivo sirve para siempre.

México — A principios de 1933, el gobierno Federal tomó a su cargo todo lo relativo a impuestos sobre automóviles, quitando este derecho a los estados. El cambio ha reducido mucho los impuestos sobre permisos, pero aumentado el impuesto sobre el combustible, como en un 33 por ciento. Muchos automóviles antiguos han regresado a los caminos.

guistas, sino también al gobierno, al comercio y la industria en general.

El transporte por automóvil es tan beneficioso para el público y para el gobierno, que resulta para todos contraproducente el tratar de gravarlo con subidos impuestos y derechos. Puede, ciertamente, soportar un impuesto moderado; pero la imposición de una fuerte carga, lo retarda hasta el punto de un decaimiento desastroso para todos. El ejemplo de estos países, y de muchos otros, que podríamos también citar, muestra que los ingresos fiscales disminuyen inmediatamente bajo la tiranía insoportable de los mayores impuestos y derechos.

Parece que existen dos métodos di-

ametralmente opuestos, en lo tocante a la imposición de impuestos sobre el transporte por automóvil. El uno se base sobre la teoría de que la cantidad de impuesto debe conservar relación directa con la utilización efectiva que se haga del vehículo. Es decir, el dueño que recorre 5.000 kilómetros al año, ha de pagar, según este método, la mitad de lo que le corresponde a otro que viaja anualmente 10.000 kilómetros. El otro método se funda sobre la teoría de que el impuesto ha de formularse sobre la propiedad del mismo vehículo; es decir, cada dueño ha de pagar al gobierno una tarifa fija por el privilegio de utilizar un vehículo automóvil, para uso particular o comercial. Esto

quiere decir que el dueño que recorre 5.000 kilómetros al año, ha de pagar lo mismo que otro que viaje anualmente 10.000 kilómetros.

En la mayor parte de las naciones del mundo se sigue una combinación de ambos métodos, pues se demandan derechos por licencia o permiso y por circulación en caminos públicos. Los derechos arancelarios y por licencia o permiso, son, en realidad, impuestos directos sobre el derecho de propiedad. Los impuestos sobre combustible, por ejemplo, son, por su parte, obligaciones basadas sobre el uso o servicio que se obtiene individualmente del vehículo, o por mejor decir, de su recorrido.

En algunos países, igualmente altos

son los derechos por licencia o permiso y los impuestos sobre combustible. Por término medio, se paga como £13 (cerca de \$65) por el permiso de circulación anual, en Inglaterra. En este mismo país se calcula que cada dueño paga alrededor de £20 (\$100) en impuestos de combustible. Por otra parte, tenemos el Portugal, donde no hay matrículas anuales, sino que se paga de una vez un impuesto racional por el permiso de circulación válido por la duración completa del vehículo. Hay, sin embargo, aquí, un impuesto indirecto, en la forma de un derecho arancelario sobre el combustible importado.

Como lo hemos dicho varias veces en esta revista, los Estados Unidos constituyen un ejemplo típico de país donde el transporte por automóvil está sujeto a un impuesto mínimo, medida prudente, que contribuye directamente al sorprendente desarrollo que el vehículo mecánico ha logrado alcanzar en esta gran nación. Se cobra aquí un derecho moderado por el permiso de circulación, y los impuestos sobre el combustible son, en general, limitados. Cada estado está facultado para fijar sus derechos e impuestos. Durante muchos años, se ha observado que cuando el impuesto sobre el combustible llega a cinco centavos por galón, decrece proporcionalmente el recorrido total y por lo tanto, el consumo de combustible. Los impuestos altos resultan invariablemente en ingresos fiscales bajos. En otros términos, esto quiere decir que mientras más bajos son los impuestos, mayor es el beneficio que el gobierno, estado o municipalidad, recibe de los dueños de automóviles.

Como el 10 por ciento de todas las entradas fiscales, incluyendo las recaudadas por el gobierno, el estado y la ciudad, proviene de impuestos sobre automóviles, en los Estados Unidos. Esta fuente de ingresos nacionales ha sido la única que no ha sufrido decaimiento durante estos años de crisis en el país. Por lo contrario, ha aumentado, mientras todas las otras fuentes productoras de contribuciones públicas, han venido gradualmente decayendo, y muchas de ellas agotándose. Algunos estados "avarientos" han sufrido grandes pérdidas de ingresos a continuación de aumentar los impuestos sobre automóviles.

El Japón es exponente típico de los países en que se cobra un alto derecho de propiedad. El resultado inevitable de este método es restringir el desarrollo del automóvil. El número de vehículos particulares es comparativamente insignificante al lado de los taxímetros, camiones y otros modelos comerciales.

Durante estos últimos dos años, algunos países han pasado del impuesto sobre propiedad al impuesto sobre circulación. México es uno de ellos. A princi-

pios de 1933 este gran país instituyó la matrícula y permiso federal. El impuesto o derecho por circulación fue fijado a una suma limitada y los derechos sobre el combustible, aumentados en 30 por ciento. Un automóvil de cinco pasajeros, de tipo corriente, según nos comunican de la ciudad de México, paga ahora \$10,25 (pesos) es decir, como \$5,12 dólares, en lugar de la subida suma de \$86,40 (pesos) que pagaba antes. De ese impuesto de 10,25 pesos, siete se cobran por las placas de permiso y 3,25 por permiso de circulación. El resultado inmediato de este cambio fue la rehabilitación de numerosos automóviles, que durante varios años pasados, habían pasado inactivos por la falta de recursos de sus dueños que no podían pagar el alto impuesto. Todos estos automóviles están ahora produciendo algún ingreso diario en beneficio de la nación, gracias a la moderación del impuesto federal.

Polonia se vió obligada a reducir grandemente su impuesto sobre camiones, introducido en 1931, y con la rebaja logró recibir mayores ingresos provenientes del impuesto sobre combustible. Alemania redujo también notablemente sus impuestos sobre automóviles, el año pasado, no sólo con el fin de promover el progreso del transporte moderno, sino también para mejorar su estado económico, activando sus fábricas, dando empleo a millares de obreros desocupados y aumentando sus ingresos resultantes del mayor consumo nacional de combustible. Francia trató de aliviar la situación, pero, como nos dice nuestro propio corresponsal en París, W. F. Bradley, lo que verdaderamente sucedió fue lo siguiente:

"Un paso de suma importancia, desde el punto de vista fiscal del gobierno francés, es la ley, efectiva el primero de febrero de 1934, que rescinde los impuestos sobre la fuerza motriz del vehículo automóvil, suplantándolos con un derecho sobre el consumo de combustible. Esta nueva ley abroga todas las antiguas formas de impuesto, pero hace excepción en lo tocante al peso y tamaño de camiones grandes y usados.

"Simplificando las formalidades y obligando al dueño a pagar sólo en proporción al uso que hace de los caminos públicos, la nueva ley está propensa a beneficiar a la industria. Se cree que va a ayudar al regreso de muchos automóviles a circular nuevamente, particularmente aquellos vehículos más antiguos que tenían que pagar un subido im-

El número de mayo de 1934 de esta revista será dedicado especialmente, como en años pasados, a temas de servicio de reparación mecánica.

puesto a causa de la gran fuerza de sus motores.

"Un detalle desagradable de esta nueva ley es que el gobierno no ha quedado satisfecho con aplicar una tarifa que asegure un ingreso fiscal comparable con el que se percibía mediante el sistema antiguo, sino que ha sacado provecho de la situación para tratar de obtener como \$25.000.000 más de entradas. Existe, por lo tanto, el serio peligro de que al elevada tarifa puedo restringir el servicio y provocar una sensible disminución de entradas fiscales. En tal caso, el único remedio de que podría valerse el gobierno sería el aumentar más aún las tarifas o impuestos. El argumento de que los impuestos moderados o bajos propenden a producir mayores ingresos al gobierno, no ha sido todavía aceptado, como medida racional y práctica, por los legisladores de Francia."

Tan pronto como se puso en vigencia la nueva ley, con sus adicionales impuestos, declararon su protesta, mediante huelga general, los dueños de taxímetros de París. La confusión reinó varias semanas. Numerosos taxímetros quedaron dañados o destruidos y en resumidas cuentas, la huelga resultó muy costosa para todos y habría degenerado en una catástrofe si el gobierno no hubiera finalmente transigido, prometiéndoles ciertos cambios.

Un Packard de Precio Moderado

Alvan Macauley, presidente de la Packard Motor Car Co., anuncia que su fábrica está trabajando en un nuevo modelo Packard de precio moderado. Dice que el nuevo producto no competirá en precio con los modelos Packard actuales.

Gato Simmons Pitlift

Un gato especialmente construido para usarse en combinación con levantadores de automóviles, de tipo de pozo, que funciona con aire comprimido, es el último producto anunciado al comercio por la Simmons Mfg. Co., fabricante de los gatos hidráulicos Silver King. El Pitlift levanta la sección delantera o la trasera, del automóvil colocado sobre un levantador de tipo de pozo o de plataforma. Las ruedas del vehículo quedan entonces independientes del peso del vehículo, lo que facilita la lubricación del mecanismo de dirección y de otros órganos, incluyendo los muelles. Las ruedas delanteras pueden girarse lateralmente, para mayor conveniencia en la lubricación o ajuste mecánico. No hay gasto de instalación. Los soportes son ajustables a la anchura, etc., de los levantadores. Funciona el Pitlift con aire comprimido, como cualquier otra herramienta neumática.

El Nuevo Trato

(Continuación de la página 8)

diplomáticos extranjeros en Washington, y se asume que tan pronto como se llegue a una decisión final, toda la maquinaria oficial se hallará lista para ponerse a funcionar en el acto, sin pérdida de tiempo. Por supuesto, hay ciertas transacciones internacionales, afectadas por las presentes tarifas, que no podrán modificarse en seguida, sino gradualmente, después de detenido estudio y exacto análisis. La misma barrera de las tarifas internacionales no se construyó de la noche a la mañana, sino que fué un procedimiento lento. Es muy probable que al invertir este procedimiento se requiera también cierto tiempo.

La campaña nacionalista, expresada en el lema de "Compre productos nortamericanos", iniciada hace varios meses, ha perdido ya casi toda su fuerza. Similares campañas, en otros países, también han perdido ya su fuerza. Las naciones se sienten en estos momentos dispuestas a entrar en más francas relaciones comerciales de recíproco provecho. Todas estas campañas nacionalistas fueron, indudablemente, inspiradas por temores, prejuicios e ignorancia. Basadas sobre sentimientos tan abiertamente opuestos a lo racional, fueron destinadas, desde el principio, a fracasar de una manera inevitable, en presencia de las primeras evidencias de la recuperación económica mundial.

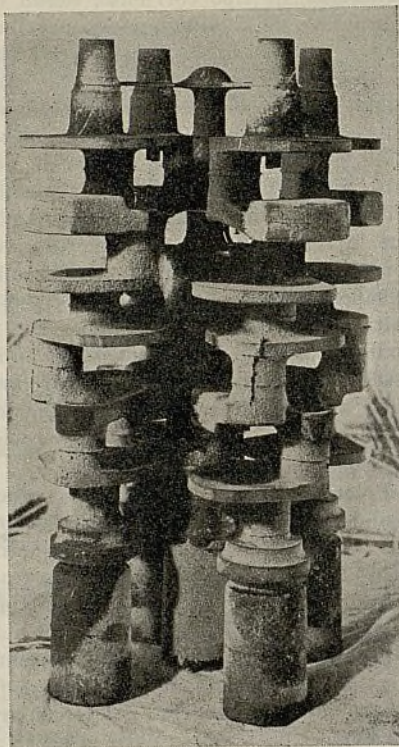
Sin embargo, aunque todo se presenta favorable a la realización de nobles aspiraciones y proyectos, no conviene anticipar que todos los grandes problemas se resuelvan inmediatamente. Tal vez algunos quedarán parcialmente resueltos y otros mal resueltos; pero, abriguemos la esperanza de que con el tiempo, el entendimiento humano, inspirado por nobles ideales, hallará alguna fórmula para hacer, cada día, menos insupportable, la vida del mundo entero.

Tradiciones

Los años inmediatamente siguientes a la crisis de 1920 y 1921 constituyeron, como todos lo sabemos, un período de gran expansión comercial, durante el cual se radicó la industria automotriz en casi todo mercado del mundo. En otros terminos, esta fué la época en que el automóvil demostró su utilidad práctica, como vehículo de transporte, para servicio urbano y campestre, en casi todo país del mundo. Y demostró su utilidad a pesar de los obstáculos que se le presentaron en la forma de malos pavimentos y pésimos caminos. Sólo

el vehículo de extraordinaria firmeza pudo sobreponerse a semejantes dificultades.

¿Quién podrá jamás olvidar el antiguo Ford de modelo T, el firme Dodge



El cigüeñal fundido, que se emplea ahora en el Ford, sale de la fundición en juegos de cuatro, como se ve en el grabado.

y el Buick, de esos tiempos? Varias otras marcas de automóviles existían entonces, pero tocó a las aquí anotadas el soportar la mayor parte de la carga. No olvidaremos estos legandarios automóviles que, como misionarios en los más apartados confines de la tierra, fueron a predicar la nueva doctrina del transporte moderno, a demostrar que la nueva forma de locomoción mecánica era no sólo más segura, rápida y cómoda, sino también más económica. Mucho debemos, en realidad, a estos veteranos de la industria.

Al emerger de la gran crisis de 1930 a 1933, cabe preguntarse qué anticipa el mundo en el sentido de progreso automovilista, en consecución racional del glorioso sendero trazado por esas famosas marcas de automóviles de antaño. Al contemplar los lindos nuevos modelos de 1934, poderosos, elegantes, verdaderas obras de arte de la industria, muy bien podemos reflexionar si semejantes creaciones no son, en realidad, dignos descendientes de sus nobles antepasados, predispuestos para continuar victoriosos la compañía por los caminos de montaña, por las carreteras de los llanos, por el campo, por la ciudad y por todo otro lugar de habitación humana.

Hay una pregunta muy pertinente.

De la respuesta dependerá el éxito o la falla de la industria automotriz americana de 1934. Esta pregunta es si los nuevos modelos resultarán tan resistentes y durables como sus nobles antecesores.

Tratemos de contestar sucintamente esta pregunta. Los automóviles antiguos, al salir de las fábricas, se veían también resplandecientes y bonitos. Su acabado de barniz o de esmalte se empañaba, trizaba y descascaraba poco tiempo después de quedar expuesto a los elementos atmosféricos. El sol, la lluvia y la nieve lo "arruinaban" con facilidad. Por su parte, los nuevos modelos de 1934, con su brillante acabado de laca, conservarán su lindo aspecto durante mucho tiempo. El único cuidado que exigen es un lavado y lustre de vez en cuando. Desde el punto de vista del aspecto solamente, el progreso ha sido sorprendente.

¿Y que podemos decir del motor, del chasis y de la carrocería? El aspecto al fin y al cabo, es cosa secundaria, al tratarse de un vehículo que ha de servir en el campo o en otros lugares donde queda a expuesto a ensucirse mucho. Lo importante, en todo caso, es el funcionamiento práctico.

Sobre fuerza, los motores actuales son notablemente más eficaces que los antiguos, a causa de que por cada litro de cilindrada desarrollan mayor energía. Comparativamente son más económicos en consumo de combustible y lubricante. Esta gran ventaja significa que al automóvil moderno puede subir cuevas más empinadas, y pasar por lugares arenosos o de tierra blanda, sin particular dificultad. La lubricación ha sido simplificada en todo sentido, requiriendo menos aceite y grasa. El material de los cojinetes es mucho más durable y seguro. El intervalo entre los esmerilados o rectificaciones de válvulas se ha prolongado mucho. Hay, en realidad, numerosos refinamientos mecánicos, que imparten al producto moderno una superioridad evidente sobre sus antecesores de antaño. Son más rápidos, más fáciles de manejar y de reparar. Los elementos naturales no afectan su funcionamiento.

El automóvil moderno tiene frenos en las cuatro ruedas, y esta instalación lo hace doblemente seguro para su servicio en lugares montañosos o llanos, el campo y la ciudad, permitiendo el desarrollo de grandes velocidades sin peligro de sufrir accidente al tener que pararse de repente.

La conducción es más fácil, es decir, impone menos fatiga sobre el conductor. Casi todos los automóviles de antaño fatigaban mucho al conductor. Un viaje de varias horas en estos antiguos vehículos era una experiencia inolvidable para no sólo el conductor, sino también

(Continúa en la página 24)

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Numerosos Refinamientos en Chasis y Motor

Una revista de las innovaciones mecánicas de los automóviles de 1934

Por HERBERT CHASE, Ing. Mec.

En muchos de los modelos de automóviles de 1934 ofrecidos por fabricantes americanos, se presentan numerosos cambios de notable importancia. Algunos de ellos constituyen innovaciones radicales en proyecto y construcción. Otros son alteraciones suplementarias, exigidas por esas innovaciones radicales, que afectan directamente al aspecto del vehículo.

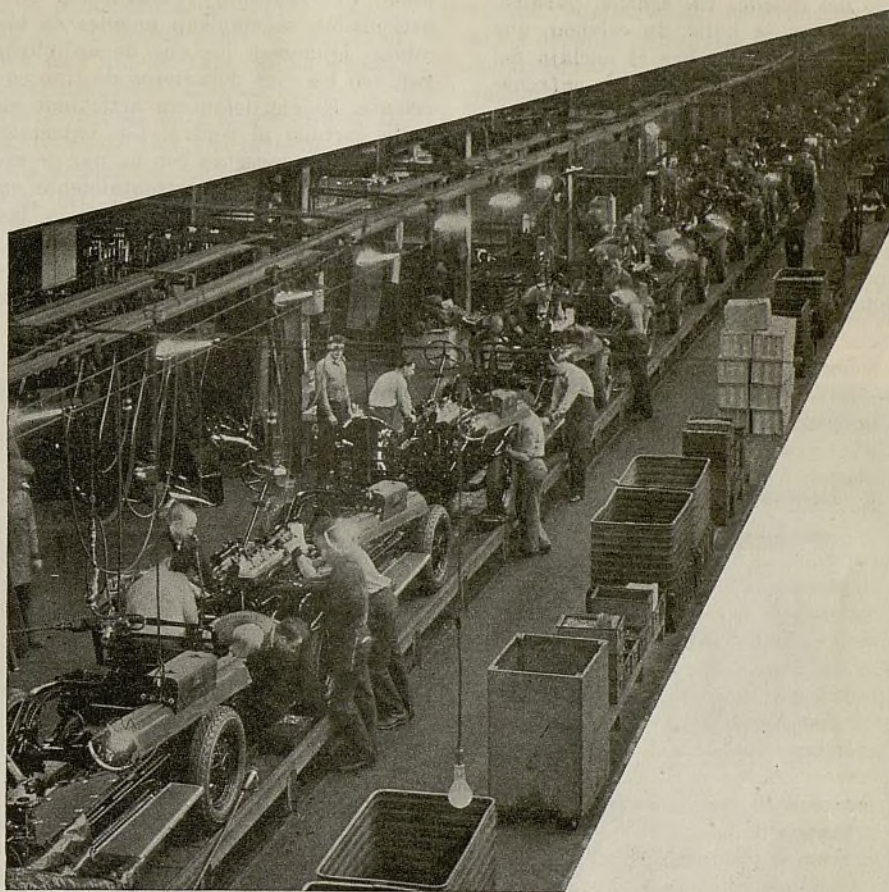
Sin duda alguna, los cambios mecánicos más importantes, son aquellos relacionados con la suspensión de los muelles. El objetivo de estos cambios es doble: en primer lugar, se trata de impartir al vehículo una marcha más suave, particularmente cuando ha de correr por caminos ásperos, y en segundo lugar, se trata de evitar las dificultades de la vibración, trepidación y movimiento errático de las ruedas delanteras, ejes delanteros, mecanismos de dirección y otros órganos comprendidos en el mecanismo de marcha. El primer objetivo se ha ganado por el empleo de muelles delanteros más flexibles o por alteraciones en la distribución del peso, o por la combinación de ambas cosas. Empleando muelles delanteros iguales en flexibilidad a los muelles traseros, se reduce mucho la tendencia a violenta oscilación en todo sentido y se suaviza la marcha por carreteras escabrosas. Desde hace tiempo se ha sabido que los muelles delanteros más flexibles suavizan la marcha, pero hasta hace poco, se presentaba la dificultad de aplicarlos de

modo que no perturbaran la dirección del vehículo. Una de las recientes soluciones de este problema ha sido descartar el eje delantero del tipo corriente que hemos conocido hasta ahora, y proveer montaje independiente a cada rueda delantera.

La suspensión independiente de las ruedas delanteras se halla ahora aplicada a todos los automóviles de la General Motors, Plymouth, Dodge y el Chrysler de modelo liviano. Una forma diferente de suspensión, representada por un eje delantero articulado, se ofrece, como dotación a elección, en el Hudson, Autoplano (Terraplane) y Nash. Con excepción de estos tres últimos, todos los otros automóviles emplean muelles helicoidales, en lugar de muelles de lámina. El Chevrolet y el Pontiac llevan sus muelles helicoidales protegidos en receptáculo de aceite, construido de acuerdo con el principio Dubonnet. Los otros automóviles, con muelles helicoidales, los llevan descubiertos y dispuestos entre el brazo inferior de los dos en forma de V, en que se fija el muñón de dirección, y un sostén en el bastidor. Los brazos superiores, que como los inferiores, están abisagrados en el basti-

dor del chasis, son más cortos que estos últimos, y sirven de soporte al mecanismo de los amortiguadores.

Estos brazos fijan la posición de los muñones de dirección y husillos de las ruedas, lo mismo que la de las ruedas delanteras, de una manera positiva, en relación con el bastidor, haciendo innecesario el empleo de un eje delantero. Requieren también una modificación en mecanismo de transmisión de dirección, en el cual se comprende un tensor dividido. Los extremos interiores de este tensor están unidos a brazos cortos, que giran alrededor de un pivote vertical, dispuesto al centro del soporte delantero en el bastidor. Otro brazo, en el mismo pivote, está unido al eslabón de enganche, que se conecta al mecanismo de dirección. A pesar de que la explicación de este mecanismo, es un tanto complicada, su construcción y su funcionamiento son bastante sencillos. Está proyectado de tal modo, que los puntos de contacto, entre los neumáticos y el camino, queda comprendido dentro de una distancia fija desde los pivotes horizontales de los brazos de soporte del muñón inferior, de suerte que el movimiento vertical de las ruedas, no



produce acción de rozamiento entre el neumático y el camino.

En el Chevrolet y el Pontiac, la rueda queda soportada en el extremo de un brazo de palanca pivotado en el receptáculo del muelle. En sentido paralelo a este brazo se halla un eslabón, que recibe la reacción sobre el anclaje del freno durante la aplicación de enfrenamiento. La caja o receptáculo del muelle, en la cual se halla también metido el mecanismo del amortiguador, está abisagrada en un soporte fijo en el bastidor, y gira con la rueda. Esta sencilla disposición requiere sólo cojinetes corrientes, con preferencia los de agujas, y como todas las piezas funcionan en

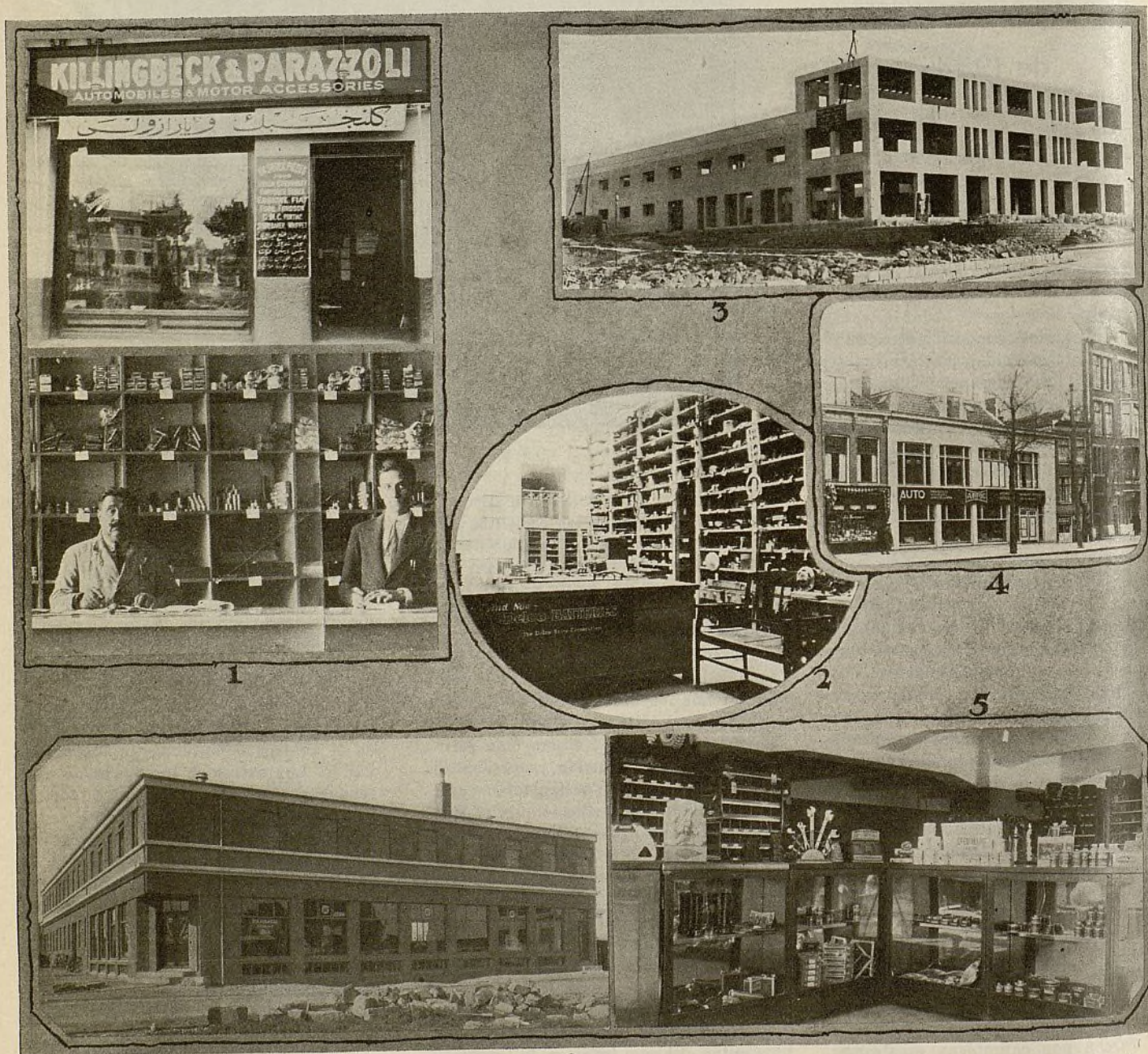
el aceite fluido, que sirve de líquido de funcionamiento, al amortiguador, se asegura así, una efectiva lubricación permanente.

En los automóviles Hudson, Auto-plano (Terraplane) y Nash, con ejes articulados, se emplean muelles de láminas, iguales a los que de ordinario van con los ejes delanteros de tipo corriente. El eje delantero articulado se halla cortado al centro. Los extremos interiores se conectan con un par de eslabones pivotados horizontalmente en cada extremo. Con esta disposición, las ruedas delanteras no quedan completamente independientes, sino que adquieren un movimiento diferente entre la

una y la otra y también con relación al chasis.

En el DeSoto y el Chrysler grande, las ruedas delanteras no están soportadas independientemente; pero, el motor se ha movido como 20 pulgadas hacia el frente, de modo que queda ahora encima del eje delantero. La colocación del motor en este punto tiene el efecto de reducir la oscilación del vehículo y de impartir también suavidad a la marcha. Otra ventaja de esta disposición es que los asientos delanteros y traseros se han movido más hacia el frente, quedando el asiento trasero bien adelante del eje trasero, en lugar de ir encima del mismo. Esto, por su parte, su-

viza tan
comodidad
Afuera
ñalados
americana
financiam
roducción
que hem
énfasis
mucho
canzar
las difi
dirección
mediado
santes r
automóv
presión



Los comerciantes de automóviles y sus anexos están listos para dar atención inmediata al progreso de las ventas. 1—Egipto—Kellingbeck & Parazzoli, del Cairo. 2—Hungría—Barany & Bartok, de Budapest. 3—Malta—Mamo Bros. de Valletta. 4—Holanda—ARPIC, de Amsterdam. 5—Iceland—Egill Vilhjalmsen, Reykjavik.

viza también la marcha, aumentando la comodidad de los pasajeros.

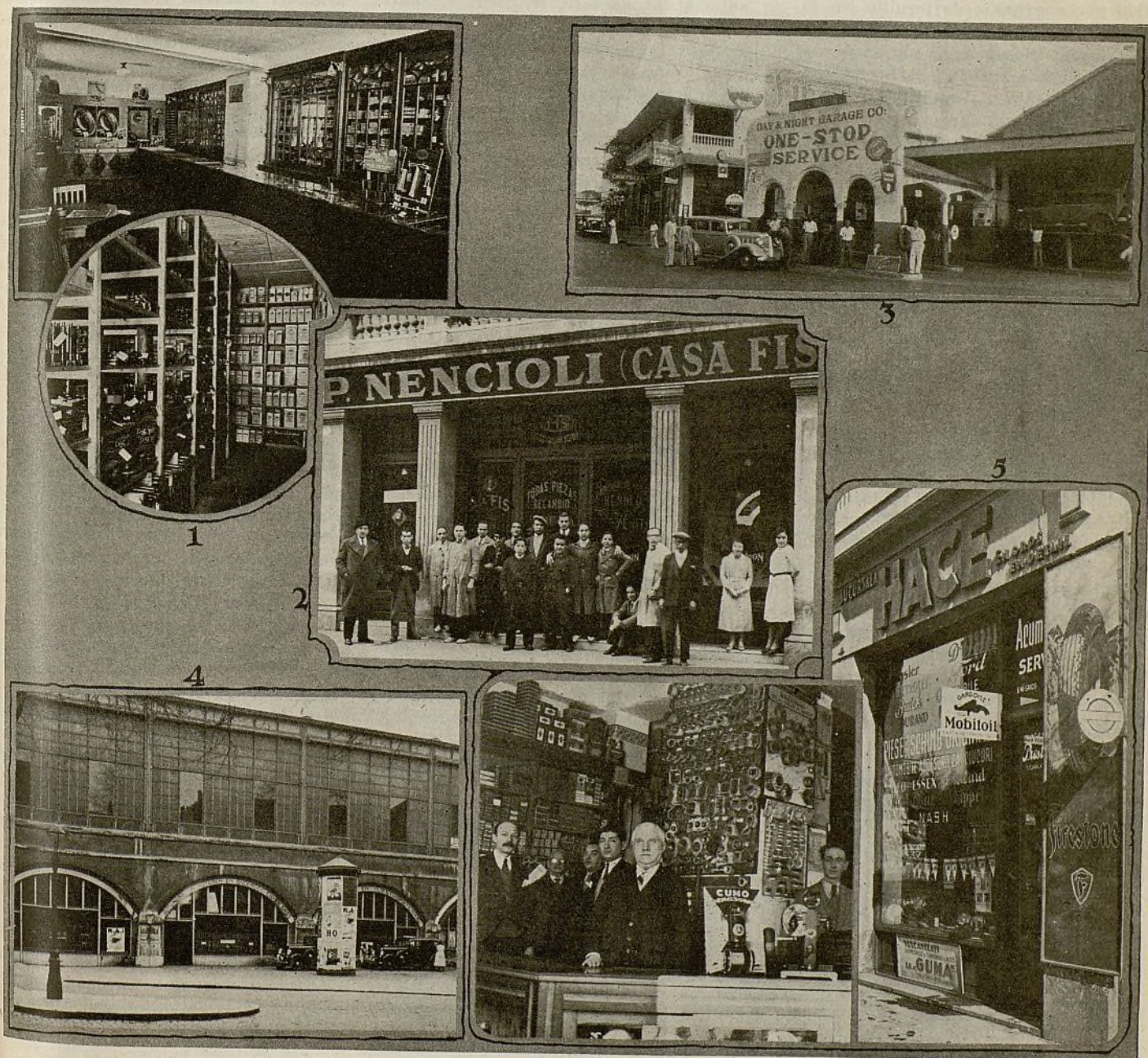
Afuera de los automóviles aquí señalados, los modelos de otras marcas americanas se ofrecen con diversos refinamientos en suspensión, pero sin introducir cambios radicales, como los que hemos ya anotado. En todos se da énfasis a la suavidad de la marcha y mucho, en realidad, se ha logrado alcanzar en este sentido. Gran parte de las dificultades que se presentan en la dirección y ruedas relanteras, se ha remediado o subsanado, gracias a interesantes refinamientos mecánicos. Muchos automóviles tienen neumáticos de baja presión de gran tamaño, que contribu-

yen a suavizar sensiblemente la marcha.

Los bastidores, en general, han sido objeto de importantes innovaciones, destinadas todas a su mayor firmeza y evitar la deformación del chasis y sus serias consecuencias sobre la carrocería. Para este fin, los fabricantes emplean ahora miembros diagonales en X y otros refuerzos muy firmes. En el DeSoto y en el Chrysler grande se emplean armazones reforzadas de carrocería, que, además de impartir mayor firmeza y resistencia a la carrocería, permiten la utilización de un bastidor de chasis más liviano. En estos dos automóviles se refleja la tendencia a la

unificación de la carrocería y el chasis. Es muy posible que el paso siguiente, en este sentido, sea un bastidor que sirva al mismo tiempo de soporte y esqueleto a la carrocería.

Las innovaciones introducidas en otros órganos del chasis no son, en general, de carácter radical, sino más bien refinamientos en proyecto y construcción. En muchos casos, se ha aumentado la fuerza del motor, mediante la instalación de culatas de cilindros de aluminio, o de combinación de hierro y aluminio. Estas últimas facilitan una mayor compresión y menos consumo de combustible. Los nuevos modelos Graham y Ford tipifican esta tendencia. En



El progreso del negocio de automóviles es una contribución muy sensible a la rehabilitación económica mundial. 1—Estonia—"Tarme", de Tallinn. 2—España—P. Nencioli, de Barcelona. 3—Panamá—Day & Night Garage Corp., de Panamá. 4—Holanda—Saarloos Hendelmaatschappij, N. V. de Rotterdam. 5—Rumania—"Hace" Samy Heinrich, de Bucarest.

ciertos modelos Hudson, Auburn y de otras marcas, se emplean también culatas de cilindros de aluminio. La relación de compresión de 6 a 1 se ofrece en varios de los nuevos modelos. Ciertos modelos ofrecen otra más alta todavía, gracias a la instalación de culatas de cilindros de aluminio, las cuales se incluyen ordinariamente en la dotación especial, a precio adicional.

La instalación de un sobrecargador en el Graham de ocho cilindros, modelo de lujo, es una innovación muy interesante, en lo tocante a medio práctico para aumentar la fuerza del motor. Se dice que el aumento ha sido, en este caso, de 40 por ciento, en velocidades de más de 2.500 r.p.m. La instalación comprende un soplador centrífugo movido por engranaje de tornillo sin fin y árbol vertical desprendido del árbol de la bomba de agua. El sobrecargador queda colocado entre el carburador de tiro descendente y el múltiple de admisión, recibiendo la carga del primero y entregándola al segundo, bajo fuerte presión.

Para aumentar la fuerza efectiva de los motores se ha hecho necesario modificar las válvulas y sus asientos. Los nuevos asientos embutidos se hacen de aleaciones especiales. En algunos motores, no hay necesidad de ajustar el movimiento de los levantaválvulas. Los reguladores automáticos de reacción de válvulas han dado buenos resultados en algunos motores, como medios para evitar el ruido. En varios es interesante observar que el cigüeñal de acero de los motores de importantes marcas, ha sido reemplazado por cigüeñal de hierro fundido, a causa de las ventajas que éste ofrece en el sentido de dureza y duración. El nuevo Ford tiene cigüeñal de hierro fundido.

Se ha extendido el empleo de émbolos de aluminio. Su creciente aceptación se debe a la imposición de menor carga sobre los cojinetes de las bielas, los cuales, quedan menos expuestos a irregularidades. Un nuevo desarrollo en émbolos de aluminio es la aplicación de una

capa anódica exterior, la cual tiene la propiedad de impartirle una superficie dura y de gran resistencia al desgaste. Esta capa presenta una porosidad conveniente para la absorción de cierta cantidad de aceite, que propende a mejorar la lubricación del émbolo. Los nuevos émbolos de aleaciones de aluminio ofrecen también la ventaja de no deformarse y de conservar permanentemente un ajuste más preciso en el cilindro, sin relación a la temperatura.

Casi todos los motores llevan ahora carburadores de tiro descendente, los cuales aseguran una alimentación más expedita, disminuyendo el peligro de inundar los cilindros. Contribuyen también a aumentar la fuerza del motor. En varios modelos se ven reguladores automáticos de aire, es decir, estranguladores, que funcionan mediante termostato. La combinación de silenciador de admisión y depurador de aire se emplea ahora en casi todos los motores de los nuevos modelos.

Algunos modelos van provistos de embragues de funcionamiento automático, por fuerza de vacío, que se desprenden tan pronto como se quita el pie del acelerador y se aprietan tan pronto como éste se oprime. Cuando el automóvil no lleva embrague de este tipo, va dotado entonces de uno de clase corriente, pero notablemente refinado, que requiere muy leve presión de pie. A pesar de que el mecanismo de rodadura libre de ruedas continúa en varios modelos, muy poco se ha dicho este año acerca de sus ventajas, y por otra parte, no figura más en la dotación corriente o especial de algunos de los modelos que lo ofrecían en años anteriores.

Casi todos los cambios de marcha tienen engranajes helicoidales con mecanismos de sincronización para su desplazamiento silencioso. En algunos casos, estos engranajes tienen conexión constante, y en otros, van montados en ejes con ranura helicoidal, para facilitar su conexión y desconexión, tal como si fueran engranajes de dientes rectos. En el Reo se continúa el empleo

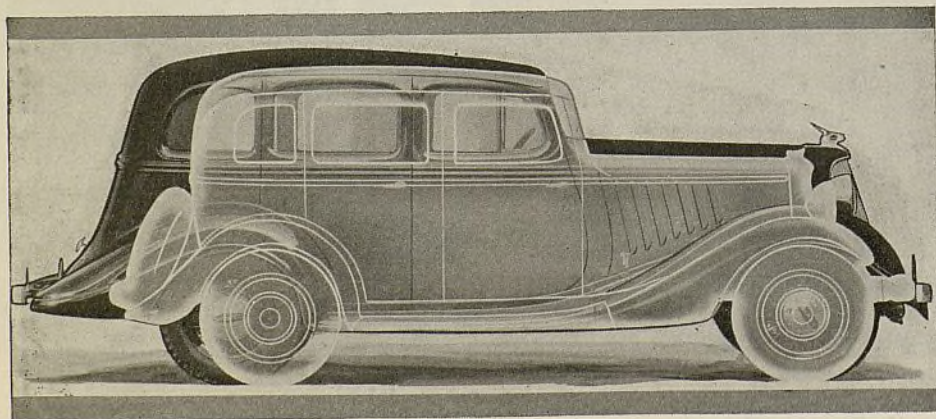
del cambio de marcha completamente automático. El Chrysler se ofrece con un dispositivo parcialmente automático, en ciertos modelos, pero de estilo corriente, en los restantes.

Predomina el árbol propulsor de tipo tubular, que ofrece las ventajas de no vibrar y de pesar mucho menos que el de construcción maciza. Las articulaciones universales son, en su mayor parte, del tipo provisto de cojinetes de agujas. Este nuevo tipo de cojinete, por su parte, se utiliza también, en otros órganos de los nuevos automóviles, particularmente en las articulaciones o bisagras de la suspensión independiente de las ruedas delanteras. El cojinete de agujas se caracteriza por prolongada duración. Requiere una lubricación mínima. Ha dado resultados espléndidos, sobre todo, en piezas sujetas a movimiento de balancín. También ha crecido mucho el empleo del buje roscado, en los gemelos de muelles. Este tipo de buje se aplica ahora a las articulaciones abisagradas del sistema de suspensión de ruedas delanteras de los modelos más grandes de la General Motors.

Varios tipos de ruedas enteramente metálicas han venido a reemplazar, casi del todo, a los de madera. Algunas de las nuevas ruedas tienen rayos tubulares de acero soldado autógenamente. Otras emplean discos, con rayos cortos, de muy agradable aspecto. Como los tambores de los frenos tienen que ser casi tan grandes como las mismas ruedas, cuando éstas son de diámetro, reducido para admitir neumáticos más grandes, la parte de los rayos que se ve por afuera del mismo tambor, es muy limitada. En los automóviles livianos, de precios económicos, predominan las ruedas con rayos de alambre soldados.

Los frenos han sido refinados en muchos detalles, y los sistemas hidráulicos figuran ahora en la dotación corriente de numerosos modelos. También se observa creciente aplicación de amplificadores de fuerza de enfrenamiento, accionados por vacío, que sirven para reducir el esfuerzo físico del conductor. Muchos de los tambores de frenos son más anchos y llevan superficies fundidas de aleaciones especiales de hierro, de gran resistencia al desgaste. En otros casos, se emplean tambores de acero cementado o endurecido. El forro de freno ahora renovación con menos frecuencia que antes. En el Pierce-Arrow se continúa el empleo del sistema de enfrenamiento Stewart-Warner de fuerza mecánica, accionado por mecanismo automático colocado detrás del cambio de marcha.

Los modelos Auburn más caros retienen el eje trasero con doble desmultiplicación, que su fabricante fué el primero en introducir al mercado, hace pocos años.



Comparación de tamaño entre el Autoplane de 1934 y su antecesor. El nuevo modelo, como se ve gráficamente, es notablemente más grande que su compañero del año pasado.

Datos para la Conservación Mecánica de Automóviles de 1934

El Surtido Chevrolet de 1934

Modelo Master (DA), Standard (DC), Comercial (DB) y camión Utility (P)

Motor — (Todos los modelos) — Motor Chevrolet de válvulas en la culata, de 6 cilindros. (DA, DB, P) 3 5/16" por 4" (84,14 mm. por 101,6 mm.); (DC) 3 5/16" por 3 1/2" (84,14 mm. por 88,9 mm.).

Orden del encendido — (Todos los modelos) — 1, 5, 3, 6, 2, 4.
Juego de válvula, a temperatura de funcionamiento normal — (Todos los modelos) — Válvula de escape, 0,006" (0,15 mm.); válvula de admisión, 0,013" (0,32 mm.).

Distribución de las válvulas — (Todos los modelos) — La de admisión se abre 4 grados antes del punto muerto superior; la de admisión se cierra 34 grados después del punto o centro muerto inferior; la de escape se abre 47 grados antes del punto muerto inferior y se cierra 4 grados después del punto muerto superior.

Verificación de la distribución valvular — (Todos los modelos) — Los engranajes del cigüeñal y del árbol de levas están marcados con punzón. Si por cualquiera razón se quitara uno de estos engranajes, al reinstalarlo debe quedar su marca de punzón coincidente con la de su compañero.

Marcas de distribución sobre el volante del motor — (Todos los modelos) — La marca de 10 grados del encendido está indicada por una brillante bolita de acero comprimida en el volante. El agujero de inspección está colocado en el lado derecho de la caja del volante, arriba del motor de arranque.

Distribución del encendido — (Todos los modelos) — Ajustense los contactos del distribuidor de encendido a una abertura máxima de 0,018". Fíjese el selector de octano en la marca cero sobre el cuadrante. Gírese el cigüeñal hasta que el émbolo No. 1 empiece a subir en carrera de compresión y la marca de 10 grados de encendido, sobre el volante del motor, quede coincidente con la marca correspondiente en la caja del volante, mirada por el agujero de inspección. Aflojese la abrazadera y gírese el distribuidor hasta que los contactos empiecen a separarse, asegurándose de que no haya reacción en su movimiento; apriétese ahora la abrazadera para dejar el distribuidor bien firme en esta posición.

Para verificar con toda exactitud la distribución del encendido, mientras el motor está funcionando, recomendamos se emplee una lámpara Neon especial para este objeto. Para efectuar esta verificación, fíjese la lámpara al frente del agujero de inspección, de modo que su luz quede dirigida hacia el volante del motor. Conéctese el borne de la lámpara a la bujía No. 1, dejando intacto el alambre de alta tensión. Mientras el motor está funcionando a baja velocidad, bajo su propia energía, la brillante bolita de acero se verá quedar coincidente con la marca de distribución en la caja del volante del motor, cuando está correcta la distribución del encendido. Si no se presenta esta coincidencia, aflojese la abrazadera del distribuidor y gírese éste a la derecha o a la izquierda, hasta que se observe esta exacta coincidencia, y una vez obtenida, apriétese la abrazadera para fijar la posición del distribuidor.

Carburador — (DA) Carter de 1 1/4" de tiro descendente, modelo 284-S; (DB, DC, P) Carter de 1 1/4" de tiro descendente, modelo 285-S. Los dos ajustes principales son iguales en ambos modelos.

Para ajustar la mezcla de la velocidad baja, abrase el tornillo regulador de la velocidad baja de una media vuelta a una vuelta completa. Hágase funcionar el motor. Mientras está funcionando, gírese este tornillo, para arriba o para abajo, hasta que se obtenga el mejor ajuste posible.

Para ajustar la velocidad baja, colóquese el regulador del gas en el tablero de instrumentos, de modo que el motor funcione como a 300 r.p.m. De correr con rapidez el motor, o de correr con demasiada lentitud, muévase este regulador, hasta que se obtenga la velocidad apetecida. El brazo del émbolo de la bomba del acelerador debe ajustarse para que tenga un movimiento mediano, con temperaturas normales y combustible de clase corriente. El movimiento o carrera de este brazo ha de ser corto, para lugares de mucho calor o a gran elevación sobre el nivel del mar, lo mismo que cuando se emplea combustible muy volátil. La carrera larga es la más conveniente para climas fríos.

Bujías de encendido — (DA) 14 mm. AC, tipo K-10, intersticio de 0,932" (0,81 mm.); (DB, DC, P) 14 mm. AC, tipo K-9, intersticio de 0,932" (0,81 mm.).

Alineación de ruedas delanteras — (DA) — El modelo Chevrolet Master de 1934 se diferencia de sus compañeros en lo tocante al ángulo de inclinación de sus pivotes. El pivote queda en posición vertical en relación con el plano del bastidor, dando una inclinación de cero. La dirección correcta se obtiene localizando la línea central de la rueda 1/4 de pulgada detrás de la línea central del pivote (medida mientras el vehículo está parado sobre el suelo).

Inclinación — (DA) Cero; (DC) 2 1/4 grados; (DB) sin carga, 2 1/2 grados; (P) sin carga, 3 1/4 grados.

Combadura — (DA) 2 grados; (DB, DC, P) 1 1/2 grado.

Inclinación transversal de pivote — (DA) 7 grados; (DB, DC, P) 7 grados 10 min.

Convergencia, medida en la pina de la rueda — (DA) 1/32" a 1/8" (0,79 mm. a 3,17 mm.); (DB, DC, P) 5/64" a 1/8" (1,98 mm. a 3,17 mm.).

Capacidad de la caja del cigüeñal — (DA, DB, P) 5 cuartos de galón americano (4,73 litros); (DC) 4 1/2 cuartos de galón (4,26 litros).

Capacidad del cambio de marcha — (DA, DB) 2 1/2 pintas (1,18 litros); (DC) 1 1/2 pinta (0,71 de litro); (P) 6 1/2 pintas (3,08 litros).

Capacidad del eje trasero — (DA, DB) 4 1/2 pintas (2,13 litros); (DC) 3 1/2 pintas (1,65 litro); (P) 7 pintas (3,30 litros).

Capacidad del sistema de enfriamiento — (DA, DB, P) 10 1/2 cuartos de galón (9,94 litros); (DC) 10 cuartos de galón (9,46 litros).

Capacidad del depósito de combustible — (DA) 14 galones americanos (53 litros); (DB) 16 galones (60,6 litros); (DC) 11 galones (41,6 litros); (P) 18 galones (68 litros).

Capacidad del mecanismo de la suspensión delantera — (DA) 2 1/4 cuartos de galón (2,13 litros).

Ajuste del embrague — (Todos los modelos) — El pedal del embrague debe ajustarse de modo que tenga un juego libre de 1/2" (12,7 mm.) entre el pedal y la tabla de piso, cuando queda libre. El ajuste debe permitir 8" (25,4 mm.) de movimiento libre antes de que se efectúe el desembrague.

Ajuste del régimen de carga del generador — Quítese la banda de la tapa y aflojese el tornillo de abrazadera al extremo del generador. Muévase el anillo de la tercera escobilla en la dirección de la rotación del inducido para aumentar el régimen de carga.

El rendimiento efectivo de corriente de generador se mide insertando un amperímetro de ensayo en circuito en el borne del generador. (Modelo DA) no debe tener un rendimiento máximo mayor de 19 amperios con lámparas delanteras encendidas.

(DB, DC y P) no deben tener un rendimiento máximo mayor de 17 amperios a 8,1 voltios con lámparas delanteras apagadas o encendidas.

Acontecimientos en la Argentina Programa de Vialidad del Gobierno

Por JAMES F. DOWNEY

Un programa de construcción de caminos, que dará empleo a 70.000 hombres durante dos años, y que representará una inversión total de \$177.000.000 (pesos argentinos) recibió sanción oficial del Gobierno Nacional el 16 de enero de 1934. La suma indicada comprende obras ya iniciadas en 1933, pero a ella ha de agregarse \$15.000.000 (pesos argentinos) para trabajos de reparación y los caminos "Mitre", y \$52.000.000 para construcciones en las provincias, de acuerdo con lo provisto por la ley. En el programa de vialidad se comprenden los caminos principales de Buenos Aires a Bahía Blanca, a Córdoba y a Corrientes, además de numerosas carreteras auxiliares y puentes diversos. Se dice que solo \$8.000.000 (pesos argentinos) se gastará afuera del país.

El decreto establece que la Junta Nacional de Caminos podrá invertir \$133.441.508 (pesos argentinos) en el programa de tres años, de 1933 a 1935, independientemente del trabajo por ejecutarse con los fondos de ayuda federal, que se calculan en \$44.000.000 (pesos argentinos) para ese mismo período de tiempo.

Como los ingresos que la Junta calcula recibir para ese período llegan a \$73.594.847 (pesos argentinos), el saldo, para completar el total anotado, se obtendrá con la emisión de bonos por la suma de \$51.917.500 (pesos argentinos) y por la ayuda federal de \$7.929.161 que el Gobierno ha concedido a las provincias de Santa Fe, San Luis y Jujuy.

En curso de ejecución hay obras por valor de \$43.000.000, y durante los últimos seis meses se ha completado el estudio preliminar de los nuevos caminos o carreteras comprendidos en el programa. Dentro de un período máximo de noventa días, se estudiarán las propuestas que se presenten para la ejecución del trabajo. La construcción de estas obras se completará en plazos variables, de ocho a 24 meses, según la clase e importancia de los caminos. Los caminos de pavimentación sólida necesitarán, por supuesto, mayor tiempo, para su construcción.

Se ha dado preferencia a las carreteras principales, tales como las de Buenos Aires a Bahía Blanca, Buenos Aires a Rosario y Córdoba, Buenos Aires a Zárate, Gualaguaychu y Corrientes, Santa Fe a Rafaela, Santa Fe a San Francisco, Mar del

Plata a Tandil, la de acceso al puerto de Quequén, etc. Puentes se construirán sobre los ríos Guayquiraró, Macoretá y Mariñay, en la provincia de Corrientes, sobre el Salado, en la de Buenos Aires, sobre el Ledesma en la de Jujuy, sobre el Salado, Potrero y Leyes en la de Santa Fe, sobre el Marapá y Huacra en la de Tucumán, sobre el Merced en la de Catamarca, sobre el Neuquén y Limay en el Neuquén y sobre otros cincuenta otros ríos o riachuelos de menor importancia.

Según declara el decreto oficial, este programa obedece a fines económicos y sociales, y por esta razón se exige que todo lo relativo a empleos y materiales, provenga del mismo territorio nacional.

La gran suma de \$177.000.000 (pesos argentinos) quedará repartida, más o menos, como sigue:

Empleo directo o indirecto de trabajadores, sueldos y otras partidas, para dar empleo a 70.000 hombres durante dos años	\$118.009.000
Materiales de extracción o procedencia nacional, sin incluir pago a los hombres que lo producen	16.500.000
Materiales importados del extranjero ..	8.000.000
Transporte por ferrocarriles	13.000.000
Gastos diversos, cooperación financiera, ganancias de constratistas, etc.	21.500.000

Además de las sumas aquí anotadas, las provincias tendrán que invertir como \$52.000.000 (pesos argentinos) para tener derecho a recibir la ayuda federal, según lo dispuesto por la Ley de Caminos.

El programa de la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires comprende un nuevo puente sobre el Riachuelo, cuyo costo se calcula en \$2.000.000 (pesos argentinos), la prolongación de la Avenida Centenario hasta la calle de Blandegues, a un costo de \$540.000, un puente sobre el Tigre, a un costo de \$160.000, construcción de varias secciones en la carretera de circunvalación, y en las carreteras que van a Bahía Blanca, Rosario, Corrientes y Mendoza.

El programa comprende las 14 provincias y los 10 territorios nacionales, incluyendo Tierra del Fuego, donde a un costo de \$446.184 (pesos argentinos) se construirá un camino de Usuahia a Río Grande, con un puente sobre el Río Grande, a un costo de \$50.000 (pesos argentinos).

Se Forma la Borg-Warner International

Para facilitar la exportación de sus varios productos, la Borg-Warner International Corp., fué recientemente organizada, como subsidiaria de la Borg-Warner Corp. Entre las compañías in-

cluidas en el grupo Borg-Warner, se hallan las siguientes: Borg & Beck, Detroit Gear & Machine Co., Ingersoll Steel & Disc Co., Long Mfg. Co., Borg-Warner Service Parts Co., Marvel-Wheeler-Schebler Carburetor Co., Mechanics Universal Joint Co., Morse Chain Co., Norge Corp., Rockford Drilling Machine

Co. y Warner Gear Co. Todas estas compañías se dedican principalmente a la fabricación de piezas para automóviles.

Los jefes de la organización internacional, recientemente formada, son: R. W. Gifford, presidente; C. E. Weisse, vicepresidente, y Mathew Keck, secretario y tesorero.

Dodge Dirige las Ventas del Graham

Harry D. Dodge, durante varios años asociado a la Graham-Paige Motors Corp. de Detroit, y durante los últimos dos años, administrador de la Graham-Paige Motors of Canada, Ltd., de Walkerville, Ontario, Canadá, ha sido nombrado director en jefe de la Graham-Paige International Corp., según anuncia Robert C. Graham, presidente de la compañía principal. El Sr. Dodge ha vivido muchos años en Europa, dedicado a la venta de los productos Graham en ese continente.

Además de la dirección de los negocios de exportación de la Graham-Paige, el Sr. Dodge continuará desempeñando su cargo de administrador de la Graham-Paige Motors of Canada, Ltd.

El Sr. Dodge ingresó en la organización Graham en 1922. En 1924 introdujo los camiones Graham en Europa y el Africa del Sur. En 1925 se asoció con la Dodge Bros. de Inglaterra y en 1926 fué nombrado administrador de la Dodge Brothers Britain, Ltd., de Londres. Poco tiempo después, quedó a cargo de todos los negocios de la Dodge, en Europa. En 1929 ingresó en la organización Graham-Paige y pasó dos años en Europa, a cargo de los negocios de esta compañía en ese continente, con oficina principal en Amberes. En 1932

El Sr. Gifford, hasta hace poco, fué ayudante de C. S. Davis, presidente de la Borg-Warner. Recientemente regresó a Chicago, después de pasar varios meses en Europa. Ha estado en el negocio de exportación, desde hace varios años. Ha viajado mucho, en diversas partes del mundo, y cuenta con la valiosa experiencia adicional de haber establecido y dirigido varias fábricas sucursales en países europeos.

El Sr. Weisse, hasta hace poco, gerente del departamento de servicio de la Warner Gear Co., con fábrica principal en Muncie, es persona muy bien conocida entre los comerciantes de automóviles en el país y el extranjero, pues, durante varios años, ha tenido a su cargo la dirección de los negocios de exportación de esa empresa. Es miembro activo del Comité de Comercio Internacional de la National Standard Parts Association.

El Sr. Keck es también el secretario y tesorero de la compañía matriz y presidente de la Borg-Warner Service Parts Co.

La oficina principal de la nueva empresa internacional se halla en el edificio de la Borg-Warner, 310 S. Michigan Avenue, Chicago, Ill.

regresó a la América, como director de la Graham-Paige Motors of Canada, Ltd., puesto que continuará desempeñando simultáneamente con su empleo como jefe de la Graham-Paige International Corp., empresa dedicada exclusivamente a la exportación de los automóviles Graham y que cuenta con sucursal propia en Amberes, Bélgica.

Pardo Va a Europa

Ray Pardo, gerente de exportación de la Aluminum Industries, Inc., par-

Hombres de la Industria



R. H. Gifford, recientemente nombrado presidente de la Borg-Warner International Corp.

C. E. Weisse, vicepresidente de la Borg-Warner International Corp.



H. M. Salisbury, gerente de exportación de la Nash Motor Co., viajando en estos momentos, por Europa.

Ray Pardo, gerente de exportación de la Aluminum Industries, Inc., en viaje a Europa.



J. F. Kelly, Jr., gerente de exportación de la Electric Storage Battery Co., acaba de regresar de un viaje muy satisfactorio por la América del Sur.

Harry D. Dodge, jefe de la Graham-Paige International Corp.



tirá de la fábrica principal de esta compañía, en Cincinnati, Ohio, a mediados de abril, con destino a Europa, donde permanecerá durante tres meses. Primeramente irá a Amberes, Bélgica, donde se halla la sucursal europea de su empresa. En el itinerario del Sr. Pardo se incluyen: Bélgica, Francia, Holanda, Rumania, Grecia, Polonia, Latvia, Checoslovaquia, Portugal, Noruega, Suecia y Dinamarca. En todos estos países, se pondrá en contacto con prominentes comerciantes de piezas de repuesto para automóviles. Con el anuncio del viaje a Europa del Sr. Pardo, la Aluminum Industries, Inc., manifestó que sus negocios con el extranjero aumentaron 130 por ciento durante el primer trimestre del presente año, en comparación con el total correspondiente al primer trimestre de 1933. Las fábricas de esta gran compañía se hallan trabajando a capacidad completa.

Neumáticos Firestone para Camiones y Omnibus

Se anuncian varios refinamientos introducidos en el nuevo surtido de neumáticos Firestone, para camiones y ómnibus, fabricado por la Firestone Tire & Rubber Co. El balón de alta velocidad, para camión y ómnibus, está rápidamente reemplazando al tipo pesado de alta presión, en servicios que exigen grandes recorridos a gran velocidad. La superficie de rodadura más plana, con mayor número de elementos antideslizantes, produce mejor tracción y más seguridad de marcha a gran velocidad. La canalización de la superficie de rodadura se extiende ahora hacia los lados del neumático, para conseguir el efecto anotado y embellecerlo. La cantidad de superficie de rodadura se ha aumentado en 19 por ciento, con un aumento promedio de 10 por ciento al centro y 38 por ciento en los lados, lo que, según la fábrica, prolonga en 15 a 20 por ciento el recorrido efectivo de esta sección del neumático, además de impartir mayor seguridad contra el resbale o patinaje. Al presentar al comercio su nuevo surtido de neumáticos para camiones, ómnibus y tractores, la Firestone anuncia que, con la rehabilitación general de los negocios, ha aumentado considerablemente la venta de sus neumáticos para camiones.

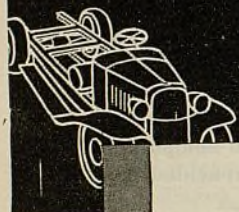
Precios de Lista del Willys

Los precios de lista del modelo Willys 77, de cuatro cilindros, recientemente anunciados, son los siguientes: \$430 por el cupé de dos pasajeros y \$450 por el sedán de cuatro puertas. La producción se ha concentrado en estos dos modelos, según manifiesta R. J. Archer, vicepresidente y gerente de la Willys Export Corp., de Toledo, Ohio.

CARACTERÍSTICAS MECANICAS

AUTOMOVILES de PASAJEROS

Precios de lista al detalle,
con entrega en la fábrica



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—Borg & 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-RW—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—Lycoring
- M—Metal
- Mec—Mechanics
- M-D—Disco múltiple
- N-E—North East
- N-P—New Process Gear Co.
- Ow—Proprio
- Ope—Optional
- Pre—Prest-O-Lite
- Pump—Bomba
- Roe—Rockford
- Rus—Russell
- Sag—Saginaw
- Salis—Sallisbury
- 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

Tradiciones

(Continuación de la página 16)

para los pasajeros, que salían virtualmente "molidos" de la pesada jornada. Con la introducción de los neumáticos

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.)	Cilindrada	
	Pulg.	Metros		(en lbs.)	Kilogramos			Pulg.	Milímetros		Pulg. Cál.	Litros
1 Auburn..... "8-101"	127	3.23	17x5.50	3675	1666.8	Lyc	8	3x4 3/4	76x121	28.80	268.6	4.40
2 Auburn..... "8-101"	136	3.45	17x6.00			Lyc	8	3x4 3/4	76x121	28.80	268.6	4.40
3 Auburn..... "8-105"	127	3.23	17x6.00	3955	1793.8	Lyc	8	3x4 3/4	76x121	28.80	268.6	4.40
4 Auburn..... "12-161"	133	3.38	17x6.00	4465	2025.2	Lyc	12	3x4 3/4	79x108	46.88	391.1	6.41
5 Auburn..... "12-165"	133	3.38	17x6.50	4870	2208.9	Lyc	12	3x4 3/4	79x108	46.88	391.1	6.41
6 Buick..... "34-50"	119	3.02	7.00/16			Ow	8	2 1/2 x 4 1/2	75x108	28.2	235.3	3.86
7 Buick..... "34-60"	128	3.25	7.50/16			Ow	8	3x4 3/4	79x118	30.63	278.0	4.56
8 Buick..... "34-90"	136	3.45	7.50/16			Ow	8	3x4 3/4	84x127	35.12	344.8	5.65
9 Cadillac..... "355-D"	136	3.45	7.00/17			Ow	8	3x4 3/4	86x125	36.4	353	5.78
10 Cadillac..... "370-D"	146	3.71	7.50/17			Ow	12	3x4 3/4	79x102	46.9	368	6.03
11 Cadillac..... "452-D"	154	3.92	7.50/17			Ow	16	3x4	76x102	57.5	452	7.49
12 Chevrolet..... "DC"	107	2.72	5.25/17			Ow	6	3x4 3/4	84x89	26.3	181	2.94
13 Chevrolet..... "DA"	112	2.845	5.50/17			Ow	6	3x4 3/4	84x102	26.3	206.8	3.39
14 Chrysler..... "Six"	118 & 121	2.96	6.50x16	3185	1444.4	Ow	6	3x4 3/4	83x114	27.34	241.5	3.66
15 Chrysler..... "Airflow 8"	123	3.13	7.00x16	4160	1886.6	Ow	8	3x4 3/4	83x105	33.80	298.6	4.49
16 Chrysler..... "Airflow Imp."	128	3.25	7.50x16	4210	1909.2	Ow	8	3x4 3/4	89x127	33.80	323.5	4.81
17 Continental..... Red Seal	102	2.59	17x5.25	2220	1007.0	Ow	4	3x4 3/4	85x102	18.22	143.1	2.34
18 Cord..... L-29	137 3/4	3.49	18x7.00	4620	2095.5	Lyc	8	3x4 3/4	83x114	33.80	298.6	4.49
19 Cunningham..... V-9	132-142	3.35-3.61	19/7.00	4600	2086.5	Ow	8	3x4 3/4	99x127	48.05	471.0	7.72
20 De Soto..... "Airflow"	115 1/2	2.93	6.50x16	3580	1623.5	Ow	6	3x4 3/4	85x114	27.34	241.5	3.67
21 Dodge..... "4"	117	2.96	6.25x16	3000	1360.5	Ow	6	3x4 3/4	83x111	25.35	217.8	3.37
22 Dodge..... "4"	121	3.07	6.25x16	3000	1360.5	Ow	6	3x4 3/4	83x111	25.35	217.8	3.37
23 Dodge..... "4"	125	3.18	6.25x16	3000	1360.5	Ow	6	3x4 3/4	83x111	25.35	217.8	3.37
24 Duesenberg..... "St. 8"	142 3/4	3.62	31x6.75	4550	2063.8	Ow	8	3x4 3/4	95x121	45.00	420.0	6.88
25 Duesenberg..... "St. 8"	153 3/4	3.91	31x6.75	4625	2097.7	Ow	8	3x4 3/4	95x121	45.00	420.0	6.88
26 Du Pont..... "4"	141	3.59	6.50/20			Ow	8	3x4 3/4	85x114	36.45	322.0	5.18
27 Ford..... "4"	112	2.84	5.50/17			Ow	4	3x4 3/4	99x108	24.03	200.5	3.18
28 Ford..... "8"	112	2.84	5.50/17	2575	1167.9	Ow	8	3x4 3/4	78x95	30.00	221.0	3.63
29 Franklin..... "Olympic"	118	3.00	6.00/17	3645	1647.7	Ow	8	3x4 3/4	89x121	29.40	274.0	4.44
30 Franklin Supercharged Air n	132	3.35	7.00/17	4520	2050.2	Ow	6	3x4 3/4	89x121	29.40	274.0	4.44
31 Franklin Supercharged 14	144	3.66	7.50/17	5650	2562.8	Ow	12	3x4 3/4	83x102	50.70	398.0	6.32
32 Graham..... "Std. Six"	116	2.94	16x6.00	3165		Ow	6	3x4 3/4	83x114	25.35	224.0	3.67
33 Graham..... "Special Eight"	123	3.12	16x6.50	3410		Ow	8	3x4 3/4	79x102	31.25	245.4	4.02
34 Graham..... "Custom Eight"	123	3.12	16x7.00			Ow	8	3x4 3/4	83x102	33.80	265.4	4.34
35 Hudson..... "Eight"	116 & 123	2.95 & 3.13	16x6.25			Ow	8	3x4 3/4	76x114	28.80	254.4	4.17
36 Hupmobile..... "417"	117	2.96	16x6.00			Ow	6	3x4 3/4	89x92	29.42	224.0	3.67
37 Hupmobile..... "421 J"	121	3.07	16x6.50			Ow	6	3x4 3/4	89x108	29.42	245.3	4.02
38 Hupmobile..... "427"	127	3.23	16x7.00			Ow	6	3x4 3/4	81x121	32.51	303.2	4.57
39 Hupmobile..... "421 J"	121	3.07	17x6.00	3290	1492.3	Ow	6	3x4 3/4	85x108	27.34	228.1	3.72
40 Hupmobile..... "422"	122	3.10	17x6.00	3650	1655.6	Ow	8	3x4 3/4	76x118	28.80	261.5	4.15
41 Hupmobile..... "426"	126	3.20	17x6.50	3845	1743.9	Ow	8	3x4 3/4	81x121	32.51	303.2	4.57
42 Lafayette (Nash)..... "110"	113	2.87	5.50x17			Ow	6	3x4 3/4	83x111	25.35	217.8	3.37
43 La Salle..... "350-D"	119	3.023	7.00/16			Ow	8	3x4 3/4	76x108	28.8	240.3	3.94
44 Lincoln..... "V12-145"	145	3.68	18x7.50	5790	2626.3	Ow	12	3x4 3/4	83x114	50.70	448.0	7.34
45 Lincoln..... "V12-136"	136	3.45	18x7.00	5270	2390.4	Ow	12	3x4 3/4	76x114	43.20	381.7	6.28
46 Marmion..... "16"	145	3.68	7.00/18	5360	2431.2	Ow	16	3x4 3/4	79x102	62.50	400.0	8.04
47 Nash..... "1220"	116	2.95	5.50x17	3370	1596.6	Ow	6	3x4 3/4	85x111	27.34	234.0	3.83
48 Nash..... "1280"	121	3.07	6.50x16	3540	1673.7	Ow	6	3x4 3/4	79x108	31.25	260.8	4.27
49 Nash..... "1290"	133	3.38	17x7.00	4330	1964.1	Ow	8	3x4 3/4	85x114	36.45	322.0	5.18
50 Oldsmobile..... "F-34"	114	2.896	5.50/17			Ow	6	3x4 3/4	84x105	26.3	213.3	3.39
51 Oldsmobile..... "L-34"	119	3.023	7.00/16			Ow	8	3x4 3/4	76x108	28.8	240.3	3.94
52 Packard 8..... "1100"	129	3.28	17x7.00	4640	2104.9	Ow	8	3x4 3/4	81x127	32.50	320.0	5.34
53 Packard 8..... "1101"	136 1/4	3.46	17x7.00	4660	2113.9	Ow	8	3x4 3/4	81x127	32.50	320.0	5.34
54 Packard 8..... "1102"	141 1/4	3.59	17x7.00	4945	2243.0	Ow	8	3x4 3/4	89x127	39.20	384.8	6.30
55 Packard Super 8..... "1103"	134 3/8	3.43	17x7.00	4890	2218.1	Ow	8	3x4 3/4	89x127	39.20	384.8	6.30
56 Packard Super 8..... "1104"	141 3/8	3.60	17x7.00	4985	2261.2	Ow	8	3x4 3/4	89x127	39.20	384.8	6.30
57 Packard Super 8..... "1105"	146 3/8	3.73	17x7.00	5245	2379.1	Ow	8	3x4 3/4	87x102	56.72	445.5	7.30
58 Packard 12..... "1107"	147 1/8	3.60	17x7.50	5530	2508.4	Ow	12	3x4 3/4	87x102	56.72	445.5	7.30
59 Packard 12..... "1108"	146 3/8	3.73	17x7.50	5700	2555.5	Ow	12	3x4 3/4	89x102	58.80	462.0	7.57
60 Pierce-Arrow..... "1242"	137 & 142	3.48 & 3.61	7.50x17			Ow	12	3x4 3/4	89x102	58.80	462.0	7.57
61 Pierce-Arrow..... "1247"	147 & 142	3.73 & 3.61	7.50x17			Ow	12	3x4 3/4	83x102	54.60	429.0	7.00
62 Pierce-Arrow..... "1236"	136 & 139	3.45 & 3.53	7.00x17			Ow	12	3x4 3/4	89x121	39.20	366.0	6.00
63 Pierce-Arrow..... "836"	136 & 139	3.45 & 3.53	7.00x17			Ow	8	3x4 3/4	79x105	23.44	201.3	3.11
64 Plymouth..... "Standard Six"	108	2.73	5.25x17	2710	1228.9	Ow	6	3x4 3/4	79x105	23.44	201.3	3.11
65 Plymouth..... "Six"	108	2.73	5.25x17	2710	1228.9	Ow	6	3x4 3/4	79x105	23.44	201.3	3.11
66 Plymouth..... "De Luxe Six"	114	2.90	6.00x16	2860	1297	Ow	6	3x4 3/4	81x89	32.6	223.4	3.66
67 Pontiac..... "603"	117 1/4	2.973	6.00/17			Ow	6	3x4 3/4	85x127	27.34	268.0	4.40
68 Reo..... "S-Flying Cloud"	118	2.97	6.00/17			Ow	6	3x4 3/4	85x127	27.34	268.0	4.40
69 Reo..... "Royale N-33"	131	3.33	6.50/18			Ow	8	3x4 3/4	85x127	36.45	358.0	5.50
70 Reo..... "Royale Customs"	135	3.43	6.50/18			Ow	8	3x4 3/4	85x127	36.45	358.0	5.50
71 Studebaker..... "Spec. Dict. 6"	113	2.97	17x5.50	2895	1374.1	Ow	6	3x4 3/4	83x105	25.4	205.3	3.27
72 Studebaker..... "Dictator Six"	113	2.87	17x5.50	2900	1301.3	Ow	6	3x4 3/4	78x95	30.00	221.0	3.67
73 Studebaker..... "Com'r '89"	119	3.02	17x6.00	3300	1535.0	Ow	8	3x4 3/4	78x108	30.00	250.4	4.11
74 Studebaker..... Pres '88"	123	3.13	17x6.50	3480	1651.0	Ow	8	3x4 3/4	85x114	27.34	241.5	3.69
75 Stutz..... "LA"	127 3/4	3.24	6.00x19	4383	1988.1	Ow	6	3x4 3/4	85x114	36.45	322.0	5.18
76 Stutz..... SV16 and DV32	134 & 145	3.41 & 3.68	7.00x18	4885	2215.7	Ow	8	3x4 3/4	76x127	21.6	112.0	3.30
77 Terraplane-Autoplane.....	112	2.84	17x5.50			Ow	6	3x4 3/4	75x114	27.62	244.0	4.00
78 Terraplane-Autoplane.....	116	2.95	16x6.00			Ow	8	3x4 3/4	79x111	15.63	134.2	2.20
79 Willys Overland-4..... "77"	156 1/2	3.96	17x5.00	2136	968.8	Ow	4	3x4 3/4				

de baja presión o balones, se aplanan los caminos más escabrosos, aumentando la comodidad de la marcha. ¿Quién podrá olvidar la reventazón de un antiguo neumático de alta presión, duro como roca, y que estallaba como un cañonazo? Y aun la misma inflación de semejante neumático era una tarea ardua, insoportable. Los nuevos balones están muy poco expuestos a reventazones a alta velocidad, y aun al reventarse, no im-

plican el serio peligro de sus duros antecesores de alta presión. Tienen mayor tracción sobre el camino y pasan mejor por la arena, barro y pavimentos resbalosos.

Con lo dicho hasta aquí, hemos indicado sólo algunas de las muchas ventajas que sobre los antiguos automóviles tienen los modelos modernos. Mucho podríamos decir sobre las presentes carrocerías. Las antiguas eran de

madera y cerradas al lujo. La había apr excelente o cuatro moderado abiertas en accio "volando" del vehic

Potencia Máxima al freno a las R.P.M. especificadas	Compresiones	Sistema de Combustible			Marca del generador y motor de arranque	Marca del sistema de encendido	Acumulador		Embrague		Marca del cambio de marcha	Universales		Eje Trasero			De Pie		De mano y locación	Marca del eje delantero	Mecanismo de dirección			
		Marca del carburador	Dímetro (pulg.)	Tipo de alimentación			Marca	Voltaje y Amperios-hora	Tipo	Marca		Tipo	Marca	Marca del trasero	Tipo	Desmultiplicaciones de engrajes	Tipo y locación	Aplicación			Marca	Tipo		
100-3400	5.28	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
100-3400	5.28	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
100-3400	5.28	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	3
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-Rw	Col.	Ross	C&R	4
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-Rw	Col.	Ross	C&R	5
88-3200	5.25-1	Marvel	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-100	S-P	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.89	In-Fw	D-M	In-F&R	ISFW	Sag	W&R	6
100-3200	5.25-1	Marvel	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-120	S-P	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.7	In-Fw	D-M	In-F&R	ISFW	Sag	W&R	7
116-3200	4.95-1	Marvel	1 1/2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-135	2-P	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-F&R	ISFW	Sag	W&R	8
130-3400	6.25-1	D-L	2	AC Pump	D-R	D-R	Delco	6-130	M-D	Own	Own	M	Own	Own	1 1/2	F	4.60	In-Fw	D-M	In-Rw	ISFW	Sag	W&R	9
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	1 1/2	F	4.80	In-Fw	D-M	In-Rw	ISFW	Sag	W&R	10
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	1 1/2	F	4.64	In-Fw	D-M	In-Rw	ISFW	Sag	W&R	11
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-F&R	Own	W&S	12	
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-F&R	ISFW	Own	W&R	13
90-3400	5.4	B & B	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-121	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.11	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	W&R	14	
122-3400	6.5	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-140	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.10	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	W&R	15	
128-3400	6.5	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-140	S-P	B&B	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.3	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	W&R	16	
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
115-3300	5.25	Schebler	1 1/4	Pump	D-R	D-R	USL	6-104	S-P	Long.	Det	M	U&M	Col.	1 1/2	F	4.80	In-Fw	D-M	In-Fw	N-P	Jac	W&S	18
140-2600	5.00	Schebler	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-Rw	Col.	Gem	W&L	19
100-3400	6.2	B&B	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-117	S-P	B&B	Own	M	Uni	Own	1 1/2	F	4.37	In-Fw	D-M	In-Fw	Tim	Ross	C&L	20
83-3600	5.6	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-90	S-P	B&B	Own	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.38	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	W&R	21	
83-3600	5.6	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-90	S-P	B&B	Own	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.38	In-Fw	Hyd	Ex-DS	ISFW	Own	W&R	22
83-3600	5.6	Strom	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-90	S-P	B&B	Own	M	Uni-Pr	Own	1 1/2	F	4.38	In-Fw	Hyd	Ex-DS	ISFW	Own	W&R	23
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
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
114-3200	5.30	Schebler	1 1/4	Pump	D-R	D-R	Exide	6-115	M-D	Own	War	M	Chi	Col.	1 1/2	F	Opt...	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Col.	Ross	C&L	26
90-2800	4.60	Zenith	1 1/2	Pump	Own	Own	Own	6-90	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&S	27
90-3800	6.33	Strom	1d	Pump	Own	Own	Own	6-90	S-P	Own	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.11	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&S	28
100-3100	5.12	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-102	S-P	Long.	Own	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.3	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&S	29
100-3100	5.12	Strom	1 1/2	Pump	D-R	D-R	Wil.	6-135	S-P	Long.	War	M	Spicer	Own	1 1/2	F	4.3	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Ross	W&R	30
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	4.72	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Ross	W&R	31
95-3400	5.20	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	4.30	In-Fw	Hyd	Ex-DS	Own	Gem	W&V	32
95-3400	5.20	Strom	1 1/4	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	33
103-4000	5.80	Marvel	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
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	Gem	W&S	35
80-3400	5.32	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-100	S-P	B&B	W-G	M	Uni	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	36
93-3400	5.75	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-100	S-P	B&B	W-G	M	Uni	Spicer	1 1/2	F	4.45	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	37
93-3400	5.75	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Uni	Spicer	1 1/2	F	4.45	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	38
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	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
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	40
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	41
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	42
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	43
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	44
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	45
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	46
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	47
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	48
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	49
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	50
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	51
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	52
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	53
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	54
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	55
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	56
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	57
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	58
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	59
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	60
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	61
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W-G	M	Spicer	Spicer	1 1/2	F	4.36	In-Fw	D-M	In-Fw	Own	Gem	W&R	62
90-3400	5.47	Strom	1 1/2	Pump	A-Lite	A-Lite	Wil.	6-121	S-P	B&B	W													

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

350

(119 in.—3.62 m. W. B.)

2-4-p	Coupe	\$1,495
2-4-p	Convertible	
5-p	Coupe	1,595
5-p	Sedan	1,595
5-p	Club Sedan	1,595
....	Chassis	1,250

CADILLAC

355-D Series 10

(128 in.—3.25 m. W. B.)

2-4-p	Coupe	\$2,395
2-4-p	Convertible	
5-p	Coupe	2,495
5-p	Convertible	
5-p	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	
5-p	Coupe	2,695
5-p	Convertible	
5-p	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

PAS. CARROCERIA PRECIO

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
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
6-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	\$425
....	Sedan 2-door	445
....	DeLux Coupe	485
....	DeLux 4-door	
	Sedan	495

CORD—"Front Drive"

(137 1/2 in.—3.49 m. W. B.)

5-p	Sedan	\$2,395
5-p	Brougham	2,395
5-p	Conv't Phaeton	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

(115 1/2 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

"Six"

(117 in.—2.96 m. W. B.)

....	Business Coupe	\$645
....	Rumble Seat Coupe	695
5-p	Sedan 2-door	695
5-p	Sedan 4-door	745
....	Convertible Coupe	745
7-p	Sedan	950

DeLux

5-p	Brougham	\$835
5-p	Convertible Sedan	875

(121 in.—3.07 m. W. B.)

....	Convertible	\$875
....	Sedan	835
....	Brougham	835

(125 in.—3.18 m. W. B.)

7-p	Sedan	\$951
-----	-------	-------

PAS. CARROCERIA PRECIO

DUESENBERG

(142 1/2 in.—3.62 m. W. B.)

....	Chassis	\$9,500
....	(153 1/2 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	\$4,000

(146 1/2 in.—3.72 m. W. B.)

....	Chassis	\$5,000
------	---------	---------

FORD

"Mod. 40—4 cyl."

(112 in.—2.84 m. W. B.)

5-p	Phaeton	\$495
5-p	Tudor Sedan	510
2-p	Coupe	490
5-p	Fordor Sedan	500
2-p	DeLux Roadster	
	R-S	500
5-p	DeLux Phaeton	525
5-p	DeLux Tudor	
	Sedan	550
2-p	DeLux Coupe 3 or 5 window	530
2-4-p	Cabriolet R-S	505
5-p	DeLux Fordor	
	Sedan	600
4-p	Victoria	585

"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	DeLux Roadster	
	R-S	525
5-p	Phaeton	520
5-p	DeLux Phaeton	550
5-p	DeLux Tudor	
	Sedan	575
2-p	DeLux Coupe 3 or 5 window	555
2-4-p	Cabriolet R-S	590
5-p	DeLux 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	2,535

"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
1-4-p	Conv't Coupe	1,560

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

"Special Eight"

(123 in.—3.12 m. W. B.)

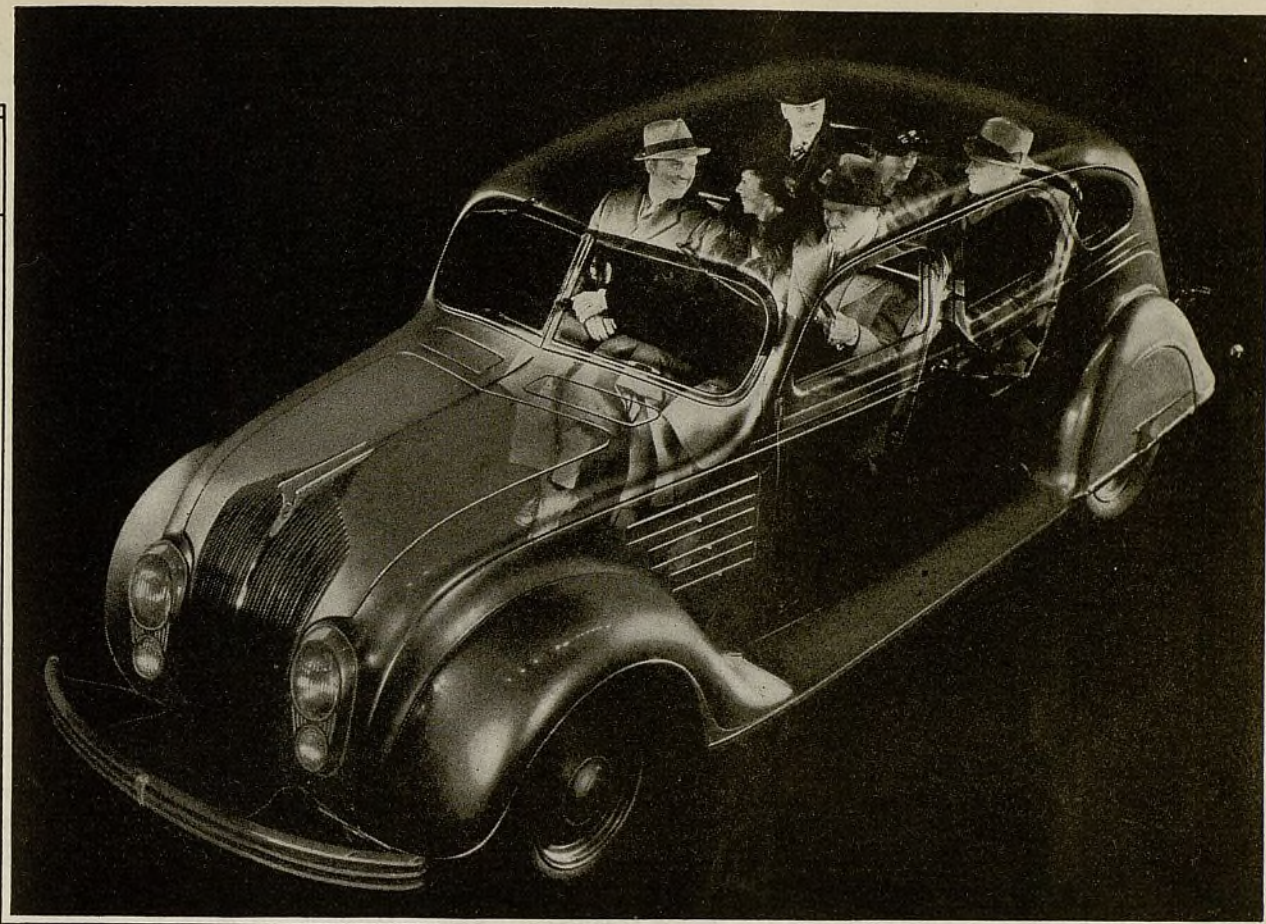
2-p	Coupe	\$875
2-4-p	Coupe	925
5-p	Sedan	925
5-p	Sedan with trunk	960

"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

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



SEIS PASAJEROS

En el nuevo Chrysler "Airflow" la capacidad de seis pasajeros no es sino el resultado natural de su diseño. La restricción de llevar cinco pasajeros ha sido eliminada, puesto que el asiento delantero de los nuevos automóviles Chrysler "Airflow", es tan ancho y tan cómodo como el posterior. No existe ningún truco para hacer que la capacidad de los nuevos automóviles Chrysler "Airflow" sea de seis pasajeros, pues con su mayor holgura, ambos asientos rinden aquella comodidad propia de un diván. Esta es la clase de confort que uno siempre ha deseado en su automóvil, y eso que seis personas pueden viajar ahora lujosa y cómodamente dentro del coche.

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



PAS. CARROCCERIA PRECIO

HUDSON

"Eight—Standard"
(116 in.—2.95 m. W. B.)

5-6	Coach	\$725
5-p	Comp. Victoria	755
5-p	Sedan	785
5-p	Comp. Sedan	815
4-p	Coupe	745
2-p	Coupe	695
	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	Comp. Club	
	Sedan	1,025
5-p	Brougham	\$1,095

MUPMOBILE

"417"

	(117 in.—2.97 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$795
2-4-p	Coupe (Rumble Seat)	795

"421"

	(121 in.—3.07 m. W. B.)	
2-4-p	Coupe (Rumble Seat)	\$895
5-p	Sedan	895
5-p	Victoria	960
	Cabriolet-Roadster	995

"421 J"

	(121 in.—3.07 m. W. B.)	
6-p	Sedan	\$1,095
3-p	Coupe (Rumble Seat)	1,195
5-p	Victoria	1,115

"422"

	(122 in.—3.10 m. W. B.)	
2-4-p	Coupe (Rumble Seat)	\$1,045
5-p	Sedan	1,045
5-p	Victoria	1,110
....	Cabriolet-Roadster	1,145

"426"

	(126 in.—3.20 m. W. B.)	
2-4-p	Coupe (Rumble Seat)	\$1,145
5-p	Sedan	1,145
5-p	Victoria	1,245
....	Cabriolet-Roadster	1,245

"427"

	(127 in.—3.22 m. W. B.)	
6-p	Sedan	\$1,245
3-p	Coupe (Rumble-Seat)	1,345
5-p	Victoria	1,265

LAFAYETTE

(Nash Built)

5-p	Sedan	\$695
2-p	Coupe	635
4-p	Coupe	675
2-p	Touring Sedan	685
5-p	2-Door Sedan	645

LINCOLN V12-136

(186 in.—3.45 m. W. B.)

2-p	Coupe	\$3,200
2-4-p	Coupe (R-S)	3,250
3-4-p	Conv't Roadster (R-S)	3,400
5-p	Town Sedan	3,450
5-p	Sedan	3,400
5-p	Coupe	3,400
7-p	Sedan	3,500
7-p	Limousine	3,550
....	Com. Sedan	3,900
....	Chassis	2,500

"V12-145"

	(145 in.—3.68 m. W. B.)	
7-p	Touring	4,200
....	Town Sedan	4,400
....	Town Sedan	4,400
3-p	Sedan	4,500
5-p	Coupe	4,800
7-p	Sedan	4,500
7-p	Limousine	4,700
....	Brunn Cabriolet	
....	Semi-Coll. or Non-Coll.	6,800
....	Brunn Brougham	6,800
....	Brunn Conv't Coupe	5,600

PAS. CARROCCERIA PRECIO

...	Dietrich Conv't Sedan with Partition	5,600
3-p	Dietrich Coupe	4,900
...	Judkins Berline, 2 or 3 windows	5,400
...	Judkins Coupe	5,000
...	Judkins Sedan	
...	Limo.	5,700
...	Willoughby Limousine	5,600
...	Willoughby Brougham	7,000
...	LeBaron Conv't Roadster	4,400
...	Chassis	3,100

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
....	Club Sedan	4,925
....	Chassis	3,750

NASH

"Big Six—1220"

	(116 in.—2.95 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$815
5-p	Town Sedan	775
5-p	Brougham	825
2-p	Coupe	795
4-p	Coupe	815
5-p	Brougham	865

"Advanced Eight—1280"

	(121 in.—3.07 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$1,095
5-p	Town Sedan	1,065
5-p	Brougham	1,115
2-p	Coupe	1,065
4-p	Coupe	1,085
5-p	Brougham	1,145

"Ambassador 8—1290"

	(133 in.—3.38 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$1,575
5-p	Sedan Brougham	1,625
	(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)

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)

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 1/2 in.—3.30 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$2,350
....	Chassis	1,850

"Eight" "1101"

	(136 1/2 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
5-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 1/2 in.—3.59 m. W. B.)	
7-p	Sedan	\$2,655
7-p	Limousine	2,790
....	Chassis	1,990

PAS. CARROCCERIA PRECIO

"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.)	
5-p	Formal Sedan	\$3,800
5-p	Club Sedan	3,255
2-4-p	Coupe	2,980
2-4-p	Coupe Roadster	3,070
7-p	Touring	3,180
4-p	Phaeton	3,090
5-p	Coupe	3,180
4-p	Sport Phaeton	3,350
5-p	Conv. Victoria	3,640
5-p	Conv. Sedan	3,790
....	Chassis	2,360

"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	3,980
7-p	Touring	3,890
4-p	Phaeton	3,900
5-p	Coupe	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

840-A (Eights)

	(139 in.—3.53 m. W. B.)	
5-p	Sedan	\$2,895
5-p	Club Sedan	2,995
5-p	Club Brougham	2,795
4-p	Coupe	2,895
4-p	Conv. Coupe-Roadster	2,995

(144 in.—3.66 m. W. B.)

7-p	Sedan	\$3,200
7-p	Encl. Drive Limousine	3,350
5-p	Silver Arrow	3,495
5-p	Brunn Metropolitan Town Brougham	4,995

1240-A (Twelves)

	(139 in.—3.53 m. W. B.)	
5-p	Sedan	3,295
5-p	Club Sedan	3,395
5-p	Club Brougham	3,195
4-p	Coupe	3,295
2-p	Roadster	3,395

(144 in.—3.66 m. W. B.)

7-p	Encl. Drive Limousine	\$3,600
7-p	Encl. Drive	3,750
5-p	Silver Arrow	3,895
5-p	Brunn Metropolitan Town Brougham	5,395

1248-A (Custom Twelves)

	(147 in.—3.74 m. W. B.)	
7-p	Sedan	\$4,295
7-p	Encl. Drive Limousine	4,495
7-p	Brunn Encl. Drive Lim.	6,000
5-p	Brunn Town Brougham (with small quarter windows)	6,500
5-p	Brunn Town Brougham (with large quarter windows)	6,500

5-p Brunn Town Cabriolet

5-p	Brunn Town Cabriolet (with collapsible rear quarter)	7,000
5-p	Brunn Town Car (with stationary rear quarter)	6,500
5-p	Encl. Drive Brougham (With Lim. front compartment)	7,000

PLYMOUTH

"Standard"

	(108 in.—2.73 m. W. B.)	
2-p	Coupe	\$495
2-4-p	Coupe	545

PAS. CARROCCERIA PRECIO

5-p 2-door Sedan 535
5-p Sedan 585

	"De Luxe"	
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
7-p	Sedan	860

PONTIAC

"8"

	(117 1/2 in.—2.978 m. W. B.)	
2-p	Coupe—5 windows	\$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

	Business Coupe	\$795
	With Self-Shifter	870
	Standard Sedan	895
	Standard Coupe	895
	Standard Convertible	925
	Standard Sedan with Self-Shifter	970
	Standard Coupe with Self-Shifter	970
	Standard Convertible with Self-Shifter	1,000

"De Luxe"

	Sedan 5-wheels	945
	Coupe 5-wheel	945
	Convertible	975
	Sedan 5-wheels, Self-Shifter	1,020
	Coupe 5-wheels, Self-Shifter	1,020
	Convertible 5-wheels, Self-Shifter	1,050
	Spt. Sedan, 6-wheels	995
	Spt. Coupe 6-wheel	995
	Convertible, 6-wheels	1,025
	Spt. Sedan 6-wheels, Self-Shifter	1,070
	Spt. Coupe 6-wheels, Self-Shifter	1,070
	Convertible, 6-wheels, Self-Shifter	1,100

"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	\$1,700
5-p	Elite Victoria	1,700
4-p	Elite Coupe	1,700

STUDEBAKER

Dictator Special

6-p	DeLuxe Sedan	\$745
6-p	Custom Sedan	745
6-p	Standard Sedan	695
5-p	DeLuxe St. Regis Brougham	715
5-p	Custom St. Regis Brougham	715
5-p	Standard St. Regis Brougham	665
5-p	DeLuxe Coupe	725
5-p	Standard Coupe	695
3-p	DeLuxe Coupe	675
3-p	Standard Coupe	645

Dictator Six

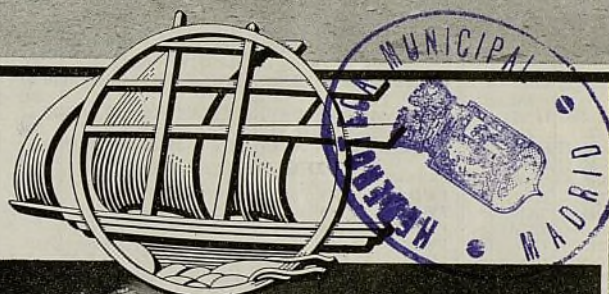
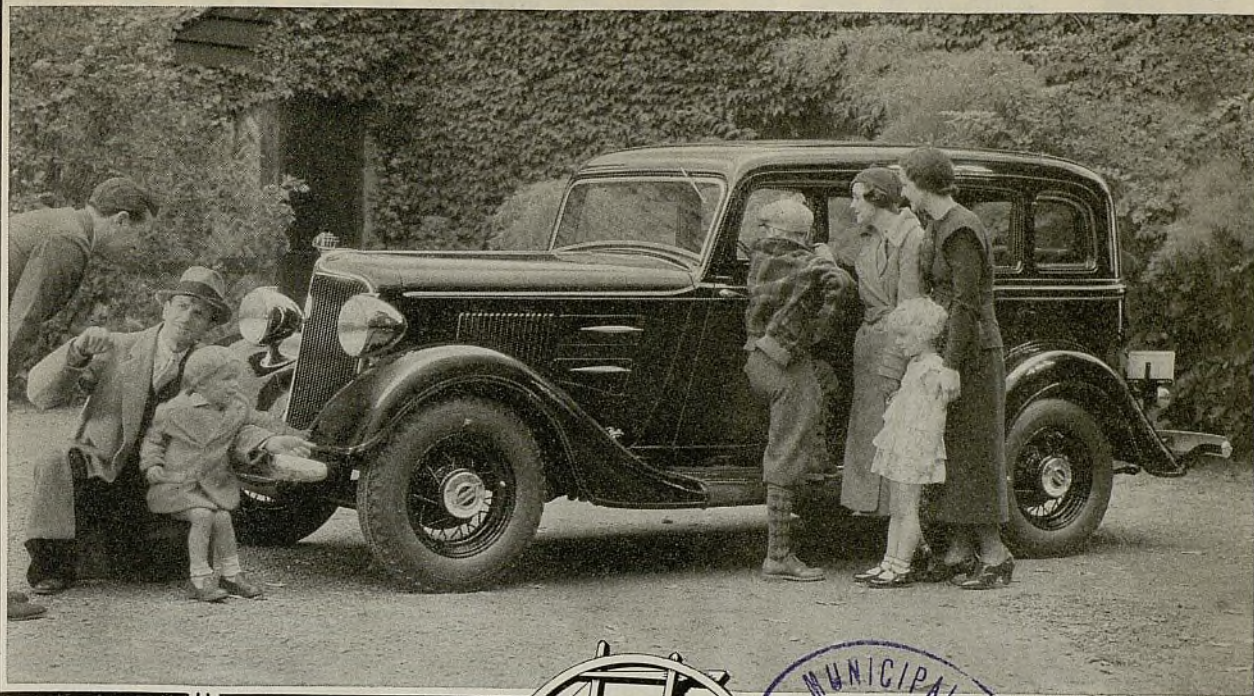
6-p	DeLuxe Sedan	\$795
6-p	Custom Sedan	795
6-p	Standard Sedan	745
5-p	DeLuxe St. Regis Brougham	765
5-p	Custom St. Regis Brougham	765
5-p	Standard St. Regis Brougham	715
5-p	DeLuxe Coupe	775
5-p	Standard Coupe	745

PAS. CARROCCERIA PRECIO

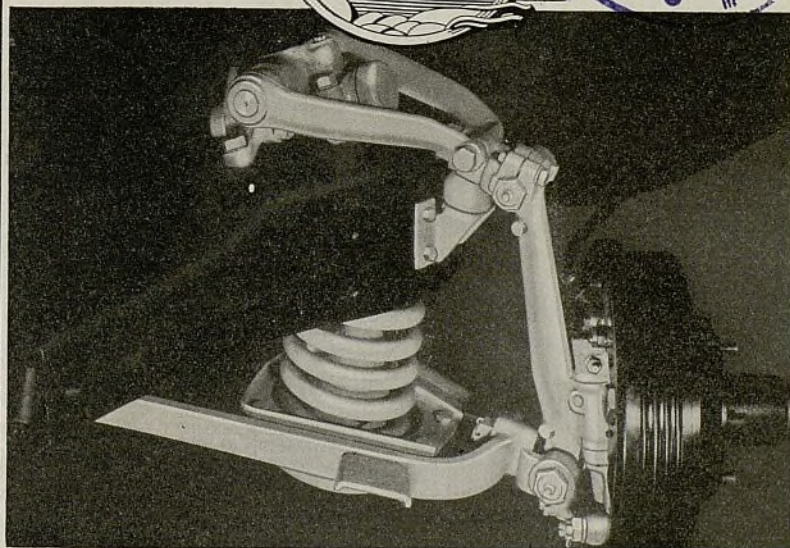
3-p DeLuxe Coupe 725
3-p Standard Coupe 695
5-p DeLuxe Conv. Roadster 775
5-p Standard Conv. Roadster 745

	Commander Eight	
6-p	DeLuxe Sedan	\$895
6-p	Custom Sedan	995
6-p	Standard Sedan	945
5-p	DeLuxe St. Regis Brougham	905
5-p	Custom St. Regis Brougham	905
5-p	Standard St. Regis Brougham	

CHRYSLER PLYMOUTH 6



Cada rueda
delantera lleva
su propio re-
sorte en espiral



Cada rueda
delantera
acciona inde-
pendientemente

Con la introducción del Sistema de Ruedas Delanteras Independientes, el Plymouth ofrece una nueva sensación en la marcha. Cada rueda delantera va dotada de un resorte en espiral que no solamente absorbe la sacudida de un golpe, sino que elimina aquella vibración que ordinariamente ocurre cuando se viaja por caminos malos. El movimiento vertical es regulado por los amortiguadores hidráulicos de doble acción. El Sistema de Ruedas Delanteras Independientes de los automóviles Plymouth ofrece una comodidad en la marcha sin rival.

CHRYSLER EXPORT CORPORATION

Detroit, Michigan, E. U. A.

CAMIONES



Precios de lista entrega en la fábrica..

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 1/2x4 1/4	8.25/20	8.25/20	D	Diamond T...525	5	\$2695	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	GMC...T-18	9500+	\$825	6-3 1/2x4 1/4	30x5	32x6	S
Autocar...D	3	3500	6-4x4 1/4	8.25/20	8.25/20	D	Diamond T...603A	5	3150	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	GMC...T-23	11000+	795	6-3 1/2x4 1/4	6.50x20	6.50x20	S
Autocar...DF	3 1/2	3950	6-4x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	Diamond T...606B	5	3500	6-4 1/2x4 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-33	14000+	1395	6-3 1/2x4 1/4	32x6	32x6	S
Autocar...DH	4	4150	6-4x4 1/4	36x8	36x8	D	Diamond T...740	5-6	3750	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-33L	12500+	1160	6-3 1/2x4 1/4	6.50x20	6.50x20	S
Autocar...N	4	4650	6-4 1/2x4 1/4	9.75/20	9.75/20	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-43	16000+	1595	6-3 1/2x4 1/4	32x6	32x6	S
Autocar...NF	5	4750	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-43T	16000+	1995	6-3 1/2x5	32x6	32x6	S
Autocar...S	5	5500	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-51	20000+	2775	6-3 1/2x5	34x7	34x7	S
Autocar...T	7 1/2	5900	6-4 1/2x4 1/4	10.5/22	10.5/22	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-51H	23000+	3095	6-3 1/2x5	34x7	34x7	S
Autocar...TE*	7 1/2	6300	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-51W	23000+	2895	6-3 1/2x5	34x7	34x7	S
Autocar...C	7 1/2	6650	6-4 1/2x4 1/4	10.5/24	10.5/24	D	Diamond T...750H	5-7	4050	6-4 1/2x5 1/4	9.75/20	9.75/20	D	GMC...T-61	23000+	4095	6-4 1/2x5	9.00x20	9.00x20	S
Autocar...UD	3	3500	6-4x4 1/4	34x7	34x7	D	Diamond T...1201	6	5600	6-4 1/2x5 1/4	34x7nd	34x7n	W	GMC...T-83	26000+	4985	6-4 1/2x5	9.00x20	9.00x20	S
Autocar...UDF	3 1/2	3950	6-4x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	Diamond T...1515	7 1/2	6600	6-5x6	10.50/24	10.50/24	W	GMC...T-84	30000+	5260	6-4 1/2x5	9.75x20	9.75x20	S
Autocar...UN	4	4650	6-4 1/2x4 1/4	9.75/20	9.75/20	D	Diamond T...1602	8	6400	6-4 1/2x5 1/4	36x8n	36x8nd	W	GMC...T-85	30000+	5600	6-4 1/2x5 1/2	9.75x20	9.75x20	S
Autocar...UNF	5	4850	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Diamond T...1603	8	7500	6-5x5 1/4	36x8nd	36x8nd	W	GMC...T-85H	34000+	6195	6-4 1/2x5 1/2	9.75x20	9.75x20	S
Autocar...US	5	5300	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Dodge...KC		370	6-3 1/2x4 1/4	5.25/17	5.25/17	S	GMC...T-90	28000+	4675	6-4 1/2x5	7.50x20	7.50x20	S
Autocar...UT	7 1/2	5900	6-4 1/2x4 1/4	10.5/22	10.5/22	D	Dodge...KCL		395	6-3 1/2x4 1/4	5.25/17	5.25/17	S	GMC...T-95	40000+	7695	6-4 1/2x5 1/2	10.50x24	10.50x24	S
Autocar...UTE*		6300	6-4 1/2x4 1/4	9.75/22	9.75/22	D	Dodge...K32	10500	665	6-3 1/2x4 1/4	32x6	32x6	S	GMC...T-110	40000+	8110	6-4 1/2x5 1/2	24	24	W
Brockway...80	1 1/2-2	1085	6-3 1/2x4	6.50/20	6.50/20	S	Dodge...K33	10500	695	6-3 1/2x4 1/4	32x6	32x6	S	GMC...T-130	50000+	9490	6-4 1/2x5 1/2	9.75x20	9.75x20	W
Brockway...90	2-2 1/2	1360	6-3 1/2x4 1/4	7.00/20	7.00/20	S	Dodge...K34D	10500	695	6-3 1/2x4 1/4	32x6	32x6	S	Garford...15A	7500+	1375	6-3 1/2x4	30x5n	30x5n	R
Brockway...100	2-3	1635	6-3 1/2x4 1/4	7.50/20	7.50/20	S	Dodge...K45D	12500	985	6-3 1/2x4 1/4	34x7	34x7	S	Garford...11BC	11000+	2165	6-3 1/2x4 1/4	32x6n	32x6n	R
Brockway...120	2-3	1940	6-4x4 1/4	8.25/20	8.25/20	D	Dodge...K46D	12500	1005	6-3 1/2x4 1/4	34x7	34x7	S	Garford...40AC	13000+	3275	6-3 1/2x5	36x6n	36x6n	R
Brockway...140	2 1/2-3 1/2	2565	6-4x4 1/4	8.25/20	8.25/20	D	Dodge...K47D	12500	1015	6-3 1/2x4 1/4	34x7	34x7	S	Garford...50DC	17000+	4130	6-3 1/2x5	36x6n	36x6n	R
Brockway...141	3-4	3030	6-4x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	Dodge...F40E	14590	2195	6-3 1/2x5	8.25/20	8 1/2/20	S	Garford...60DC	20000+	4745	6-4 1/2x5 1/2	9 1/2x24n	9 1/2x24n	R
Brockway...150	2 1/2-3 1/2	2425	6-4x4 1/4	8.25/20	8.25/20	S	Dodge...F41E	14750	2285	6-3 1/2x5	8.25/20	8 1/2/20	S	Garford...100B	32000+	7975	6-3 1/2x5	36x6n	36x6n	R
Brockway...160	3 1/2-4	3030	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	Dodge...F42E	14750	2380	6-3 1/2x5	8.25/20	8 1/2/20	S	Garford...50SW	36500+	6365	6-4 1/2x5 1/2	38x7n	40x8nd	R
Brockway...170	3-4	3290	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D	Dodge...F60E	19879	2845	6-3 1/2x5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm...AX-4	10000+	795	4-3 1/2x4 1/4	6.00/20	6.50/20	S
Brockway...SBT180	5-7 1/2	4010	6-4x4 1/4	8.25/20	8.25/20	S	Dodge...F61E	19429	2895	6-3 1/2x5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm...AX-6	10000+	895	6-3 1/2x4	6.00/20	6.00/20	S
Brockway...195	5	3815	6-4 1/2x4 1/4	9.75/20	9.75/20	D	Dodge...F62E	19879	2895	6-3 1/2x5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm...BX-4	11200+	895	4-3 1/2x4 1/4	6.00/20	6.00/20	S
Brockway...220	7 1/2	4485	6-4 1/2x4 1/4	10.5/20	10.5/20	D	Dodge...F63E	19900	2988	6-3 1/2x5	9.00/20	9.00/20	D	Gramm...BX-6	11200+	995	6-3 1/2x4	6.00/20	6.00/20	S
Brockway...260	7 1/2-10	5580	6-4 1/2x5 1/4	10.5/22	10.5/22	D	Dodge...G80C	25000	5354	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm...CX-4	13400+	1095	4-4 1/2x4 1/4	6.50/20	6.50/20	S
Brockway...V1200	15	10600	12-4x5	11.25x22	11.25x22	D	Dodge...G81C	25000	5389	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm...CX-6	13400+	1295	6-3 1/2x4 1/4	6.50/20	6.50/20	S
Chevrolet...DB	4400+	385	6-3 1/2x4	5.50/17	5.50/17	S	Dodge...G82C	25000	5454	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm...B	12400+	1295	6-3 1/2x4 1/4	6.50/20	6.50/20	S
Chevrolet...DB & Cab	4400+	455	6-3 1/2x4	5.50/17	5.50/17	S	Dodge...G83C	25000	5519	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20	S	Gramm...C	14000+	1795	6-3 1/2x4 1/4	7.00/20	7.00/20	S
Chevrolet...PA	7600+	515	6-3 1/2x4	30x5	32x6	S	FWD...H4	1 1/2-2	3325	4-4x5	34x7	34x7	B	Gramm...D	17000+	1995	6-3 1/2x4 1/4	7.50/20	7.50/20	S
Chevrolet...PA & Cab	7600+	605	6-3 1/2x4	30x5	32x6	S	FWD...H6	2-2 1/2	3385	6-3 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	B	Gramm...ED	20000+	2595	6-3 1/2x5	8.25/20	8.25/20	S
Chevrolet...PB	9300+	535	6-3 1/2x4	30x5	30x5d	S	FWD...HH6	2 1/2-3	4135	6-4 1/2x4 1/4	9.75/20	9.75/20	B	Gramm...EY	17000+	3595	6-4 1/2x4 1/4	7.50/20	7.50/20	S
Chevrolet...PB & Cab	9300+	625	6-3 1/2x4	30x5	30x5d	S	FWD...B	3	4200	4-4 1/2x5 1/4	36x6	36x6	B	Gramm...GW	28000+	5175	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D
Chevrolet...PC	7600+	545	6-3 1/2x4	30x5	32x6	S	FWD...C6	3 1/2-4	4986	6-4 1/2x5 1/4	10.5/20	10.5/20	B	Gramm...GY	20000+	4345	6-4 1/2x4 1/4	8.25/20	8 1/2/20	S
Chevrolet...PC & Cab	7600+	635	6-3 1/2x4	30x5	32x6	S	FWD...C6A	3 1/2-4	4685	6-4 1/2x5 1/4	10.5/20	10.5/20	B	Gramm...HY	24000+	6545	6-4 1/2x5 1/2	9.00/20	9.00/20	D
Chevrolet...PD	9300+	565	6-3 1/2x4	30x5	30x5d	S	FWD...SSU	4-5	5135	6-4 1/2x5 1/4	11.25/20	11.25/20	B	Gramm...G	24000+	3695	6-4 1/2x4 1/4	9.00/20	9.00/20	D
Chevrolet...PD & Cab	9300+	655	6-3 1/2x4	30x5	30x5d	S	FWD...SSUA	4-5	4835	6-4 1/2x5 1/4	11.25/20	11.25/20	B	Gramm...G-8	24000+	3695	8-3 1/2x5	9.00/20	9.00/20	D
Commerce...15A	7500+	1375	6-3 1/2x4	30x5n	30x5n	R	FWD...M5	5-7 1/2	7400	6-4 1/2x5 1/4	12.75/20	12.75/20	D	Gramm...GWD	30000+	6495	6-4 1/2x6	10.5/20	10	

CAMIONES FARGO DE 30-40 CWT. DE CAPACIDAD



FARGO
HECHO POR  CHRYSLER

PARA la obra más árdua, cuando el trabajo fuerza la resistencia de cada pieza, la marca Fargo ofrece un camión diseñado y construido para rendir el servicio extra, necesario e imprescindible en caso de emergencia. Un camión de servicio pesado, algo diferente de los modelos ordinarios de 30-40 Cwt. de capacidad; pues cada una de sus piezas ha sido reforzada.

CHRYSLER EXPORT CORPORATION

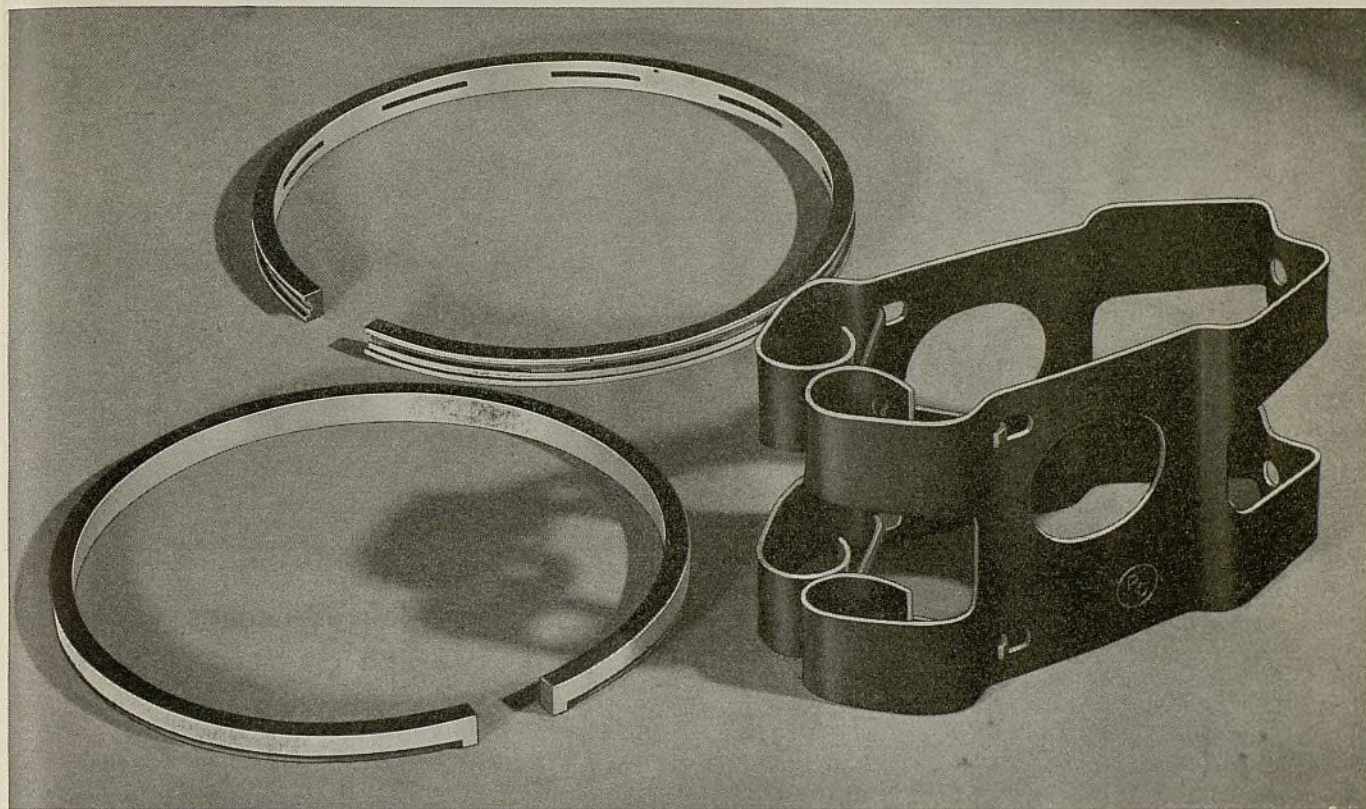
Detroit, Michigan, E. U. A.

CAMIONES

Precios de lista entrega en la fábrica...

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.	
Maccar.....180	4	\$3500	6-4 1/2 x 4 3/4	9.00x20	9.0x20d	R	Republic.....D-2	2-2 1/2	\$1485	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50x20	6.5x20d	B	Stewart.....44X	8500+	\$760	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Maccar.....60A	4	4500	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00x20	9.0x20d	R	Republic.....E-2	2-2 1/2	2005	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20d	B	Stewart.....42X	9000+	860	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Maccar.....220H	4	4750	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75x20	9.75x20d	R	Republic.....F-3	3-4	2420	6-3 1/2 x 4 1/2	8.25/20	8.25/20d	B	Stewart.....43X	10800+	1075	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Maccar.....66A	4	5500	6-4 1/2 x 4 3/4	9.75x20	9.75x20d	W	Republic.....H-4	4-5	3285	6-3 1/2 x 4 1/2	9.75/20	9.75/20d	D	Stewart.....45X	13500+	1375	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Maccar.....86A	5	5950	6-4 1/2 x 5 1/2	10.50x20	10.50x20d	W	Republic.....M-3	5-6	4640	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5x20	10.5x20d	D	Stewart.....29XS	15000+	1795	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
Maccar.....SW86	9	9000	6-4 1/2 x 5 1/2	10.50x20	10.50x20d	R	Republic.....35-4	7-8	6570	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/20	10.5/20d	D	Stewart.....32X	18000+	2090	8-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
Maccar.....TD	12	12500	6-5 1/2 x 6	10.50x20	10.50x20d	R	Republic.....Q6	9-12	11605	12-4x5	10.5/20	10.5/20d	D	Stewart.....58-8	18000+	2290	8-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20d	B
Mack.....BL*	2	2500	6-3 1/2 x 5	6.00-20	6.0-20d	S	Rockne P'n'l Del'y	4200+	615	6-3 1/2 x 4 1/2	17x5.25	17x5.25	S	Stewart.....18X	20000+	2690	6-3 1/2 x 5	7.50/20	7.50/20d	B
Mack.....BG*	3	3000	6-3 1/2 x 5	32x6n	32x6nd	S	Sanford.....SX	1 1/2	1095	6-3 1/2 x 4	30x5	30x5	B	Stewart.....19X	20000+	3690	6-3 1/2 x 5	9.00/20	9.00/20d	B
Mack.....BF*	4	4200	6-3 1/2 x 5	8.25/20	8.25x20d	C	Sanford.....AX	2	1585	6-3 1/2 x 4	32x6	32x6	B	Stewart.....38-8	23000+	3990	8-3 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20d	W
Mack.....AB4	4	4000	4-4 1/2 x 5	34x7n	34x7nd	C	Sanford.....NX	2 1/2	1945	6-3 1/2 x 4	30x5	30x5d	B	Stewart.....38-6	23000+	3990	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00/20	9.00/20d	W
Mack.....AB4	4	4150	944 1/2 x 5	34x7n	34x7nd	C	Sanford.....FX	3 1/2	2275	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6	32x6d	B	Stewart.....31X	30000+	5390	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20d	W
Mack.....AB6*	4	4500	6-3 1/2 x 5	34x7n	34x7nd	C	Sanford.....RX	3 1/2	3600	6-4x4 1/2	32x6	32x6d	B	Stewart.....27XS	36000+	6190	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/24	10.5/24d	W
Mack.....AB6	4	4700	6-4 1/2 x 5	9.00x20	9.0x20d	C	Sanford.....OX	4	4500	6-4x4 1/2	34x7	34x7d	D	Studebaker T-230	8000	625	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20d	B
Mack.....BM*	4	5500	6-4 1/2 x 5	36x8n	36x8nd	C	Schacht.....10H	1 1/2-2 1/2	1495	6-3 1/2 x 4 1/2	20x6.50	20x6.50	B	Studebaker T-241	to 650	650	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20d	B
Mack.....BC*	5	5250	6-4 1/2 x 5	36x8n	36x8nd	C	Schacht.....10HA	2-3	1570	6-3 1/2 x 4 1/2	20x7.00	20x7.0d	B	Studebaker T-265	9000	700	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20d	B
Mack.....BC*	5	5500	6-4 1/2 x 5	36x8n	36x8nd	C	Schacht.....20H	2-3 1/2	2095	6-3 1/2 x 4 1/2	20x7.50	20x7.5d	B	Studebaker T-441	to 815	815	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20d	B
Mack.....BJ*	5	5250	6-4 1/2 x 5	36x8n	36x8nd	C	Schacht.....20HA	2 1/2-4	2185	6-3 1/2 x 4 1/2	20x8.25	20x8.25	B	Studebaker T-465	10500	965	6-3 1/2 x 4 1/2	6.00/20	6.00/20d	B
Mack.....AK4*	5	5150	4-5x6	36x5	36x5d	D	Schacht.....25H	3-4 1/2	2595	6-4x4 1/2	20x8.25	20x8.25	B	Studebaker T-641	10500	945	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AK4*	5	5250	4-5x6	36x5d	36x5	D	Schacht.....28H	3 1/2-5	2895	6-4x4 1/2	20x9.00	20x9.0d	B	Studebaker T-653	to 970	970	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AK6*	5	6450	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/22	10.5/22d	D	Schacht.....28HA	4-5 1/2	3050	6-4x4 1/2	20x9.75	20x9.75	B	Studebaker T-665	12000	995	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AC4Light*	4	4950	4-5x6	36x5	40x5d	C	Schacht.....30H	4-5 1/2	3145	6-4x4 1/2	20x9.00	20x9.0d	D	Studebaker T-841	12000	1345	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AC4Med*	4	5500	4-5x6	36x6	40x6d	C	Schacht.....30HA	4 1/2-6	3295	6-4x4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker T-865	to 1395	1395	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AC6Heavy*	4	6000	4-5x6	36x7	40x7d	C	Schacht.....35H	4 1/2-6 1/2	3575	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.00	20x9.0d	D	Studebaker T-883	16000	1420	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AC6*	4	6450	6-4 1/2 x 5 1/2	10.5/24	10.5/24d	C	Schacht.....35HA	5-7	3725	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker W-841	14000	1795	6-4x4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AP*	4	8500	6-5x6	36x7	40x8d	C	Schacht.....40H	5-7	4295	6-4 1/2 x 4 1/2	20x9.75	20x9.75	D	Studebaker W-865	to 1845	1845	6-4x4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AK 6-wh*	4	8500	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/22	9.75/22d	C	Schacht.....40HA	6-8	4545	6-4 1/2 x 4 1/2	24x9.75	24x9.75	D	Studebaker W-883	16600	1870	6-4x4 1/2	6.50/20	6.50/20d	B
Mack.....AC6 6-wh*	4	8500	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/22	9.75/22d	C	Schacht.....40HB	7-9	4695	6-4 1/2 x 4 1/2	20x10.5	20x10.5	D	White.....60K	8500+	1850	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00x20	7.00x20d	B
Mack.....AP 6-wh*	4	10500	6-5x6	40x8	40x8d	C	Schacht.....66H	7-10	5795	6-4 1/2 x 5 1/2	20x10.5	20x10.5	D	White.....58SS	30000+	5300	4-4 1/2 x 5 1/2	10.5x24	10.5x24d	D
Mack.....AP 6-wh*	4	11000	6-5x6	9.75/22	9.75/22d	D	Schacht.....70	9-12	5200	6-4 1/2 x 5 1/2	36x6	40x8	D	White.....701	8000	1085	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
*These models can also be supplied as Tractors							Selden.....17C	1 1/2	1500	6-3 1/2 x 4	32x6n	32x6n	B	White.....702	13000	1185	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
Moreland.....RR-10	2	1195	6-3 1/2 x 4 1/2	6.50x20	6.50x20	S	Selden.....317C	2	1610	6-3 1/2 x 4	32x6n	32x6n	B	White.....601	2000	1850	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20d	B
Moreland.....RR-12	2 1/2	1400	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6	32x6	S	Selden.....37C	2	1935	6-3 1/2 x 4 1/2	32x6n	32x6n	B	White.....602	2000	2050	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
Moreland.....B-13	3	2875	6-4x4 1/2	32x6	32x6d	S	Selden.....39C	2 1/2	2920	6-4x4 1/2	32x6n	32x6n	B	White.....611	11500+	2450	6-3 1/2 x 4 1/2	7.00/20	7.00/20d	B
Moreland.....B-15	4	2975	6-4x4 1/2	34x7	34x7d	S	Selden.....47CB	3	3785	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	B	White.....612	13000+	2800	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20d	B
Moreland.....B-16	4	3075	6-4x4 1/2	8.25/20	8.25/20	S	Selden.....47CD	4	4435	6-4x4 1/2	36x8n	36x8nd	D	White.....616K	16000	2950	6-3 1/2 x 4 1/2	7.50/20	7.50/20d	B
Moreland.....B-18	5	3175	6-4x4 1/2	9.00/20	9.00/20	S	Selden.....67C	5	4975	6-4 1/2 x 4 1/2	36x8n	36x8nd	D	White.....618K	19500	3750	6-3 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20d	B
Moreland.....E-16	4	3375	6-4 1/2 x 4 1/2	34x7	34x7d	S	Selden.....77C	7	7365	6-4 1/2 x 5 1/2	42x9n	40x8nd	D	White.....620K	21000	4675	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00/20	9.00/20d	B
Moreland.....E-18	5	3450	6-4 1/2 x 4 1/2	9.00/20	9.00/20	Rw	Service.....15A	7500+	1375	6-3 1/2 x 4	30x5n	30x5n	R	White.....621K	21000	4650	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00/20	9.00/20d	B
Moreland.....E-19	5	3875	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75x20	9.75x20	Rw	Service.....11BC	11000+	2165	6-4 1/2 x 4 1/2	32x6n	32x6n	R	White.....630	20000+	5000	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00/20	9.00/20d	B
Moreland.....E-21	6	3975	6-4 1/2 x 4 1/2	9.75x20	9.75x20	Rw	Service.....40AC	13000+	3275	6-3 1/2 x 5	36x6n	36x6n	R	White.....630K	26000	5200	6-4 1/2 x 5 1/2	9.00/20	9.00/20d	B
Moreland.....H-26	6	5565	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75x20	9.75x20	Rw	Service.....50DC	17000+	4130	6-3 1/2 x 5	36x6n	40x8nd	R	White.....631	24000+	5750	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20d	B
Pierce-Ar.....13S385	13000+	2500	8-3 1/2 x 5	8.25x20	8.25x20	W	Service.....60DC	20000+	4745	6-4 1/2 x 5 1/2	38x7n	40x8nd	R	White.....631K	30000	5950	6-4 1/2 x 5 1/2	9.75/20	9.75/20d	B
Pierce-Ar.....15T298	15000+	1950	6-3 1/2 x 4 1/2	8.25x20	8.25x20	W	Service.....100B	20000+												

Siempre el Primero en Funcionamiento



A la izquierda: el anillo de compresión "70." Arriba: el anillo de regulación de aceite "85." A la derecha: el extensor de émbolo Perfect Circle.

CON la introducción del revolucionario nuevo anillo de compresión "70," la Perfect Circle demuestra de nuevo su supremacía en el perfeccionamiento de anillos o segmentos para émbolos. El "70" protege la compresión, reduciendo el escape a un grado mínimo sin precedente. Es mucho más que un simple anillo de compresión, pues suplementa al anillo de regulación de aceite, produciendo, en combinación con el Perfect Circle "85," una nueva norma de economía en consumo de lubricante, sin consideración de la velocidad.

Aceptado ya universalmente como el principal de su clase, el anillo de regulación de aceite Perfect Circle "85" resulta más eficaz aún cuando se emplea en combinación con el "70." El "70" y el "85" han sido proyectados y construidos para trabajar juntos y constituyen hoy día el mejor equipo de anillos de émbolo de la industria.

Los extensores de émbolos Perfect Circle, para émbolos de aluminio, se construyen individualmente para satisfacer

los requisitos peculiares del émbolo en que han de emplearse. Mediante la científica aplicación de presión, sobre el cuerpo completo del émbolo, evitan el "golpe" de émbolo y hacen que los émbolos desgastados o deformados funcionen tan bien como si fueran nuevos. La instalación de estos extensores, en combinación con un nuevo juego de anillos Perfect Circle "70" y "85," constituye la más efectiva rehabilitación de motor que puede ofrecerse.

Actualmente ofrecemos extensores de émbolos Perfect Circle para los automóviles siguientes:

Auburn 8 (8-98, 8-100, 8-105)	Dodge Victory 6, Senior, DA, DB	Peerless (3 3/8)
Chevrolet 4 (1928)	Durant 70, 617	Pierce-Arrow 8 (3 1/2)
Chrysler 4 (1925-28)	Elcar 130 (3 3/8)	hasta los de 1934.
Chrysler 6 (1931-33)	Essex 6 (2 11/16)	Plymouth 4
Chrysler 72, 75	Essex 6 (2 3/4)	Reo 15, B-3, Flying
Chrysler 6 (1924-28)	Ford Modelos A, B	Cloud, Mate, B-2,
Chrysler 8 (3 1/4)	Ford V-8	Wolverine B (1929-31)
DeSoto 6 (1928-29)	Franklin 12B (1928)	Studebaker President 8
DeSoto 6 (1931-33)	Hudson 8 (2 3/4)	(3 1/2)
Dodge 4 (1923-28)	Jordan (3 3/8)	Studebaker 8 (3 1/16)
Dodge 6 (3 1/4)	Moon 6-72	hasta los de 1934

THE PERFECT CIRCLE COMPANY, Oficinas principales: Hagerstown, Indiana, E.U.A.

Dirección telegráfica: Perfciro

The Perfect Circle Company, Ltd., Toronto, Canadá

Extensores de émbolos y anillos de émbolos PERFECT CIRCLE

Abril, 1934

Ayuntamiento de Madrid

ANUNCIAMOS JUEGOS CON ACCION DE ENFRENAMIENTO EQUILIBRADA



Para automóviles americanos—Forros hechos y cortados a la medida, para cada tipo de freno, suministrados en juegos en caja

Los juegos de forros equilibrados Grey-Rock Balanced Braksets aseguran correcto enfrenamiento y evitan toda queja o reclamo. Dan una acción equilibrada, lo que significa enfrenamiento de máxima eficacia.

Cada juego Brakset se construye por nuestros ingenieros, para duplicar el equipo del automóvil nuevo. Cada juego es una perfecta combinación de forros para suministrar paradas *equilibradas* rápidas, silenciosas y suaves, y un servicio de prolongada duración. Cada juego se suministra en caja incluyéndose en ella instrucciones detalladas para su instalación y ajuste.

Treinta y dos juegos de forros Grey-Rock Balanced Braksets satisfacen las necesidades de 500 modelos diferentes de 45 distintas marcas de automóviles americanos. Ud. puede comprar cualquiera combinación de estos juegos que quiera. Pídanos catálogo, en el cual mostramos qué juego emplear en cada vehículo y cómo venderlo. Por carta o por telegrama, avísenos ahora mismo.

Este es uno de nuestros 32 juegos de forros Grey-Rock Balanced Braksets.



Productos de amianto y de caucho

- Forro de freno Grey-Rock Eagle, moldeado y de tratamiento especial a precio moderado.
- Forro de freno Grey-Rock Eagle, con malla de alambre de zinc.
- Forro de freno Grey-Rock, con malla de alambre de latón.
- Forro de freno Grey-Rock Hiway.
- Forro de freno Grey-Rock Industro para camiones.
- Forro de freno Grey-Rock moldeado.
- Bloques de freno Grey-Rock.
- Forro de freno Grey-Rock doblado y comprimido.
- Tiras de forro de freno.
- Revestimientos Grey-Rock para embragues.
- Correas Grey-Rock para ventiladores.
- Manguera Grey-Rock para radiadores.
- Remaches Grey-Rock.
- Empaquetaduras Grey-Rock para automóviles.
- Empaquetaduras Duraco para automóviles.

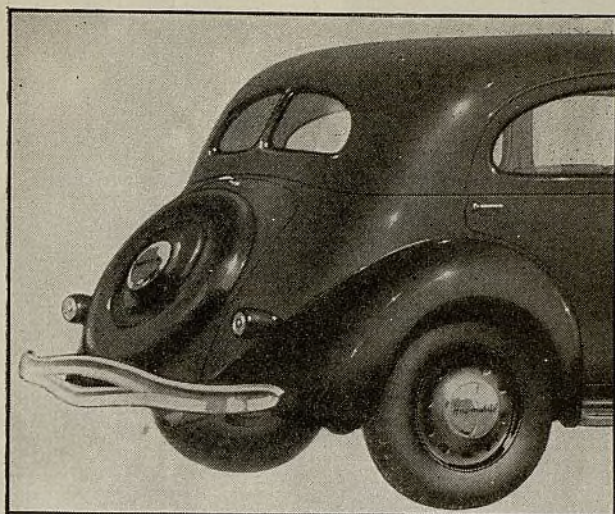
UNITED STATES ASBESTOS

Division de la Raybestos-Manhattan, Inc.

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

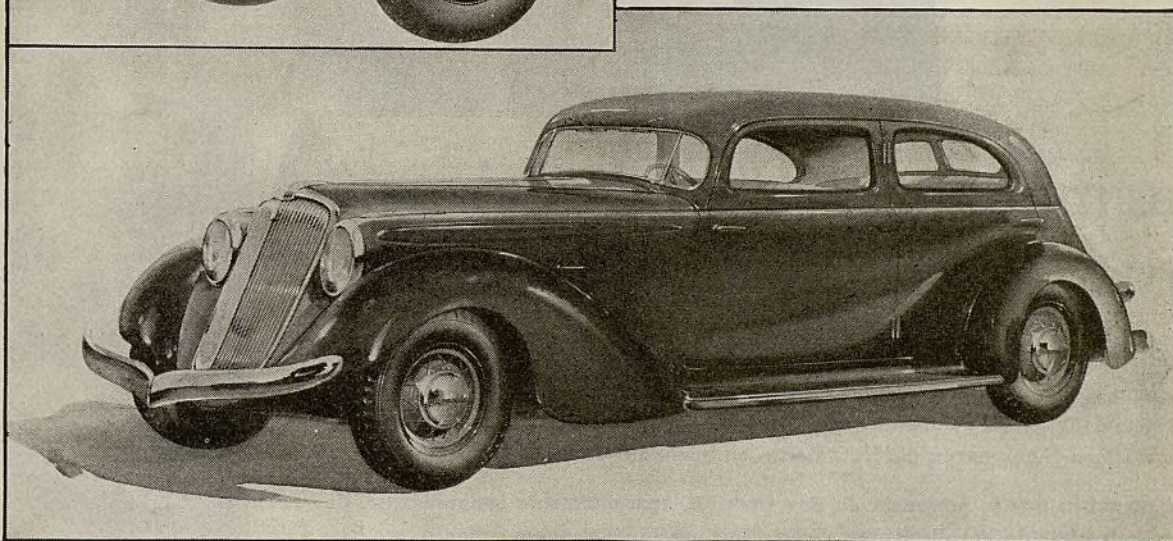
Dirección telegráfica: Usatex

De nuevo el HUPMOBILE marcha a la vanguardia en estilo de automóvil



Introducción del
automóvil
aerodinámico

•
*Rara oportunidad para
los comerciantes del ramo*



El automóvil que, por su moderno estilo y construcción, hace que otros resulten anticuados. Destinado a establecer nuevos precedentes de ventas en 1934.

● Lo que este año quiere el público, en materia de automóvil, lo ofrece el Hupmobile. Este vehículo anticipó el estilo que prefieren hoy los compradores. En el Hupmobile se halla, por lo tanto, la gran oportunidad de 1934 para los comerciantes del ramo.

La tendencia en estilo de automóvil está definitivamente dirigida hacia el aerodinámico. Es el vehículo de mañana, que el público puede comprar hoy día.

En adición a su adelantado estilo, el nuevo Hupmobile introduce la innovación mecánica más sobresaliente de 1934: suspensión coordinada, que provee una comodidad de marcha

sin precedente en la industria. Ofrece adicional capacidad de asiento, pues su asiento delantero da completa comodidad a tres pasajeros. La nueva Visión Panorámica del Hupmobile da a los pasajeros vista despejada hacia al frente, los lados y atrás.

Estudie el nuevo Hupmobile y comprenderá en el acto que en este nuevo tipo de automóvil se halla la gran oportunidad de 1934 para los concesionarios. Escribanos en seguida pidiéndonos información detallada sobre la representación.

HUPP MOTOR CAR CORP'N., DETROIT, MICH., E. U. A.
Dirección telegráfica: "HUPP" Detroit

H U P M O B I L E

Abril, 1934

Ayuntamiento de Madrid



Estas muestras del "fondo del mar" sirven de protección a su clientela

SACADAS diariamente del fondo de cada tanque Willard forrado en plomo, que contiene 10,000 galones de ácido, estas muestras de "fondo del mar" se ensayan por los químicos de la compañía Willard, para estar seguro de que los acumuladores Willard funcionarán perfectamente en beneficio de SUS clientes.

Muchos no saben que la presencia de una fracción, aparentemente insignificante, de impurezas en el ácido del electrolito, acorta la duración del acumulador o provoca su falla repentina.

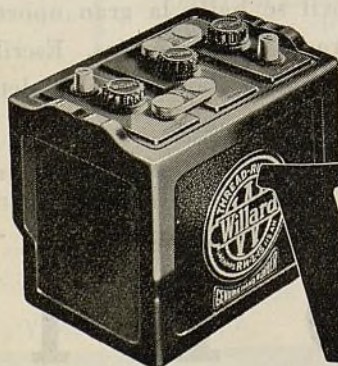
La Willard está al tanto de ésto y por esta razón toma toda precaución posible para conservar y asegurar la pureza del electrolito y de todas las otras piezas que entran en la construcción de cada acumulador Willard. Estas elevadas normas de *calidad* garantizan *calidad en grado máximo* a cada Willard, una *calidad* que Ud. puede vender incondicionalmente y sobre la cual se hace Ud. de envidable reputación.

Si Ud. quiere PERMANENCIA, PROGRESO y GANANCIAS en su negocio, pídanos por carta o por telegrama, información completa sobre el convenio que Ud. puede celebrar con nosotros para la venta de los acumuladores Willard.

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

ACUMULADORES PARA

Aeroplanos . Automóviles
Omnibus y Camiones . Moto-
cicletas . Alumbrado pro-
visional . Instalaciones de
alumbrado . Equipos marinos .
Embarcaciones comerciales y de
recreo . Cinematografía par-
lante . Teléfonos y communi-
caciones . Taxímetros . In-
terruptores de circuito a base
de aceite . Motores diésel .
Maquinaria zanjadora . Di-
versas utilizaciones indus-
triales.



ACUMULADORES

Willard

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ahora 'se impone la necesidad de **SABER y CONOCER** lo que se compra

PROBABLEMENTE, nunca en el pasado se ha visto el mercado más repleto de surtidos de piezas de repuesto de inferior calidad, a precios bajos, que en la actualidad.

El precio es el argumento principal de estos surtidos. Se dice que la calidad es buena, en relación con el precio. Esto, por supuesto, es posible; pero, ningún dueño de automóvil quiere una pieza que le provoque más molestias, por barata que sea.

Los árboles para ejes traseros, los engranajes y otras numerosas piezas de automóvil, no pueden fabricarse de acuerdo con las normas de equipo original y venderse, al mismo tiempo, a menores precios que los normales o corrientes que se cobran por los productos finos. Los fabricantes y los comerciantes de automóviles no están tratando de desarrollar un negocio de conservación mecánica valiéndose de piezas baratas de inferior calidad. Por esta razón, los dueños de talleres independientes no deben tratar de desarrollar sus negocios recurriendo al empleo de piezas de inferior calidad.

Proteja su propio negocio, sus propias ganancias y sus propios clientes, insistiendo en el empleo de piezas fabricadas de acuerdo con las normas de las de equipo original.

Al comprar árboles para ejes traseros, coronas y piñones de propulsión y engranajes para volantes de motor, especifique las de marca **DOUBLE DIAMOND**. Así se sentirá Ud. completamente seguro y protegido, pues los productos **DOUBLE DIAMOND** se construyen exactamente de acuerdo con las normas de los más finos equipos originales. Estas piezas llegan a su poder en perfecto estado, con ventajas exclusivas que le permiten hacer una instalación rápida y precisa, conducente a trabajo de permanente satisfacción.

Los productos **DOUBLE DIAMOND** se venden en todo el mundo por firmas responsables, que se dedican con especialidad a piezas de repuesto. Por carta o por telegrama, sírvase pedirnos el nombre y la dirección del concesionario más próximo a su localidad.

Double Diamond

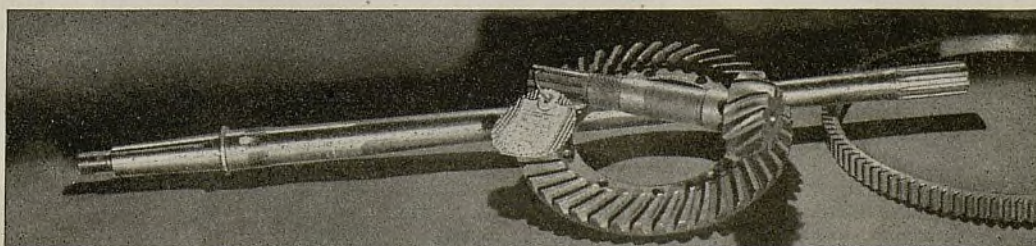
Juegos de coronas y piñones  Árboles para ejes traseros
Engranajes para volantes de motor

AUTOMOTIVE GEAR WORKS, Inc., Fábricas y Oficinas Principales, Richmond, Indiana, E. U. A.

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

Dirección telegráfica: Widbloco, New York.

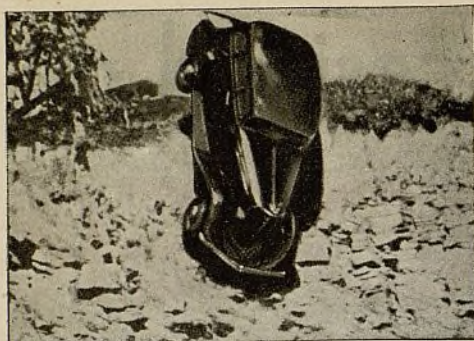
Claves: A.B.C.5a. edición; Western Union; Bentley y Particular.



CONSTRUCCION DE ACUERDO CON LAS NORMAS DE LOS MAS FINOS EQUIPOS ORIGINALES

Abril, 1934

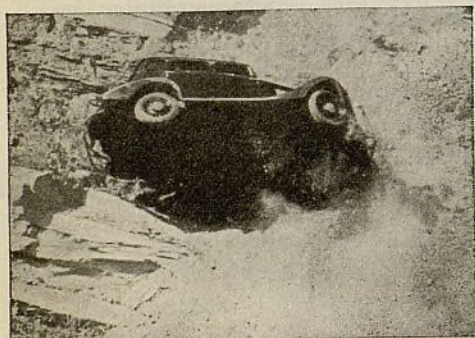
Ayuntamiento de Madrid



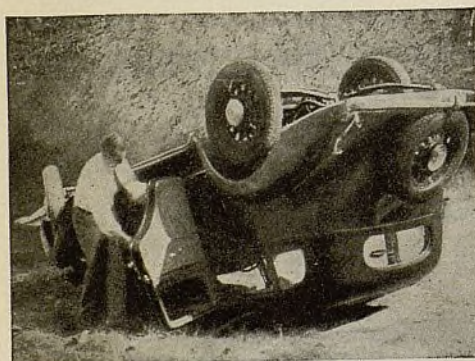
**LO EMPUJAN DESDE UNA
ALTURA DE 32 METROS**



**"DE NARICES" CONTRA LA PENA
Y SIGUE EL SUPPLICIO**



**LOS GOLPES MAGULLAN LOS
GUARDAFANGOS Y AFLOJAN EL CAPO**



**RUEDA 7 VECES EN LA CAIDA Y NI
SIQUIERA SE DAÑAN LAS PUERTAS**

Este modelo Dictador fué empujado—no una sino dos veces—a una cantera de 32 mts. de profundidad. El único daño sufrido por la carrocería de acero reforzada de acero, fué que se magullaron los guardafangos y se aflojó el capó. El chasis resistió tan bien que el coche fué puesto en marcha y conducido después de cada caída.

Los nuevos precios una demanda



SUS LINEAS BELLAS LAS INSPIRO EL AVION

La Studebaker se ha inspirado en las líneas de los aviones modernos para idear la simetría de sus nuevos modelos. En realidad, son los primeros coches de producción en serie en el mundo que realmente se aproximan al diseño aerodinámico de los gigantes aviones modernos. Y esta perfiladura de las líneas no es simplemente por razón de estilo—sino que constituye un factor de seguridad y economía.

PRUEBA OFICIAL DEMUESTRA LA ECONOMIA DEL DICTADOR

Una compañía petrolera bien conocida hizo esta prueba de economía de consumo con un nuevo Dictador. El promedio fué 21,4 millas por galón de gasolina. En la foto se ve a los jueces de la prueba, con el recipiente de vidrio de un galón, el que se colocó en el piso del coche, suministrando el combustible directamente al carburador, por medio de una manguera.



Nuevos

módicos de Studebaker inician sensacional en todo el mundo

LOS concesionarios Studebaker en el extranjero están obteniendo ganancias sensacionales! Muchos de ellos están ganando tres y cuatro veces más dinero que el año pasado!

Las exportaciones Studebaker en Marzo, fueron las más numerosas desde 1929. Y las exportaciones del primer trimestre de 1934, fueron las mayores desde 1929. Y desde 1928-29 la Studebaker nunca ha disfrutado de un semestre de Octubre a Abril tan próspero como el del mismo período en 1933-34.

Estos aumentos sensacionales indican claramente la marcada preferencia por la simetría moderna de los nuevos Studebaker. El hecho de que el Studebaker es el único automóvil 1934 de estilo 1934, en la categoría de precios módicos, se hizo evidente cuando la competencia introdujo sus nuevos modelos.

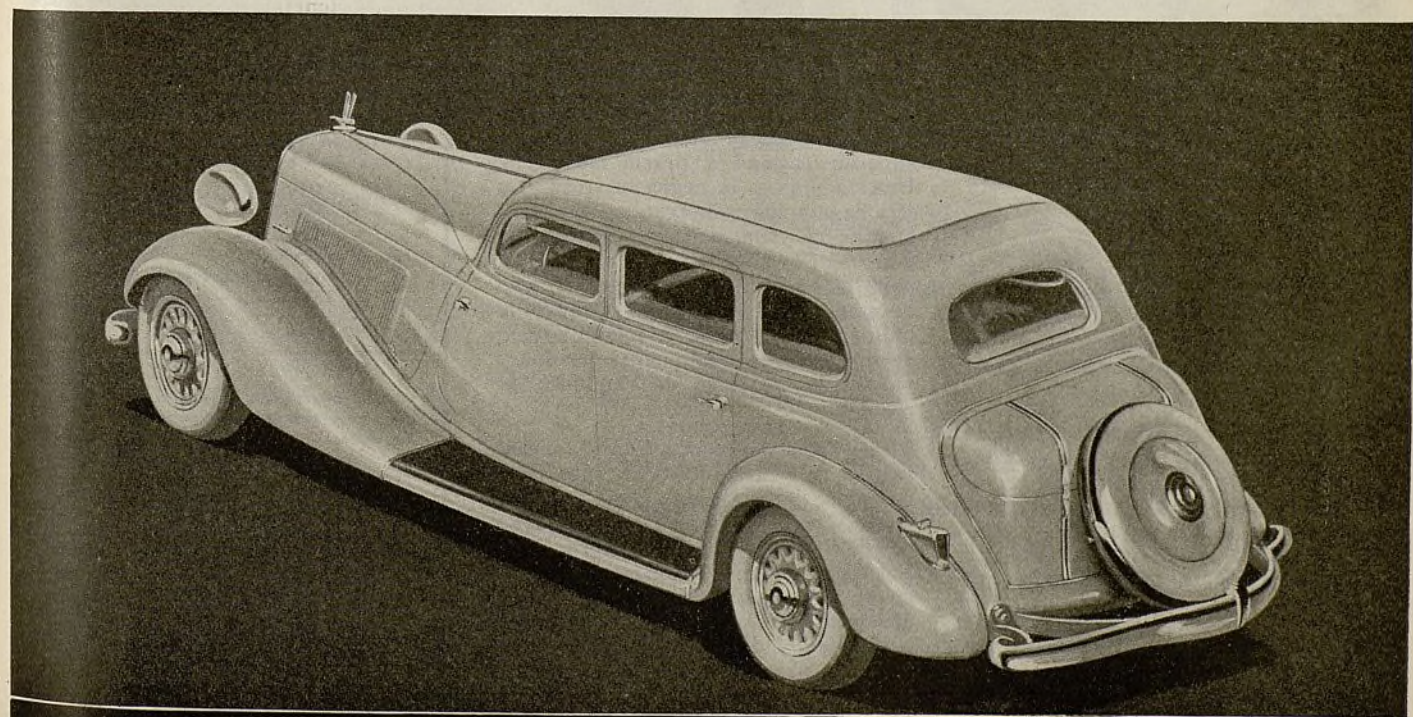
Los Studebaker 1934 son los coches de mejor construcción, de mejor apariencia y de precio más módico que registran los anales de la Casa Studebaker. Ahora cuesta de \$180 a \$700 menos que antes el adquirir uno de estos modernos Studebaker.

Y esta rebaja de precio, aunada al poder adquisitivo mayor que ahora tienen las monedas extranjeras, está fomentando las ventas Studebaker. En realidad, millares de personas que siempre quisieron disfrutar del prestigio de poseer un Studebaker, pueden ahora satisfacer sus deseos.

¡Qué oportunidad para el concesionario previsor! Es una oportunidad para competir, no simplemente por lo mejor del negocio de automóviles en la categoría de precios módicos, sino también en todas las otras categorías.

Y además de eso, el grupo Studebaker incluye camiones y ómnibus Studebaker, White e Indiana, los que actualmente están disfrutando de gran aceptación, en todas partes del mundo.

Escriba o cablegráfíe ahora solicitando datos sobre las excelentes oportunidades que le brinda la representación Studebaker. Diríjase a Arvid L. Frank, Vicepresidente de The Studebaker Pierce-Arrow Export Corporation, South Bend, Indiana. (E.U.A.) Cables: Studebaker.



MODELOS STUDEBAKER

¿CUANDO UN NEGRO NO ES EL NEGRO?

Obtenga un juego perfecto al repintar un guardabarro o una carrocería de automóvil. En los negros du Pont tiene Ud. una escala completa.

Para el promedio de los dueños de automóviles, el negro es negro y nada más. Probablemente no sabe que a su disposición hay varios negros y que uno de éstos es el EL negro para hacer juego perfecto.

Sobre Ud. recae la responsabilidad de elegir el exacto negro para su guardabarro. Para facilitarle el trabajo, du Pont le ofrece un surtido de negros que responde a todo requisito de automóvil, ya se trate de un guardabarro, ya de la completa carrocería del vehículo.

Los negros Duco* representan lo mejor de su clase, con todas las propiedades de prolongada duración y

lindo aspecto que caracterizan al acabado Duco* normal.

Las Lacas Negras dan un acabado de superior calidad a precio moderado. Una de ellas es la negra lustrosa. La otra es una negra de frontación y pulimentación. Ambas son menos costosas y muy útiles para trabajos de retoque, para obras que no justifican el gasto de emplear un negro de frotación y pulimentación, para la rehabilitación del acabado de automóviles usados y para los interiores de camiones de reparto.

Todos estos negros du Pont son acabados de características determinadas por ensayos, cuyas propiedades se establecen y aseguran ANTES de que Ud. los compre. Esto constituye para Ud. y su clientela, la garantía de que estos acabados darán absoluta satisfacción. Con estos negros, puede Ud. fácilmente desarrollar un buen negocio de rehabilitación de acabado.



Negros para Automóviles

* DUCO, DULUX y el óvalo de marca comercial du Pont, están registrados como propiedad de la E. I. du Pont de Nemours & Co., Inc., para indentificar sus productos de acabado.

Negros du Pont para Automóviles NEGROS DUCO* DE FROTA- CION Y PULIMENTACION

246-3312
246-2503
246-2048

Lacas negras

251-2039 negra brillante
251-2044 negra de frotación y pulimentación

Otros Productos du Pont para el acabado
Hay un producto du Pont para todo requisito de acabado de automóvil. Bajo las marcas Duco* y Dulux* ofrecemos pinturas, lacas, esmaltes, barnices, negros de chasis, pinturas de imprimación, pinturas tapadoras, masillas, esmaltes transparentes, y bajo el nombre de surtido Duco No. 7, limpiadores y lustres, cera, aderezo de capotas, negro de retoque, aderezo para impermeabilizar y limpiador de radiador.

E. I. du Pont de Nemours & Co., Inc.

División de Acabados

Oficina de Ventas de Exportación:

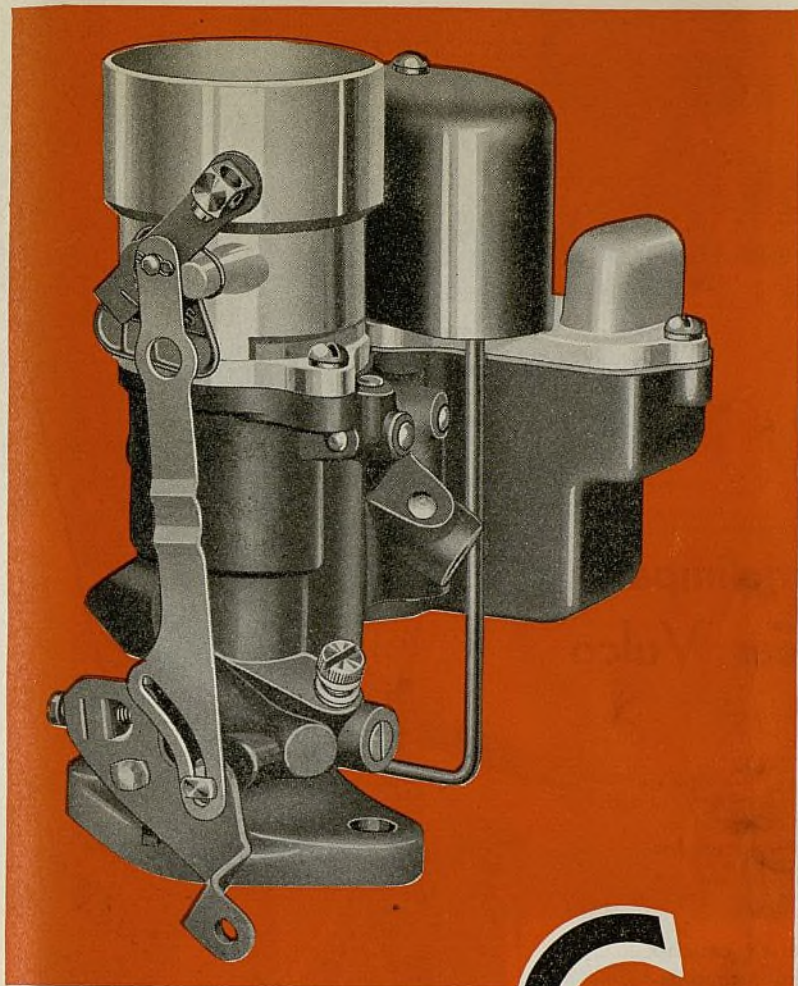
Parlin, N. J., E. U. A.

E. W. Sours, Jr., Box 135, Puerta de Tierra, San Juan, Puerto Rico.

H. H. Lank, Reconquista 336, Buenos Aires, Argentina.

E. C. Kuehl, c/o Macondray & Co., China Bank Bldg., Manila, Filipinas.

C. E. Michaux, 14, rue Lincoln, Paris VIII, Francia.



Famosos
por su
Economía

CARTER

CARBURADORES

GRATIS

*Instrucciones para la
afinación*

Las instrucciones Carter facilitan la afinación exacta de motores. A solicitud, enviaremos al interesado un juego completo de estas instrucciones para todo automóvil o camión provisto de carburador Carter.



*División de la
American Car and Foundry
Company*

MUCHO significa el hecho de que los automóviles americanos, que se han hecho famosos por su económico gasto de funcionamiento, vayan provistos de carburadores Carter.

La economía, la abundante fuerza y la fácil aceleración, que producen estos afamados carburadores, establecen un funcionamiento irreprochable, que retiene para siempre la confianza y preferencia de los dueños de automóviles.

Equipados con carburadores Carter hay ahora más automóviles americanos que los de todas las otras marcas combinadas. *En su localidad, o cerca de ella, hay un concesionario de la Carter.*

CARTER CARBURETOR CORPORATION
2834-56 N. Spring Avenue • St. Louis, Mo., E.U.A.



Este procedimiento suplementario imparte mayor firmeza a las correas Vulco Gates en V

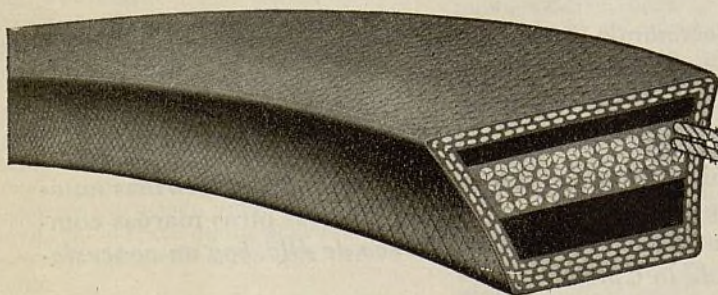
Cuerdas firmes, iguales a las que se emplean en los mejores neumáticos de tela acordonada, se utilizan en el núcleo de las correas Gates en V.

Estas cuerdas se empapan primeramente en caucho líquido puro. En la fotografía ampliada, que mostramos a la derecha, se ve este caucho líquido goteando aun de las fibras más pequeñas de la cuerda.

Cuando se vulcanizan las correas Gates, el caucho en estas cuerdas se une permanentemente a los materiales contiguos, resultando imposible su separación.

El empleo del algodón más fino y este adicional procedimiento de rellenar con caucho las cuerdas, constituyen el secreto de la mayor firmeza de las correas Gates en V.

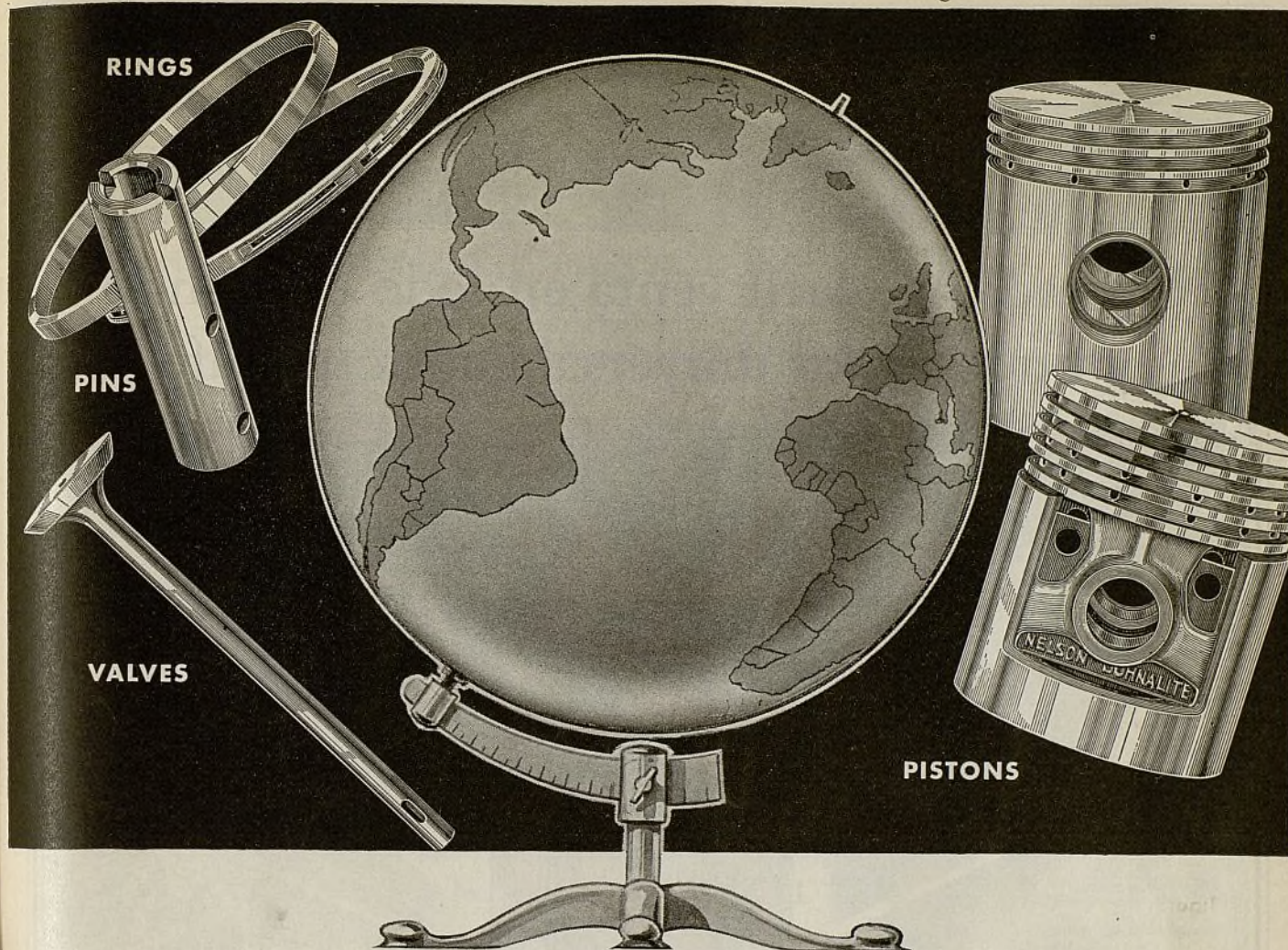
Las correas Gates en V son las únicas de su clase que se construyen con cuerdas rellenas de caucho.



*Vista seccional de una
correa moldeada Vulco
GATES en V*

Gates Rubber Co., Denver, Colo., E. U. A.

"La fábrica más grande del mundo de correas para ventiladores"



Un Servicio completo en todo lugar donde hay automóviles



Este es precisamente, el método que hemos implantado para vender nuestras piezas de repuesto en todo lugar del mundo donde hay automóviles.

El surtido McQuay-Norris comprende todas las piezas de repuesto que se necesitan para las principales reparaciones. Es el único surtido completo de piezas de repuesto fabricado bajo normas de calidad uniforme y vendido mediante una organización de alcances internacionales.

Se emplea, como equipo original, por importantes fabricantes de automóviles.

McQUAY-NORRIS MANUFACTURING CO.

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

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

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

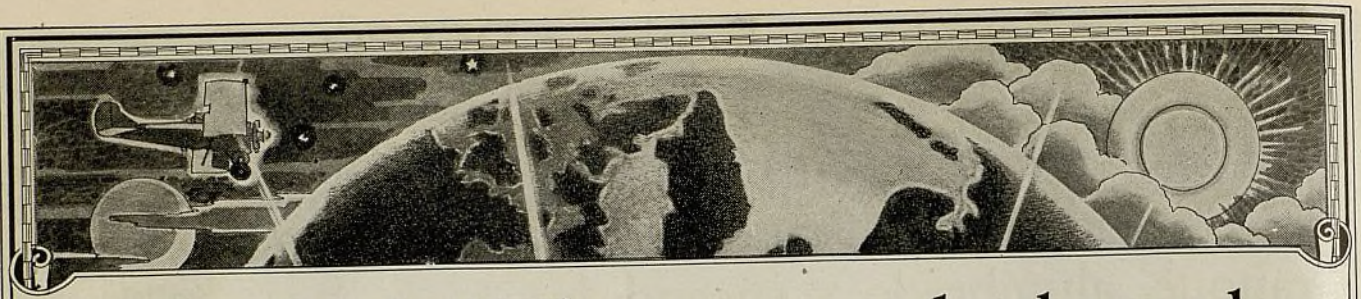
McQUAY-NORRIS

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

ANILLOS DE EMBOLOS : EMBOLOS : PASADORES : VALVULAS : COJINETES : PIEZAS PARA BOMBAS : PERNOS : BUJES

Abril, 1934

Ayuntamiento de Madrid



Un radio de fácil venta en todo el mundo y un receptor universal con fonógrafo

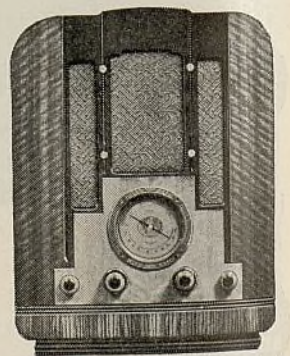
Modelo 320 — Radio-Fonógrafo de onda larga y onda corta selectiva. Equipo de bobinas de nuevo tipo regulador automático de sonoridad y altoparlante

dinámico. El fonógrafo tiene un plato giratorio de dos velocidades, reproductor magnético, brazo acústico de inercia y motor sincrónico.

2 novísimos y estupendos radios fabricados por la RCA VICTOR

DOS nuevos instrumentos que proporcionarán a los comerciantes de países extranjeros precisamente lo que han estado esperando. Ambos son radios de onda corta selectiva para gamas de onda local e internacional... receptores de onda corta cuyo rendimiento es *verdaderamente* supremo... instrumentos de belleza irreprochable y de absoluta pureza de tono. Estas cualidades entusiasmarán a todos los *dilettanti*. El cuidado escrupuloso de la técnica RCA Victor se manifiesta en todos los detalles. Un sistema completo de bobinas para cada banda... no hay bobinas de derivación... moderno cuadrante tipo de aeroplano para obtener una sintonización fácil y exacta.

EL MODELO 320 (arriba) combina este nuevo receptor de onda larga y corta con un fonógrafo moderno de gran pureza de tono. Este instrumento tendrá una venta EXTRAORDINARIA. Sirve admirablemente para satisfacer la demanda de un fonógrafo combinado con un receptor de onda corta. Ambos tienen una sonoridad perfecta y un precio muy módico. Su venta le proporcionará ganancias positivas. Pida también pormenores sobre el renglón completo de receptores RCA Victor de onda corta. Visite en seguida al distribuidor RCA Victor solicitándole detalles sobre el particular. Si lo prefiere, escriba directamente a la RCA Victor Company, Inc., División Internacional, Camden, N. J., E. U. de A.



Modelo 122 — Radio de Onda Corta Selectiva. El chasis es exactamente igual al del Modelo 320 ilustrado arriba. Contiene todas las características del modelo anterior para la onda larga y corta, así como el vistoso cuadrante tipo de aeroplano.



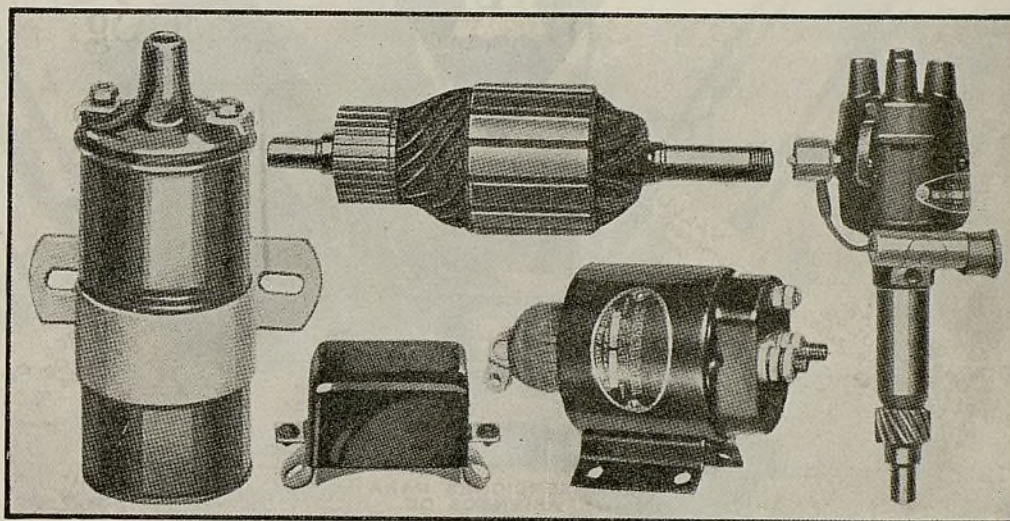
RCA VICTOR

RCA VICTOR COMPANY, INC.
Camden, N. J. "El Centro del Radio"

Emplee los productos legítimos DELCO-REMY y Northeast, para el reemplazo de las piezas de la instalación eléctrica de arranque, alumbrado y encendido.

Reemplace
con piezas
O.M.S.C.
legítimas

•
Contactos
Condensadores
Tapas de distribuidor
Rotores
Engranajes de distribución
Bobinas de encendido
Piezas de distribuidor
•



•
Inducidos
Escobillas
Cojinetes de bolas
Piezas de generador
Piezas de motor de arranque
Disyuntores o relays automáticos
Interruptores
•

MAS del 50% de los automóviles americanos está equipado con piezas eléctricas Delco-Remy y Northeast. Esto quiere decir que, en beneficio de los comerciantes, que tienen en existencias un surtido de estas piezas 'O.M.S.C.', hay un mercado permanente y lucrativo. Cuando se emplean las legítimas piezas Delco-Remy y Northeast, se asegura la satisfacción del dueño de automóvil, por la sencilla razón de que estos productos están contruidos para rendir un funcionamiento irreprochable bajo toda condición de servicio.

Los concesionarios de los productos 'O.M.S.C.' pueden también suministrarle, acumuladores Delco, bujías de encendido, filtros de aceite y otros accesorios de marca AC, radiadores Harrison, cojinetes New Departure y Hyatt, bocinas Klaxon, amortiguadores Lovejoy, gatos Walker, forro Hycoe para frenos, anillos o segmentos Pedrick para émbolos, equipo Binks para pintura por pulverización y equipos Allen para ensayos eléctricos.

● A los comerciantes de automóviles, dueños de garajes independientes y dueños de talleres de reparación: Comuníquese con el concesionario de los productos 'O.M.S.C.', en su mercado, quien le suministrará gustosamente precios y descuentos, asegurándole entregas inmediatas de sus propias existencias locales. Suministre a sus clientes los productos 'O.M.S.C.' legítimos, y así asegurará sus pedidos futuros.



OVERSEAS MOTOR SERVICE CORP.

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

Dirección telegráfica: "MOTORSERVE N. Y." Toda clave.

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

Abril, 1934

Ayuntamiento de Madrid

EL SURTIDO DISTINTIVO

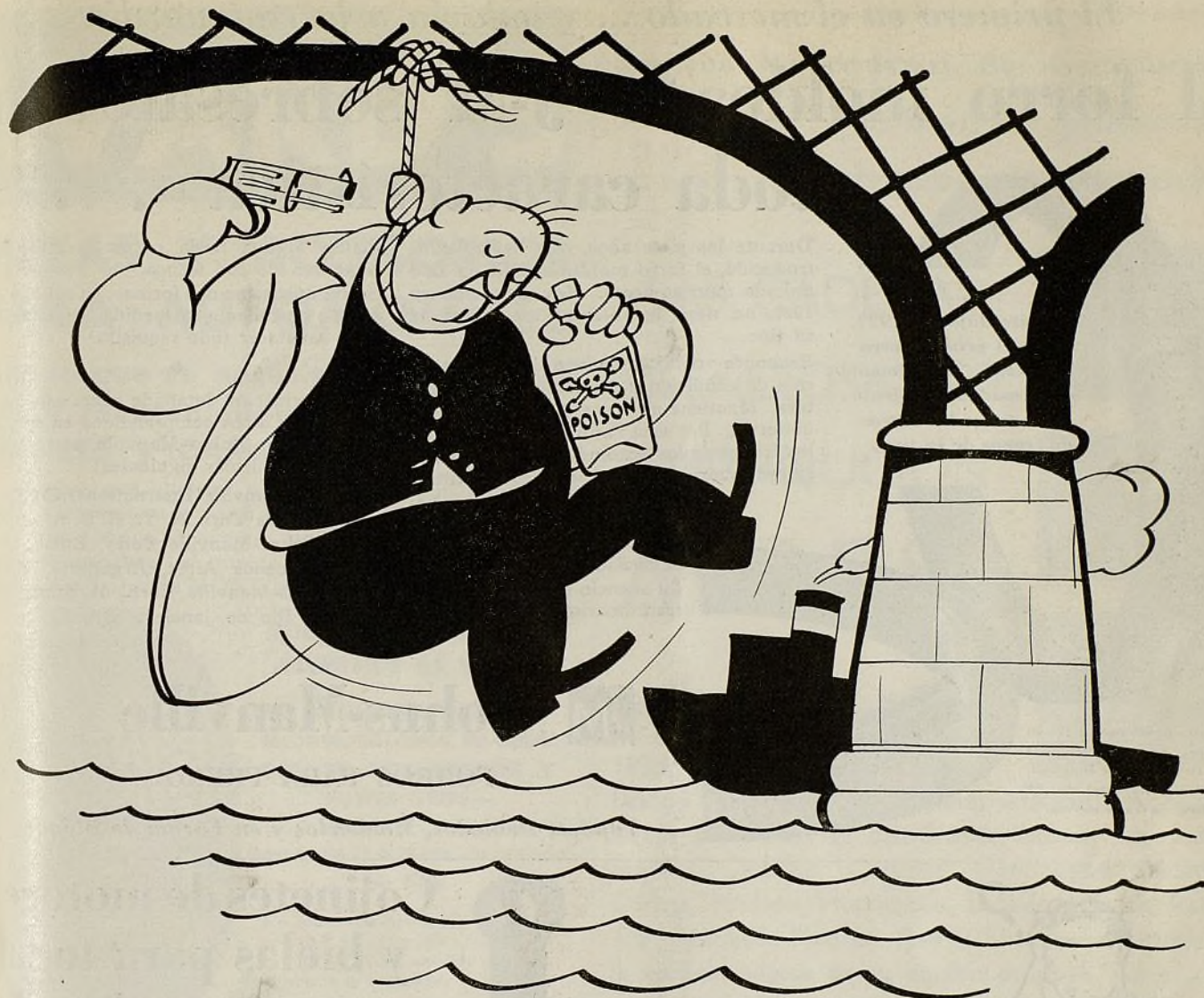


Dirección telegráfica: "Thompro-Cleveland"
Fábricas: Cleveland y Detroit, E. U. A.

THOMPSON PRODUCTS, INCORPORATED

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

Productos Thompson



Y decidió sentirse completamente seguro

ESTA ilustración muestra el lamentable, pero inevitable, fin del importador de artículos para automóviles, que descubre que ha venido comprando mercancía de ínfimo precio. Se ha dado cuenta de que los precios bajos significan invariablemente calidad inferior.

Semejante importador sufre una agonía gradual que culmina en natural muerte comercial. Se afana por descubrir a qué se debe el decaimiento progresivo de sus ventas y recurre a todo género de planes para tratar de recuperar el negocio perdido a causa de la inferior calidad de los artículos "baratos" que está ofreciendo al público.

Compárese este cuadro desolador con el orgullo y prosperidad del importador que compra sólo artículos de fina calidad, productos como los de marca RUSCO, cuya irreprochable calidad se basa sobre 100 años de experiencia en el ramo. El importador de productos RUSCO no sólo se protege a sí mismo, sino que asegura la continuación de su negocio suministrando a su clientela la calidad garantizada que se ofrece con cada artículo de esta acreditada marca.

Los comerciantes, en todo el mundo, están dando cada día mayor importancia, a los 100 años de experiencia manufacturera en que se basa la calidad suprema de todo producto Rusco.

Ganancias verdaderas y en abundancia, un negocio permanente y lucrativo y la satisfacción completa de los consumidores, son los resultados inevitables que se derivan en beneficio del comerciante que vende los productos Rusco. Bajo la gran marca Rusco ofrecemos:

Forro tejido para frenos
Forro doblado y comprimido
Forro moldeado flexible
Forro moldeado cortado a la medida
Revestimientos para embragues

Remaches
Máquinas para forrar frenos
Correas para ventiladores
Cintas para amortiguadores
Artículos especiales para el Ford y el Chevrolet

Sírvase pedirnos directamente información detallada, incluyendo muestras, precios y descuentos.

RUSSELL MANUFACTURING CO.

MIDDLETOWN, CONNECTICUT, E. U. A.

INCORPORADA EN 1834

Dirección telegráfica: "Russell, Middletown"

Depósito de fábrica en Europa: 66 Rue Hotel des Monnaies, Bruselas, Bélgica.

PRODUCTOS RUSCO

Garantizados por 100 años de experiencia manufactura



El primero en el mercado ... y todavía a la vanguardia

El forro moldeado J-M sobresale en toda característica . . .



Se introdujo en 1927, como el primer forro moldeado. Actualmente es el más sobresaliente entre todos los forros de frenos de su tipo.

Forro moldeado J-M en rollos. Se suministran dos de 10½ pies de longitud, es decir, un total de 21 pies, en cada envase.

Durante los siete años, que lleva de introducido, el forro moldeado J-M ha sido imitado muchas veces. Hoy día, como en 1927, no tiene igual entre los forros de su tipo.

Responde ventajosamente a una amplia escala de condiciones de tiempo y temperatura. Mantiene un rozamiento constante y uniforme. Por esta razón, su acción sobre los frenos de los automóviles modernos es extraordinariamente suave. Esto constituye una ventaja que lo hace especialmente adecuado a la eliminación del arrastre y acción demasiado sensitiva.

Su silencio en servicio es extraordinario. No tiene ten-

dencia alguna hacia cortar o rayar los tambores de los frenos.

Se suministra en dos formas: en rollos y en juegos cortados a la medida, en tamaños para satisfacer todo requisito.

Por información detallada sobre este forro de freno y otros comprendidos en el completo surtido Johns-Manville, sírvase escribir a las firmas siguientes:

Johns-Manville International Corp.,
Nueva York, N. Y., E. U. A.
Johns-Manville Boley, Ltda.,
Buenos Aires, Argentina.
Johns-Manville Corp. of Brasil,
Rio de Janeiro, Brasil.



Johns-Manville

FORROS PARA FRENOS

Tejidos, Doblados, Moldeados y en Forma de Bloque



Todas las lacas aparecen iguales en la lata

Pero los que se sirven de las Lacas Egyptian saben que hay una gran diferencia. Saben que las Lacas Egyptian se aplican con mayor facilidad, cubren más superficie, dan menos trabajo y molestia y duran mucho más.

Combinando una excelencia de acabado extraordinaria con facilidad de aplicación y excepcional duración, las lacas Egyptian constituyen el acabado más económico que Ud. puede emplear, cuando Ud. calcula el costo sobre la base de material, trabajo y satisfacción.

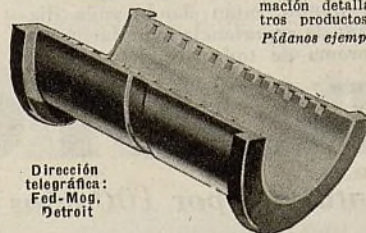
Rehabilite el acabado de los automóviles viejos o usados con la Egyptian.

THE EGYPTIAN LACQUER MFG. CO.

Departamento de Exportación

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

Dirección telegráfica: BAFILET, New York



Dirección
telegráfica:
Fed-Mog,
Detroit

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.

Pernos y tuercas para bielas.
Laminitas o calces Lunum.
Bronce en barras y metales babbitt.
Fabricamos también las famosas hélices marinas Tru-Pitch.

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.



**Mogul
FEDERAL**

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

WARD'S

PIEZAS Y ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Todo lo que se necesita para reparación y mantenimiento de los **AUTOMÓVILES y CAMIONES** Corrientes

Ya sea que sus clientes necesiten habilitaciones para garage, herramientas para talleres, piezas de repuesto, accesorios o suministros para automóviles o camiones de marcas conocidas, Ud. puede obtener los mejores a los precios más bajos de MONTGOMERY WARD.

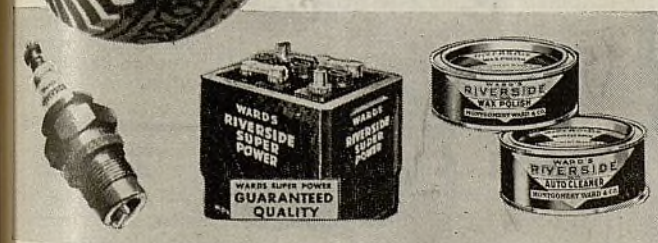


NUEVOS NEUMÁTICOS RIVERSIDE DE WARD

AIR CUSHIONS, PARA CAMIONES, BALONES, DE CUERDAS DE ALTA PRESIÓN Y POWER GRIPS—

Bastan de 15 a 20 lbs. de presión de aire.

Un ramo completo. No se puede adquirir un neumático mejor que el RIVERSIDE, sin que importe el precio ni la marca.



BUJÍAS RIVERSIDE DE WARD DE PRIMERA CALIDAD

Por fin! Una bujía de seguro y perfecto funcionamiento a un precio módico.

También Forros de Freno, Bocinas, Piezas de Faros, Herramientas, Habilitaciones para Garage, Baúles, Linternas Eléctricas Manuales, Etc., Etc., Etc.

Adquiera todos los Accesorios para Automóviles con economía de una sola casa idónea. Ahorre en flete—Ahorre tiempo—Ahorre dinero. Condiciones convenientes para agentes idóneos.

MONTGOMERY-WARD

Fundada en 1872

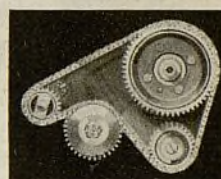
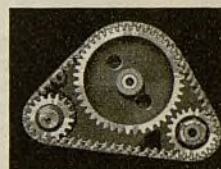
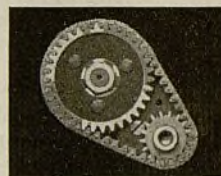
Diríjanse todas las comunicaciones al
Departamento de Exportación
CHICAGO, E. U. A.

Dirección Cablegráfica: "THORNWARD"

Pida la circular descriptiva para agentes y descuentos confidenciales del extenso ramo Ward.

Emplée las cadenas de distribución que usan los principales fabricantes de automóviles

LAS CADENAS SILENCIOSAS DE DISTRIBUCIÓN MORSE



MÁS del 80% de todos los automóviles americanos de 1933, con engranajes de distribución accionados por cadena, está provisto de cadenas silenciosas de distribución Morse. Los automóviles Cadillac, Chrysler, Continental, DeSoto, Dodge, Hudson, Hupmobile, LaSalle, Lincoln, Packard, Plymouth, Pontiac, Reo y Studebaker, incluyen la cadena Morse en su equipo original. La supremacía de la Morse es universal. Hay cadenas Morse para toda marca de automóvil dotado de cadena de distribución. Las firmas anotadas abajo gustosamente le suministrarán información detallada sobre las cadenas Morse.

REPRESENTANTES

C. Goffre & Cía.,
720 Paraná 744
Buenos Aires, Argentina

B. R. Rand
Rua Senador Dantas 37
Rio de Janeiro, Brasil

Manuel Guelfi
1101 Cerro Largo 1125
Montevideo, Uruguay

Cárlos Delgado Jaime
Apartado 1459
Bogotá, Colombia

J. E. Estrada
Apartado 676
México, D.F., México

Gonzalez del Real
Apartado 1296
Habana, Cuba

MORSE CHAIN COMPANY

División de la
Borg-Warner Corporation

ITHACA
NEW YORK, E.U.A

Letchworth, Herts., Inglaterra

Abril, 1934

Ayuntamiento de Madrid

AMERICAN BRAKEBLOK

Se instala con facilidad en reemplazo de todo otro forro de freno

El American Brakeblok es completamente diferente de todo otro forro de freno, tanto en características generales como en funcionamiento práctico. Sin embargo, puede instalarse con suma facilidad, en reemplazo de todo otro forro, sin cambio alguno en los frenos originales o método de instalación de los mismos.

★ ★ ★

REEMPLACE el forro desgastado de los frenos de automóviles, camiones u ómnibus, con el famoso forro de freno de seguridad American Brakeblok. El método de instalación es idéntico al original y el resultado, mucho más exacto y satisfactorio que el proveniente de los forros ordinarios.

El American Brakeblok es un material sólido, de densidad homogénea, formado bajo presión, tratado al calor y esmerilado a tamaño preciso. Produce paradas más rápidas, suaves y seguras, bajo toda condición de servicio, y retiene su ajuste durante mayores períodos de tiempo. No se hincha ni quema. Es inafectado por la edad, clima o temperatura. No hay otro forro de freno que se compare en



funcionamiento con el American Brakeblok.

En la forma de rollo, una pequeña existencia de sólo diez rollos sirve para atender a 125 marcas y 400 modelos de automóviles y camiones livianos, permitiendo satisfacer 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 emperadura. 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, Michigan, 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



*Esta cadena de distribución
dura mucho más*

Cada parte de esta cadena se hace con suma exactitud y se trata al calor, para asegurar un mínimo desgaste natural uniforme. Por su construcción, funciona sin ruido y dura mucho tiempo. Concesionarios en todo país del mundo.

**BALDWIN-DUCKWORTH
CHAIN CORPORATION**

Fábricas en Springfield, Mass., y
Worcester, Mass., E.U.A.

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



Belden

7777

en juegos en cajas de cartón individuales para la venta a dueños de automóviles.



Belden

7777

en carretes de 100 pies para servicio de brigadas.

**EL ALAMBRE DE INFERIOR CALIDAD
RESULTA INUTIL**

en los modernos motores de gran compresión. Los cables corroidos o defectuosos desperdician el calor del encendido, el combustible y la fuerza motriz. Como el 50% de todos los automóviles de más de un año necesitan nuevos alambres de bujías de encendido. Examine estos alambres cada vez que inspeccione las bujías de encendido, ajuste sus electrodos o rectifique cualquiera otra parte del sistema eléctrico. Reemplace todos los alambres con el Belden 7777, los cuales le ofrecen segura garantía contra irregularidades.

BELDEN MANUFACTURING CO.
4653 W. Van Buren St., Chicago, Ill., E.U.A.

Belden

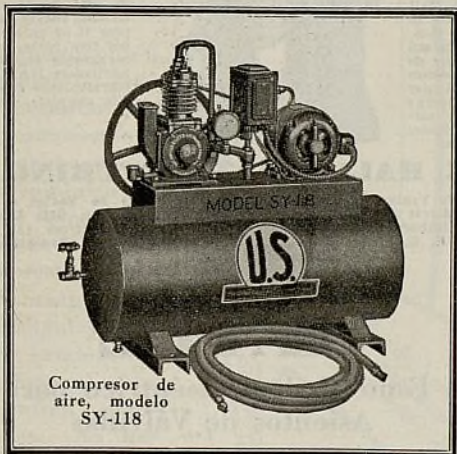
Dirección telegráfica:
Beldenite, Chicago

7777 Alambres de bujías de encendido de tipo normal de aeroplano

Compresores de aire

U.S.

Son famosos en el mundo, por su funcionamiento económico exento de irregularidades y prolongada duración.



Compresor de aire, modelo SY-118

POR SER CONSTRUIDOS POR INGENIEROS, que siempre han marchado a la vanguardia del progreso en este ramo, desde hace un cuarto de siglo, los compresores de aire U.S. se conocen en todas partes del mundo como los más satisfactorios en funcionamiento práctico. Debido a la superior calidad de sus materiales, se puede estar seguro de muchos años de servicio económico exento de irregularidades y molestias. El modelo SY-118, ilustrado aquí, es un compresor de aire automático, de tipo sencillo, provisto de motor de $\frac{1}{4}$ de caballo de fuerza, depósito de 18 galones y manguera de aire con mandril. Se envía en caja de embalaje reforzada, para asegurar su entrega en perfectas condiciones al comprador en el extranjero.



THE UNITED STATES AIR COMPRESSOR COMPANY

Cleveland, Ohio, E. U. A.

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

Compresores de aire
Torres surtidoras de aire
Equipos para la lubricación o engrase
Sistemas para el lavado de automóviles
Levantadores hidráulicos

Ahora

puede Ud. hacer trabajos de rehabilitación de cilindros, con **MAYORES GANANCIAS**

Actualmente, la reparación de motores constituye un negocio más importante que nunca. Cada día acrecienta el número de dueños de automóviles que rehabilitan los cilindros, por saber que esta es la manera más efectiva de restablecer el *buen funcionamiento* de sus vehículos, a un gasto comparativamente moderado.

Un cuarto de siglo de progresos técnicos ha habilitado a la STORM para perfeccionar una perforadora de cilindros de sorprendente rendimiento, sencillez mecánica y fácil manejo, que por su precio tan moderado, puede aprovecharse en todo tal'er, para ejecutar el trabajo sobre una base *verdaderamente lucrativa*, a la completa satisfacción de la clientela.

El NUEVO modelo N-S de máquina STORM

Esta es una perforadora de cilindros de gran precisión, rápida, fácil de manejar y de amplia escala . . . a un **PRECIO BAJO**. En un solo corte, perfora el cilindro dándole un acabado de espejo. Completa un cilindro de longitud corriente, en 6 minutos. Tiene suficiente despejo para perforar el último cilindro sin quitar el bloque del chasis. Un solo cortador sirve para la escala completa. No hay "extras" que comprar.

Dos tamaños diferentes

Para todo cilindro de $2\frac{1}{2}$ " a $4\frac{1}{2}$ " de diámetro interior. Tiene dos velocidades de husillo.

Para todo cilindro de $2\frac{1}{2}$ " a 4" de diámetro interior. Con una sola velocidad de husillo.

Dispositivo de centración—Tres mandíbulas de posición fija en la cabeza del cortador y accionadas por una rueda manual colocada en la parte superior de la máquina.

Micrómetro especial—Permite el ajuste exacto del cortador sin quitarlo de la máquina. El cortador puede también quitarse y colocarse de nuevo sin perturbar el ajuste primitivo.

Positiva alimentación por tornillo—Aceptada como la alimentación mecánica más uniforme de todas. La única máquina con cortador amovible provista de esta gran ventaja.

Equipada con motor de $\frac{1}{4}$ caballo de fuerza, de 110 voltios, 60 períodos, para corriente alterna. Se considera especial todo motor eléctrico de otras características.

Se construye de acuerdo con las altas normas de calidad que han dado tanta fama a todos los equipos STORM. Se suministra completa. No hay nada más que comprar.



Pídanos información completa y precios.

STORM MFG. CO., Inc.

Departamento de Exportación:

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

Claves: Bently, A.B.C.5a. edición y Western Union.
Dirección telegráfica: Widbloco, New York

EL PROCEDIMIENTO STORM

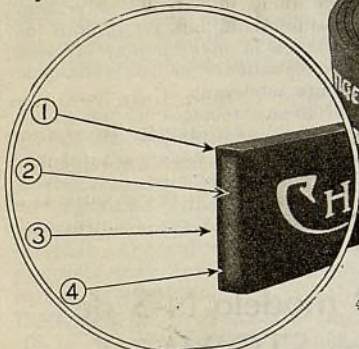
El método EXACTO para rehabilitar cilindros

Un forro

para todo tipo de freno

CHALLENGE

WOVEN-MOLD forro tejido y moldeado para frenos



1. Exactitud de moldeado—Flexibilidad.
2. Eficacia de tejido—Duración extrema.
3. Inmune al agua.
4. Impregnación de LAKONITE, por acción de enfriamiento, para obtener constante seguridad.

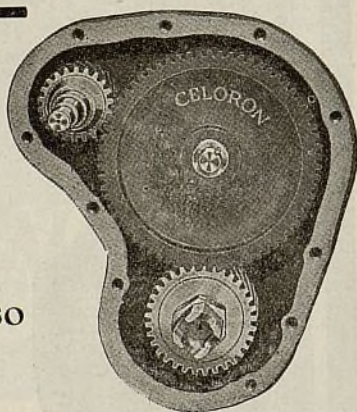
EL CHALLENGE WOVEN-MOLD tejido y moldeado es un forro para freno de insuperable calidad, construido para satisfacer los requisitos de todo tipo de mecanismo de enfrenamiento. No sólo es tejido y moldeado, sino también tratado por el procedimiento de LAKONITE (patente pendiente) el cual aumenta tanto su eficacia y duración que su instalación asegura la eficacia de un casi perfecto "freno nuevo" y un funcionamiento exento de molestias bajo toda condición de servicio y clima.

MANNING J. SMITH BELTING CO., Philadelphia, Pa., E.U.A.

Departamento de Exportación: 116 Broad Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.
Dirección telegráfica: "LEFELDHUN." New York

—otro mejor trabajo de reparación—

se ha instalado un engranaje silencioso de distribución CELORON



EL empleo de una pieza de repuesto, que no sea de la más alta calidad posible, en reemplazo de una pieza de motor tan importante, como es el engranaje de distribución, resulta siempre muy desventajoso para el cliente. Para satisfacer a su clientela, muchos talleres de reparación están ahora instalando los engranajes silenciosos de distribución CELORON—los mismos engranajes que, para la dotación original de sus motores, utilizan numerosos fabricantes americanos. Los engranajes CELORON absorben la vibración, acentúan el funcionamiento silencioso del motor y aseguran una exacta distribución permanente. Le conviene a Ud. enterarse de los productos CELORON. Pídanos catálogo.

CONTINENTAL-DIAMOND FIBRE CO.

Fábrica y Oficinas
Newark, Del., y Bridgeport, Pa., E. U. A.
Departamento de Exportación:
39 Water Street, Nueva York, E. U. A.
Dirección telegráfica: WIDBLOCO

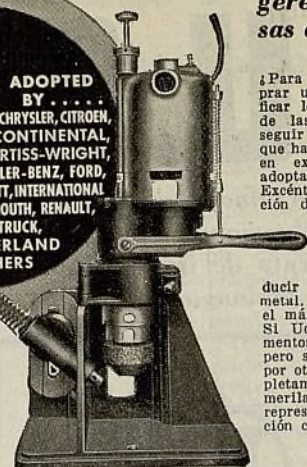


Perfecto!

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,
CURTISS-WRIGHT,
DAIMLER-BENZ, FORD,
G.M.C. TRUCK, HALL-SCOTT, INTERNATIONAL
TRUCK, LEYLAND, PLYMOUTH, RENAULT,
REO, WHITE TRUCK,
WILLIS-OVERLAND
AND OTHERS



La esmeriladora Hall para el asiento de válvula, modelo E-S, se vende completa con motor y aderezador 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 Esmerilado Excéntrico Hall para la rectificación de los asientos de válvulas, en sus talleres? ¿Por qué no sigue el concepto 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. Pída a nosotros 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

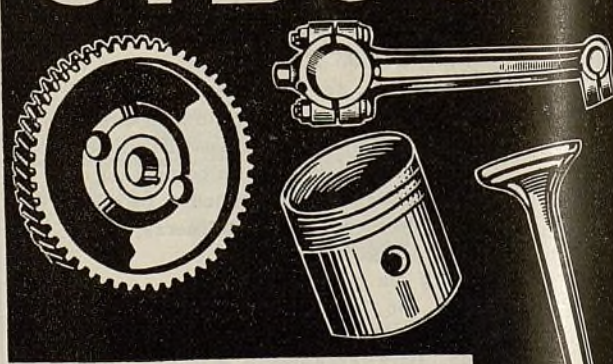
Gerente de Ventas en la Argentina:
Sr. Otto Ebersson,
Casilla de correo 127, Buenos Aires, Argentina.

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

HALL

Esmerilador Excéntrico para Asientos de Válvulas

GIBSON



PIEZAS DE REPUESTO PARA EL FORD Y EL CHEVROLET

Cuando Ud. compra de la Gibson todas sus piezas de repuesto para el Ford y el Chevrolet, obtiene productos de la más alta calidad, muy bien proyectados y contruidos, y protegidos por una garantía absoluta. Un pedido, una factura y un embarque, es el método sencillo, seguro y económico de comprar todas sus piezas de repuesto para el Ford y el Chevrolet de la GIBSON COMPANY.

No olvide pedirnos ejemplar gratuito de nuestro nuevo catálogo, recientemente impreso, en que incluimos información completa sobre abastecimientos diversos, accesorios, equipos y piezas de repuestos, para todo automóvil y camión, comprendiendo el Ford, el Chevrolet y el Plymouth.

THE GIBSON COMPANY

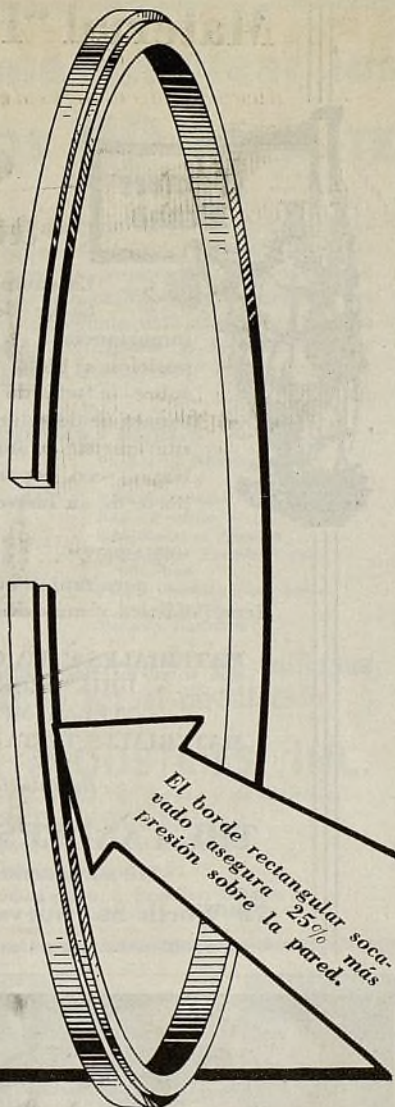
Establecida en 1898
INDIANAPOLIS, INDIANA, E.U.A.
Dirección telegráfica: "Gibsonco"



EL NUEVO

anillo de compresión raspador

HASTINGS SCRAPER



Muchos modernos motores de alta velocidad y gran compresión necesitan un gobierno de compresión y de aceite en mucho mayor grado que el suministrado por el anillo de compresión de tipo corriente. El nuevo anillo de compresión raspador Hastings Scraper, con su borde rectangular socavado y mayor presión, suministra la adicional eficacia que requieren semejantes motores. No hay otro que lo supere o ventaja en evitar el escape y en reducir el consumo de lubricante.

El anuncio

de esta importante adición al surtido de anillos de émbolos Hastings, está en armonía con el método de la fábrica Hastings de producir un surtido completo de anillos de émbolos, en consonancia exacta con los más recientes progresos en la construcción y perfeccionamiento de anillos de émbolos. Es este método, en coordinación con la costumbre invariable de mantener las más agradables relaciones comerciales con sus concesionarios en el país y el extranjero, lo que ha colocado a la organización Hastings entre las principales fábricas americanas de anillos de émbolos. A esta actitud racional se debe el hecho de que las ventas de anillos Hastings en el extranjero fueran en 1933 como un 75% mayores que las del año anterior.

A solicitud, le enviaremos gustosamente información completa sobre la representación de los anillos Hastings, lo mismo que pormenores acerca de estos afamados productos. Sirvase escribirnos.

ANILLOS DE EMBOLOS

HASTINGS

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

Departamento de Exportación:
5713 Euclid Avenue, Cleveland, Ohio, E. U. A.
Dirección telegráfica: Hastings, Cleveland

Emplee anillos de émbolos de construcción americana en automóviles de construcción americana.



Los dueños de automóviles insisten
ahora en comprar las mejores
bujías de repuesto

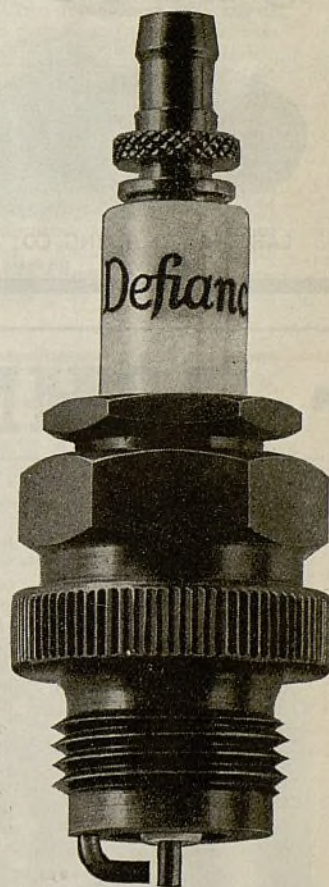
—y por esta razón, prefieren las

Defiance

La calidad adicional de las bujías de encendido Defiance significa para Ud. una cantidad adicional de lucrativas ventas. Los dueños de automóviles, en todas partes, saben que necesitan mejores bujías de encendido de repuesto y que las de marca Defiance se construyen especialmente para el servicio de repuesto.

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

Una de las más grandes fábricas de muelles del mundo



MUELLES

LAHER
para AUTOMOVILES y

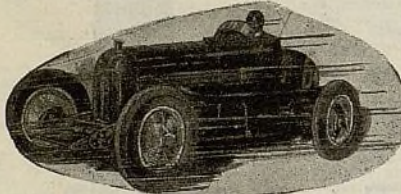
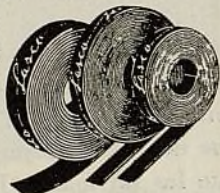
CAMIONES

Compre sus muelles de repuesto de la LAHER AUTO SPRING CO., una de las más grandes y antiguas fábricas de muelles del mundo. Ofrece un surtido completo de muelles de tipos corrientes, de todo tamaño, para toda marca de automóvil y camión. Más de 75.000 muelles completos y láminas para los mismos, en existencia permanente, para entregas inmediatas. Ajuste perfecto. Superior calidad. Precios económicos. Embarques directos de San Francisco o de Oakland. Invítamos la correspondencia de los comerciantes y concesionarios del ramo. Sirvase pedirnos, por carta o por telegrama, catálogo y precios.

FORRO DE FRENO

Lasco
TRADE MARK REGISTERED

en tipo
tejido y
en tipo
moldeado

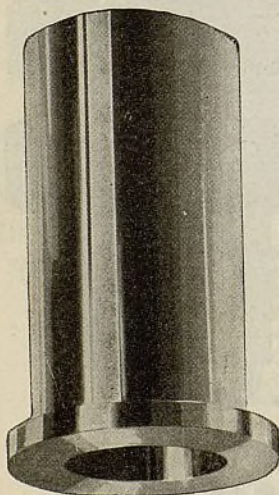


LAHER AUTO SPRING CO., OAKLAND CALIFORNIA, E.U.A.

Dirección telegráfica: Laherauto

La elección de Luis Meyer, Ernie Triplett y otros grandes campeones de la pista de carreras. Lo emplean millares de dueños de automóviles y camiones. Lo representan y venden más de 300 firmas al por mayor en los Estados Unidos. Su seguridad es a prueba de calor, carga y declive. Funciona sin ruido, sin resbale, sin recalentamiento y sin rayar el tambor. Cuesta menos porque dura más. Para todo automóvil y camión. Un producto LAHER. Por carta o por telegrama, pidanos catálogo y precios.

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.

Escríbanos 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: "JONBRON," New York

Fábrica en: NEW CASTLE, PA., E.U.A.

BRONZE

Material "Pioneer 40X"
para
capotas de
automóviles



La composición negra como el azabache del "40-X" tiene verdadera importancia . . . Después de meses de exposición al hielo y al sol abrasador, el barniz sobre la tela de dril del fabricante de la capota se deteriora y descolora . . . Frotando suavemente la superficie del "40-X" con un trapo seco, se restaura una sorprendente parte de su lustre.

"SEATEX" . . . una piel de topo encauchada . . . para tapicería de ómnibus y camiones . . . firme, elástica y muy durable.

MATERIALES PARA CAPOTAS DEPORTIVAS
DRIL NEGRO ACEITADO
TELAS IMPERMEABLES
MATERIALES LISTADOS PARA PERSIANAS

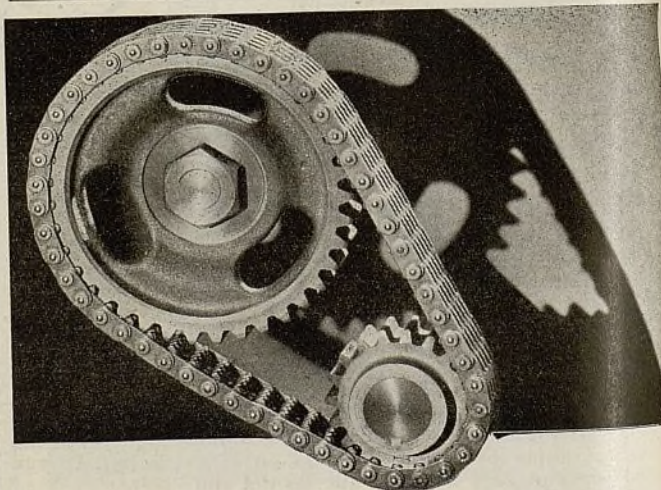
Establecida en 1886

THE LANDERS CORPORATION

Departamento de Exportación

70 Worth St., Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: Davtexcoe, New York



LINK-BELT

La cadena de distribución de
ajuste automático

De instalación en centros fijos, sin ajuste. Tiene ajuste automático, que comprende un dispositivo para evitar la reacción o vibración, cosa esencial para el correcto funcionamiento de los modernos motores de alta compresión y velocidad.

LINK-BELT COMPANY, Indianapolis, Ind., E. U. A.

Dirección telegráfica y por radio: "Linkbelt"

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

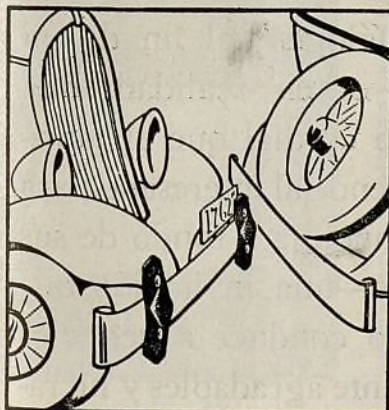
CINCINNATI, OHIO, E.U.A.

Dirección telefónica: Alini, Cincinnati

GERENTES EN EUROPA

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

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, faros 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 comprendidos 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 trasera
Tapitas de válvulas "Sta-On"
Espejos de tráfico
Espejos para camiones
Limpiadores de parabrisa
Tiras para limpiadores de parabrisa
Almohadillas para pedales
Pedales de acelerador
Tapas de depósito de gasolina a prueba de robo
Ornamentos de radiador
Escalones de estribo
Amortiguadores neumáticos para puertas
Fondo de freno
Correas de ventilador
Interruptores
Manguera de radiador

Pídanos nuestro catálogo de 50 páginas.

Venda un ACUMULADOR "ACTIVO" y no uno meramente "ATRACTIVO"



Todos los acumuladores aparecen iguales en el anaquel o la ventana de una tienda. Algunos se arreglan bien para que aparezcan más bonitos. Pero es el pesado y continuo servicio diario, en el automóvil del cliente, lo que pronto pone de evidencia los puntos débiles del llamado acumulador de ganga o barato. La frecuente rectificación puede mantenerlo en servicio, pero esto representa un gasto adicional para el cliente . . . ¿Por qué no le vende un acumulador verdaderamente bueno? ¡Véndale un Exide! Ud. puede confiar absolutamente en que el Exide dará al cliente un servicio prolongado de irreprochable funcionamiento, exento de molestias, inconvenientes y gastos innecesarios. Esta es la clase de servicio de acumulador que aportará mayor reputación y mejores ganancias a su establecimiento, a la larga.

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 42nd Street
Nueva York, N. Y., E.U.A.

La fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo servicio



Exide

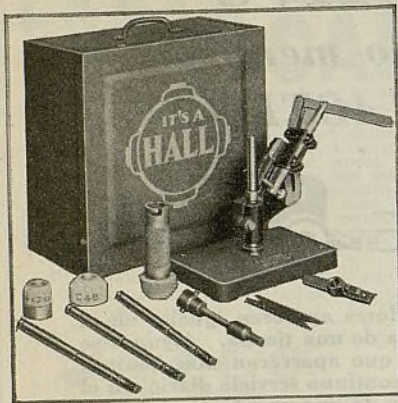
El acumulador de larga vida

Esmeriladora de Asiento de Válvula

HALL FLEX-CENTRIK

Esmeriladora de Asiento de Válvula

Una esmeriladora práctica y económica para rectificar los asientos de válvulas de aleaciones de acero o de hierro fundido.



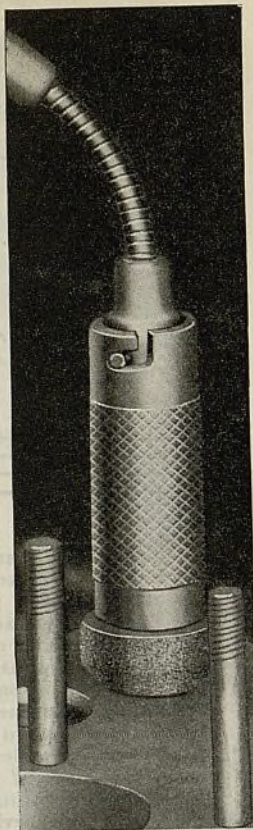
Se suministra completa, en caja metálica, como se ilustra aquí, incluyendo aderezador de diamante, 3 guías de extensión, 3 ruedas amoladoras, cuerpo de esmeriladora, propulsor y guía de tipo flexible y llaves. Sólo hay otra esmeriladora de asiento de válvula, que es mejor que la presente, y ella es la esmeriladora excéntrica HALL, anunciada en la página 56 de esta revista.

The Hall Manufacturing Co.
Toledo, Ohio, E.U.A.

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:
Sr. E. M. Gonzalez,
Calle 21, No. 450,
Habana, Cuba.



Deja claro todo el parabrisa de un lado al otro

Trico "Visionall"

Limpiador automático de parabrisa

Pídanos catálogo en que damos información detallada de todos los limpiadores de parabrisas, accesorios de marca Trico y las trompetas Claireon.

TRICO PRODUCTS CORPORATION



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

Pida catálogos

Los fabricantes de productos que se anuncian en esta revista, no pueden, por obvias razones, dar una exposición detallada de sus productos en el limitado espacio de un anuncio.

Por regla casi invariable, los fabricantes preparan especialmente para el uso de los interesados, catálogos en que detallan minuciosamente sus productos. Estos catálogos contienen siempre información muy interesante e importante para los comerciantes del ramo.

"Pida catálogos" al fin de un anuncio, es en realidad, una invitación cordial que el fabricante extiende al interesado para que se imponga a fondo de sus productos—una invitación que a menudo conduce a negocios mutuamente agradables y lucrativos.

Más de una gran empresa comercial ha resultado de la lectura de un catálogo.

Pida catálogos. Le conviene mucho.

Cada marca de automóvil americano lleva ahora uno o más **PRODUCTOS BENDIX**

La BENDIX construye: los nuevos frenos mecánicos Bendix de acción equilibrada, los frenos Bendix B-K de gobierno por fuerza de vacío, el nuevo gobierno automático de embrague Bendix B-K, los carburadores Bendix Stromberg con gobierno termostático para la velocidad baja y gobierno automático para el estrangulador de aire, y más de cien otros famosos productos de fama internacional, extensamente empleados en automóviles, aviones, embarcaciones marinas y numerosas aplicaciones industriales. Y cada producto de este gran surtido es, en casi todo caso, el principal de su ramo. Más de 50 millones de automóviles, en todas partes del mundo, están equipados con Productos Bendix.

BENDIX PRODUCTS CORPORATION

401 Bendix Drive, South Bend, Indiana, E. U. A.

(SUBSIDIARIA DE LA BENDIX AVIATION CORPORATION)

Representantes de Ventas para la América Latina

AMERICAN STEEL EXPORT CO., INC.

347 Madison Ave., Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telefónica: AMSTA

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 oportunidad de para lucrativas ventas que los de toda otra marca. Desde una sola fuente central de abasteci-

miento, 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 los forros moldeados flexibles BODY-GARD, LIFE-GARD, AUTO-GARD y MOTO-GARD, los forros tejidos ATLAS, GIANT ATLAS, COASTGARD y BODYGARD y el forro comprimido hidráulicamente QUAKER, ade-

más de revestimientos para embragues, forros para mecanismos transmisores, cintas para amortiguadores, cordones para capó de motor, empaquetaduras anulares para bombas, empaquetaduras metálicas en espiral para vástagos de válvulas, etc.

ATLAS ASBESTOS CO.

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

Dirección telefónica: Lasbest

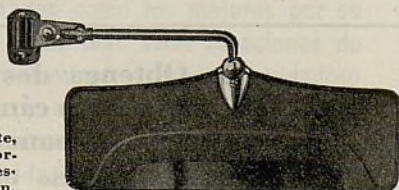
ALETAS DE VENTILACION FULTON NO. 40 de Fácil Instalación



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.



No Chisporrotea
Sino Que Chispea

BUJIAS DE ENCENDIDO

Edison

SPLITDORF

Marca de Fabrica

Thomas A Edison INC.

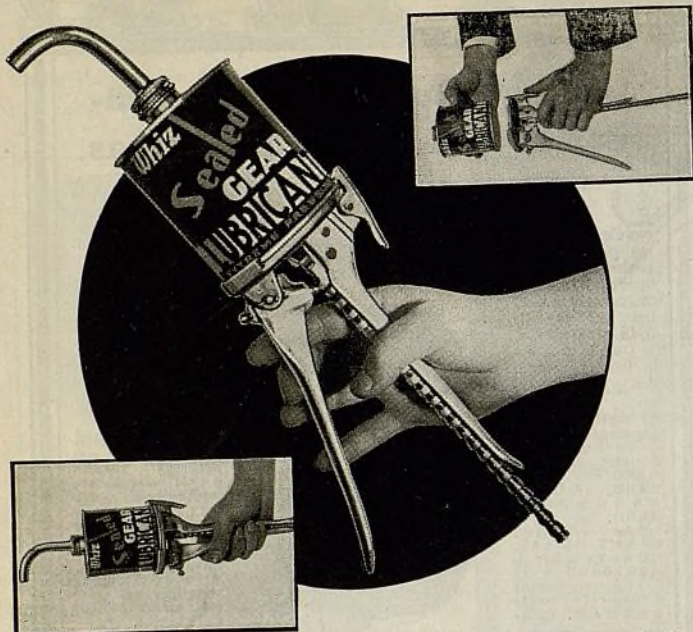
División Internacional

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

Dirección telefónica: ZYMOTIC. Todas las claves

NUNCA JAMAS

NI TRABAJO SUCIO, NI EQUIPOS COSTOSOS

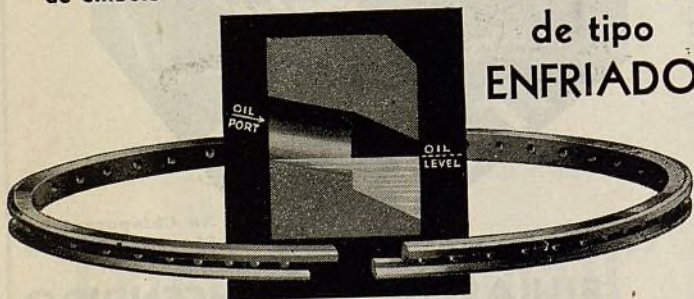


Con los envases patentados y el Eyector Whiz, la grasa se introduce en el diferencial y el cambio de marcha sin tan siquiera ensuciarse las manos. La lata se ajusta en el Eyector como se ve en el grabado. No se necesitan comprar grasas en tambores, o bombas y equipos costosos. Por fin se puede engrasar de manera limpia. Al apretar el mango del Eyector, el émbolo hace que la grasa salga. Se suministra en envases cerrados de 1, 2 o 3 libras. Pídanos información detallada.

The R. M. Hollingshead Co., Camden, N. J., E. U. A.

MAS KILOMETROS DE REGULACION DE ACEITE

con los
anillos
de émbolo **INTERNATIONAL**
de tipo
ENFRIADO



LA sección transversal ampliificada muestra, con toda claridad, cómo funciona el anillo de émbolo INTERNATIONAL de tipo enfriado. Se conserva permanentemente un nivel de aceite definido, lo que asegura una lubricación regulada y el enfriamiento del anillo, evitándose la formación y acumulación de carbón u hollín en la ranura y en los orificios. Cuando la ranura recibe más aceite que la cantidad que puede contener, los orificios de aceite devuelven el exceso a la caja del cigüeñal, en lugar de permitir su aspiración en las cámaras de explosión del motor.

El aceite en exceso, quemado en las cámaras de explosión, significa mayor gasto en lubricante. También significa que habrá necesidad de desalojar el carbón con mayor frecuencia, esmerilar las válvulas más a menudo y limpiar o renovar repetidamente las bujías de encendido sucias.

Fabricamos también los anillos de émbolo "Popular", los cuales se venden en juegos completos, para el Ford y el Chevrolet, a precios económicos.

Necesitamos todavía representantes o concesionarios en varios mercados importantes. Queda Ud. cordialmente invitado a entablar correspondencia sobre nuestra representación.

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

Indice de los Anunciantes

Aluminum Industries	55
American Automatic Devices Co.	55
American Brakeblok Corp.	50
American Steel Export Co.	3
Aro Equipment Co.	2da Cub.
Atlas Asbestos Co.	57
Auburn Automobile Co.	1
Automotive Gear Works	37
Baldwin Duckworth Chain Corp.	50
Belden Mfg. Co.	50
Bendix Products Corp.	57
Carter Carbureter Corp.	41
Champion Spark Plug Co.	3ra Cub.
Chrysler Export Corp.	27, 29, 31
Continental Diamond Fibre Co.	52
Defiance Spark Plugs, Inc.	53
E. I. duPont de Nemours & Co.	40
Edison, Thos. A., Inc.	57
Egyptian Lacquer Mfg. Co.	48
Electric Storage Battery Co.	55
Federal Mogul Corp.	48
Fulton Mfg. Co.	57
Gates Rubber Co.	42
Gibson Co.	52
Goodyear Tire & Rubber Co.	4ta Cub.
Hall Mfg. Co.	52, 56
Hastings Mfg. Co.	53
Hollingshead, R. M., Co.	58
Hudson Motor Car Co.	1ra Cub.
Hupp Motor Car Corp.	35
International Piston Ring Co.	58
Johnson Bronze Co.	54
Johns-Manville Intl. Corp.	48
Laher Auto Spring Co.	54
Landers Corp.	54
Link-Belt Co.	54
McQuay-Norris Mfg. Co.	43
Morse Chain Co.	49
Overseas Motor Service Corp.	45
Perfect Circle Co.	33
Preest-O-Lite Storage Battery Co.	60
Raybestos Division of the Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc.	59
RCA Victor Co.	44
Reo Motor Car Co.	4
Russell Mfg. Co.	47
Shaler Co.	58
Simmons Mfg. Co.	59
Smith, Manning J., Belting Co.	52
Storm Mfg. Co.	51
Studebaker-Pierce-Arrow Export Corp.	38, 39
Thompson Products, Inc.	46
Trico Products Corp.	56
U. S. Air Compressor Co.	51
U. S. Asbestos Division of Raybestos-Manhattan, Inc.	34
U. S. Axle Co.	59
Van Norman Mch. Tool Co.	2
Ward, Inc., Montgomery	49
Willard Storage Battery Co.	36
Witherbee Storage Battery Co.	59

Obtenga dos ganancias reparando cámaras de aire de esta manera tan fácil

Unase al Servicio Universal Shaler de Reparación de Cubiertas y Cámaras de Aire de Neumáticos



Más de 42.000 "miembros autorizados", en todas partes del mundo, están ganando más dinero haciendo mejores reparaciones de cámaras de aire con los Parches en Caliente de Shaler... un método demostrado por más de veinticinco años de supremacía. Le invitamos cordialmente a unirse a este gran servicio... La inversión es pequeña... las ganancias son buenas... y no necesita Ud. de experiencia para hacer reparaciones de cámaras con estos parches en caliente. Permítanos mostrarle cómo puede Ud. desarrollar este remunerativo negocio. Pídanos información completa.

THE SHALER COMPANY
MILWAUKEE, WIS., E. U. A.

Dirección telegráfica: SHALERIZE

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.



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 irreproachable. Sírvase pedirnos catálogo y precios.

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

Raybestos

Revestimientos de embragues

Un surtido completo de revestimientos tejidos y moldeados, para embragues de automóviles, constituye invariablemente un importante negocio para todo comerciante del ramo. Nuestros revestimientos de embragues aseguran completa satisfacción, como piezas de repuesto, a causa de que se emplean en la dotación original de famosos automóviles de marcas americanas.

Nuestros muchos años de experiencia en la fabricación y aplicación de revestimientos para embragues, están a la disposición incondicional de nuestros concesionarios.

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

THE RAYBESTOS DIVISION

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

BRIDGEPORT, CONN., E. U. A.

ACUMULADORES WITHERBEE

Apoyados sobre
30 años de
experiencia
fabril



PROTEGIDOS en firmes cajas, que no pueden romperse ni trizarse fácilmente, produciendo escape . . . con placas construidas especialmente para generar esa extraordinaria capacidad exigida por los vehículos modernos . . . aislados con los mejores separadores de grano vertical . . . y con garantizado funcionamiento correcto en todo instante y lugar . . . los acumuladores Witherbee ofrecen ventajas insuperables, que los han hecho acreedores a creciente demanda entre los automovilistas en todo el 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 telegráfica: "Witherbee" Philadelphia (Pa.)

PLACAS, ACUMULADORES Y SEPARADORES WITHERBEE

NUEVAS CAJAS ATRACTIVAS

para todos los Prest-O-Lite

Hace unos meses introducimos un nuevo estilo de caja, muy atractivo, para los acumuladores Prest-O-Lite, tipo Mercury B E.

AHORA la línea completa de acumuladores Prest-O-Lite tienen nuevas y hermosas cajas que dan a cada uno de los diferentes tipos de acumuladores de esta marca un carácter distintivo. La línea entera presenta un aspecto tan atractivo que cada día ha de llamar más y más la atención del público.

La casa Prest-O-Lite está convencida de que al presentar así 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—constituidos para rendir durante muchos meses, y por muchos kilómetros, un servicio sin costo alguno.



Nuevo diseño de caja Prest-O-Lite Hi Level—el modernismo en todo su apogeo.



El nuevo tipo Mercury N E—otro diseño Prest-O-Lite modernísimo.



El tipo Mercury B E, previamente anunciado.

ACUMULADORES PREST-O-LITE

Solicite detalles completos: PREST-O-LITE STORAGE BATTERY COMPANY, INC.
40 East 41st Street, Nueva York — Por Cable — "Polbatex", Nueva York



EL AUTOMÓVIL QUE SIEMPRE SE QUEDA ATRÁS NECESITA BUJÍAS CHAMPION

... ¡y espera a que Ud. se las venda!

Cuando un automóvil pierde fuerza y se muestra cansino y torpe subiendo cuestas, la causa, muy a menudo, se puede remediar en cinco minutos . . . instalándole un juego de nuevas Bujías Champion.

¡Observe entonces la diferencia! Una aceleración rápida—velocidad sin esfuerzo, y mayor economía en el consumo de combustible—tanta economía que ésta pronto devuelve el costo de las nuevas Champion.

Ud., como comerciante, debe recomendar a sus clientes que instalen nuevas Bujías Champions en sus coches. Jamás se arrepentirá de hacerles esta recomendación. Las Champion mejoran tanto el funcionamiento de cualquier automóvil que cada venta de Champions remunera al comprador tanto como al vendedor.

CHAMPION SPARK PLUG COMPANY
Toledo, Ohio, U.S.A.

Dirección Cablegráfica: "CHAMPION," Toledo

BUJÍAS

Champion

DE ALCANCE EXTRA



Ayuntamiento de Madrid



APLANA LOS CAMINOS QUEBRADOS

Sus clientes no sabrán lo cómodo que es el viajar en automóvil hasta que no hayan ensayado los neumáticos Airwheel. Con más capacidad de aire y presión más baja que los neumáticos corrientes, los Airwheels se deslizan suavemente por encima de los obstáculos y de los baches, aplanando los caminos más quebrados. Ellos le conducen como si flotase en el espacio, con una suavidad y seguridad verdaderamente deleitables. . . . Ellos no tienen rival en lo referente á comodidad y reposo en el viajar.

A Ud. le conviene vender este nuevo Goodyear—pues cada venta que haga será de cuatro ó cinco neumáticos. Quizás pasen muchos años antes de que se presente una oportunidad para vender neumáticos en juegos completos como la que *actualmente* existe con el Airwheel.

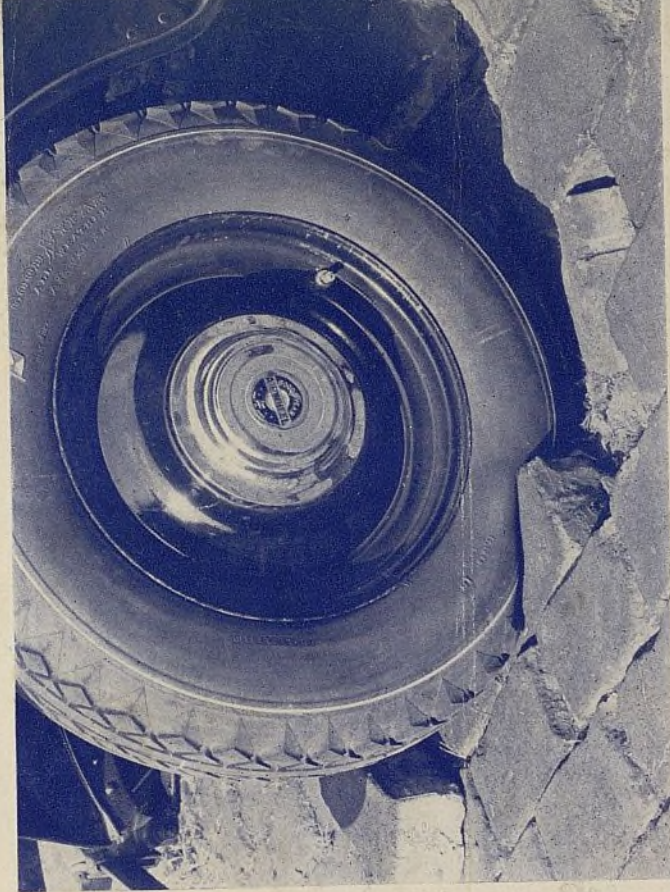


GOOD YEAR

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



LOS NEUMATICOS CORRIENTES RESISTEN—LUCHAN
CONTRA LOS TOPETAZOS Y GOLPES DEL CAMINO



PERO LOS NEUMATICOS AIRWHEEL ABSORBEN ESTOS
GOLPES—Y TOPETAZOS DEL CAMINO