El Automóvil Americano

AUTOMÓVILES · · CAMIONES · · AEROPLANOS · · AUTOBOTES

Año 20, No. 11 — Noviembre de 1936 — Precio $2.00 al año

2104 MILLAS (3366 Kms.) EN 24 HORAS
en ARDUA PRUEBA de RESISTENCIA!

Los HUDSON Y TERRAPLANE de 1937

Reciben Prueba Severa Equivalente a Años de Servicio antes de ser Ofrecidos al Público

40 RECORDS OFICIALES ESTRELLADOS

(Bajo observación oficial de la American Automobile Association, en Bonneville Salt Flats, Utah, E.U.A., Octubre de 1936)

Las Primeras Marcas en Ser OFICIALMENTE PROBADAS Antes De Su Introduccion

Conciba lo que significa oprimir el acelerador de un vehículo hasta tocar el piso . . . y conservarlo en dicha posición durante 24 horas. Ello es lo que veteranos del volante hicieron en las llanuras de sal de Bonneville, Utah, E.U.A. . . . para probar que los vehículos Hudson-Terraplane de 1937 son los mejores vehículos de serie en el mundo.

Récord tras récord fué estrellado . . . un total de 40 récords oficiales por estas dos marcas. Más que velocidad . . . la prueba saca a relucir la resistencia del vehículo y las cualidades que el comprador puede esperar de dichas marcas.

Estas son las marcas que comerciantes Hudson-Terraplane venderán en 1937 . . . las únicas marcas de 1937 que ofrecen pruebas en vez de argumentos.

Departamento de Exportación

HUDSON MOTOR CAR COMPANY

Detroit, Michigan, E.U.A. *Cablegramas:* HUDSONCAR

• Vea las páginas 45 a 50 para más pormenores de las marcas Hudson-Terraplane.

¿FUNCIONAMIENTO? *¡Probado!*

HUDSON — 2104 Millas (3366 Kms.) en 24 horas. Promedio 87.67 millas (140 Kms.) por hora . . . comprobado por el mismo equipo eléctrico usado por Sir Malcolm Campbell, John Cobb y Ab Jenkins. Capturó todo récord de tiempo y distancia para vehículos cerrados . . . sin miramiento a tamaño ni precio . . . de 500 a 2000 millas y de 6 a 24 horas. Y 23 récords para vehículos cerrades de serie de la Categoria "C" de 10 a 2000 millas, 1 a 24 horas. TERRAPLANE . . . Estrelió 7 récords para vehícules cerrados de serie de la Categoría C . . . y siguió hasta establecer un nueve récord ilimitado de 1000 millas con promedio de 86.54 millas por hora. (Todas las marcas populares Americanas están comprendidas en la Categoria C.)

¿RESISTENCIA? *¡Probada!*

Motores a fondo . . . bajo el calor excesivo del día y durante toda la noche. Prueba ardua para motores, ejes, engranajes, neumáticos . . . para sistemas de lubricación y enfriamiento . . . para materiales, mano de obra y el trazado. Solamente la más alta calidad pudo triunfar. Nunca fué marca alguna sometida a semejante trato antes de ser ofrecida al público. ¿Economía? También en la pista de Salt Flats, un Hudson Ocho promedió 20.02 millas por galón — — y un Terraplane, 21.08 millas por galón — — ambos bajo la vigilancia del jurado de la carrera.

Ayuntamiento de Madrid

PERMITAME DECIRLE POR QUE EMPLEO EXCLUSIVAMENTE LOS ANILLOS DE EMBOLO X-90

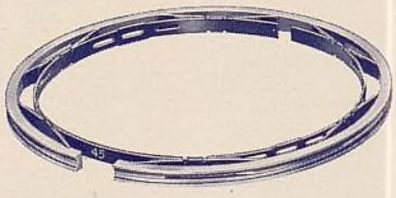
PRIMERO—*He visto que los anillos de émbolo Perfect Circle X-90 evitan la aspiración de aceite hasta en los cilindros más desgastados, sin necesidad de recurrir a presiones excesivas.*

SEGUNDO—*He visto que los dueños de automóviles exigen fuerza, lo mismo que economía en consumo de aceite. Los anillos X-90 aseguran ambas cosas.*

TERCERO—*De mis clientes he recibido más expresiones de satisfacción acerca de los anillos X-90 que sobre todo otro producto para automóviles que he venido hasta ahora.*

Deje que los anillos X-90 le aumenten el número de amigos y sus ganancias netas. Recomiende los X-90 para toda instalación de repuesto.

Para asegurar el mejor funcionamiento y máxima duración de cada instalación de anillos X-90 en émbolos de aluminio, siempre instale también los extensores de émbolo Perfect Circle. Estos extensores, proyectados y construídos individualmente para cada tipo de émbolo, restablecen el diámetro correcto del cuerpo del émbolo, evitan el golpeteo de émbolo y permiten que los nuevos anillos funcionen perfectamente a escuadra con la pared del cilindro. Para precios e información adicional sobre nuestro completo surtido, sírvase ver al distribuidor más cercano de la Perfect Circle o escríbanos directamente.



El anillo Perfect Circle X-90 con independiente acción de resorte — el anillo más flexible del mercado.

DISTRIBUIDORES Y REPRESENTANTES

Argentina ..... Mariano Fernández, Buenos Aires
Brasil ..... B. R. Rand, Rio de Janeiro
Canarias ..... Sr. Augustin J. Miranda, Santa Cruz de Tenerife
Chile ..... Carlos Torres E., Santiago
Colombia ..... Gilberto Sanchez Gomez, Cali
Jose E. Marulanda Montoya, Bogotá
Costa Rica ..... J. G. Rothschild, San José
Cuba ..... C. R. Mackay, Habana
Rep. Dominicana .. J. G. Rothschild, San Jose, Costa Rica
Ecuador ..... Alejandro Jaime, Salinas, Guayaquil
Guatemala ..... J. G. Rothschild, San José, Costa Rica
Nicaragua
El Salvador
Honduras
México ..... La Casa de Refacciones S.A., Ciudad de Obregón
Saavedra y Tarditi Sucs., A., México, D. F.,
Francisco Preve, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Panamá ..... Day & Night Garage, Panama, Panamá
Perú ..... Alfred Palliser, Lima
Filipinas ..... Muller, Maclean & Co., Inc., Manila
Puerto Rico ..... A. J. DeArrastia, San Juan
Portugal ..... Sociedade Portugueza de Accessorios Lda., Lisboa
España ..... F. A. Ronstadt, Garcia de Paredes 76, Madrid
Venezuela ..... Carlos J. D'Empaire, Maracaibo
Mayorca, Gonzales & Cia., Carácas
Marruecos ..... Miguel Ortega, Larache
Uruguay ..... B. R. Rand, Buenos Aires, Argentina

THE PERFECT CIRCLE COMPANIES, • HAGERSTOWN, INDIANA, E.U.A., y TORONTO, CANADA

Dirección telegráfica: "PERFICIRCO"—Clave Bentley

PERFECT CIRCLE

ANILLOS DE EMBOLO • EXTENSORES DE EMBOLO

Ayuntamiento de Madrid

OFREZCA UN NUEVO SERVICIO LUCRATIVO

con este económico ARO

LIMPIADOR DE ENGRANAJE ARO
MODELO 77

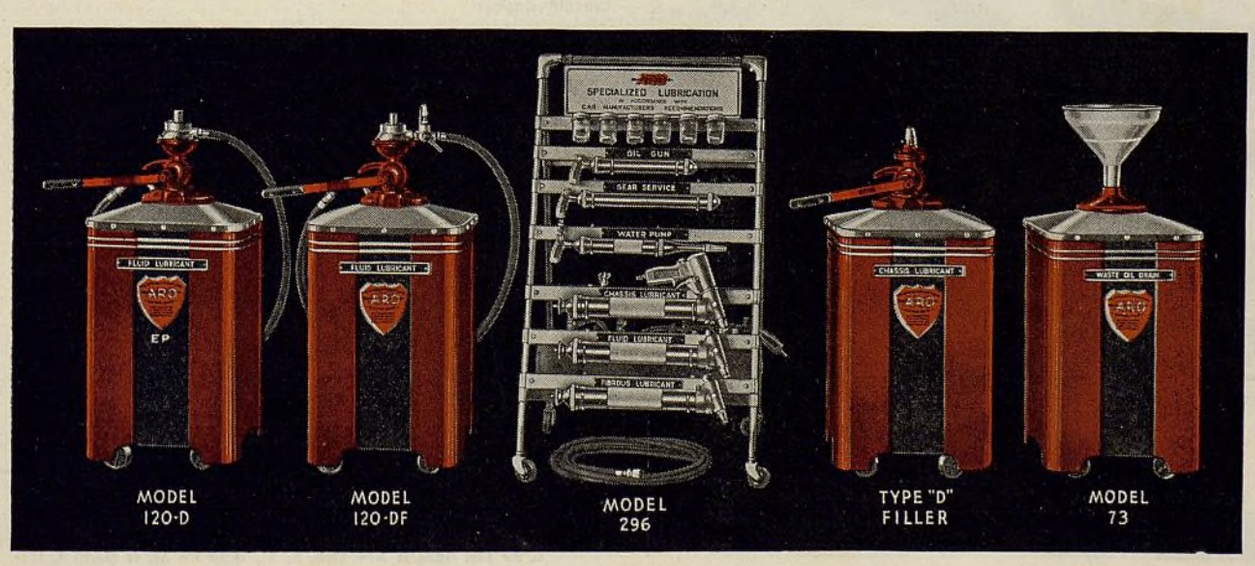
NINGUN DEPARTAMENTO DE LUBRICACION ESTA COMPLETO SIN ESTE EQUIPO

• He aquí la más reciente adición al equipo de lubricación Aro—el lavador de engranajes Aro—de precio tan bajo, que todo dueño de estación de servicio puede comprarlo fácilmente—un equipo firme, durable, de superior calidad y muy útil, que le aportará buenas ganancias.

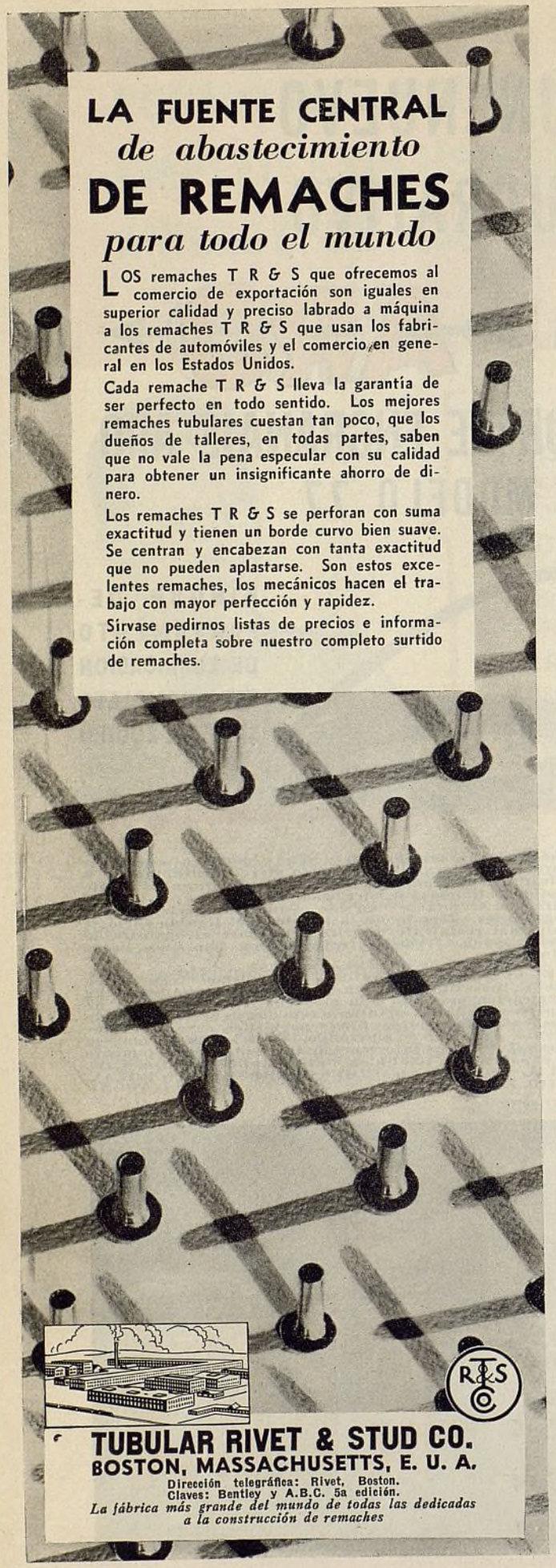
Los fabricantes de automóviles y los refinadores de lubricantes han advertido a los dueños de automóviles que NO MEZCLEN los lubricantes de presión extrema. Casi todos estos dueños están dispuestos a pagar por que se les limpie la caja de engranajes antes de la introducción del nuevo lubricante.

MUY FACIL DE USAR—El limpiador de engranaje Arco se sujeta en la mano derecha, sirviendo de mango el gobierno de la válvula. Oprimiendo el botón de gobierno, se forma un vacío que aspira el líquido, por la manguera, al receptáculo esférico. Para sacar el líquido del receptáculo, bajo presión neumática, se oprime el mismo botón de gobierno y al mismo tiempo se tapa con un dedo el orificio de salida de la válvula. Una pequeña cantidad de aceite o petróleo se emplea para la limpieza. Este líquido sirve para ablandar y diluir el lubricante en la caja de engranajes. Este líquido de limpieza se hace pasar varias veces por la caja, para que se mezcle bien con el lubricante viejo de los engranajes. Terminada la limpieza, el líquido sucio se quita del recipiente esférico echándose al depósito de aceite usado. Todo el trabajo toma sólo unos pocos minutos.

EL COMPLETO SURTIDO ARO comprende todo equipo que se necesita para un completo departamento de lubricación montado a la moderna, eficaz, limpio y de aspecto agradable, en taller o estación de servicio grande o pequeño. Hay equipos fijos y portátiles, para funcionamiento con aire comprimido, electricidad o manejo manual. Pídanos información detallada. Departamento de exportación: 106 Union Station Building, Utica, N. Y., E.U.A. THE ARO EQUIPMENT CORPORATION, BRYAN, OHIO, E.U.A.



Ayuntamiento de Madrid



El Automóvil Americano

GEORGE E. QUISENBERRY, Director — B. M. IKERT, Consultor de Servicio
LUIS CHAVEZ, Redactor Técnico — MUNRO INNES, Co-Director

Publicado mensualmente por la

BUSINESS PUBLISHERS INTERNATIONAL CORP.

330 West 42nd St., New York, E. U. A.
Dirección telegráfica: Intertrade, New York

Administración

JOHN ABBINK
Presidente y Administrador

J. L. GILBERT
Vicepresidente

C. A. MUSSELMAN
Tesorero

GEORGE E. QUISENBERRY
Secretario

J. L. FITZSIMMONS
Subtesorero

Junta Directiva

MASON BRITTON, Presidente de la Junta; JOHN ABBINK; FRITZ J. FRANK; J. L. GILBERT; C. A. MUSSELMAN; MALCOLM MUIR; y GEORGE E. QUISENBERRY.

También Editores de The American Automobile (Overseas Edition) Ingeniería Internacional y El Farmacéutico

Afiliada a la Chilton Co., Inc., y la McGraw-Hill Publishing Co., Inc.

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

Año 20 — Diciembre de 1936 — No. 12

Indice

Cinco Millones en 1937 13
Mejores Automóviles en 1937 14

Los Modelos Nuevos

Hudson 15
Plymouth 18
Ford 20
Chevrolet 22
Nash-LaFayette 24
Willys 26
Terraplane 28
Dodge 30
Pontiac 32
Chrysler 34
Oldsmobile 36
DeSoto 38
Buick 40
Lincoln-Zephyr 42
Cadillac-LaSalle 52
Cord 54
Pierce-Arrow 55

Nuevo Reo 56
Nuevo International 56
Nash-Kelvinator 57
El Bantam 57
Nuevo Diamond T 1 58
El Salón de Paris 58
Hombres de la Industria 63
Omnibus 64
Precios de Carrocería de Automóviles de Pasajeros 66
Camiones 74
Características Mecánicas de Automóviles de Pasajeros 80

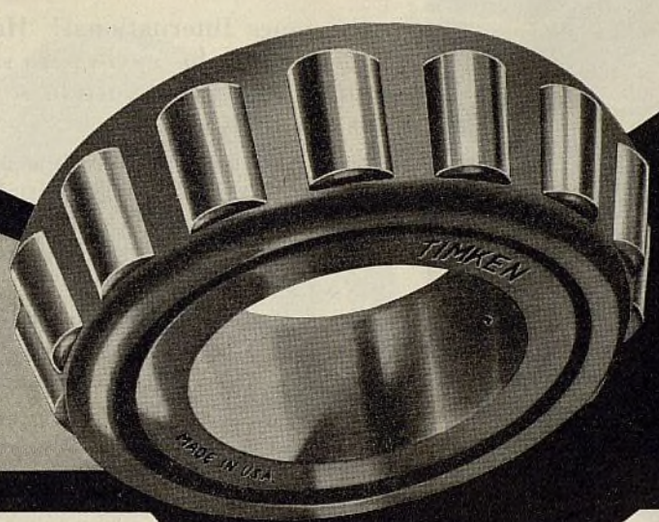
Copyright 1936 by Business Publishers International Corp.

Vol. 20, No. 12, Diciembre, 1936

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, 1931, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879.

Ayuntamiento de Madrid

LOS LEGÍTIMOS COJINETES TIMKEN SON MÁS SEGUROS QUE TODA EXPLICACIÓN



● La confianza del dueño de automóvil es su capital más valioso. Cultívela con ahinco, ofreciéndole únicamente los *legítimos* cojinetes Timken de repuesto.

Es mucho más satisfactorio y más lucrativo instalar legítimos cojinetes Timken que tener que dar explicaciones y hacer la reparación de nuevo, cuando una pieza de inferior calidad falla en el servicio.

Cada *legítimo* cojinete Timken que Ud. instala se apoya sobre 38 años de experiencia y progreso técnico incesante en el ramo, más la firmeza y duración de la especial aleación de acero Timken.

Su reputación y la confianza de su clientela quedan protegidas cuando Ud. emplea los *legítimos* cojinetes Timken. La marca "TIMKEN" aparece estampada en el taza y el cono de cada *legítimo* cojinete Timken para su mayor protección. The Timken Roller Bearing Service & Sales Company, Canton, Ohio, E.U.A. Dirección telegráfica: "Timrosco". Oficinas de exportación: 16 West 60th Street, Nueva York, N.Y., E.U.A.; 409 Olive Street, Dallas, Texas, E.U.A.; 1800 Van Ness Avenue, San Francisco, Calif., E.U.A.

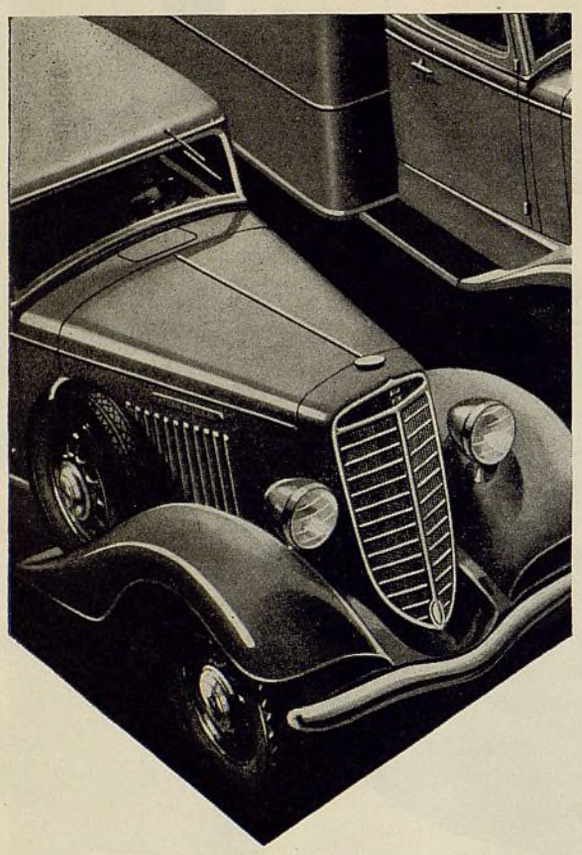
Representantes Exclusivos de Ventas

Argentina — E. Rochette, Pasaje Barolo 359, Buenos Aires.
Brasil — B. R. Rand, Rua Senador Dantas No. 37, Rio de Janeiro.
Chile — John A. Light, Casilla 4077, Santiago.
Colombia — Aquilino Vasquez & Cia., Apartado 1732, Bogota.
Costa Rica — J. G. Rothschild, Apartado 1466, San José.
Cuba — C. H. MacKay, Avenida 7, Entre 34 y 36, Reparto Miramar, Habana.
Ecuador — L. A. Lavalle Lz., Carrera Venezuela No. 95, Apartado No. 283, Quito.
Filipinas — Muller & Phipps (Manila) Ltd., Pacific Bldg., Manila.
Filipinas — Morse Export-Import, Inc., 163 First Street, San Francisco, Calif., E.U.A.
Guatemala — J. G. Rothschild, Apartado 1466, San José, Costa Rica.
Haiti — J. G. Rothschild, Apartado 1466, San José, Costa Rica.
México — J. E. Estrada, Ave. Juarez 88, Apartado 676, Ciudad De México, D. F.
México — Estados de Sonora, Baja California, Sinaloa y Nayarit — La Casa de Refacciones, S. A. Apartado 70, Ciudad Obregón, Sonora.
México — Estados de Yucatán, Campeche, Tabasco Chiapas and Vera Cruz — Francisco Preve, Room 807, 1150 Broadway, Nueva York, E.U.A.
Panamá — Omphroy's Auto Supply, P. O. Drawer Y., Ancon, Canal Zone.
Paraguay — Villalonga Hermanos, Estrella No. 268, Asunción.
Perú — Alfred Palliser, Calle Correo 150, Lima.
Puerto Rico — Julio T. Rodriguez, O'Donell No. 6, Apartado 1325, San Juan.
Salvador — J. G. Rothschild, Apartado 1466, San José, Costa Rica.
Trinidad, B.W.I. — Neal & Massy Engineering Company, Ltd., 35 Marine Square, Port of Spain.
Uruguay — E. Rochette, Pasaje Barolo 359, Buenos Aires, Argentina (Representante de fábrica).
Uruguay — Clericetti y Barrella, Rincon 729, Montevideo (Distribuidores).
Venezuela — Manuel C. Perez Hijo, Apartado 567, Carácas.

COJINETES *de rodillos cónicos* TIMKEN

Ayuntamiento de Madrid

CAMIONES INTERNATIONAL



EL SURTIDO COMPLETO

31 modelos . . . 91 distancias entre los ejes

De camión repartidor liviano a camiones de seis ruedas de servicio pesado

¡Camiones International! Hay 31 modelos en 91 distancias entre los ejes—para satisfacer todo requisito de transporte. En el surtido se comprenden camiones de los seis tipos siguientes:

Camiones de tipo ordinario de 4 ruedas en 14 modelos y 41 distancias entre los ejes.

Camiones con eje trasero de dos velocidades en 4 modelos y 14 distancias entre los ejes.

Camiones de seis ruedas con propulsión doble en 4 modelos y 12 distancias entre los ejes.

Camiones de seis ruedas con eje auxiliar en 5 modelos y 14 distancias entre los ejes.

Camiones de seis ruedas con eje auxiliar y eje de propulsión doble en 3 modelos y 8 distancias entre los ejes.

Camión con compartimiento de conductor encima del motor en 1 modelo y 2 distancias entre los ejes.

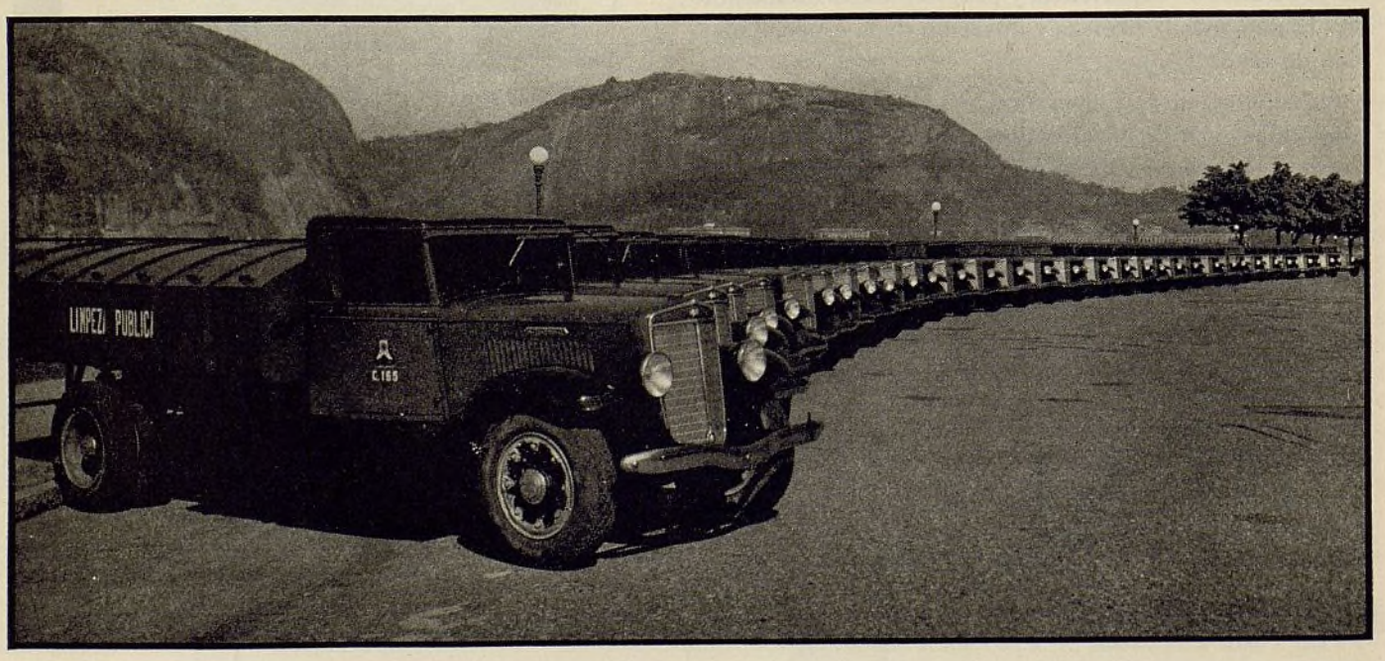
Camiones de superior calidad con 30 años de reputación, afianzados por representantes y sucursales propias de fábrica en todas partes—una organización de servicio sin igual. Es por esta razón que todos los interesados en camiones acuden al surtido International con la seguridad de hallar en el satisfacción completa a sus requisitos individuales. Escriba a la dirección de abajo, pidiendo información completa o comuníquese con el distribuidor o la sucursal de la International más próxima a su localidad, en relación a sus requisitos.

INTERNATIONAL

AL COMERICO: La representación del International ofrece una combinación extraordinaria de camiones finos, precios atractivos, completo surtido de tamaños y una cooperación muy efectiva en ventas y servicio mediante sucursales propias de fábrica. Escríbanos directamente o comuníquese con nuestra sucursal más cercana acerca de información detallada.

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY
(INCORPORATED)
Harvester Building *Dept. 12* **Chicago, Ill., E.U.A.**

Abajo: Una brigada de 30 camiones International al servicio de la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil.



Ayuntamiento de Madrid

NEWTONE DOUBLE-DUTY TWINS

(WITH 2-WAY BUTTON)

Bocinas gemelas NEWTONE de doble servicio con botón de 2 sentidos

¡Atención!

¡Abrase paso!

La EA Laboratories, Inc., una de las primeras fábricas de bocinas, establecida en 1903, responde hoy triunfalmente a las necesidades de bocinas de diferentes sonoridades para uso en la ciudad y en el campo. Nos sentimos orgullos de ofrecer la bocina gemela Newtone de doble servicio, que produce un sonido fuerte y un sonido bajo, ambos gobernados por un ingenioso botón EA de dos sentidos.

Este nuevo modelo asegura menos ruido en la ciudad, pero, produciendo una adecuada señal de advertencia en todas partes. Cuando el botón se oprime suavemente, la Newtone No. 1 responde con un tono musical bajo, muy cortez pero imponente, al mismo tiempo. Su baja nota vibrante es similar a la de la famosa bocina Bull EA.

Luego, en camino abierto, al oprimir más el botón, la Newtone No. 2 agrega su poderoso sonido armonizante, formándose así una señal de sinfónico sonido retumbante . . . de gran alcance, pero nunca molesto u ofensivo.

Venda estas nuevas bocinas gemelas de doble servicio y preste su personal cooperación a las campañas por abatir el ruido en las vías públicas, que se han emprendido en casi todas partes del mundo. Una nueva fuente de ganancias se presenta en estas nuevas bocinas, en beneficio de los distribuidores y comerciantes del ramo.

EA
LABORATORIES, INC.
Brooklyn, Nueva York, N.Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "EALAB"

Ayuntamiento de Madrid

Más horas de fuerza completa con la protección en 4 sentidos del

ACEITE DE MOTOR

SUNOCO

Los automóviles, camiones, ómnibus o tractores que Ud. use, venda o repare, darán máxima fuerza y economía en funcionamiento con el aceite de motor Sunoco.

Este exclusivo lubricante hecho con mercurio provee la protección en 4 sentidos que todo motor necesita—

1. Evita el desgaste innecesario
2. Excluye la carbonización
3. Impide el golpeteo
4. Conserva la fuerza

A causa de estas cuatro razones, los motores dan más horas de funcionamieno de fuerza completa con el Sunoco.

DISTRIBUIDORES

ARGENTINA
Henry W. Peabody & Cía.,
Argentina, Ltda., Bolivar 1646-1666.
Buenos Aires

BRASIL
Bromberg y Compañía,
Avenido Tiradentes No. 32
Caixa Postal 756
Sao Paulo
Octavio Conceição & Cía.,
Rua 7 de Setembro Ns. 696-700,
Porto Alegre
Armazens "Ancora" Filial da Importadora de Ferragens, S. A.
Praça D. Pedro II Ns. 139-142
Para
Lisboa & Cía.,
Rua Visc. Rio Branco No. 1415.
Recife, Pernambuco
Garages Associadas, S.A.
Rua do Passeio No. 2 Salas 203/204.
Rio de Janeiro, Brasil

COLOMBIA
Automotriz Silva, S.A.
Bucaramanga, Colombia

CHILE y BOLIVIA
Siemens-Schuckert Ltda.,
Compañía de Electricidad,
Santiago—Casilla 104-D
Valparaiso—Casilla 1840
Concepción—Casilla 62-C
Antofagasta—Casilla 1080

ECUADOR
Francis V. Coleman
Apartado 278, Guayaquil

CUBA
Compañía Sunoco de Cuba, S.A.
Avenida Menocal No. 102-A
Habana

PUERTO RICO
F. L. DeHostos & Cía.,
Apartado 650, San Juan

PANAMA
Wholesale Tire & Supply Co., Ltd.
No. 71, 17 W & "H" Sts., Panamá

MEXICO
Mexican Trading Co., S.A.
Esq. Articulo 123 y Humboldt,
México, D. F.

SANTO DOMINGO
Domingo Motors Co. C. por A.
Ciudad Trujillo,
Distrito de Santo Domingo R.D.

VENEZUELA
Compañía Republic, S.A.
Pajaritos a la Palma, Carácas

COSTA RICA
Vicente Lines,
Apartado No. 26, San José

PORTUGAL
C. E. Moitinho d'Almeida,
Rua de Prata, 71, 1°, Lisboa

URUGUAY
Sres. Manzione & Cía, Calle
Colonia esq. Minos, Montevideo

SUN OIL COMPANY, FILADELFIA, PA., E.U.A.

Ayuntamiento de Madrid

DU PONT
DUCO·DULUX

COMPRE DONDE VEA ESTE LETRERO

LA RESPUESTA ES SIEMPRE "Sí"

. . . SI UD. TIENE EN EXISTENCIA UN SURTIDO COMPLETO DE COLORES MEZCLADOS O COLORES DE ENTINTE DU PONT DUCO Y DULUX

En el amplio surtido Du Pont hallará Ud. el color exacto que necesite para hermanar el color normal del trabajo de reacabado que vaya a hacer.

Los colores mezclados, listos para inmediato uso, se ofrecen en todas los tonos y matices populares. Con colores de entinte se puede producir cualquier otro tono o matiz que se quiera.

La Du Pont siempre ha ofrecido colores para hermanar los que las fábricas emplean en el acabado de sus nuevos automóviles. Los colores para 1937 están ya listos para el comercio.

Recuerde lo siguiente: Para el más fino trabajo de reacabado emplee siempre los Materiales de Reacabado Du Pont. Es lo mejor que Ud. puede comprar. El surtido es completo—imprimadores, tapadores, disolventes, masilla de glaseado, DUCO y DULUX en todo color que Ud. necesite. Los Materiales de Reacabado Du Pont se hacen especialmente para ayudarle a Ud. a hacer un trabajo mucho mejor—para dar a los automóviles de sus clientes un acabado lustroso y de belleza permanente —y para darle a *Ud.* la ganancia equitativa a que tiene derecho.

PINTURAS BARNICES *DUCO *DU PONT *DULUX ESMALTES LACAS

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

Division de Acabados — Oficinas de Ventas de Exportacion — Parlin, N. J., E. U. A.

REPRESENTANTES

ARGENTINA
Industrias Químicas Argentinas "Duperial," S. A. Industrial y Comercial, Av. Pres. R. Saenz Peña 832, Buenos Aires.

BRASIL
E. C. Kuehl, c/o S. A. du Pont do Brasil, rua dos Ourives 92, Rio de Janeiro.

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

ISLAS FILIPINAS
F. J. True, c/o Macondray & Co., China Bank Building, Manila.

MEXICO
W. J. Rust, c/o du Pont S. A., Avenida Uruguay 55, México, D. F.

PUERTO RICO
H. A. Medeiros, Box 5364, Puerta de Tierra, San Juan.

DISTRIBUIDORES

ARGENTINA
H. W. Peabody & Cia. Argentina Ltda., Buenos Aires.

BOLIVIA
C. F. Gundlach, La Paz.

BRASIL
Westphalen, Bach & Krohn, Bahia; Mestré & Blatge, São Paulo; Leão & Cia, Recife; Mestré & Blatge, J. C. Moreira & Cia., Rio de Janeiro; Importadora de Ferragens, Pará; Fernandes Junior & Cia., Ceará.

ISLAS CANARIAS
J. González Suárez, Las Palmas.

CHILE
Pérez, Reitze y Benitez, Ltda., Santiago y Valparaiso.

COLOMBIA
Carlos Salgado Jaime, Bogotá; Juan Puttfarcken, Cali; Jorge Saldarriaga, Medellín; Francisco Gutiérrez T., Barranquilla; Cornelio Anzola, R., Manizales.

COSTA RICA
José Maria Arce & Cia., S. A., San José.

CUBA
Cia. Nacional de Importación, Habana.

REP. DOMINICANA
Santo Domingo Motors Co., Ciudad Trujillo.

ECUADOR
L. A. Lavalle, Quito; Miguel Cucalon J., Guayaquil.

ESPAÑA
La Aceitera Exportadora, S. A., Barcelona.

FILIPINAS
Macondray & Company, Manila.

GUATEMALA
Charles W. Qualman, Suc., Guatemala.

HAITI
Mallebranche, Gentil, Bogat & Co., Port-au-Prince.

HONDURAS
Louis Caron, San Pedro Sula.

MEXICO
Heedles & Breidsprecher, México, D. F.; Cia. Comercial Importadora, S. A. México, D. F.; Garza Hermanos, Torreón; Julio Molina Font, S. en C., Mérida, Yuc.

NICARAGUA
F. A. Pellas & Co., Ltd., Managua

PANAMA
Guardia & Co., Ltd., Panamá.

PARAGUAY
Villalonga Hermanos, Asunción.

PERU
Pedro Martinto, Lima.

PORTUGAL
Bethencourt Brothers, Ltd., Lisboa.

PUERTO RICO
F. W. Lehmer, Inc., San Juan; Alfonso Soto, Mayaguez.

EL SALVADOR
Armando Frenkel, San Salvador.

URUGUAY
Clericetti & Barrella, Montevideo.

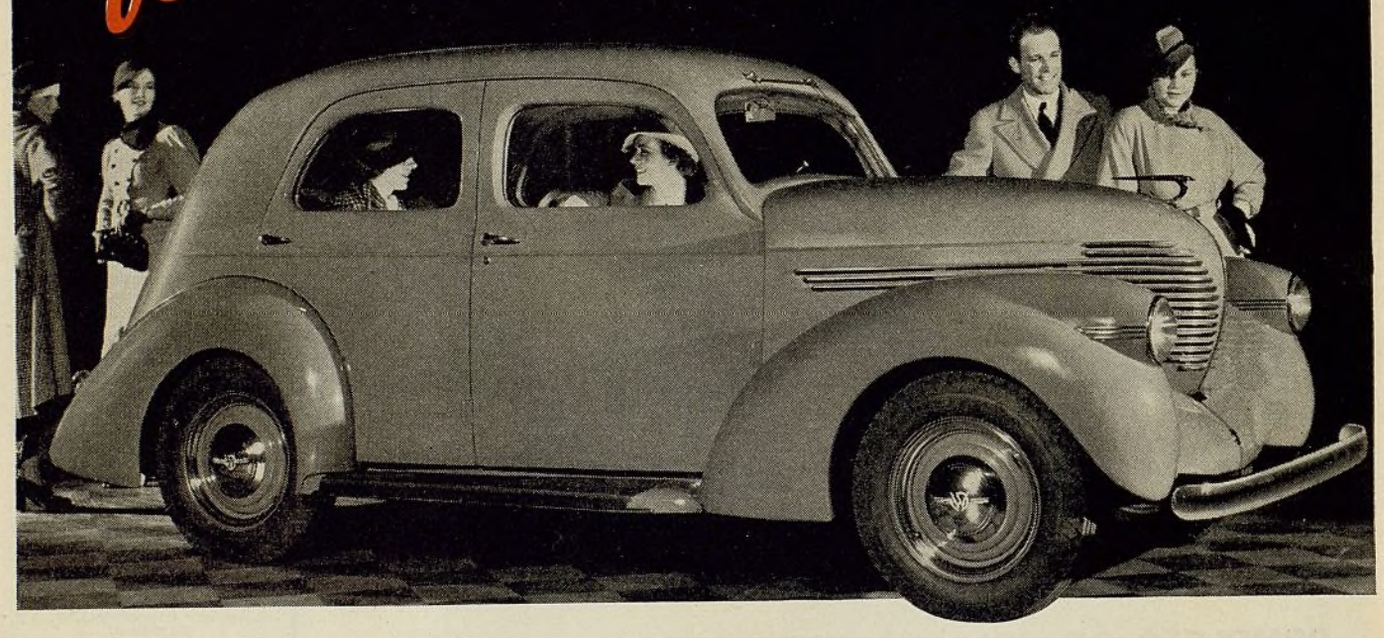
VENEZUELA
John R. Stubbins, Caracas y Maracaibo.

**DUCO, *DULUX y el ovalo du Pont, que es la marca de fabrica, estan registrados como propiedad de E. I. du Pont de Nemours & Co., Inc., para identificar sus materiales de acabados.*

Ayuntamiento de Madrid

¡50,000 autos vendidos con un dibujo*!

* Antes de que se hubiera construido un solo coche, los agentes del Willys, habiendo visto los dibujos y los datos técnicos del nuevo modelo propuesto, pasaron sus pedidos por más de 50,000 coches. ¡Qué confianza! Pero el Nuevo Willys ha justificado y sobrepasado esas esperanzas.



¡LA MITAD EN CONSUMO! ¡EL DOBLE EN ELEGANCIA!

HASTA 15 KMS. CON UN LITRO . . . DISEÑO ELEGANTE . . . AMPLIAS DIMENSIONES . . . PRECIO BAJO . . . HE AQUI LO QUE HACE DEL NUEVO WILLYS EL AUTOMOVIL MAS BUSCADO DEL AÑO.

Todos miran y admiran al pasar este reluciente automóvil. El Nuevo Willys es tan económico que, a la verdad; ahorra su precio de compra en unos 50,000 kilómetros de uso. Los compartimientos interiores están tan hábilmente diseñados que dan más espacio que hay ordinariamente en un chasis de vía ordinaria. Carrocerías y techos completamente de acero . . . cambio de velocidades sincronizado y silencioso . . . y una veintena de otras cualidades sobresalientes . . . dan a los agentes del Willys una ventaja inmensa en un gran mercado nuevo y de precio bajo. El automóvil mismo, nuestra experiencia de 28 años, y nuestro nuevo sistema de ventas, ofrecen a los agentes la ocasión que ellos esperan desde hace once años. Pida Ud. detalles POR CABLE ahora mismo. Willys Export Corporation, Toledo, Ohio, E. U. A. Dirección cablegráfica: Willysexco.

El nuevo WILLYS

Ayuntamiento de Madrid

El Automóvil Americano

AÑO 20 Noviembre de 1936 NO. 11

Construyendo

•

Anuncio de un nuevo programa en el campo de transporte por automóvil implantado por

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

•

Ayuntamiento de Madrid

Progreso . . .

en el campo del

Transporte por Automóvil

Al Comercio del Ramo:

Automóviles

Camiones

Omnibus

Vagones acoplados

Piezas de repuesto

Accesorios

Equipo de taller

Neumáticos

Combustibles y lubricantes

Comenzando con el número de diciembre de 1936, EL AUTOMOVIL AMERICANO seguirá un nuevo programa editorial grandemente amplificado, para demostrar las características fundamentales del transporte por automóvil.

El nuevo programa comprenderá la publicación mensual de artículos editoriales, letreros, material de radio y material para periódicos y revistas, para presentar gráficamente todos los hechos pertinentes al uso del automóvil. El fin primordial es demostrar al público, en general, y a los directores de ideas y opiniones, en particular, que el vehículo automóvil es una necesidad, y no un lujo, y que más del noventa por ciento de los viajes en automóvil en el mundo, es hoy día productivo de ingresos no pudiéndose restringir sin sensibles pérdidas económicas. Se mostrará que el automóvil es esencial a la vida de todo país.

Específicamente, el programa comprenderá lo siguiente:

(1) Artículos editoriales, en cada número, para señalar, en forma de fácil entendimiento, hechos interesantes acerca del transporte por automóvil.

(2) Letreros a colores, en cada número, para indicar gráficamente las economías y beneficios del transporte por automóvil. Destinados a exhibición pública y cambiados mensualmente, estos letreros serán de un tamaño conveniente a su fácil utilización en paredes, ventanas y sitios exteriores.

(3) Breves programas de radio, destinados a radiodifusión por las estaciones locales, se basarán sobre los artículos editoriales mensuales. Estos programas quedarán a la disposición de asociaciones de comerciantes de automóviles, fabricantes, distribuidores y otras organizaciones del ramo, para que ellas los incorporen a sus radiotransmisiones locales.

Se publicarán copias especiales de cada numero de esta revista para su circulación entre mandatarios públicos, banqueros, legisladores, directores de asociaciones obreras y agrícolas, promotores de educación popular y otras distinguidas personas, con el objeto de presentar a su consideración los principios básicos de la utilidad práctica del automóvil.

Todo el material quedará a la disposición de los diarios, revistas, comités legislativos y grupos comerciales que se sirvan pedirlo para utilización local. Los editores de EL AUTOMOVIL AMERICANO desistirán de todo derecho de propiedad literaria sobre el material comprendido en este programa, permitiendo su reproducción sin restricción alguna.

No se puede admitir más la idea de que las anticuadas, lentas y costosas formas de transporte puedan responder a las exigencias de un mundo que se ha encaminado rápidamente a su recuperación económica. Los beneficios de la comunicación rápida y de bajo costo por las calles de la ciudad y los caminos del campo, por automóviles, camiones, ómnibus y vagones acoplados, para el transporte de personas y de mercancías de todo género, son hoy día más urgentes que nunca.

Tan apremiantes son estas necesidades y de tan trascendente importancia para los comerciantes de automóviles, en todas partes, incluyendo distribuidores, agentes, dueños de talleres y otros representantes de la industria, que el nuevo programa ha sido, en realidad, instituído en su beneficio, para que les sirva de guía. Este programa les suministrará material para que ellos puedan educar al público acerca de la importancia del transporte por automóvil. Semejante programa está destinado a fomentar el desarrollo normal del uso del automóvil en cada localidad. Todos estos artículos, letreros y material para radio y periódicos está ciertamente llamado a ser una poderosa ayuda en la formulación de un concepto cabal del importante papel que el transporte por automóvil ha de desempeñar en la rehabilitación económica nacional.

¿Cuáles son las formas de impuestos sobre automóvil de aceptación más popular? ¿Qué impuestos, en lo que atañe al gobierno, fomentan el desarrollo de necesarias facilidades de transporte? ¿Cuál ha sido la experiencia de los varios países en la regulación del transporte por automóvil y su coordinación con otras formas de locomoción? ¿Cuáles son las formas más racionales en financiación del negocio de automóviles? ¿Qué participación deben tomar los bancos en el negocio de automóviles? ¿Qué deben saber los directores de asociaciones obreras y agrícolas y los directores de enseñanza pública, acerca del automóvil y sus aplicaciones? ¿Qué relaciones fundamentales guarda el transporte por automóvil con la agricultura, la industria, los habitantes de ciudades y el público en general? ¿Qué significa a cada localidad, el eficaz transporte por automóvil, en empleo,

Ayuntamiento de Madrid

en capital invertido, en ingresos públicos y particulares, en fomento de valor de bienes raíces y en mayor prosperidad y bienestar local y nacional?

Estos son unos pocos de los muchos temas que se tratarán en los próximos números de nuestra revista. Escritores de establecida reputación en sus respectivos ramos escribirán artículos especiales y sus colaboraciones contendrán todo los datos necesarios para impartir información completa a las autoridades y directores de opinión pública, en todas partes, acerca del transporte por automóvil. El conocimiento es fuerza de incalculables alcances. El presente programa tratará de impartir a todos sus lectores ese conocimiento completo de la situación que ellos necesitan para estudiar sus propios requisitos y resolver racionalmente los problemas de transporte moderno que se presenten en sus respectivas localidades.

Hay, en realidad, problemas en conexión con el transporte por automóvil, que tanto los comerciantes como las autoridades públicas están tratando de resolver de un modo beneficioso para los intereses locales y nacionales. Los legisladores van a apreciar la franca exposición de datos e información y el intercambio de experiencias entre numerosos países, que publicaremos en este programa, en conexión con sus importantes labores oficiales. Los banqueros van a apreciar también toda la información que daremos sobre un negocio de ilimitadas expectivas, como es el del automóvil y sus anexos. Y los educadores y directores de opinión pública también van a recibir con júbilo toda esta información, que les servirá de base para sus análisis y deducciones. En resúmen, todo este material se combinará en la forma de un manual, repleto de datos e informes auténticos y fidedignos, completo, en todo sentido, por primera vez puesto al alcance de los *subscriptores de esta revista*, un manual de todas las fases sociales, económicas y financieras del transporte por automóvil.

Individualmente y en forma de esfuerzo cooperativo, los lectores de esta revista tienen una razón muy poderosa para presentar todo este material a aquellas personas, en sus localidades, que deben darse cuenta cabal de la importancia del transporte por automóvil. Sugestiones y críticas constructivas, particularmente en relación con información adicional que se necesite, para facilitar la solución de problemas locales, serán muy bien recibidas por nuestra revista. Recomendamos encarecidamente que se aproveche el material de radio, para diseminar valiosa información entre un gran número de radioyentes. Por su parte, la exhibición pública de los letreros será igualmente efectiva en este sentido. Los mismos comerciantes tendrán muchas oportunidades de reproducir en sus propios anuncios locales, la información que recibirán de este gran programa. Deben, en realidad, aprovechar todo material destinado a proteger sus negocios, a fomentar un normal desarrollo de sus actividades, en sus respectivas localidades.

Todo este entenso programa es un adición al material de lectura corriente de EL AUTOMOVIL AMERICANO. Nuestra revista se dedica exclusivamente al comercio de automóviles y sus anexos, impartiéndole información comercial y técnica. Se publica en beneficio directo de todas las personas dedicadas a la venta y conservación de los millares de automóviles en uso en todas partes del mundo iberoamericano. La circulación de EL AUTOMOVIL AMERICANO, unida a la de su revista hermana en inglés, THE AMERICAN AUTOMOBILE (Overseas Edition) cubre, en realidad, todo el mundo, es decir 116 países y territorios en la América, Europa, Asia, Africa y Oceanía. Esta circulación ha venido aumentando año tras año. Actualmente, nuestras revistas se leen mensualmente por muchos miles de comerciantes, agentes, dueños de talleres y dueños de garajes, en todo país del mundo.

En otra página del presente número damos información adicional sobre los artículos que se publicarán en próximos números de nuestra revista. Toda comunicación relativa a nuestro programa y revista debe dirigirse a:

GEORGE E. QUISENBERRY, *Director*,
EL AUTOMOVIL AMERICANO
330 West 42nd Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "Intertrade, New York"

Legisladores

Mandatarios públicos

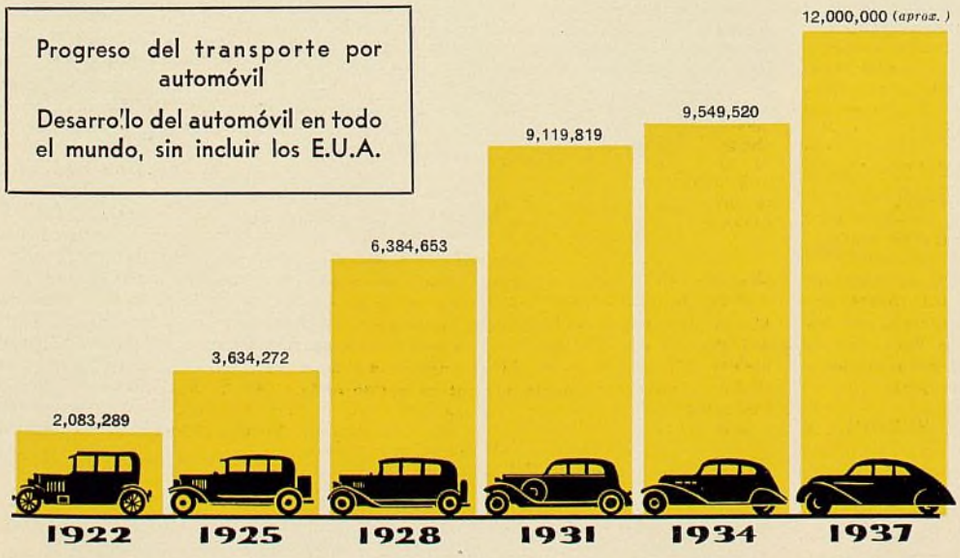
Banqueros

Directores de asociaciones obreras y agrícolas

Comerciantes

Educadores

La prensa



Ayuntamiento de Madrid

"Una Necessidad— *y no un Lujo*" . . .

MUCHOS temas, cada uno de especial importancia para el comercio de automóviles, se presentarán prolijamente ilustrados, en el nuevo programa editorial de transporte, que iniciaremos con el número de diciembre de nuestra revista. A continuación damos un resúmen de algunos de los muchos temas que presentaremos en la forma de artículos editoriales, letreros, material para radio y material para diarios y revistas:

ASPECTOS ECONOMICOS DEL AUTOMOVIL—Efectos económicos y sociales del desarrollo de la utilización del automóvil—Valor del transporte por automóvil en la rehabilitación económica—Reconstrucción del negocio de transporte—¿Por qué se necesitan automóviles hoy día?—Duración y tipos de vehículos automóviles—Progreso de la industria automotriz en la reducción del costo y uso del automóvil—Usos comerciales del automóvil—Perfeccionamientos en construcción y funcionamiento.

LEGISLACION—Limites de velocidad y de peso, bajo varias condiciones y razones que los justifica—Códigos y leyes sobre automóviles—Ejemplos de los resultados de regulaciones oficiales en diversos países—Estudio de los métodos de impuestos en diferentes naciones—Aplicación de los ingresos provenientes de impuestos sobre automóviles, según práctica moderna.—Coordinación de los transportes por rieles y carreteras.

EL AUTOMOVIL Y LA AGRICULTURA—Menores costos de transporte para reducir el precio de los productos de la agricultura, que habilitan al agricultor para competir y ensanchar sus mercados — Diversificación de mercados y de producción—Ventajas de los habitantes en la ciudad llevadas a los habitantes en el campo—Mejores escuelas primarias resultantes de mejores caminos—Las haciendas puestas en comunicación con las principales vías férreas y consiguiente aumento en flete ferroviario—Terminación del aislamiento rural y mayor incremento a la propiedad rural—Construcción de caminos y programas de vialidad.

TRANSPORTE PUBLICO — Transporte de flete—Camiones al servicio de ferrocarriles—Regulación de taxímetros y ómnibus—Explotación del taxímetro en diversas ciudades—Transporte de pasajeros en grande escala—Transporte urbano y su coordinación con otros medios de locomoción—Uso del vagón acoplado—Normas de caminos—Ejemplos de progresos en varios países.

IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES—Teoría de los impuestos altos y bajos sobre vehículos automóviles—Impuestos sobre el combustible y de otro género—Ejemplos de mayores ingresos provenientes de impuestos sobre automóviles—Financiación de la construcción de caminos públicos—Obligaciones que el transporte por automóvil debe al gobierno—Ingresos de impuestos indirectos—Inversión de los ingresos provenientes de impuestos sobre automóviles—Experiencia en varios países.

BANQUEROS, HOMBRES DE NEGOCIO Y EL TRANSPORTE POR AUTOMOVIL—El progreso del automóvil es inevitable—¿Es necesario el progreso del automóvil?—Inversión de capital en facilidades de transporte por automóvil—Inversión en actividades de reparación—En facilidades de abastecimiento de combustible, etc.—Lo que deben saber los banqueros acerca del comercio de automóviles—Financiación del comercio al por mayor y al por menor—Tendencias en las ventas a plazo de automóviles, camiones y taxímetros—El problema del automóvil usado — El negocio de automóvil como actividad comercial.

LA CREACION DE RIQUEZA MEDIANTE EL TRANSPORTE POR AUTOMOVIL—Crecimiento de los valores de propiedades o bienas raíces—Efecto sobre el gobierno—Efecto sobre las ciudades—Efecto sobre las regiones rurales—Valor monetario de la industria del transporte por automóvil—Beneficios para los productores y hombres de negocios—Beneficios para las empresas de tranvías y ferrocarriles.

PROGRAMAS DE VIALIDAD—Base de la construcción de caminos—¿Qué es el desarrollo gradual de los caminos rurales?—De carretera de tierra a camino macadamizado—Trazado de rutas de tráfico—Requisitos de tráfico para cada tipo de vehículo—Construcción de pavimentos urbanos — Puentes — Túneles — Caminos elevados y rápidos—Alumbrado de caminos—Protección del público caminante y del automovilista.

PIEZAS Y SERVICIO—Obligaciones del comercio de automóviles—Precios altos y bajos—Empleo de materiales normales y materiales de inferior calidad—La estación de servicio independiente — La estación supermoderna — Costo de las reparaciones y conservación general.

CONDUCTORES DE AUTOMOVILES—Reglamento para seguridad en el tráfico — Límites de velocidad—Cortesía en los caminos—Eliminación de los conductores peligrosos—Examen de conductores—Sugestiones para la buena conducción—Causas de accidentes—Regulaciones para el tráfico moderno.

EMPLEOS—El transporte por automóvil da ocupación permanente—Los empleos dependen directamente del comercio de automóviles, en ventas, servicio, uso—Empleos dependientes directamente del transporte en ciudades y regiones rurales — Construcción de caminos y puentes—Sueldos en la industria y comercio del automóvil.

UTILIDAD PRACTICA DEL AUTOMOVIL—Oportunidades para el mayor uso del automóvil, camión, ómnibus, vagón acoplado—Brigadas de vehículos automóviles comerciales—Producción de ingresos—Automóviles en servicios especiales — Utilización por parte del gobierno, municipalidades y empresas de servicios públicos—Experiencia en varios países—Obligación del transporte por automóvil en cada localidad.

EL AUTOMOVIL MISMO—Su origen y desarrollo—Reducción del costo en precio inicial, neumáticos, etc.—Beneficios de la producción en grande escala—Normas de valores—Tipos y sus aplicaciones—Automóviles nuevos y usados—Progresos modernos en proyecto y construcción.

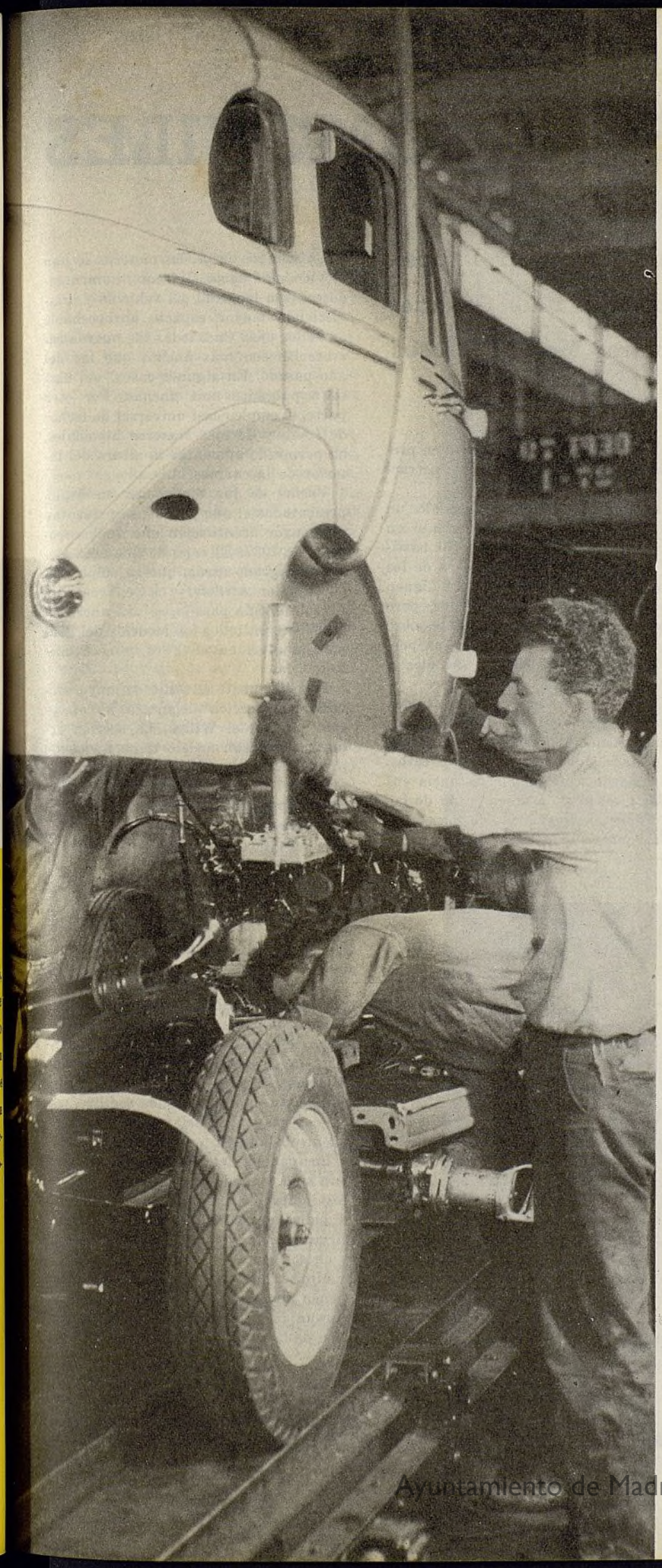
Estos temas y muchos otros gráficamente ilustrados, se combinarán en el nuevo programa editorial de esta revista, con el fin de que los lectores se impongan más a fondo de las ventajas prácticas del transporte por automóvil.

EL AUTOMOVIL AMERICANO

330 West 42nd Street,

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

Ayuntamiento de Madrid



CINCO MILLONES EN 1937

LOS jefes de fábricas en Detroit más reservados, creen que la industria automotríz americana va a producir diez por ciento más automóviles en 1937 que el presente año. Algunos cálculos llegan, a 15% más, lo que significaría una producción de casi 5.000.000. Predomina, sin embargo, la opinión de que la producción total el próximo año será mayor que la de 1928, año en que llegó a 4.601.141, y que se aproximará a la máxima de 5.621.715 de 1929.

De realizarse las predicciones de los fabricantes, esto significa que los comerciantes del ramo tendrán, por su parte, un aumento en ventas de 10 a 15% el próximo año, es decir, que 1937 será un año de muy buenas ganancias para todos.

A pesar de que la producción de los nuevos modelos se halla bien adelantada, se observa, sin embargo, que en comparación con la del año pasado, se presenta un tanto retardada. Con la excepción de dos fábricas, todas las demás se hallaron activamente ocupadas en sus nuevos modelos, a mediados de octubre. Se anticipa que toda la industria se verá completamente dedicada a los productos de 1937 cuando se abra la exposición de automóviles en Nueva York el 11 de noviembre.

Durante octubre, reinó gran actividad en la industria, pues millares de comerciantes del ramo visitaron a las fábricas con el objeto de ver e imponerse de los detalles de los nuevos modelos. Los hoteles en Detroit, Lansing, Flint, Pontiac, South Bend, Toledo y Kenosha se vieron repletos de comerciantes durante la mayor parte de octubre.

Ayuntamiento de Madrid

MEJORES AUTOMOVILES

Muchos Refinamientos Revelados en la Exposición de Nueva York + Carrocerías Más Grandes Bastidores Más Firmes + Motores Más Poderosos

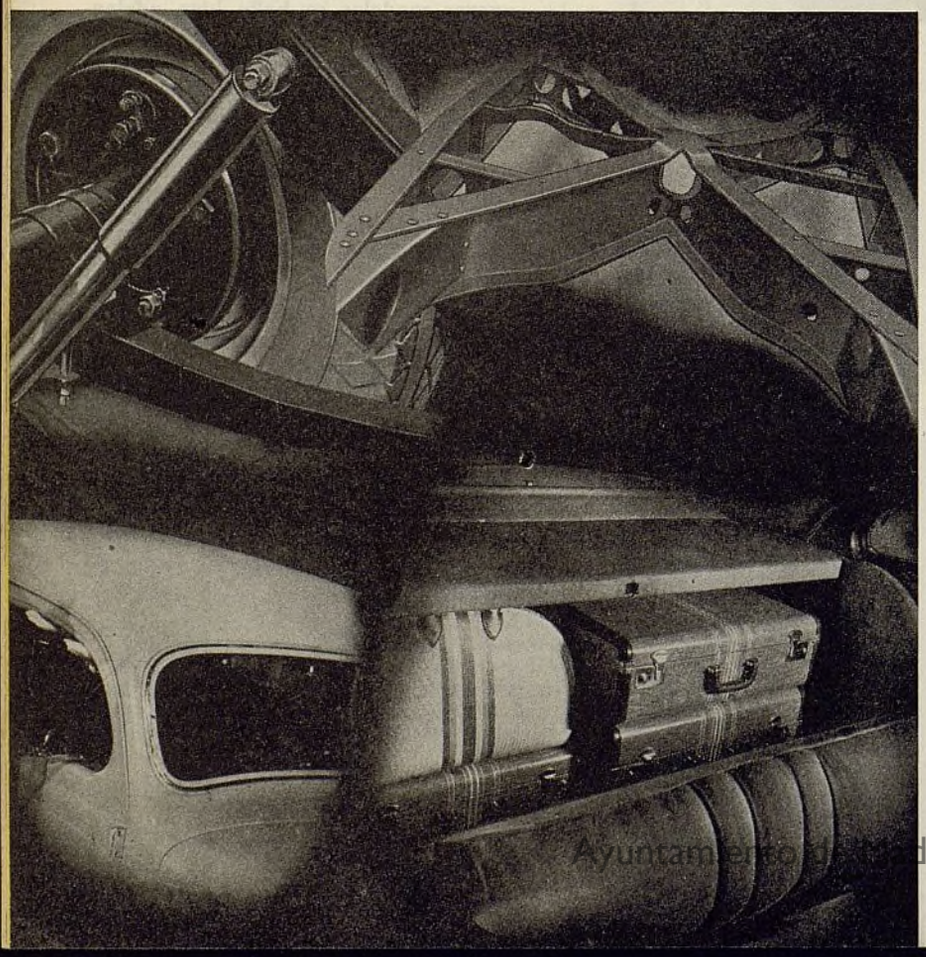
La tendencia predominante en los automóviles de 1937, en vista de los modelos exhibidos en la Exposición de Automóviles de Nueva York, puede expresarse suscintamente, como sigue: "carrocerías enteramente de acero, más espaciosas, montadas en bastidores más firmes y con motores más poderosos." A esta declaración podría agregarse el empleo casi universal del eje trasero hipoidal, el cual permite bajar considerablemente la carrocería sin necesidad de formar túnel en el compartimiento trasero.

CARROCERIAS

La carrocería de acero, con techo y base de acero, es una característica de casi todos los modelos de 1937. La Fisher Body, división de la General Motors, por ejemplo, se dice que ha invertido como 25 millones de dólares en preparar sus fábricas para la construcción de este tipo de carrocería.

La Chrysler está introduciendo un montaje exclusivo, con aislamiento en caucho, entre la carrocería y el bastidor. Las carrocerías más anchas de los automóviles del grupo Chrysler siguen todavía el contorno del bastidor, pero no quedan montadas directamente sobre éste, sino que están soportadas en pernos aislados en caucho, asegurados a sostenes proyectados del bastidor.

Muchos de los nuevos modelos tienen mayor longitud entre los ejes que los del año pasado, llegando esta diferencia hasta cinco pulgadas, en algunos casos. Sin embargo, esta mayor distancia entre los ejes no es la única razón de las dimensiones más grandes de las carrocerías, que es la nota predominante.



En algunos casos, los motores se han movido más hacia el frente, aumentándose así la longitud del vehículo y estableciendo mayor espacio aprovechable entre los ejes. Casi todas las nuevas carrocerías son más anchas que las del año pasado. En algunos casos, son hasta 6 pulgadas más anchas. Por otra parte, el empleo casi universal de techos de acero y de ejes traseros hipoidales, ha permitido aumentar la altura del interior de la carrocería.

Varias de las tendencias en estilo, presentadas el año pasado, se presentan con mayor acentuación aún en los modelos de 1937. El capó de una sola pieza, abisagrado atrás, que se empleó en el Chrysler Airflow y el Zephyr de la Lincoln el año pasado, se usa ahora en el Willys, en todos los modelos del grupo Chrysler, en el Ford y el Studebaker.

Probablemente el estilo de mayor novedad en sección delantera se ofrece este año por el Willys. La sección delantera de este modelo tiene forma de proyectil. No tiene lo que podríamos llamar parrilla de radiador, pues el capó mismo pasa por esta sección en una curva bien pronunciada.

INTERIORES

En casi todo caso, los paneles de los instrumentos han sido reformados. El cambio, en algunos casos, ha sido dictado por mejor presentación, y en otros, por consideraciones de conveniencia. Todos los modelos del grupo Chrysler, por ejemplo, tienen ahora todos sus botones de gobierno encajados en el tablero, de modo que no hay protuberancias en el panel. Los paneles de los modelos Chrysler han sido también levantados a la altura de las rodillas, para dar mayor espacio en el compartimiento delantero.

Los paneles del Hudson y Terraplane han sido refinados con la adición de luces indicadoras al indicador del aceite e indicador de corriente. Estas luces sirven para advertir la bajada en aceite y en corriente.

Muchos de los nuevos automóviles tienen ahora mangos de puertas que se curvan hacia adentro, para la protección de la ropa de los pasajeros.

EJES TRASEROS

Casi unánimemente, la industria automotríz americana ha aceptado el eje trasero hipoidal como la solución del

Ayuntamiento de Madrid

EN 1937

problema de cómo bajar la altura de la carrocería. En el tipo hipoidal, el árbol propulsor, con su juego de corona y piñón, queda debajo de la línea central de la corona, lo que permite colocar el árbol transmisor a menor altura, cosa que por su parte permite bajar el piso del vehículo, sin necesidad de emplear túnel.

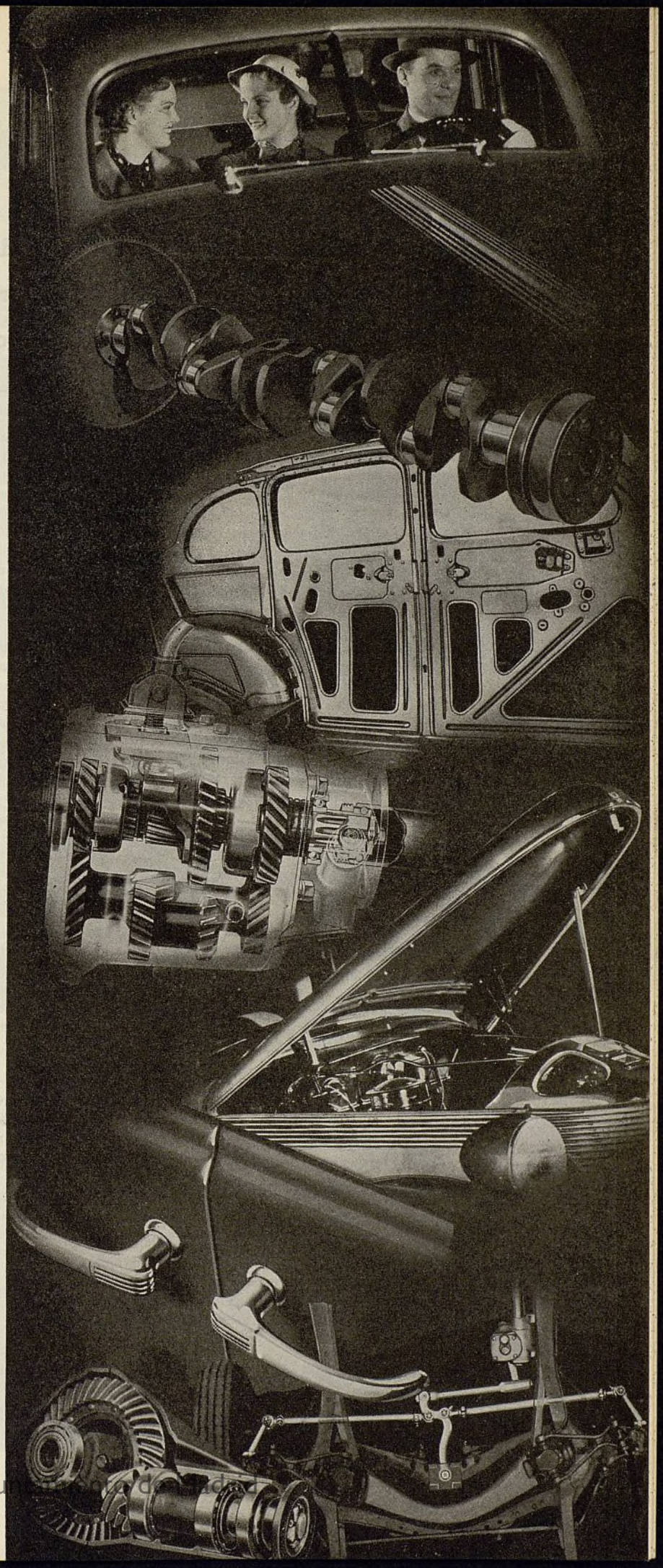
Sin embargo, dos marcas de la General Motors, la Oldsmobile y la Pontiac, han resuelto el problema de bajar la carrocería sin recurrir al eje trasero hipoidal. En el Pontiac, esto se realiza con un eje de engranaje helicoidal cónico, empleando un árbol propulsor doble. Este árbol tiene su mitad delantera formando parte integrante del cambio de marcha. Conectando el árbol propulsor delantero con el eje trasero hay un corto árbol propulsor, muy bien equilibrado, provisto de articulaciones universales montadas en cojinetes de rodillos, al frente y atrás. Un acoplamiento deslizante, detrás del cambio de marcha, hace innecesario el empleo de juntas corredizas en la articulación universal. Reduciendo así la parte móvil del árbol, su movimiento ocurre debajo del arco de la carrocería, es decir, en un punto donde no hay necesidad de túnel.

MOTORES

Con sólo pocas excepciones, los motores son más poderosos que los del año pasado. En algunos casos, esto se debe a mayor cilindrada, pero, generalmente se ha realizado mejorando la distribución del combustible, perfeccionando la carburación y aumentando las relaciones de compresiones. Es decir, la mayor fuerza motriz no se ha conseguido sacrificando la economía en consumo de combustible. Los motores verdaderamente nuevos, del presente año, son el Packard de seis cilindros y el Chevrolet de seis cilindros, que desarrollan respectivamente 100 y 85 c. de f.

Entre las innovaciones en motor se hallan el sistema de lubricación ofrecido en el Graham. La perforación longitudinal de las bielas ha sido abandonada y las ranuras de aceite se han suprimido de los cojinetes de las bielas. La lubricación de la pared del cilindro se regula por un abastecimiento medido de aceite que, pasando por los levantaválvulas, llega a ranuras de aceite en el extremo inferior del cuerpo del émbolo. Estas ranuras al fondo del émbolo

(Continúa en la página 84)



Ayuntamiento de Madrid

Hudson

Mejores Múltiples y Carburador Doble Aumentan la Fuerza del Motor + Las Nuevas Carrocerías de Acero Son Más Espaciosas + Nuevo Cambio de Marcha Automática a Elección

La Hudson entra al mercado de 1937 con tres nuevas series: una de 6 cilindros en chasis de 122″ (3,10 m.) de distancia entre los ejes, otra de ocho cilindros en chasis de igual distancia entre los ejes y otra de ocho en chasis de 129″ (3,28 m.) de distancia entre los ejes. Un nuevo carburador y una nueva disposición de los múltiples han aumentado la fuerza de estos motores. En otros sentidos, son iguales a los empleados el año pasado. Los cambios más importantes en las carrocerías, las cuales son ahora enteramente de acero, se presentan en sus dimensiones más amplias. Hay también un nuevo dispositivo de cambio de marcha automático, que se ofrece a elección. Los principales cambios introducidos el año pasado, tales como el gobierno radial de seguridad, frenos automáticos dobles y eliminación automática de corriente de aire, continuán en los presentes modelos.

CAMBIO AUTOMATICO — En combinación con la "mano eléctrica" (a elección) el nuevo cambio automático (también a elección) hace innecesario el desembrague y embrague, para el manejo del vehículo. Esta disposición permite elegir de antemano el engranaje que se desea emplear. La acción resulta completamente automática, no solo en el cambio de marcha sino también en el embrague, en todas las velocidades, incluyendo marcha automaticamente desconectada a velocidades menores de 15 millas por hora. A mayor velocidad, donde el movimiento desconectado o desembragado pudiera resultar inconveniente con la estabilidad y seguridad de la marcha, se suspende la operación automática de este dispositivo. El funcionamiento automático del embrague se realiza mediante un regulador centrífugo, que entra en acción tan pronto como la velocidad baja a un punto determinado. La "mano eléctrica" es igual a la empleada en los modelos del año pasado, presentando sólo un leve cambio en la acción del desplazador.

SUJETADOR EN DECLIVE — El sujetador en declive es equipo a elección. Actúa hidráulicamente con el mismo líquido del sistema de enfrenamiento. El pedal del embrague está interconectado con una válvula a través de la cual pasa el líquido a los frenos. Esta válvula impide el regreso del líquido, hasta que el embrague se vuelva a bajar. De esta manera, los frenos quedan aplicados hasta que se haga el cambio de engranaje y el conductor esté listo para arrancar el automóvil.

CARROCERIAS — (El sedán del modelo de ocho cilindros "Custom", ilustrado aquí.) — Las carrocerías son completamente nuevas y de construcción enteramente de acero, incluyendo los techos. La sección delantera presenta algunos cambios en estilo. En estilo general siguen el del año pasado, pero se presentan algunos cambios en las piezas metálicas. Los guardabarros son más profundos, las lámparas delanteras van metidas en cascos y una sección central de radiador, de acero inoxidable, se emplea ahora en lugar de la sección fundida en molde, del año pasado. Las nuevas carrocerías son seis pulgadas más anchas, medidas en el tablero y dos pulgadas más bajas. El asiento delantero tiene 55 pulgadas de anchura, en los cojines, siendo 5 pulgadas más ancho que el del año pasado. Las puertas delanteras van abisagradas en la pilastra delantera. En los sedanes, las puertas traseras son 5 pulgadas más anchas que las del año pasado y tanto las delanteras como las traseras son 1½″ más altas. Los mangos interiores de las puertas son completamente nuevos, de tipo de seguridad, con ambos extremos doblados hacia adentro, para que no hayan puntos sobresalientes. Los faroles delanteros están soportados en el casco del radiador, en lugar de ir asegurados a los guardabarros delanteros, como en los modelos del año pasado.

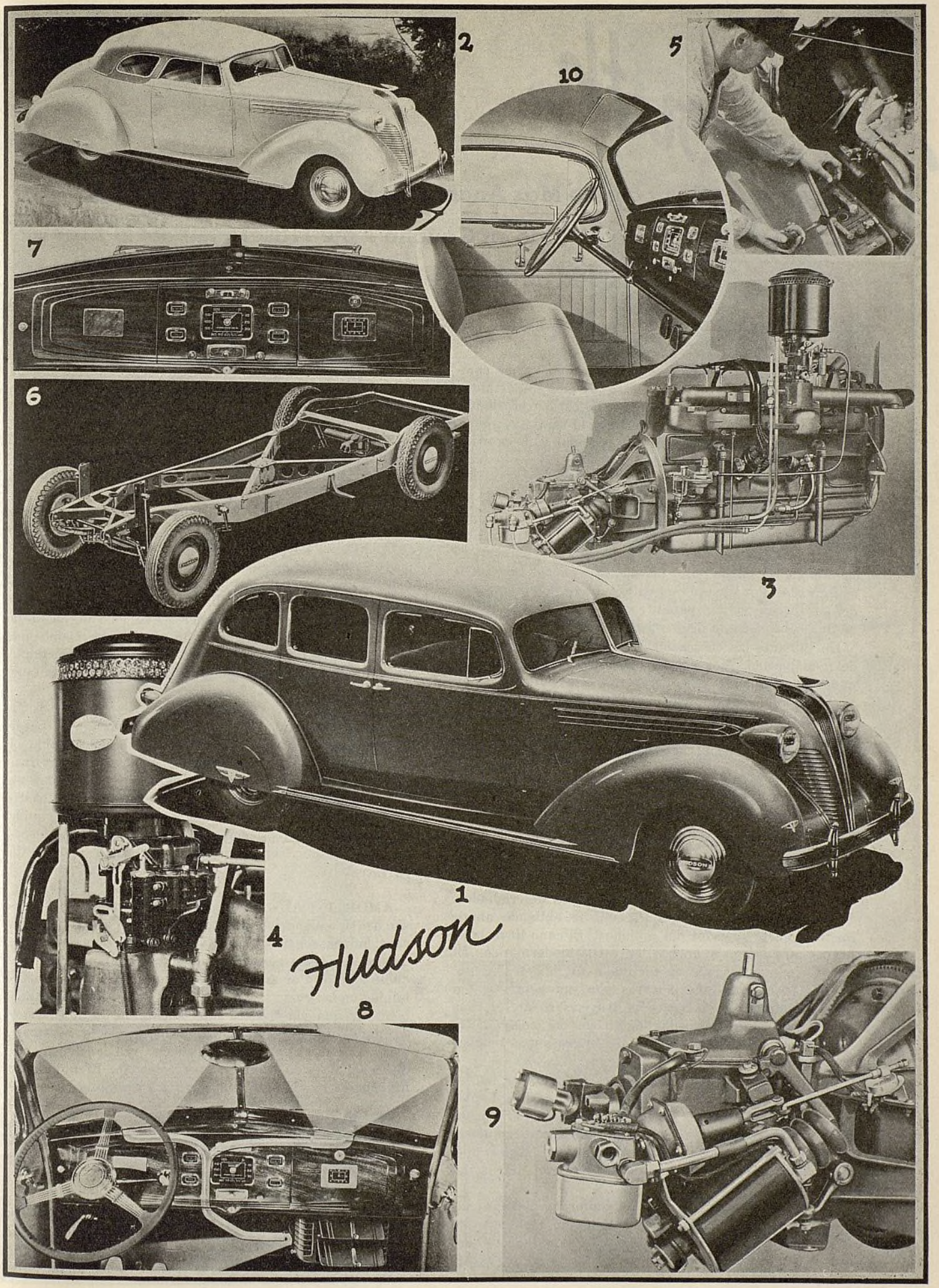
MODELOS DE CARROCERIA — El de seis cilindros y el de ocho en chasis de 122″ se ofrecen en seis estilos de carrocería: coche, sedán, cupé de tres pasajeros, cupé de cuatro pasajeros, con un solo asiento transversal detrás del asiento del conductor, cupé transformable y brougham transformable. El modelo más grande de ocho cilindros se ofrece sólo en dos estilos: un sedán y un sedán de turismo. El brougham transformable es un nuevo estilo de carrocería en el surtido Hudson y se ilustra en (2).

(3) **MOTORES** — (El de ocho cilindros, aqui ilustrado.) — A pesar de que las características mecánicas de los motores continuan como antes, la fuerza ha sido aumentada por innovaciones en la disposición de los múltiples, refinamientos en carburación y otros refinamientos menores. El modelo de seis cilindros tiene cilindrada de 212 pulgadas cúbicas (3,48 litros) y desarrolla 101 caballos de fuerza a 4.000 r.p.m. con una relación normal de compresión de 6,25 a 1 cuando emplea culata de hierro. Desarrolla 107 caballos de fuerza con culata de aluminio, teniendo entonces una compresión de 7 a 1. El de ocho cilindros, con cilindrada de 254,5″ cúbicas (4,17 litros) desarrolla 122 caballos de fuerza a 4.200 r.p.m. con una compresión de 6,25 a 1.

(Continúa en la página 51)

(1) El sedán Custom de ocho cilindros. (2) El brougham transformable es un modelo completamente nuevo. (3) Reformas en los múltiples y doble carburador para aumentar la fuerza del motor. (4) El carburador doble. (5) Acumulador colocado debajo del capó. (6) El chasis es más firme. (7) Sistema de indicación luminoso, en el tablero de instrumentos. (8) Conductos para el descongelador proveniente del calefactor. (9) Instalación de la mano eléctrica. (10) Bastante espacio para tres personas en el asiento delantero.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Plymouth

Carrocerías Más Anchas de Estilo Completamente Nuevo + Montaje Aislado en Caucho + Eje Trasero Hipoidal Elimina la Necesidad de Túnel + Mecanismo de Dirección Mejorado

Para 1937, el Plymouth se presenta con varios cambios en chasis y carrocería. Entre los más importantes se hallan: carrocerías más anchas de estilo reformado, montaje de caucho de la carrocería en el bastidor, mayor eliminación de ruido, eje trasero hipoidal y mecanismo de dirección perfeccionado.

(1) CARROCERIAS — La mayor amplitud de las carrocerías se debe al desarrollo de un nuevo montaje patentado que sobresale del bastidor. Estructuralmente, la carrocería es muy diferente de la de 1936, particularmente en el mayor uso de piezas grandes de acero estampado. Por ejemplo, el cubretablero, los montantes del parabrisa, techo y panel trasero, se presentan ahora en una sola pieza de acero estampado.

En tamaño, las carrocerías son más grandes que las del año pasado. Los asientos delanteros son tres pulgadas más anchos y los traseros, 2½ pulgadas más anchos que los del año pasado. El nuevo techo de acero sin costura provee una pulgada adicional de altura interior, sin aumentar la altura de la carrocería. La longitud total de todos los nuevos modelos es ahora de 194 pulgadas.

Desde el punto de vista del aspecto, se presentan varios cambios. Un contorno bajo y largo se desprende hacia atrás de una nueva parrilla de estilo sencillo. Esta tiene barras verticales de brillante acabado de cromo, a cada lado de una sección central del mismo color de la carrocería. Las nuevas lámparas delanteras están montadas en soportes unidos a los lados del radiador. Se ha prolongado el capó, el cual se extiende ahora hasta la parte superior del radiador. El capó lleva lumbreras más largas y anchas, en estilo modernístico. El parabrisa más grande se inclina a un mayor ángulo, hacia atrás. Los guardabarros son más anchos, con mayor inclinación al frente y proyección lateral más acentuada. Nuevas ruedas de disco, del color de la carrocería, completan la lista de interesantes innovaciones en la carrocería.

Por primera vez se presentan los sedanes con baúles o con compartimientos de equipaje atrás. Los baúles integrantes (2) son más espaciosos que los del año pasado. Los neumáticos de recambio quedan ahora completamente invisibles, pues se guardan en el baúl. En el cupé, el neumático de recambio queda guardado detrás del cojín del asiento.

El surtido completo para 1937 comprende tres estilos de carrocería comercial y ocho estilos de carrocería de lujo. Todos van en un chasis de 112″ (2,85 m.) de distancia entre los ejes, una pulgada más corto que el del año pasado.

INTERIORES DE LAS CARROCERIAS — Se han introducido numerosos cambios en guarniciones, para suprimir toda pieza proyectada o sobresaliente. Empezando por el frente, el panel de instrumentos ha sido reformado. El regulador del gas, el regulador de aire y el interruptor del alumbrado, están encajados en la base curva del nuevo panel, lo mismo que el interruptor del encendido. El panel plano queda más arriba de las rodillas. La manivela del parabrisa se pliega en cúpula curva alisada.

Debajo del panel, el tablero se ha retraido para dar mayor espacio. Los gobiernos del limpiador de parabrisa son de caucho, en lugar de metal. Los descansabrazos llevan ahora una almohadilla de caucho espongoso. Los mangos interiores de las puertas se curvan hacia la puerta, sin presentar proyección alguna, lo mismo que los mangos exteriores. No hay luz de techo. En lugar de ella hay una lámpara de lectura encima de la ventana trasera.

(4-5) MONTAJE DE LA CARROCERIA — A pesar de que las carrocerías más grandes siguen todavía el contorno de los bastidores, no se montan más directamente encima de los bastidores, sino que se sujetan en sostenes cortos que se proyectan lateralmente del bastidor. El nuevo montaje de caucho no queda comprimido por los pernos de sujeción, sino que, gracias a su especial instalación, sencillamente soportan el peso de la carrocería.

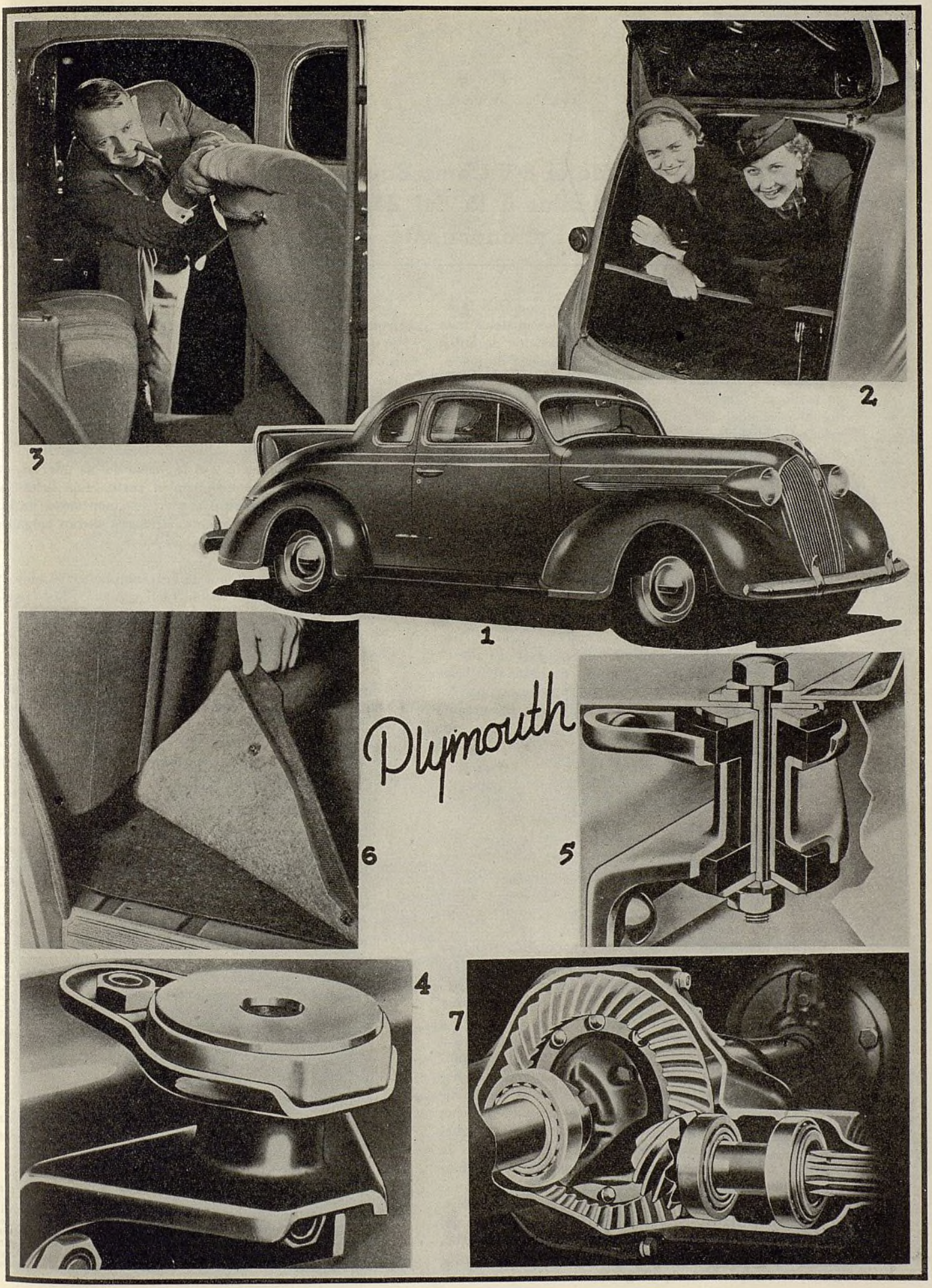
AMORTIGUADORES — Los nuevos amortiguadores son del tipo de acción directa. Funcionan en aceite, cuya cantidad es cuatro o cinco veces mayor que la que se usa en los tipos corrientes de leva y palanca. Son de doble efecto. Por su montaje angular, dan mayor estabilidad en las curvas. La establidad está acentuada también por una vía trasera más ancha, de 60 pulgadas y el empleo de barras estabilizadoras en el eje delantero, para reducir el vaivén y el cabeceo. El mecanismo de dirección ha sido también perfeccionado. El ángulo de los pivotes ha sido reducido de 9 a 4 grados.

(6) ELIMINACION DEL RUIDO — Gracias a los materiales amortiguadores de ruido, empleados en las carrocerías, se dice que el ruido se ha suprimido casi

(Continúa en la página 51)

(1) Cupé de luxe con asiento auxiliar trasero. (2) Los baúles son más grandes. Los modelos sin baúl tienen compartimiento de equipaje grande. (3) Hay un rodillo acojinado detrás del asiento delantero. (4) La carrocería se une al bastidor mediante un montaje amortiguado en caucho. (5) Construcción del montaje en caucho. (6) Cinco clases de aislamiento se emplean en las nuevas carrocerías. (7) El nuevo eje es de tipo hipoidal.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Ford

Menor Motor 8-V Como Equipo a Elección + Carrocería de Acero Similar a la del Zephyr Lincoln en Aspecto + Se Mejora el Enfrenamiento + Mayor Espacio de Equipaje

Sobresalientes cambios, tanto en estilo como en fuerza, hacen que el nuevo Ford sea uno de los modelos más interesantes de los exhibidos en la exposición de automóviles de Nueva York. La nueva carrocería de acero, radicalmente distinta de todas las anteriores, se parece en estilo a la usada por el modelo Zephyr del Lincoln, del año pasado. Es, sin embargo de construcción corriente, apoyándose en un bastidor, en lugar de no requerir bastidor separado, como sucede en el Zephyr.

Según el nuevo plan Ford, se ofrecen dos motores de 8 cilindros en V en el chasis normal de 112″ (2,84 m.) de distancia entre los ejes. Uno de estos motores es una edición revisada del modelo de 30 c. de f. del año pasado. El otro desarrolla 21,63 c. de f. y se parece mucho al tipo usado en el Ford inglés.

El anuncio de este nuevo motor "económico", como equipo a elección, se espera que pondrá punto final a los rumores circulados en Detroit últimamente, al efecto de que la compañía Ford estaba por sacar un Ford "pequeño". Al mismo tiempo se anuncia que el Ford con el motor pequeño se ofrecerá al precio de lista más bajo que la Ford ha establecido hasta ahora para un modelo de ocho cilindros en V, desde su introducción al mercado hace como cinco años.

ESTILO DE CARROCERIA — El estilo exterior es enteramente nuevo, utilizando el efecto de perfilación, en un mayor grado que antes. El aspecto delantero se caracteriza por un contorno agudo e inclinado. La parte superior de la parrilla del radiador se prolonga en una línea curva hasta los lados del capó. Las lámparas delanteras son de forma especial, quedando metidas en los resguardos de los guardabarros perfilados. Los parachoques son rectos y de forma curva. Las lumbreras del capó llevan listas cromadas.

El capó del motor está abisagrado atrás, levantándose por el frente, punto en que se sujeta en el emblema (1). El motor queda en punto de fácil acceso para la inspección y reparación. Los lados del capó pueden quitarse con facilidad, en caso necesario.

El estilo perfilado permite colocar un compartimiento de equipaje (2) detrás de los modelos de sedán, que además de ser bastante espacioso, queda en punto muy accesible. Como se ve en la ilustración (2) el compartimiento de este sedán Ford de turismo de luxe contiene cinco maletas de buen tamaño, tres sobre el anaquel encima del neumático de recambio y rueda y dos a la derecha. En los modelos con un solo asiento, el neumático de recambio se lleva detrás del asiento.

(3) PANEL DE INSTRUMENTOS — El panel del nuevo Ford tiene instrumentos de muy lindo estilo, arreglados simétricamente. En el modelo de luxe mostrado, el compartimiento de guantes a la derecha compensa el velocímetro e indicadores del motor, a la izquierda, El mango del freno de estacionamiento debajo del tablero y el botón del arranque están en el extremo de la izquierda. Los gobiernos del motor y un cenicero ocupan el centro, llevando arriba el regulador del parabrisa.

(4) INTERIORES — El tratamiento del interior es nuevo. Los profundos cojines de los asientos producen el efecto de almohadón, y el tapizado de las puertas, en estilo de panel, armoniza con el resto. Las luces del compartimiento trasero están en los montantes de las puertas. Los compartimientos traseros llevan colgador de abrigo y descansapié.

FRENOS — El sistema de enfrenamiento es nuevo y calculado para dar una acción fácil y suave. Los frenos actúan mediante un sistema de cables y conductos y tienen acción automática gobernada.

ESTRUCTURA DE CARROCERIA — La carrocería es toda de acero, con techo de una sola pieza, siendo también de una sola pieza, el esqueleto, paneles y piso. Los parabrisas son de forma en V, abisagrados arriba, para facilitar su abertura. El vidrio del parabrisa y de todas las ventanas es de seguridad, comprendiéndose en la dotación corriente.

ESTILOS DE CARROCERIA — El nuevo Ford se ofrece en modelos corrientes y de luxe, todos en chasis de 112″ (2,84 m.) de distancia entre los ejes. Los modelos de luxe llevan el motor de 85 c. de f. y los corrientes, el de 85, con elección al de 60 c. de f. Hay cinco estilos normales: cupé de cinco ventanas, sedán de dos puertas con baúl y sin baúl, y sedán de cuatro puertas con baúl y sin baúl. Estos cinco modelos se incluyen también en la series de luxe, la cual se ofrece también en seis estilos adicionales: cabriolé, sedán transformable, faetón, roadster, cupé de tres ventanas y cupé club. El cupé club es un nuevo estilo de carrocería. (5) Sedán de dos puertas. (6) Sedán de luxe de cuatro puertas. (7) Otra vista del sedán de turismo de cuatro puertas. (8) Cabriolé. (9) Cupé.

MOTORES — El nuevo motor de 60 c. de f. no es uno completamente nuevo, salvo en los Estados Unidos, a causa de que se ha venido construyendo en Inglaterra

(Continúa en la página 86)

(1) El capó del motor está abisagrado atras y se levanta por el frente. Los lados del capó pueden quitarse, en caso necesario. (2) Hay espacio para cinco maletas de regular tamaño en el compartimiento de equipaje. (3) Los instrumentos están simétricamente dispuestos sobre el tablero. (4) Los interiores son de refinada elegancia en todos los modelos. (5) El sedán de dos puertas. (6) El sedán de turismo de cuatro puertas. (7) Otra vista del sedán de turismo de cuatro puertas. (8) El cabriolé de luxe. (9) El cupé de cinco ventanas. (10) Vista delantera del nuevo modelo.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

Chevrolet

Nuevo Motor Más Poderoso + Carrocerías Más Grandes y de Aspecto Reformado + El Eje Hipoidal Reduce la Altura del Piso + Cambio de Marcha Notablemente Perfeccionado

Los dos modelos Chevrolet han sido objeto de varias revisiones. En primer lugar tenemos un motor completamente nuevo de mayor rendimiento y economía. Otras innovaciones son: eje trasero hipoidal, carrocerías enteramente de acero, más bajas y espaciosas, vidrio de seguridad en todas las ventanas, bastidor más firme y cambio de marcha sincronizado de tipo perfeccionado. Ambos modelos: el Master y el Master Deluxe, can en chasis de 112¼" (2,86 m) de distancia entre los ejes, en lugar del de 109" del año pasado, del modelo Standard y del de 113" del Master Deluxe. Los dos nuevos modelos son idénticos en chasis, motor, y construcción de carrocería y se diferencian en las suspensiones delanteras, eje trasero, desmultiplicaciones de dirección y detalles de accesorios y guarniciones. La "acción de rodillas" que antes se ofrecía a elección, es ahora dotación normal del Master Deluxe. Los modelos Master se ofrecen solo con muelles delanteros semielípticos.

(1) ESTILO DE CARROCERIA (El sedán deportivo Master Deluxe se ilustra aqui.) — El contorno de la carrocería es un tanto más rectilíneo y menos curvo que en los modelos anteriores, y se ha implantado una nota característica con la "línea de velocidad" que se extiende desde el capó hasta la carrocería y las puertos. El tratamiento de las lumbreras es también diferente del del año pasado. El capó es más largo y más curvo al frente, extentiéndose hasta la mismo parrilla del radiador. Cada mitad del capó es de una sola piezo, unida a una misagra oculta en el centro superior. No se emplean más bisagras laterales de capó. Una innovación son los soportes automáticos de capó, que sujetán el capó cuando se levanta.

La parrilla del radiador es de un nuevo estilo y presenta un nuevo medallón Chevrolet. Los estribos, que son de caucho moldeado sobre soporte de acero, tienen ahora cierta inclinación para facilitar su drenaje. Los guardabarros traseros tienen también nueva forma. Los bordes de los guardabarros van ahora sin moldura, quedando planos y doblados hacia adentro. Las lámparas delanteras son más grandes y largas. La combinación de lamparita de parada y señal trasera está instalada en un lado de la carrocería, en vez de ir unida a guardabarro.

Otros detalles de las nuevas carrocerías son: mayor visibilidad, gracias a parabrisa y ventanas más anchas; asientos más anchos y estilo interior completamente diferente del empleado en 1936. Cada modelo tiene abundante espacio de equipaje, ya en baúl, que forma parte integrante de la carrocería, ya en espacioso compartimiento detrás del asiento trasero. Además, cada modelo lleva un anaquel para paquetes arriba del asiento trasero, y un espacioso compartimiento en el panel de instrumentos.

DIMENSIONES DE LA CARROCERIA — Todas las carrocerías de 1937 son más bajas y largas. Al frente, la carrocería es cerca de 5" más ancha al nivel del piso, 1½" más ancha en el parabrisa y 2" más ancha entre las puertas, a la altura del asiento delantero. Gracias al empleo de engranaje hipoidal, el piso se ha bajado 2 1/16".

(2) CONSTRUCCION DE LA CARROCERIA — En la construcción de la carrocería, el techo sólido de acero, el doble cubretablero de acero, los paneles de acero y el piso de acero, forman todos una sola pieza soldada, de gran firmeza, que para su seguridad no requiere un solo perno, remache, tornillo o clavo. Las puertas son también de acero.

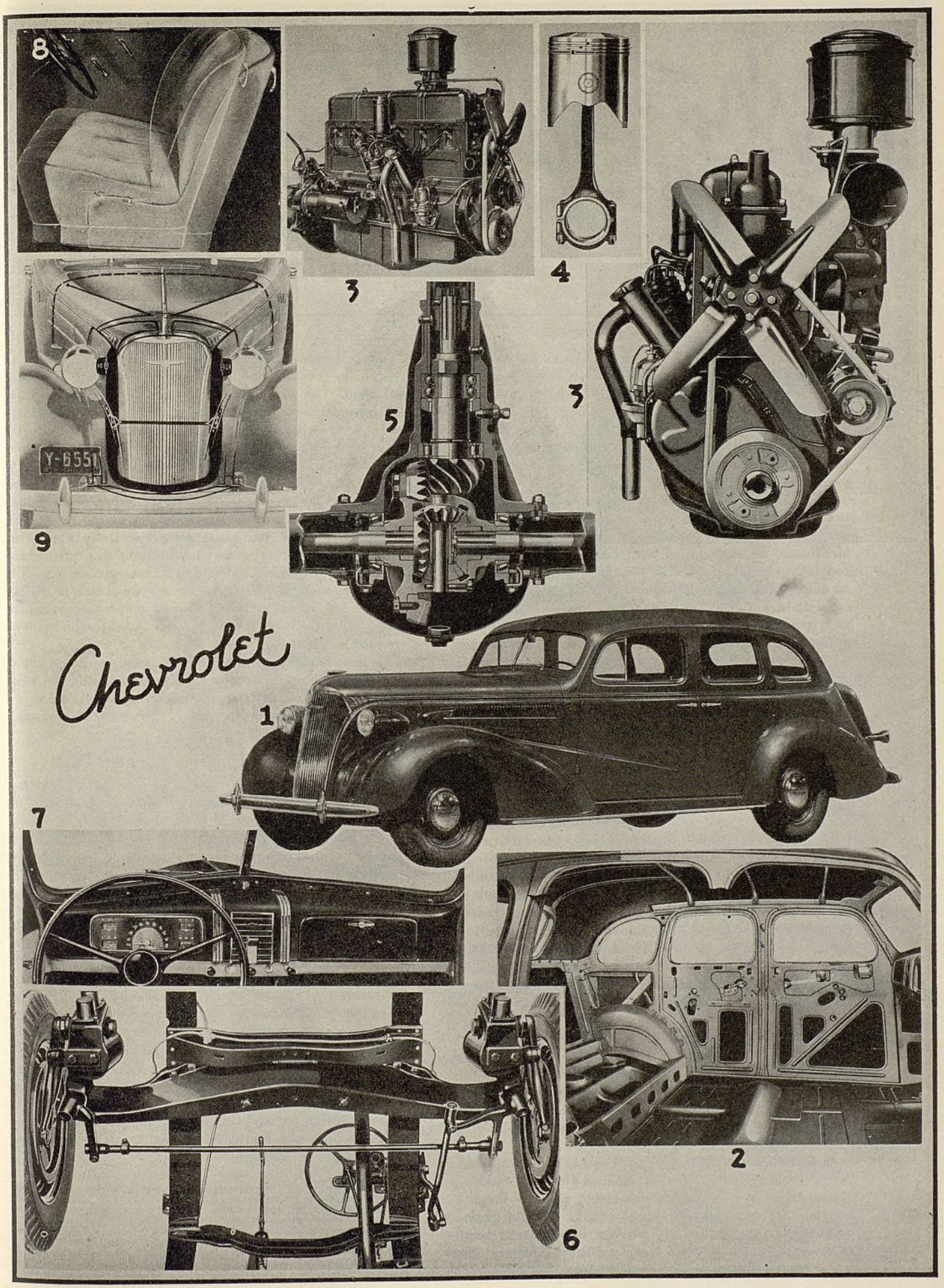
BASTIDOR — Los modelos de 1937 van montados en un bastidor completamente distinto del empleado en los de 1936. Es más liviano y más firme. Los miembros laterales y los miembros transversales, de los cuales hay cuatro, son de tipo reforzado. El mismo bastidor es más sencillo, permitiendo más fácil acceso a las piezas del chasis. El soporte delantero del motor es un miembro de doble sección. Todos los sostenes de estribos, de acumulador, de muelle, están unidos directamente a los miembros laterales reforzados. Los muelles quedan en línea debajo de los miembros laterales y el mecanismo de dirección queda montado encima de ellos.

(3) MOTOR — El nuevo motor tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 3½ y 3¾" (88,9 y 95,2 mm.), con cilindrada de 216,5 pulgadas cúbicas (3,55 litros), relación de compresión de 6.25 a 1 y potencia de 85 c. de f. El cigüeñal funciona en cuatro cojinetes, en lugar de los tres de antes. La superficie de contacto de los cojinetes ha sido aumentada en 8 por ciento. Los cojinetes son de metal blanco babbitt con respaldo de acero. Su diámetro está graduado, empezando con el delantero de 2 11/16 y terminando con el trasero de 2 35/32". El cigüeñal está contrapesado y tiene un nuevo equilibrador armónico. Los ém-

(Continúa en la página 44)

(1) Sedán deportivo del modelo Master Deluxe. (2) Construcción unificada de acero, que comprende el techo, el piso, el cubretablero y los paneles. (3) Dos vistas del nuevo motor de seis cilindros. (4) Los émbolos más livianos llevan bielas más cortas y firmes. (5) El eje trasero hipoidal permite bajar el nivel del piso. (6) El sistema de dirección es a prueba de choque. (7) El tablero de instrumentos es de nuevo estilo. (8) El triple ajuste del asiento del conductor es una innovación. (9) Montaje del radiador, lámparas delanteras y piezas de lámina metálica.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Nash-La Fayette

La Fayette con Motor Más Poderoso + Precios se Reducen de $40 a $70 + Reforma de la Sección Delantera de la Carrocería

Nash ofrece para 1937 tres series — una menos que el año pasado. Estas son la Nash Lafayette "400", que corresponde, en distancia entre los ejes y motor, al Nash "400" del año pasado, la Ambassador de seis cilindros y la Ambassador de ocho cilindros. Estas dos últimas se comparan con las de iguales nombres de 1936. Los precios son de $40 a $65 más bajos que los del año pasado.

El cambio principal, en comparación con los productos del año pasado, se halla en la construcción de las carrocerías. Las de los modelos de 1937 son completamente nuevas, desde todo punto de vista. Los motores son muy similares a los empleados en 1936. El chasis ha sido objeto de algunos cambios en detalles.

La distancia entre los ejes del Lafayette es 117" (2,98 m.) igual a la del Nash "400" del año pasado, pero 4 pulgadas más larga que la del Lafayette del año pasado. El modelo de seis cilindros está montado en un chasis de 121" (3,08 m.), el cual es cuatro pulgadas más corto que el del año pasado. El modelo de ocho cilindros va montado en un chasis de 125" ((3,18 m.) no ofreciendo ningún cambio en dimensión en comparación con el modelo de 1936.

(1-2) CARROCERIAS — (1) — sedán de cuatro puertas de la serie Ambassador de seis cilindros. (2) — sedán de cuatro puertas de la serie Ambassador de ocho cilindros. El nuevo contorno perfilado característico de todas las nuevas carrocerías, se obtiene sin menoscabo de la amplitud interior de la carrocería. En realidad, los nuevos modelos son un tanto más espaciosos que los del año pasado. El mayor espacio en el asiento trasero, la nueva colocación de las palancas de enfrenamiento y cambio de marcha, la supresión de túnel de transmisión en el piso, y el levantamiento de la sección trasera del techo, han contribuído mucho a agrandar el espacio interior.

(3) LUMBRERAS DEL CAPO DEL MOTOR — Otra innovación interesante se halla en las lumbreras del capó. Los ingenieros del Nash se dieron cuenta de que las lumbreras abiertas no son necesarias para asegurar la ventilación del motor. Por esta razón, las lumbreras están tapadas, lo que tiende a reducir el ruido del motor.

(4-5) SECCION DELANTERA — (4) — el Ambassador de seis cilindros, (5) el Nash Lafayette "400" — Empezando en el extremo delantero, el capó largo y ahusado forma agradable juego con la parrilla gruesa de fundición en molde. La parrilla tiene barras verticales en todos los modelos Nash y horizontales en todos los modelos Lafayette. Las lámparas delanteras de forma especial van montadas a un alto nivel y bien al frente del capó, armonizando muy bien con la forma del capó. Las aletas cromadas son un detalle de lujo. Los guardabarros son de gruesa lámina de acero estampado y presentan una corona angular. Las luces de estacionamiento están instaladas en los guardabarros delanteros en los modelos Ambassador solamente.

Se dice que los estribos de estos automóviles son los más largos que se hayan visto hasta ahora en la industria. Se extienden desde un punto detrás del neumático delantero hasta el guardabarro trasero. De esta manera, la parte de atrás del guardabarro delantero queda bien asegurada al estribo, dándole adicional protección. Un parabrisa en V dividido pone de mayor realce la distinción de las nuevas carrocerías. El empleo de arcos de acero, en el techo, tiende a eliminar la vibración ruidosa en esta sección.

La instalación de un baúl en los sedanes provee abundante espacio de equipaje. El compartimiendo del neumático de recambio, separado por un anaquel, del espacio de equipaje, permite quitar el neumático sin perturbar el equipaje.

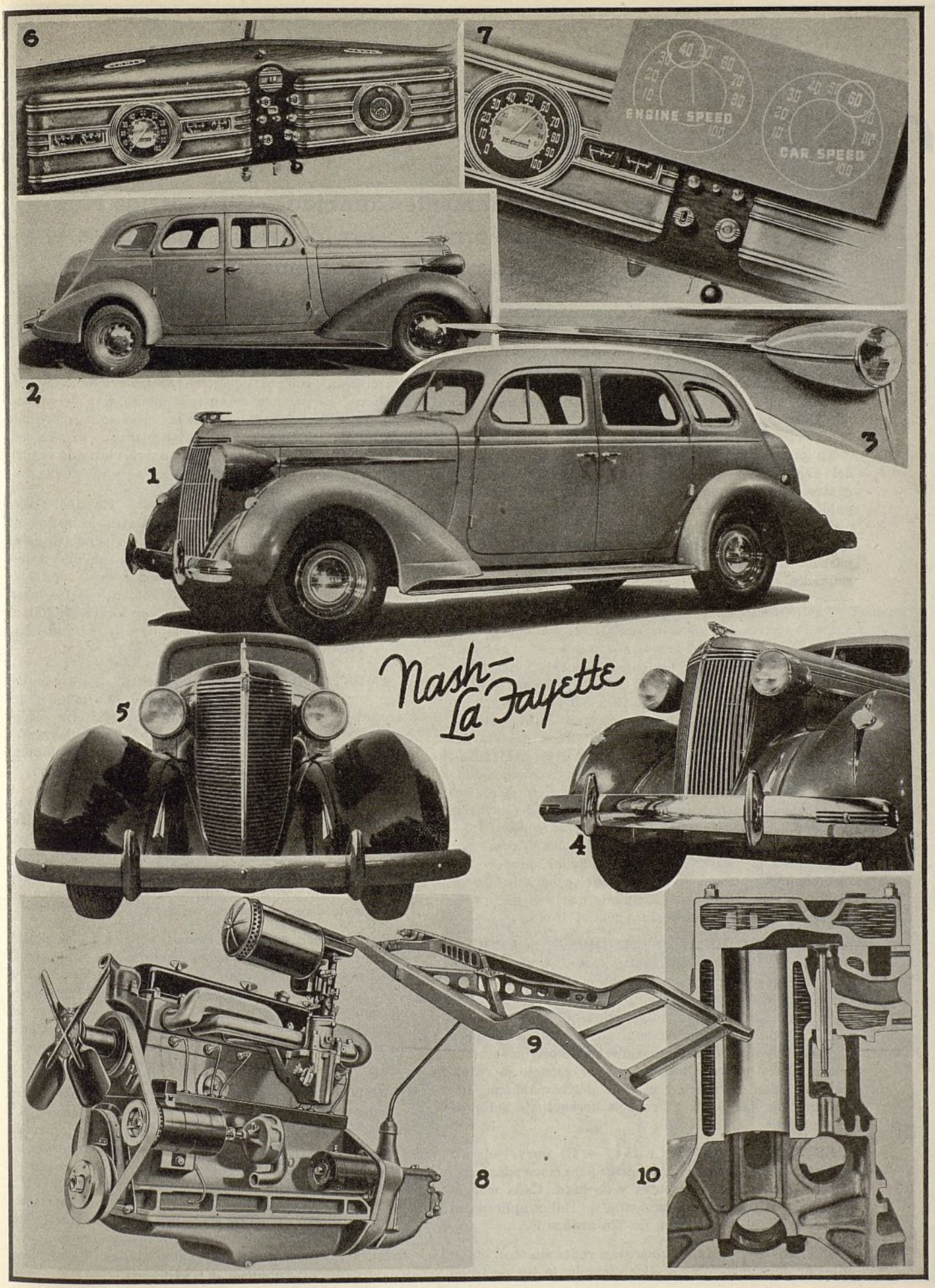
CAMAS — Una sencilla disposición caracteriza la comodidad de cama, que este año ha sido también extendida a los modelos Ambassador. No hay necesidad de quitar los cojines de respaldo de asiento delantero para formar la cama. El respaldo está abisagrado arriba y se gira hacia arriba, quedando suportando por sostenes, utilizándose como un anaquel para colocar la ropa.

(6) TABLERO DE INSTRUMENTOS — El panel es de estilo de caoba con adornos de plata oxidada. A la derecha hay un compartimiento grande para paquetes. Sobre la puerta de este compartimiendo puede instalarse un reloj eléctrico. Al abrirse la puerta se enciende una luz interior. (Este equipo es a elección.) El gobierno de radiorreceptor puede colocarse al centro del tablero. Para indicar el funcionamiento del cambio de marcha, el vehículo puede proveerse, a precio adicional, de velocímetros especiales que muestran la velocidad en millas por hora del vehículo y la velocidad del motor sólo en millas por hora. (7) — Otra innovación es una pequeña luz roja que se enciende cuando las lámparas delanteras se ajustan a luz de marcha superior. Orificios arriba del

(Continúa en la página 86)

(1) Sedán Ambassador de seis cilindros con 4 puertas. (2) Sedán Ambassador de 8 cilindros de 4 puertas. (3) Las lumbreras del capó continúan como ornamentos. (4) Vista delantera del Ambassador. (5) Vista delantera del LaFayette. (6) Los paneles de instrumentos han sido reformados. (7) El velocímetro doble muestra la economía en combustible de la sobremarcha. (8) Motor del Ambassador. (9) Bastidor en X más firme. (10) Canalización de agua a la longitud completa de los cilindros, para asegurar completo enfriamiento.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Willys

Aspecto Exterior Completamente Cambiado—Carrocerías Más Anchas y Largas + Vía Normal + Dos Modelos Comerciales + Economía en Funcionamiento Notablemente Pronunciada

Con sus dificultades económicas ajustadas y facilidades de producción muy bien reorganizadas sobre una base de bajo costo, la Willys-Overland ha mejorado notablemente su posición táctica alterando completamente el aspecto exterior de sus nuevos productos.

En puntos fundamentales, el automóvil es igual al del año pasado, es decir, un vehículo económico de cuatro cilindros, que puede rendir hasta 35 millas por galón. Su vía es ahora de tamaño normal y sus carrocerías han sido completamente modificadas para suprimir la angularidad presentada por los modelos del año pasado. En varios detalles, el motor y el chasis han sido refinados.

CARROCERIAS — Además de ser más anchas, las nuevas carrocerías enteramente de acero son más largas. La vía ha sido aumentada a la normal de 56" y la longitud total es ahora de 175½", es decir, 11½" más largo que el modelo del año pasado. Su altura total es de 65 pulgadas. Usa neumáticos de 16 x 5,5 pulgadas.

El nuevo estilo ha eliminado todo trazo de la angularidad de los modelos del año pasado. Toda porción del exterior es parte de una serie de curvas armonizantes. Con guardabarros anchos, en los cuales van encajadas las lámparas delanteras, la nueva sección delantera redondeada no ofrece la sugestión de un radiador. Las corridas de lumbreras cromadas, que pasan por el compartimiento del capó, ayudan a ocultar los orificios por donde pasa el aire al núcleo del radiador, proveyendo, al mismo tiempo, una buena disposición para la disipación del calor del motor. El capó de una sola pieza está abisagrado atrás, levantándose por el frente.

COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE — El panel inclinado de la sección trasera tipifica el estilo perfilado y al mismo tiempo se presta para llevar un amplio compartimiento para guardar la rueda y el neumático de recambio y también abundante equipaje. El compartimiento de equipaje del sedán ofrece 13 piés cúbicos de espacio y queda muy accesible, mediante una puerta ancha. Para proveer todavía mayor espacio de equipaje, el asiento trasero y el cojín del respaldo pueden quitarse con facilidad. El espacio de equipaje del cupé es de 38 piés cúbicos.

ESTILOS DE CARROCERIA — El nuevo surtido comprende sedán de cuatro puertas para cinco pasajeros, y cupé, en modelos corrientes y de luxe. Cada modelo se ofrece en seis colores corrientes de Dulux aplicado al horno bajo una tmperatura de 225 grados F.

INTERIOR — Hay numerosos refinamientos en el interior del nuevo Willys. Por ejemplo, la luz de techo se ha movido a nuevo posición, encima de la ventana trasera. El asiento delantero ajustable tiene 50" de anchura. El palanca de enfrenamiento está debajo del cubretablero. El resplandor de las luces se ha moderado con la instalación de un parabrisa inclinado de una sola pieza. Todas las ventanas llevan ahora vidrio de seguridad, como dotación normal.

TABLERO DE INSTRUMENTOS — El panel ofrece ahora mayor visibilidad. Dos cuadrantes cromados, de buen tamaño, se hallan al centro. El velocímetro es de tipo de aguja. Los indicadores del aceite y combustible funcionan electricamente. Los botones del estrangulador de aire y del gas, lo mismo que el gobierno de las luces, están a la derecha. La regulación del encendido es automática. A la izquierda y a la derecha del panel hay compartimientos para guantes.

AMORTIGUADORES — Los amortiguadores son del tipo de doble efecto, tipo de cilindro. Los muelles delanteros son 3 pulgadas más largos que los empleados en los modelos del año pasado. El peso de los pasajeros está mejor distribuido entre los ejes delantero y trasero. Todo esto propende a suavizar la marcha.

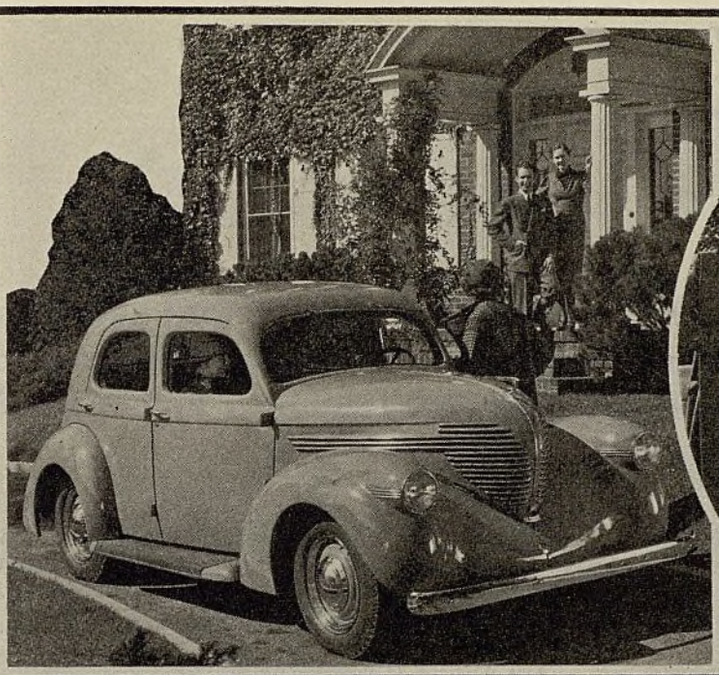
MECANISMO DE DIRECCION — Se emplea un nuevo mecanismo de dirección Gemmer. Los pernos o pivotes del eje delantero son más grandes y prolongan, por esta razón, la duración de sus bujes. El mecanismo de dirección está montado encima del bastidor, en lugar de ir colocado sobre una amplia placa. La posición del volante de dirección puede variarse.

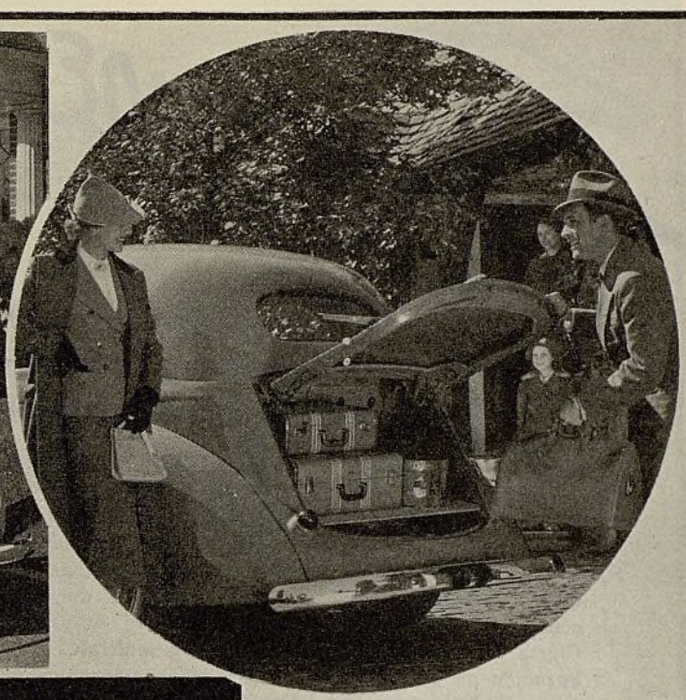
Hay también varios otras innovaciones en el chasis. El cojinete del piñón del arbol propulsor en el eje trasero es más grande. Tanto los modelos corrientes como los de luxe llevan cambio de marcha con engranajes sincronizados. Los pedales del enfrenamiento y del embrague llevan lubricación para evitar el atascamiento de sus ejes. El cojinete de desembrague es de tipo de lubricación automática, que no requiere atención.

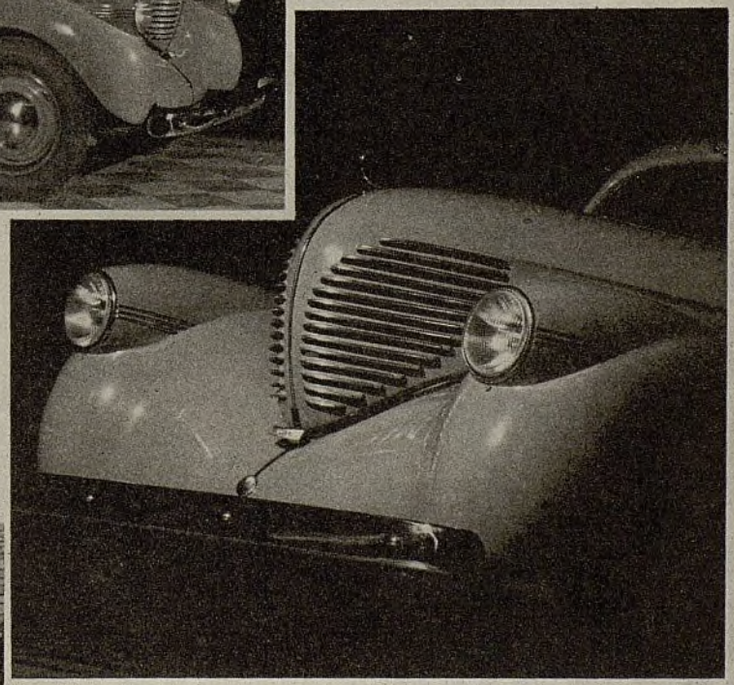
MOTOR — Las características del motor de cuatro cilindros continúan sin cambio. Este motor tiene 134,2 pulgadas cubicas de cilindrada (2,2 litros) y desarrolla 48 c. de f. a 3.200 r.p.m. Se emplea, sin embargo, un nuevo tipo de carburador Tillotson, de tiro descendente, que provee ajuste a servicio a cualquiera altitud. La nueva bomba de combustible, provista de enfriador, evita el peligro del cierre de vapor y la evaporación del combustible. Los émbolos de hierro fundido son más livianos y van provistos de cuatro anillos. Se emplean

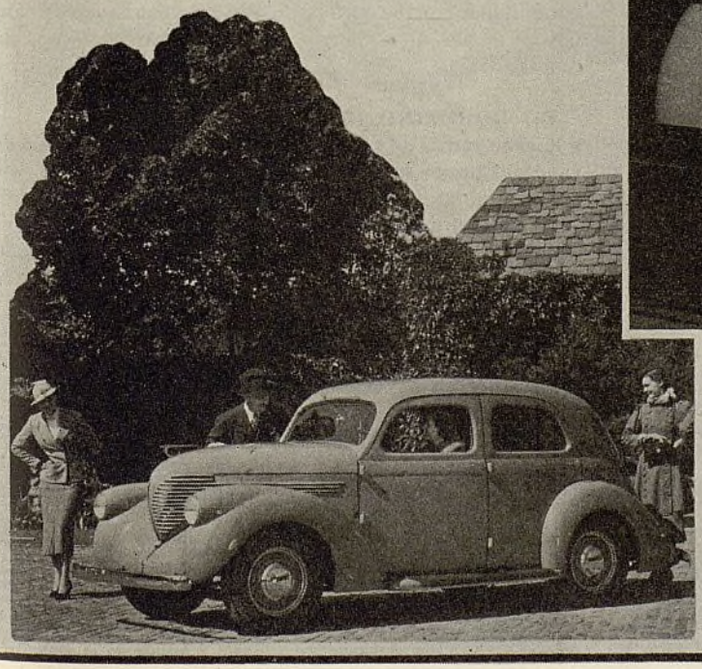
(Continúa en la página 82)

Ayuntamiento de Madrid









Willys

Ayuntamiento de Madrid

Terraplane

Mejor Carburación Aumenta la Fuerza del Motor + Reformas en el Bastidor y Carrocería + Sección Delantera Mejorada + Sujetador en Declive, Equipo a Elección, a Precio Extra

Para 1937, el Terraplane se ofrece en dos series en chasis de 117" (2,98 m.) que es dos pulgadas más largo que el del año pasado. Las características del motor continúan sin cambios importantes, salvo en detalles. Cierta reforma en la disposición de los múltiples y carburación en general, ha aumentado considerablemente el rendimiento efectivo del motor. Los cambios importantes son: bastidor de doble arco, nueva carrocería completamente de acero, sección delantera reformada y la adición de la "mano eléctrica", sugetador en pendiente y un nuevo cambio automático, como equipo a elección.

(1) CARROCERIAS — Las carrocerías enteramente de acero, incluyendo el techo y la base, son seis pulgadas más anchas, medidas en el parabrisa. En el sedán, el asiento delantero es 5 pulgadas más ancho. Hay también 1¼" más de altura interior, a pesar de que la carrocería es dos pulgadas más baja. Las puertas delanteras están abisagradas en los montantes delanteros y las puertas traseras se abren por el extremo delantero, siendo 4½" más anchas que en 1936.

(2) SECCION DELANTERA — La parte de lámina metálica de esta sección ha sido reformada. Los guardabarros delanteros son más profundos, las lámparas delanteras van montadas en casco y la nueva parrilla de radiador, de acero inoxidable, y el extremo superior de la sección delantera, que la circunda, son del mismo color.

(3) BASTIDOR — El nuevo bastidor es más sólido y resistente. Es del tipo de doble arco con dos refuerzos cruzados en X. El doble arco reduce el centro de gravedad. La base de acero, que asegura la carrocería al bastidor, en 38 puntos, le imparte mayor resistencia y estabilidad.

MOTOR — El motor del Terraplane es uno de seis cilindros, de 212 pulgadas cúbicas (3,47 litros) de cilindrada. Se ofrece en dos tipos. En los modelos de lujo está provisto de un carburador Carter sencillo, como el año pasado, y desarrolla 96 c. de f. con una relación de compresión de 6,25 a 1. Esto significa un aumento de 8 caballos de fuerza. (Con culata de cilindros de aluminio y relación de compresión de 7 a 1, desarrolla 102 c. de f.). Los modelos Super llevan un carburador Carter doble y por la disposición reformada de los múltiples, el motor desarrolla ahora hasta 101 c. de f. con culata de cilindros de hierro y relación de compresión de 6,25 a 1. Con culata de cilindros de aluminio, ofrecida a elección, este motor desarrolla 107 c. de f. con una relación de compresión de 7 a 1. A pesar de estas mayores fuerzas, se dice que se ha reducido en 10 por ciento el consumo de combustible.

(4) CARBURACION — En el modelo Super, el nuevo carburador doble de tiro descendente está provisto de estrangulador de aire automático y gobierno termóstatico de temperatura. Lleva también absorbedor de contrapresión, depurador de aire y otros equipos modernos. El carburador, auxiliado por la nueva disposición de los múltiples, produce no sólo aumento de fuerza motriz, sino también mayor economía en consumo de combustible, gracias a la mejor distribución de las cargas. Un cilindro del carburador sirve a los cilindros 1, 2 y 3 y el otro cilindro del carburador, a los cilindros 4, 5 y 6 del motor. El carburador está provisto de un dispositivo para evitar la evaporación del combustible, lo mismo que de un descargador que permite la extracción del exceso de combustible abriendo sencillamente, en toda su extensión, la mariposa del gas.

(5) ACUMULADOR — Para mejor accesibilidad, el acumulador está ahora instalado debajo del capó del motor, al lado izquierdo del vehículo. Además de facilitar la inspección del acumulador, este punto de instalación acorta la distancia de los conductores electricos. El acumulador recibe enfriamiento por corriente de aire que pasa por un conducto formado debajo del capó del motor.

(6) GOBIERNO RADIAL DE SEGURIDAD — El gobierno radial de seguridad ha sido perfeccionado acortando el brazo radial y modificando la conexión al eje, para eliminar el pasador de pivote. Los muelles delanteros son un poco más largos y de menor régimen de vibración. Se emplean, como antes, amortiguadores de acción directa, pero el funcionamiento de la válvula ha sido alterado un tanto para asegurar mayor suavidad de marcha.

CAMBIO AUTOMATICO — Con este nuevo dispositivo (a elección) no sólo resulta automático el funcionamiento del embrague, sino que a baja velocidad, se provee marcha desembragada. El dispositivo consiste

(Continúa en la página 44)

(1) Sedán Terraplane de 1937. (2) Estilo perfilado en la sección delantera. (3) Bastidor de doble arco con miembro en X. (4) Carburador doble en los modelos Super. (5) Acumulador debajo del capó para facilitar su inspección. (6) El gobierno radial de seguridad ha sido perfeccionado. (7) Sistema luminoso en el tablero de instrumentos. (8) Vista seccional del cojinete y husillo de la rueda.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

Dodge

Nuevas Carrocerías de Acero Más Espaciosas + El Eje Trasero Hipoidal Permite Bajar la Carrocería + Generador Mejorado + Amortiguadores de Acción Directa en la Dotación Corriente

Nuevas carrocerías enteramente de acero, más anchas y espaciosas que las del año pasado, eje trasero con engranajes hipoidales, que hacen innecesario el empleo de túnel, y muchos otros refinamientos, que tienden a mejorar el funcionamiento y las propiedades de marcha, se hallan entre los innovaciones de los nuevos modelos Dodge de 1937. Otro detalle interesante, que hasta ahora se había visto sólo en los automóviles más costosos, es el generador de arrollamiento en derivación, con completo vibradador de voltaje y gobierno de corriente. La distancia entre los ejes de 115″ (2,93 m.) es una pulgada más corta que la de los modelos de 1936.

(1) CARROCERIAS — La sección delantera del radiador ha sido movida hacia adelante varias pulgadas, y el mismo motor se ha movido como una pulgada hacia el frente. Los asientos delantero y trasero se han corrido también hacia el frente, como 3 pulgadas, en relación con los ejes traseros. Las carrocerías son más anchas y espaciosas. Son 3 pulgadas más anchas en la sección del cubretablero y asiento delantero, teniendo 50 pulgadas de altura, desde el piso hasta el techo. Los asientos traseros son 2½ pulgadas más anchos.

En estilo, retienen las líneas características de los modelos de 1936, pero con ciertos refinamientos en la sección delantera y panel trasero de la carrocería. La parrilla del radiador consta ahora de tres secciones de acero estampado, con las dos secciones laterales montadas directamente en marcos de zinc fundidos en molde. Los guardabarros son nuevos, con los delanteras más profundos, sin curva invertida atrás y sin pasillo. Las lámparas delanteras van montadas en cascos y la bocina va colcocada en el espacio comprendido entre la parrilla y el núcleo del radiador.

El aislamiento de la carrocería es nuevo y consta de capas de varios materiales de aislamiento, incluyendo papel especialmente tratado, almohadilla y composición asfáltica.

(2) GUARNICIONES DE CARROCERIA — Muchos cambios se presentan en las guarniciones de las carrocerías. Los mangos interiores y exteriores de las puertas se curvan en la dirección de los paneles de las puertas; los reguladores de ventanas están casi al ras del tapizado; el regulador del parabrisa está colocado en nicho y la sección superior del respaldo del asiento delantero (1) está provista de almohadilla de esponga de caucho para suprimir la dureza en este punto.

(3, 4 y 5) MODELOS DE CARROCERIA — Los siguientes estilos de carroceria se ofrecen en el nuevo chasis de 115″ de distancia entre los ejes: sedanes de dos y de cuatro puertas, sedanes de turismo de dos y de cuatro puertas, cupés comerciales y cupés con asiento auxiliar trasero, cupé transformable y sedán transformable. Los sedanes llevan un compartimiento trasero para el equipaje. Los sedanes de turismo llevan un compartimiento de baúl que forma parte integrante de la carrocería. En el chasis especial de 132″ de distancia entre los ejes (3,25 m.), la Dodge ofrece un sedán de turismo de siete pasajeros y una limusina de siete pasajeros. (2) sedán de 4 puertas; (3) cupé; (4) sedán transformable.

(6) MOTOR — El motor continúa lo mismo que el modelo de 1936. Es uno de seis cilindros, con cilindrada de 217 pulgadas cúbicas (3,57 litros), que desarrolla 87 c. de f. a 3.600 r.p.m. Entre las innovaciones es incluye un filtro de aceite, de cuatro elementos. También se ha aumentado el diámetro de la tubería del combustible y colocado un tabique debajo de la bomba de combustible, para desviar el calor.

BASTIDOR — El bastidor es nuevo, más firme debido a la adición de miembros transversales y sección cruzada en X central de mayor resistencia. La carrocería queda completamente suspendida en caucho. La amortiguación de la carrocería es completa.

(7) AMORTIGUADORES — Al frente y atrás se emplean amortiguadores de acción directa. La barra estabilizadora con montaje de caucho queda instalada encima del miembro transversal delantero, conectándose al eje por articulaciones independiente de los amortiguadores. La suspensión de los muelles es igual a la de 1936, pero la vibración de los muelles ha sido reducida.

MECANISMO DE DIRECCION — Se ha suprimido notablemente la vibración de este mecanismo mediante la reducción de la desmultiplicación, de 18,2 a 16,4 a 1. Además de esto, la barra de acoplamiento y las uniones de los tensores van protegidas en zapatas de cuero, para que no se ensucien.

LUBRICACION — Se ha dado especial atención al perfeccionamiento de la lubricación del chasis. Por ejemplo, el cojinete de desembrague es un tipo de bolas de empuje, provisto de guía oilite y lubricante encerrado, que no requiere adicional lubricación. El tapón para

(Continúa en la página 82)

(1) Los interiores son más grandes que nunca. (2) El respaldo del asiento delantero lleva protección en la forma de un rodillo acojinado. (3) El nuevo sedán de 4 puertas. (4) Las carrocerías van montadas en proyecciones amortiguadas en caucho. (6) El motor desarrolla 87 c. de f. (7) El nuevo tipo de amortiguador y el estabilizador de marcha mejoran mucho la marcha. (8) Los gobiernos en el tablero quedan al ras del panel. (9) El eje trasero hipoidal permite bajar la carrocería. (10) Embrague ventilado.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

Pontiac

Motores Con Mayor Fuerza y Economía + Las Nuevas Carrocerías de Acero son Más Grandes + Mejorado Montaje del Motor + No se Ofrecen Más Modelos con Suspensión Delantera Corriente

Dos series: la de luxe de seis cilindros y la de luxe de ocho cilindros, representan el surtido del Pontiac para 1937. Las nuevas carrocerías enteramente de acero son más espaciosas, más largas, más bajas y alteradas en aspecto. Los motores tienen mayor rendimiento y mejor economía. Los modelos Master de seis cilindros del año pasado, con suspensión de tipo corriente, no se construyen más.

La compañía ha invertido como $3.000.000 en construir una nueva fábrica de ejes, para satisfacer los crecientes requisitos de las innovaciones introducidas a los chasis de los nuevos modelos. Entre estas innovaciones figuran un nuevo tipo de suspensión delantera, piso y bastidor más bajo, facilitado por un nuevo árbol propulsor de dos piezas.

(1) CARROCERIAS — (El sedán de cuatro puertas de la serie de seis cilindros se ilustra en esta página.) — En ambas series, se ha prolongado en cinco pulgadas la distancia entre los ejes — a 117″ (2,98 m.) en el modelo de seis cilindros, y a 122″ (3,10 m.) en el de ocho cilindros. La altura total es de 67″, es decir, una pulgada más bajo que antes. La mayor distancia entre los ejes ha permito avanzar seis pulgadas el asiento trasero, en relación con el eje trasero, para aumentar la comodidad de la marcha. Los asientos delanteros son dos pulgadas más anchos y los traseros, 1¼″. Gracias al sistema de propulsión Hotchkiss, el chasis se ha bajada 2½″. El piso es 3″ más bajo en la sección trasera, sin necesidad de túnel, a pesar de que el piso tiene aquí alzamiento.

Se continúan, con ciertas modificaciones, los radiadores y los capós con parrillas de estilos especiales. La parrilla del radiador y capó, que se extiende desde el parachoque hasta el cubretablero, es ahora más angosta. Consta ahora de una barra central que sirve de separación a seis barras laterales delgadas. Haciendo juego con la parrilla vertical cromada del radiador, hay cinco grupos laterales de barras horizontales cromadas, que siguen el contorno del casco del radiador y que forman las parrillas laterales del radiador.

Las lámparas delanteras más largas están en punto más bajo, en los guardabarros, los cuales, por su parte, están más próximos al capó y radiador, quedando parcialmente superpuestos sobre la sección inferior del casco del radiador.

ESTILOS DE CARROCERIA — Para ambas series se ofrecen siete estilos de carrocería: cupé comercial, cupé deportivo, cabriolé, sedán de dos puertas, sedán de dos puertas de turismo, sedán de cuatro puertas y sedán de cuatro puertas de turismo. Los sedanes corrientes de seis y de ocho cilindros se construirán, sin embargo, a la orden.

(2) PANEL DE INSTRUMENTOS — El nuevo panel de instrumentos es de acabado de nogal nudoso. Los instrumentos están a la izquierda y un compartimiento para guardar guantes, etc., queda a la derecha. Al centro quedan el interruptor del encendido, el regulador del gas y el regulador del alumbrado. Se ha provisto también espacio para la instalación en este punto de los gobiernos de radiorreceptor y reloj, los cuales son equipo a elección, a precio adicional. El descongelador de parabrisa (ilustrado aquí) que forma parte del calefactor, se comprende también en la dotación a elección, a precio adicional.

(3) MOTORES — (Ilustramos aquí el de ocho cilindros.) — A pesar de que retienen varios importantes rasgos de los modelos del año pasado, los nuevos motores para 1937 ofrecen mayor cilindrada. El de seis cilindros, de 3 7/16″ x 4″ (88 x 101,6 mm.) tiene cilindrada de 227,7 pulgadas cúbicas (3,65 l.), con relación de compresión de 6,2 a 1 y una potencia de 85 c. de f. a 3.600 r.p.m. El de ocho cilindros, con diámetro interior de cilindro de 3¼″ y carrera de émbolo de 3¾″ (82,5 x 95,2 mm.) tiene cilindrada de 248,9 pulgadas cúbicas (4,08 l.), relación de compresión de 6,2 a 1 y una potencia de 100 c. de f. a 3.800 r.p.m. Los cigüeñales están completamente equilibrados estática y dinámicamente.

(4) MONTAJE DE MOTOR — Se emplea una perfeccionado suspensión de caucho de tres puntos. El montaje delantero queda en la línea central del motor, debajo del cigüeñal; el montaje trasero está colocado a cada lado de la caja del embrague.

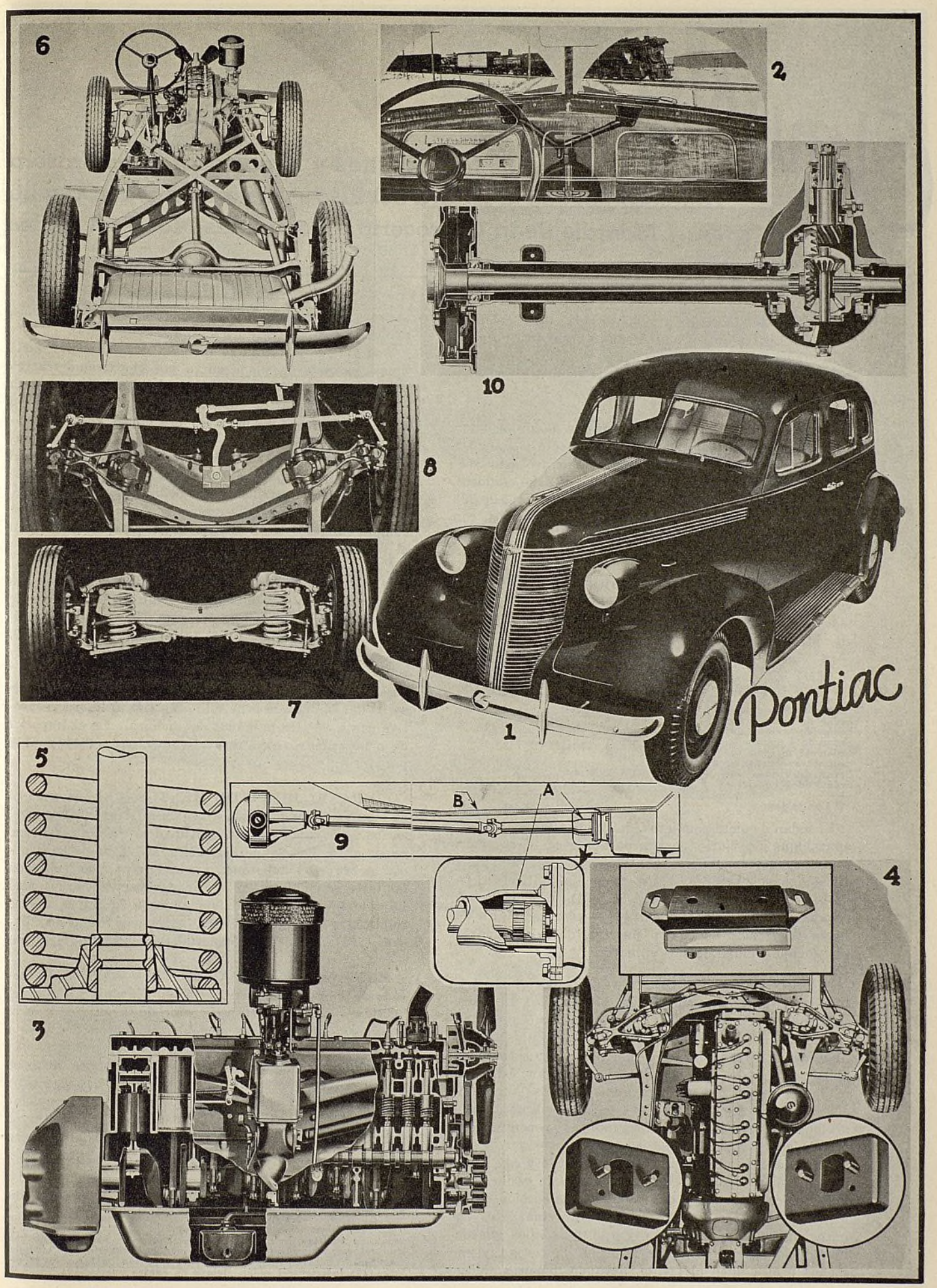
(5) RETENEDORES DE RESORTES DE VALVULAS — Los retenedores consisten ahora en collares en forma de cono, ahusados en la superficie de afuera y con doble pestaña en sus superficies cilíndricas interiores. Estas pestañas coinciden con ranuras hechas en los vástagos de las válvulas, quedando el par sujetado en posición por la arandela de retención de la válvula, cuya parte central está estampada en la forma de un cono, que cubre y cierra los collares cónicos en su sitio.

OTROS CAMBIOS EN EL MOTOR — La bomba de agua ha sido reformada, a fin de aumentar el rendimiento del sistema de enfriamiento. También se ha perfeccionado el compensador harmónico. La disposición

(Continúa en la página 86)

(1) Sedán de turismo de luxe de 4 puertas. (2) Conductos para el descongelador provenientes del calefactor. (3) Vista transverdal del motor de ocho cilindros. (4) Los montores van montados en caucho. (5) El nuevo retenedor de resorte de válvula. (6) El bastidor es más firme. (7) Suspensión delantera. (8) Dirección transversal. (9) Doble árbol propulsor con acoplamiento deslizante: (a) acoplamiento deslizante; (b) piso. (10) Vista seccional del eje trasero.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Chrysler

Nuevas Carrocerías Más Anchas y Espaciosas + Eje Trasero Hipoidal Reduce la Altura del Piso + Aislamiento de Caucho en el Montaje de la Carrocería + Bastidores Más Resistentes

Los nuevos modelos Chrysler de 1937 se ofrecen en tres series corrientes y una Airflow. Tienen carrocerías más espaciosas e incorporan varios cambios mecánicos, siendo los más importantes de éstos el montaje aislado en caucho de la carrocería, el eje trasero hipoidal y un bastidor más firme.

El Deluxe de seis cilindros tiene un motor de 90 c. de f. y mide 199" (5,06 m.) de longitud total; el Deluxe de ocho cilindros, con motor de 105 c. de f., tiene 204" (5,18 m.) de longitud total; el Imperial de ocho cilindros, con motor de 123 c. de f., tiene una longitud total de 223 pulgadas (5,67 m.) y el Airflow de ocho cilindros, con motor de 123 c. de f., tiene una longitud total de 213" (5,14 m.).

(1-2-3-4) ESTILOS DE CARROCERIA — En el nuevo surtido hay 20 estilos de carrocería, comprendiendo todos los requisitos de la demanda. Los estilos ofrecidos en cada serie se indican con una X:

	Deluxe de 6 c.	Deluxe de 8 c.	Imperial de 8 c.	Airflow de 8 c.
Cupé comercial	X	X		
Cupé (R.S.)	X	X		X
Cupé transformable	X	X		
Sedán de 2 puertas	X			
Sedán de turismo de 2 puertas	X	X		
Sedán de 4 puertas	X			X
Sedán de turismo de 4 puertas	X	X		
Sedán transformable	X	X		
Sedán de 7 pasajeros	X		X	
Sedán de 7 pasajeros*	X		X	

* Con tabique.

El sedán de siete pasajeros, de la serie Imperial, lleva un tabique de vidrio para separar el compartimiento delantero del compartimiento trasero. Este tabique o división puede bajarse. (1) — sedán de cuatro puertas de la serie Deluxe de 6 cilindros. (2) — sedán de seis pasajeros de la serie Airflow. (3) — vista delantera del sedán de Deluxe de cuatro puertas, de seis cilindros. (4) — cupé Deluxe de seis cilindros.

ESTILO DE CARROCERIA — En aspecto, las tres series corrientes son completamente nuevas. De parachoque delantero a trasero, el contorno sigue agradable perfilación. El capó (5) que termina curvo en una parrilla ahusada de radiador, es de una sola pieza estampada, abisagrada atrás. La parrilla del radiador está formada por barras horizontales cromadas. Las lumbreras del capó, en un panel con finas barras horizontales, se prolonga hacia atrás desde un punto casi al centro de la mitad delantera del capó.

Las lámparas delanteras, de nuevo estilo y con lentes más grandes, están sujetas en soportes de estilo perfilado unidos a los lados del radiador. La sección delantera está exenta de protuberancias de bocinas, etc. Los parachoques son más anchos y profundos. Los guardabarros delanteros son más altos en la corona y con menos profundidad al frente, llevando mayor amplitud atrás. Las ruedas de disco, con grandes tapacubos, armonizan con el estilo general.

Los paneles traseros se inclinan gradualmente hacia atrás, pasando en suave curva por el extremo trasero y terminando en curva invertida. La moldura de gotera se extiende desde el cubretablero hasta el cuarteron trasero encima de las puertas. Los baúles (6) son dotación corriente en los modelos de turismo. Son más grandes que antes. Como se ha quitado el tubo del henchidor del depósito de combustible, esto permite bajar el anaquel arriba de los neumáticos de recambio. Los sedanes, que no se suministran con baúles, tienen compartimientos de equipaje grandes, que se cierran al ras del panel trasero.

DIMENSIONES DE LAS CARROCERIAS — Las carrocerías son más anchas que antes. El Deluxe de seis cilindros tiene cojín de asiento delantero de 47 pulgadas de anchura y cojín de asiento trasero de 49. La carrocería es 3¼" más ancha en el cubretablero y mide ahora 33 pulgadas en el montando central y 54¾" en el montante trasero. Los cojines del frente y de atrás del Deluxe de ocho cilindros tienen ahora respectivamente 47 y 49 pulgadas de anchura. En el Imperial de ocho cilindros son respectivamente de 49½ y 51½ pulgadas.

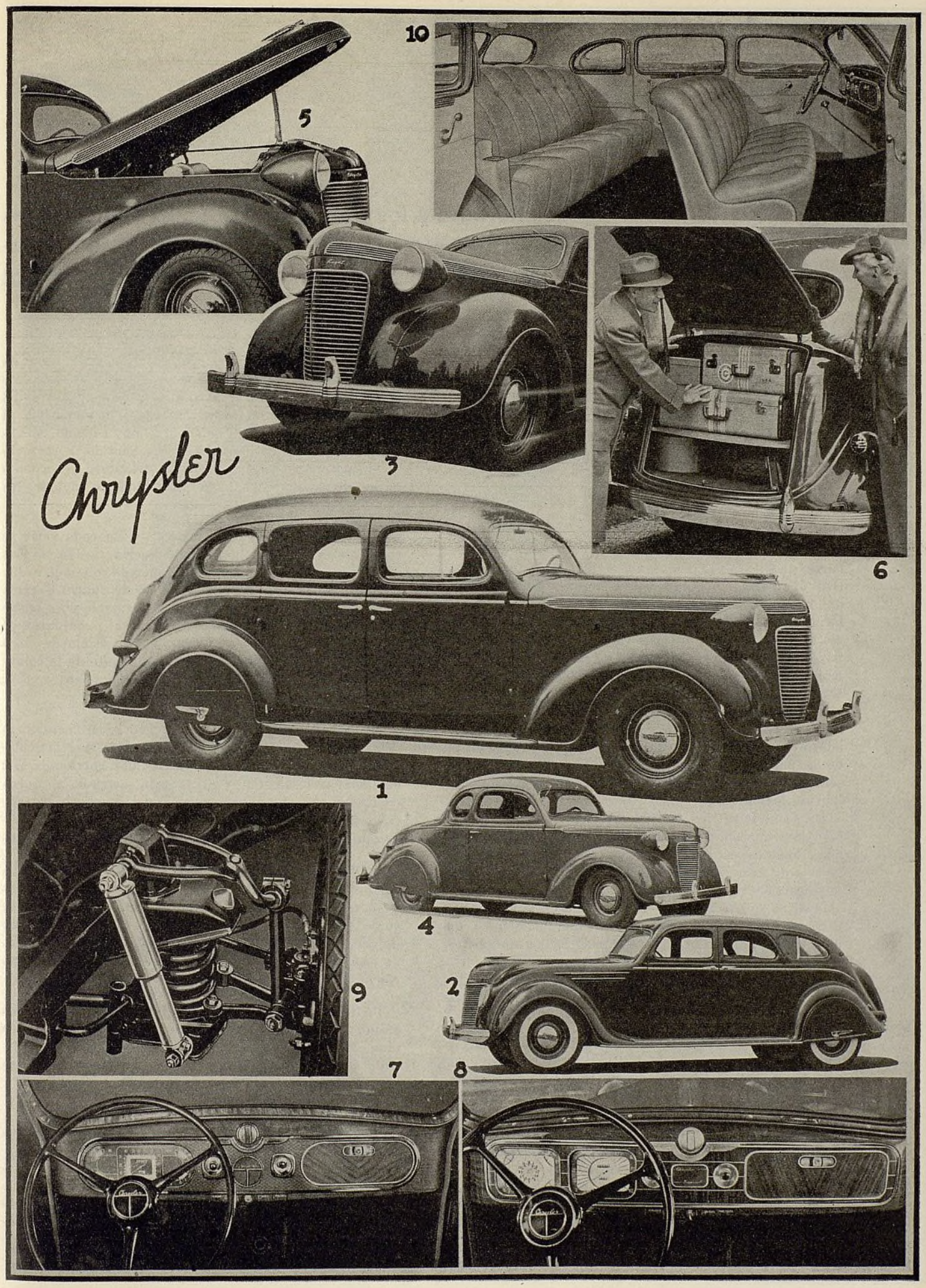
(7) PANEL DE INSTRUMENTOS — El nuevo panel de los modelos corrientes lleva los instrumentos y accesorios convenientemente agrupados. Cada gobierno queda al ras de la superficie del panel. Toda protuberancia, en la forma de botones o palancas, ha sido eliminada del interior y del exterior. Por otra parte, todo el panel ha sido levantado, quedando ahora a la altura de las rodillos. (7) — Panel del Deluxe de seis y de ocho cilindros. (8) — Panel del Imperial de ocho cilindros.

MONTAJE DE LA CARROCERIA — Un nuevo método de montaje de carrocería, que la deja aislada del bastidor, es un importante factor de la suavidad de la marcha de los nuevos modelos. A pesar de que la carrocería sigue el contorno del bastidor, no está más montada sobre el mismo bastidor, sino sobre sostenes cortos proyectados hacia afuera, y que están asegurados por remache al bastidor. Los sostenes están completamente aislados arriba y abajo, mediante el buje a través del cual pasa el perno. Para este eficaz aislamiento se

(Continúa en la página 84)

(1) Sedán Deluxe de seis cilindros de 4 puertas. (2) Sedán Airflow de seis pasajeros. (3) Vista delantera del sedán Deluxe de seis cilindros de cuatro puertas. (4) El cupé Deluxe de seis cilindros. (5) Disposición general del capó. (6) Baúl integrante en el sedán de turismo Deluxe. (7) Los paneles de instrumentos han sido reformados. Mostramos el del modelo Deluxe. (8) Panel del Imperial. (9) Amortiguadores de tipo de avión en todos los modelos. (10) Interior del sedán Deluxe de cuatro puertas.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Oldsmobile

Los de Seis y los de Ocho Cilindros Distintos en Aspecto + Motores Más Poderosos y Más Economicos + Arbol con Triple Articulación Universal

Muchos cambios se presentan en el Oldsmobile de seis y de ocho cilindros de 1937. Las carrocerías tienen estilo completamente nuevo. Son más largas, más bajas y más amplias, que antes. La reducción de altura se ha hecho posible mediante el uso de un árbol propulsor de tres conexiones, sin necesidad de túnel. Ambos motores desarrollan mayor fuerza.

ESTILO DE CARROCERIA — La mayor parte de las innovaciones en la carrocería se hallan en la sección delantera de ambos modelos. En el de seis cilindros, la parrilla del radiador consiste en ocho lumbreras o barras horizontales fundidas, con acabado de cromo. Debajo de este grupo, hay tres lumbreras más pequeñas, que se extienden un tanto hacia arriba, con cierta angularidad, por ambos lados de emblema Oldsmobile vertical. Las lumbreras del capó son de forma horizontal triple. Las lámparas delanteras de estilo perfilado están montadas directamente sobre los paneles laterales del capó.

En el de ocho cilindros, la parrilla es de estilo de malla rectangular, como enchape de cromo y con un adorno cromado que se extiende hasta el capó, encima de la parrilla. Bajando por el casco del radiador, al centro superior de la parrilla, se halla un angosto medallón de la marca.

En ambos modelos se ven guardabarros profundos y bien contrapesados, al frente y atrás, parachoques macizos cromados, estribos con gruesa cubierta de caucho y ruedas de acero con cubos cromados pulimentados. En el tratamiento de la sección trasera, hay ciertas diferencias entre ambos modelos. Ambos ofrecen la innovación de colocar las luces traseras y de marcha bien arriba de la parte trasera de la carrocería. Estas lamparitas, sin embargo, son de distintos estilos en cada modelo. Los sostenes de la chapa de permiso están al centro de la tapa del compartimiento trasero, llevando luces, las que son, de nuevo diferentes para cada modelo.

DIMENSIONES DE LA CARROCERIA — Se ha aumentado la altura interior, lo mismo que la longitud interior, sin aumentar la altura total. Las distancias entre los ejes del modelo de seis y de ocho cilindros han sido aumentadas respectivamente a 117 y 124 pulgadas (2,98 y 3,15 m.). El piso se ha bajado en 3½", gracias a la instalación del nuevo árol propulsor seccionado. Estos cambios resultan en mayor espacio interior para los pasajeros. Los asientos se han movido hacia el frente, como 6 pulgadas, lo cual es de particular importancia para los pasajeros en el asiento trasero, los cuales viajan ahora en un asiento dispuesto a menor nivel, que queda colocado entre las ruedas delanteras y traseras. Los conductores de poca estatura apreciarán también mucho otra nueva ventaja de la carrocería, en lo tocante al ajuste del asiento delantero. Cuando este asiento se mueve hacia adelante, la parte trasera del cojín se levanta y el cojín trasero se inclina hacia al frente, lo que suministra un soporte muy cómodo, asegurando una vista despejada en todo sentido, a correcto nivel. Al mismo tiempo, el borde delantero del asiento queda bajado, evitando la necesidad de doblar las rodillas para alcanzar los pedales.

MODELOS DE CARROCERIA — En cada serie se comprenden siete estilos de carrocería: sedán de dos puertas, sedán de turismo de dos puertas con baúl, sedán de cuatro puertas, sedán de turismo de cuatro puertas con baúl, cupé comercial, cupé transformable y un nuevo estilo llamado cupé club, que viene a reemplazar al cupé deportivo de años pasados. Este modelo de cinco ventanas provee, dentro del compartimiento de la carrocería, un par de asientos auxiliares plegadizos, que se guardan detrás del asiento del conductor.

ARBOL PROPULSOR — El nuevo árbol "estabilizado", de dos pulgadas de diámetro, emplea tres articulaciones universales, en lugar de las dos corrientes. La adicional articulación central está cerrada y queda soportada en la viga en doble T del miembro cruzado en X del bastidor. Con este nuevo árbol, no hay necesidad de obstruir el compartimiento trasero con un túnel.

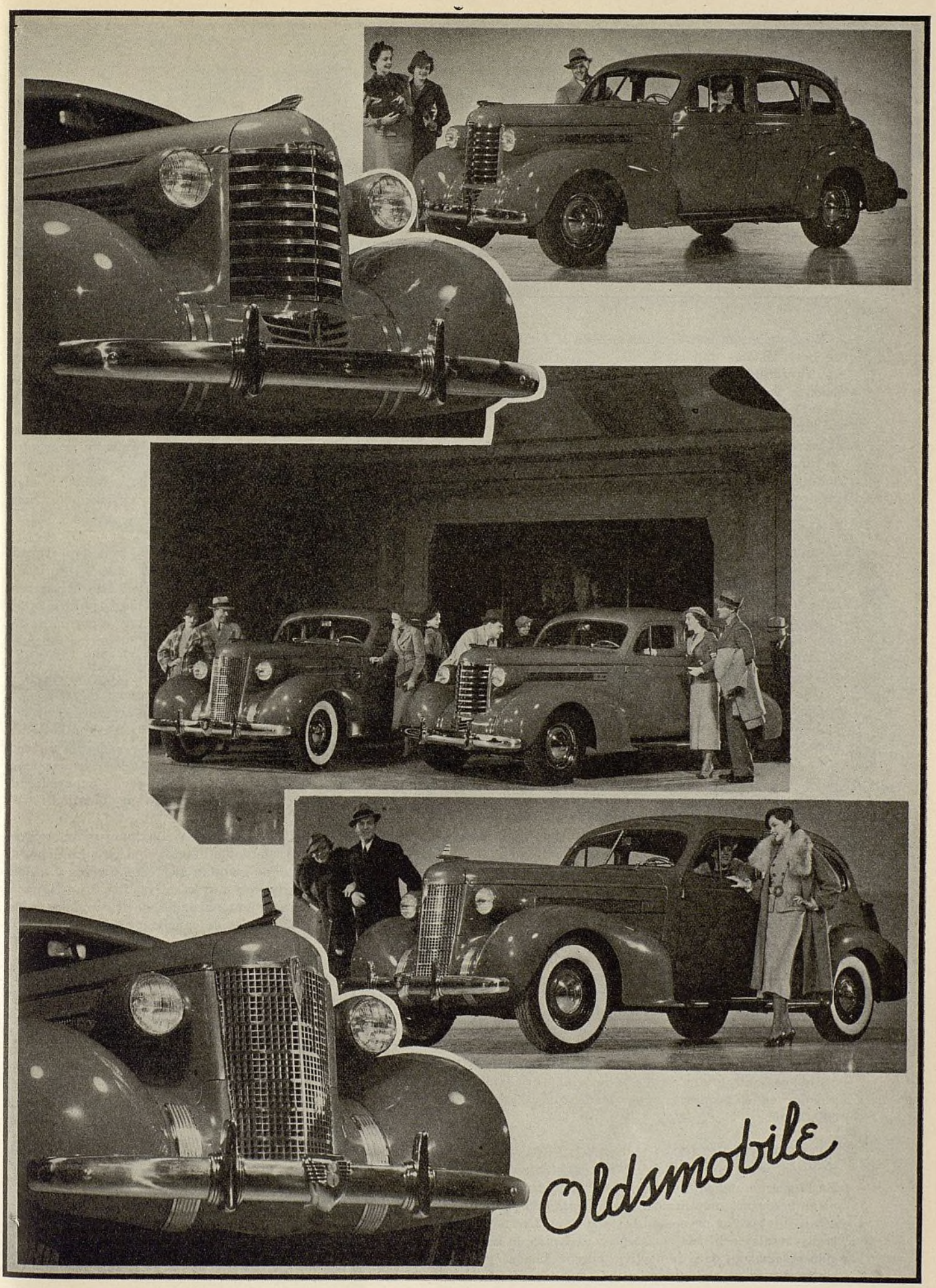
CONSTRUCCION DE LA CARROCERIA — La carrocería de acero Unisteel, fabricada por la compañía Fisher, es de construcción muy firme y a pruebe de ruido. Comprende un esqueleto de acero muy firme, piso de acero y puertas de acero, además de techo enterizo de acero. Todas las puertas y ventanas tienen perfecto cierre.

TABLERO DE INSTRUMENTOS — El panel, de un estilo modernista, tiene dos cuadrantes grandes a cada lado, habiendo al centro un panel con lumbreras, destinado a la instalación de radiorreceptor. La antena pasa por los estribos.

MOTORES — Los refinamientos en los múltiples y en la carburación, y el aumento en cilindrada, resultan no sólo en mayor fuerza, sino también en funcionamiento más económico. El motor de seis cilindros desarrolla ahora 95 c. de f., en lugar de los 90 del año pasado. El motor de ocho cilindros, en lugar de los 100 c. de f. que desarrollaba en 1936, tiene ahora una potencia efectiva de 110 c. de f. La cilindrada del motor de seis cilindros ha sido aumentada a 119,7 pulgadas

(Continúa en la página 84)

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

De Soto

Carrocerías de Acero Más Espaciosas + Bastidor Más Firme + Eje Trasero Hipoidal Evita la Necesidad de Túnel + Nuevos Estilos + Refinamientos para Suavizar la Marcha en General

Numerosos son los refinamientos en el surtido DeSoto de 1937. El más importante de todos es la adopción de una carroceréa completamente de acero, que es más espaciosa y cómoda. Esta innovación viene acompañada de un bastidor más firme. El motor es más poderoso. La sección delantera se presenta reformada en estilo. Con el empleo de eje hipoidal se ha eliminado la necesidad de tunel y logrado reducir la altura de la carrocería. La distancia entre los ejes de 116″ (2,95 m.) es 2 pulgadas más corta que la del modelo de 1936.

CARROCERIAS — Los cambios más importantes, desde el punto de vista del aspecto, se hallan en la sección delantera. El capó, de una sola pieza estampada, está abisagrado atrás y se levanta por el frente. Los nuevos guardabarros más anchos y bonitos evitan ahora el pasillo entre ellos y el capó. Las lámparas delanteras son más grandes y van montadas al lado del radiador. Atrás, la carrocería tiene una inclinación más pronunciada, terminando en curva invertida.

Un nuevo panel de acero sin costura, de una sola pieza, se extiende desde el cubretablero hasta la puerta del baúl trasero. La carrocería está mejor aislada que nunca.

La longitud total de la carrocería es ahora de 199″ (5,06 m.) y es mucho más espaciosa que la carrocería del año pasado. El asiento delantero tiene 47″ de anchura y el asiento trasero ha sido aumentado a 48½″. Los pisos más bajos, gracias al eje hipoidal, dan mayor altura interior.

INTERIOR DE LA CARROCERIA — El interior de la carrocería no tiene proyecciones. Por ejemplo, los mangos de las puertas son planos y se curvan hacia adentro. Los botones y manecillas en el tablero de instrumentos se hallan embutidas en el panel. Otros cambios en el interior son el levantamiento del tablero de instrumentos a la altura de las rodillas, adicional espacio alrededor de los pedales de enfrenamiento y del embrague, parabrisa más grande, doble cojín al respaldo del asiento delantero, reemplazado de la luz de lectura arriba de las ventanas traseras, por la lámpara de techo de costumbre y la inclusión de orificios para descongelador en el parabrisa, que puede conectarse con el calefactor.

(1) CONSTRUCCION DE CARROCERIA — La construcción, en general, ha sido notablemente reforzada. En la sección del cubretablero y la parte trasera se emplean refuerzos más firmes. Las bisagras de las puertas están sujetos por pernos en las pilastras. Los miembros transversales son más resistentes y el piso de acero ha sido reformado, para impartirle mayor firmeza y reducir su altura en el compartimiento trasero.

(2, 3 y 4) MODELOS DE CARROCERIA — El surtido de 1937 se ofrece en nueve estilos de carrocería: sedán de turismo de cuatro puertas con baúl, sedán de cuatro puertas con compartimiento de equipaje, brougham de turismo de dos puertas y baúl, brougham de dos puertas con compartimiento de equipaje, cupé comercial con asiento auxiliar trasero, cupé comercial con compartimiento de equipaje, cupé transformable con asiento auxiliar trasero, sedán transformable y sedán de siete pasajeros; (2) sedán de siete pasajeros; (3) cupé transformable; (4) brougham con baúl.

(5) BASTIDOR — El bastidor con miembro cruzado en X es ahora más firme y rígido. El miembro cruzado se extiende por los miembros laterales. La sección central ha sido reformada, con el objeto de hacerla más firme y resistente en sus conexiones. Los soportes de los estribos traseros se extienden de los miembros laterales hasta el miembro cruzado.

Se ha instalado un nuevo montaje de carrocería en el bastidor, en el cual se emplea nada más que caucho. Los sostenes especiales están remachados en el bastidor y la carrocería está asegurada por pernos a estos sostenes, evitando el contacto metálico directo, mediante aisladores de caucho. Los pernos de las carrocerías van también aislados en caucho, agregándose un separador de caro para poder apretar los pernos sin dificultad.

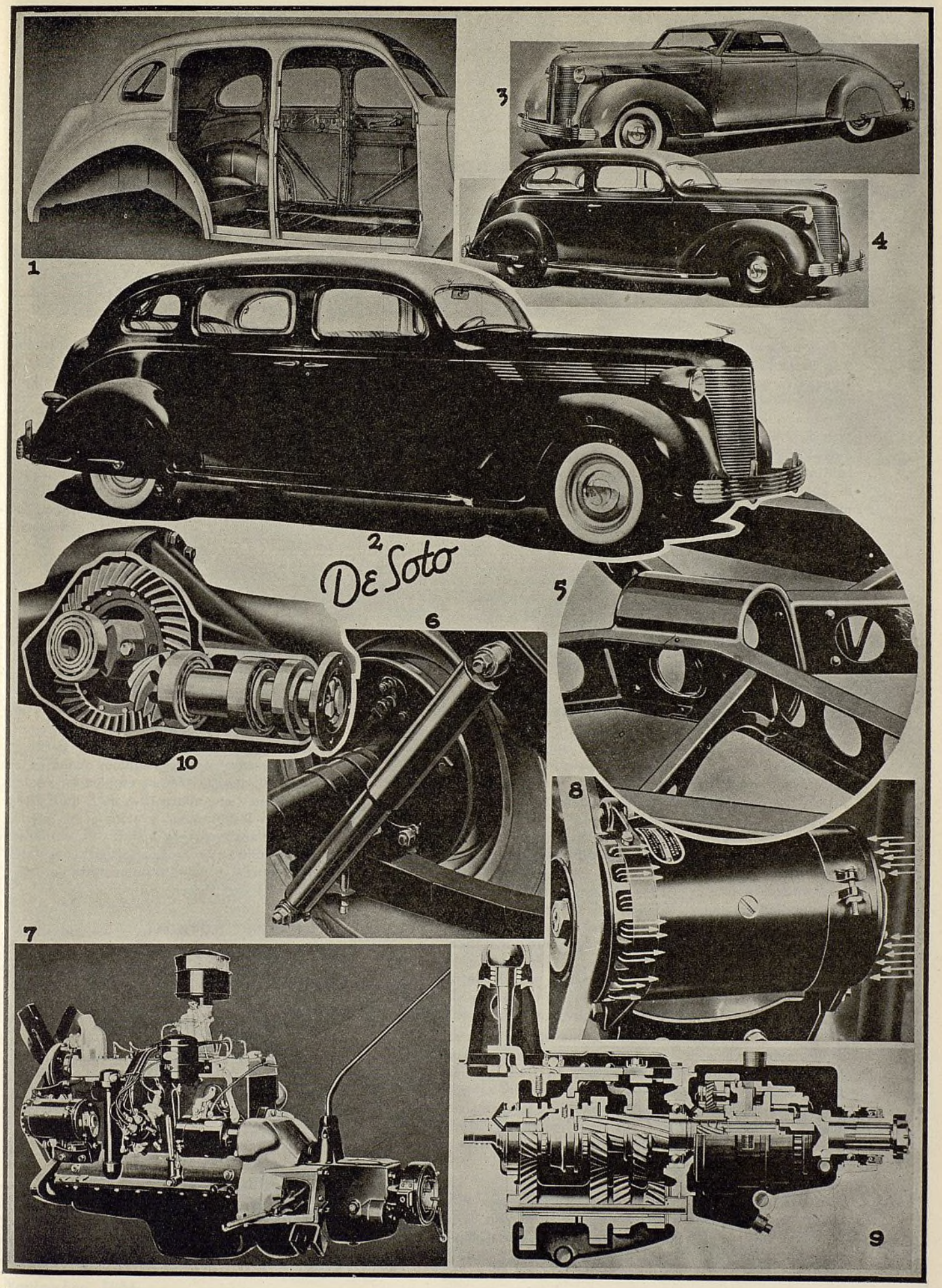
(6) AMORTIGUADORES — Los nuevos amortiguadores hidráulicos de doble efecto, tipo de aeroplano, de actuación directa, se instalan al frente y atrás y aseguran una amortiguación muy efectiva. Los amortiguadores están completamente aislados de los muelles y del bastidor mediante bujes de caucho.

ESTABILIZADOR — Un nuevo estabilizador reduce a un mínimo el cabeceo y vaivén cuando el automóvil va pasando por curva. El estabilizador está montado en el extremo delantero, sujetándose mediante bujes de caucho y sostenes unidos a la parte inferior del bastidor. Se conecta mediante articulaciones a los asientos de los muelles delanteros, en los brazos inferiores de los modelos con suspensión independiente. Para facilitar más aún la suavidad de la marcha, el peso se ha distribuido más uniformemente moviendo el motor y los asientos más hacia el frente.

(Continúa en la página 84)

(1) Carrocería enteramente de acero con techo de una sola pieza. (2) Sedán de 7 pasajeros en chasis de 133 pulgadas. (3) Cupé transformable. (4) Brougham de turismo. (5) Bastidor de tipo X reformzado. (6) Amortiguadores de acción directa. (7) El motor de seis cilindros desarrolla 93 c. de f. (8) Generador más grande y enfriado por aire. (9) La sobremarcha va en caja separada. (10) Eje trasero hipoidal.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Buick

Las Series 40 y 60 Completamente Nuevas + Cambios en Otros Modelos + Carrocerías de Acero, Bastidores Más Firmes y Eje Trasero Hipoidal Son Otros Interesantes Refinamientos

Dos automóviles completamente nuevos: la serie 40 y la 60, van a la cabeza de la parada del Buick de 1937. Nuevas carrocerías enteramente de acero, nuevos bastidores con refuerzo cruzado en X de viga en doble T, engranajes hipoidales en el eje trasero y sección delantera de nuevo estilo, son algunas de las modificaciones que se ofrecen en los nuevos modelos. Las series 80 y 90 continúan sin particular innovación mecánica, a pesar de que se han refinado en funcionamiento general, comodidad de marcha y aspecto.

La serie 40 está ahora montada en chasis de 122" (3,10 m.) de distancia entre los ejes. La serie 60 va en chasis de 126" (3,20 m.) de distancia entre los ejes. Ambos modelos son cuatro pulgadas más largos que los similares del año pasado. Los chasis de las series 80 y 90 continúan sin cambio en longitud, con distancias entre los ejes de 131 y 138 pulgadas (3,33 y 3,50 m.) respectivamente.

(1) CARROCERIAS (El sedán de la serie 80 ilustrado aquí.) — Las cuatro series tienen sección delantera de estilo reformado. La sección de lámina metálica está aquí dispuesta en un grupo, que comprende el radiador, el casco, las salpicaderas y los guardabarros delanteros. El casco del radiador es de gran profundidad y lleva las lámparas delanteras largas incluídas como casi piezas integrantes. Debido a esta construcción, los lados del capó son más cortos que la sección superior del capó. Se emplea una cerradura especial de capó, que se conecta con dos puntos en la parte superior del capó y en un solo punto en el bastidor. La parrilla de radiador, fundida en molde, consta de dos secciones separadas, que llevan barras horizontales. Las secciones quedan sujetas al soporte del grupo de lámina metálica, por afuera, para facilitar su reparación. Un tabique de lámina metálica, que baja verticalmente por el centro del casco, por la parte de adentro, ha dado buenos resultados en mejorar la circulación del aire por el radiador.

Otro detalle sobresaliente de las nuevas carrocerías es el mayor espacio provisto para pasajeros y equipaje. La anchura máxima se ha aumentado en 2⅞" sobre la de los modelos 40 y 60 de 1936. La anchura del asiento delantero es 3 pulgadas y la del trasero, 1½" mayores que en los modelos del año pasado. Mientras la altura interior se ha reducido más de una pulgada, la altura del piso se ha bajado más de dos pulgadas.

MODELOS DE CARROCERIA — En las series 40 y 60 se ofrecen sedanes con baúl atrás y sin él. En la 40 se comprenden: cupé, cupé con butacas de opera, cupé transformable con asiento auxiliar trasero y faetón transformable. Entre los modelos de la serie 60 se incluyen: cupé con butacas de opera y cupé transformable con asiento auxiliar trasero. La serie 80 tiene: faetón, sedán, sedán formal, y la 90, sedán de 8 pasajeros, limusina de 8 pasajeros, sedán de 6 pasajeros y sedán formal de 6 pasajeros.

(2) CONSTRUCCION DE CARROCERIA — Las carrocerías de las series 40 y 60 constan de paneles exteriores de acero con soporte de armazón de acero. Toda la carrocería está soldada, formando una sola pieza. Las paneles de acero interiores están bien reforzados para su mayor firmeza.

MOTORES — El funcionamiento ha sido mejorado por varios refinamientos en detalles. La carrera de émbolo del 40 ha sido aumentada en ¼". Este modelo tiene 3 3/32" (79,7 mm.) de diámetro interior de cilindro y 4⅛" (104,8 mm.) de carrera de émbolo, con cilindrada de 248 pulgadas cúbicas (4,06 litros) y potencia de 100 c. de f. a 3.200 r.p.m. Esto representa un aumento de 7 caballos de fuerza, debido a la mayor cilindrada y aumento de relación de compresión de 5,65 a 5,70, con la adopción de válvulas de admisión de estilo perfilado, nuevo sistema de escape y otros cambios menores. El motor de la serie 60, que también se emplea en los tres modelos más grandes, tiene ahora 10 c. de f. más. Desarrolla 130 c. de f. a 3.400 r.p.m., gracias a las mismas modificaciones, que acabamos de anotar. Su cilindrada de 320,2 pulgadas cúbicas, es igual a la que tenía antes. Su relación de compresión ha sido aumentada de 5,45 a 5,75. Ambos motores son de ocho cilindros.

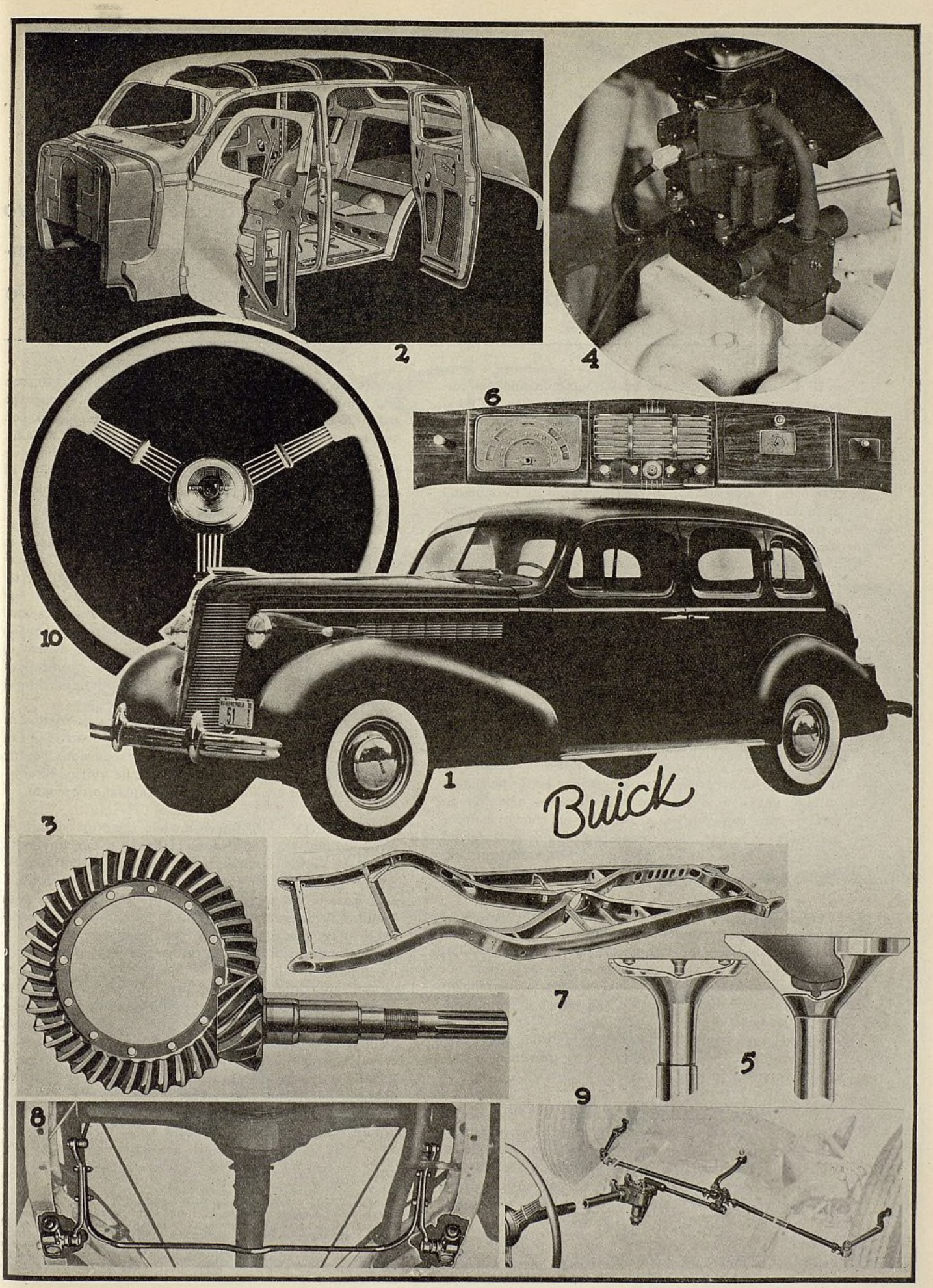
(3) EJE TRASERO HIPOIDAL — El eje trasero con engranajes hipoidales se instala en las series 40 y 60 solamente. Ofrece varias ventajas mecánicas y requiere un lubricante especial.

(4) ESTRANGULADOR DE AIRE AUTOMATICO — El nuevo estrangulador, en todos los modelos, está unido directamente al carburador y acciona sobre la válvula de mariposa, mediante una transmisión flexible protegida en funda de caucho. El gobierno del estrangulador tiene selector de dos puntos de volatilidad de

(Continúa en la página 44)

(1) Sedán de la serie 80. (2) Carrocerías de acero en una sola pieza para los modelos 40 y 60. (3) Ejes hipoidales en los modelos 40 7 60. (4) Estrangulador de aire perfeccionado, en todos los modelos. (5) Nueva válvula de admisión de estilo perfilado es un factor en la mayor fuerza del motor. (6) Panel de instrumentos reformado. (7) Nuevo bastidor, dos veces más firme que antes, con miembros en reforzados. (8) Un segundo estabilizador de vaiven instalado en la sección trasera. (9) Instalación perfeccionada del mecanismo de dirección de punto central. (10) Nuevo volante de dirección Tenite.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Lincoln-Zephyr

Pocos Cambios en los Modelos de 1937 + Nuevo Tratamiento del Panel de Instrumentos y Compartimiento Trasero de Equipaje + Estilo Nuevo

El Lincoln-Zephyr entra en su segundo año sin importante cambio mecánico, pero notablemente refinado en aspecto exterior y comodidad interior. Los cambios mecánicos son pocos y de importancia secundaria. El más importante es nueva disposición del compartimiento de equipaje, el cual es accesible ahora, por atrás. También es interesante el cambio hecho al mecanismo de dirección. Al surtido se han agregado dos nuevos estilos de carrocería. Los precios han sido rebajados hasta $130.

Los principales rasgos de construcción, que tanta prominnencia dieron a este modelo en 1936, continuan en el de 1937: carrocería completamente de acero de construcción a estilo de puente, y el motor de 12 cilindros en V de 110 c. de f. No hay cambio en la distancia entre los ejes, la cual continúa a 122″ (3,10 m.).

CARROCERIAS — La parrilla de punta aguda del radiador, con remate de ala, va ornamentada con bandas horizontales de brillante acabado de cromo. Similares tiras o bandas pasan por las lumbreras del capó. Una lista rectilínea pasa por toda la carrocería, de un extremo al otro, acentuando su longitud y estilo perfilado.

Las nuevas guarniciones y los nuevos asientos de estilo diván contribuyen a acentuar el nuevo aspecto del interior. Los asientos llevan tapizado de paño ancho o de tela acordonada. Las puertas se presentan en estilo de panel con delgado reborde de tira cromada.

(1) PANEL DE INSTRUMENTOS — Probablemente el rasgo más sobresaliente del interior es el panel de instrumentos, el cual comprende ahora una parrilla, que se extiende hasta la parte de arriba de la tapa del cambio de marcha, que sirve para tapar la instalación de calefactor y radiorreceptor. El panel y la parrilla llevan acabado de igual color. Las molduras son de efecto de madera veteada. A cada lado del panel hay compartimientos para guantes y los mismos instrumentos quedan en punto central.

(2) COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE — Según el nuevo arreglo del espacio de equipaje, este compartimiento es accesible por la sección trasera. Cuando se destapa la cubierta trasera, se presenta a la vista el soporte del neumático de recambio, el cual puede bajarse para dar acceso al espacio de equipaje, que es bastante grande.

(3-4) ESTILOS DE CARROCERIA — El surtido de 1937 comprende cuatro estilos de carrocería: sedán de cuatro puertas (3) a un precio de lista de $1.190, con una reducción de $130 sobre el del año pasado; un cupé sedán de dos puertas a un precio de lista de $1.170, con una reducción de $105 sobre el modelo del año pasado; un cupé de tres pasajeros (4) a un precio de lista de $1.090 y una limusina a un precio de lista de $1.350. El cupé es un modelo nuevo. La limusina fué agregada al surtido el verano pasado.

El nuevo cupé es de un estilo modificado, que representa una gran modificación en aspecto perfilado, en comparación con los modelos de seis pasajeros. La sección trasera se inclina hacia el centro, para impartir al vehículo el aspecto típico de un cupé. El asiento con respaldo dividido es bastante amplio para tres personas. Cada sección del respaldo del asiento está abisagrada y puede inclinarse hacia adelante, para dar acceso al compartimiento de atrás, que es bastante grande para contener un baúl de viaje. Este espacio suplemente el corriente espacio de equipaje.

La limusina es, en realidad, el primer estilo formal de vehículo urbano, que se presenta en este surtido. Los dos compartimientos interiores están separados por un tabique con mitad superior corrediza de vidrio. El compartimiento del conductor llevada tapizado de cuero.

DIRECCION — El nuevo modelo tiene un colante de dirección con rayos de acero brillante y con un nuevo botón de bocina ornamentado con el medallón Lincoln Zephyr al centro. El eje trasero es de viga en doble T más gruesa. La inclinación del eje es diferente, para facilitar la dirección. La desmultiplicación del mecanismo de dirección es ahora de 20,2, en lugar de 18,4. La caja del mecanismo ha sido reformada para proveer mejor soporte al dispositivo de ajuste de la dirección. El estabilizador transversal de dirección, que se usaba por vía de experimento, se incluye ahora en la dotación normal. Este estabilizador mantiene al eje en una relación definida con la carrocería, mediante una varilla transversal paralela a la barra de acoplamiento transversal. Resulta muy conveniente en el nuevo modelo provisto de muelles delanteros más largos y de gemelos que normalmente ocuparían una posición más vertical. Hay también un estabilizador similar en el eje trasero, que

(Continúa en la página 51)

(1) La parrilla encerrada llega hasta el tope del cambio de marcha. Cubre el calefactor y el radiorreceptor. (2) El compartimiento de equipaje tiene acceso por detrás. (3) Sedán de 4 puertas. (4) El cupé es un nuevo modelo en el surtido. (5) Las bielas son del tipo contiguo. (6) Diagrama de la construcción de la carrocería. No hay bastidor de tipo corriente. (7) Grupo del cigüeñal, biela y émbolo. (8) El capó está abisagrado atrás. (9) Vista delantera, un tanto modificada. (10) Los detalles del interior son nuevo.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

BUICK

(Continuación de la página 40)

combustible, uno para combustibles de gran grado octánico y otro para los de bajo valor octánico.

(5) VALVULAS DE ESTILO PERFILADO — Uno de los factores responsables por la mayor potencia del motor es el empleo de las nuevas válvulas de admisión del llamado tipo perfilado, las cuales permiten una entrada más directa y expedita de la mezcla a los cilindros.

OTRAS INNOVACIONES EN EL MOTOR — No se emplean más filtros de aceite en los nuevos modelos. En lugar de filtros, la bomba de aceite lleva una malla dispuesta de manera que flota cerca del nivel del aceite en el receptáculo. Un nuevo carburador Stromberg de doble flotador, de tiro descendente, asegura una alimentación positiva, sin consideración de los efectos de la aceleración, inclinaciones, etc. La serie 40 tiene un nuevo núcleo de radiador. El regulador de temperatura de aceite, que se empleaba en el mecanismo valvular de los modelos anteriores, no se usa más en los nuevos modelos. En lugar de él, se emplean en los modelos 60, 80 y 90, un balancín de aluminio, que actúa como un termostato automático para regular las válvulas. El funcionamiento se ha mejorado también con un tubo de escape y un silenciador de escape de nuevo proyecto.

(6) PANELES DE INSTRUMENTOS — En todos los nuevos modelos se presentan lindos nuevos paneles de instrumentos, de estilo moderno.

(7) BASTIDOR — Los bastidores de las series 40 y 60 son nuevos. Tienen un nuevo miembro cruzado en X con vigas en perfil de doble T, que aumenta casi al doble la resistencia torsional del bastidor. Los bastidores tienen miembros laterales curvos, que siguen el contorno de la carrocería, evitándose así el empleo de sostenes de carrocería.

(8) GOBIERNO DE MARCHA — El gobierno de la marcha y dirección ha sido notablemente mejorado con la introducción de barras delanteras y traseras para limitar el vaivén y cabeceo, igual distribución del peso entre el eje delantero y el trasero y empleo de amortiguadores de doble efecto al frente y atrás. Estas notables innovaciones se emplean en todos los nuevos modelos. El sistema de suspensión delantera continúa tal como antes, pero con ciertas modificaciones en detalles. En los modelos de las series 40 y 60 se emplea un nuevo brazo de gobierno, con perfil en doble T, con bujes roscados en todos los puntos. La construcción en los modelos de las series 80 y 90 es igual a la del año pasado, con excepción de que el brazo inferior tiene perfil en doble T y los dos brazos forjados se juntan por soldadura formando un solo grupo. Los brazos superiores son nuevos y están unidos por pernos en el muñón para formar un solo grupo. (La ilustración muestra la barra trasera para regular el vaivén y cabeceo, que se emplea en todos los nuevos modelos.)

(9) DIRECCION — La dirección de punto central continúa, como antes, sin alteración en su geometría, en todos los modelos de las series 80 y 90. En las series 40 y 60, sin embargo, el brazo pitman está colocado al frente y atrás, eliminando el brazo acodillado, de modo que la palanca a la cual están conectados los tensores, sirve sencillamente como un brazo de transferencia. La dirección se ha perfeccionado también por la adopción de un mecanismo de doble soporte, con rodillo de doble hilera de dientes y montaje de doble resorte para la bola del brazo pitman. El cambio principal en la geometría de la dirección, en todos los modelos, es la adopción del ajuste 0-0-0 para inclinación del eje, inclinación de rueda y convergencia.

TERRAPLANE

(Continuación de la página 28)

en un mecanismo de gobierno que limita la acción de rueda libre del embrague automático a velocidades de 15 millas por hora o menos. Funciona cuando se levanta el pié del acelerador. De este modo, los cambios de marcha se realizan cuando el pié está levantado del acelerador. La "mano eléctrica, a elección, es igual a la del año pasado, excepto un leve cambio en forma del mecanismo montado en la columna de dirección. La ranura correspondiente a la marcha atrás queda en ángulo hacia la izquierda.

SUJETADOR EN PENDIENTE — Este aparato, a elección, actúa hidráulicamente con el mismo líquido que se emplean en el sistema de frenos. El pedal del embrague está interconectado con una válvula a través de la cual pasa el líquido de los frenos. Esta válvula impide el regreso del líquido hasta la conexión del embrague. De este modo mantiene el automóvil enfrenado, hasta que se haga el cambio de engranaje y el conductor esté listo para arrancar el automóvil.

(7) PANEL DE INSTRUMENTOS — Un panel completamente nuevo, seis pulgadas más ancho que el del año pasado. La parte del panel con los instrumentos y puerta del compartimiento de paquetes, es vertical, en vez de curva, como el año pasado. Las luces de rubi para indicar la presión del aceite y la carga del acumulador han sido cambiadas, siendo ahora pequeños paneles semi opacos en los indicadores. Cuando no hay presión de aceite, se enciende la palabra "no" en el manómetro del aceite y cuando no hay carga, se enciende la palabra "no" en el indicador de carga.

Entre los estilos de carrocería se incluyen: coche, sedán, cupé de tres pasajeros, cupé de cuatro pasajeros, cupé transformable de tres pasajeros y brougham transformable.

OTROS NUEVOS MODELOS

Entre otros nuevos modelos exhibidos en la exposición de Nueva York se incluyen los Packard, Studebaker y Graham, que fueron descritos en números anteriores, como sigue: Packard en cotubre; Studebaker en septiembre y Graham en octubre.

CHEVROLET

(Continuación de la página 22)

bolos más livianos llevan estrías de refuerzo fundidas integralmente.

Las bielas (4) son más cortas y firmes. El árbol de levas funciano ahora en cuatro cojinetes de mucho mayor superficie de contacto. Los multiples dan ahora una mejor distribución y se prestan a mejor regulación de calor mediante termostato. La salida al tubo de escape queda al centro del motor. Entre los accesorios del motor se incluyen: nuevo depurador de aire con filtro amovible, bomba de aceite de engranaje, en reemplazo de la antigua de paleta; bomba de agua de ajuste automático, a prueba de escape, y bomba de combustible de estilo refinado.

CAMBIO DE MARCHA — El cambio de marcha con engranajes sincronizados es también completamente nuevo, siendo más compacto y rígido en construcción. El mecanismo de sincronización ha sido simplificado, gracias al empleo de mejores embragues cónicos. La caja del cambio de marcha, la conexión de bola de la varilla de esmuerzo de rotación, la caja del engranaje del velocímetro y almohadilla del soporte prasero, están todas feundidas en una sola pieza.

Ayuntamiento de Madrid

Para Dar a *Todo* Comprador *Más* de Todo lo que Desea

Los Vehículos HUDSON y TERRAPLANE de 1937

SE ADELANTAN 3 PASOS

a los Demás

UN PASO ADELANTE . . . . . *en Conducción y Marcha*

El nuevo Cambio de Marcha Selectivo Automático (equipo extra) pone al conductor en completo dominio del vehículo bajo toda condición de marcha. Este dispositivo actúa el embrague y hace los cambios de marcha automáticamente a elección del conductor y a cualquier régimen de velocidad. Cuando se pide este equipo la palanca del cambio de marcha queda eliminada y actuar el pedal de embrague con el pie no es necesario. Un movimiento del dedo para elegir la marcha y el tacto del pie sobre el pedal acelerador bastan para cambiar de engranajes . . . con suavidad, rapidez y seguridad. El conductor decide cuándo y con qué grado de rapidez. El Cambio de Marcha Selectivo Automático hace el trabajo. Esta es característica exclusiva en la categoría de precio bajo. Con ella el piso queda exento de palancas de cambios y de frenamiento. El conductor conserva la vista en el camino.

UN PASO ADELANTE . . . . . *en Elegancia y Comodidad*

¡Tenía que venir! Estilo avanzado sin ninguno de los sacrificios comunes de holgura y comodidad. Exteriormente . . . líneas prolongadas, bajas y elegantes. Interiormente . . . más holgura y espacio. Carrocerías dos pulgadas más bajas sin sacrificio de altura interior. El asiento delantero mide 55 pulgadas de ancho . . . 5 pulgadas más que antes. Hay mayor espacio para las piernas y mayor altura interior. Las puertas son más anchas y más altas. Mayor visibilidad con parabrisa 6 pulgadas más ancho. Piso plano y despejado adelante y detrás. Espacio para equipaje en el compartimiento posterior y en modelos con baúl. Y un interior que por su belleza, lujo y dotación es igualado por muy pocas marcas de precios más altos. Resortes de suspensión sumamente dóciles imparten suavidad de marcha de orden superior.

UN PASO ADELANTE . . . . . *en Funcionamiento*

El funcionamiento de los vehículos que han estrellado innumerables récords ha sido mejorado más aún. Su potencia ha sido elevada a nuevas cifras—122 caballos en vehículos Hudson de Ocho Cilindros; 96 y 101 en vehículos Terraplane. Su predominio queda una vez más establecido pues los vehículos Hudson-Terraplane de 1937 son los primeros en la historia del automovilismo en probar su funcionamiento superior antes de ser ofrecidos al público. En la pista natural de las planicies de sal de Bonneville en el oeste de los Estados Unidos, modelos Hudson y Terraplane de 1937, acabados de salir de la fábrica, estrellaron 40 récords oficiales. Hudson-Terraplane han demostrado así por adelantado su gran resistencia y funcionamiento de campeón en pruebas arduas bajo condiciones difíciles. Y la eficiencia de sus motores equivale a rendimiento máximo de menos combustible.

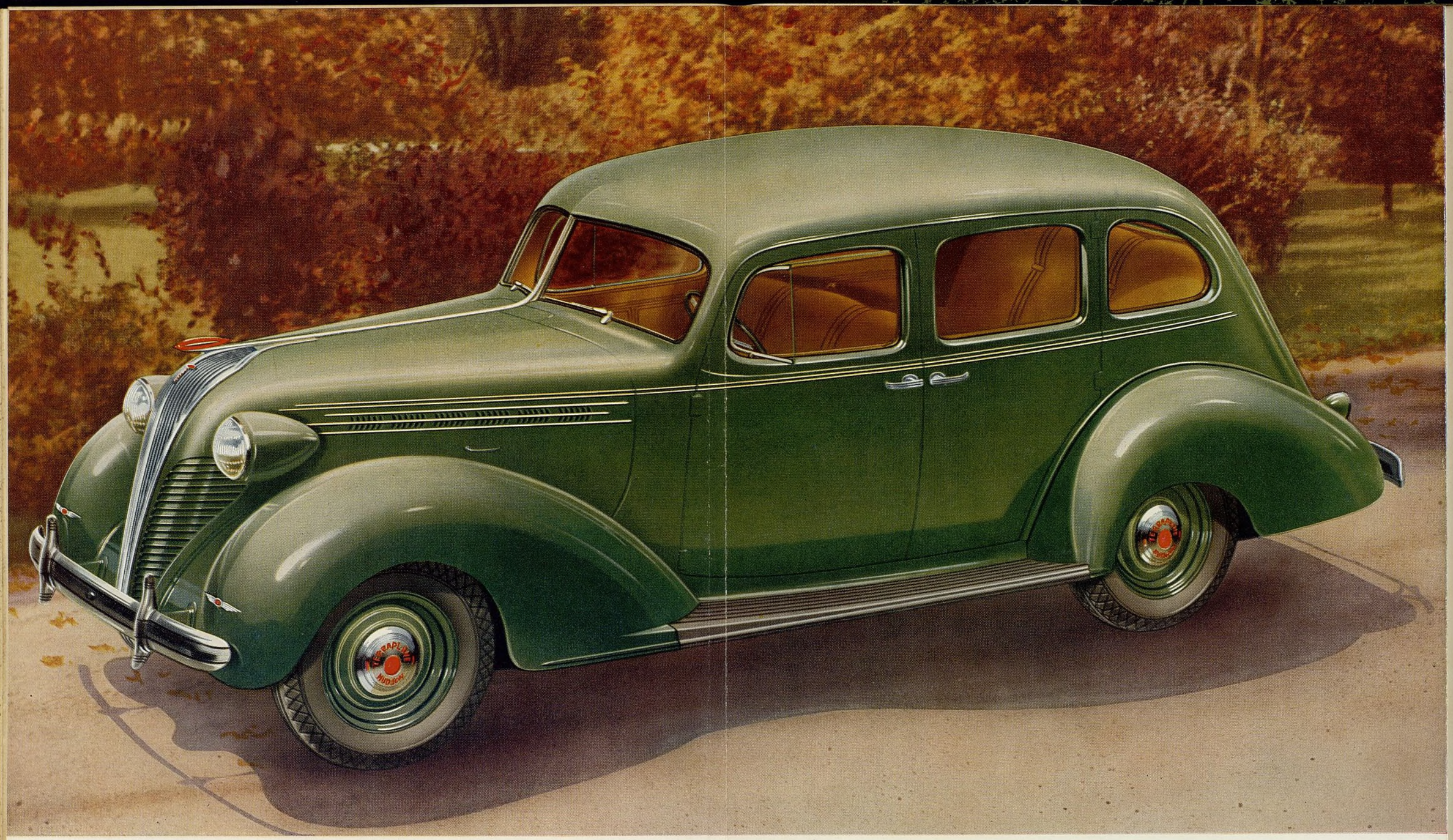
☆ ☆ ☆ ☆ ☆

HUDSON
de Seis y Ocho Cilindros
122 y 129 plgs. Entre ejes
101 y 122 Caballos

TERRAPLANE
Series DeLuxe y Super Terraplane
117 plgs. Entre ejes
96 y 101 Caballos

Venda las Marcas HUDSON-TERRAPLANE

Ayuntamiento de Madrid



EL SUPER TERRAPLANE SEDÁN PARA 1937

Otros Modelos DeLuxe y Super Terraplane: SEDÁN DE TURISMO • BROUGHAM • BROUGHAM DE TURISMO • CUPÉ de 3 Plazas • CUPÉ VICTORIA de 4 Plazas • CUPÉ TRANSFORMABLE • BROUGHAM TRANSFORMABLE

MODELOS DE LUXE
117 plgs. Entre Ejes . . . 96 y 102 Caballos

MODELOS SUPER TERRAPLANE
117 plgs. Entre Ejes . . . 101 y 107 Caballos

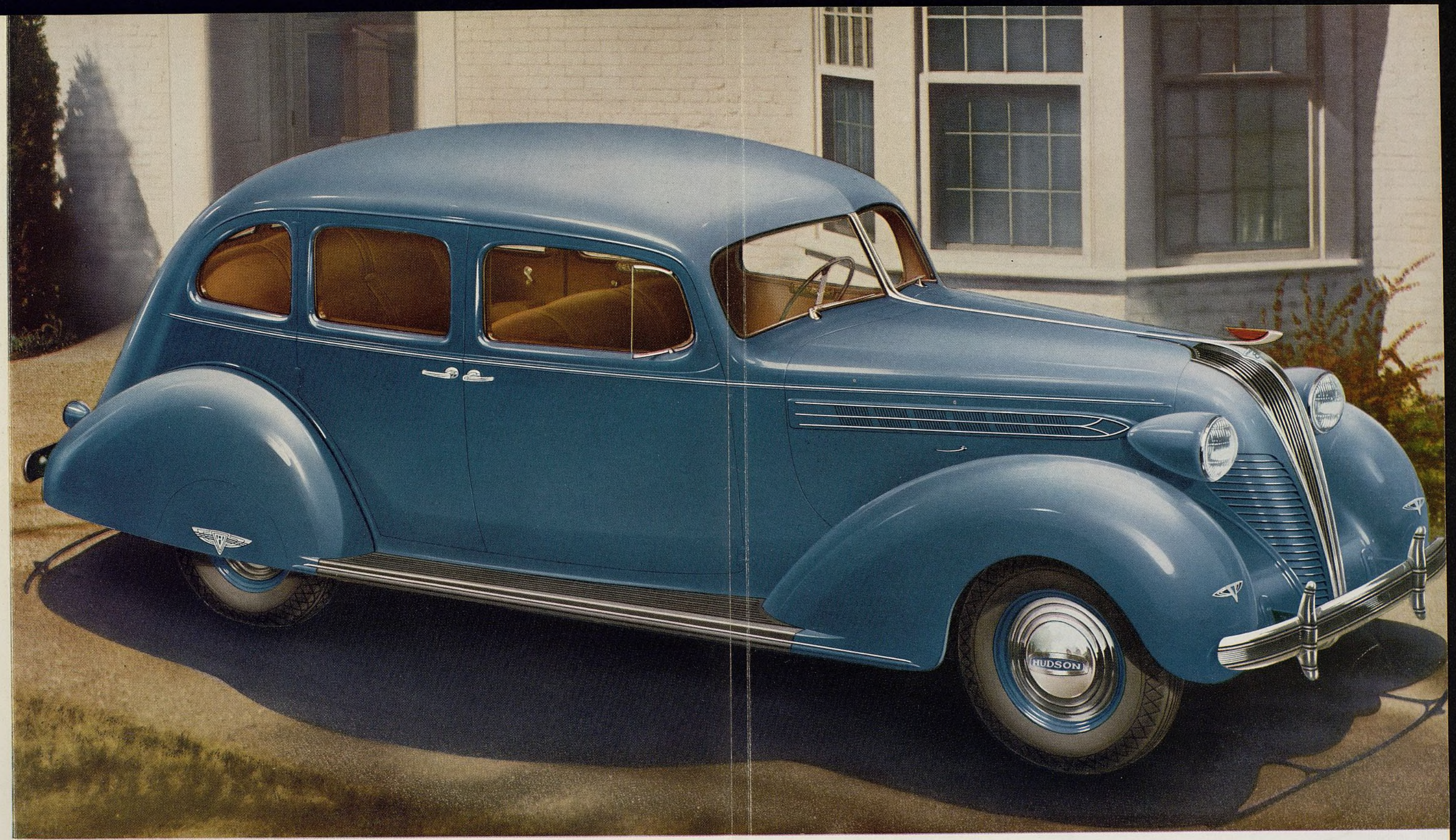
Sedanes y Broughams Disponibles Con o Sin Baúl

MÁS DE *Todo* lo Que el Comprador Desea

. . . UN RENGLÓN COMPLETO DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS DE FÁCIL VENTA PARA 1937

Ayuntamiento de Madrid

PRINTED IN U.S.A.



EL HUDSON SEDÁN "COUNTRY CLUB" DE OCHO CILINDROS PARA 1937

Otros Modelos de Ocho y Seis Cilindros: SEDÁN • BROUGHAM • CUPÉ de 3 Plazas • CUPÉ VICTORIA de 4 Plazas • CUPÉ TRANSFORMABLE • BROUGHAM TRANSFORMABLE • SEDÁN DE TURISMO • BROUGHAM DE TURISMO

Serie de Lujo y Suntuosa de OCHO CILINDROS
122 y 129 plgs. Entre Ejes . . . 122 Caballos

Serie Suntuosa de SEIS CILINDROS
122 plgs. Entre Ejes . . . 101 y 107 Caballos

Sedanes y Broughams Disponibles Con o Sin Baúl

3 PASOS ADELANTE *de Las Demás Marcas*

Ayuntamiento de Madrid

¡Modernos en Todo Sentido!

HUDSON DE OCHO CILINDROS
HUDSON DE SEIS CILINDROS
SUPER TERRAPLANE
TERRAPLANE DE LUXE
VEHÍCULOS COMERCIALES
y
Mayor Oportunidad de Negocio en 1937

Para 1937 la Hudson Motor Car Company presenta vehículos Hudson de Seis y de Ocho Cilindros . . . vehículos Terraplane . . . *modernos en todo sentido.* Vehículos de gran lujo a precios comparativamente bajos.

Características de importancia: Cambio de Marcha Selectivo Automático . . . característica nueva, exclusiva . . . simplifica la conducción del vehículo. Carrocerías nuevas sobre chasis más largos . . . de moderno trazado . . . bajas, anchas, holgadas. Interiores de impecable belleza y lujo. Mayor potencia, funcionamiento sin igual . . . con menor consumo de combustible.

He aquí la línea del día . . . el renglón Hudson-Terraplane . . . las marcas de reconocida popularidad. Nuestra representación ofrece al comerciante una oportunidad excepcional de éxito y lucro . . . la oportunidad de superar en 1937.

Ayuntamiento de Madrid

HUDSON

(Continuación de la página 16)

(4) CARBURACION — Un nuevo carburador doble, de marca Carter, de tiro descendente, en combinación con una nueva disposición de múltiples, no sólo aumenta el rendimiento del motor, sino que propende también a suavizar el funcionamiento y realizar economía en consumo de combustible. La distribución del combustible es más uniforme. Los múltiples están dispuestos de modo que un cilindro del carburador da alimentación a los cuatro cilindros de afuera, del motor de ocho cilindros, mientras el otro cilindro del carburador da alimentación a los cuatro cilindros del centro. En el motor de seis cilindros, un cilindro del carburador da alimentación a los cilindros 1, 2 y 3 y el otro cilindro del carburador da alimentación a los cilindros 4, 5 y 6. El nuevo carburador está provisto de un dispositivo para evitar la evaporación del combustible y de un descargador en el múltiple de admisión, que permite la salida de la anegación sencillamente abriendo en toda su carrera la válvula o mariposa del gas. En la dotación normal se incluye un estrangulador automático de aire. Los dos cilindros del carburador funcionan con una sola cámara de flotador.

(5) ACUMULADOR — El acumulador de 19 placas, con capacidad de 125 amperios hora, está montado debajo del capó del motor, en el guardabarro delantero de la izquierda. Este punto ofrece conveniencia de acceso y al mismo tiempo la ventaja de permitir el empleo de conductores más cortos entre el acumulador y el motor de arranque. El acumulador recibe también aire fresco, por el frente, el cual sale por las lumbreras debajo del guardabarro.

GENERADOR — El generador tiene ahora una capacidad de 25 amperios y un regulador de carga de tipo de vibración ha venido a reemplazar el antiguo tipo corriente de regulador. Este nuevo dispositivo mantiene el potencial a un valor constante, de modo que cuando decae el voltaje, aumenta el régimen de carga y cuando sube el coltaje, baja el régimen de carga. Mediante otras innovaciones, el generador es ahora más firme y durable. Tiene colector más largo y las escobillas van soportadas de modo que no pueden vibrar durante las altas velocidades.

(6) BASTIDOR — El bastidor es más sólido y rógido, para acomodar las carrocerías más anchas. Comprende dos miembros cruzados en X, con una en la sección delantara, extendiendo hacia atrás, hasta el soporte trasero del motor, y con el otro al centro, muy bien recorzado en los miembros laterales. La sección inferior de acero, que sirve para asegurar la carrocería al bastidor, mediante 38 puntos, sirve para inpartir mayor rigidez todavía a la estructura del bastidor.

(7) PANEL DE INSTRUMENTOS — El panel tiene acabado de nogal de triple efecto. El tablero encima del panel sigue el contorno del ángulo del parabrisa. Las luces indicadores de rubí han sido reemplazadas por pequeños paneles semi opacos en el grupo del manómetro del aceite e indicador de generador. Cuando no hay presión de aceite, se enciende una luz roja con la palabra "no" en el manómetro, y cuando no hay carga, se enciende una luz roja con la palabra "no" en el indicador del generador.

(8) DESCONGELADOR — En el tablero, en el lado superior del panel de instrumentos, hay una parrila en comunicación con un conducto de aire inferior, a través del cual pasa el aire caliente proveniente del calefactor. Este descongelador se ofrecerá con los modelos Hudson de este año. Es muy útil para descongelar la escarcha que se acumula en el vidrio del parabrisa.

LAMPARAS DELANTERAS — Se emplea un nuevo tipo de lámparas de dos rayos. Como el del año pasado, el presente tipo tiene dos grados de luz, el uno para marcha ordinaria y el otro para cruce. La luz es muy poderosa. Hay un nuevo reflector y lente perfeccionado que permiten concentrar mejor la luz.

ZEPHYR

(Continuación de la página 42)

se dice mejora mucho la estabilidad del vehículo contra las corrientes laterales y en los caminos escabrosos. Los gemelos son más grandes y llevan pasadores más firmes.

MUELLES — Los muelles del chasis son más largos. Tienen 14 y 15 hojas o láminas, respectivamente los delanteros y traseros, lo que es una y dos hojas más que antes. Las vibraciones son de 300 libras por pulgada para los delanteros y de 250 para los traseros. Esto equivale al doble de los muelles corrientes, pues los muelles del presente modelo son transversales. Los tesnores para el eje trasera están asegurados en las placas de refuerzo de los frenos y dan mayor firmeza al tubo del eje. Todos los amortiguadores son ajustables y los traseros van montados debajo del bastidor para mejor accesibilidad.

MOTOR — Entre los cambios del motor se incluyen: árbol de levas más silencioso, refuerzo interior entre los soportes de las culatas de los cilindros, para silenciar el funcionamiento de las válvulas y un ventilador más silencioso, paletas largas y cortas alternadas, similares a las hélices de aeroplano.

OTROS CAMBIOS — El interruptor de las lámparas delanteras de luz regulable está en la tabla del piso y el interruptor del alumbrado general se ha quitado del volante de dirección y colocado en el tablero.

PLYMOUTH

(Continuación de la página 18)

por completo, además de dar a la carrocería completa protección contra el gas calor y frió. Se emplean cinco diferentes materiales de aislamiento: el material Waflex absorbe el ruido y da aislamiento al techo y cubretablero contra el calor. Cordex (5) protege el piso, con la adición de fieltro impregnado de asfalto al frente, cerca del motor. Silento impide que los paneles leterales actún como tablas resonantes. La cubierta lleva un aislador de ruido, que se aplica en forma líquida.

(7) EJE HIPOIDAL — Empleando un eje hipoidal, se evita la necesidad de tunel. Los engranajes hipoidales se hacen de un nuevo acero llamado "amola", de gran resistencia.

VENTILACION — La ventilación de la carrocería se facilita mediante aletas de vista clara en las ventanas de las puertas delanteras de los modelos de lujo. Cuando se baja la sección trasera de la ventana, no hay moldura metálica que obstruye la vista. Las ventanas de los carterones traseros en los sedanes de lujo de cuatro puertas, giran también hacia afuera, en pivotes de fricción, valiéndose del mismo gobierno simplificado que se emplea en las ventanas delanteras.

MOTOR — Las características del motor con cilindrada de 201,3 pulgadas cúbicas (3,33 litros) de seis cilindros, continuan sin cambio, pero su potencia ha sido aumentada a 82 c. de f. a 3.600 r.p.m., con relación de compresión de 6,7 a 1. Los émbolos tienen ranura en U, llevando cuatro anillos, en lugar de tres. También se emplea un nuevo filtro de aceite.

Ayuntamiento de Madrid

Cadillac-La Salle

Motor de 8 Cilindros en V en el La Salle con Mayor Fuerza + Nuevas Carrocerías en el La Salle y el Cadillac "60" + Nuevo Modelo "65"

Los principales refinamientos en el surtido Cadillac y LaSalle son la adopción de un motor de 8 cilindros en V de mayor potencia para el LaSalle (el cual tenía antes uno de 8 cilindros en línea); la adición de un modelo "65", cuyo precio queda comprendido entre los precios del "60" y "70", al Cadillac; la adopción de un chasis de mayor distancia entre los ejes para el LaSalle y el Cadillac "60" y el desarrollo de nuevas carrocerías de acero para los modelos LaSalle y Cadillac "60". La mayor parte de los cambios se hallan en el LaSalle y en el Cadillac de precio más bajo. Las innovaciones que se presentan en los modelos más grandes son pocas y de caracter secundario.

ESPECIFICACIONES: El surtido Cadillac y LaSalle para 1937 es el siguiente:

		Distancia entre los ejes	Cilindrada en pulgadas cúbicas	No. de cilindros	Potencia en c. de f.
LaSalle	"50"	†124"	322	V- 8	105
Cadillac	"60"	‡124"	346	V- 8	135
*Cadillac	"65"	131"	346	V- 8	135
Cadillac	"70"	131"	346	V- 8	135
Cadillac	"75"	138"	346	V- 8	135
Cadillac	"80"	Suspendido			
Cadillac	"85"	138"	368	V-12	150
Cadillac	"90"	154"	452	V-16	185

*Nuevo modelo. †4" más largo que el del año pasado. ‡1" más largo el del año pasado.

(1) **CARROCERIAS** — (LaSalle, ilustrada aquí.) — La nueva carrocería enteramente de acero, construída por la Fisher, se emplea solamente en el LaSalle y en las series "60". Es más ancha y más larga que la del año pasado, ofreciendo mayor espacio para las piernas y un baúl más amplio. La visibilidad se ha mejorado mucho, particularmente para los ocupantes del asiento trasero. El estilo, en general, ha sido objeto de mucho cambio, particularmente en la sección delantera, donde la parrilla del radiador de aleación de zinc fundida en molde ha sido alterada en forma.

Las carrocerías del LaSalle y de los dos modelos Cadillac más pequeños, se hacen por la Fisher. Las de los cuatro modelos Cadillac más grandes y costosos se hacen a la orden por la Fleetwood. Los modelos ofrecidos en cada serie se indican a continuación por una X.

	"50"	"60"	"65"	"70"	"75"	"85"	"90"
Cupé (R.S.)	X	X		X			
Coche	X						
Sedán de 5 pas.	X	X	X	X	X	X	
Sedán de 7 pas.					X	X	X
Cupé transformable	X	X		X			
Sedán transformable	X	X		X	X	X	
Sedán Imperial					X	X	X
Sedán formal					X	X	
Town car					X	X	
Sedán urbano					X	X	

*También carrocerías especiales.

MOTORES — El motor del LaSalle es un edición perfeccionada del modelo empleado el año pasado en el Cadillac 60. Es un tipo de 8 cilindros en V, con diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo de 3⅜" x 4½" (85,7 x 114,3 mm.) con cilindrada de 322 pulgadas cúbicas (5,28 litros), relación de compresión de 6,25 a 1 y potencia de 125 caballos de fuerza a 3.400 r.p.m. Para la exportación se ofrece elección a relación de compresión de 5,75 a 1. Las series Cadillac 60, 65, 70 y 75 usan el mismo motor, el cual es uno con cilindrada de 346 pulgadas cúbicas (5,47 litros) con relación de compresión de 6,25 (dándose elección a una de 5,75) y con potencia de 135 caballos de fuerza a 3.400 r.p.m. El motor de 12 cilindros en V empleado en el modelo 85 del año pasado continúa sin cambio en características. Tiene una cilindrada de 368 pulgadas cúbicas (6,03 litros) y desarrolla una potencia de 150 caballos de fuerza. El motor de 16 cilindros en V continúa también sin alteración. Su cilindrada es de 452 pulgadas cúbicas (7,41 litros) y desarrolla 185 caballos de fuerza.

En los motores de los modelos LaSalle y Cadillac 60, 65 y 70, las velocidades han sido reducidas adoptando menores desmultiplicaciones de eje trasero. Esto se ha logrado mediante aumento de fuerza de motor y mayor fuerza en relación al peso de todos los modelos. En el LaSalle, la desmultiplicación normal del eje trasero es de 3,92, en la serie 60; 4,30 en las series 65 y 70, y 4,60 en la serie 75.

(2) **LEVANTAVALVULAS** — Los levantaválvulas hidráulicos empleados en los dos motores de 8 cilindros en V han sido reformados. El aceite pasa ahora directamente al cuerpo, a través de un orificio o conducto perforado en la guía fundida. Hay también un filtro de aceite para depurar todo el lubricante que pasa a los silenciadores. Una adicional protección contra la retención del aire en los cuerpos de las válvulas se presenta en la forma de pasadores especiales, convenientemente dispuestos en las guías.

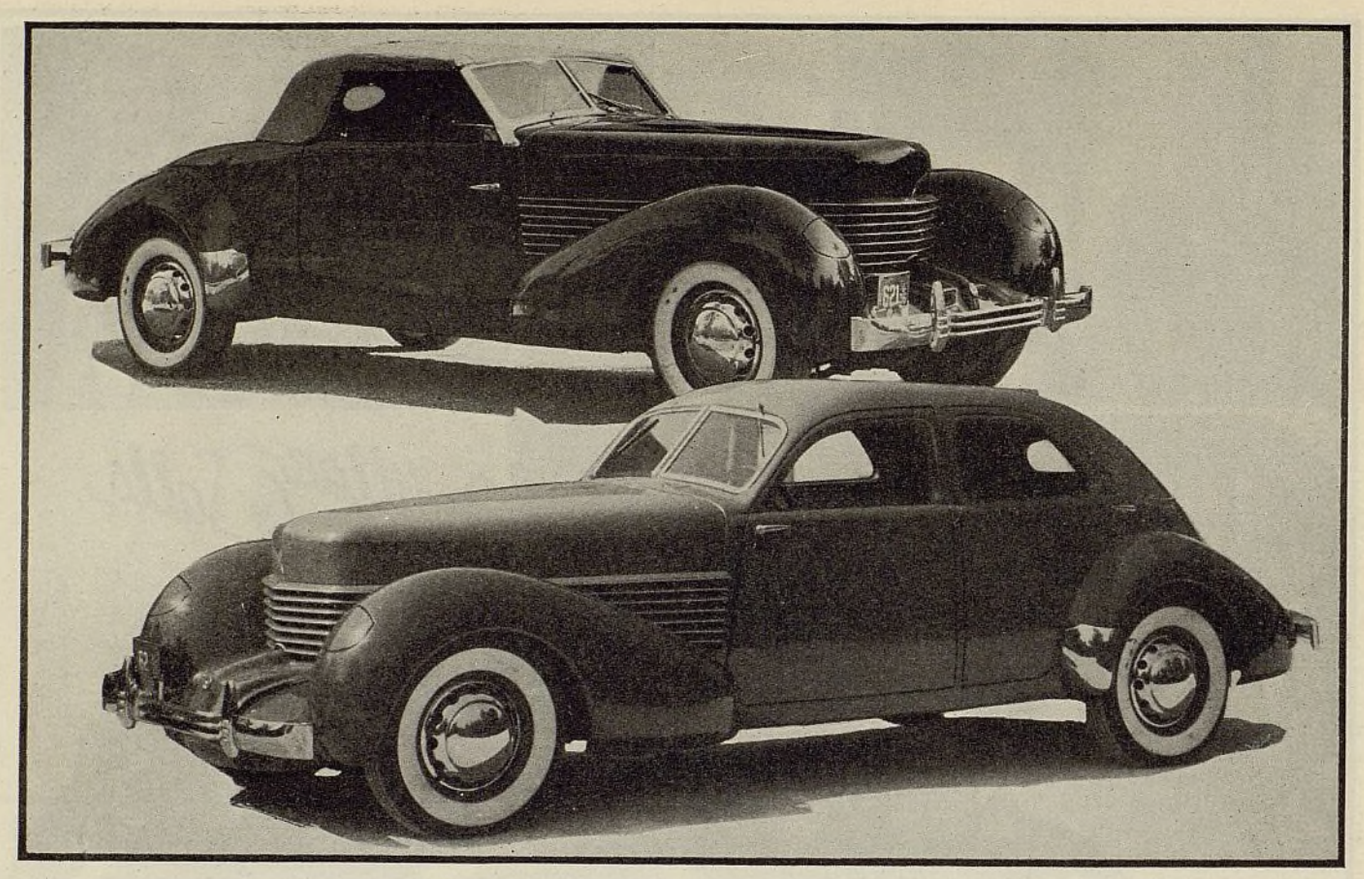
(3) **SISTEMAS DE ESCAPE** — Los sistemas de escape en las series 50 y 60 son nuevos. Se emplea ahora un solo silenciador grande, en lugar de los dos de antes. Un nuevo tubo trasero, similar en principio al tubo "de

(Continúa en la página 82)

(1) Sedán LaSalle de cuatro puertas. (2) Diagrama de una de las válvulas, mostrando el método de eliminación de aire del conducto del aceite. (3) El tubo de escape facilita la salida de los gases. (4) Correa separada para el ventilador. (5) Nuevo tipo de estabilizador trasero montado en bujes de caucho. (6) Miembros transversales en doble T en lugar de los miembros acanalados de antes, en el chasis del "60." (7) Los engranajes del diferencial se incluyen en el eje hipoidal. (8) Los árboles desplazadores en el cambio de marcha están decentrados. (9) Se ha adoptado la dirección transversal. (10) Los tableros de instrumentos se han reformado.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid



Cord

Se Agrega una Berlina + Pocos Cambios Mecánicos + Motor y Mecanismo de Propulsión en un Solo Grupo + Altura Total Reducida a 60 pulgadas

El Cord con propulsión delantera, que el año pasado fué una novedad sensasional, continúa con pocas modificaciones, para 1937. Un modelo nuevo, en carrocería, es la berlina, que viene a añadirse al sedán Westchester de 5 pasajeros, el faetón sedán de cinco pasajeros y el cupé transformable. Todas estas carrocerías se ofrecen con motor de ocho cilindros de 125 c. de f. o con el motor con sobrecargador de 160 c. de f.

El nuevo Cord es muy bajo, pues tiene una altura total de 60", a pesar de que tiene un despejo sobre el suelo de nueve pulgadas. Esta baja altura del Cord, en combinación con la perfecta distribución de su peso, 50 por ciento al frente y 50 por ciento atrás, más su efectiva perfilación, le imparten notable estabilidad y suavidad de marcha. También es notable por la ausencia de vaivén y cabeceo.

El volante de dirección es igual en color al acabado exterior de la carrocería, y se halla dispuesto a un ángulo muy cómodo para al conductor. El cambio de marcha es por gobierno de distancia. Este mecanismo se halla debajo del volante de dirección. El conductor elige la marcha que desea sencillamente moviendo una palanquita con la punta de su dedo, sin necesidad de quitar la mano del volante. Hay cuatro velocidades hacia adelante y marcha atrás. La primera es para la marcha a continuación del arranque, yendo por denso tráfico, con desmultiplicación de 9 a 1; la segunda, con reducción de 5,84 a 1, se compara favorablemente con la tercera velocidad de los automóviles ordinarios y se usa en tráfico, sin necesidad de cambio. La tercera, para marcha por avenidas, con desmultiplicación de 3,88 a 1, permite moderar la velocidad del automóvil, admitiendo al mismo tiempo, buena aceleración, y la cuarta, la de marcha rápida, con desmultiplicación de 2,75 a 1, permite velocidad en amplia escala.

El interior del nuevo Cord de 1935, como todos los demás detalles de este vehículo, es completamente de hechura a la orden.

Durante estos últimos cinco meses, la Auburn Automobile Company ha concentrado todas sus actividades fabriles en su fábrica en Connersville, Ind. En esta moderna fábrica tiene facilidades para hacer más de 300 automóviles al día. Actualmente, la Auburn está fabricando unicamente modelos Cord de propulsión delantera. Está, sin embargo, por introducir, dentro de poco, un nuevo modelo Auburn de propulsión trasera, que se lanzará al mercado en la primavera de 1937, y que quedará comprendido en una categoría de precio mucho menor que la del Cord.

Ayuntamiento de Madrid

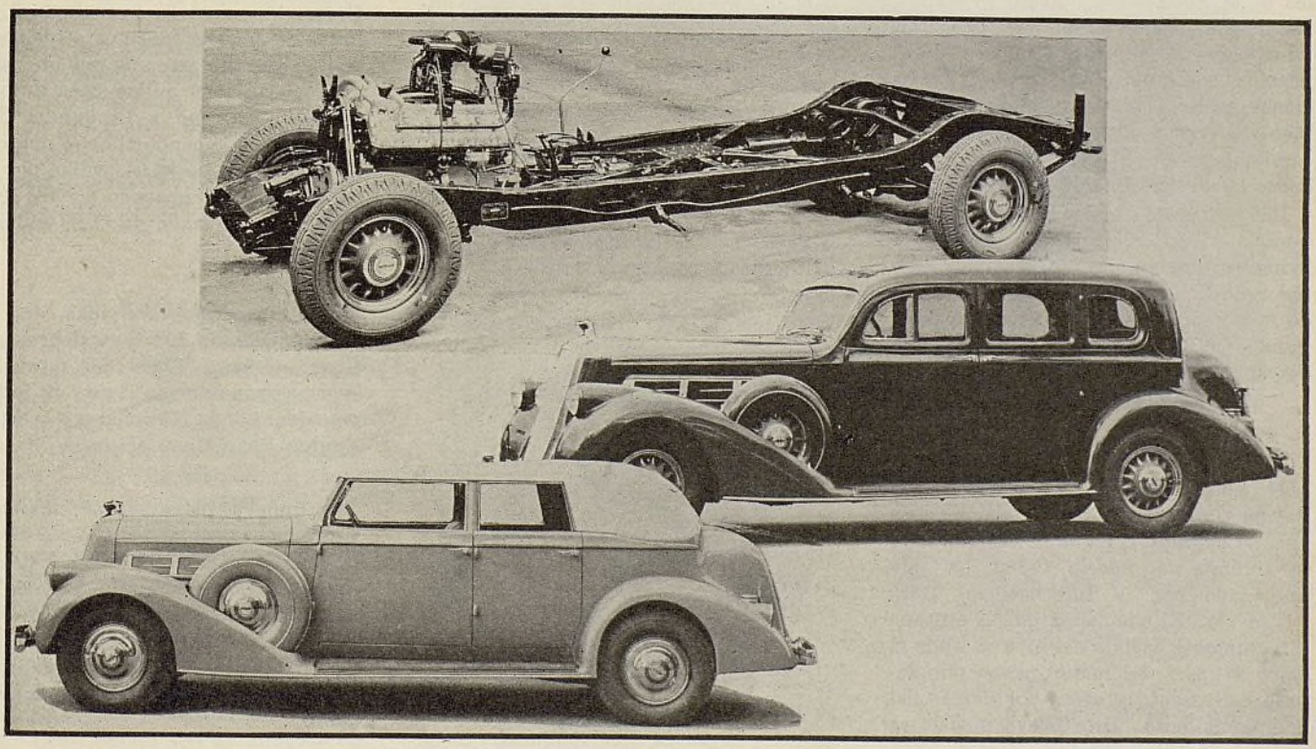
Pierce-Arrow

Cinco Nuevos Modelos a la Orden para 1937 + Muelles Muy Largos para Acentuar la Comodidad de Marcha + Elegantes Guarniciones en Todos los Modelos

La Pierce-Arrow está introduciendo un nuevo surtido de modelos de lujo, en adición a sus corrientes series de modelos de ocho y de doce cilindros, de 1937. Todos los nuevos productos Pierce-Arrow comprenden varios interesantes refinamientos. Las series de ocho y de doce cilindros se ofrecen en varios estilos de carrocería. Los precios son de $3.195 para adelante, en los modelos de ocho cilindros, y de $3.695 para adelante, en los modelos de doce cilindros.

El modelo 1701 de ocho cilindros se ofrece en dos distancias entre los ejes: de 139 y 144 pulgadas (3,53 y 3,66 m.). El motor de ocho cilindros tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 3½ y 5 pulgadas (88,9 y 127 mm.) con cilindrada de 385 pulgadas cúbicas (6,31 litros), desarrollando 150 c. de f. a 3.400 r.p.m. La relación de compresión es de 6,4 a 1. En adición a la serie de ocho cilindros, la Pierce-Arrow ofrece dos grupos de modelos de 12 cilindros. El modelo 1702 se ofrece en chasis de 139 y 144 pulgadas de distancia entre los ejes (3,53 y 3,66 m.) y el modelo más grande 1703, en chasis de 147 pulgadas de distancia entre los ejes (3,74 m.). Ambos llevan un motor de doce cilindros en V, que desarrolla 185 c. de f. a 3.400 r.p.m. El diámetro interior de cilindro y la carrera de émbolo de este motor es respectivamente de 3½ y 4 pulgadas (88,9 y 101,6 mm.) con cilindrada de 462 pulgadas cúbicas (7,57 litros) y relación de compresión de 6,4 a 1.

Además del surtido normal de carrocerías que se ofrece con las nuevas series, se han anunciado también cinco nuevos modelos de hechura a la orden para 1937. En el chasis de 144 pulgadas de los modelos 1701 y 1702 se ofrece un nuevo sedán de cinco pasajeros de hechura a la orden. Tiene mayor espacio interior, para acentuar la comodidad de los pasajeros, y una mayor distancia entre los ejes, en comparación con el sedán normal de 5 pasajeros. También se ofrecen en estos chasis de 144 pulgadas un nuevo sedán "formal" con capota y cuarterones traseros de cuero y con asientos adicionales. El modelo 1703 de 147 pulgadas de distancia entre los ejes se presenta en un nuevo modelo urbano, con carrocería construída por la Pierce-Arrow. Este elegante nuevo modelo será de particular interes para las personas que están acostumbradas a un lujoso vehículo de gran amplitud. En los modelos 1701 y 1702, de 144 pulgadas de distancia entre los ejes, se ofrece un lindo brougham con carrocería hecha por Brun. Este estilo se llama Metropolitan Town Brougham.



Ayuntamiento de Madrid

NUEVO REO

Una nueva serie de camiones de 4.500 a 5.000 libras de capacidad, ha sido anunciada por la Reo, como su primer paso en su programa de expansión. Bajo el nombre de "reparto rápido" (Speed Delivery) el nuevo surtido se ofrece a presios muy moderados. Su modelo con caja de expreso pequeña, incluyendo compartimiento de conductor y vidrio de seguridad, se ofrece a $555.

El nuevo surtido se ofrece con motor de cuatro cilindros, de 44 c. de f., o con motor de seis cilindros, de 70 c. de f., en chasis de 114" (2,90 m.) y de 120" (3,05 m.) de distancia entre los ejes. El chasis de menor distancia entre los ejes permite la instalación de carrocería de expreso "pick-up" de 6 piés, o de carrocería cerrada de seis pies y seis pulgadas. El chasis de mayor distancia entre los ejes permite la instalación de una carrocería de expreso "pick-up" de siete pies o una carrocería cerrada de siete pies y seis pulgadas.

El nuevo modelo presenta un agradable aspecto de estila perfilado. Parrrillas de radiador cromadas, de firme construcción, modernos guardabarros delanteros, estribos individuales y otros detalles, le imparten el caracter de un producto moderno en todo detalle.

Los modelos de tres cuartos, de tonelada tienen ejes traseros completamente flotantes, muelles más grandes y neumáticos de fina calidad. En otros sentidos son iguales a los modelos de media tonelada.

La Reo se vió obligada a instalar mucha maquinaria y herramentaje nuevo, para la fabricación de estos nuevos modelos pequeñas. Todos los modelos de la Reo, incluyendo los pequeños, los mediados y los grandes, presentan un aspecto muy uniforme. Los modelos grandes continúan con pocas modificaciones, entre las cuales se incluye el empleo de frenos más poderosos. Estos camiones grandes se ofrecen en capacidades hasta de 42.000 libras.

Después de de haber gozado de casi un año de estabilización de precios, la industria americana de neumáticos está por renovar el presente plan el primero de noviembre, sin introducir en él ninguna cambio importante en precios o descuentos.

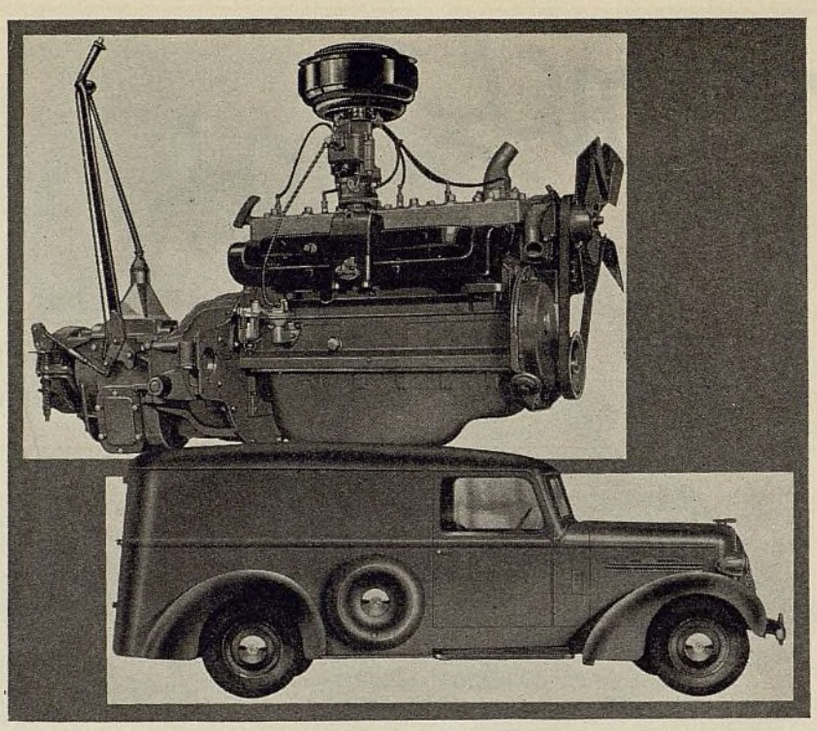
• •

NUEVO INTERNATIONAL

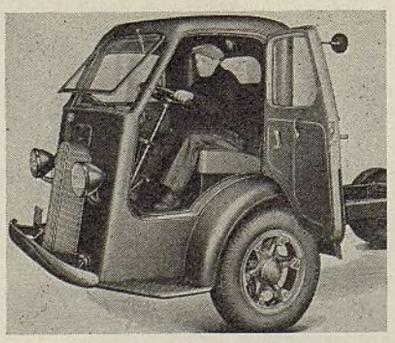
Un nuevo camión de 1½ tonelada, con compartimiento de conductor colocado encima del motor, y que se designa bajo el nombre de modelo C-300, ha sido anunciado por la International Harvester Co. El conductor queda sentado directamente encima del motor. Todo el calor y gases del motor pasan por debajo del asiento y salen por detrás del compartimiento. Este nuevo modelo se ofrece en dos distancias entre los ejes: de 99 y 117" (2,52 y 2,97 m.). Se adapta a carrocerías de diversos estilos, hasta de 15 pies de longitud (3,20 m.). En comparación con camiones de tipos corrientes y adaptados a admitir carrocerías de igual longitud, el presente modelo ahorra como 3 pies de longitud. La Instalación del asiento sobre el motor permite también establecer una mejor distribución del peso, de un tercio en las ruedas delanteras y dos tercios en las ruedas traseras.

El motor es de seis cilindros, con válvulas en un solo lado, con diámetro interior de cilindro de 3 5/16" y carrera de émbolo de 4⅛" (84,1 x 104,8 mm.). Desarrolla 78,5 c. de f. a 3.400 r.p.m. con un esfuerzo de rotación de 151 pieslibras a una velocidad de 800 a 1.400 r.p.m. La cilindrada es de 213 pulgadas cúbicas y la relación de compresión, de 5,7 a 1.

Para reparaciones importantes, el motor puede bajarse y quitarse por debajo del compartimiento y bastidor. Para reparaciones ligeras, como ajuste de válvulas, inspección de los sistemas de combustible y encendido y otros trabajos similares, sencillamente se quita una placa aisladora de calor que hay debajo del asiento. La bomba de agua y otros órganos del motor pueden repararse quitando la tabla del piso.



El nuevo motor de cilindros y modelo repartidor cerrado de la Reo



El camión International con asiento encima del motor

• •

Nuevos modelos normales de Hudson y Terraplane de 1937 acaban de establecer cuarenta records oficiales en resistencia y velocidad sostenida en recientes pruebas en la pista salina de Bonneville Salt Flats, Utah, E. U. A. Entre estos records se incluye el de 24 horas de marcha contínua a toda velocidad, capturado este año por un Hudson, y el de las 1000 millas para automóvil cerrado, que fué a Brougham Terraplane, quien lo conquistó con una celocidad promedia de 86,54 millas por hora, para ser luego superado por un Hudson que lo hizo a razón de 88,99 millas por hora.

• •

La exposición National de Botes Automóviles de 1937 se celebrará en el Grand Central Place del 8 al 16 de enero, según anuncia Henry R. Sutphen, presidente de la National Association of Engine Boat Manufacturers.

• •

La nueva industria de vagones de remolque o acoplados está por tener su propia asociación de fabricantes, pues hace poco se anuncia la organización de la Trailer Coach Mgrs. Association en Detroit. W. Russel Wilday, de Peoria, Ill., fué nombrado secretario provisional, para ayudar a Carl Schelm, presidente.

Ayuntamiento de Madrid

Noticias de las Fábricas

Consolidación Nash y Kelvinator • El American Bantam Está por Introducirse • Un Italiano Gana la Copa Vanderbilt • Caja de Remolque para la Exportación • Pocas Novedades en el Salon de Paris

NASH-KELVINATOR

Una de las consolidaciones más grandes que se registran en los Estados Unidos, desde 1929, es la de la Nash Motors Co. y la Kelvinator Corp., a fines de octubre. Se espera que la Kelvinator, que fabrica refrigeradores eléctricos y equipos de acondicionamiento de aire, ajustará bien en el programa fabril de la Nash, a causa de que habrá evidente ahorro de dinero en la combinación de la fabricación de piezas metálicas de ambas compañías.

Desde el punto de vista administrativo, la consolidación provee a la Nash un jefe más jóven para continuar el trabajo de C. W. Nash, que lleva ya 72 años de edad y que está por retirarse a la vida privada. En efecto, esta transferencia de dirección administrativa ha tenido ya lugar, hasta cierto punto, pues en la directiva de la nueva empresa Nash-Kelvinator Corp., figura George W. Mason, jefe de la antigua Kelvinator, como presidente de la nueva empresa consolidada, quedando el Sr. Nash como director de la junta administrativa.

Ambas compañías contaban con buen capital. La Nash tenía más de $25.000.000 en efectivo y otros valores, mientras que la Kelvinator representaba un capital de casi $3.500.000. La consolidación se realizó mediante un intercambio de acciones.

• •

EL BANTAM

Se han anunciado los detalles de construcción del nuevo automóvil American Bantam, el más pequeño de todos los automóviles americanos, a pesar de que no se exhibirá en la próxima exposición de Nueva York. Este interesante automóvil tiene un motor de cuatro cilindros, de diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 2,2 por 3 pulgadas (56 x 76,2 mm.) con cilindrada de 45,6 pulgadas cúbicas (0,75 litro) que desarrolla 20 c. de f. a 4.000 r.p.m. con una relación de compresión de 5,3 a 1. El cigüeñal esta perfectamente equilibrado y montado en dos cojinetes. Los émbolos son de aleación de acero al níquel.

El enfriamiento es por sistema de termosifón. El encendido es por bobina y acumulador, con avance automático. El aceite se alimenta bajo presión a los cojinetes del ciqüeñal, de las bielas y del árbol de levas.

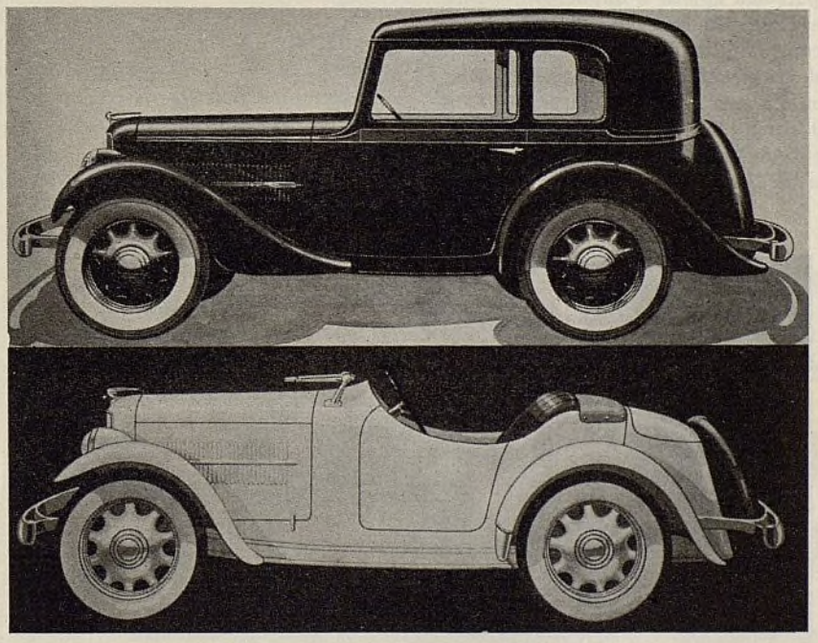
La fuerza se transmite por un embrague monodisco seco y un cambio de marcha de tres velocidades hacia adelante y marcha atrás, provisto de embragues de sincronización para las velocidades intermediaria y alta. El eje delantero es de tipo normal de viga en perfil de doble T y se sujeta en posición por un miembro de esfuerzo de rotación que recibe el esfuerzo de rotación de los frenos. La propulsión es mediante árbol en tubo de esfuerzo de rotación. El bastidor de acero estampado está soportado al frente por muelle transversal y atrás por dos muelles.

La dirección es por mecanismo de tornillo sin fin y sector. Las ruedas son de acero estampado, tipo de rayos y llevan neumáticos de 4,75 x 16 pulgadas. Los frenos de pié actúan sobre las cuatro ruedas y se aplican por cables.

El nuevo automóvil tiene una vía de 46″ y una longitud total de 120 pulgadas, con un despejo de 8 pulgadas sobre el suelo. Con carrocería de cupé pesa solo 1200 libras.

Se dice que el nuevo automóvil American Bantam corre de 40 a 50 millas con un galón de gasolina y que un solo juego de neumáticos puede durar de 30.000 a 40.000 millas.

Los precios de lista son los siguientes: chasis de camión de un cuarto de tonelada, $275. Chasis con carrocería de panel, $395. Chasis con carrocería de expreso pequeña, $385. Cupé comercial, $335. Cupé de luxe, $385. Cupé normal, $365. Roadster normal, $385. Roadster de hechura a la orden, $445.



El cupé comercial del American Bantam, mostrado arriba. (Abajo) el roadster Bantam de hechura a la orden.

• •

La razón social de la Globe-Union Mfg. Co. ha sido cambiada al nombre de Globe-Union, Inc. La compañía ha

Ayuntamiento de Madrid

simplificado también su organización administrativa, la cual, hasta hace poco, ha sida un tanto complicada, a causa de que tenía varias subsidiarias que trabajaban independientemente. Desde hoy en adelante, todas sus fábricas en Atlantica, Cincinnati, Dallas, Los Angeles, Memphis, Milwaukee, Filadelfia y Seattle, incluyendo divisiones secundarias, dedicadas a la venta de acumuladores, piezas de radiorreceptores, bujías de encendido, patines y otros artículos, se administrarán desde una oficina central en Milwaukee, Wis.

• •

NUEVO DIAMOND T

Dos camiones de peso liviano y de alta velocidad, provistos de motores diésel, se han agregado al surtido Diamond T. El modelo D20 es de 1½ a 3 toneladas y se ofrece a un precio de lista básico de $2.150. El modelo D30 de 2½ a 4 toneladas tiene un precio de lista de $2.750. Respectivamente sus capacidades máximas son de 13.000 y 17.000 libras.

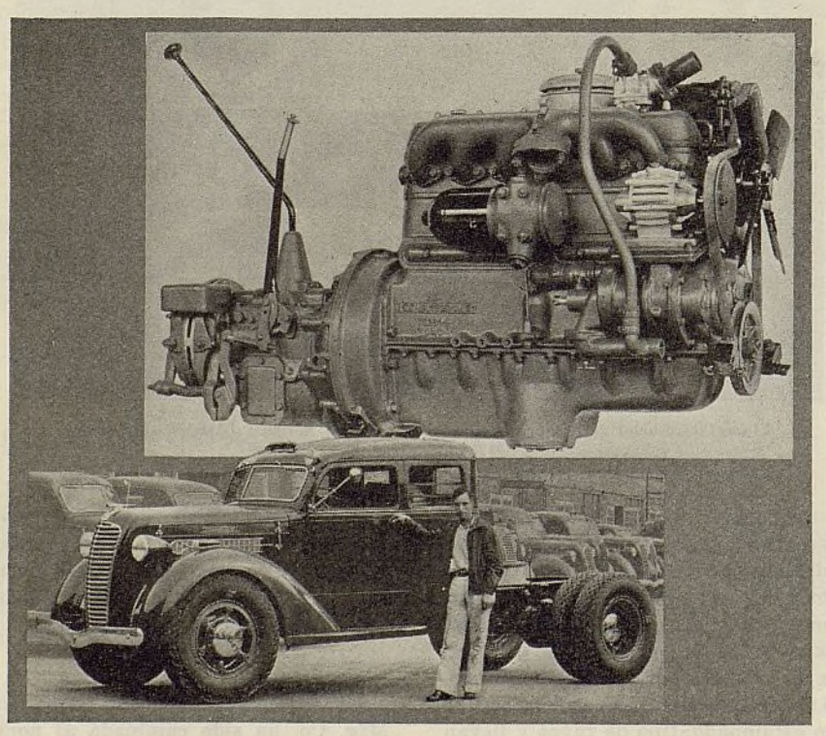
Los motores son de la serie DJX, de la Hercules Motors Corp. El motor del modelo D20 tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 3½ y 4½" (88,9 x 114,3 mm.), con potencia sujeta a impuesto, de 29,4 c. de f. y cilindrada de 260 pulgadas cúbicas (4,26 litros). Su esfuerza máximo de rotación es de 178 pieslibras y desarrolla una fuerza máxima de 77 a 2.600 r.p.m. El motor del modelo D30 tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo, respectivamente de 3¾ y 4½" (95,2 x 114,3 mm.). Su fuerza sujeta a impuesto es de 33,75. Tiene cilindrada de 298 pulgadas cúbicas (4,88 litros) con esfuerzo de rotación máximo de 208 pies libras, desarrollando 86 c. de f. a 2.600 r.p.m. Ambos motores tienen el más reciente modelo de cámara de explosión auxiliar para asegurar el más alto grado de turbulencia on beneficio del máximo aprovechamiento del combustible. El bloque de cilindros y la mitad superior de la caja del cigüeñal están fundidos en una sola pieza. El cigüeñal tiene 3" de diámetro y funciona en siete cojinetes. Los émbolos de especial aleación de aluminio tienen cinco anillos cada uno.

En estos motores se emplea el sistema de inyección Bosch, que incluye una bomba de émbolo, boquillas inyectoras y regulador al vacío. El montaje de caucho del motor provee casi completa absorbción de la vibración del motor.

Ambos modelos tienen ejes traseros de doble velocidad, de tipo completamente flotante. En el modelo D20, la desmultiplicación del eje trasero es de 5,14 a 1, en la velocidad alta, y de 7,15 a 1 para la baja. En el modelo D30 se ofrecen dos combinaciones: el eje rápido da una reducción de 5,62 a 1 con velocidad máxima de 48 millas por hora, en combinación con reducción de 7,65 a 1 para velocidad baja, mientras que el eje más lento ofrece una reducción de 6,43 a 1, con velocidad máxima de 42 millas por hora, en combinación con una desmultiplicación de 8,74 a 1 para marcha más lenta.

En la dotación normal se incluyen frenos hidráulicos de extensión interior con amplificador al vacío. Para cada modelo se proveen cuatro distancias entre los ejes: 139¾, y 151¾" (3,54 y 3,87 m.) para las carrocerías que tienen hasta 11 piés de longitud, y 163¾ y 175¾" (4,21 y 5,13 m.) para carrocerías hasta de 14 pies de longitud.

El concurso de anuncio de nuevos modelos dió tan buenos resultados en 1936, que la Studebaker está por repetirlo en 1937. Además del premio en efectivo y copa de honor al distribuidor que presente el mejor programa de introducción, la compañía dará premios individuales suplementarios a los distribuidores que ofrezcan la mejor idea de anuncio sensacional, el mejor salón de exhibición, el mejor plan para atraer al público al salón de ventas, el mejor programa de previa exhibición, el mejor plan de concurso entre los vendedores y el método más efectivo para activar el negocio en todos sus departamentos. El gran premio de 1936 fué a Morris Hnos., de la ciudad de México.



Motor Hercules diésel de 6 cilindros del nuevo chasis Diamond-T, modelo D-20

• •

EL SALON DE PARIS

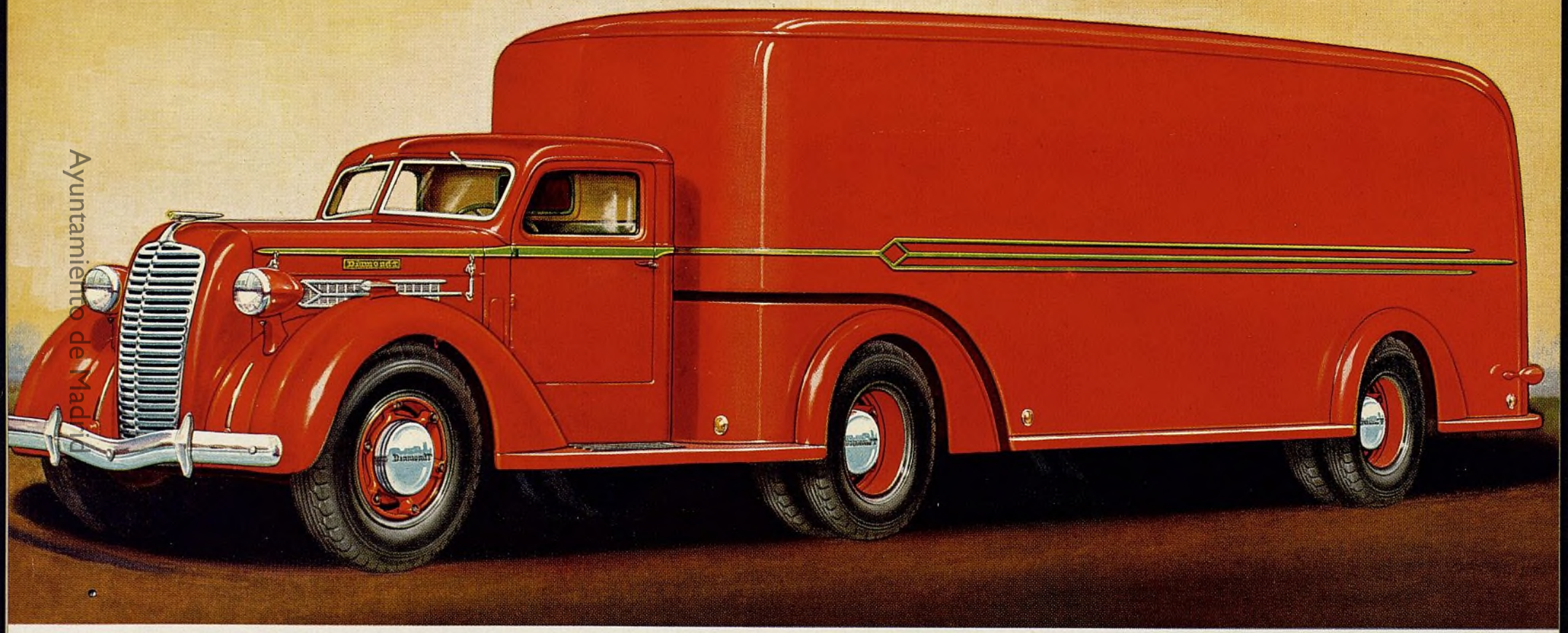
Indicios de perturbaciones obreras, de incertezas políticas y de complicaciones internacionales, se presentaron en la décimotercia exposición de automóviles anual de Paris, Francia, celebrada en el Grand Palais a principios de octubre del presente año. So mostraron muy pocos nuevos modelos, y los representantes de la industria dieron a entender que estaban más preocupados en escudriñar el horizonte político que en preparar programas de producción y firmar contratos de agencias.

En la sección de automóviles, el número de expositores llego al bajo total de 51, de los cuales 22 fueron franceses, nueve americanos, ocho alemanes, seis ingleses, tres italianos y dos de Checoeslovaquía. Las compañías americanos que exhibieron aquí sus productos fueron Auburn-Cord, DeSoto, Dodge, Gra-

(Continúa en la página 61)

Ayuntamiento de Madrid

DIAMOND · T

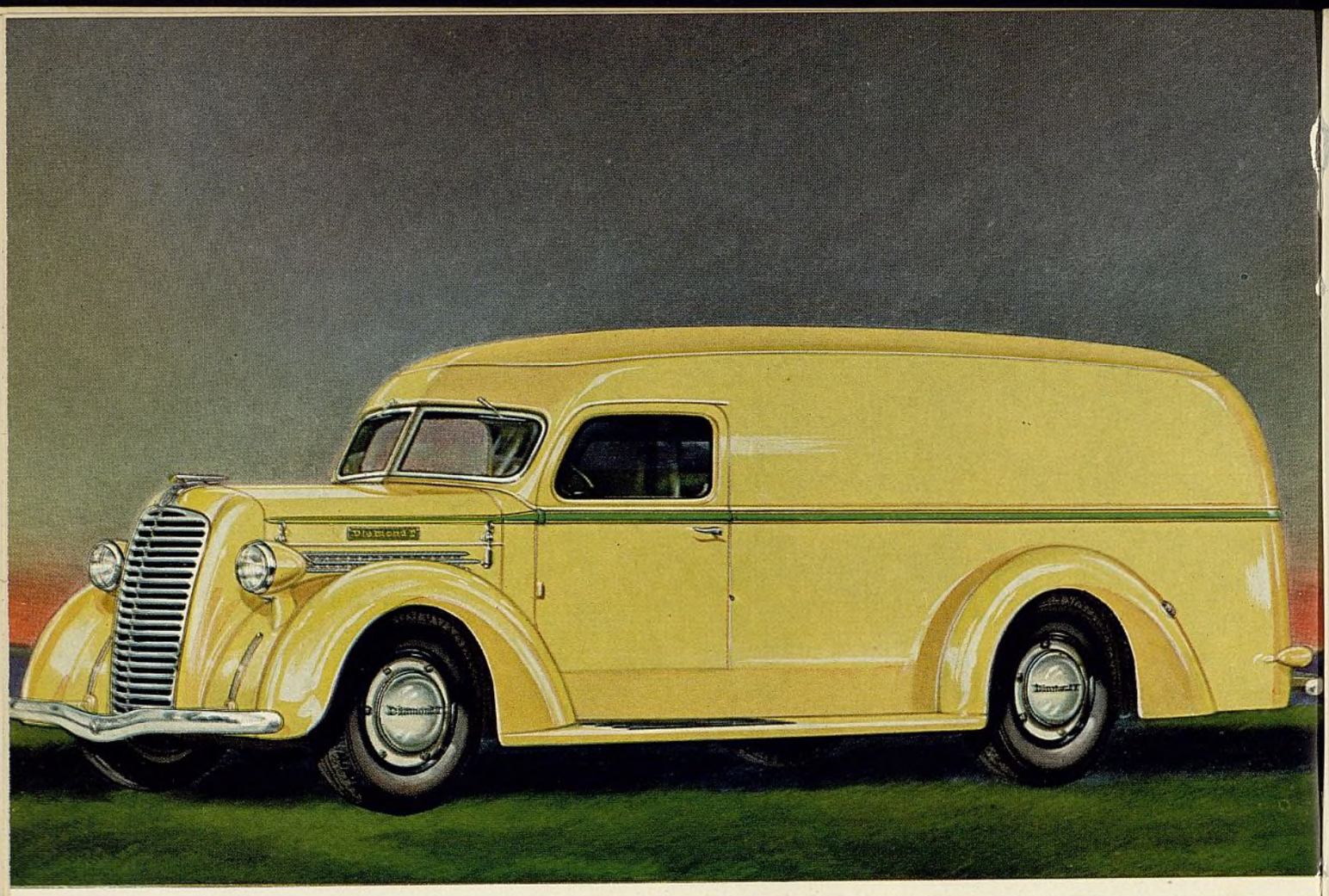


Ayuntamiento de Madrid

Una nueva economia en el campo de camiones ligeros . . .

DIESEL!

ECONOMÍAS que jamás han sido posibles en camiones de 1½-2½ toneladas. Nuevos motores enteramente Diesel de alta-eficiencia a combustible de precio-bajo — rindiendo más millas por galón — y este gran kilometraje extra se agrandece por el eje de dos-velocidades. Esta es la última contribución de la técnica Diamond T. Estos dos nuevos modelos Diesel Diamond T significan mayores posibilidades y nuevos records de ventas. Escriban o cablegrafíen por detalles.



EL MODELO 80 . . . El sensacional camión Diamond T para entregas rápidas y económicas

Especificaciones Condensadas del Modelo 80

Motor de camión de 6-cilindros, 7-cojinetes, y 205″ pulgadas de cilindrada, diseñado exclusivamente para este camión. Eje trasero sobremedida enteramente flotante. Nuevo bastidor tipo X más grueso para rigidez extrema. Grandes frenos hidráulicos, tambores fundidos, y cables blindados. Tipo "progresista" de muelles traseros. Bujes de caucho vivo a compresión; motor montado en caucho. Uniones universales cojineteaguja. Entre ejes 119″ para acomodar carrocerías de ocho pies. Peso del chassis 2750 lbs.

. .

Los camiones Diamond T se fabrican en una completa escala hasta para 40,000 libras capacidad bruta—hay un tipo y tamaño Diamond T para cada necesidad del trasporte.

ESTE neuvo camión Diamond T de ¾ tonelada y seis cilindros ha introducido técnica de camión 100 % en el campo donde vehículos del tipo de automóviles han sido los únicos disponibles hasta ahora.

Desde cualquier punto de vista, la experiencia ha demostrado que este fuerte Diamond T reducirá los costos de entrega de cualquier comerciante. Se ofrece en fábrica completo con cabina y carrocerías de 8 piés de estilos para harmonizar con sus a vanzadas líneas.

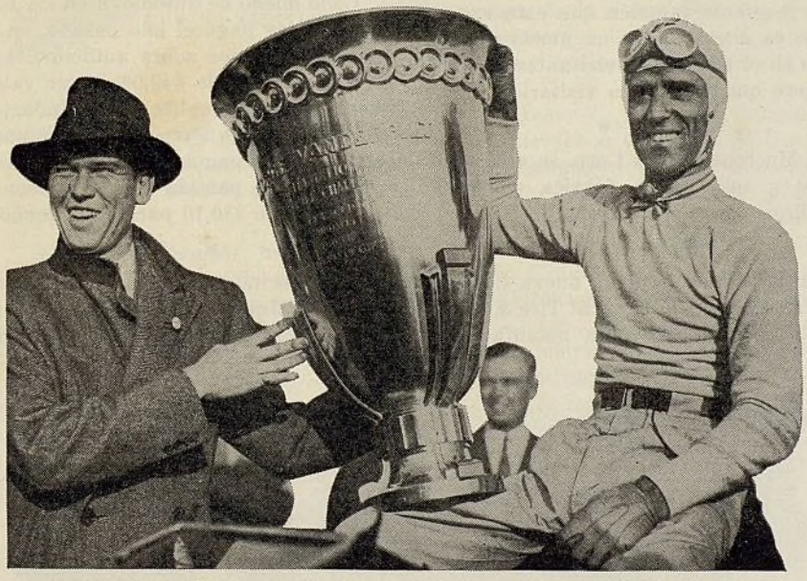
. . .

El más completo surtido de camiones Diamond T de servicio pesado en 1937 ofrece la misma norma de sobresalientes valores en cada tamaño y tipo y para cada clase de servicio. El verdaderamente famoso modelo 212 de 1½-2 toneladas continua estableciendo records de ventas inigualados en los treinta años de negocios de la Diamond T. El distribuidor Diamond T tiene derecho a consideración preferida en cada transacción — pues ofrece valor dolar por dolar que no se puede rivalizar.

DIAMOND T MOTOR CAR COMPANY
Departamento de Exportacion
429 South Dearborn Street, Chicago, Illinois, U. S. A.
Por cable: DIMON—CHICAGO

Ayuntamiento de Madrid

Vista general del Salón de Paris, celebrado en octubre



George Vanderbilt, ofrecedor de la copa (a la izquierda) presentándola al ganador de la carrera de la Copa Vanderbilt, Tazio Nuvolari, el gran campeón italiano

(Continuación de la página 58)

ham, Lincoln, Ford, Packard, Plymouth y Studebaker.

Las tendencias generales mostraron pocos cambios. En suspensión delantera independiente, las condiciones se presentaron como antes. Renault, Hotchkiss y Panhard fueron las tres únicas fábricas importantes que continúan adhiriéndose a los ejes sólidos. Citroen no ha hecho ningún cambio de importancia, salvo una leve modificación del mecanismo de dirección. Se anticipó que se presentara con un modelo provisto de diésel, pero esto no se realizó. Los cambios en el Renault son también de menor importancia: canalización de agua de enfriamiento a la longitud completa de los cilindros, un mecanismo de dirección modificado y algunas innovaciones en carrocería.

Voisin anunció un modelo de 12 cilindros en línea. Este no fué exhibido en la exposición, pero se repartieron aquí folletos descriptivos del nuevo modelo.

Lancia mostró un modelo completamente nuevo. Tiene motor de cuatro cilindros en V de 72 por 83 mm. (2,84 x 3,27") de diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo, respectivamente, con una cilindrada de 85 pulgadas cúbicas. El bloque de cilindros es de aleación de aluminio fundida con manguitos de hierro embutidos, culata de aluminio y válvulas sobre la culata, con cámara de explosión hemisférica, bujías de encendido de instalación central y bielas de duraluminio. Este motor lleva un montaje flexible en el chasis.

Peugeot mostró un nuevo modelo, con motor atrás, de estilo netamente perfilado. Las ruedas traseras con tapadas y la carrocería tiene una cola trasera para mejorar la estabilidad en movimiento.

Las relaciones de compresión se han aumentado a consecuencia del mayor empleo de culatas de aluminio. También ha aumentado la utilización del carburador de tiro descendente. La propulsión por las ruedas delanteras no presenta innovaciones. Este sistema se halla en algunos automóviles livianos alemanes y entre los franceses que lo llevan están el Citroen, Chenard & Walcker, Rosengart y G. Irat.

Los estribos han desaparecido casi por completo, pues todas las carrocerías se hacen a la anchura completa del chasis, dando el asiento delantero comodidad a tres personas.

• • •

CARRERA VANDERBILT

La primera carrera importante de tipo europeo, que se ha celebrado en los Estados Unidos, desde hace muchos años, se realizó hace pocas semanas, con una victoria completa para los carreristas europeos que vinieron a competir en ella. El primer premio de esta carrera por la Copa Vanderbilt, en octubre, fué al famoso carrerista Tazio Nuvolari, en un Alfa Romeo, de Italia. En segundo puesto llegó Jean Wimille de Francia, en un Buggati y en tercer lugar, Antonio Brivio de Italia en un Alfa Romeo. Mauri Rose y Bill Cummings, ambos carreristas americanos, llegaron en sexto y séptimo puestos, en automóviles de carrera de construcción especial.

La carrera tuvo lugar en la pista Roosevelt Raceway, en Long Island, cerca de la ciudad de Nueva York. La pista es abierta y se trazó con muchas vueltas, para simular las dificultades que se presentan en un camino corriente. Este tipo de carrera es completamente distinto del que se ha visto en los Estados Unidos desde hace muchos años. Casi todas las pistas de carrera en este país son similares a la famosa de Indianápolis, es decir, son circulares, con vueltas dispuestas en conveniente ángulo, para permitir el desarrollo de grandes velocidades contínuas. Por ejemplo, el tiempo de los victoriosos en las carreras de Indianapolis, que es de 500 millas, ha sido, en varias ocasiones a razón de más de 100 millas por hora, en comparación con la máxima de 65,99 millas por hora desarrollada en la carrera de 300 millas en la pista Roosevelt Raceway.

Al final de la carrera se vió evidente que los carreristas americanos, que tomaron participación en ella, necesitaban experiencia y más práctica en este tipo de competencia europeo, que exige numerosas vueltas muy agudas a altas velocidades, además de automóviles especialmente construídos para esta clase de carrera.

• •

EL REMOLQUE P-A

El primer fabricante de automóviles en dedicarse a la manufactura de vagones de remolques o acoplados, es la Pierce-Arrow. Para 1937 ofrece un surtido completo de acoplados, bajo el nombre de Travelodge o casas en ruedas,

Ayuntamiento de Madrid

que ofrece a precios de lista que empiezan con $510, entrega en fábrica, Buffalo, Nueva York. Hay tres modelos en el surtido, designados como modelo A, modelo B y modelo C, con longitudes totales respectivamente de 19, 16½ y 13½ pies.

La armazón y el bastidor se hacen de acero y toda la construcción está firmemente soldada en una sola pieza, como un puente. Sobre esta estructura se asegura con remaches una cubierta de lámina de aluminio de calibre 18, que representa el material más durable que puede emplearse en acoplados. Las ruedas tienen suspensión independiente y van provistas de frenos hidráulicos.

• •

PARA LA EXPORTACION

Una carrocería de vagón de remolque o acoplado, que para la exportación se embarca desarmada, es uno de los más recientes productos de la Fruehauf Trailer Co. de Detroit. Este tipo se llama "F" y se dice que para la exportación no cuesta más que una corrocería de estilo corriente de tipo comercial.

Hay notable economía en gasto de transporte. Por ejemplo, la carrocería de 20 pies de longitud, desarmada para su embarque, no ocupa más de 900 pulgadas cúbicas. A la llegada a su destino, puede montarse e instalarse con la ayuda de un equipo de soldar ordinario.

Entre los rasgos interesantes de la carrocería Fruehauf, de tipo "F" se incluyen una base completamente de acero, un techo metálico inoxidable, aislado al calor y de tipo pullman, con costuras y molduras inafectadas por la humedad, piezas esquinadas y arcos de techo de acero y un funcionamiento de puerta trasera notablemente perfeccionado, para asegurar mayor facilidad de carga.

• •

La American Hammered Piston Ring Co. es ahora una división de la Koppers Co. de Pittsburgh. El cambio es sólo uno de caracter de transferencia, a causa de que la American, hasta hace poco, era una división de la Bartlett-Hayward Co., la cual, por su parte, es una división de la compañía Koppers. Los negocios de exportación de la American Hammered continuarán, como siempre, a cargo de la organización de P. F. Baillet.

• •

La Philadelphia Solder Co. ha nombrado a John Prior, 44 Whitehall St., Nueva York, como gerente de exportación. La compañía fabrica un surtido completo de soldaduras.

• •

"Más grande y mejor que nunca" es la manera en que el comité describe la próxima Exposición de las Industrias de Servicio de Automóvil, por celebrarse en Chicago del 9 al 13 de diciembre. Esta exposición ha establecido nuevos precedentes no sólo en número de expositores, que han arrendado espacio de exhibición, sino también en la cantidad de espacio tomado por cada uno.

Se presiente también que esta exposición va a establecer un nuevo precedente en el número de visitantes del extranjero que vendrán a visitarla.

• •

La Machined Parts Corp. se está mudando a una nueva fábrica en 6209 Hamilton Avenue, Detroit.

• •

Con la ocupación de su nueva fábrica en Wabash, Ind., la General Tire & Rubber Co. se dedicará a la manufactura de productos de caucho para fines industriales, según acaba de anunciar. La fábrica en Wabash ocupa como 30 acres y los edificios tienen una superficie de piso de más de 200.000 pies cuadrados.

• •

La Burgess Battery Co. de Chicago, ha comprado la mayoría de acciones de la Thordarson Electric Mfg. Co., también de Chicago. La Thordarson continuará fabricando transformadores.

• •

La Hupp Motor Car Co. ha vendido a la Weatherhead Co. de Cleveland, tres de sus cuatro fábricas en Cleveland. El precio de la venta ha sida alrededor de $300.000.

• •

Cada dueño de automóvil en los Estados Unidos pagó el año pasado, en impuestos diversos sobre automóviles, un término medio de $49,06, según calculo hecho por el Comité de las Industrias Americanas de Petróleo. El impuesto sobre el consumo de gasolina representó otra vez la partida principal, con un promedio de $30,10 para cada dueño.

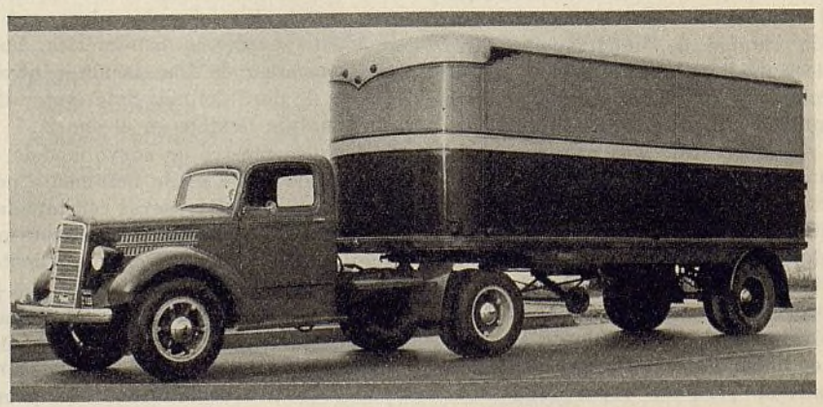
• •

El renacimiento de la bicicleta en los Estados Unidos se presenta elocuentemente por las cifras oficiales prelimi-

ARTICULOS POR IKERT Y LEWIS

Debido a limitación de espacio, se hizo necesario omitir el quinto artículo de la serie sobre administración del negocio de automóviles escrita por H. Bertram Lewis y el sexto artículo de la serie sobre administración del servicio mecánico escrita por B. M. Ikert. Estos artículos se publicarán en un próximo número.

El nuevo remolque de turismo Pierce-Arrow



El nuevo remolque Fruehauf para la exportación

Ayuntamiento de Madrid

nares recopiladas por el Gobierno. La producción el año pasado dió un total de 639.439. El único total más alto, en años pasados, fué el de 1.182.691 bicicletas en 1899. En los Estados Unidos, el uso de la bicicleta es muy popular entre los niños. La industria ha tratado últimamente se hacerlo popular entre los adultos, pero sus esfuerzos, en este sentido, han tenido muy poco éxito.

HOMBRES DE LA INDUSTRIA

La Studebaker Export Corp, anuncia el nombramiento de **George L. Borst**, al puesto de gerente de ventas de su departamento de automóviles, en reemplazo de C. C. Nethercutt, quien renunció semejante puesto, para dedicarse a negocios privados en California. El Sr. Borst, durante nueve años, fué empleado del departmento de exportación de la Auburn.

Carl L. Reed, gerente de exportación de la Kelly-Springfield Tire Co. está por emprender un extenso viaje por la América del Sur a fines de octubre.

Arthur W. Sieglaff, hasta hace poco jefe de una fábrica de piezas en Milwaukee, ha regresado a la industria de piezas organizando la Zenith Mfg. Co., de Bucyrus, Ohio. Con el se halla asociado Howard A. Lister, que estaba hasta hace poco, con la General Motors. La producción de la Zenith empezará a principios de noviembre.

T. W. Baush, subgerente de ventas de la Van Norman Machine Tool Co., ha sido nombrado gerente de venta y gerente de exportación de esta conocida compañía. Otros ascensos en la organización Van Norman son: **J. Y. Scott**, de director y vicepresidente, a vicepresidente y administrator general; **L. F. Hunderup**, de gerente de ventas a subadministrador general y director. La Van Norman está construyendo una adicional fábrica con 14.000 pies cuadrados de piso, que agregará a su fábrica principal en Springfield, Mass.

Las siguientes personas han sido nombradas a la directiva de la Brake Lining Manufacturers Association, para el período de 1936 a 1937: **F. E. Schluter**, presidente de la Thermoid, al puesto de presidente de la asociación; **T. L. Gatke**, presidente de la Gatke Corp., como primer vicepresidente; **A. B. Kempel**, presidente de la Rex-Hide, como segundo vicepresidente; **C. M. Piper**, de la Johns-Manville Corp., como tesorero y **C. A. Edwall**, como secretario y administrador general.

J. Y. SCOTT

G. L. BORST

Henry C. Ditlevsen, presidente de la Ditlevsen & Co., Ltd., de Buenos Aires, distribuidora de los productos Studebaker en la Argentina, terminó su visita de cuatro días a los jefes de la Studebaker Corporation, en South Bend. El Sr. Ditlevsen vino acompañado de **S. G. Whitehead**, presidente de la Ditlevsen & Co., Inc., de Nueva York, organización subsidiaria de la casa principal en la Argentina, que se encarga de representar los intereses de ésta en los Estados Unidos.

B. J. Haskins ha renunciado su puesto de vicepresidente, a cargo del departamento técnico de la Joseph Weidenhoff, Inc. El Sr. Haskins estuvo con esta compañía durante estos últimos 15 años.

C. E. Dalton, director de ventas de camiones de la división de exportación de la Chrysler Corp. y **F. L. Sage** ingeniero jefe de la división de camiones Dodge, visitaron a Rio de Janeiro el octubre pasado, donde celebraron conferencias con comerciantes del ramo. "La creciente demanda de camiones y la rápida divulgación de estos vehículos, en la América del Sur, ha hecho necesario que nosotros estudiemos sobre el mismo campo, todos los requisitos de este gran negocio", manifestó El Sr. Dalton. "El Sr. Sage, que ha estado identificado con la industria automotríz desde 1918, una de las principales autoridades técnicas en el ramo de camiones, estudiará aquí personalmente la situación," agrega el Sr. Dalton. Ambos regresarán a Detroit a mediados del 15 de noviembre.

Entre los recientes visitantes del extranjero a las fábricas de la Studebaker en South Bend, Ind., se halló **Alejo Santa Maria R.**, uno de los más antiguos

De izquierda a derecha: S. G. Whitehead y H. C. Ditlevsen

agentes de la Studebaker en la América del Sur. El Sr. Santa María ha sido el representante de la Studebaker en Medellín, Colombia, desde hace como 11 años.

Neal Taylor Hall ha sido nombrado director de anuncio de la Bendix Products Corp.

La Graham-Paige ha empezado a desarrollar un extenso programa de extensión fabril, que la aumentará en 50 por ciento sus facilidades mecánicas, con un ahorro en gastos generales, que se calcula que llegará a $400.000 al año. Entre los cambios principales se halla la transferencia de su fábrica de carrocerías en Wayne, Mich., a su establecimiento principal en Detroit.

Juan L. Nordemann, director gerente de la firma Manual Guelfi & Cía., de Buenos Aires, y Ernesto J. Alvear, gerente en Buenos Aires de la American Steel Export Co., fotografiados en las calles de esa ciudad

Ayuntamiento de Madrid

Omnibus . . . .

Precios de lista, entrega en la fábrica

Marca y modelo	Capacidad bruta (libras)	Precio del chasis	General: Pesos (libras): Chasis solo	Pesos (libras): Peso permitido para la carrocería	Distancia entre los ejes (pulgs.) normal	Vía (pulgs.): Al frente	Vía (pulgs.): Atrás	Motor: Marca	Motor: Número de cilindros; diámetro interior y carrera de émbolo	Motor: Potencia máxima en c. d. f.	Motor: Cilindrada (pulgs. cúbicas)	Transmisión: Embrague	Transmisión: Cambio de marcha	Eje trasero: Marca	Eje trasero: Propulsión final	Eje trasero: Tipo	Eje trasero: Reducción total en alta	Tipo de bastidor	Tipo de muelles traseros	Neumáticos: Delanteros	Neumáticos: Traseros	Dimensiones (pulgs.): Altura del bastidor en el tablero	Dimensiones (pulgs.) Totales: Longitud	Dimensiones (pulgs.) Totales: Anchura
Chevrolet	12300	$ 670	3975	3600	185	57½	74⅝	Own	6-3 1/16x4	72-3200	207	Own.	Own.	Own	S.	F.	5.43	D.	O.	B6.00/20	DB6.00/20	25 11/16	282	82½
Clydesdale 34D	12000	2560	3900	3500	170	62¾	65	Bud Diesel	4-3⅝x4¾	55-2200	196	B&B.	War.	Tim	S.	F.	5.43	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	21½	.....	84
Clydesdale 40D	13000	2800	4640	3500	170	62¾	65	Her Diesel	6-3½x4½	75-2600	260	BL.	BL.	Tim	S.	F.	5.66	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	22	.....	84
Clydesdale 44D	14000	3565	4850	3500	180	62¾	65	Her Diesel	6-3½x4½	75-2600	260	BL.	BL.	Tim	S.	F.	5.66	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	22	.....	84
Clydesdale 70D	16000	3870	4875	3500	180	62¾	69¾	Her Diesel	6-3½x4½	75-2600	260	Lipe.	Cla.	Tim	S.	F.	5.66	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	22	.....	91
Clydesdale 74D	17000	4025	5100	4000	190	69¼	69¾	Her Diesel	6-3¾x4½	83-2600	288	BL.	BL.	Tim	S.	F.	6.	D.	U.	B8.25/20	DB8.25/20	22⅝	.....	95
Clydesdale 75D	18000	4145	5400	4000	190	69¼	69¾	Her Diesel	6-3¾x4½	83-2600	288	Lipe.	Cla.	Tim	S.	F.	6.	D.	U.	B8.25/20	DB8.25/20	22⅝	.....	95
Clydesdale 80D	21000	5335	7100	5000	210	75	69½	Bud Diesel	6-3½x4¾	86-2600	275	Lipe.	Cla.	Tim	S.	F.	5.66	D.	U.	B9.00/20	DB9.00/20	23⅛	.....	95
Clydesdale 90D	23800	5640	8250	6500	220	75	70	Bud Diesel	6-4x5½	105-2200	415	Lipe.	Cla.	Tim	S.	F.	6.2	D.	U.	B9.75/20	DB9.75/20	23½	.....	95
Clydesdale 105D	24500	6630	9100	6500	230	75	70	Bud Diesel	6-4¼x5½	118-2200	468	Lipe.	Fu.	Tim	S.	F.	6.2	D.	U.	B10.50/20	DB10.5/20	24	.....	95
Clydesdale 125D	26000	8450	10500	7500	260	80¼	72¼	Her Diesel	6-4⅜x5¼	126-2200	474	Lipe.	Fu.	Tim	S.	F.	6.4	D.	U.	B10.50/22	DB10.5/22	24½	.....	95½
Condor A4	9500	675	3100	....	165	59½	60	Her	6-3¼x4⅛	61-3100	205	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.62	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Condor §C4	11500	735	3400	....	165	60	61¼	Her	6-3⅜x4¼	63-2800	228	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.66	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Condor §D4	13000	855	3750	....	165	60	62	Her	6-3⅝x4¼	68-2800	263	B&B.	War.	Tim	R S	F.	6.2	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Condor §G4	15000	1285	4850	....	165	64	65¼	Her	6-3¾x4¼	73-2800	282	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	5.83	ST.	O.	B6.50/20	DB6.50/20	....	229	.....
Condor §J4	18000	1655	5450	....	165	64	69¾	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.13	ST.	O.	B7.00/20	DB7.00/20	....	229	.....
Condor §K4	20000	1850	5850	....	165	68½	69½	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.83	ST.	O.	B7.50/20	DB7.50/20	....	229	.....
Dodge LF38	11500	782	3625	3500	162	57⅛	61 1/32	Own	6-3¼x4⅜	70-3000	217	B&B.	Own.	Own	R.	F.	5.66	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	20	254 3/32	77¾
Dodge LF39	11500	843	3775	3500	185	57⅛	61 1/32	Own	6-3¼x4⅜	70-3000	217	B&B.	Own.	Own	R.	F.	5.66	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	20	287 3/32	77¾
Fargo FDD4-62	11500	796	3625	3500	162	57⅛	61 1/32	Own	6-3¼x4⅜	70-3000	217	B&B.	Own.	Own	R.	F.	5.66	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	20	254 3/32	77¾
Fargo FDD4-85	11500	856	3775	3500	185	57⅛	61 1/32	Own	6-3¼x4⅜	70-3000	217	B&B.	Own.	Own	R.	F.	5.66	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	20	287 3/32	77¾
Federal †B15	11000	960	3730	3500	156	64¼	63¼	Her	6-3⅜x4¼	64-2500	228	B&B.	War.	Tim	S.	F.	5.67	K.	U.	B6.00/20	DB6.00/20	21¾	227⅛	79½
Federal †B20	13000	1295	3980	4000	181	64¼	65	Her	6-3⅝x4¼	68-2500	263	B&B.	War.	Tim	S.	F.	5.83	K.	U.	B6.50/20	DB6.50/20	22¼	256⅛	80
Federal †B25	15500	1755	4730	4500	195	63¾	67½	Her	6-3¾x4¼	72-2500	282	B&B.	Cl	Tim	S.	F.	6.17	K.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	24	284⅛	86¼
Ford 131	12500	740	3525	....	131	57	65	Own	8-3 1/16x3¾	80-3800	221	Own.	Own.	Own	T.	F.	5.14	ST.	O.	B6.00/20	DB6.00/20	24.0	202.2	82.38
Ford 157	12500	765	3602	....	157	57	65	Own	8-3 1/16x3¾	80-3800	221	Own.	Own.	Own	T.	F.	5.14	ST.	O.	B6.00/20	DB6.00/20	24.0	227.7	82.38
Gramm 15D	9500	615	3100	....	165	59½	60	Her	6-3¼x4⅛	61-3100	205	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.62	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Gramm 25D	11500	645	3300	....	165	59½	61¼	Her	6-3¼x4⅛	61-3100	205	B&B.	War.	Cl	R S	F.	6.3	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Gramm 30D	11500	675	3400	....	165	60	61¼	Her	6-3⅜x4¼	63-2800	228	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.66	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Gramm †40D	13000	795	3750	....	165	60	62	Her	6-3⅝x4¼	68-2800	263	B&B.	War.	Tim	R S	F.	6.2	S1.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Gramm †55D	15000	1255	4850	....	165	64	65¼	Her	6-3¾x4¼	73-2800	282	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	5.83	ST.	O.	B6.50/20	DB6.50/20	....	229	.....
Gramm †75D	18000	1655	5450	....	165	64	69¾	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.13	S1.	O.	B7.00/20	DB7.00/20	....	229	.....
Gramm †85D	20000	1855	5850	....	165	68½	69½	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.83	ST.	O.	B7.50/20	DB7.50/20	....	229	.....
International C35B	12500	900	3800	....	175	60	60¼	Own	6-3 7/16x4	78-3400	223	Own.	Own.	Own	S.	F.	5.62	D.	U.	P30x5	P32x6	25	251¼	71⅛
Mack 90M	13500	1275	4250	....	166½	59 13/16	65⅛	MR268	6-3⅜x5	85-3000	268	B&B.	MR2B	MR135	R.	F.	6.6	D.	U.	B6.50/20	DB6.50/20	26 13/16	.....	96
Mack 90MT	13500	1485	5000	....	166	69⅝	65⅛	MR268	6-3⅜x5	85-3000	268	B&B.	MR2B	MR135	R.	F.	6.6	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	28⅛	.....	96
Mack 90MS	13500	1550	4500	....	166½	59 13/16	65⅛	MR309	6-3⅝x5	88-3000	309	B&B.	MR2B	MR135	R.	F.	6.6	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	27 5/16	.....	96
Mack 90MTS	13500	1795	5350	....	166	69⅝	65⅛	MR309	6-3⅝x5	88-3000	309	B&B.	MR2B	MR135	R.	F.	6.6	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	28⅝	.....	96
Mack BG	13600	3750	6000	4000	183	66	66	Own	6-3⅝x5	90-3000	310	Own.	Own.	Own	S.	R	4.90	ST.	O.	B7.50/20	DB7.50/20	26½	269⅝	82½
Mack BC	18350	6500	9200	4800	202	71¼	81	Own	6-4¼x5½	118-2400	468	Own.	Own.	Own	S.	R	5.43	K.	U.	P34x7	DP34x7	25	306½	84
Reo 2L4	13500	1155	4100	....	166½	59 15/16	65⅛	Own	6-3⅜x5	83-2800	268	B&B.	Own.	Own	S.	F.	5.28	D.	U.	B6.50/20	DB6.50/20	26 5/16	238⅞	73⅜
Reo 2L4H	14500	1555	4350	....	166½	59 15/16	66 1/32	Own	6-3⅝x5	88-2800	309	Lo.	Own.	Own	S.	F.	5.28	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	26 5/16	238⅞	73⅜
Reo 1L5	10500	795	3535	....	166½	59 15/16	65⅛	Own	6-3 7/16x4⅜	70-2800	209	B&B.	Own.	Own	S.	F.	5.28	D.	U.	B6.00/20	DB6.00/20	25¾	238⅞	73⅜
Reo 2LM	13500	1350	4330	....	166	69⅝	65⅛	Own	6-3⅜x5	83-2800	268	B&B.	Own.	Own	S.	F.	5.28	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	28¼	241 9/16	84 11/16
Reo 2LMH	14500	1735	4750	....	166	69⅝	66 1/32	Own	6-3⅝x5	88-2800	309	Lo.	Own.	Own	S.	F.	5.28	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	28¾	241 9/16	84 11/16
Reo 3L6H	17000	2695	6850	....	188	69 13/16	70 3/32	Buda	6-4⅜x4¾	105-2600	428	Long.	Own.	Own	S.	F.	5.57	D.	U.	B8.25/20	DB8.25/20	27 5/16	276 1/16	85
Studebaker 2TB257	.....	765	3540	....	157	59⅝	60 9/16	Own	6-3¼x4⅜	75-3200	217	Lo.	War.	Cl	S.	F.	5.57	D.	U.	B6.00/20	P32/6	24 13/32	257 11/16	73½
Stud. (For. Control) 2MB667	.....	1195	4430	....	167	69⅝	65½	Wau6BM	6-3⅝x4¼	78-2800	263	Lo.	War.	Tim	S.	F.	6.8	D.	U.	B6.50/20	DB6.50/20	26 9/32	277 11/16	87¼
White 706	14000	1850	4640	4283	170	62 1/16	64½	Own	6-3 9/16x4½	83-2800	270	Own.	Own.	Own	R.	F.	5.88	D.	U.	B7.00/20	DB7.00/20	26 7/32	284½	80 15/16
White 706M	14000	2400	5800	5091	170	74¾	64½	Own	6-3 23/32x4½	91-2800	303	Own.	Own.	Own	R.	F.	5.88	D.	U.	B7.50/20	DB7.50/20	26¾	266 1/16	82 15/16
White 54	21000	7500	10600	6734	240	75 5/16	69 1/16	Own	6-4⅝x5¾	130-2300	580	Own.	Own.	Own	R.	F.	4.56	D.	U	B9.00/20	DB9.00/20	24	365 7/16	88 15/16
White 54A	23006	8000	11385	7904	250	75¼	69¾	Own	6-4⅝x5¾	130-2300	580	Own.	Own.	Own	R.	F.	5.11	D.	U.	B9.75/20	DB9.75/20	23¼	381	91¼
White 65A	18000	5450	9100	7528	212	75 7/16	71 9/16	Own	6-4 3/16x5¼	108-2400	434	Own.	Own.	Own	R.	F.	5.11	D.	U.	B9.00/20	DB9.00/20	25⅜	342	93⅜
Willys 915D	9500	615	3100	....	165	59½	60	Her	6-3¼x4⅛	61-3100	205	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.62	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Willys 925D	11500	645	3300	....	165	59½	61¼	Her	6-3¼x4⅛	61-3100	205	B&B.	War.	Cl	R S	F.	6.3	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Willys 930D	11500	675	3400	....	165	60	61¼	Her	6-3⅜x4¼	63-2800	228	B&B.	War.	Cl	R S	F.	5.66	ST.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Willys †940D	13000	795	3750	....	165	60	62	Her	6-3⅝x4¼	68-2800	263	B&B.	War.	Tim	R S	F.	6.2	S1.	O.	B6.00/20	B6.00/20	....	229	.....
Willys †955D	15000	1255	4850	....	165	64	65¼	Her	6-3¾x4¼	73-2800	282	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	5.83	ST.	O.	B6.50/20	DB6.50/20	....	229	.....
Willys †975D	18000	1655	5450	....	165	64	69¾	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.13	ST.	O.	B7.00/20	DB7.00/20	....	229	.....
Willys †985D	20000	1855	5850	....	165	68½	69½	Her	6-4x4¼	84-2800	320	B&B.	Cl	Tim	R S	F.	6.83	S1.	O.	B7.50/20	DB7.50/20	....	229	.....
Yellow 715	12310	*4500	*	*	155⅜	69⅛	67⅞	Own	6-3 7/16x4⅝	88-2800	258	Lo.	Own.	Tim	S.	F.	6.45	ST.	U.	B8.25/20	DB6.50/20	....	269½	83⅝
Yellow 716	14565	*5700	*	*	179	68⅞	67⅞	Own	6-3¾x5	98-2800	331	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	5.57	S1.	U.	B8.25/20	DB7.50/20	....	289½	85⅜
Yellow 722	15600	*7200	*	*	179	68⅞	67⅞	Own	6-4⅛x5	116-2500	401	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	4.44	ST.	U.	B8.25/20	DB8.25/20	....	289½	85⅜
Yellow 728	19432	*9200	*	*	184	80¼	73½	Own	6-4⅜x5	129-2500	451	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	5.86	ST.	U.	B9.00/20	DB9.00/20	....	335¾	94½
Yellow 731	20885	*10200	*	*	214⅝	80¼	73½	Own	6-4⅜x5	129-2500	451	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	7.13	ST.	U.	B9.75/20	DB9.75/20	....	366½	95
Yellow 845	23765	*12250	*	*	225	80¼	71	Own	6-4⅞x5½	160-2100	616	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	4.91	K.	U.	B9.75/22	DB9.75/22	....	294	95
Yellow 718	23830	*13500	*	*	213	83⅝	72¼	Own	6-4⅞x5½	160-2100	616	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	6.58	....	U.	B9.75/24	DB9.75/24	....	.....	95½
Yellow 843	25910	*13500	*	*	255	80¼	71	Own	6-5x6	186-2100	707	Lo.	Sp.	Tim	S.	F.	4.91	K.	U.	B10.50/22	DB10.50/22		326	95

ABREVIACIONES:

*—Construcción compuesta de carrocería y bastidor
B—Balón
B & B—Borg & Beck
Cl—Clark
D—De doble arco
DB—Balón doble
F—Completamente flotante
Her—Hercules
K—Arco trasero
Lo—Long
O—Suspendido
P—Alta presión
R—Reducción sencilla
R2—Reducción doble
S—Helicoidal cónico
Sp—Spicer
ST—Recto
T—Tubo de esfuerzo de rotación y tensores
Tim—Timken
U—Colgante
War—Warner
Wau—Waukesha
†—Con motor Diésel a precio adicional.
§—Con motor de petróleo Hesselman, a precio adicional

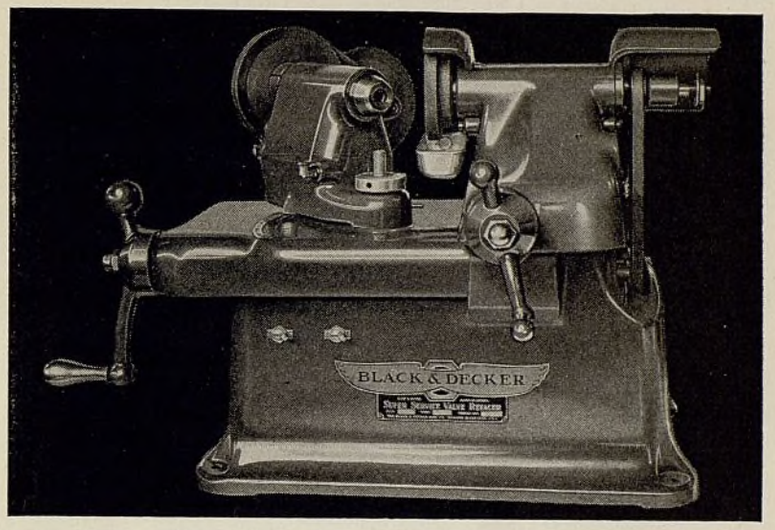
Ayuntamiento de Madrid

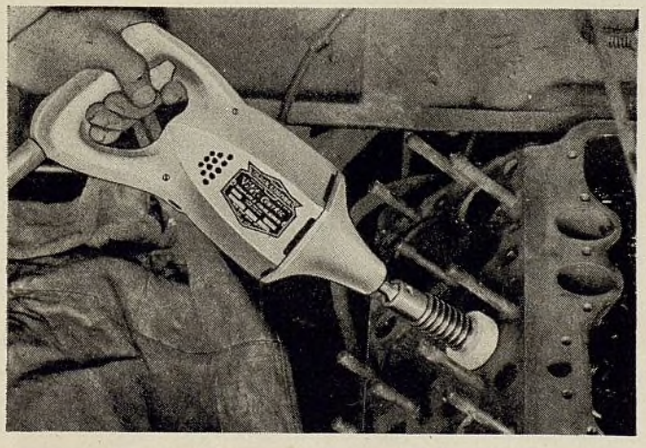
Rehabilite las válvulas a las normas de exactitud de fábrica con el

EQUIPO DE REHABILITAR DE VALVULA

BLACK & DECKER

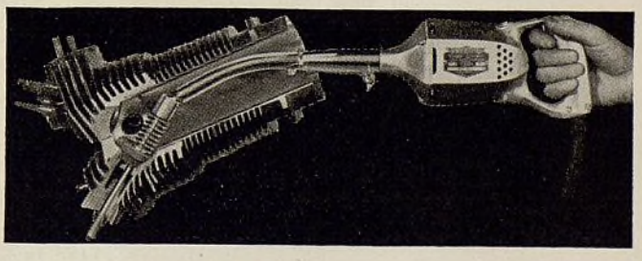
LA REHABILITADORA DE CARA DE VALVULA SUPER-SERVICE BLACK & DECKER—Provista de dos motores universales, la rehabilitadora de cara de válvula Super-Service Black & Decker hace muchos trabajos diferentes y los hace mejor y con mayor rapidez que toda otra máquina empleada hasta ahora para este fin. Rectifica las caras de válvulas de todo automóvil, ómnibus, tractor, camión y avión—de cualquier diámetro comprendido entre 5/16 y 11/16"—y a cualquier ángulo de 0 a 90°. Limpia y bruñe las válvulas y los vástagos de válvulas y puede usarse para muchos otros trabajos de esmerilar, limpieza con cepillo anular de alambre y obras de bruñido. Un aditamiento especial (a poco precio adicional) mide, esmerila y precisa los vástagos de válvulas de Ford "A" y de Ford "V-8," a correcto juego de levantaválvula, calculado en milésimas de pulgada, en pocos segundos.





ESMERILADOR DE ASIENTO DE VALVULA VIBRO-CENTRIC—Representa el método más rápido y seguro de rehabilitar cualquier tipo de asiento de válvula—BLANDO O DURO. Rehabilita los asientos de válvula de hierro fundido en 6 a 8 segundos; asientos de acero en 5 a 15 segundos; asientos insertados Stellite de camiones en 5 a 15 segundos. La Vibro-Centric es el único método de esmerilar asiento de válvula que combina alta velocidad de husillo (12.000 r.p.m.) con acción de vibración automática, lo cual aumenta la velocidad del esmerilado y reduce la carga de las piedras amoladoras. Muy poco metal se rebaja del asiento, lo que casi elimina la necesidad de angostar.

VIBRO-CENTRIC PARA MOTORES DE AVIONES—Un piloto de centración automática en la guía de la válvula asegura perfecta centración a las piedras amoladoras. Una especial transmisión angular llega con facilidad al fondo del cilindro, quedando el mecanismo de propulsión afuera del motor, lo que evita la posibilidad de rayar la pared de los cilindros.



MUCHAS OTRAS HERRAMIENTAS ELECTRICAS

se incluyen en el completo surtido de taladros, pedestales de taladros, esmeriladoras de banco, esmeriladoras portátiles, pistolas de calor, destornilladores, accionadores de tuercas, terrajadoras, martillos, sierras, cepillos, pulidores y accesorios en general, todos descritos en nuestro catálogo. Escriba a la oficina de la Black & Decker más cercana pidiendo ejemplar gratuito de este catálogo.

THE BLACK & DECKER MFG. CO.
Towson, Maryland, E.U.A.

BLACK & DECKER MFG. CO., LTD.
Rail & Harbour Terminals Bldg.,
Toronto, Ontario, Canadá

BLACK & DECKER (Australia), Ltd.
Moore House, Circular Quay West,
Sydney, Australia

BLACK & DECKER, Limited
Slough Bucks, Inglaterra

BLACK & DECKER

La fábrica más grande del mundo de

HERRAMIENTAS ELECTRICAS PORTATILES

Ayuntamiento de Madrid

Precios y Estilos de Carrocería

NOTA: Los precios de lista de la fábrica están de acuerdo con la práctica en los Estados Unidos. No comprenden el precio de muchos artículos de equipo ni el de otros accesorios que no sean aquellos que ordinariamente necesitan los compradores en el país y el extranjero.

AUBURN

"Six—654"

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$745
5-p	Sedan	795
2-4-p	Conv. Cabriolet	945
5-p	Conv. Phaeton	995

"Eight—852"

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$995
5-p	Sedan	1,095
2-4-p	Conv. Cabriolet	1,225
5-p	Conv. Phaeton	1,275

"Supercharged Eight—852"

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$1,445
5-p	Sedan	1,545
2-4-p	Conv. Cabriolet	1,675
5-p	Conv. Phaeton	1,725
2-p	Speedster	2,245

• BUICK

37-40 "Special"
(122 in.—3.10 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$765
4-p	Sport Coupe (Opera Seats)	825
5-p	2-door Sedan	810
5-p	2-door Sedan (trunk)	835
5-p	4-door Sedan	845
5-p	4-door Sedan (trunk)	870
4-p	Conv. Coupe (R. S.)	905
5-p	Conv. Phaeton	1145
....	Sedan Chassis	585

37-60 "Century"
(126 in.—3.20 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
4-p	Sport Coupe (Opera Seats)	$1015
5-p	2-door Sedan	1000
5-p	2-door Sedan (trunk)	1025
5-p	4-door Sedan	1035
5-p	4-door Sedan (trunk)	1060
4-p	Conv. Coupe (R. S.)	1095
5-p	Conv. Phaeton	1345
....	Sedan Chassis	765

37-80 "Roadmaster"
(131 in.—3.33 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	4-door Sedan (trunk)	$1275
6-p	4-door Formal Sedan (trunk)	1395
6-p	Conv. Phaeton (trunk)	1565
....	Sedan Chassis	900

37-90 "Limited"
(138 in.—3.50 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	4-door Sedan (trunk)	$1725
6-p	4-door Formal Sedan (trunk)	1895
8-p	4-door Sedan (trunk)	1895
8-p	Limousine Sedan (trunk)	1995
....	Sedan Chassis	1045

Los dos siguientes radiorreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $59,00; modelo en dos grupos con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $66,60.

• CADILLAC-LA SALLE

Series "37-50"
(124 in.—3.15 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Coupe (Opera Seats)	$995
2-p	Conv. Coupe (R. S.)	1175
5-p	2-door Tour. Sedan (trunk)	1105
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	1145
5-p	4-door Conv. Sedan	1485
....	Sedan Chassis	850

• CADILLAC

Series "37-60"
(124 in.—3.15 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Coupe (Opera Seats)	$1445
2-p	Conv. Coupe (R. S.)	1575
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	1545
5-p	4-door Conv. Sedan	1885
....	Sedan Chassis	1250

Series "37-65"
(131 in.—3.33 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	$1945

Series "37-70"
(131 in.—3.33 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Sport Coupe (R. S.)	$2645
2-p	Conv. Coupe (R. S.)	2745
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	2445
5-p	4-door Conv. Sedan (trunk)	2795
....	Sedan Chassis	1750

Series "37-75"
(138 in.—3.50 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Tour Sedan (trunk)	$2645
5-p	Formal Sedan	3495
5-p	Town Sedan (trunk)	3145
5-p	Conv. Sedan (trunk)	3445
7-p	Tour. Sedan (trunk)	2795
7-p	Tour. Imperial (trunk)	2995
7-p	Imperial	2995
7-p	Town Car	4545
8-p	Business Sedan	2575
8-p	Business Tour. Sedan (trunk)	2575
8-p	Business Imperial	2775
8-p	Business Tour. Imperial (trunk)	2775
....	Sedan Chassis	1850

All models in this line have 4 doors.

Series "37-85"
(138 in.—3.50 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Tour. Sedan (trunk)	$3345
5-p	Formal Sedan	4195
5-p	Town Sedan (trunk)	3845
5-p	Conv. Sedan (trunk)	4145
7-p	Tour. Sedan (trunk)	3495
7-p	Tour. Imperial (trunk)	3695
7-p	Imperial	3695
7-p	Town Car	5245
....	Chassis	2550

All models in this line have 4 doors.

Series "37-90"
(154 in.—3.92 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
7-p	4-door Sedan	$7350
7-p	4-door Imperial	7550
....	Sedan Chassis	5750

Los dos siguientes radiorreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $59,50; modelo en dos grupos con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $79,50.

• CHEVROLET

Master (Conventional Springs)
(112 in.—2.85 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$525
5-p	2-door Coach	535
5-p	4-door Sedan	595
5-p	2-door Town Sedan (trunk)	560
5-p	4-door Close Coupled Sedan (trunk)	620
2-p	Cabriolet (R.S.)	620
....	Sedan Delivery	565
....	Passenger Chassis	360

Deluxe Master (Knee Action)
(112 in.—2.85 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$585
2-p	Sport Coupe	615
5-p	2-door Coach	595
5-p	4-door Sedan	660
5-p	2-door Town Sedan (trunk)	620
5-p	4-door Close Coupled Sedan (trunk)	685
....	Passenger Chassis	405

Los tres siguientes radiorreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, $37,75; modelo en dos grupos con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, $49,75; modelo en dos grupos con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $59,75.

CHRYSLER

Six
(118 in.—3.00 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$760
4-p	Coupe (R. S.)	825
5-p	Touring Brougham	825
5-p	Touring Sedan	875
5-p	Conv. Sedan	1,125
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	925

Deluxe Eight
(121 in.—3.07 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$925
4-p	Coupe (R. S.)	995
5-p	Touring Brougham	995
5-p	Touring Sedan	1,045
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	1,075
5-p	Conv. Sedan	1,265

Deluxe Eight
(133 in.—3.38 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Traveler Sedan	$1,245
7-p	Sedan, trunk	1,245
7-p	Sedan-Limousine	1,865
7-p	Town Car	4,995

Airflow Eight
(122¾ in.—3.12 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Coupe	$1,345
....	Sedan	1,345

Airflow Imperial
(128 in.—3.26 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Sedan	$1,475
....	Coupe	1,475

Airflow Cust. Imp.
(137 in.—3.48 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	Sedan	$2,475
8-p	Sedan-Limousine	2,575

CORD

(125 in.—3.18 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Westchester Sedan	$1,995
4-p	Beverly Sedan	2,095
4-p	Conv. Coupe	2,145
5-p	Conv. Phaeton	2,195

• DE SOTO

Six
(116 in.—2.95 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Business Coupe	$685
4-p	Coupe (R.S.)	735
5-p	2-door Brougham	745
5-p	2-door Tour. Brougham	755
5-p	4-door Sedan	785
5-p	4-door Tour. Sedan	795

Airflow
(115½ in.—2.93 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	Coupe	$1,095
6-p	Sedan	1,095

• DODGE

"D-5"
(115 in.—2.93 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
2-p	Coupe	$640
4-p	Coupe (R. S.)	695
5-p	2-door Sedan	705
5-p	2-door Tour. Sedan	715
5-p	4-door Sedan	745
5-p	4-door Tour. Sedan	755

DUESENBERG

(142½ in.—3.62 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Chassis	$8,500
....	Supercharged	10,000

(153½ in.—3.91 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Chassis	$8,500
....	Supercharged	10,000

FORD

(112 in.—2.84 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Five-Window Coupe	$510
....	Tudor Sedan	520
....	Fordor Sedan	580
....	Tudor Sedan, trunk	545
....	Fordor Sedan, trunk	605
....	Club Cabriolet	675

(De Luxe Equipment)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
....	Five-Window Coupe	$555
....	Roadster (R. S.)	560
....	Tudor Sedan	565
....	Three-Window Coupe	570
....	Phaeton	590
....	Tudor Touring Sedan	590
....	Cabriolet	625
....	Fordor Sedan	625
....	Fordor Touring Sedan	650
....	Convertible Sedan	780

• GRAHAM

Crusader—"85"
(111 in.—2.82 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	2-door Tour. Sedan, Trunk	$625
5-p	2-door Tour. Sedan, luggage comp't	595
5-p	4-door Tour. Sedan, trunk	695
5-p	4-door Tour. Sedan, luggage comp't	665

Cavalier—"95"
(116 in.—2.94 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	2-door Tour. Sedan, trunk	$775
5-p	2-door Tour. Sedan, luggage comp't	745
5-p	4-door Tour. Sedan, trunk	805
5-p	4-door Tour. Sedan, luggage comp't	775
3-p	Business Coupe	725
3-5-p	Coupe (R.S.)	775

Supercharger—"116"
(116 in.—2.94 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	2-door Tour. Sedan, trunk	$895
5-p	2-door Tour. Sedan, luggage comp't	865
5-p	4-door Tour. Sedan, trunk	925
5-p	4-door Tour. Sedan, luggage comp't	895
3-p	Business Coupe	865
3-5-p	Coupe (R.S.)	895

Custom Supercharger—"120"
(116 to 120 in.—2.94 to 3.04 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	4-door Tour. Sedan, trunk	$1025
5-p	4-door Tour. Sedan, luggage comp't	995
3-p	Business Coupe	945
3-5-p	Coupe (R.S.)	975

HUDSON

"Custom Six—Model 63"
(120 in.—3.05 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$730
5-p	Sedan	785
4-p	Coupe (R.S.)	755
2-p	Coupe	710
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	810

"DeLuxe Eight—Model 64"
(120 in.—3.05 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$790
5-p	Sedan	830
4-p	Coupe (R.S.)	810
2-p	Coupe	760
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	875

"Custom Eight—Model 65"
(120 in.—3.05 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
5-p	Brougham	$885
5-p	Sedan	925
4-p	Coupe (R.S.)	895
2-p	Coupe	845
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	970

"DeLuxe Eight—Model 66"
(127 in.—3.23 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
	Sedan	$855

"Custom Eight—Model 67"
(127 in. 3.23 m. W. B.)

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
	Sedan	$950

HUPMOBILE

Series "G" 618
(118 in.—3.00 m. W. B.)

Special

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	2-door Sedan	$815
6-p	2-door Touring Sedan	850
6-p	4-door Sedan	855
6-p	4-door Touring Sedan	890
3-p	Coupe	795
3-p	Coupe (R. S.)	840

Custom

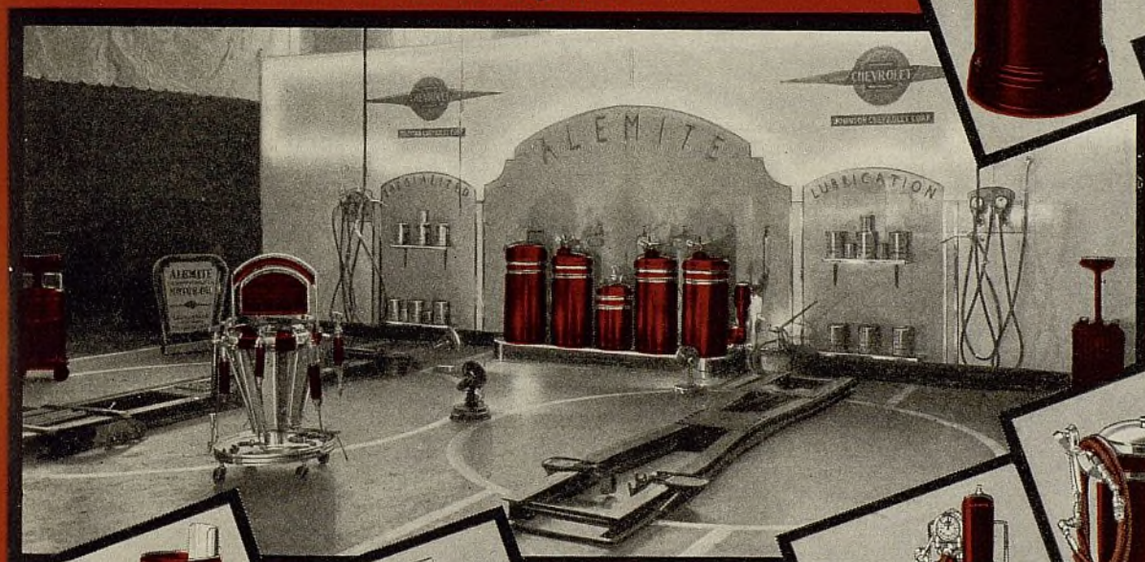
PAS.	CARROCERIA	PRECIO
6-p	2-door Sedan	$890
6-p	2-door Touring Sedan	925
6-p	4-door Sedan	930
6-p	4-door Touring Sedan	965
3-p	Coupe	870
3-p	Coupe (R. S.)	915

Abreviaciones: W.B.—Distancia entre los ejes. R.S.—Asiento auxiliar trasero. •—Precios de 1937.

Ayuntamiento de Madrid

Consiga nuevos clientes
Desarrolle sus ventas
Aumente sus ganancias

tal como centenares de otros comerciantes lo están haciendo mediante el Equipo de Lubricación Alemite desarrollador de negocios.



La bomba de barril Alemite de alta presión convierte el envase original de 400 libras (181,4 kg.) en una moderna pistola de alta presión, manteniendo bien limpio el lubricante y sin necesidad de tocarlo o transferirlo.

Las bombas de barril Alemite de baja presión manejan toda clase de lubricantes fluído contenido en sus envases originales, permitiendo una o más salidas.

Este vaciador portátil de aceite Alemite se suministra completo, incluyendo carrito, resguardo, embudo y tabique, para usarse con cualquier tambor vacío de 100 libras (45,35 kg.). Su color castaño es igual al de las bombas de barril.

El portapistola Alemite Handicart es compacto y liviano. Puede llevar hasta seis pistolas. Bandeja inferior para herramientas pequeñas. Produce muy buen efecto.

El modelo neumático "Rock Crusher" maneja facilmente los lubricantes más fibrosos y espesos. Sencillo en construcción, portátil y muy firme para resistir el trabajo más recio.

Esta bomba de barril Alemite portátil de baja presión transforma al barril o tambor de 100 libras (45,35 kg.) en vendedor de lubricante de mecanismo neumático. Tiene varias aplicaciones.

La pistola eléctrica Alemite de veinticinco libras (11,33 kg.) puede rodarse fácilmente con su mango, el cual le sirve de sostén para la manguera y el cordón.

● Deje que el equipo ALEMITE le *haga bien lucrativo* su departamento de lubricación. Modernice su establecimiento con el equipo Alemite. Los adicionales negocios que se obtienen de los antiguos y de los nuevos clientes compensan dentro de seis meses el costo de una moderna instalación.

Toda correspondencia relativa a la representación de los productos Alemite debe dirigirse directamente a la

ALEMITE CORPORATION Division de la Stewart-Warner Corp., **Chicago, Ill., E. U. A.**

CABLEGRAMAS: "ALMIT" CHICAGO

J.R.K.-C300-1936

Instituto de Madrid

Automóviles de Pasajeros

Precios de lista al detalle con entrega en la fábrica

NOTA: Los precios de lista de la fábrica están de acuerdo con la práctica en los Estados Unidos. No comprenden el precio de muchos artículos de equipo ni el de otros accesorios que no sean aquellos que ordinariamente necesitan los compradores en el país y el extranjero.

PAS.	CARROCERIA	PRECIO
	Series "N" 621	
	(121 in.—3.07 m. W. B.)	
	Special	
6-p	2-door Sedan	$995
6-p	2-door Touring Sedan	1035
6-p	4-door Sedan	1035
6-p	4-door Touring Sedan	1075
3-p	Coupe (R. S.)	1035
	Custom	
6-p	2-door Sedan	$1095
6-p	2-door Touring Sedan	1135
6-p	4-door Sedan	1135
6-p	4-door Touring Sedan	1175
3-p	Coupe (R. S.)	1135

• LAFAYETTE

(117 in.—2.98 m. W. B.)

3-p	Coupe	$595
5-p	Coupe (R.S.)	650
5-p	Cabriolet	740
5-p	Victoria (trunk)	655
6-p	Sedan (trunk)	700

LINCOLN ZEPHYR

(122 in.—3.10 m. W. B.)

5-p	2-door Sedan	$1,275
5-p	4-door Sedan	1,320

LINCOLN

V-12

(136 in.—3.45 m. W. B.)

5-p	Coupe	$4,200
5-p	Sedan (2 or 3w.)	4,300
2-p	LeBaron Conv. Coupe	4,700
4-p	LeBaron Conv. Roadster	4,700
5-p	LeBaron Conv. Phaeton	5,000
5-p	Brunn Victoria	5,500
....	Chassis	2,700

V-12

(145 in.—3.68 m. W. B.)

7-p	Touring	$4,200
7-p	Sedan	4,600
7-p	Limousine	4,700
....	Judkins Berline (2w.)	5,500
....	LeBaron Conv. Sedan	5,500
....	Willoughby Limousine	5,700
....	Judkins Sedan-Limousine	5,800
....	Brunn Carb., Non-Col.	6,600
....	Brunn Carb., Semi-Col.	6,700
....	Brunn Brougham	6,700
....	Willoughby Panel Brougham	6,900
....	Judkins Berline (3w.)	5,600
....	Willoughby Spt. Sedan	6,800
....	Chassis	2,900

• NASH

Ambassador Six

(121 in.—3.08 m. W. B.)

3-p	Coupe	$755
5-p	Coupe (R.S.)	795
5-p	Cabriolet	860
5-p	Victoria (trunk)	795
6-p	Sedan (trunk)	885

Ambassador Eight

(125 in.—3.18 m. W. B.)

3-p	Coupe	$855
5-p	Coupe (R.S.)	895
5-p	Cabriolet	960
5-p	Victoria (trunk)	895
6-p	Sedan (trunk)	945

• OLDSMOBILE

"Six"

(117 in.—2.98 m. W. B.)

5-p	2-door Sedan	$740
5-p	2-door Tour. Sedan (trunk)	765
5-p	4-door Sedan	790
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	815
2-p	Bus. Coupe	685
2-p	Club Coupe (opera seats)	740
2-p	Conv. Coupe (R.S.)	835
....	Sedan Chassis	495

"Eight"

(124 in.—3.15 m. W. B.)

5-p	2-door Sedan	$840
5-p	2-door Tour. Sedan (trunk)	865
5-p	4-door Sedan	890
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	915
2-p	Bus. Coupe	785
2-p	Club Coupe (opera seats)	840
2-p	Conv. Coupe (R.S.)	935
....	Sedan Chassis	625

Los dos siguientes radiorreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, $49,50; modelo en dos grupos con 7 tubos electrónicos y uno de rectificación, $62,50.

• PACKARD

"Six"

(115 in.—2.92m. W. B.)

5-p	Touring Sedan	$910
5-p	Sedan	895
5-p	Club Sedan	900
2-4-p	Conv. Coupe	910
2-p	Business Coupe	795
5-p	Touring Coupe	860
2-4-p	Sport Coupe	840
....	Chassis	575

"120-C"

(120 in.—3.05m. W. B.)

5-p	Touring Sedan	$1,060
5-p	Sedan	1,045
5-p	Club Sedan	1,050
2-4-p	Conv. Coupe	1,060
2-p	Business Coupe	945
5-p	Touring Coupe	1,010
2-4-p	Sport Coupe	990
5-p	Conv. Sedan	1,355
....	Chassis	725

"120-C" De Luxe

(120 in.—3.05m. W. B.)

5-p	Touring Sedan	$1,270
5-p	Touring Coupe	1,220
5-p	Club Sedan	1,260

"120-C"

(138 in.—3.50m. W. B.)

7-p	Touring Sedan	$1,690
7-p	Touring Limousine	1,840

"Super-Eight—1500"

(127 in.—3.23m. W. B.)

....	Chassis	$1,800
5-p	Touring Sedan	2,335

"Super-Eight—1501"

(134 in.—3.39m. W. B.)

....	Chassis	$1,880
2-4-p	Coupe	2,420
5-p	Coupe	2,510
2-4-p	Coupe Roadster	2,680
5-p	Touring Sedan	2,535
5-p	Club Sedan	2,530
....	Formal Sedan	3,235
5-p	Victoria	3,150

"Super-Eight—1502"

(139 in.—3.53m. W. B.)

....	Chassis	$1,940
7-p	Touring Limousine	2,840
7-p	Touring Sedan	2,705
7-p	Conv. Sedan	3,350
7-p	Business Sedan	2,580
7-p	Business Limousine	2,715

"Super-Eight—Custom"

....	Cabriolet (134 in. W. B.)	$4,850
....	Town Car (139 in. W. B.)	4,990

"Twelve—1506"

(132 in.—3.36m. W. B.)

....	Chassis	$2,450
5-p	Touring Sedan	3,490

"Twelve—1507"

(139 in.—3.53m. W. B.)

....	Chassis	$2,580
2-4-p	Coupe	3,420
5-p	Coupe	3,590
2-4-p	Conv. Coupe	3,450
5-p	Conv. Sedan	3,560
5-p	Club Sedan	3,660
....	Formal Sedan	4,260
5-p	Victoria	4,490

"Twelve—1508"

(144 in.—3.66m. W. B.)

....	Chassis	$2,770
....	Touring Limousine	4,085
7-p	Touring Sedan	3,885
5-p	Conv. Sedan	4,650

"Twelve—Custom"

....	Cabriolet (139 in. W. B.)	$5,700
....	Town Car (144 in. W. B.)	5,900

PIERCE-ARROW

"1601"

(138 to 147 in.—3.51 to 3.7 m.)

5-p	Sedan	$3,195
5-p	Club Sedan	3,295
4-p	Coupe (R. S.)	3,195
4-p	Convertible Coupe (R. S.)	3,295
5-p	Club Berline	3,445
7-p	Sedan (144 in.)	3,500
7-p	Enclosed Drive Limousine (144-in.)	3,650
....	Brunn Metropolitan Town Brougham (144 in.)	5,295
9-p	Commercial Sedan (147 in.)	3,400
5-p	Conv. Sedan (144 in.)	4,100
5-p	Club Berline	3,445
5-p	Formal Sedan	3,445
....	Chassis (138 in.)	2,650
....	Chassis (144 in.)	2,875

"1602"

(138 to 144 in.—3.51 to 3.66 m.)

5-p	Sedan	$3,695
5-p	Club Sedan	3,795
4-p	Coupe (R. S.)	3,695
4-p	Convertible Coupe (R. S.)	3,795
5-p	Club Berline	3,945
7-p	Sedan (144 in.)	4,000
7-p	Encl. Drive Lim. (144 in.)	4,150
....	Brunn Metropolitan Town Brougham (144 in.)	5,795
5-p	Conv. Sedan (144 in.)	4,600
5-p	Club Berline	3,945
5-p	Formal Sedan	3,945
....	Chassis (138 in.)	3,150
....	Chassis (144 in.)	3,375

"1603"

(147 in.—3.7 m. W. B.)

7-p	Sedan	$4,795
7-p	Encl. Drive Lim.	4,995
7-p	E. D. Limousine	6,500
....	Chassis	4,100

• PLYMOUTH

Business

(112 in.—2.85 m. W.B.)

2-p	Coupe	$510
5-p	2-door Sedan	550
5-p	4-Door Sedan	595

Deluxe

(112 in.—2.85 m. W. B.)

2-p	Coupe	$575
4-p	Coupe (R.S.)	625
4-p	Conv. Coupe	...
5-p	2-door Sedan	640
5-p	4-door Sedan	670
5-p	2-door Tour. Sedan	650
5-p	4-door Tour. Sedan	680
7-p	4-door Sedan (132 in. W. B.)	...

• PONTIAC

Six "37-26"

(116⅝ in.—2.96 m. W. B.)

5-p	2-door Sedan	$695
5-p	2-door Tour. Sedan (trunk)	720
5-p	4-door Sedan	745
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	770
2-p	Business Coupe	650
4-p	Sport Coupe (opera seats)	720
4-p	Cabriolet (R.S.)	810
....	Sedan Chassis	465

Eight "37-28"

(121⅝ in.—3.09 m. W. B.)

5-p	2-door Sedan	$760
5-p	2-door Tour. Sedan (trunk)	785
5-p	4-door Sedan	805
5-p	4-door Tour. Sedan (trunk)	830
2-p	Business Coupe	725
4-p	Sport Coupe (opera seats)	780
4-p	Cabriolet (R.S.)	850
....	Sedan Chassis	525

Los dos siguientes radiorreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, $49,95; modelo en dos grupos con 6 tubos electrónicos y uno de rectificación, $61,95.

REO

Flying Cloud

5-p	2-door Coach	$795
6-p	4-door Standard Sedan	845
6-p	2-door Deluxe Brougham	845
6-p	4-door Deluxe Sedan	895

• STUDEBAKER

Dictator Six

(116 in.—2.95 m. W. B.)

3-p	Business Coupe	$665
3-p	Custom Coupe	715
5-p	Custom Coupe (R.S.)	740
6-p	St. Regis Custom Sedan	745
6-p	St. Regis Cruising Sedan	765
6-p	Custom Sedan	775
6-p	Cruising Sedan	795
....	Chassis	525

President Eight

(125 in.—3.18 m. W. B.)

3-p	Custom Coupe	$965
5-p	Custom Coupe (R.S.)	995
6-p	St. Regis Custom Sedan	1,015
6-p	St. Regis Cruising Sedan	1,035
6-p	Custom Sedan	1,045
6-p	Cruising Sedan	1,065
....	Chassis	745

TERRAPLANE

"DeLUXE—61"

(115 in.—2.92 m. W. B.)

5-p	Brougham	$615
5-p	Sedan	670
4-p	Coupe (R.S.)	640
2-p	Coupe	595
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	715

"Custom—62"

(115 in.—2.92 m. W. B.)

	Brougham	$665
	Sedan	720
4-p	Coupe (R.S.)	690
2-p	Coupe	650
4-p	Conv. Coupe (R.S.)	760

• WILLYS-OVERLAND-4

"37"

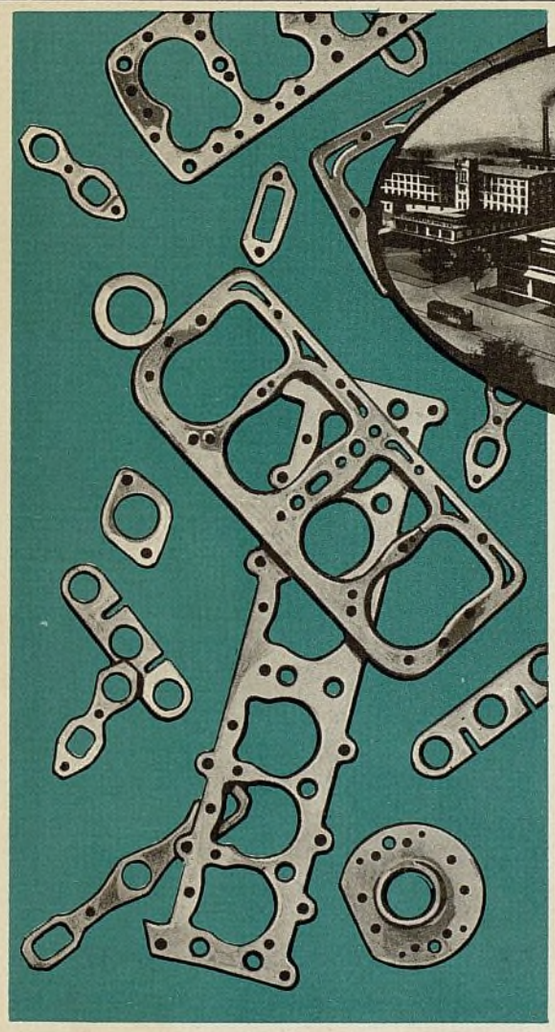
(100 in.—2.54 m. W. B.)

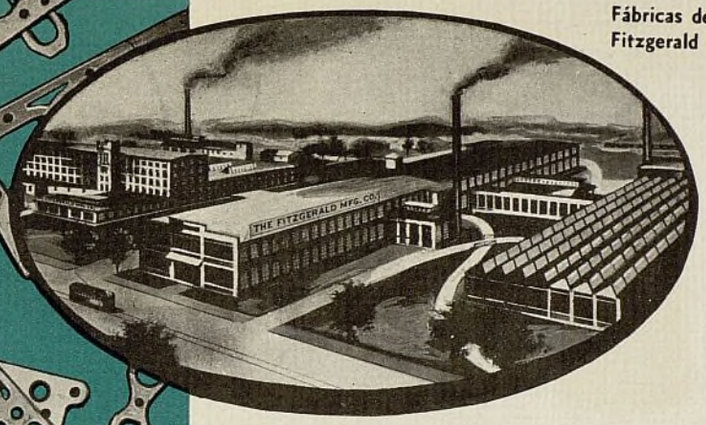
2-p	Standard Coupe	...
4-p	Standard Sedan	...
....	Panel delivery	$415
....	Cab Pickup	395

Abreviaciones: W.B.—Distancia entre los ejes. R.S.—Asiento auxiliar trasero. • —Precios de 1937.

Ayuntamiento de Madrid

CADA PRODUCTO 'OVERSEAS' DOMINA SU CAMPO . . .





Fábricas de la Fitzgerald Mfg. Co.

UD. necesita empaquetaduras que le den la seguridad de un trabajo bien hecho y la oportunidad de desarrollar un negocio permanente y lucrativo. Empleando las empaquetaduras Fitzgerald, como norma invariable, logrará todo esto. Tendrá así lo mejor del ramo a su disposición, y al mismo tiempo, contará con efectiva ayuda, en la forma de exhibiciones y promoción en general, para aumentar sus negocios en empaquetaduras...También puede sacar mucho provecho vendiendo los envases de grasa Fitzgerald. Pídanos información detallada.

FITZGERALD GASKETS

FITZGERALD BULLDOG HIGH COMPRESSION GASKETS

THE COMPLETE LINE THAT COMPLETELY SATISFIES

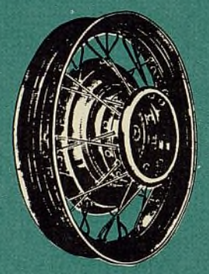
SIRVASE VER AL DISTRIBUIDOR DE LA 'OVERSEAS' MAS CERCANO

OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

PRODUCTOS 'OVERSEAS'

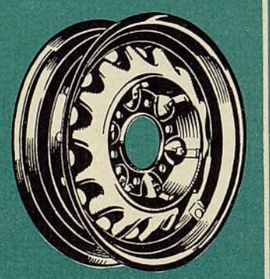
Kelsey-Hayes y Motor Wheel

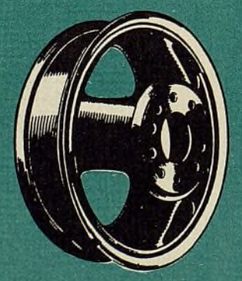
Ruedas de madera, de rayos de alambre y de disco



•

Tambores de freno, llantas metálicas y piezas diversas para el Ford, Plymouth y Chevrolet





•

Ofrecemos también un surtido completo de llantas metálicas y piezas de llanta para toda marca de automóvil.

Productos ensayados en la fábrica, que aseguran calidad de material y de construcción en general.

Hycoe — Forros de freno

Amplios recursos en hombres, dinero, métodos y materiales han establecido supremacía internacional en beneficio del surtido de forros de freno Hycoe. Incesantes estudios de laboratorio y estricta vigilancia de los procedimientos fabriles aseguran la permanente superioridad de los productos Hycoe. El surtido Hycoe domina el mercado con tipos de forros de freno para satisfacer toda exigencia de servicio y de precio.

Hycoe comprimido hidráulicamente.

Universal comprimido hidráulicamente.

Serval comprimido hidráulicamente.

Hycoe tejido.

Juegos Hycoe.

Bloques de freno Hycoe.

El surtido Hycoe comprende también: juegos de forros de freno Hycoe, bloques de freno Hycoe, revestimientos de embrague Hycoe—tejidos y moldeados—manguera de radiador Hycoe, correas de ventilador Hycoe y remaches.

•

RAPIDEZ una gran ventaja de los ENSAYADORES ALLEN

Los dueños de automóviles preguntan "¿Cuánto tiempo tardará?" y la repuesta es: "SOLO 10 MINUTOS PARA UNA INSPECCION COMPLETA"

No siempre están dispuestos los dueños de automóviles a esperar media hora en el taller para que se les inspeccione bien el motor. Pero ninguno rehusa esperar SOLO 10 MINUTOS para que se le haga el trabajo. Y esto es todo el tiempo que se consume en hacer una inspección completa del motor con la ayuda de los ensayadores Allen mostrados abajo.

Los clientes quedan complacidos del rápido, exacto e impresionante trabajo de ensayo y afinación que fácilmente puede hacerse con el equipo Allen. Este equipo coloca al taller en "primera línea", estimulando nuevo negocio. La mayor parte de los dueños de equipos Allen aumentan sus negocios desde el primer día que empiezan a servirse de ellos. Pídanos información detallada.

G-30

ANALIZADOR DE GAS

Se conecta una manguera al tubo de escape. La carburación se estudia analizando la emisión de los gases de escape.

E-167

AFINADOR DE MOTOR

Se conectan ocho alambres y una manguera simultáneamente para hacer un complete análisis del funcionamiento del motor.

E-135

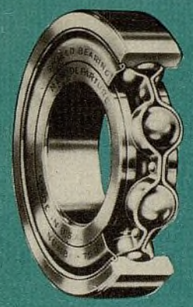
SINCROGRAFO

Se conectan dos alambres, para determinar el estado del distribuidor y los revoluciones por minuto del motor.

EL SURTIDO ALLEN de equipo para ensayar, afinar y reparar sistemas eléctricos y acumuladores ES COMPLETA: analizadores de gas; ensayadores de motor, en modelos manuales y grandes de piso; ensayadores de distribuidor, ensayadores de acumulador, cargadores de acumulador, incluyendo las bombillas; completos talleres de acumuladores; herramientas para la reparación de acumuladores; completos talleres eléctricos; tornos, rectificadores diversos, etc. UD. OBTIENE LO MEJOR CUANDO COMPRA EQUIPO ALLEN. Pídanos información detallada.

NEW DEPARTURE

COJINETES DE BOLAS

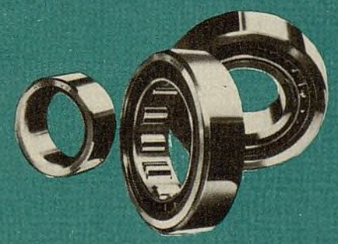


Equipo original del 96% de los automóviles americanos. Ofrecen una oportunidad sin igual para desarrollar un gran negocio en piezas de repuesto.

•

HYATT

COJINETES DE RODILLOS SILENCIOSOS



"Hyatt—U.S.A."—es un símbolo de calidad en el ramo de cojinetes de rodillos. Los dueños de automóviles exigen que los cojinetes de rodillos de repuesto sean iguales a los instalados originalmente en la fábrica. Con los cojinetes de rodillos Hyatt se satisface lucrativamente esta natural exigencia.

SIRVASE VER AL DISTRIBUIDOR DE LA 'OVERSEAS' MAS CERCANO

CADA PRODUCTO 'OVERSEAS' DOMINA SU CAMPO . . .

Desde hace más de un cuarto de siglo, han venido haciéndose de una gran reputación por hacer trabajos de primer orden en toda clase de servicio. Esto ha establecido aceptación internacional del gran valor intrinseco que caracteriza al completo surtido de gatos Walker. Todo es el resultado de profunda experiencia técnica y construcción irreprochable. Hoy día, los gatos Walker son tan modernos como los más recientes automóviles. Todos los tipos de gato comprendidos en los modelos Roll-A-Cars, Lift-A-Cars y otros del completo surtido Walker responden a determinados requisitos de servicio. Suministran todas las ventajas de los modelos anteriores, en adición a rapidez, seguridad y facilidad de manejo. Aumente sus ganancias empleando los gatos Walker, que son los más seguros del mercado.

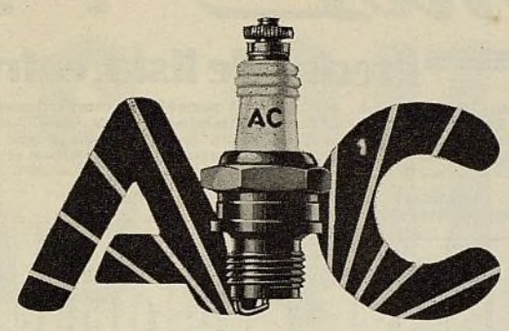
GATOS WALKER

LEVANTADORES ELECTRICOS WALKER . . . SILENCIADORES DE ESCAPE WALKER

SIRVASE VER AL DISTRIBUIDOR DE LA 'OVERSEAS' MAS CERCANO

OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION



LA BUJIA DE ENCENDIDO DE CALIDAD

LA prueba final de una bujía de encendido es su funcionamiento práctico. En los motores de millones de automóviles, en todas partes del mundo, las bujías de encendido AC han venido pasando esta prueba final desde hace 29 años. Y es el resultado que han dado en la práctica del servicio diario lo que les ha valido su fama internacional de ser las mejores del mundo.

Las bujías de encendido de calidad AC, que se fabrican hoy día, reflejan el valor de esta larga experiencia en varios modos que habilitan a Ud. para asegurar a sus clientes la más completa satisfacción. La perfeccionada nueva construcción de una sola pieza protegida contra el calor, en combinación con el electrodo central de dos piezas, evita efectivamente la pérdida de compresión. El electrodo lateral soldado asegura perfecta conductividad de calor. La punta sin glaseado del aislador evita la formación de costra provocativa de encendido prematuro, mientras el glaseado de la parte restante del aislador resiste la acumulación de carbón. Los electrodos Isovolt facilitan la rapidez en el arranque y propenden a prolongar su propia duración.

Todos estos cinco sobresalientes rasgos de construcción están protegidos por patentes.

Todos estos cinco rasgos son evidencia elocuente del cuidado dado al proyecto y construcción, que resulta inevitablemente en bujías de encendido de una calidad que no tiene rival en la industria.

Por estas lógicas razones, se presenta evidente la conveniencia de tener en almacén, para su inmediata venta, un amplio surtido de bujías de encendido de calidad AC. Las hay de todo tipo y tamaño, para todo requisito de motor. No hay otro surtido de bujías que mejor responda a los requisitos de las firmas al por mayor y al por menor del ramo, que el AC.

Para información detallada, sírvase comunicarse directamente con la

OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

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

Dirección telegráfica: "Motorserve" New York, U.S.A.

AC SPARK PLUG COMPANY, FLINT, MICHIGAN, E.U.A.

Ayuntamiento de Madrid

Camiones . . . . .

Precios de lista, entrega en la fábrica

El precio mostrado es el precio de lista al por menor, en la fábrica, por el chasis normal, sin compartimiento de conductor ni carroceria o caja. Los equipos especiales o a elección son a precio adicional. El equipo de neumáticos es lo minimo y estas especificaciones no reflejan la escala de semejantes equipos ofrecidos por los fabricantes de los modelos anotados. Cuando una sola anotación comprende dos o más camiones, las características de todos ellos son las mínimas en peso, desmultiplicación y muelles. El precio indicado es por el camión más barato

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL						TAMAÑOS DE LOS NEUMATICOS		MOTOR							EJE TRASERO			DIMENSIONES DE LA CAJA			MUELLES	
	Capacidad en toneladas	Precio del chasis	Distancia normal entre los ejes	Maxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros Diám. int. de cil. y carrera de émbolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones En alta	Desmultiplicaciones En baja	De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros
Autocar.........RH	2½-6½	$3250	174	192	......	6893	B8.25/20	DB8.25/20	Own 358	6-4x4¾	314	5.2	213	33.7	75-2400	2F	6.49	41.1	158	84½	34⅛	39x2½	53x3
..............D	2½-6½	3550	174	192	......	7055	B8.25/20	DB8.25/20	Own 358	6-4x4¾	358	5.2	240	38.4	84-2500	2F	6.49	41.1	158	84½	34⅛	42x3	53x3
..............DF	4-8½	3875	159	177	......	7719	B9.00/20	DB9.00/20	Own 358	6-4x4¾	358	5.2	240	38.4	84-2500	2F	6.49	41.1	141	84½	34⅛	42x3	53x3
..............N	5½-8	4650	178	213	......	8731	B9.75/20	DB9.75/20	Own 404	6-4¼x4¾	404	5.1	271	43.4	94-2500	2F	6.12	35.8	188	102½	34⅛	41½x3	53½x3
.(Eng.und.seat)UD	3½-6½	3750	109	145	......	7629	B8.25/20	DB8.25/20	Own 358	6-4x4¾	358	5.2	240	38.4	84-2500	2F	6.49	41.1	158	84¼	34⅛	41⅜x3	53x3
Brockway.........78	1½-2	895	138	164	......	3950	B6.00/20	DB6.00/20	Con 24B	6-3⅜x4⅜	210	5.75	154	24.3	71-3100	SF	5.66	36.2	102	65⅝	34	40x2½	54x2½
..............87	2	1240	144	176	......	4300	B6.50/20	DB6.50/20	Con 28B	6-3⅜x4⅝	248	5.3	170	27.3	78-3100	SF	6.6	42.7	114	71⅝	34	40x2½	54x2½
..............88	....	1290	150	176	......	4250	B6.50/20	DB6.50/20	Con 25B	6-3 7/16x4⅜	244	....	171	28.36	84-3250	SF	....	....	126	77 5/16	....	40x2½	54x2½
..............92	....	1560	150	188	......	4550	B7.00/20	DB7.00/20	Con 25B	6-3 7/16x4⅜	244	....	171	28.36	84-3250	SF	....	....	126	77 5/16	....	40x2½	54x2½
..............90X	2-2½	1470	150	176	......	4545	B7.00/20	DB7.00/20	Con 28B	6-3⅜x4⅝	248	5.3	170	27.3	78-3100	SF	6.2	39.7	126	77⅝	34	40x2½	54x2½
..............96	2-2½	1740	156	176	......	5075	B7.00/20	DB7.00/20	Con 29B	6-3 11/16x4½	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	5.83	38.5	138	83⅝	34	40x2½	54x2½
..............110	2½-3	1900	156	188	......	5435	B7.50/20	DB7.50/20	Con 29B	6-3 11/16x4½	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	5.83	38.5	138	83⅝	34	40x2½	54x2½
..............125X	2½-3	2075	164	188	......	5500	B7.50/20	DB7.50/20	Con 31B	6-3⅞x4½	318	5.5	214	36.0	86-2600	SF	5.83	38.5	150	91⅝	34	40x2½	54x2½
..............130	3-3½	2245	164	206	......	6000	B8.25/20	DB8.25/20	Con 29B	6-3 11/16x4½	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	6.17	40.7	150	91⅝	34	40x2½	54x2½
..............145	3-3½	2385	176	206	......	6150	B8.25/20	DB8.25/20	Con 31B	6-3⅞x4½	318	5.5	214	36.0	86-2600	SF	6.17	40.7	174	103⅝	34	40x2½	54x3
..............150X4	3-3½	2680	176	206	......	6235	B8.25/20	DB8.25/20	Con 32B	6-4⅛x4½	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	43.2	174	103⅝	34	40x2½	54x3
..............150X5	3-3½	2710	176	206	......	6300	B8.25/20	DB8.25/20	Con 32B	6-4⅛x4½	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	48.7	174	103⅝	34	40x2½	54x3
..............160X	3½-4	3295	153	207	......	7350	B9.00/20	DB9.00/20	Con 32B	6-4⅛x4½	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.14	48.5	138	83⅝	34⅛	41x3	54x3
..............170X	4	3640	153	207	......	7950	B9.00/20	DB9.00/20	Con 33B	6-4⅛x4¾	381	4.76	276	40.8	106-2600	2F	5.61	43.2	138	83⅝	34⅛	41x3	54x3
..............175X	4-7½	4290	153	207	......	8325	B9.00/20	DB9.00/20	Con 34B	6-4⅜x4¾	427	4.6	308	45.9	118-2600	2F	5.63	43.4	138	83⅝	34¼	41x3	54x3
..............130FS	....	2525	164	206	......	5450	P7.00x34	DP7.00x34	Con 29B	6-3 11/16x4½	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	6.17	40.7	150	91⅝	34	40x2½	54x3
*Chevrolet......GC	½	360	112	112	4400	2095	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3½x3¾	216	6.25	170	29.5	78-3200	S½	4.11	12.8	76½	38¼	46	36x1¾	54⅛x1¾
..............SA	1½	500	131½	131½	7600	2965	B6.00/20	P32x6	Own	6-3½x3¾	216	6.25	170	29.5	78-3200	SF	5.43	39.2	92⅝	57¾	36	36x1¾	45x2½
..............SC	1½	525	157	157	7600	3025	B6.00/20	P32x6	Own	6-3½x3¾	216	6.25	170	29.5	78-3200	SF	5.43	39.2	118⅛	83¼	36	36x1¾	45x2½
Clydesdale..(D) 24D	1½-2	1965	136	200	9500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Buda Diesel	4-3⅝x4½	186	....	110	21.	42-2000	SF	5.62	36.0	90	55	34	36x2¼	45x2½
.........(D) 34D	2-2½	2065	136	200	11000	3750	B6.00/20	B6.00/20	Buda Diesel	4-3⅝x4½	186	....	110	21.	42-2000	SF	5.66	36.2	90	55	34	36x2¼	45x2½
.........(D) 40D	2-3	2195	140	200	12500	3860	B6.50/20	B6.50/20	Her Diesel	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2¼	50x2½
.........(D) 44D	2½-3	2750	140	200	15000	4110	B6.50/20	DB6.50/20	Her Diesel	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2¼	50x2½
.........(D) 70D	3-4	3220	140	210	16000	4390	B7.00/20	DB7.00/20	Her Diesel	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2¼	50x2½
.........(D) 74D	3½-4½	3305	140	210	17000	4345	B7.00/20	DB7.00/20	Her Diesel	6-3¾x4½	298	....	194	33.8	84-2600	SF	6.86	42.6	124	64	34	40x2¼	50x2½
.........(D) 75D	3½-5	3500	140	210	18000	4850	B7.50/20	DB7.50/20	Buda Diesel	6-3½x4¾	275	12.5	200	29.4	86-2600	SF	6.83	41.4	124	64	34	40x2¼	50x2½
.........(D) 80D	4-5	4220	145	210	20000	6400	B8.25/20	DB8.25/20	Buda Diesel	6-3½x4¾	275	12.5	200	29.4	86-2600	SF	6.83	41.4	124	64	34	44x2½	54x3
.........(D) 90D	5-7	5045	145	220	24000	7100	B9.00/20	DB9.00/20	Buda Diesel	6-4x5½	415	12.5	308	40.86	105-2200	SF	6.83	47.5	129	69	34	44x2½	54x3
........(D) 105D	6-8	6140	145	220	28000	8200	B9.75/20	DB9.75/20	Buda Diesel	6-4¼x5½	468	12.5	346	43.3	118-2200	F2	7.97	56.3	129	69	34	44x3	54x3
........(D) 125D	7-10	7935	145	220	35000	9550	B10.50/20	DB10.50/20	Buda Diesel	6-4¼x5½	468	12.5	346	43.3	118-2200	F2	8.85	61.8	129	69	34	44x3	56x4
Condor..(H).ACW-1	1½-2½	1565	136	200	11500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Wau H.XBKH	4-3¾x4¾	210	6.2	125	22.5	41-2100	SF	5.66	36.2	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
.......(H).BCW-1	2-3½	1635	136	200	13000	3650	B6.00/20	B6.00/20	Wau H.XKBH	4-3¾x4¾	210	6.2	125	22.5	41-2100	SF	6.20	39.7	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.......(H).CCW-1	2½-4	1850	136	200	14000	4000	B6.00/20	B6.00/20	Wau H.XBKH	4-3¾x4¾	210	6.2	125	22.5	41-2100	SF	5.83	37.3	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.......(H).FCW-1	2-3½	2160	136	200	13000	3900	B6.00/20	B6.00/20	Wau H.6BKH	6-3¾x4¼	282	6.4	185	33.7	75-2500	SF	5.66	35.9	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.......(H).GCW-1	3-4½	2525	136	198	15000	4100	B6.50/20	DB6.50/20	Wau H.6BKH	6-3¾x4¼	282	6.4	185	33.7	75-2500	SF	5.83	37.0	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.......(H).CDW-1	3½-5	2955	136	198	18000	5450	B7.00/20	DB7.00/20	Wau H.6BKH	6-3¾x4¼	282	6.4	185	33.7	75-2500	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.......(H).CEW-1	4-5½	3175	136	198	20000	5850	B7.50/20	DB7.50/20	Wau H.6BKH	6-3¾x4¼	282	6.4	185	33.7	75-2500	SF	6.83	51.8	91	55	34⅛	40x2½	54x3
Day-Elder (4).....76	1½	1100	135	168	10000	3900	B6.00/20	DB6.00/20	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	4.4	142	27.3	59-2800	BF	5.66	36.2	128½	77½	34	40x2¼	54x2½
..............86	2	1150	156	186	11200	4100	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	4.4	164	31.5	68-2800	BF	5.66	36.2	168	108½	33½	40x2¼	54x3
..............111	2½	1495	156	186	13400	4800	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	4.4	176	33.7	73-2800	BF	5.83	37.3	168	108½	33½	40x2¼	54x3
..............131	3	2045	165	204	16300	6300	B7.50/20	DB7.50/20	Her WXC	6-4x4½	339	4.7	234	38.4	94-2800	BF	6.17	39.2	197	118½	34	42x2½	56x3
..............161	3½	2495	165	204	19500	6500	B9.00/20	DB9.00/20	Her WXC3	6-4¼x4½	383	4.7	265	43.3	106-2800	BF	6.14	29.5	197	118½	34	42x2½	56x3
..............201	4	2945	165	204	25300	7200	B9.00/20	DB9.00/20	Her WXC3	6-4¼x4½	383	4.7	265	43.3	106-2800	WF	7.75	37.2	197	118½	34	42x2½	56x3
..............241	5-7	4095	165	234	33500	9500	B10.50/20	DB10.50/20	Her RXC	6-4⅝x5¼	529	4.4	350	51.3	114-2200	WF	7.60	47.9	246	149	33	43½x3	60x4
Diamond T...212AS	1½-2	595	139¾	163¾	11000	3450	B6.00/20	B6.00/20	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	5.0	148	27.3	63-2800	SF	Opt	Opt	108	60	34	42x2½	56½x2½
...........212BS	1½-2½	635	139¾	163¾	11500	3550	B6.00/20	B6.00/20	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	5.0	148	27.3	63-2800	SF	Opt	Opt	108	60	34	42x2½	56½x2½
...........221S	1½-3	695	139¾	175¾	12000	3750	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	Opt	Opt	108	60	34	42x2½	56½x2½
...........228S	1½-3	795	139¾	175¾	12000	3900	B6.00/20	DB6.00/20	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	5.0	148	27.3	63-2800	SF	Opt	Opt	108	60	34	42x2½	56½x2½
...........244S	2-3	925	151¾	175¾	13000	4300	B6.00/20	DB6.00/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	Opt	Opt	126	72	34	42x2½	56½x3
...........313	2-4	1125	151¾	175¾	15000	4700	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	Opt	Opt	126	72	34	42x2½	56½x3
...........320	2-4	1225	151¾	175¾	15000	4800	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73-2800	SF	Opt	Opt	126	72	34	42x2½	56½x3
...........353	2½-4	1425	151¾	175¾	16000	5200	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73-2800	SF	Opt	Opt	126	72	34	42x2½	56½x3
...........360	2½-4	1525	151¾	175¾	16000	5300	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXD	6-4x4¼	320	5.3	204	38.4	84-2800	SF	Opt	Opt	126	72	34	42x2½	56½x3
...........412B	3-4	2140	189¾	225¾	17500	6600	B7.50/20	DB7.50/20	Her WXLC	6-4x4¾	358	5.0	260	38.4	104-2800	SF	Opt	Opt	168	102	34	42x2½	56x3
...........412DR	4-5	2440	189¾	225¾	20000	7300	B7.50/20	DB7.50/20	Her WXLC3	6-4¼x4¾	404	5.0	294	43.3	118-2800	2F	Opt	Opt	168	102	34	42x2½	56x3
...........512B	4-5	2440	189¾	225¾	20000	7300	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXLC3	6-4¼x4¾	404	5.0	294	43.3	118-2800	SF	Opt	Opt	168	102	34	42x2½	56x3
...........512DR	5-6½	2760	189¾	225¾	24000	7700	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXLC3	6-4¼x4¾	404	5.0	294	43.3	118-2800	2F	Opt	Opt	168	102	34	42x2½	56x3
Dodge...........LC	Coml.	380	116	116	4000	2050	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3⅛x4⅜	201	5.8	138	23.44	70-3000	S½	4.1	10.6	71 5/16	37 11/16	....	36x1¾	48x1¾
..............LE	....	512	129	162	9500	2750	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅛x4⅜	201	5.8	138	23.44	70-3000	SF	5.4	34.7	93 9/16	51 3/16	34	39x1¾	48x2¼
..............LF	....	555	129	162	11500	3100	B6.00/20	P32x6	Own	6-3¼x4⅜	217	5.6	150	25.35	70-3000	SF	5.66	36.2	93 9/16	51 3/16	34	39x1¾	48x2¼
..............LH	....	905	136	180	13500	3525	B7.00/20	DB7.00/20	Own	6-3⅜x4½	24	5.4	170	27.34	85-3200	SF	5.66	42.9	93 11/16	57 11/16	34	39x2	48x2½
..............K60V	....	1695	152	205	20000	5425	B8.25/20	DB8.25/20	Own	6-3⅝x5	309	4.7	200	31.54	96-3000	SF	7.4	56.3	100½	66 5/32	34 3/16	39x2½	52x3
Fargo..........FD1	Coml.	401	116	116	4000	2050	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3⅛x4⅜	201	5.8	138	23.44	70-3000	S½	4.1	10.6	71 5/16	37 11/16	....	36x1¾	48x1¾
..............FD3		523	129	162	9500	2750	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅛x4⅜	201	5.8	138	23.44	70-3000	SF	5.4	34.7	93 9/16	51 3/16	34	39x1¾	48x2¼
..............FD4		584	129	162	11500	3100	B6.00/20	P32x6	Own	6-3¼x4⅜	217	5.6	150	25.35	70-3000	SF	5.66	36.2	93 9/16	51 3/16	34	39x1¾	48x2¼
Federal..........10	¾-1	545	128	152	7500	2950	B6.00/20	B6.00/20	Her OOB	4-3¾x4½	199	5.3	127	22.5	50-2500	SF	5.83	37.3	101	51⅝	34	38x2½	50x2½
..............11	¾-1	565	128	152	7500	2950	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6-3¼x4⅛	205	....	134	25.3	57-2500	SF	5.83	37.3	101	51⅝	34	38x2½	50x2½
..............15	1½-2	645	136	181	11000	3500	B6.00/20	P32x6	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	5.2	149	27.3	64-2500	SF	5.66	36.2	101	56¾	34	38x2½	50x2½
..............18	2-2½	875	136	181	12000	3800	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.3	164	31.5	68-2500	SF	5.83	37.3	101	56¾	34	38x2½	50x2½
..............20	2-3	1025	136	181	13000	3900	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.3	164	31.5	68-2500	SF	5.83	37.3	101	56¾	34	38x2½	50x2½
..............25	2½-3½	1275	136	195	14500	4600	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.1	176	33.7	72-2500	SF	5.83	37.0	101	56¾	34	38x2½	50x3
..............28	2½-3½	1445	136	195	15500	4800	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.1	176	33.7	72-2500	SF	6.17	46.7	101	56¾	34	38x2½	50x3
..............29	3-4	1695	136	195	16500	4900	B7.50/20	DB7.50/20	HerJXD	6-4x4¼	320	5.6	204	38.4	84-2500	SF	6.17	46.7	101	56¾	34	38x2½	50x3
..............40	4-5	2625	167	219	20000	6600	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6-4⅛x4¾	381	6.5	259	40.8	88-2400	SF	6.83	54.6	144	92	34	42x3	52x3
............40DR	4-5	2750	167	219	20000	6600	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6-4⅛x4¾	381	6.5	259	40.8	88-2400	2F	7.27	57.2	144	92	34	42x3	52x3
..............50	5-6	3230	167	219	24000	7200	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MZ	6-4¼x4¾	404	6.0	274	42.5	93-2400	2F	7.37	58.0	144	92	34	42x3	54x3
..............C7	6-7½	4710	195	249	29000	9550	B9.75/20	DB9.75/20	Wau 6SRK	6-4⅝x5⅛	517	4.6	330	51.3	110-2200	2F	7.89	47.7	162	102	34	42x3	56x3½
..............C8	6-7½	5120	195	249	29000	9650	B9.75/20	DB9.75/20	Wau 6SRK	6-4⅝x5⅛	517	4.6	330	51.3	110-2200	2F	7.89	47.7	162	102	34	42x3	56x3½
.......(D)DJX15	1½-2	1845	136	181	11000	3815	B6.00/20	P32x6	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.66	36.2	101	56¾	34	38x2½	50x2½
.......(D)DJX18	2-2½	2015	136	181	12000	4115	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.83	37.3	101	56¾	34	38x2½	50x2½
.......(D)DJX20	2-3	2175	136	181	13000	4215	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.83	37.3	101	56¾	34	38x2½	50x2½
.......(D)DJX25	2½-3½	2460	136	195	14500	4915	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6-3¾x4½	288	14.5	194	32.6	84-2600	SF	5.83	37.0	101	56¾	34	38x2½	50x3
.......(D)DJX28	2½-3½	2570	136	195	15500	5115	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6-3¾x4½	288	14.5	194	32.6	84-2600	SF	6.17	46.7	101	56¾	34	38x2½	50x3
.......(D)DJX29	3-4	2720	136	195	16500	5215	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6-3¾x4½	288	14.5	194	32.6	84-2600	SF	6.17	46.7	101	56¾	34	38x2½	50x3
.......(D)DJX40	4-5	5210	167	219	20000	7355	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4⅜x5⅛	462	....	275	45.9	100-2200	SF	6.83	53.8	144	92	34	42x3	52x3
....(D)DJX40DR	4-5	5335	167	219	20000	7355	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4⅜x5⅛	462	....	275	45.9	100-2200	2F	7.27	57.2	144	92	34	42x3	52x3
.......(D)DJX50	5-6	5740	167	219	24000	7955	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4⅜x5⅛	462	....	275	45.9	100-2200	2F	7.37	58.0	144	92	34	42x3	54x3
Ford............51	1½	500	131	131	......	3220	B6.00/20	P32x6	Own	8-3 1/16x3¾	221	5.3	138	30.0	80-3800	SF	6.6	42.2	101 9/32	57¾	38	36⅞x2¼	50x2½
..............51	1½	525	157	157	......	3297	B6.00/20	P32x6	Own	8-3 1/16x3¾	221	5.3	138	30.0	80-3800	SF	6.6	42.2	126 25/32	83¼	38	36⅞x2¼	50x2½
..............67	....	360	112	112	......	1966	B6.00/16	B6.00/16	Own	8-3 1/16x3¾	221	5.3	138	30.0	80-3800	S¾	4.11	11.6	67¾	38¼	44	40¼x2	46½x2¼
FWD............HS	1½	2400	132	142	11200	4700	B6.50/20	DB6.50/20	Wau BK	6-3¾x4¼	282	5.4	185	33.8	84-3200	S	5.58	34.6	120	67¾	34	40x2½	48x2½
..............H4	1½-2	3325	120	160	12800	5300	P34x7	P34x7	Wis SU	4-4x5	251	4.5	160	25.6	50-2000	BF	7.86	38.0	112	81	36	42¾x2½	52¾x2½
..............H6	2-2½	3385	133	180	14800	5900	P9.00/20	P9.00/20	Wau MS	6-3¾x4¾	315	4.5	200	33.7	72-2500	BF	8.92	47.7	115½	81½	36	42¾x2½	52¾x2½
............HH-6	2½-3	4135	138	170	18700	6900	P9.75/20	P9.75/20	Wau MK	6-4⅛x4¾	381	4.5	240	40.8	85-2400	BF	6.95	84.7	126	86	36	42¾x2½	52¾x2½
..............B	3	4200	124	156	16700	6460	S36x6	S36x6	Own A	4-4¾x5½	398	4.0	210	36.1	56-1350	BF	8.9	35.6	130	93	36	42¾x2½	52¾x2½
............CU-6	3½-4	4985	147	179	21300	8170	B10.50/20	B10.50/20	Wau SRS	6-4½x5⅛	411	4.6	265	40.8	91-2300	BF	7.35	73.	132	93	36	42¾x2½	52¾x2½
............CU6A	3½-4	4685	147	179	21100	8000	B10.50/20	B10.50/20	Wau SRS	6-4⅛x5⅛	411	4.6	265	40.8	91-2300	BF	6.72	55.2	132	93	36	42¾x2½	52¾x2½

* En la página 86 se indican las adicionales elecciones a modelos de neumáticos.

Ayuntamiento de Madrid

¡MAS QUE EN 1929!

LAS exportaciones Studebaker en 1936 han venido superando a las de todos los años de la crisis económica; pero con el advenimiento de los Studebaker 1937, las ventas superan aún a las del año 1929, anterior a la gran crisis.

Las exportaciones Studebaker en Septiembre 1936 fueron 100% mayores que las del año pasado y los pedidos ya recibidos indican que las ventas de la Studebaker este año en el extranjero, superarán a las del año de bonanza de 1929, por un margen considerable.

Studebaker, la Fábrica más Benévola de América, ofrece el contrato de representación más equitativo en la industria. Con una representación equitativa y productos vendibles, los concesionarios de la Studebaker en el extranjero están haciendo dinero. Si Vd. está interesado en las posibilidades de lucro de la representación Studebaker en su plaza, escriba o cablegrafíe a The Studebaker Export Corporation, South Bend, Indiana, E. U. A. Cables: *Studebaker.*

LOS NUEVOS MODELOS **Studebaker**

LA NOVEDAD AUTOMOVILISTA DE 1937

Ayuntamiento de Madrid

Camiones . . . . .

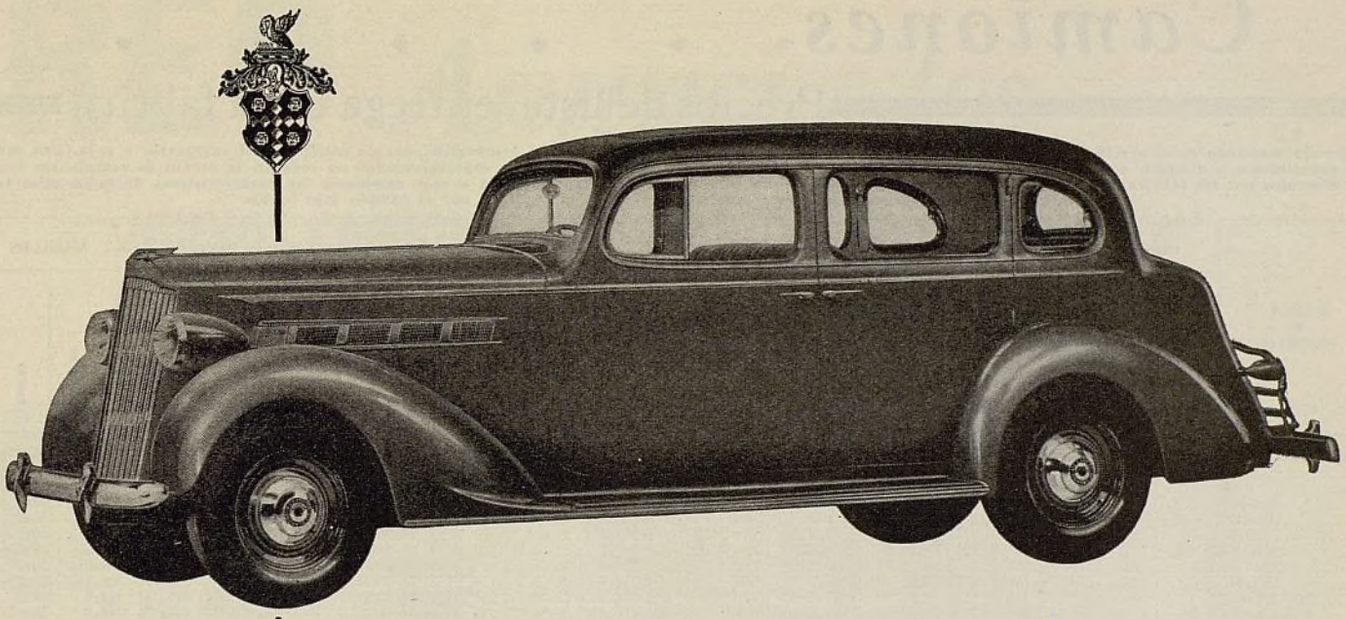
Precios de lista, entrega en la fábrica

El precio mostrado es el precio de lista al por menor, en la fábrica, por el chasis normal, sin compartimiento de conductor ni carroceria o caja. Los equipos especiales o a elección son a precio adicional. El equipo de neumáticos es lo minimo y estas especificaciones no reflejan la escala de semejantes equipos ofrecidos por los fabricantes de los modelos anotados. Cuando una sola anotación comprende dos o más camiones, las características de todos ellos son las mínimas en peso, desmultiplicación y muelles. El precio indicado es por el camión más barato

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL						TAMAÑOS DE LOS NEUMATICOS		MOTOR							EJE TRASERO			DIMENSIONES DE LA CAJA			MUELLES	
	Capacidad en toneladas	Precio del chasis	Distancia normal entre los ejes	Maxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros Diám. int. de cil. y carrera de émbolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones En alta	Desmultiplicaciones En baja	De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros
SSU	4–5	$5135	147	179	23600	8400	B11.25/20	B11.25/20	Wau SRL	6–4⅜x5⅛	462	4.5	300	45.9	102–2400	BF	7.35	73.	132	93	36	42¾x2½	52¾x2½
SSUA	4–5	4835	147	179	23300	8100	B11.25/20	B11.25/20	Wau SRL	6–4⅜x5⅛	462	4.5	300	45.9	102–2400	BF	7.35	73.	132	93	36	42¾x2½	52¾x2½
General Mot. T-14	½	425	126	....	4600	2300	B6.00/16	B6.00/16	Own 213	6–3 5/16x4⅛	213	6.0	152	26.3	84–3500	S½	4.11	12.4	80½	46½	44 15/16	36x1¾	54x1¾
T-16	1½–2	525	131	157	11000	3250	B6.00/20	P32x6	Own 213	6–3 5/16x4⅛	313	6.0	152	26.3	84–3500	SF	5.67	41.	86⅜	51½	36	36x1¾	45x2½
T-16H	2	645	139½	181½	12000	3550	B6.00/20	P32x6	Own 213	6–3 5/16x4⅛	213	6.0	152	26.3	84–3500	SF	5.67	41.	107	60	36	36x1¾	45x2½
T-18	2½	815	136	178	13000	3930	P30x5	P32x6	Own 239	6–3 5/16x4⅝	239	5.1	170	26.3	81–3000	SF	5.67	37.3	107	60	33⅞	40x2	45x2½
T-18H	3	895	136	178	14000	4170	B6.50/20	DB6.50/20	Own 239	6–3 5/16x4⅝	239	5.1	170	26.3	81–3000	SF	5.83	37.3	107	60	33⅞	40x2	45x2½
T-23	3	1285	136	196	15000	4400	B7.00/20	DB7.00/20	Own 257	6–3 7/16x4⅝	258	5.1	190	28.3	87–2800	SF	5.83	38.3	107	60	34	40x2	50x2½
T-23H	4	1515	136	196	17500	4750	B7.50/20	DB7.50/20	Own 257	6–3 7/16x4⅝	258	5.1	190	28.3	87–2800	SF	6.50	40.9	107	60	34	40x2	50x2½
T-33	4	1785	136	196	20000	5200	B7.50/20	DB7.50/20	Own 286	6–3⅝x4⅝	286	4.9	205	31.5	90–2600	SF	6.50	40.9	107	60	34	40x2½	50x3
T-33H	5	2135	136	196	22000	6520	B8.25/20	DB8.25/20	Own 286	6–3⅝x4⅝	286	4.9	205	31.5	90–2600	SF	6.43	40.8	107	60	34	40x2½	50x3
T-46	6	2485	136	196	25000	7450	B8.25/20	DB8.25/20	Own 331	6–3¾x5	331	4.7	230	33.7	94–2400	SF	6.43	40.8	107	60	34⅛	45x3	50x3
T-61	7–8	4835	136	196	28000	8390	B9.00/20	DB9.00/20	Own 400	6–4⅛x5	401	4.7	296	40.9	110–2300	SF	8.64	57.3	107	60	34⅛	45x3	54x3½
T-61H	7–8	5175	136	196	32500	8995	B9.00/20	DB9.00/20	Own 400	6–4⅛x5	401	4.7	296	40.9	110–2300	SF	8.50	56.	107	60	34⅛	45x3	54x3½
Gramm 15A	1½–2	565	136	200	9500	3000	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6–3¼x4⅛	205	5.5	135	25.3	61–3100	SF	5.62	36.0	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
25A	1½–2	595	136	200	11500	3200	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6–3¼x4⅛	205	5.5	135	25.3	61–3100	SF	6.3	40.3	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
30A	2–3	625	136	200	11500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Her JXA	6–3⅜x4¼	228	5.3	148	27.3	63–2800	SF	5.66	36.2	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
40A	2½–3½	745	136	200	13000	3650	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68–2800	SF	6.20	39.7	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
45A	2½–4	845	136	200	14000	4000	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68–2800	SF	5.83	37.3	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
50A	3–4	1095	136	198	15000	4600	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68–2800	SF	5.83	37.4	91	55	34⅛	40x2½	54x3
55A	3–4½	1195	136	198	15000	4700	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXC	6–3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73–2800	SF	5.83	37.0	91	55	34⅛	40x2½	54x3
70A	3½–4½	1425	136	198	17000	5200	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6–3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73–2800	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
75A	3½–5	1595	136	198	18000	5300	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXD	6–4x4¼	320	5.63	204	38.4	84–2800	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
85A	4–5½	1795	136	198	20000	5700	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXD	6–4x4¼	320	5.63	204	38.4	84–2800	SF	6.83	51.8	91	55	34⅛	40x2½	54x3
(D)DJX40A	2½–3½	1995	136	200	13000	3950	B6.00/20	B6.00/20	Her DJXB	6–3½x4½	260	14.5	178	29.4	77–2600	SF	5.4	32.6	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
(D)DJX55A	3–4½	2595	136	198	15000	5000	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6–3½x4½	260	14.5	178	29.4	77–2600	SF	5.83	37.0	91	55	34⅛	40x2½	54x3
(D)DJX70A	3½–4½	2845	136	198	17000	5500	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXB	6–3½x4½	260	14.5	178	29.4	77–2600	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
(D)DJX75A	3½–5	2995	136	198	18000	5600	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6–3¾x4½	298	14.5	194	33.8	84–2600	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
(D)DJX85A	4–5½	3195	136	198	20000	6000	B7.50/20	DB7.50/20	Her DJXC	6–3¾x4½	298	14.5	194	33.8	84–2600	SF	6.83	51.8	91	55	34⅛	40x2½	54x3
*EY	3	3595	190	190	16000	6750	B7.50/20	DB7.50/20	Con 20R	6–4⅛x4¾	380	4.7	238	40.8	88–2400	SF	4.5	29.1	156	90	41⅛	44x2½	60x3
*GY	4	4345	190	210	18000	7700	B8.25/20	DB8.25/20	Con 21R	6–4⅜x4¾	428	4.6	268	45.9	100–2200	2F	4.3	27.9	176 7/16	119 7/16	41⅛	44x2½	60x3
GW	5–7½	5175	157	240	28000	9500	B9.00/20	DB9.00/20	Con 21R	6–4⅜x4¾	428	4.1	268	45.9	100–2200	2F	6.3	11.0	128⅛	73⅞	36	46x3	58x3½
(D)GWD	5–7½	6495	157	240	30000	10000	B10.50/20	DB10.50/20	Her Diesel	6–4⅜x5¼	474	....	350	45.9	124–2200	2F	5.75	21.2	128⅛	73⅞	36	46x3	58x3½
*HY	5	6595	210	236	22000	10100	B9.00/20	DB9.00/20	Con 16H	6–4¾x5¾	611	4.1	382	54.1	127–2300	2F	4.0	25.2	198⅛	141⅛	41⅛	44x3	60x4
Hug 15A	1¾–2½	1315	136	156	10500	4100	B6.50/20	DB6.50/20	Wau 6BL	6–3½x4¼	245	5.4	165	29.4	72–3000	SF	6.38	41.9	108¼	69¼	31½	34x2½	48x3
19A	2½–5	1620	136	156	18000	4880	B7.50/20	DB7.50/20	Wau 6BK	6–3¾x4¼	282	5.4	188	33.8	85–3000	SF	4.90	38.9	108¼	69¼	31½	34x2½	48x3
23A	2½–5	2075	156	188	19000	5090	B7.50/20	DB7.50/20	Buda H298	6–3¾x4½	298	5.3	200	33.7	81–2800	SF	4.90	38.9	128¼	89¼	31½	34x2½	48x3
42A	3–6	2660	166	195	22000	6220	B9.00/20	DB9.00/20	Buda K369	6–4 1/16x4¾	369	4.8	234	39.6	99–2800	SF	5.63	50.2	139½	91½	31½	41x2½	48x3
43A	4–8	3365	166	195	26000	7000	B9.75/20	DB9.75/20	Buda K428	6–4⅜x4¾	428	4.8	280	45.9	107–2600	2F	5.77	51.2	139½	91½	31½	41⅞x2½	48x3
70K	3	3990	122	122	21000	8450	B9.00/20	DB9.00/20	Buda K369	6–4 1/16x4¾	369	4.8	234	39.6	99–2800	2F	8.59	67.8	88¾	65	34⅛	41⅞x3	48x3
87K	3½	4875	134	134	24500	8640	B9.75/20	DB9.75/20	Buda K428	6–4⅜x4¾	428	4.8	280	45.9	107–2600	2F	5.93	122	107	84	34⅛	41⅞x3	48x3½
87Q	5	5975	134	134	30750	9600	B11.25/24	DB11.25/24	Buda K428	6–4⅜x4¾	428	4.8	280	45.9	107–2600	2F	6.32	111¼	107	84	34⅛	41⅞x3	48x3½
Indiana 84	....	675	131	180	8500	3100	B6.00/20	B6.00/20	Her OOB	4–3¾x4½	198	5.3	132	22.5	50–2400	SF	5.13	....	83½	51⅝	34	40x2	50x2½
86	1½	695	131	180	12000	3300	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	142	31.5	68–2800	SF	5.63	36.0	83½	51⅝	34	40x2	50x2½
87	2	895	131	180	14000	3900	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	142	31.5	68–2800	SF	6.8	43.5	83½	51⅝	34	40x2	50x2½
95DR	2½	1525	141	186	15000	4650	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXC	6–3¾x4¼	282	5.3	176	33.7	73–2800	2F	6.66	41.2	92	56	34	37x2¼	54x2½
95DRS	3	2020	170	212	18500	5300	P34x7	DP34x7	Her JXD	6–4x4¼	320	5.3	204	38.4	84–2800	2F	6.66	41.0	108	69⅜	34	39½x2½	54x3
17A	3	2300	156	212	17000	6300	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC	6–4x4½	339	4.7	210	38.4	76–2400	SF	6.83	43.0	108	69⅜	34	39½x2½	54x3
17ADR	3	2475	156	212	18000	6350	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC	6–4x4½	339	4.7	210	38.4	76–2400	2F	7.06	44.5	108	69⅜	34	39½x2½	54x3
17	3	2450	170	224	18000	6600	B8.25/20	DB8.25/20	Her YXC	6–4⅜x4¾	428	4.4	283	45.9	94–2200	SF	6.14	38.7	142	83	34⅛	40x2½	54x3
17DR	3	2675	170	224	19000	6700	B8.25/20	DB8.25/20	Her YXC	6–4⅜x4¾	428	4.4	283	45.9	94–2200	2F	6.28	38.6	142	83	34⅛	40x2½	54x3
19DR	3½	3400	170	224	22000	7600	B9.00/20	DB9.00/20	Her YXC	6–4⅜x4¾	428	4.4	283	45.9	94–2200	2F	7.2	52.3	142	83	34⅛	40x2½	54x3
17ASW151	3	3450	188	212	24000	7500	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC	6–4x4½	339	4.7	210	38.4	76–2400	WF	6.4	40.3	168	101	34⅛	39½x2½	52x4
17SBT251	4	3500	188	224	28000	8850	P34x7	DP34x7	Her YXC	6–4⅜x4¾	428	4.4	283	45.9	94–2200	SF	6.1	37.8	168	101	34⅛	40x2½	52x4
17SW251	4	3900	188	224	28000	9500	P34x7	DP34x7	Her YXC	6–4⅜x4¼	428	4.4	283	45.9	94–2200	WF	6.2	38.1	168	101	34⅛	40x2½	52x4
International C1	½	415	113	125	4400	2220	B6.00/16	B6.00/16	Own HD	6–3 3/16x4⅛	213	5.7	151	26.3	79–3400	SF	4.18	12.8	55 13/16	29¼	43¼	36½x1¾	51x1¾
C5	½	415	113	125	4400	2120	B6.00/16	B6.00/16	Wau FK	4–3¼x4	133	6.0	96	16.9	35–2700	SF	4.18	12.8	55 13/16	29¼	43¼	36½x1¾	51x1¾
C15	1	545	136	136	6500	2800	B6.50/16	B6.50/16	Own HD2	6–3 5/16x4⅛	213	5.7	151	26.0	79–3400	SF	5.28	16.2	94¼	52¼	43 5/16	36½x1¾	54x2¼
C20	1½	590	133	157	8300	3089	B6.00/20	B6.00/20	Wau XAH	4–3⅝x4½	186	4.6	124	21	42–2400	SF	6.17	39.5	94⅜	52⅜	32 1/16	40x2	46x2½
C30	1½	610	133	157	11500	3210	P30x5	P32x6	Own HD3	6–3 5/16x4⅛	213	5.7	151	26.3	79–3400	SF	6.17	39.5	94⅜	52⅜	32 1/16	40x2	46x2½
(c.o.e.) C300	1½	695	99	117	12000	3345	P30x5	P32x6	Own HD4	6–3 5/16x4⅛	213	5.7	151	26.3	79–3400	SF	6.17	39.5	127½	83½	32	44x2½	50x2½
C35	1½–2	795	136	175	12500	3629	P30x5	P32x6	Own FAB3	6–3 7/16x4	223	5.4	160	28.3	78–3400	SF	6.5	41.6	94⅜	52⅜	32 1/16	40x2	46x2½
C40	2–3	1145	145	185	14500	4386	B6.50/20	DB6.50/20	Own FAB3	6–3 7/16x4	223	5.4	160	28.3	78–3400	SF	6.5	48.9	101⅜	61⅜	34	40x2	54x3
C50	3–4	1835	145	185	17000	5550	P32x6	DP32x6	Own FBB	6–3⅝x4½	279	4.7	191	31.5	83–2900	SF	6.5	47.8	102¼	59¾	34⅛	42x3	54x3
C55	3½–4½	2490	140	210	21500	6606	P34x7	DP34x7	Own FBB3	6–3¾x4½	298	5.7	214	33.7	90–2800	SF	7.2	52.9	97¼	54¾	34¼	42x3	56x3
C60	4–5	2615	140	210	21500	6685	P34x7	DP34x7	Own FBB3	6–3¾x4½	298	5.7	214	33.7	90–2800	2F	8.5	62.5	97¼	54¾	34¼	42x3	56x3
A7	5–7½	6500	160	225	37000	11590	B9.75/20	DB9.75/20	Own FDB	6–4½x5½	525	4.5	358	48.6	123–2200	2F	6.38	57.3	106	72	34	48x3	56x3
A8	7½	6600	160	225	37000	11590	B9.75/20	DB9.75/20	Own FDB	6–5x5½	648	4.4	460	60.0	140–2100	2F	6.38	57.3	106	72	34	48x3	56x3
La France Rep. C-3	2–2½	1905	177	207	13000	4900	B7.00/20	DB7.00/20	Wau 6BK	6–3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85–3200	SF	6.80	43.5	144	91	34	42x2½	57½x2½
D-4	2½–3	2055	177	207	15000	5150	B7.00/20	DB7.00/20	Wau 6BK	6–3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85–3200	SF	6.80	44.2	144	91	34	42x2½	57½x2½
E-4	3–4	2305	177	207	17000	5475	B7.50/20	DB7.50/20	Wau 6BK	6–3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85–3200	SF	7.40	47.0	144	91	34	42x2½	57½x2½
F-4	3½–4½	2915	177	207	22000	6525	B8.25/20	DB8.25/20	Wau 6MK	6–4⅛x4¾	381	6.1	257	41.0	85–2500	SF	7.80	54.6	144	91	34	42x2½	54x3
H-6	4–5	3175	177	207	22000	7175	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6–4⅛x4¾	381	6.1	257	41.0	85–2500	2F	8.40	58.8	144	91	34	42x2½	54x3
Mack Jr. 1M	....	535	118	118	4500	2250	B6.00/16	B6.00/16	Own MR209	6–3 3/16x4⅜	209	5.4	144	24.3	72–3000	S½	4.27	12.0	63	26	34	36¾x1¾	55½x2
Jr. 10M	....	665	139	190	10000	2955	B6.00/20	P32x6	Own MR209	6–3 3/16x4⅜	209	5.4	144	24.3	72–3000	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
Jr. 20M	....	825	139	190	11500	3541	B6.00/20	DB6.00/20	Own MR228	6–3⅜x4¼	228	5.4	150	27.3	74–3000	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
Jr. 30M	....	1035	142	190	13500	3827	B6.50/20	DB6.50/20	Own MR268	6–3⅜x5	268	5.24	175	27.3	85–3000	SF	5.83	39.2	108½	60½	34	36x2¼	50x2½
Jr. 30MS	....	1105	142	190	14500	4077	B6.50/20	DB6.50/20	Own MR268	6–3⅜x5	268	5.24	175	27.3	85–3000	SF	5.83	39.2	108½	60½	34	36x2¼	50x2½
Jr. 30MT	....	1475	120	190	14500	4150	B7.00/20	DB7.00/20	Own MR268	6–3⅜x5	268	5.24	175	27.3	85–3000	SF	5.83	39.2	126½	75	34	36x2¼	50x2½
EH	....	2250	146	194	....	5400	B7.00/20	DB7.00/20	Own BG	6–3⅝x5	309	5.4	202	31.5	90–3000	SF	5.74	43.3	150	102	33¼	44x2½	54x3
BG	....	3000	138	192	....	5400	P32x6	DP32x6	Own BG	6–3⅝x5	309	5.4	202	31.5	90–3000	SF	5.44	26.8	120	72½	33 5/16	42x2½	54x3
(c.o.e.) EC	....	3350	108	162	....	6650	P32x6	DP32x6	Own BG	6–3⅝x5	309	5.4	202	31.5	90–3000	SF	5.44	26.8	150	102	33 5/16	44x2½	54x3
BF	....	3750	156	210	....	6700	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6–3⅞x5	354	5.4	237	36.0	100–2800	SF	6.12	29.7	132	102½	33 7/16	44x2½	54x3½
BF	....	4000	156	210	....	7000	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6–3⅞x5	354	5.4	237	36.0	100–2800	2F	7.01	33.9	132	102½	33 7/16	44x2½	54x3½
(c.o.e.) EB	....	3900	108	162	....	7300	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6–3⅞x5	354	5.4	237	36.0	100–2800	SF	6.33	45.1	150	102	33 7/16	44x2½	54x3½
(c.o.e.) EB	....	4150	108	162	....	7600	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6–3⅞x5	354	5.4	237	36.0	100–2800	2F	7.54	60.9	150	102	33 7/16	44x2½	54x3½
AB	....	4000	156	210	....	6900	P34x7	DP34x7	Own AB	4–4¼x5	283	4.8	192	28.9	65–2100	CD	7.72	37.4	120	102½	33¼	42¼x3	48x3
AB	....	4200	156	210	....	7300	P34x7	DP34x7	Own AB	4–4¼x5	283	4.8	192	28.9	65–2100	2F	7.54	36.6	120	102½	33¼	42¼x3	56⅛x3½
BM	....	4700	157	211	....	7900	B9.00/20	DB9.00/20	Own CE	6–4x5½	414	5.2	270	38.4	108–2400	2F	5.05	49.4	150	102½	33¼	44x2½	54x3½
(c.o.e.-15) CH	....	4950	132	180	....	9000	B9.00/20	DB9.00/20	Own CE	6–4x5½	414	5.2	270	38.4	108–2400	2F	7.01	49.4	180	130	33¼	50x3	50½x3½
BX	....	6250	171	225	....	9400	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6–4¼x5½	468	5.2	310	43.4	117–2400	CD	5.67	55.2	180	120	33 3/16	53 5/16x3	54x3
BX	....	5600	171	225	....	9300	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6–4¼x5½	468	5.2	310	43.4	117–2400	2F	5.05	49.4	180	120	33 3/16	53 3/16x3	56⅛x3½
(c.o.e.-15) CJ	....	5750	132	180	....	10200	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6–4¼x5½	468	5.2	310	43.4	117–2400	2F	7.54	53.1	180	120	33¼	53⅜x3	56⅛x3½
AK	....	5500	162	228	....	9500	B10.50/24°	DB10.50/24°	Own AC	4–5x6	471	4.0	300	40.0	74–1600	2F	7.43	47.7	132	93	37½	48x3½	56x4
Mar.-Herr. B5-4	1½–3	1345	132	....	....	4040	B6.00/20	DB6.00/20	Ford V8	8–3 1/16x3¾	221	5.3	138	30	80–3800	SF	6.6	85.5	101 9/32	58	38	36½x2	50x2½
**B10-4	2–2½	2490	143	Opt	....	4430	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6–3⅝x4¼	263	5.4	182	31.5	78–2800	SF	6⅗	82.4	90	60	34	42x2½	50x2½
**B20-4	2½–3	2820	143	Opt	....	4665	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6–3¾x4¼	282	5.3	196	33.7	84–2800	SF	6⅗	96.9	90	60	34	42x2½	50x2½
**B30-4	3–3½	3250	143	Opt	....	5155	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXD	6–4x4¼	320	5.3	224	38.4	95–2800	SF	6⅘	99.8	90	60	34	42x2½	50x3
**B40-4	3½–4	4550	158	Opt	....	7000	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC3	6–4¼x4½	383	5.0	260	43.3	106–2800	SF	6⅙	105.	108	72	34	44x3	52x3
**B50-4	4–5	4875	158	Opt	....	7895	B9.00/20	DB9.00/20	Her WXC3	6–4¼x4½	383	5.0	260	43.3	106–2800	SF	7⅘	133.	108	72	34	44x3	52x3
**B60-4	5–6	6500	161	Opt	....	8785	B9.00/20	DB9.00/20	Her RXB	6–4½x5¼	500.	4.5	330	48.6	110–2200	2F	7.27	130.	108	72	34	48x3	52x3½
B5-6	3–6	2425	154	....	....	5563	B6.00/20	DB6.00/20	Ford V8	8 1/16–3x3¾	221	5.3	138	30	80–3800	FS	6.6	85.3	149	80½	38½	36½x2	48x2½

*Chasis con doble arco en el bastidor.

Ayuntamiento de Madrid



PACKARD

presenta un nuevo modelo

de SEIS CILINDROS

Animada por el extraordinario éxito del Packard 120, la fábrica más antigua y grande de finos automóviles de la América, ha ensanchado su radio de acción, añadiendo a su surtido el nuevo Packard Seis de precio módico. Este nuevo modelo tiene 2,92 m. (115″) de distancia entre los ejes. Su motor desarrolla 100 c. de f., con admirable economía en consumo de combustible y lubricante. Sus frenos hidráulicos, están perfectamente protegidos contra los elementos exteriores y la suspensión independiente de sus ruedas delanteras es del establecido tipo Packard Safe-T-fleX.

Packard ofrece cuatro modelos de finos automóviles, en cuatro distintas categorías de precios: el Packard Seis, el Packard 120, el Packard Super Ocho y el Packard Doce.

PACKARD MOTORS EXPORT CORPORATION
1861 Broadway, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: *Packardcar*

Ayuntamiento de Madrid

Camiones . . . . . .

Precios de lista, entrega en la fábrica

El precio mostrado es el precio de lista al por menor, en la fábrica, por el chasis normal, sin compartimiento de conductor ni carroceria o caja. Los equipos especiales o a elección son a precio adicional. El equipo de neumáticos es lo mínimo y estas especificaciones no reflejan la escala de semejantes equipos ofrecidos por los fabricantes de los modelos anotados. Cuando una sola anotación comprende dos o más camiones, las características de todos ellos son las mínimas en peso, desmultiplicación y muelles. El precio indicado es por el camión más barato

Marca y modelo	Información general: Capacidad en toneladas	Precio del chasis	Distancia normal entre los ejes	Máxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Tamaños de los neumáticos: Delanteros	Traseros	Motor: Marca y modelo	No. de cilindros Diám. int. de cil. y carrera de émbolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Eje trasero: Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones: En alta	En baja	Dimensiones de la caja: De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Muelles: Delanteros	Traseros
†Oldsmobile....EXA	1½	$575	131	131	12300	3060	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x4⅛	213.3	6.1	152	26.3	84-3500	SF	5.43	39.3	86⅜	51½	36	36x1¾	45x2½
.....EXB	1½	600	157	157	12300	3125	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x4⅛	213.3	6.1	152	26.3	84-3500	SF	5.43	39.3	77.1	112⅜	36	36x1¾	45x2½
Reo.....6 AP	½	445	118	118	4500	2185	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3⅜x4⅜	209	5.4	145	24.3	70-2800	S½	4.27	12	62 23/64	25⅝	47½	36¾x1¾	55½x2
.....1A4-1C4	1-1½	595	139	166	9500	2785	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x4⅜	209	5.4	145	24.3	70-2800	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
.....1B4-1D4	1½-2½	695	139	166	11500	3232	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x4¼	228	5.4	150	27.3	73-3000	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
.....2D4M	2-3	1075	166	190	14500	3970	B6.50/20	DB6.50/20	Own S228	6-3⅜x4¼	228	5.4	150	27.3	73-3000	SF	5.83	39.2	163½	121½	34	36x2¼	50x2½
.....2D4MH	2-3½	1155	166	190	14500	4020	B6.50/20	DB6.50/20	Own S-3L	6-3⅝x5	268	5.58	160	27.3	81-2800	SF	5.83	39.2	163½	121½	34	36x2¼	50x2½
.....2B4-2D4	2-3	925	142	166	13500	3865	B6.50/20	DB6.50/20	Own	6-3⅝x5	268	5.58	178	27.3	83-2800	SF	5.83	39.2	102½	60½	34	36x2¼	50x2½
.....2H5-2J5	2-4	1195	142	166	15000	4286	B6.50/20	DB6.50/20	Own	6-3⅝x5	268	5.58	178	27.3	75-2800	2F	6.6	39.9	102½	60½	34	36x2¼	50x2½
.....3H5-3J5-3K5	3-5	1745	153	185	18000	6280	B7.50/20	DB7.50/20	Own	6-3⅝x5	309	5.44	204	31.5	85-2800	SF	6.14	40.5	104¾	67¾	34	44x3	54x3
.....4H5-4J5-4K5	4-6	2775	156	190	22000	7270	B8.25/20	DB8.25/20	Buda	6-4⅜x4¾	428	4.75	284	45.9	104-2600	2F	8.51	55.6	98⅞	67⅞	34	44x3	56x3½
.....1A4H-1C4H	1½	641	139	166	9500	3070	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x4¼	228	5.4	150	27.34	73-3000	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
.....1B4H-1D4H	1½-2½	775	139	166	11500	3328	B6.00/20	P32x6	Own	6-3⅜x5	268	5.58	160	27.34	81-2800	SF	5.83	39.2	99½	57½	34	36x1¾	48x2¼
.3HR5-3JR5-3KR5	3-5	2065	153	185	20000	6470	B7.50/20	DB7.50x20	Own	6-3⅝x5	309	5.44	204	31.5	87.5-2800	2F	8.5	51.5	104¾	67¾	34	44x3	54x3½
.....4-50, 4-75	½-¾	§555	114	120	.....	.....	B6.00/16	B6.00/16	Own	4-3 1/16x4⅜	140	5.40	....	16.26	44-2800	SF	4.55	11.5	.....	.....	....	36¾x1¾	54x1¾
.....6-50, 6-75	½-¾	§555	114	120	.....	.....	B6.00/16	B-6.00/16	Own	6-3 1/16x4⅜	209	5.40	....	24.38	70-2800	¾F	4.55	12.8	.....	.....	....	.....	.....
‡Schacht.....8-A	1½	995	130	194	11000	4100	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	BF	5.67	36.3	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....10-A	2	1095	138	200	12000	4350	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	BF	5.67	36.3	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....12-A	2-3	1295	148	177	15000	4675	P32x6	PD32x6	Her JXB	6-3⅝x4½	263	5.4	164	31.5	68-2800	BF	5.83	43.9	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....15-A	2½-3½	1495	151	205	15500	5075	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73-2800	BF	6.06	38.5	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....18-A	2½-4	1895	151	205	15500	5075	B7.50/20	DB7.50/20	Her	6-4x4¼	320	4.7	204	38.4	84-2800	BF	6.06	38.5	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....20-A	3-5	2095	165	205	16000	5600	B8.25/20	DB8.25/20	Her	6-4x4¼	320	4.7	204	38.4	84-2800	BF	6.06	38.5	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....25-A	3½-5½	2595	166	206	19500	5790	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC2	6-4⅛x4½	360	4.7	238	40.3	85-2400	BF	6.02	39.2	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....28-A	4-5½	2895	145	206	23000	6600	B9.00/20	DB9.00/20	Her	6-4¼x4½	383	4.7	265	43.3	106-2800	BF	6.83	43.8	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
.....35-A	5-7	3595	134	227	24000	7800	B9.00/20	DB9.00/20	Her WXC2	6-4⅛x4½	383	4.7	265	43.3	106-2800	2F	8.00	52.0	Opt..	Opt..	31½	46x2½	50x3
Sterling..FB50 De L	2-2½	1905	177	207	13000	4900	B7.00/20	DB7.00/20	Wau 6BK	6-3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	6.80	43.5	144	91	34	42x2½	57½x2½
.....FB60 De L	2½-3	2055	177	207	15000	5150	B7.00/20	DB7.00/20	Wau 6BK	6-3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	6.80	44.2	144	91	34	42x2½	57½x2½
.....FB70 De L	3-4	2305	177	207	17000	5475	B7.50/20	DB7.50/20	Wau 6BK	6-3¾x4¼	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	7.40	47.0	144	91	34	42x2½	57½x2½
.....FB80	3½-4½	2915	177	207	22000	6525	B8.25/20	DB8.25/20	Wau 6MK	6-4⅛x4¾	381	6.1	257	41.0	85-2500	SF	7.80	54.6	144	91	34	42x2½	54x3
.....FD90	4-5	3175	177	207	22000	7175	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6-4⅛x4¾	381	6.1	257	41.0	85-2500	2F	8.40	58.8	144	91	34	42x2½	54x3
.....FD97	5-6	4825	195	225	26000	8235	B9.75/20	DB9.75/20	Wau 6SRL	6-4⅜x5⅛	462	4.6	302	46.0	102-2400	2F	9.41	62.9	171	107	34	48x3	54x3
.....FB60WH	2½-3	2985	177	207	15000	5775	B7.00/20	DB7.00/20	W H 6BKH	6-3¾x4¼	282	6.2	185	33.8	75-2500	SF	6.8	44.2	144	91	34	42x2½	57½x2½
.....FB70WH	3-4	3230	177	207	17000	6100	B7.50/20	DB7.50/20	W H 6BKH	6-3¾x4¼	282	6.2	185	33.8	75-2500	SF	7.4	47.0	144	91	34	42x2½	57½x2½
Stewart.....40HE	½	495	113	113	4600	2110	6.00/16	6.00/16	Wau	4-3¼x4	133	5.8	98	16.9	35-2400	SF	4.27	12.	77½	44	32⅛	38½x1¾	50x2
.....60HE	¾	545	128	128	.....	2325	B6.00/16	B6.00/16	Con	6-3x4	170	6.2	120	21.6	60-2800	SF	5.1	14.4	94	52	32	38½x1¾	50x2
.....45H	1½	595	142	176	.....	3205	B6.00/20	B6.00/20	Wau	6-3⅜x4⅛	222	5.0	147	27.3	65-2800	SF	5.6	35.1	105⅜	62⅞	32	38½x2¼	50x2½
.....46HE	1½-2	695	134	176	.....	3310	B6.50/20	B6.50/20	Wau	6-3⅜x4¼	228	5.0	155	27.3	65-2800	SF	5.6	35.8	92	51⅝	32⅛	38½x2¼	50x2½
.....47HE	2	895	134	190	.....	4070	B6.50/20	DB6.50/20	Wau	6-3⅜x4¼	228	5.0	155	27.3	65-2800	SF	6.37	40.	92	51⅝	32⅛	38½x2¼	50x2½
.....50HE	2½	1095	134	190	.....	4250	6.50/20	6.50/20	Wau	6-3½x4¼	245	5.4	165	29.4	70-2800	SF	6.37	40.	106⅜	64⅝	32⅛	38½x2¼	50x3
.....48HE	2½	1395	145	190	.....	4570	B7.00/20	DB7.00/20	Wau	6-3½x4¼	245	5.4	165	29.4	70-2800	SF	7.16	43.6	109¾	64⅝	32⅜	38½x2¼	50x3
.....49HE	3	1695	145	220	.....	5325	B7.00/20	DB7.00/20	Wau	6-3¾x4¼	282	5.4	190	33.7	80-2800	SF	7.16	43.6	121⅝	71½	32¼	40x3	50x3
.....58XE	3½	2490	160	235	.....	6250	B7.50/20	DB7.50/26	Wau	6-4¼x4¾	404	5.2	250	43.4	88-2500	SF	7.16	43.6	121⅝	71½	32¼	40x3	56x3
.....18XSE	3½	2890	160	235	.....	6800	B7.50/20	DB7.50/20	Wau	6-4¼x4¾	404	5.2	250	43.4	88-2500	WF	7.25	50.7	121⅝	71½	32¼	40x3	56x3
.....38-6E	3½-5	4090	170	241	.....	7600	B9.00/20	DB9.00/20	Wau	6-4⅜x5⅛	462	4.6	300	46.0	100-2000	WF	7.25	48.	128⅛	75⅝	32¼	40x3	56x3
.....38-8E	3½-5	4090	170	241	.....	7600	B9.00/20	DB9.00/20	Lyc	8-3¾x4¾	420	5.2	300	45.0	130-2800	WF	7.25	48.	128⅛	73⅞	32¼	40x3	56x3
.....31XE	5-6	5490	165	235	.....	9340	B9.75/20	DB9.75/20	Wau	6-4⅝x5⅛	517	4.5	330	51.3	110-2000	WF	8.2	148.	128⅝	73⅞	34	40x3	56x4
.....D10E	1½-2	1695	140	176	.....	3920	B6.50/20	DB6.50/20	Wau Hess	4-3¾x4¾	210	6.0	125	22.5	45.....	SF	5.14	45.8	57⅜	38⅛	32⅛	38½x2¼	50x2½
.....D30E	3-4	2990	145	220	.....	5485	B7.00/20	DB7.00/20	Wau Hess	6-3¾x4¼	282	6.0	190	33.8	75.....	SF	7.16	43.6	109¾	64⅝	32⅜	38½x2¼	50x3
Studebaker "Std." Ace	1½-2	595	125	157	.....	3230	B6.00/20	P32x6	Own	6-3¼x4⅜	217	6.0	160	25.4	75-3200	SF	5.57	35.6	89⅝	52⅝	34	36x2	45x2½
Forw'd Control Ace	1½-2	635	101	125	.....	3030	B6.00/20	P32x6	Own	6-3¼x4⅜	217	6.0	160	25.4	75-3200	SF	5.57	35.6	97¼	60	34	36x2	45x2½
......"Std." Boss	2-3	945	133	175	.....	4140	B6.50/20	DB6.50/20	Wau BM	6-3⅝x4¼	263	5.3	173	31.0	78-2800	SF	6.8	43.5	97¼	60	34	39x2	56x3
For'd Control Boss	2-3	945	101	157	.....	3885	B6.50/20	DB6.50/20	Wau BM	6-3⅝x4¼	263	5.3	173	31.0	78-2800	SF	6.8	43.5	97¼	60	34	39x2	56x3
.....Mogul	2½-3½	1475	141	183	.....	5200	B6.50/20	DP32x6	Wau BK	6-3¾x4¼	282	5.25	191	33.7	84-2800	SF	6.83	51.8	97⅞	60	34⅛	39x2½	56x3
.....Chief	3-4	1845	141	183	.....	6035	B6.50/20	DP32x6	Wau 6-110-358	6-4x4¾	358	5.1	254	38.5	110-2800	SF	6.83	53.8	97⅞	60	34⅛	39x2½	56x3
*Terraplane Util. Ch.	½	580	115	115	2840	2000	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3x5	212	6.0	....	21.6	88-3800	S½	4.56	11.0	71	30	53	32½	52
.....Chassis	¾	445	115	115	2000	2000	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3x5	212	6.0	....	21.6	88-3800	S½	4.11	2.42	.....	.....	....	32½	52
White.....703	1-2	1240	136	214	.....	4450	B7.00/20	B7.00/20	Own 11A	6-3⅜x4½	270	5.5	195	30.5	81-3000	SF	5.88	36.5	93⅞	60¼	34	39x2¼	50x2½
.....704	1½-2½	1350	136	214	.....	4740	B7.00/20	DB7.00/20	Own 11A	6-3⅜x4½	270	5.5	195	30.5	81-3000	SF	6.86	42.6	93⅞	60¼	34	39x2¼	50x2½
.....704A	2-4	1425	136	214	15000	4855	B7.50/20	DB7.50/20	Own 11A	6-3⅜x4½	270	5.5	195	30.5	81-3000	SF	6.86	42.6	93⅞	60¼	34	39x2¼	50x2½
.....709	2½-4	1940	136	214	.....	5543	B7.50/20	DB7.50/20	Own 11A	6-3⅜x4½	270	5.5	195	30.5	81-3000	SF	7.14	44.8	93⅞	60¼	34	39x2¼	54x3
.....704K	8-10	1850	136	160	.....	5520	B7.00/20	DB7.00/20	Own 11A	6-3 1/16x4½	270	5.5	195	30.5	81-3000	SF	6.43	61.2	98¼	60¼	34	39x2¼	54x3
.....720	5-7	4175	134	212	.....	8200	B9.00/20	DB9.00/20	Own 14A	6-4x5¼	396	5.0	270	38.4	112-2400	2F	7.95	50.6	97	60	34	41x2½	54x3½
.....722	6½-8½	5150	134	212	.....	9300	B9.75/20	DB9.75/20	Own 15A	6-4 1/16x5¼	460	5.0	320	44.6	123-2400	2F	7.74	49.3	97	60	34	42x3	56x3½
.....720T	5-7	4175	134	156	.....	8100	B9.00/20	DB9.00/20	Own 14A	6-4x5¼	396	5.0	260	38.4	100-2400	2F	7.95	50.6	92	60	34	41x2½	50x3½
.....712	3-5	2500	154	190	.....	6500	B8.25/20	DB8.25/20	Own 13A	6-3 13/16x4½	303	5.9	215	34.3	90-2800	SF	5.71	43.3	134¾	84¼	34	41x2½	54x3
.....718	3-5½	2990	154	190	.....	6830	B9.00/20	DB9.00/20	Own 16A	6-3⅞x4½	318	5.5	230	36.0	92-2800	2F	7.95	60.3	116½	84	34	41x2½	54x3
.....640	3-4½	6100	180	214	.....	10185	B9.00/20	DB9.00/20	Own 5A	6-4⅝x5¾	580	4.6	385	51.3	130-2050	SF	5.18	33.2	156¾	91¾	34⅜	42x3	56x3½
.....640K	3-4½	6300	180	214	.....	10365	B9.00/20	DB9.00/20	Own 5A	6-4⅝x5¾	580	4.6	385	51.3	130-2050	SF	5.18	32.2	172	107	34⅜	42x3	56x3½
.....730	7-9	6000	162	180	.....	10900	B9.75/20	DB9.75/20	Own 10AB	12-3⅝x3 13/16	465	6.2	317	63.0	128-2600	SF	6.29	....	236	138	34	46x3	56x3½
.....641	3½-6	6450	180	214	.....	10460	B9.75/20	DB9.75/20	Own 5A	6-4⅝x5¾	580	4.6	385	51.3	130-2050	2F	7.16	44.5	156¾	91¾	34⅜	42x3	56x3½
.....641K	3½-6	6650	180	214	.....	10660	B9.75/20	DB9.75/20	Own 5A	6-4⅝x5¾	580	4.6	385	51.3	130-2050	2F	7.16	44.5	172	107	34⅜	42x3	56x3½
.....731	8-10	6800	162	180	.....	11400	B10.50/20	DB10.50/20	Own 10AB	12-3⅝x3 13/16	465	6.2	317	63.0	128-2600	2F	6.66	....	236	138	34	46x3	56x3½
.....642	4-7½	6750	180	214	.....	10910	B9.75/24	DB9.75/24	Own 5A	6-4⅝x5¾	580	4.6	385	51.3	130-2050	2F	10.2	63.4	156¾	91¾	34⅜	42x3	51⅞x5
Willys.....37	⅜	325	100	100	2750	1584	B5.25/17	B5.25/17	Own 77	4-3⅛x4⅜	134	5.7	100	15.6	48-3200	S½	4.30	12.5	43 23/64	20½	33 11/16	30x1¾	46x1¾
.....915A	1½-2	565	136	200	9500	3000	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6-3¼x4⅛	205	5.5	135	25.3	61-3100	SF	5.62	36.0	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
.....925A	1½-2	595	136	200	11500	3200	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6-3¼x4⅛	205	5.5	135	25.3	61-3100	SF	6.3	40.3	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
.....930A	2-3	625	136	200	11500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Her JXA	6-3⅜x4¼	228	5.3	148	27.3	63-2800	SF	5.66	36.2	91	55	34⅛	36x2¼	45x2½
.....940A	2½-3½	745	136	200	13000	3650	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	6.2	39.7	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.....945A	2½-4	845	136	200	14000	4000	B6.00/20	B6.00/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	5.83	37.3	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.....950A	3-4	1095	136	198	15000	4600	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3⅝x4¼	263	5.4	164	31.5	68-2800	SF	5.83	37.4	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....955A	3-4½	1195	136	198	15000	4700	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73-2800	SF	5.83	37.0	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....970A	3½-4½	1425	136	198	17000	5200	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3¾x4¼	282	5.35	176	33.7	73-2800	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....975A	3½-5	1595	136	198	18000	5300	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXD	6-4x4¼	320	5.63	204	38.4	84-2800	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....985A	4-5½	1795	136	198	20000	5700	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXD	6-4x4¼	320	5.63	204	38.4	84-2800	SF	6.83	51.8	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....(D)DJX940A	2½-3½	1995	136	200	13000	3950	B6.00/20	B6.00/20	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.14	32.6	91	55	34⅛	40x2½	50x2½
.....(D)DJX955A	3-4½	2595	136	198	15000	5000	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.83	37.0	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....(D)DJX970A	3½-4½	2845	136	198	17000	5500	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXB	6-3½x4½	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....(D)DJX975A	3½-5	2995	136	198	18000	5600	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6-3¾x4½	298	14.5	194	33.75	84-2600	SF	6.16	46.7	91	55	34⅛	40x2½	54x3
.....(D)DJX985A	4-5½	3195	136	198	20000	6000	B7.50/20	DB7.50/20	Her DJXC	6-3¾x4½	298	14.5	194	33.75	84-2600	SF	6.83	51.8	91	55	34⅛	40x2½	54x3

* Otros precios de lista del Terraplane son: expreso pick-up con compartimiento $560; chasis y compartimiento $530; sedán de reparto $685 y vagón de estación $750.

ABREVIACIONES—

NEUMATICOS
B—Balón
DB—Balones dobles
P—De alta presión
DP—De alta presión dobles
Bastidor de doble arco

MOTORES
Own—Propio
Con—Continental
Her—Hercules
Wau—Waukesha
Wis—Wisconsin
Cum—Cummings (diésel)
Wau-H—Waukesha-Hesselman

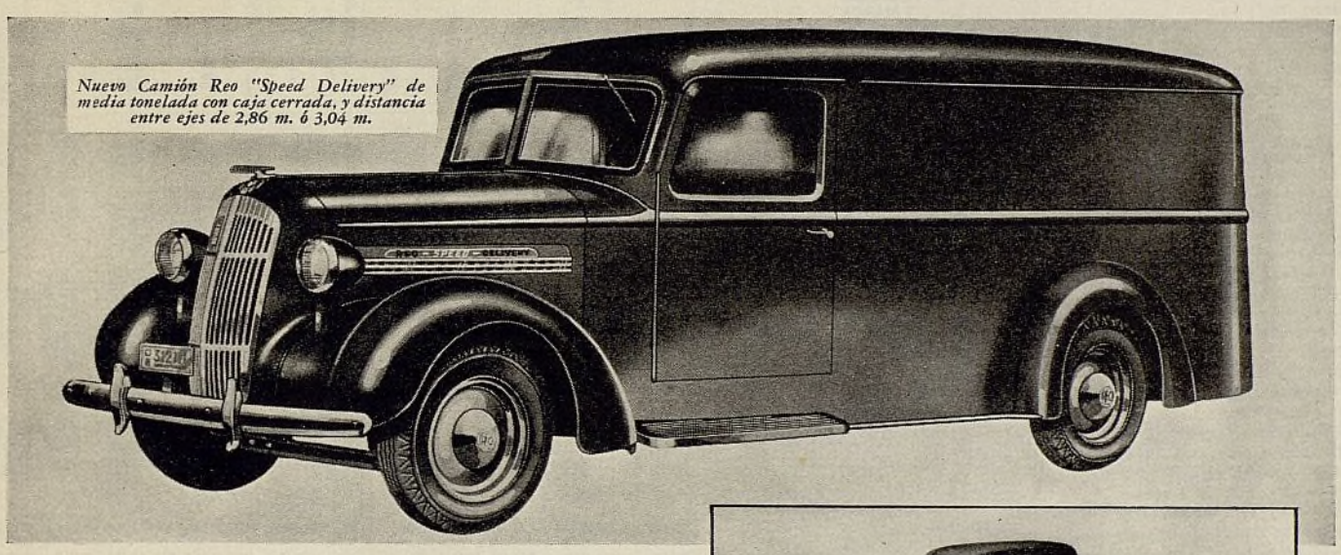
EJE TRASERO
B—Cónico
D—Muerto
W—Tornillo sin fin
C—Cadena
S—Cónico helicoidal
½—Semiflotante
F—Completamente flotante
2—Reducción doble.

† En la página 86 se indican las adicionales elecciones a modelos de neumáticos.

Ayuntamiento Madrid

REO *Anuncia los*

NUEVOS CAMIONES DE REPARTO "SPEED DELIVERY" EN LA CATEGORÍA DE PRECIOS MÁS BAJOS!



Nuevo Camión Reo "Speed Delivery" de media tonelada con caja cerrada, y distancia entre ejes de 2,86 m. ó 3,04 m.

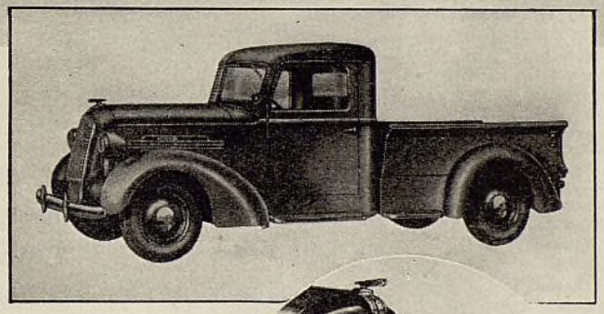
REO da ahora otro paso importante en su marcha de progreso de 32 años al presentar los Camiones Reo "Speed Delivery", de media tonelada y tres cuartos de tonelada de capacidad, a precios sensacionales.

Estos vehículos veloces, que se construyen de dos distancias entre ejes y provistos de potentes motores de cuatro o seis cilindros, abren un amplio nuevo mercado para los agentes de Reo de todas partes.

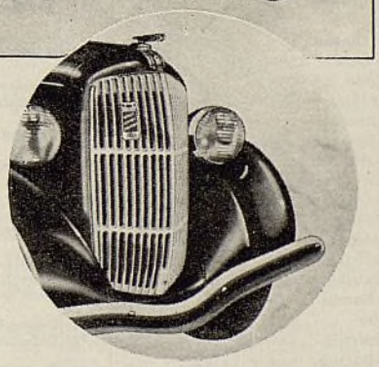
Por la calidad de su construcción, adaptabilidad de su potencia, economía de funcionamiento y gran espacio de carga, estos camiones están llamados a llenar las necesidades, por lo menos, de la tercera parte de los compradores de camiones. Los ofrecemos ahora con caja cerrada corriente de forma aerodinámica y con caja abierta, además de ofrecer solamente el chassís o el chassís con garita.

Desde hace muchos años la competencia técnica de Reo se ha circunscrito a producir el mejor ramo de vehículos automóviles comerciales que hay en la industria. Reo originó el célebre Speedwagon Reo — un camión construído para marchar velozmente con seguridad, economía y prolongada duración. Y los autobuses y remolques de tractor Reo vienen sentando récords muy notables de funcionamiento en todas partes del mundo.

Ahora, más que nunca, la agencia de los camiones Reo presenta una oportunidad incomparable para hacer un negocio lucrativo. El ramo actual de camiones Reo abarca modelos que varían desde el "Speed Delivery" de ½ tonelada hasta aquellos para camionaje pesado de 18.000 kilos (40.000 libras) de capacidad bruta, con distancias entre ejes de 2,87 a 6,10 m. (113 a 240 pulgadas). Quedan aún disponibles excelentes territorios para agentes idóneos. Escriba o cablegrafíe, hoy mismo, pidiendo las especificaciones detalladas e impresos descriptivos.



La excepcional economía y gran espacio de carga hacen que este nuevo Camión Reo "Speed Delivery", de media tonelada, con caja abierta, sea inmejorable para servicio de reparto.



Vista del radiador del Camión Reo "Speed Delivery", con su forma distintiva aerodinámica.

•

REO MOTOR CAR COMPANY, Lansing, Michigan, U. S. A.

CABLEGRAMAS: "REOCO LANSING"

Ayuntamiento de Madrid

Características Mecánicas de

ABREVIACIONES:

- •—Amplificador al vacío
- •″—A eleción
- •••—Prest-O-Lite y Delco
- ‡—Sedán de 5 pas.
- §—Largo total
- ‡‡—Sedán de 7 pas.
- §§—Amplificador de freno al vacío
- ††—Se aplica al Std. 7.00 x 15 en Custom
- •—Antes la N.A.C.C.
- **2-P**—De dos placas
- **(a)**—Articulaciones universales interiores Weiss y exteriores Rzeppa.
- **A-Lite**—Auto-Lite
- **B&B**—Borg & Beck
- **Br-L**—Brown-Lipe
- **C&L**—Leva y palanca
- **C & R**—Leva y rodilo
- **Ch**—Chandler-Groves
- **Cli**—Climax
- **Col**—Columbia
- **d**—Dual
- **D-R**—Delco-Remy
- **D-L**—Detroit Lubricator
- **Det**—Detroit Gear
- **Detrt**—Universal Products Co.
- **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**—Hydráulico
- **In-Fw**—Fr. int. en 4 ruedas
- **In-F&R**—Interiores en la rueda delanteras y transeras
- **In-Rw**—Interiores en las ruedas transeras
- **IPS**—Suspensión plana independiente
- **Lav**—Lavine Gear Co.
- **Lyco**—Lycoming
- **M**—Metal
- **Mec**—Mechanics
- **Mun**—Muncie
- **M-D**—Disco múltiple
- **N**—De agujas
- **Nat**—National
- **N-B**—Cojinete de agujas
- **N-E**—North East
- **N-P**—New Process Gear Co.
- **O-D**—Owen Dyneto
- **Own**—Propio
- **Opt**—Opcional
- **Pre**—Prest-O-Lite
- **R&M**—Caucho y metal
- **Pump**—Bomba
- **R**—Caucho
- **Roc**—Rockford
- **RC&L**—Rodillo, leva y palanca
- **R&M**—Caucho y metal
- **Rus**—Russell
- **Sag**—Saginaw
- **Sal**—Salisbury
- **S-P**—De una placa
- **Strom**—Stromberg
- **T-P**—Thompson Products
- **The**—Thermoid
- **Tim**—Timken
- **U-M**—Universal Y Mechanics
- **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&T**—Tornillo sin fin y bloque de soporte
- **W&W**—Tornillo sin fin y rueda
- **War**—Warner Corp.
- **Wil**—Willard

	MODELO Y MARCA	Distancia entre los ejes		Tamaño de los Neumáticos (pulgs.)	Peso		Marca	No. de cilindros	No. de cilindros-diámetro interior y carrera de embolo		Potencia (fórmula N. A. C. C.)	Cilindrada	
		Pulgs.	Metros		(en lbs.)	Kilógramos			Pulgs.	Milimetros		Pulgs. Cúb.	Liters
1	Auburn.....654	120	3.04	6.00/16	3279	1490	Lyc...	6	3 1/16x4 3/4	77x120	22.51	209.9	3.44
2	Auburn.....852	127	3.23	6.50/16	3580	1627	Lyc...	8	3 1/16x4 3/4	77x120	30.01	280	4.59
3	Auburn...Supercharged 852	127	3.23	7.00/16	3729	1695	Lyc...	8	3 1/16x4 3/4	77x120	30.01	280	4.59
• 4	Buick.....37-40	122	3.10	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 3/32x4 1/8	78.4x104.8	30.63	248.0	4.04
• 5	Buick.....37-60	126	3.20	7.00/15	.....	.....	Own..	8	3 7/16x4 5/16	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
• 6	Buick.....37-80	131	3.33	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 7/16x4 5/16	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
• 7	Buick.....37-90	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 7/16x4 5/16	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
• 8	Cadillac.....37-60	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2x4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
• 9	Cadillac.....37-65	131	3.33	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2x4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
•10	Cadillac.....37-70	131	3.33	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2x4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
•11	Cadillac.....37-75	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2x4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
•12	Cadillac.....37-85	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	12	3 1/8x4	79.4x101.6	46.90	368.0	6.03
•13	Cadillac.....37-90	154	3.91	7.50/17	.....	.....	Own..	16	3x4	76.2x101.6	57.60	452.0	7.41
•14	Chevrolet.....	112 1/4	2.86	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2x3 3/4	88.9x95.2	29.5	216.5	3.55
•15	Chrysler.....C-14	.....	.....	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4x4 1/8	82.5x104.8	33.80	273.8	4.49
•16	Chrysler.....C-15	.....	.....	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4x4 1/8	82.5x123.8	33.80	323.5	5.30
•17	Chrysler.....C-16	.....	.....	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 3/8x4 1/4	85.7x108	27.34	228.1	3.74
•18	Chrysler.....C-17	.....	.....	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4x4 7/8	82.5x123.8	33.80	323.5	5.30
•19	Cord.....812	125	3.18	6.50/16	3850	1750	Lyc...	8	3 1/2x3 3/4	89x95	39.20	288.6	4.73
•20	De Soto.....S-3	116	2.95	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 3/8x4 1/4	85.7x108	27.34	228.1	3.74
•21	Dodge.....D-5	115	2.93	6.00/16	2912	1324	Own..	6	3 1/4x4 3/8	82.5x111.1	25.35	217.8	3.57
22	Duesenberg.....SJ Std. 8	142 1/2	3.62	7.50/17	4550	2063.8	Own..	8	3 3/4x4 3/4	95x121	45.00	420.0	6.88
23	Duesenberg.....SJ Std. 8	153 1/2	3.91	7.50/17	4625	2097.7	Own..	8	3 3/4x4 3/4	95x121	45.05	420.0	6.88
24	Duesenberg.....J Std. 8	142 1/2	3.62	7.50/17	4550	2063.8	Own..	8	3 3/4x4 3/4	95x121	45.00	420.0	6.88
25	Duesenberg.....J Std. 8	153 1/2	3.91	7.50/17	4625	2097.7	Own..	8	3 3/4x4 3/4	95x121	45.00	420.0	6.88
26	Ford.....8	112	2.84	6.00/16	2872	1167.9	Own..	8	3 1/16x3 3/4	78x95	30.00	221.0	3.62
•27	Graham.....85	111	2.83	5.25/16	.....	.....	Own..	6	3x4	76x101	21.60	169.6	2.78
•28	Graham.....95	116	2.94	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 1/4x4	82x101	25.35	199.1	3.26
•29	Graham§.....116	116	2.94	6.75/16	.....	.....	Own..	6	3 1/4x4	82x101	25.35	199.1	3.26
•30	Graham§.....120	116 & 120	2.94&3.04	6.50/16	.....	.....	Own..	6	3 1/4x4 3/8	82x111	25.35	217.8	3.57
•31	Hudson.....73	122	3.10	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
•32	Hudson.....74-5-6-7	122 & 129	3.1 & 3.28	6.25/16	.....	.....	Own..	8	3x4 1/2	76.2x114.3	28.80	254	4.16
33	Hupmobile.....618	118	3.00	6.00/16	3000	1364	Own..	6	3 1/8x4 1/4	89x108	29.42	245.3	4.02
34	Hupmobile.....621-N	121	3.07	6.50/16	3535	1607	Own..	8	3 3/16x4 3/4	81x121	32.51	303.2	4.97
35	Lafayette (Nash)*‡....3610	113	2.87	6.00/16	2950	1341	Own..	6	3 1/4x4 3/8	83x111	25.35	217.76	3.57
•36	La Salle.....37-50	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 3/8x4 1/2	85.7x114.3	36.45	322.0	5.28
37	Lincoln.....Zephyr	122	3.10	7.00/16	3400	1545	Own..	12	2 3/4x3 3/4	70x95	36.30	267.3	4.37
38	Lincoln.....V12-145	145	3.68	7.50/17	5840‡†	2628	Own..	12	3 1/8x4 1/2	83x114	46.80	414.0	7.34
39	Lincoln.....V12-136	136	3.45	7.50/17	5690	2390.4	Own..	12	3 1/8x4 1/2	76x114	46.80	414.0	6.26
40	Nash*‡.....400	117	2.97	6.00/16	2970	1350	Own..	6	3 3/8x4 3/8	85x111	27.34	234.8	3.85
41	Nash*‡.....Ambassador 6	125	3.18	6.25/16	3710	1686	Own..	6	3 3/8x4 3/8	85x111	27.34	234.8	4.27
42	Nash*‡.....Ambassador 8	125	3.18	6.50/16	3820	1736	Own..	8	3 1/8x4 1/4	79x108	31.25	260.8	4.27
•43	Oldsmobile.....F-37	117	2.98	6.50/16	.....	.....	Own..	6	3 7/16x4 1/8	87.3x104.8	28.40	229.7	3.76
•44	Oldsmobile.....L-37	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4x3 7/8	82.5x98.4	33.80	257.1	4.21
•45	Packard.....115-C	115	2.92	6.50/16	3340	1518	Own..	6	3 7/16x4 1/4	87.3x108	28.36	237	3.88
•46	Packard.....120-C	120	3.05	7.00/16	3370	1531	Own..	8	3 1/4x4 1/4	82x108	33.80	282	4.62
•47	Packard.....1500-1-2	127 to 139	3.23 to 3.53	7.50/16	4610	2095	Own..	8	3 3/16x5	81x127	32.50	320	5.24
•48	Packard.....1506-7-8	132 to 144	3.36 to 3.66	8.25/16	5455	2480	Own..	12	3 7/16x4 1/4	87x108	56.70	473	7.75
49	Pierce-Arrow.....1601	138 to 147	3.5 to 3.7	7.00/17	5565	2524	Own..	8	3 1/2x5	89x127	39.20	385.0	6.30
50	Pierce-Arrow.....1602	138 to 144	3.5 to 3.66	7.50/17	5810	2635	Own..	12	3 1/2x4	89x102	58.80	462.0	7.57
51	Pierce-Arrow.....1603	147	3.7	7.50/17	6015	2728	Own..	12	3 1/2x4	89x102	58.80	462.0	7.57
•52	Plymouth.....P-3	112	2.85	5.50/16	2770	1259	Own..	6	3 1/8x4 3/8	79.4x111.1	23.44	201.3	3.30
•53	Plymouth.....P-4	112	2.85	6.00/16	2840	1291	Own..	6	3 1/8x4 3/8	79.4x111.1	23.44	201.3	3.30
•54	Pontiac.....37-26CA	117	2.98	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 7/16x4	87.3x101.6	28.30	222.7	3.65
•55	Pontiac.....37-28CA	122	3.10	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4x4 3/4	82.5x120.7	33.80	248.9	4.08
56	Reo.....Flying Cloud	115	2.92	6.25/16	3300	1500	Own..	6	3 3/8x4 1/4	85x108	27.34	228.0	3.73
•57	Studebaker....Dictator Six	116	2.95	6.00/16	3130	1420	Own..	6	3 1/4x4 3/8	83x111.1	25.40	217.8	3.57
•58	Studebaker.....Pres. Eight	125	3.18	6.50/16	3620	1642	Own..	8	3 1/16x4 1/4	78x108	30.00	250.4	4.10
•59	Terraplane.....70-71	117	2.98	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
•60	Terraplane.....72	117	2.98	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
•61	Willys.....37	100	2.54	5.50/16	2250	1021	Own..	4	3 1/8x4 3/8	79.4x111.1	15.63	134.2	2.20

●—Precios de los modelos 1937.

Ayuntamiento de Madrid

Automóviles de Pasajeros

Precios de lista al detalle con entrega en la fábrica

Potencia Máxima al freno a las R.P.M. especificadas	Compresiones	Sistema de Combustible: Marca del carburador	Sistema de Combustible: Diámetro (pulg.)	Marca del generador y motor de arranque	Marca del sistema de encendido	Acumulador: Marca	Acumulador: Voltaje y Amperios-hora	Embrague: Tipo	Embrague: Marca	Marca del cambio de marcha	Universales: Tipo	Universales: Marca	Eje Trasero: Tipo de Engranaje	Eje Trasero: Marca del trasero	Eje Trasero: Tipo	Eje Trasero: Desmultiplicaciones de engranajes	De Pie: Tipo y locación	De Pie: Aplicación	De mano y locación	Marca del eje delantero	Mecanismo de dirección: Marca	Mecanismo de dirección: Tipo	
85-3500	6.2	Strom...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-90	S-P...	Long..	W-G..	N.B.	Mec..	.....	Col...	½ F	4.44	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Col...	Ross..	C&R..	1
115-3600	6.5	Strom...	1d	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-105	S-P...	Long..	Det...	N.B.	Mec..	.....	Col...	½ F	4.08	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Col...	Ross..	C&R..	2
150-4000	6.5	Strom...	1½	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-105	S-P...	Long..	Det...	N.B.	Mec..	.....	Col...	½ F	4.08	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Col...	Ross..	C&R..	3
100-3200	5.70	Strom...	1 3/16d	D-R...	D-R...	D-R...	6-100	S-P...	Own..	Own..	.....	Spicer.	Hyp..	Own..	½ F	4.40	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 4
130-3400	5.75	Strom...	1 7/16d	D-R...	D-R...	D-R...	6-120	S-P...	Own..	Own..	.....	Spicer.	Hyp..	Own..	½ F	3.90	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 5
130-3400	5.75	Strom...	1 7/16d	D-R...	D-R...	D-R...	6-120	S-P...	Own..	Own..	.....	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4.22	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 6
130-3400	5.75	Strom...	1 7/16d	D-R...	D-R...	D-R...	6-120	S-P...	Own..	Own..	.....	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4.62	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 7
135-3400	6.25	Strom...	1¼d	D-R...	D-R...	Delco..	6-110	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	Hyp..	Own..	½ F	3.69	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 8
135-3400	6.25	Strom...	1¼d	D-R...	D-R...	Delco..	6-110	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.30	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	• 9
135-3400	6.25	Strom...	1¼d	D-R...	D-R...	Delco..	6-130	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.30	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	•10
135-3400	6.25	Strom...	1¼d	D-R...	D-R...	Delco..	6-130	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.60	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	•11
150-3600	6.00	D-L....	1½-2	D-R...	D-R...	Delco..	6-160	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.60	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	•12
185-3800	6.00	D-L....	1½-2	D-R...	D-R...	Delco..	6-190	2-P...	Own..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	¾ F	4.64	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&2R	•13
85-3200	6.25	Carter...	1¼	D-R...	D-R...	Delco..	6-100	S-P...	Own..	Own..	M	Own..	Hyp..	Own..	½ F	4.22	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	.....	Own..	W&S..	•14
110-3600	6.70	Strom...	1⅛d	.....	.....	Wil....	6-119	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.10	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	ISFW.	.....	W&R.	•15
130-3400	6.50	Strom...	1⅛d	.....	.....	Wil....	6-136	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	ISFW.	.....	W&R.	•16
93-3600	6.50	Carter...	1½	.....	.....	Wil....	6-105	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.10	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	ISFW.	.....	W&R.	•17
130-3400	6.50	Strom...	1¼d	.....	.....	Wil....	6-136	S-P...	.....	.....	.....	.....	S.....	.....	½ F	4.30	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	.....	.....	W&R.	•18
115-3600	6.32	Strom...	1d	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-108	S-P...	Long..	Own..	(a)	(a)	.....	Own..	Tube	4.70	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Gem..	W&R.	•19
93-3600	6.50	Carter...	1½	.....	.....	Wil....	6-105	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.10	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	ISFW.	.....	W&R.	•20
87-3600	6.50	Strom...	1¼	.....	.....	Wil....	6-95	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.10	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	.....	.....	W&R.	•21
320-4000	5.20	Strom...	1½d	D-R...	D-R...	Exide..	6-160	2-P...	Own..	Own..	M	Own..	.....	Col...	½ F	Opt.....	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Col...	Ross..	C&L..	22
320-4200	5.20	Strom...	1½d	D-R...	D-R...	Exide..	6-160	2-P...	Own..	Own..	M	Own..	.....	Col...	½ F	Opt.....	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Col...	Ross..	C&L..	23
265-4200	5.20	Strom...	1½d	D-R...	D-R...	Exide..	6-160	2-P...	Own..	Own..	M	Own..	.....	Col...	½ F	Opt.....	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Col...	Ross..	C&L..	24
265-4200	5.20	Strom...	1½d	D-R...	D-R...	Exide..	6-160	2-P...	Own..	Own..	M	Own..	.....	Col...	½ F	Opt.....	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Col...	Ross..	C&L..	25
90-3800	6.33	Strom...	1d	Own...	Own...	Own...	6-96	S-P...	Own..	Own..	M	Spicer.	.....	Own..	¾ F	4.11**	In-Fw...	D-M....	In-Fw...	Own..	Gem..	W&S..	26
70-3500	6.80	Marvel..	1¼	D-R...	D-R...	Wil....	6-90	S-P...	Ill....	W-G..	N	Detrt.	S.....	Spicer.	½ F	4.55	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Spicer.	Ross..	C&L..	•27
85-3300	6.70	Marvel..	1¼	D-R...	D-R...	Wil....	6-90	S-P...	Long..	W-G..	N	Detrt.	S.....	Spicer.	½ F	4.45	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Spicer.	Ross..	C&L..	•28
106-4000	6.70	Marvel..	1½§	D-R...	D-R...	Wil....	6-105	S-P...	Long..	W-G..	N	Detrt.	S.....	Spicer.	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Spicer.	Ross..	C&D..	•29
116-4000	6.70	Marvel..	1½§	D-R...	D-R...	Wil....	6-105	S-P...	Long..	W-G..	N	Detrt.	S.....	Spicer.	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Spicer.	Ross..	C&D..	•30
101-4000	6.25	Carter...	1d	A-Lite..	A-Lite..	Nat....	6-105	S-P...	Own..	Own..	N	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4⅓	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	Ro....	•31
122-4200	6.25	Carter...	1d	A-Lite..	A-Lite..	Nat....	6-105	S-P...	Own..	Own..	N	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4⅓	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	Ro....	•32
101-3600	5.75	Carter...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	Wil....	6-100	S-P...	B&B..	W-G..	N.B.	Spicer.	.....	Spicer.	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Spicer.	Ross..	C&L..	33
120-3500	5.80	Carter...	1d	A-Lite..	A-Lite..	Wil....	6-119	S-P...	Long..	W-G..	N.B.	Detrt.	.....	Spicer.	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	W&R.	34
83-3200	5.61	Strom...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-100	S-P...	B&B..	Own..	M	Mec..	.....	Own..	½ F	4.1	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	W&R.	35
125-3400	6.25	Strom...	1¼d	D-R...	D-R...	Delco..	6-110	S-P...	Long..	Own..	N	Mec..	Hyp..	Own..	½ F	3.92	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&R.	•36
110-3900	6.70	Strom...	1d	Own...	Own...	Own...	6-96	2-P...	Long..	Own..	M	Spicer.	.....	Own..	¾ F	4.33	In-Fw...	D-M....	In-Fw...	Own..	Gem..	W&R.	37
150-3400	6.38	Strom...	1 7/16	A-Lite..	A-Lite..	Exide..	6-147	S-P...	Long..	Own..	M	Spicer.	.....	Tim...	FF	4.58	In-Fw...	D-M§§..	In-Fw...	Tim...	Own..	W&R.	38
150-3400	6.38	Strom...	1 7/16	A-Lite..	A-Lite..	Exide..	6-147	S-P...	Long..	Own..	M	Spicer.	.....	Tim...	FF	4.58	In-Fw...	D-M§§..	In-Fw...	Tim...	Own..	W&R.	39
90-3400	5.61	Strom...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-100	S-P...	B&B..	Own..	M	Mec..	.....	Own..	½ F	4.1	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	W&R.	40
93-3400	5.80	Strom...	1½	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-100	S-P...	B&B..	Own..	M	Mec..	.....	Own..	½ F	4.4	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	W&R.	41
102-3400	5.25	Strom...	1d	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-116	S-P...	B&B..	Own..	M	Mec..	.....	Own..	½ F	4.1	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	W&R.	42
95-3400	6.10	Carter...	1¼	D-R...	D-R...	D-R...	6-94	S-P...	B&B..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.37	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&R.	•43
110-3600	6.20	Carter...	1d	D-R...	D-R...	D-R...	6-110	S-P...	B&B..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.37	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&R.	•44
100-3600	6.30	Ch.....	1¼	D-R...	.....	Wil....	6-94	S-P...	Long..	.....	.....	.....	Hyp..	Own..	½ F	4.36	In-Fw...	Hyd....	.....	ISFW.	Own..	W&R.	•45
120-3800	6.50	Strom...	1d	A-Lite..	.....	***	6-114	S-P...	Long..	.....	.....	.....	Hyp..	Own..	½ F	4.09	In-Fw...	Hyd....	.....	ISFW.	Own..	W&R.	•46
135-3200	6.80	Strom...	1¼d	D-R...	.....	***	6-144	S-P...	Long..	.....	.....	.....	Hyp..	Own..	½ F	4.69	In-Fw...	Hyd....	.....	ISFW.	Own..	W&R.	•47
175-3200	6.40	Strom...	1½d	D-R...	.....	***	6-144	S-P...	Long*.	.....	.....	.....	Hyp..	Own..	½ F	4.41	In-Fw...	Hyd....	.....	ISFW.	Own..	W&R.	•48
150-3400	6.40	Strom...	1½d	O-D...	D-R...	Wil....	6-140	S-P...	Long..	W-G..	N.B.	Detrt.	.....	Own..	½ F	4.58	In-Fw...	D-M*...	In-Fw...	Own..	Ross..	C&L..	49
185-3400	6.40	Strom...	1½d	O-D...	D-R...	Wil....	6-160	S-P...	Long..	W-G..	N.B.	Detrt.	.....	Own..	½ F	4.58	In-Fw...	D-M*...	In-Fw...	Own..	Ross..	C&L..	50
185-3400	6.40	Strom...	1½d	O-D...	D-R...	Wil....	6-160	S-P...	Long..	W-G..	N.B.	Detrt.	.....	Own..	½ F	4.58	In-Fw...	D-M*...	In-Fw...	Own..	Ross..	C&L..	51
82-3600	6.70	Carter...	1¼	.....	.....	Wil....	6-90	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	3.90	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	.....	.....	W&R.	•52
82-3600	6.70	Carter...	1¼	.....	.....	Wil....	6-90	S-P...	.....	.....	.....	.....	Hyp..	.....	½ F	4.10	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	.....	.....	W&R.	•53
85-3520	6.20	Carter...	1¼	D-R...	D-R...	Delco..	6-94	S-P...	Own..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.37	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&R.	•54
99-2800	6.20	Carter...	1 1/16	D-R...	D-R...	Delco..	6-107	S-P...	Own..	Own..	N	Mec..	S.....	Own..	½ F	4.37	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	ISFW.	Sag...	W&R.	•55
85-3400	7.00	Carter...	1½	D-R...	D-R...	Wil....	6-102	S-P...	B&B..	W-G..	N.B.	Spicer.	.....	Spicer.	½ F	4.27	In-Fw...	Hyd....	Ex-DS..	Own..	Ross..	C&L..	56
90-3400	6.0-1	Strom...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	Wil....	6/8-105	S-P...	B&B..	W-G..	R	T-P..	Hyp..	Spicer.	½ F	4.55	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Ross..	C&L..	•57
115-3600	6.5-1	Strom...	1d	D-R...	D-R...	Wil....	6/8-105	S-P...	Long..	W-G..	A-B	Spicer.	Hyp..	Spicer.	½ F	4.55	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	IPS...	Ross..	C&L..	•58
96-3900	6.25	Carter...	1¼	A-Lite..	A-Lite..	Nat....	6-105	S-P...	Own..	Own..	N	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4⅓	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	Ro....	•59
101-4000	6.25	Carter...	1d	A-Lite..	A-Lite..	Nat....	6-105	S-P...	Own..	Own..	N	Spicer.	S.....	Own..	½ F	4⅓	In-Fw...	Hyd....	In-Rw...	Own..	Gem..	Ro....	•60
48-3200	5.75	Tillotson	1⅛	A-Lite..	A-Lite..	USL...	6-95	S-P...	B&B..	War..	M	Detrt.	S.....	Own..	½ F	4.30	In-Fw...	D-M....	In-Fw...	Own..	Gem..	W&S..	•61

Ayuntamiento de Madrid

CADILLAC

(Continuación de la página 52)

cola de pez" pero más efectivo aún que éste, propende a silenciar el ruido del escape. Este dispositivo facilita la expansión de los gases, permitiéndoles un escape gradual y contínuo alrededor de la periferia de la salida, evitando así violenta agitación o turbulencia.

SOPORTES DE LOS MOTORES — La vibración a baja velocidad ha sido reducida mediante una nueva suspensión de tres puntos y mayor separación entre los soportes delanteros del motor, para dar mayor estabilidad al bastidor. El soporte trasero es de un nuevo tipo, en el cual la acción del caucho se combina con un movimiento de compresión, que permite al motor un movimiento libre dentro de un espacio limitado.

(4) MONTAJE DE GENERADOR — El generador del motor de ocho cilindros en V está instalado en la parte superior, entre los dos bloques de cilindros, recibiendo propulsión por una correa en V independiente, la cual da también movimiento a la bomba de agua. El ventilador está montado también independientemente recibiendo movimiento por correa separada, que pasa por dos poleas.

(5) CHASIS — El chasis de todos los modelos ha sido perfeccionado, aumentándose su duración y disminuyéndose su peso. Esto último se presenta muy evidente en los modelos de las series 60, 65 y 70. Al LaSalle se le ha agregado un estabilizador delantero. Todos los modelos tienen ahora estabilizadores al frente y atrás. Los estabilizadores traseros del 50 y 60 (ilustrados aquí) son de un nuevo tipo que consta de una articulación transversal para interconectar el eje trasero y el bastidor.

(6) BASTIDORES — Los bastidores de las series 50 y 60 son similares en forma y se diferencian del tipo empleado el año pasado en el uso de sección en doble T y brazos cruzados en X (ilustramos aqué el bastidor del 60). Los bastidores de los modelos Cadillac más grandes no ha sufrido cambio importante.

(7) EJES TRASEROS — Las series 50 y 60 tienen un eje trasero hipoidal (ilustrado aquí) que es muy diferente, en varios detalles, del tipo similar que se ha empleado hasta ahora. La caja cilíndrica del diferencial continúa sin modificación. El soporte del diferencial del tipo hipoidal está ahora más reforzado que antes. El ajuste del juego lateral del nuevo diferencial se efectúa mediante laminitas, en lugar del manguito roscado de antes.

El tipo de eje trasero de engranaje en espiral cónico continúa sin cambio en las series 75 y 85. Los modelos 65 y 70 emplean un tipo de espiral cónico similar al empleado en los modelos más grandes, pero diferentes en desmultiplicación y tamaño de frenos.

(8) CAMBIO DE MARCHA — Un nuevo cambio de marcha con engranajes helicoidales se emplea en todos los modelos. Se dice que es más durable que el tipo anterior, a pesar de que pesa 84 libras menos. Los engranajes de baja y marcha atrás son de tipo corredizo y van montados en ranuras helicoidales. El engranaje de segunda tiene conexión constante y en otras sentidos, el mecanismo es muy similar el atipo empleado en el modelo 60 del año pasado. Los árboles de desplazamiento van a un lado del mecanismo principal, lo que permite bajar la altura del cambio de marcha, lo que a su turno, permite también bajar la altura del piso del compartimiento delantero. En este mecanismo se emplea un nuevo tipo de sincronizador de pasador.

MUELLES — Los modelos de las series 50 y 60 tienen un nuevo tipo de muelle. Las hojas o láminas están separadas por forros lubricados, que no exigen adicional atención. No hay fundas. En los modelos más grandes se continúa el uso de fundas y lubricación con grasa grafitada.

(9) MECANISMO DE DIRECCION — En los modelos 50, 60, 65 y 70 se emplean nuevos mecanismos de dirección. El eje del rodillo está doblemente soportado para aumentar su rigidez y estabilidad. El ajuste se ha simplificado mediante un buje excéntrico alrededor del eje del rodillo.

(10) PANEL DE INSTRUMENTOS — Se ha ideado un nuevo panel de instrumentos para los modelos 50 y 60. Los paneles de 1936 se continúan en los modelos más grandes. (Ilustramos aquí el panel del LaSalle.)

WILLYS

(Continuación de la página 26)

pasadores de émbolo más grandes, para facilitar la lubricación.

MODELOS COMERCIALES — La Willys está ofreciendo dos modelos comerciales, en su chasis de cuatro cilindros, los cuales son una adición a sus modelos de camiones más grandes. Estos dos modelos son: uno de reparto cerrodo y otro de expreso pequeño de tipo pick-up.

La longitud interior del modelo de reparto cerrado, desde el respaldo del asiento delantero hasta la cara interior de la puerta trasera, de 64¼ pulgadas, con una anchura interior de 43". La anchura interior, en el piso, es de 39¼". La puerta trasera tiene una bertura de 35¼". De igual manera, la anchura del compartimiento del modelo de expreso pick-up es 40⅞", con longitud de 57" y con altura lateral de 11¼".

DODGE

(Continuación de la página 30)

la lubricación de la articulación universal ha sido suprimido, pues éstos puntos no requieren atención sino a la vuelta de cada 30.000 millas. En los ejes con engranajes hipoidales, las conexiones de engrasa en los cojinetes de las ruedas han sido reemplazadas por tapones tubulares, por los cuales se aplica la lubricación después de cada 12.000 millas.

SISTEMA ELECTRICO — El nuevo generador de arrollamiento en derivación con completo gobierno de voltaje y corriente, tiene capacidad de 22 amperios a velocidades superiores a 20 millas p. j. El distribuidor del encendido está provisto de avance automático mediante regulador y gobierno al vacío.

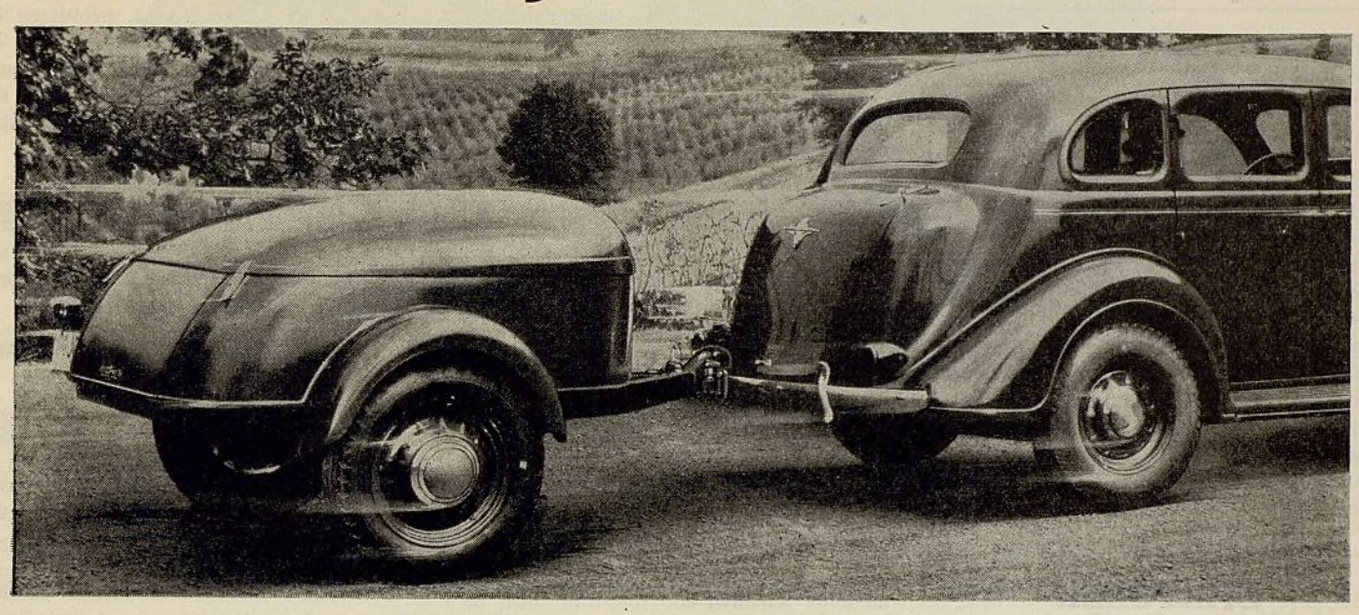
(8) TABLERO DE INSTRUMENTOS — Un rasgo del nuevo tablero es el montaje de todos los instrumentos de modo que todos los botones y manecillas quedan al ras de la superficie. A causa de esto, el tablero presenta una superficie lisa. Las dos secciones proyectadas encima de la moldura del panel superior son orificios para el descongelador, el cual se contecta con el calefactor.

(9) EJE HIPOIDAL — En el eje trasero de tipo hipoidal, el árbol del piñón propulsor queda debajo de la línea central de la corona, lo que permite bajar la altura del árbol propulsor y eliminar la protuberancia en el piso del compartimiento trasero. Los dientes de los engranajes hipoidales, con mayor superficie de contacto, son más firmes y silencioses que los dientes de los engranajes helicoidales cónicos.

OTROS CAMBIOS — El cambio de segunda velocidad ha sido mejorado por el uso de un rodillo en el desplazamiento de segunda a alta, lo que reduce el esfuerzo para el cambio de velocidad. Se ha mejorado también el disco del embrague, es cual es de 10" de diámetro, de funcionamiento en seco y muy bien ventilado.

Ayuntamiento de Madrid

¡ES NUEVO y MUY LUCRATIVO!



MULLINS RED CAP UTILITY TRAILER

He aquí una de las oportunidades de mayor ganancia que se haya ofrecido hasta ahora a los comerciantes de automóviles e importadores de equipo especial: la Mullins Manufacturing Corporation, antigua fábrica de guardabarros, carrocerías y otras piezas estampadas, suministradora de estos productos a los principales fabricantes de automóviles de los Estados Unidos, está ahora manufacturando vagones de remolque o acoplados de dos ruedas, de acero, de extraordinaria utilidad práctica. Una fábrica completa se ha dedicado exclusivamente a la producción en grande escala del remolque o acoplado Red Cap, lo que nos permite ofrecerlo a un precio al por menor sumamente conveniente.

RASGOS SOBRESALIENTES DEL RED CAP

Enteramente de acero, incluyendo las ruedas. Dimensiones interiores de la carrocería: 47 x 65 x 29½"; peso, 490 libras; capacidad efectiva, 1200 libras; científicamente proyectado, requiere un consumo adicional muy limitado de combustible. Moderno por su estilo perfilado de exquisito gusto. Exactamente lo que necesitan los turistas, campistas, vendedores, agricultores e ideal para el servicio de reparto de mercancías. Provisto de cojinetes de rodillos Timken y neumáticos finos de 17 x 5.25. Bastante espacio para servir de dormitorio.

PESOS Y DIMENSIONES—Cada remolque o acoplado se empaca en una sólida caja de madera. El eje, los cubos, las ruedas, los tapacubos y guardabarros se desmontan y colocan dentro de la caja del remolque. Peso bruto—860 libras (391 kg.). Peso neto —490 libras (223 kg.). Peso neto aproximado del completo equipo de campamento—30 libras (14 kg.). Dimensiones exteriores de la caja—71 x 53 x 34" (74 piés cúbicos)—180 x 135 x 86 cm.

Por carta o por telegrama, pídanos precio e información detallada.

MULLINS MANUFACTURING CORPORATION

División de Remolques—Fábrica en Salem, Ohio, E. U. A.

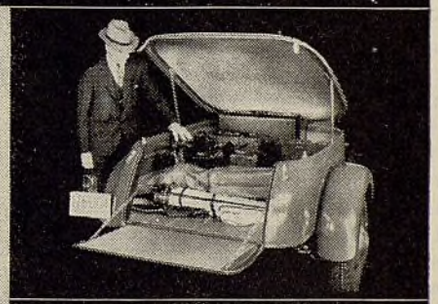
DEPARTAMENTO DE EXPORTACION

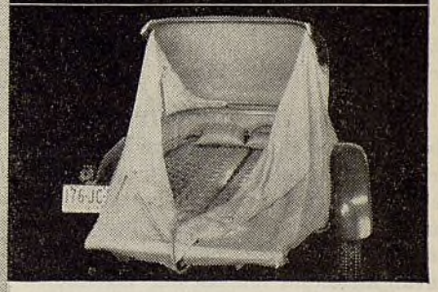
5716 Euclid Avenue, Cleveland, Ohio, E. U. A.

Dirección telegráfica: MULLINS CLEVELAND

El remolque RED CAP contiene bastante espacio para el equipaje de cuatro personas. Bastante espacio para diversas cosas, alimentos, muestras, mercancías, herramientas, material de anuncio, etc. Se presta idealmente al servicio económico de reparto de paquetes.

Para viajes por el campo, caza y pesca, se ofrece con cortinas de lona impermeables especiales. Con colchón y almohadas de aire, estas cortinas forman un cómodo dormitorio para dos personas.





Devuélvanos el cupón para enviarle información completa sobre los vagones de remolque o acoplados Mullins Red Cap.

MULLINS MFG. CORP.
División de Remolques, Departamento de Exportación,
Salem, Ohio, E. U. A.
Sírvanse enviarme información y descuentos comerciales.

Nombre .....

Nombre de la firma.....

Dirección .....

Vendemos los automóviles.....

Ayuntamiento de Madrid

Mejores Automóviles

(Continuación de la página 15)

coinciden con los orificios de los levantaválvulas.

BASTIDORES

Desde hace años, todas las fábricas de automóviles han venido dedicando mucho estudio y dinero al refortalecimiento del bastidor. En muchos casos, los bastidores de los nuevos modelos de 1937 son dos veces más firmes y resistentes que los empleados en 1936. Estos bastidores más firmes, en combinación con el uso casi universal de carrocerías completamente de acero, hacen que los nuevos modelos de 1937 sean los automóviles más seguros de todos los fabricados hasta ahora por la industria americana.

CHRYSLER

(Continuación de la página 34)

emplea caucho elástico. Esta construcción evita el contacto metálico directo entre la carrocería y el bastidor.

BASTIDOR — Para los modelos corrientes se emplean ahora un bastidor más rígido y resistente del tipo de puente con refuerzo en X. La sección central del miembro cruzado en X del bastidor ha sido más reforzado. Otro cambio es la adición de un refuerzo a cada lado del bastidor, entre el miembro cruzado y miembro lateral acanalado, lo que viene a unir más firmemente todos los miembros del bastidor. La firmeza estructural del vehículo ha sido aumentada por la manera en que la carrocería está asegurada al bastidor. Está montada en 18 puntos. Catorce de estos puntos son sostenes aislados y cuatro para el piso, el cual queda asegurado al miembro cruzado del bastidor.

SISTEMA DE VENTILACION — Este sistema ha sido majorado. Se ha provisto ventilación por el parabrisa y se retiene la ventilación, a través de mallas, en el orificio del cubretablero. Las ventanas de las puertas delanteras llevan aletas de ventilación. La sección de la aleta de la ventana es fija, pero la sección trasera puede bajarse.

(9) AMORTIGUADORES — Un elemento que contribuye a la suavidad de marcha es el nuevo amortiguador hidráulico de tipo de aviación, de doble efecto. Comprende una válvula, que permite ajustar el amortiguador al tipo de automóvil en que se instala. Se retiene la suspensión delantera independiente, lo mismo que el estabilizador de marcha.

MOTORES — El motor de seis cilindros tiene una cilindrada de 228,1 pulgadas cúbicas (3,75 litros) y desarrolla 90 c. de f. a velocidad máxima. Se han reformado las válvulas, aumentándose en tamaño para dar mayor rendimiento volumétrico. Para las válvulas de escape se emplea un nuevo material, llamado acero Austenitic. Los levanta válvulas tienen tornillos de cierre automático. Se emplea ahora émbolo de tipo U. Las bielas son simétricas, en lugar de inclinadas, como antes. Los cojinetes intermediarios del cigüeñal son más grandes. Estos mismos cambios se observan también en el motor de ocho cilindros del Deluxe, cuya cilindrada es de 273,8 pulgadas cúbicas (4,48 litros) con 105 caballos de fuerza. En este motor se emplea un carburador doble. El motor de ocho cilindros, que se usa en el Imperial, tiene una cilindrada de 323,5 pulgadas cúbicas (5,3 litros) y desarrolla 123 c. de f.

(2) EL SURTIDO AIRFLOW — Los modelos Airflow, con longitud total de 213" (5,51 m.) y provistos de motor de 123 c. de f., retiene la forma características de sus compañeros, pero con acentuación en el estilo perfilado, y carrocería y bastidor formando un solo grupo. La nueva parrilla del radiador tiene barras horizontales cromadas, en forma curva, que armonizan con las líneas del capó. Cuando el capó se levanta por el frente, la parrilla queda fija. Las lumbreras son de nuevo estilo. También se presentan cambios en el tablero de instrumentos. El velocímetro con taquímetro es más grande y queda colocado a la izquierda.

DE SOTO

(Continuación de la página 38)

MECANISMO DE DIRECCION — La Instalación del mecanismo de dirección de tipo directo del DeSoto ha sido alterado en varios sentidos. El ángulo del pivote ha sido cambiado de 9 a 4½ grados. Se ha aumentado el diámetro de los husillos de las ruedas delanteras y los cojinetes interiores de las ruedas delanteras son también más grandes. El volante de dirección es más grande.

(7) MOTOR — La carrera del émbolo del motor DeSoto de seis cilindros ha sido reducida en ¼". El diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo son ahora respectivamente de 3⅜" x 4¼" (85,7 x 108 mm.) con cilindrada de 228,1 pulgadas cúbicas (3,74 litros). La relación normal de compresión ha sido aumentada de 5,4 a 6,5 a 1. La potencia, debido a esta cambio, ha sido aumentada a 93 c. de f. a 3.600 r.p.m. Se da elección a culata de cilindros de aluminio de 7 a 1. Entre las innovaciones en el motor se incluyen válvulas más grandes, bielas más simétricas, émbolos de especial aleación de aluminio, con ranura en U y anodizados, provistos de cuatro anillos; válvulas de escape de nuevo tipo, filtro de aceite perfeccionado, depurador de aire con elemento reemplazable y tornillos de cierre automático para las levantaválvulas.

(8) GENRADOR — Se emplea ahora un generador más grande, enfriado por aire, con completa regulación de voltaje y corriente. La dirección de la corriente de aire se muestra en el grabado.

(9) SOBREMARCHA O TRANSMISION AUXILIAR — A elección se ofrece una sobremarcha, que entra en acción a velocidades de 35 a 40 millas por hora. En vez de ir instalada en la caja del cambio de marcha, la sobremarcha va dispuesta en caja separada, atrás, lo que porvee mejor soporte al árbol principal, mediante cojinetes de bolas entre ambas unidades. El cambio de marcha silencioso, con disposición sincronizada, se ha refinado mediante una manipulación más fácil y expedita. Un nuevo rodillo se ha colocado en el desplazamiento del engranaje de segunda y se emplea un total de seis cojinetes antifricción en el mecanismo del cambio de marcha.

(10) EJE HIPOIDAL — El nuevo eje trasero hipoidal reduce la altura del árbol propulsor, lo que permite bajar el nivel del piso. La desmultiplicación normal es de 4,1 a 1, pero con sobremarcha es de 4,3 a 1 dando una final de 3,11 a 1.

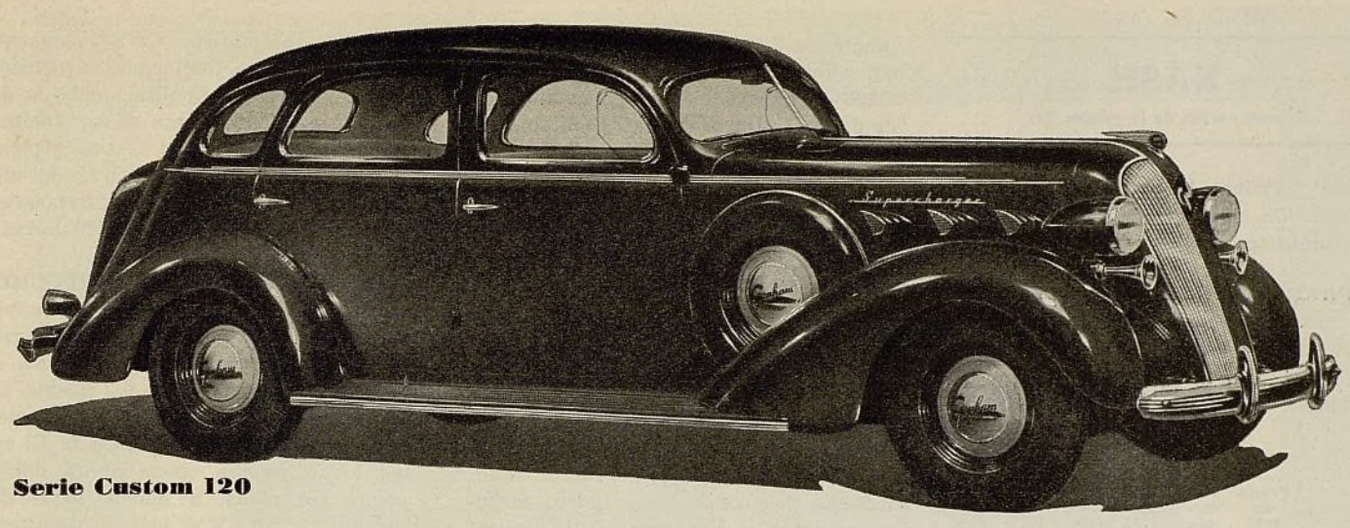
OLDSMOBILE

(Continuación de la página 36)

cúbicas (3,76 litros) y la del motor de ocho cilindros, a 257,1 pulgadas cúbicas (4,18 litros). Las relaciones de compresión son relativamente altas, siendo de 6,1 para el de seis y de 6,2 para el de ocho cilindros. Los bloques de cilindros se funden en grupo con la caja del cigueñal y proveen canalización de agua alrededor completo de cada cilindro. Las válvulas de escape reciben enfriamiento directo por tubo de agua. El gobierno del estrangulador de aire, avance del encendido, marcha lenta y temperatura del motor y de la mezcla del combustible.

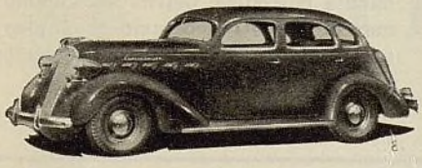
CHASIS — El chasis del modelo de seis y del modelo de ocho cilindros ofrecen una interesante modificación en sistema de suspensión delantera. También, en ambos modelos, se emplea un perfeccionado sistema de regulación central de dirección.

Ayuntamiento de Madrid



Serie Custom 120

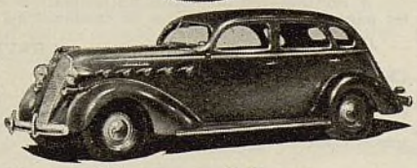
El Custom Supercharger . . . . "va más lejos y más rápido con un galón de gasolina que todo otro automóvil del mundo" . . . ¿Una asceveración muy amplia? . . . La compañía Graham está preparada para demostrarla . . . los representantes del Graham están demostrándola todos los días con facilidad y convencimiento a cada comprador . . . Entre los 20 grandes modelos de las cuatro series Graham, hay un automóvil para todo fín y toda cartera. . . . En lo tocante a abundante espacio, comodidad, lujo en todo detalle y belleza general de aspecto, ningún otro automóvil de su precio moderado puede compararse en valor intrínseco con estos grandes modelos Graham, que se caracterizan por facilidad de manejo, gran fuerza motriz, notable economía y funcionamiento impecable.



Supercharger

SERIE 116

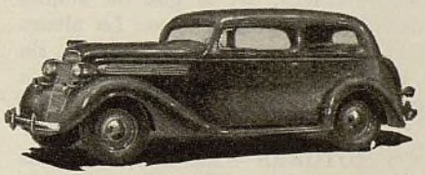
Evidencia elocuente de cómo la Graham cumple su promesa al público en 1937, se halla en los seis modelos de la serie Supercharger 116. El poderoso motor Graham, provisto de sobrecargador, para acentuar su funcionamiento y economía, tiene culata de cilindros de aluminio, émbolos de especial aleación de aluminio revestida, sistema de mezcla de combustible auxiliado por agua caliente, cojinetes intercambiables de aleación de cadmio y plata, iguales a los empleados en los modelos Custom, frenos hidráulicos Graham Lite-touch de leve toque, nueva dirección de relación doble, carrocerías de seguridad enteramente de acero, la incomparable "marcha de cuna" Graham, que asegura seguridad, facilidad de conducción y marcha en grado máximo.



Cavalier

SERIE 95

Este modelo ha sido proyectado y construído para los interesados que desean el mejor automóvil que puedan comprar por su dinero . . . para el interesado que aprecia el servicio sin molestia ni interrupción y la prolongada duración de un mecanismo de extraordinaria precisión . . . El elegante Cavalier es igual en comodidad, seguridad, economía y seguridad, a sus compañeros Graham más grandes. Es el automóvil ideal para todo fin corriente.



Crusader

SERIE 85

Lindamente proyectado por los mismos ingenieros de la Graham . . . expertamente construído por los artesanos de consumada pericia mecánica de la Graham . . . y saliendo de la misma línea de montaje, en compañía de los lujosos Supercharger Graham de hechura a la orden . . . . . el Crusader se halla muy adelantado a todo otro vehículo comprendido en la categoría de su módico precio. El funcionamiento sin igual del Graham . . . la economía sin paralelo del Graham . . . se hallan también formando parte integrante de estos lindos automóviles de admirable comodidad y funcionamiento. Sírvase escribirnos o enviarnos por telegrama las palabras "Paigeinter Facts," para suministrarle información completa sobre nuestra representación. Graham-Paige International Corp., Detroit, Mich., E. U. A.

Graham

Ayuntamiento de Madrid

NASH

(Continuación de la página 24)

panel permiten la instalación de descongelador, que dando este conectado a un calefactor.

PRECIOS — Se ha reducido el precio de todos los nuevos modelos, en comparación con los del año pasado, según se ve por la tabla comparativa siguiente:

	Lafayette*		Ambassador de 6 cilindros		Ambassador de 8 cilindros	
	Precio en 1937	Reducción	Precio en 1935	Reducción	Precio en 1937	Reducción
Cupé	$595	$70	$755	$40	$855	..
Cupé (R.S.)	650	60	795	..	895	..
Cabriolet	740	..	860	..	960	..
Victoria, con baúl	655	65	795	40	895	..
Sedán, con baúl	700	65	885	40	945	$50

*La Comparación se hace con los precios de la serie "400" de 1936.

DIMENSIONES DE LAS CARROCERIAS — Las dimensiones interiores de los modelos Ambassador ilustran la mayor amplitud de las carrocerías de todas las demás series. El asiento delantero tiene 52½" de anchura y el asiento trasero, 49, lo que da amplio espacio para seis pasajeros. La altura interior ha sido también aumentada. En la sección es de 38" y en la sección trasera, 39".

(8) **MOTORES** — Los motores en las series Lafayette y Ambassador de seis cilindros desarrollan respectivamente 90 y 95 caballos de fuerza. El motor de ocho cilindros del Ambassador desarrolla 105 c. de f. Son, por lo tanto, más poderosos que los motores del año pasado. El funcionamiento se ha mejorado también aumentando un tanto la desmultiplicación de engranajes, a 4,1 a 1, en alta. Se da elección a un depurador de aire de tipo "humedo", para uso en lugares expuestos a polvareda. Los modelos Ambassador lleva un cambio de marcha sincronizado, de funcionamiento silencioso en todos los engranajes.

FORD

(Continuación de la página 20)

y Francia, para el comercio europeo, desde hace más de un año. Su potencia, para los fines de permiso e impuesto, es de 21,63 c. de f. en lugar de los 30 c. de f. del modelo más grande. El modelo pequeño tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 2,6 y 3,2" (66 y 81,2 mm.), con cilindrada de 136 pulgadas cúbicas (2,26 litros) y relación de compresión de 6,64 a 1. Lleva culata de cilindros de aluminio. El motor más grande tiene diámetro interior de cilindro y carrera de émbolo respectivamente de 3 1/16 y 3¾" (78 y 95 mm.), con cilindrada de 221 pulgadas cúbicas (3,62 litros) y relación de compresión de 6,33 a 1.

Los refinamientos en el motor más grande, que se han incluído también en el modelo pequeño, de 60 c. de f., comprenden mejor enfriamiento, nuevos émbolos de aleación de acero y cojinetes de inserción más grandes para el cigüeñal. Entre los detalles del motor de los modelos de luxe se comprenden: carburador doble de tiro descendente, cojinetes de bielas de tipo flotante similares a los de avión y ventilación mecánica de la caja del cigüeñal.

PONTIAC

(Continuación de la página 32)

general de los múltiples es ahora más eficaz.

(6-7) **CHASIS** — Los cambios más importantes se han hecho en el chasis y el bastidor. El nuevo bastidor (6) se llama tipo "cantilever" de cuatro vías. Consiste en rieles rectos perfil en doble T, remachados a las vigas laterales, formando un miembro cruzado en X de refuerzo automático. Otra innovación es el uso de perfeccionada suspensión delantera (7) que facilita mucho la dirección, particularmente en las vueltas. Los muelles delanteros de tipo espiral, en reemplazo del tipo Dubonnet del año pasado, son de 90 libras y los traseros, de los modelos sedanes, de 126 libras.

(8) **MECANISMO DE DIRECCION** — El esfuerzo de la dirección se ha reducido mediante gobierno central y movimiento transversal, lo cual evita la tendencia a desviación de las ruedas. La nueva disposición aumenta la relación de la dirección de 17,5 a 19 a 1. El eje del brazo pitman queda ahora doblemente soportado, a mabos lados del tornillo sin fin. Y el método de ajuste de este tornillo sin fin ha sido simplificado, gracias a un sector colocado al fondo de la caja del mecanismo.

(9) **ARBOL PROPULSOR** — El nuevo árbol propulsor doble es un detalle sobresaliente de la propulsión Hotchkiss adoptada este año. La mitad delantera del árbol forma parte integrante del árbol transmisor, quedando soportado por el cambio de marcha. Conectando el árbol propulsor delantero al eje trasero hay un corto árbol propulsor muy bien equilibrado, con artículaciones universales montadas en cojinetes de rodillos, en cada extremo. Un acoplamiento corredizo, detrás del cambio de marcha, hace innecesario el empleo de uniones corredizas en las articulaciones universales.

OPCIONES

A continuación indicamos los neumáticos especiales y otros equipos para los camiones incluídos en las páginas de características de camiones del presente número:

CHEVROLET DE 1937

Chevrolet GC, tipo comercial	$360.00
Chevrolet SA, tipo Utility	500.00
Chevrolet SC, tipo Utility	525.00

NOTA: Los modelos Chevrolet SB y SD con equipo de dobles ruedas traseras se ofrecen a $20,00 más que el respectivo precio del modelo SA y SC.

ELECCIONES DE NEUMATICOS PARA EL CAMION CHEVROLET

Modelo	NEUMATICOS Delanteros	NEUMATICOS Traseros		Precio de lista
SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	32x6 (10 Capas)		$522,50
SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	7,00/20 (8 Capas)		515,00
SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	7,50/20 (8 Capas)		527,50
SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	32x7 (10 Capas)		550,00
*SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	34x7 (10 Capas)		545,00
**SA 131½	6,00/20 (6 Capas)	34x7 (10 Capas)		565,00
*SC 157	6,00/20 (6 Capas)	34x7 (10 Capas)		570,00
**SC 157	6,00/20 (6 Capas)	34x7 (10 Capas)		590,00
SC 157	6,00/20 (6 Capas)	7,00/20 (8 Capas)		540,00
SC 157	6,00/20 (6 Capas)	7,50/20 (8 Capas)		552,50
SC 157	6,00/20 (6 Capas)	32x7 (10 Capas)		575,00
SD 157	6,00/20 (6 Capas)	6,00/20 (6 Capas)	Dobles	545,00
SD 157	6,00/20 (6 Capas)	32x6 (10 Capas)	Dobles con muelles auxiliares	642,50
SD 157	32x6 (8 Capas)	32x6 (10 Capas)	Dobles con muelles auxiliaries	660.00
SD 157	32x7 (10 Capas)	32x6 (10 Capas)	Dobles con muelles auxiliares	685,00

*Con llantas metálicas de 6" en las ruedas traseras.
**Con llantas metálicas de 7" en las ruedas traseras.

OLDSMOBILE

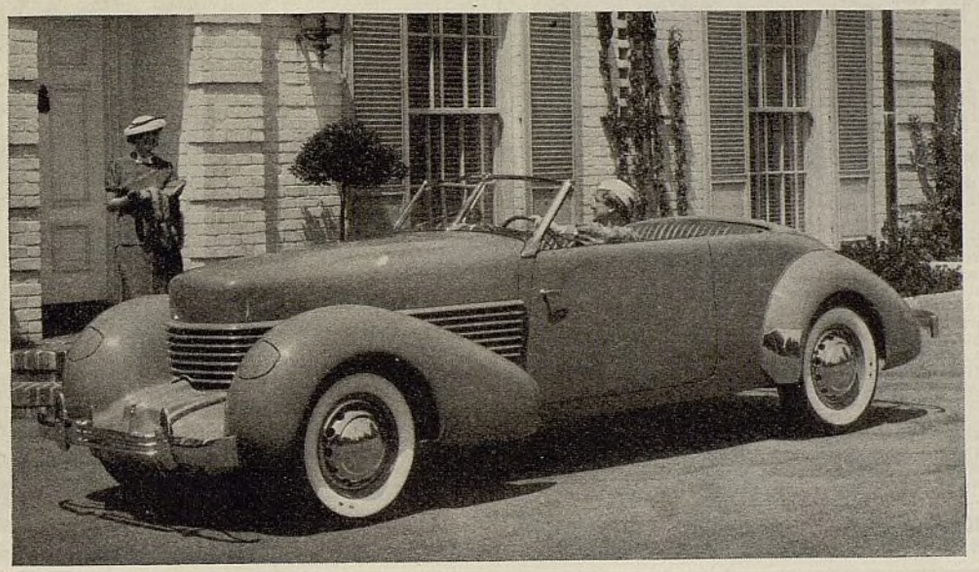
EXB 157	32x6	32x6	Dobles con muelles auxiliares	$715,00

Las elecciones a neumáticos incluyen: delanteros de 32x6, $17,50 y de 7/20, $27,50, y traseros dobles de 32x6" con muelles auxiliares, $97,50.

Ayuntamiento de Madrid

CORD

DE PROPULSION DELANTERA



¿QUE ES EXITO?

¿Se expresa en el número de automóviles vendidos o en la ganancia neta obtenida?

La compañía Auburn sabe que el mercado para el automóvil diferente, de construcción adelantada es menor que el mercado para los automóviles de construcción corriente u ordinaria. También sabe la Auburn que los compradores no quieren siempre la misma cosa. Es por esto que la Auburn se apartó de lo común, se atrevió a abandonar el método convencional, para ponerse a la vanguardia de la industria.

El Cord forma *impresionante contraste* con lo común o corriente.

El Cord representa una *nueva experiencia sensacional.*

El Cord es el renacimiento del *placer* de viajar en un automóvil.

El Cord es una *interpretación completamente nueva* de las funciones del automóvil ultramoderno.

El Cord, para sus dueños, es más que un automóvil admirable. *Es una revelación de un nuevo mundo.*

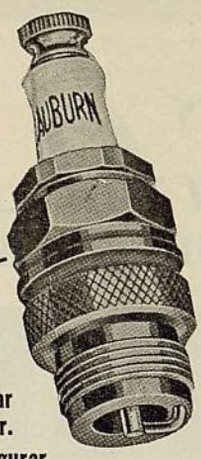
El comerciante que vende el Cord tiene a su alcance inmediato el mercado de aquellas personas, hombres y mujeres, que tienen la inteligencia y el buen gusto de insistir en la posesión de un vehículo completamente diferente de los ordinarios. Por esta razón, la compañía Auburn ofrece el Cord con la convincción de que la limitación de su mercado está ampliamente compensada por la oportunidad de ganancias más seguras y abundantes.

Por carta o por telegrama sírvase pedirnos información detallada.
AUBURN AUTOMOBILE COMPANY, CONNERSVILLE, INDIANA, E.U.A.
Dirección telegráfica: "AUBURNAUTO"

Ayuntamiento de Madrid

★ A LA VANGUARDIA EN FUNCIONAMIENTO Y EN GANANCIAS ★

BUJIAS DE ENCENDIDO AUBURN



La más fina calidad para asegurar el mejor funcionamiento de motor.

■ **El precio más bajo para asegurar la mayor ganancia en cantidad.**

Ud. cuenta con todas las ventajas cuando vende las bujías Auburn. Proyectadas y construídas por conocidos expertos en la industria automotríz, se hacen de los mejores materiales obtenibles. Por esta razón podemos ofrecerlas incondicionalmente garantizadas. La bujía Auburn es de construcción de dos piezas y pueden desarmarse con facilidad para su limpieza. Hay una Auburn para cada tipo de motor. Los ingenieros de la Auburn han perfeccionado un aislador especial de porcelana para las bujías Auburn, que disipa el calor de las puntas con 22% mayor rapidez que otros tipos. Las bujías Auburn, a causa de su construcción, funcionan perfectamente con las diferentes piezas del motor, bajo toda condición de servicio. Invitamos a los comerciantes del extranjero a pedirnos, por telegrama o por carta, información detallada y precios.

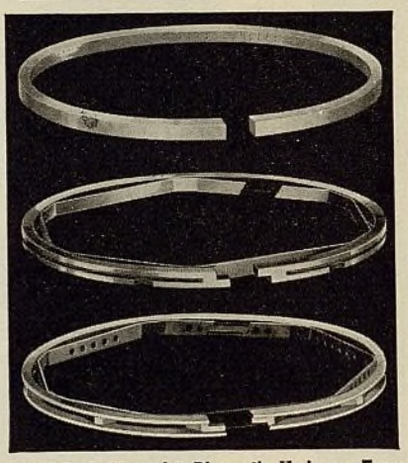
LAS BUJIAS DE ENCENDIDO SE APOYAN SOBRE 25 AÑOS DE EXPERIENCIA ESPECIALIZADA EN LA MANUFACTURA DE BUJIAS DE ENCENDIDO

Anillos de émbolo American Hammered Piston Rings

Flexible POWER

El nuevo anillo Flexible Power cierra efectivamente la cámara de explosión contra la pérdida de compresión, gracias a un principio técnico completamente nuevo. "Aceite bajo presión gobernada" es el método usado y la correcta aplicación de este principio elimina el escape y reduce el consumo de combustible y lubricante. El anillo Flexible Power produce los siguientes resultados sobresalientes:

1. Aumenta el recorrido del combustible y reduce el consumo de aceite.
2. Provee correcta lubricación, más fácil arranque y menos desgaste.
3. Evita el escape y cierra el émbolo contra pérdida de compresión.
4. Mantiene el más alto rendimiento, en toda velocidad del motor.



En cajas de juegos completos para el Ford, Chevrolet, Plymouth, Hudson y Essex

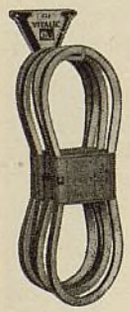
Productos de automóviles

VITALIC

de la Continental Rubber

"Desde que empezó la industria"

CALIDAD—*a precio bajo*



- Correas de ventilador
- Manguera de radiador
- Manguera de aire
- Manguera de gasolina
- Manguera de soldar
- Manguera de agua
- Manguera de agua de alta presión
- Tubería de bomba
- Acoplamientos de generador
- Manguera de calefactor de agua caliente
- Tubería de limpiador de parabrisa
- Neumáticos de bicicleta
- Tapetes de estribo
- Cinta de fricción
- Estuches de parches de cámara de aire
- Discos de articulaciones universales
- Canales de caucho
- Burletes de parabrisa
- Mazos de caucho
- Correas de máquina lavadora
- Correas de refrigeradores
- Tiras de llanta
- Guardapolvos de caucho
- Cajas de acumulador
- Tiras de neumático
- Bases de válvula
- Manguera de lavar
- Parches de neumático
- Conexiones de distribuidor

También productos mecánicos e industriales de caucho

Por carta o por telegrama, pídanos catálogo y lucrativo plan de ventas.

Gane con la calidad Gatke

▲ Juegos de forros de freno Gatke cortados a la medida.

Los productos Gatke gozan de merecida reputación internacional por su funcionamiento irreprochable. Se ofrecen en un completo surtido, que ofrece ventajas evidentes para responder a toda exigencia de trabajo y de precio. La mejor calidad de los materiales en cada clasificación de precio se debe a experiencia altamente especializada, extraordinarias facilidades fabriles y producción en grande escala. La Gatke invita cordialmente a todo comerciante activo a pedirnos información sobre nuestra lucrativa información. Catálogo general y precios a solicitud.

▲ Verdadero forro moldeado Gatke para frenos, de tipo Universal.

▲ Forro de freno Gatke en láminas curvas Radius Slab.

◄ Engranajes de distribución Gatke.

Forro tejido Gatke Standard ZW para frenos. ▼

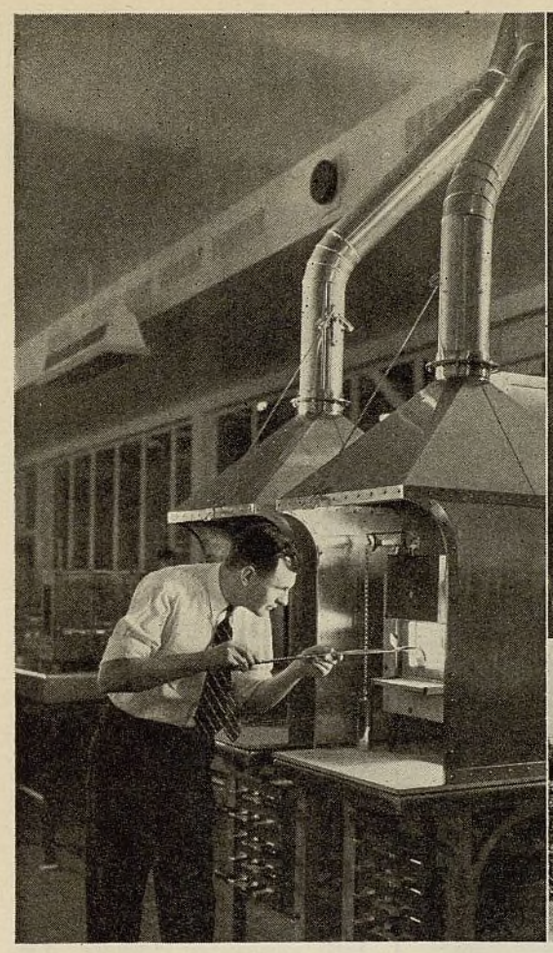
◄ Revestimientos Gatke para embrague

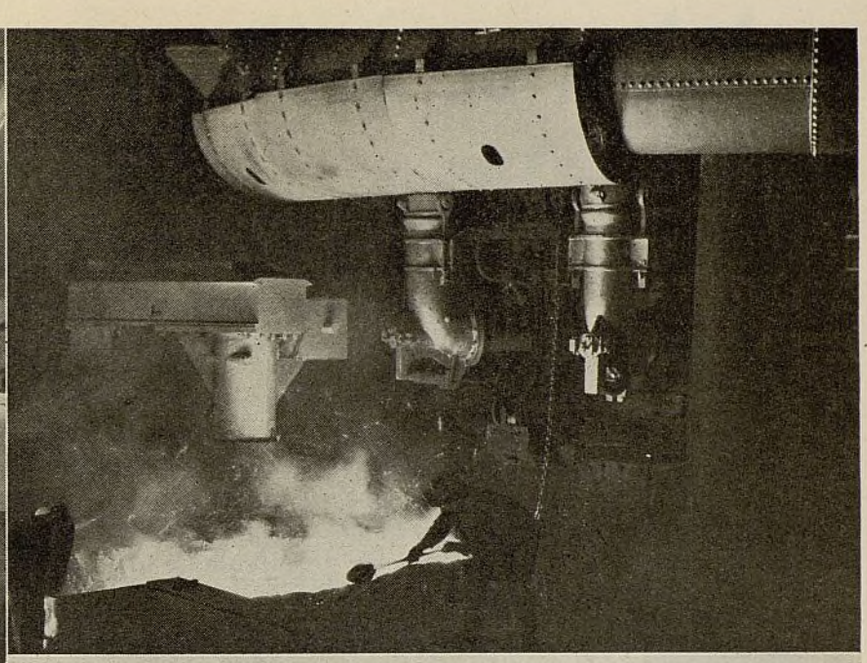
DEPARTAMENTO DE EXPORTACION

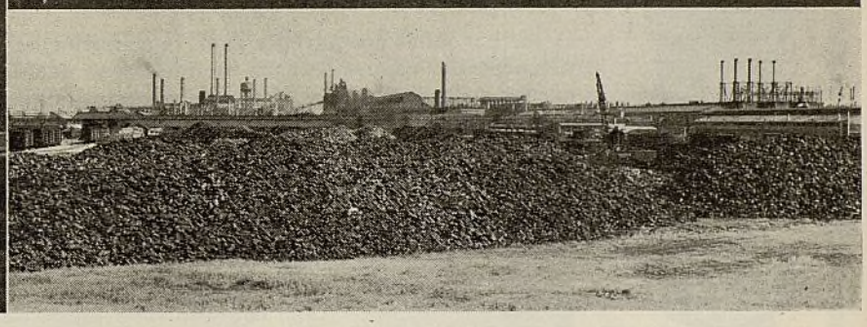
P. F. BAILLET • 461 Eighth Avenue, NUEVA YORK, N.Y., E.U.A.

Dirección telegráfica: "BAFILET" New York

Ayuntamiento de Madrid







DE LA TIERRA AL FORD V·8

La selección de los materiales para la fábrica Ford comienza en su punto de origen. Buena parte del mineral de hierro usado en la Planta del Río Rouge proviene de las propias minas Ford. Y lo mismo pasa con un gran porcentaje de la hulla utilizada para producir coque. Pero ya provengan de las propiedades Ford o de otras fuentes, el origen de los materiales es igualmente intachable, pues antes de ser enviados a Dearborn deben haber demostrado su calidad.

Al llegar a la fábrica son sometidos de nuevo a otra larga serie de análisis y pruebas, pues Ford vigila celosamente el ciclo completo de producción a través de su largo curso desde la Tierra al Automóvil.

Antes de que un pistón Ford V-8, con su perno y su biela, sea ajustado en uno de los cilindros, tanto las piezas como los materiales de que fueron hechas han debido pasar por un sinnúmero de pruebas en cuanto a calidad y precisión.

Del mismo modo, los materiales para toda clase de partes son distendidos, comprimidos, horadados, estirados, calentados, enfriados o frotados sin piedad — por días y días o aun meses — son sometidos a las más duras pruebas de funcionamiento por horas y horas continuadas — son expuestos a las más variadas condiciones atmosféricas — son cuidadosamente medidos para comprobar el desgaste hasta de fracciones infinitesimales — y son por último quebrados para nuevos análisis y las conclusiones definitivas.

¡Qué vía crucis! ¡Y qué automóvil se logra producir así! No es de extrañar, pues, que la calidad y el funcionamiento del Ford V-8 lo hayan colocado en una clase aparte. Todo esto es parte de un plan meticulosamente concebido y ejecutado. De la Tierra al Ford V-8 no se transige en nada, nunca se procede a tientas. Las cosas no pueden menos que resultar bien hechas—¡y salen bien hechas!

REPUESTOS Ford LEGITIMOS

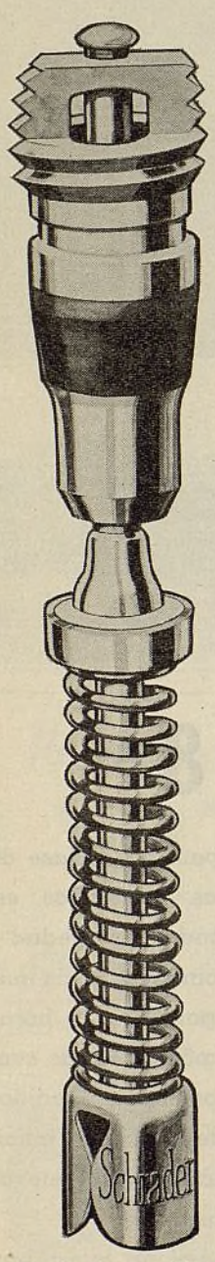
FORD MOTOR COMPANY

Ayuntamiento de Madrid

VALVULA DE NEUMATICO REEMPLAZABLE

Tipo Schrader

LA NORMA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DESDE HACE CUARENTA AÑOS



Válvula de neumático reemplazable, tipo Schrader.

CREEMOS que el tipo Schrader de *válvula de neumático reemplazable,* es hoy día el único artículo normal empleado *universalmente* en la industria automotriz. ¡Una sola bujía de encendido no puede ajustarse en todos los automóviles! ¡Una bombilla eléctrica no puede ajustarse en todos los portalámparas! Pero, por su parte, con toda seguridad, la *válvula de neumático reemplazable* Schrader se ajustará en el soporte de válvula de toda cámara de aire de neumático de automóvil o de motocicleta que se fabrique actualmente en cualquier parte del mundo.

Desde hace más de cuarenta años, la Schrader ha fabricado válvulas de repuesto para neumáticos, perfeccionando mucho su construcción. Otros fabricantes, en otras partes del mundo, han copiado o modificado el proyecto, pero fundamentalmente el principio de válvula reemplazable ha permanecido sin cambio y la moderna válvula reemplazable de hoy día puede ajustarse tan bien en neumáticos de 1926 como en los de 1936.

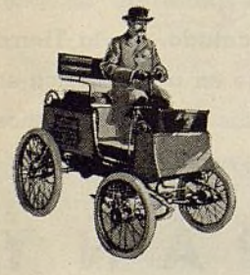
El chasis, el motor o la carrocería de un automóvil duran más que otras partes del vehículo, como bujías de encendido, bombillas de lámparas, válvulas de neumáticos, etc. Por esta razón, una *válvula de neumático* reemplazable es una necesidad absoluta. Si mañana ocurre alguna falla en una válvula de neumático, en alguna carretera alejada de la ciudad, en pocos minutos puede el dueño del automóvil quitar la válvula dañada y reemplazarla con otra de repuesto, o bien, aplicar un cierre bien seguro sobre el orificio del soporte de la válvula y continuar la marcha. La Schrader tiene a la disposición del público automovilista, válvulas de reemplazo en toda ciudad y pueblo importante en todas partes del mundo. El precio al por menor en los E. U. A. es cinco centavos por cada válvula en cajas de cinco.

Más de 250 millones de años de servicio de automóvil sirven de garantía a la seguridad de la válvula de neumático reemplazable de tipo Schrader.

AUTOMOVILES REGISTRADOS EN LOS ESTADOS UNIDOS*

Años	Número
1896	16
1897	90
1898	800
1899	3.200
1900	8.000
1901	14.800
1902	23.000
1903	32.920
1904	54.590
1905	77.400
1906	105.900
1907	140.300
1908	194.400
1909	305.950
1910	458.500
1911	619.500
1912	902.600
1913	1.194.262
1914	1.625.739
1915	2.309.666
1916	3.297.996
1917	4.657.340
1918	5.621.617
1919	6.771.074
1920	8.225.859
1921	9.346.195
1922	10.862.650
1923	13.479.608
1924	15.460.649
1925	17.496.420
1926	19.237.171
1927	20.219.224
1928	21.379.125
1929	23.121.589
1930	23.059.262
1931	22.366.313
1932	20.885.814
1933	20.616.234
1934	21.524.068
1935	22.565.347
	318.265.188

Reimpreso del libro "Automobile Facts and Figures" de la Automobile Manufacturers Association.



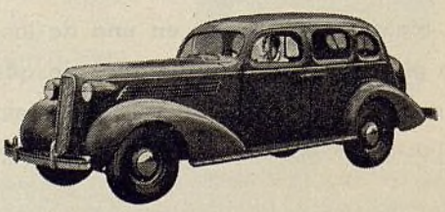
Schrader

Marca Registrada en los E. U. A.

FABRICANTES DE VALVULAS NEUMATICAS DESDE 1844

A. Schrader's Son, División de la Scoville Manufacturing Company, Incorporated,

BROOKLYN NUEVA YORK, N. Y., E. U. A.



Ayuntamiento de Madrid

Tiempo de nuevos modelos

La industria automotríz se halla constantamente en procedimiento de desarrollo y mejoramiento. Compare los automóviles de hoy día con los de hace diez años.

Los fabricantes de piezas y accesorios, en colaboración con los ingenieros y constructores de automóviles y camiones contribuyen parte muy importante a este progreso.

La Republic Gear Company se ha mantenido contínuamente a la vanguardia de este progreso. Como ejemplo típico de su iniciativa, el público va a oir mucho acerca de los engranajes de tipo Typod instalados en los ejes traseros de modelos de 1937. La Republic Gear Company es la primera fábrica en proyectar y construir este nuevo tipo de engranaje para todos los vehículos automóviles que lo necesitan. Las piezas de repuesto Republic pueden obtenerse inmediatamente de sus distribuidores y las hay para toda marca americana de automóvil o de camión de cualquier año y modelo. Insista en productos Republic cuando compre las siguientes piezas de repuesto:

Coronas y piñones

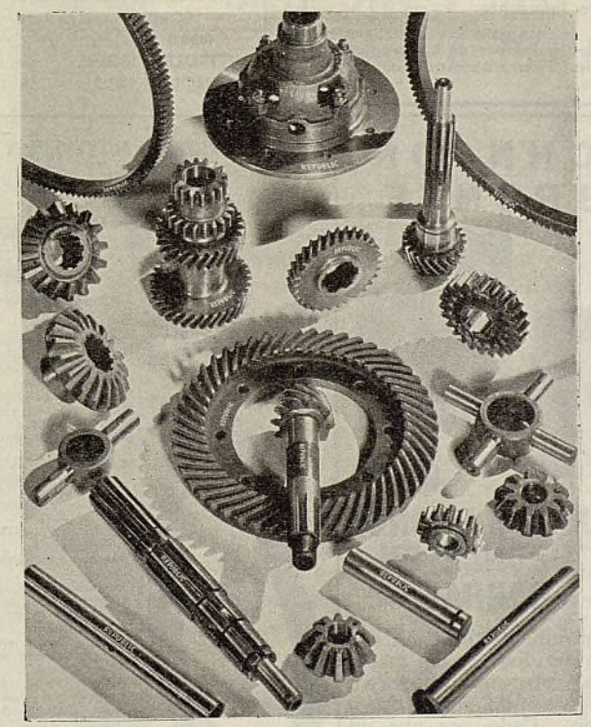
Juegos de coronas y piñones bruñidos, compensados y hermanados. Ofrecidos en cajas individuales para su protección y conveniencia en el manejo. Coronas y piñones para instalaciones separadas.

Piezas de diferencial

Cajas — Piñones de cruceta — Engranajes laterales — Crucetas — Ejes o pasadores de piñones — Tornillos de cierre o presión.

Arboles de ejes traseros

Tipos de pestaña, de engranaje y sencillos de árboles de ejes traseros. Arboles propulsores macizos de acero al cromo y níquel y de cromo al molibdeno.



Piezas de cambio de marcha

Cajas. Engranajes propulsores. Engranajes de contraeje. Engranajes corredizos. Engranajes agrupados. Engranajes locos. Piezas de rueda libre. Pasadores. Arboles corredizos.

Engranajes de arranque

Engranajes endurecidos de volante para el arranque. De completo labrado a máquina y de perfecta concentricidad. Chaflán de contacto aprobado por la Bendix.

Un tamaño para cada motor.

Su abastecedor está ansioso de suministrarle lo que Ud. necesite. Ud. sencillamente expresa su preferencia. Siempre especifique la marca "Republic" al comprar las piezas de repuesto que aquí indicamos.

REPUBLIC GEAR COMPANY
2197 BEAUFAIT AVENUE
DETROIT, MICH., E. U. A.
Dirección telegráfica: REPGEAR, Detroit

Ayuntamiento de Madrid

HAY GANANCIAS EN LA VENTA DE ESTOS PRODUCTOS

SOMCO
QUALITY FIRST
STARTING-LIGHTING IGNITION

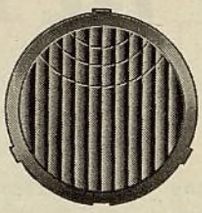
SATISFACCION EN TODO EL MUNDO AÑO TRAS AÑO...

Debido a alto valor intrínseco inherente

Una combinación ideal de precios moderados, buenas ganancias, inteligente plan de ventas y conveniente envase, dan al distribuidor de los productos SOMCO ventajas insuperables en competencia. Pida a nuestro competente departamento de exportación catálogos y precios.

GLOBE

PRODUCTOS PARA AUTOMOVILES LENTES DE REPUESTO PARA LAMPARAS DELANTERAS



LISTA DE LOS TAMAÑOS DE LENTES PARA LAMPARAS DELANTERAS

8⅛" x 7" (plano)
8 15/32" x 7⅞" (plano)
9 1/16" x 8⅝" (convexo)
9 9/32" x 8¾" (plano)
9 7/16" x 9" (plano)
8¾" x 8 9/32" (convexo)
10⅛" x 9 15/32" (plano)
9¼" x 8½" (plano)

LENTES DE REPUESTO PARA LAMPARITAS TRASERAS de
FORD MODELO "A"
FORD MODELOS B4 y V8
CHEVROLET, MODELOS de 1926-30
CHEVROLET, MODELOS de 1931-32

MUELLES TRAINOR

SOBRESALIENTES EN

MATERIALES
MANUFACTURA
CALIDAD
VALOR INTRINSECO

Productos de una de las principales fabricas de muelles de la industria. Los muelles de repuesto, las hojas o láminas y las piezas de muelle Trainor se hacen de la mejor clase de acero obtenible — científicamente tratados al calor. Un surtido completo para toda marca de automóvil y camión. Cada producto se somete a exigente ensayo y se vende a precio conducente a grandes ventas y ganancias. Fabricamos también un surtido completo de muelles auxiliares de la misma excelente calidad. Garantizamos pronto servicio y cooperación.

ANILLOS O AROS DE EMBOLO RENU & HETEPRUF

ANILLO RENU 'SCRAPEROIL'

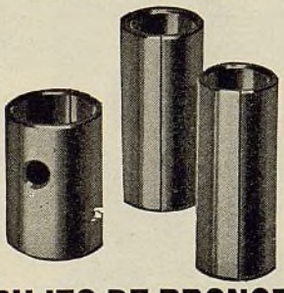
Estos anillos, ofrecidos en un surtido completo, se hacen por la Renu Parts Corporation.

El anillo Renu, con el famoso anillo interior de "8" puntos, es el remedio positivo para los motores que aspiran mucho aceite a causa del desgaste de sus cilindros. No hay necesidad de perforar o rehabilitar los cilindros.

Los resultados producidos por los anillos Hetepruf, cuando los cilindros están en buen estado, son muy superiores a los que se obtienen con los anillos de construcción ordinaria, a causa de que retienen su tensión primitiva de 50% a 100% más tiempo.

ANILLO 'HETEPRUF SCRAPEROIL'

JOHNSON BRONZE



BUJES DE BRONCE Y BRONCE EN BARRA

Los productos Johnson son los preferidos por los mecánicos porque ahorran mucho tiempo, molestia y trabajo. Cada vez que un mecánico usa los cojinetes o bujes Johnson, sabe que cada uno lleva la garantía de poseer las características indicadas por la S.A.E. Sabe, también, que los productos Johnson son la norma de los principales automóviles, camiones y ómnibus americanos.

ACCESORIOS DE AUTOMOVILES QUAKER CITY

Correas de ventilador
Mangueras de radiador
Mangueras de radiador etxra pesadas
Mangueras de gasolina
Mangueras de aire de vereda
Mangueras de frenos al vacio
Mangueras de soldar
Mangueras de calefactor de automóvil
Manguera de henchidor de radiador
Tubería de limpiador de parabrica
Mangueras de bombas de neumático
Empaquetadura de asbesto en lámina comprimida Kaloric
Empaquetadura
Empaquetadura metálica de asbesto en lámina Regal
Empaquetadura fibrosa en lámina Quakeroid
Empaquetaduras Quickpac
Empaquetadura de bomba Valvolite Twist
Empaquetadura semimetálica para bombas

Desde hace cincuenta años, la Quaker City Rubber Company ha venido construyendo productos mecánicos de caucho de superior calidad. Hoy día, la marca Quaker es equivalente a calidad insuperable.

SI ES UN PRODUCTO QUAKER ES UN PRODUCTO GARANTIZADO

REMCO VALVES FOR FORD CHEVROLET AND PLYMOUTH CARS

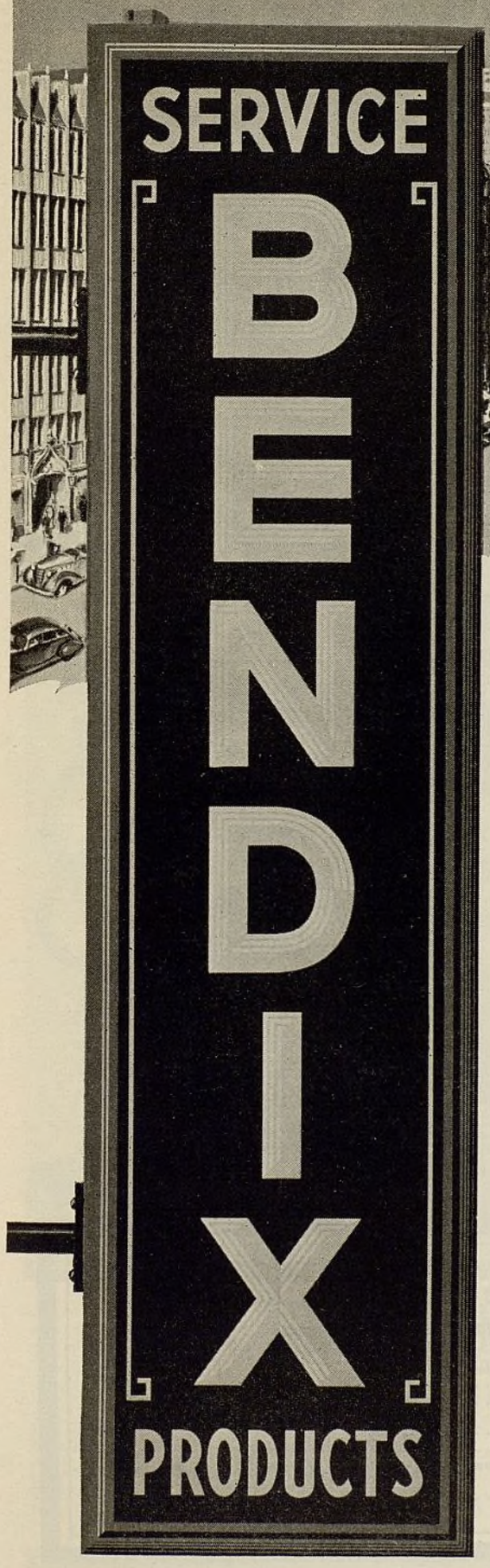
En lo tocante a máximo valor intrínseco, la válvula Remco no tiene competidora. El comercio continúa sorprendido de que una válvula de tan fina calidad pueda venderse a precio tan moderado. Especifique las válvulas Remco. Pídanos lista de precios.

Toda correspondencia sobre los productos aquí anunciados debe dirigirse a

JOHN PRIOR, Gerente de Exportación

44 Whitehall Street, Nueva York, N. Y., E.U.A. . . . . Dirección telegráfica: "JONPRIOR" New York

Ayuntamiento de Madrid



MILLONES DE AUTOMOVILISTAS
tienen confianza en este letrero

EL mercado servido por los representantes de ventas y servicio de la Bendix cubre casi todo vehículo automóvil de marca americana. Los productos Bendix se usan por todos los fabricantes americanos de automóviles.

Todos estos bien proyectados y construídos productos Bendix están sujetos a recio trabajo. Con el tiempo, se desgastan naturalmente y es necesario renovarlos. Los dueños de automóviles están acostumbrados a buscar el letrero Bendix. Saben que en todas partes del mundo este letrero significa servicio de primer orden, dado por mecánicos muy bien preparados para hacer reparaciones rápidas y correctas.

La Bendix construye no sólo equipo para automóviles, tales como frenos mecánicos e hidráulicos, frenos neumáticos, carburadores y propulsiones de arranque, sino que fabrica también el más completo y eficaz surtido de elementos de taller, para la conservación de vehículos automóviles. Entre estos elementos se incluyen: ensayadores de frenos, rectificadores de bastidor, ejes y ruedas, pedestales para el equilibrio de ruedas, dinamómetros de chasis, tratamiento de neumáticos (rehabilitación de la banda de rodadura) y abastecimientos para la instalación de frenos.

Sírvase pedirnos catálogos y detalles del programa Bendix de ventas y servicio. Diríjase a:

BENDIX PRODUCTS CORPORATION
(Subsidiaria de la Bendix Aviation Corporation)
402 Bendix Drive — South Bend, Ind., E.U.A.

Representante de ventas para la América Latina:
American Steel Export Co., Inc.,
347 Madison Avenue, Nueva York, N.Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: AMSTA

La Bendix fabrica: Frenos mecánicos de acción compensada y frenos hidráulicos . . . Frenos de fuerza al vacío Bendix B-K . . . . Frenos neumáticos Bendix-Westinghouse para automóviles . . . Gobierno automático de embrague Bendix . . . Arranque automático Bendix Startix . . . . Propulsión de arranque Bendix . . . Carburadores Stromberg . . . Forro de freno Eclipse . . . Zapatas de freno forradas en fábrica para servicio de repuesto . . . Equipo Bendix-Feragen para rectificar y corregir el chasis y equipos de taller . . . Equipo Bendix-Peco para rehabilitar la banda de rodadura de neumáticos . . . Piezas de frenos Bendix . . . Piezas y empaquetaduras para carburadores Stromberg . . . Cemento Bendix para forro de freno . . . Laminitas Bendix-Feragen para ejes . . . Lubricante Bendix para cable de frenos . . . Grupos de cables y conductos Bendix . . . Lubricante especial Bendix para frenos . . . Segmentos moldeados Bendix para forro de freno . . . Estuches para frenos al vacío Bendix B-K.

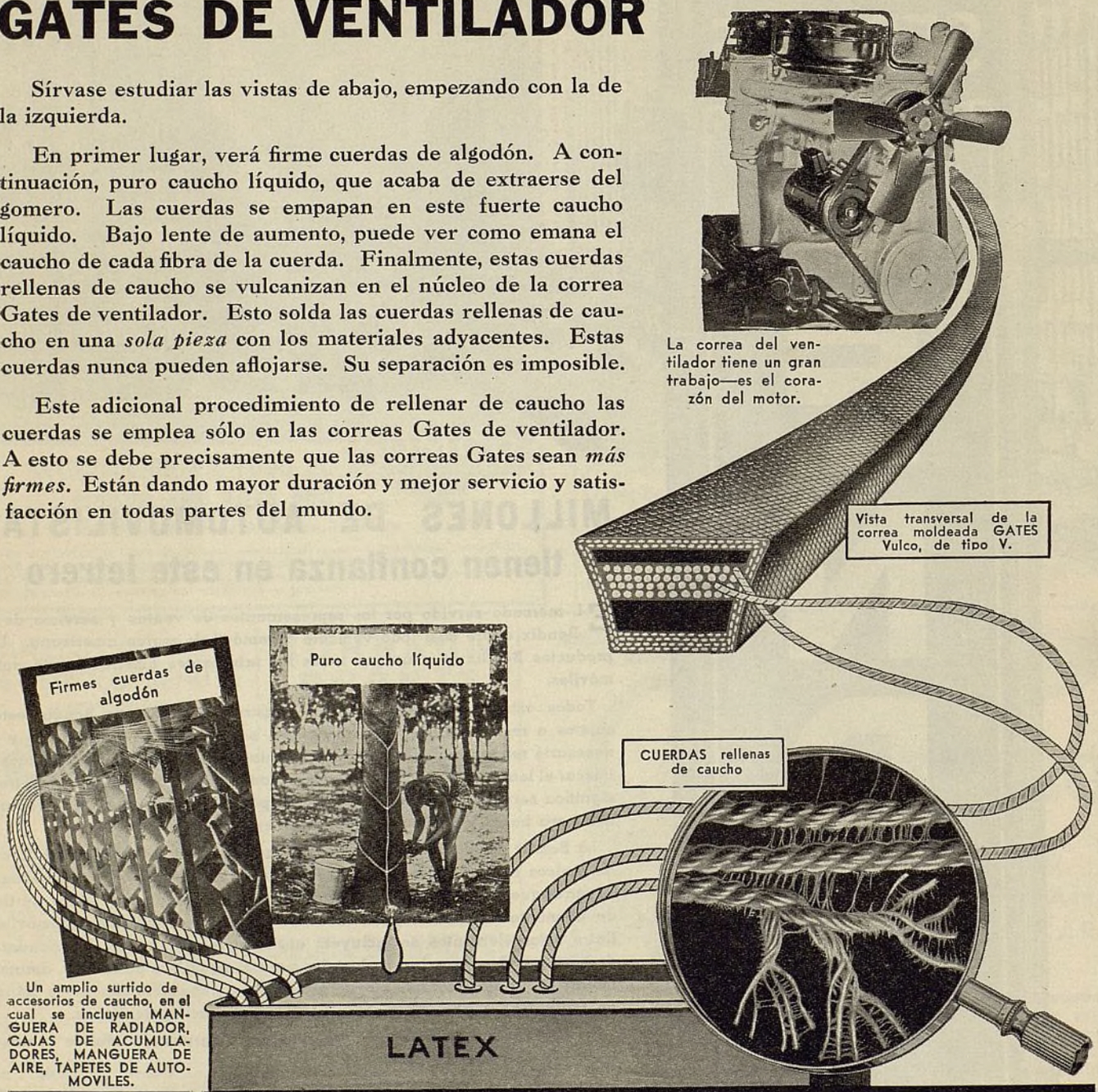
Ayuntamiento de Madrid

Un procedimiento adicional imparte MAYOR FIRMEZA a las correas GATES DE VENTILADOR

Sírvase estudiar las vistas de abajo, empezando con la de la izquierda.

En primer lugar, verá firme cuerdas de algodón. A continuación, puro caucho líquido, que acaba de extraerse del gomero. Las cuerdas se empapan en este fuerte caucho líquido. Bajo lente de aumento, puede ver como emana el caucho de cada fibra de la cuerda. Finalmente, estas cuerdas rellenas de caucho se vulcanizan en el núcleo de la correa Gates de ventilador. Esto solda las cuerdas rellenas de caucho en una *sola pieza* con los materiales adyacentes. Estas cuerdas nunca pueden aflojarse. Su separación es imposible.

Este adicional procedimiento de rellenar de caucho las cuerdas se emplea sólo en las correas Gates de ventilador. A esto se debe precisamente que las correas Gates sean *más firmes*. Están dando mayor duración y mejor servicio y satisfacción en todas partes del mundo.



Un amplio surtido de accesorios de caucho, en el cual se incluyen MANGUERA DE RADIADOR, CAJAS DE ACUMULADORES, MANGUERA DE AIRE, TAPETES DE AUTOMOVILES.

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

"LA FABRICA MAS GRANDE DEL MUNDO DE CORREAS DE VENTILADOR"

DISTRIBUIDORES Y REPRESENTANTES

Argentina ... Mauricio Brandt, Buenos Aires
Bolivia ..... S. Howson, La Paz
Brasil ..... B. R. Rand, Rio de Janeiro
Canary Islands Autocesorios, Harry Walker, S. A., Barcelona, España
Chile ..... Joaquin Herrera Aguirre, Santiago
Colombia .... Carlos Salgado Jaime, Bogotá
Cuba ..... L. Gonzalez del Real, Habana
España ..... Autocesorios Harry Walker. S. A., Barcelona
México ..... J. M. Barrera, Mexico, D. F.
Panamá ..... Wholesale Tire & Supply Co., Ltd., Republic of Panama
Perú ..... W. H. Brown, Lima
Puerto Rico ..... Enrique A. Castillo, San Juan
Marruecos Español Autocesorios, Harry Walker, S. A., Barcelona, España
Uruguay ..... B. R. Rand, Rio de Janeiro, Brazil

Ayuntamiento de Madrid

SE USAN EN TODO EL MUNDO

THOMPSON PRODUCTS, INC.

Departamento de Exportación: CLEVELAND, OHIO, E.U.A.

Dirección telegráfica: Thompro, Cleveland

REPRESENTANTES:

J. E. Estrada
México D.F., México

L. Gonzalez del Real
Habana, Cuba

J. G. Rothschild
San José, Costa Rica

Frank Gamundi
San Juan, Puerto Rico

Bernhard Schmidt
Carácas, Venezuela

Irving Mischner y Hno. S.A.
Bogota, Colombia

Kendrick Van Pelt
Sao Paulo, Brazil

Alfred Palliser
Lima, Perú

S.I.A.M.
Santiago, Chile

Will L. Smith, S.A.
Buenos Aires, Argentina

Will L. Smith, S.A.
Montevideo, Uruguay

José Lopez Zueras
256 Montaner
Barcelona, Spain

Miguel Ortega
Larache, Marruecos

Ayuntamiento de Madrid

MODERNAS EN TODO SENTIDO

Las Carrocerías Wayne "Todoacero" atraen pasajeros a la vez que son económicas!

Wayne—Estilo Aerilíneo

● Las empresas no necesitan ya ómnibus "a la orden," caros y pesados para ofrecer al público vehículos de moderna apariencia. Ahora pueden usar carrocerías Wayne y al mismo tiempo reducir su inversión de capital y el costo de funcionamiento.

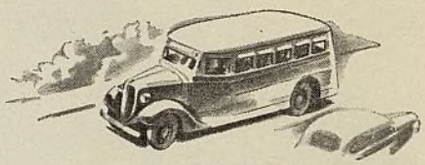
Las Wayne montan sobre cualquier chasis de ómnibus o camión y las hay para toda clase de servicio. Su chasis convencional puede convertirse a "control adelante" economicamente, y con toda seguridad usando la "Conversión Wayne." Todo lo necesario para hacer la conversión se embarca en la misma caja con la carrocería. Solícite el catálogo especial.

Como las carrocerías Wayne "Todoacero" son mucho más fuertes por cada kilo de peso, son más livianas y se usan por lo tanto con chasis más ligeros. Se reduce el costo de funcionamiento y se alarga la duración del chasis. Con el sistema Wayne las carrocerías duran el doble o más y es posible fabricarlas y venderlas a precios de producción en gran escala. El ahorro en fletes es importantísimo. Como se embarcan armadas en secciones, en un tercio del espacio de una carrocería armada, se ahorra hasta 2/3 del costo de transportes.

En cualquiera capacidad, de 9 a 99 pasajeros; ya sea pintadas en colores o sólo con la primera capa, se embarcan en *días* y no semanas. El montaje es fácil y puede hacerse con las facilidades de herramientas y personal de cualquier garage.

Wayne—Estilo Standard

Con las carrocerías Wayne "Todoacero" y su chasis puede Ud. vender a las empresas lo mejor que existe en ómnibus. Líneas elegantes y modernas! Duración no menos del doble! Dos tercios el costo de funcionamiento! Infimo costo de conservación! Comuníquese inmediatamente con los empresarios y verá que les interesará aumentar sus utilidades con equipo moderno—"Todoacero."

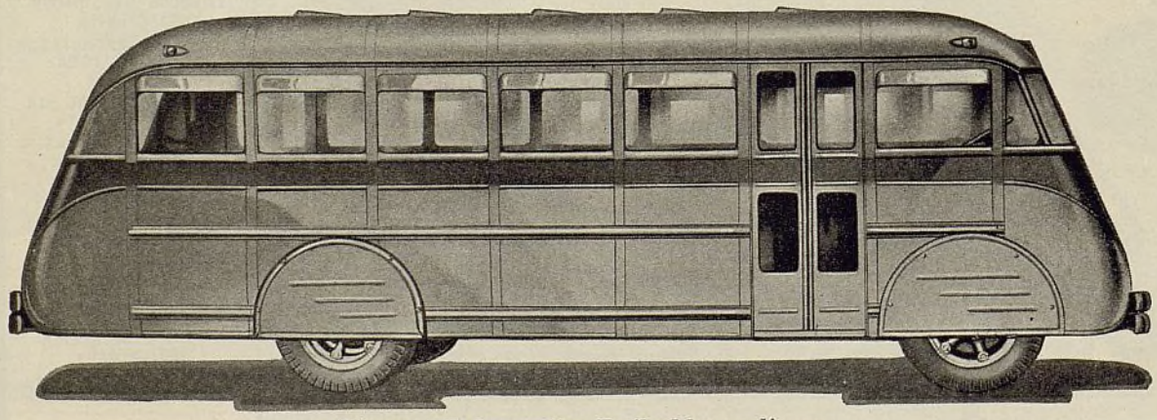


Wayne—Estilo Perfilado

Solícite detalles del fabricante de su chasis o directamente a

THE WAYNE WORKS
RICHMOND, INDIANA, EE. UU. de A.
Cables: Wayneworks, Richmondind.

Montaje aprobado por los siguientes fabricantes: Chevrolet, Condor, Diamond T, Dodge, Fargo, Federal, Ford, G. M. C., Gramm, Indiana, International, Mack, Marmon-Herrington, Oldsmobile, Reo, Stewart, Studebaker, White.



Wayne "Todoacero"—Estilo Metropolitano

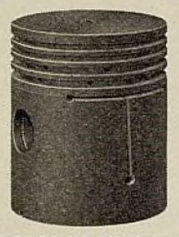
CARROCERIAS PARA OMNIBUS WAYNE "Todoacero"

Todas las carrocerías Wayne "Todoacero" se embarcan en reducido espacio. Esta, para 25 a 42 pasajeros mide 1142 piés cúbicos, pero la embarcamos armada en secciones en sólo 398 piés cúbicos.

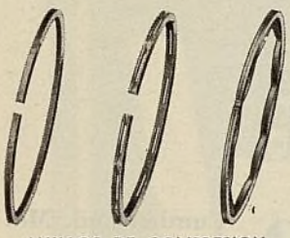
Ayuntamiento de Madrid

LOS PRODUCTOS SEALED POWER

Aumentan las ventas en TODAS PARTES

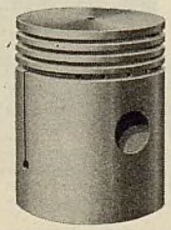


EMBOLOS LO-EX Y LO-EX ACABADO EBONITA*

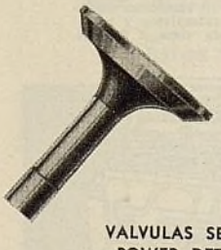


ANILLOS DE COMPRESION SUPER-DRAINOIL Y STA-TITE

MONITOR NOTCH



EMBOLOS De ALEACION De ALUMINIO



VALVULAS SEALED POWER DETROIT PARA MOTORES

Desde que los anillos Sta-Tite Monitor Notch fueron presentados al publico, las ventas se han doblado y triplicado. El aumento ha llegado hasta un 655% de las ventas originales en el corto espacio de dos años. Las ventas se han aumentado de la misma manera en todo pais donde existen distribuidores de los productos Sealed Power.

EL SURTIDO COMPLETO SEALED-POWER *es muy extenso*

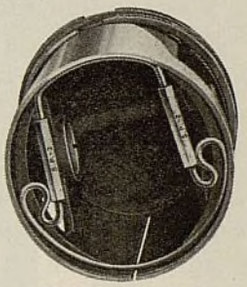
Más de 27 años de experiencia ha permitido a los ingenieros de la casa comprobar los principios de mecánica que producen incomparables resultados. La experiencia de estos ingenieros en proyectar piezas para equipo original de fábrica les ha permitido producir piezas de repuesto que se adaptan admirablemente a producir excelentes resultados en el uso. El surtido completo incluye una línea completa de émbolos de hierro fundido, de aleación de aluminio, Lo-Ex y Lo-Ex Ebonita; pasadores de émbolo; juegos completos de anillos listos para instalar; anillos de compresión en todos los tamaños; Anillos Sta-Tite de compresión y para control de aceite; Camisas de cilindro Spun-Iron; Extensores de Embolo ajustables a los requisitos del émbolo y válvulas para motor Sealed Power Detroit.

LA SIGUIENTE ES LISTA PARCIAL DE LOS FABRICANTES QUE USAN LOS PRODUCTOS SEALED POWER COMO EQUIPO DE FABRICA.

Buick - Olds - Lafayette - Hudson - Terraplane - Pontiac - Continental - Lycoming - Hercules - Rolls Royce of America - Camiones General Motors - International Harvester - Tractores Caterpillar - Reo - Motores Buda - Camiones Diamond T - Federal - J. I. Case - Hall Scott - Fairbanks Morse - Willys Overland.

Escriba o cablegrafíe solicitando detalles del contrato de representación para exportación.

*Lo-Ex es marca registrada sobre émbolos fundidos y aleaciones producidas exclusivamente por la ALUMINUM COMPANY OF AMERICA. Procedimiento Alumilite cubierto por patentes Nos. U. S. 1,526,127 - 1,869,041 - 1,869,042 - 1,869,058 - 1,900,472.



EXTENSOR AJUSTABLE PARA EMBOLOS

MANGUITOS "SPUN IRON" PARA CILINDROS

PASADORES De EMBOLO

SEALED POWER

CORPORATION

Departmento Exportación: 431 S. Dearborn Street, CHICAGO, ILLINOIS, E. U. A.
Dirección cablegrafica: SEPOW, CHICAGO, E. U. A. - Fábricas en Muskegon, Michigan

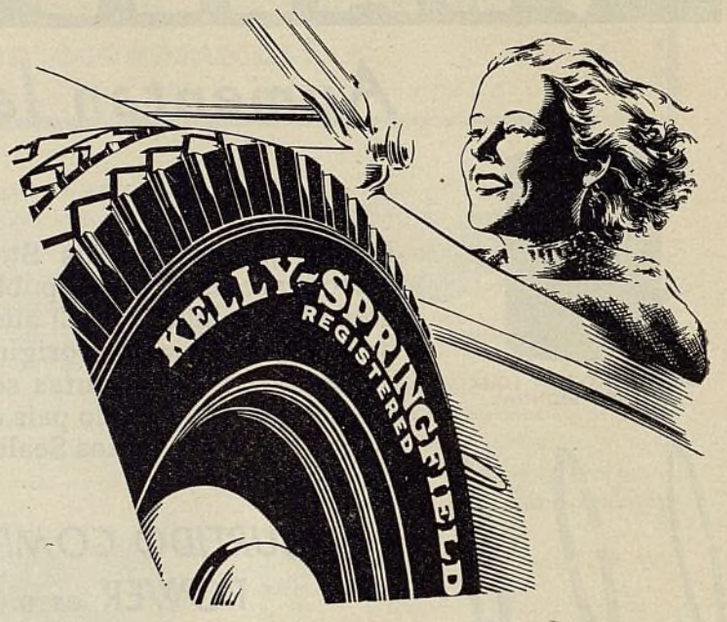
Ayuntamiento de Madrid

SONRIASE CON KELLYS

LA expresión favorita de millones de consumidores de los famosos neumáticos Kelly-Springfield en el mundo entero.

Durante 1936 y años anteriores nuestros distribuidores han obtenido éxitos rotundos . . . Y esto, unido a la incólume reputación de Kelly, que goza hoy del más sólido apoyo financiero de la Industria, merece su inmediata atención.

Invitamos la correspondencia de firmas solventes de algunos mercados aun disponibles. Diríjase personalmente a E. S. Burke, Presidente, The Kelly-Springfield Tire Company, Cumberland, Md. Cables: KELTIRE—CUMBERLANDMARYLAND



The KELLY *Springfield* TIRE Co. Cumberland, Md. E. U. A.

SON PRODUCTORAS DE GANANCIAS ESTAS HERRAMIENTAS BLACKHAWK

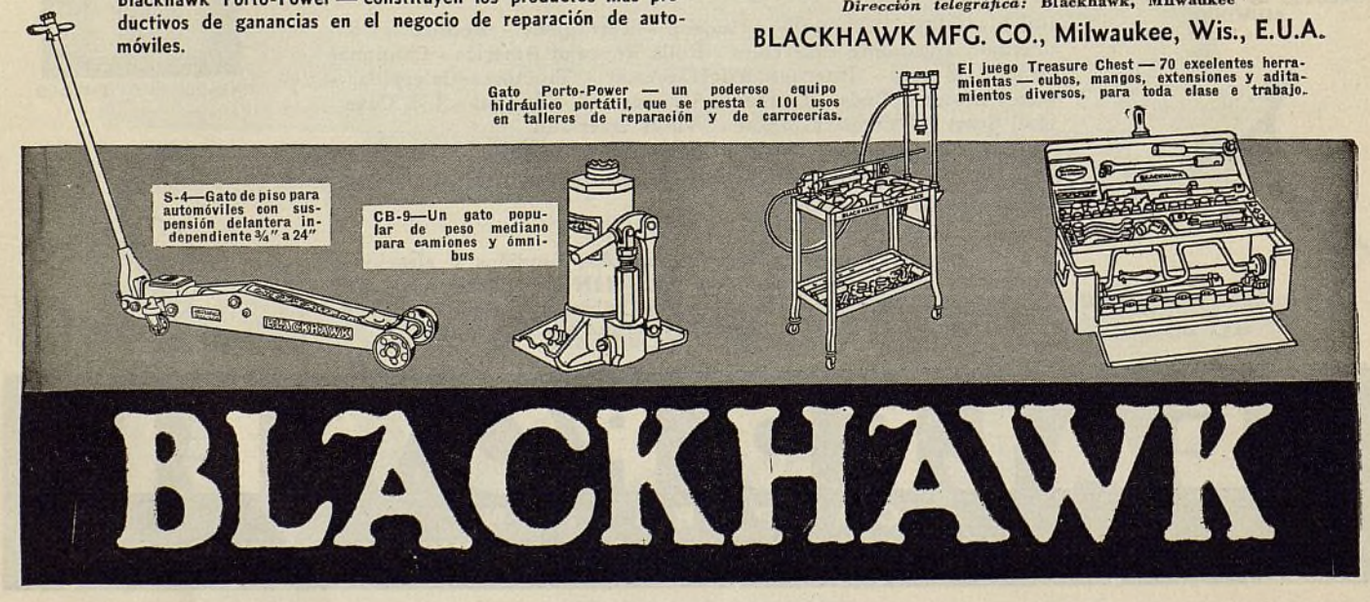
De construcción muy firme, para satisfacer los requisitos modernos, las herramientas Blackhawk son famosas por su duración, buen servicio, facilidad de manejo y seguridad. Ponen término a los inciertos métodos antiguos, introduciendo en su lugar la última palabra en exacto servicio mecánico. Nuestros surtidos de llaves precisas para todo trabajo — gatos hidráulicos manuales y de taller — y el notable taller en ruedas: el gato Blackhawk Porto-Power — constituyen los productos más productivos de ganancias en el negocio de reparación de automóviles.

Los garajes, talleres y estaciones de servicio quedan seguros de producir excelentes trabajos con mayor facilidad, rapidez y ganancias, cuando se valen de las FAMOSAS herramientas Blackhawk para hacerlos.

Se venden únicamente por intermedio de acreditadas firmas al por mayor. Invitamos la correspondencia de activas y responsables firmas del extranjero. Por carta o por telegrama, sírvase pedirnos información detallada y precios.

Dirección telegráfica: Blackhawk, Milwaukee

BLACKHAWK MFG. CO., Milwaukee, Wis., E.U.A.



BLACKHAWK

Ayuntamiento de Madrid

BORG-WARNER

DOSCIENTOS setenta y tres años de servicio más que satisfactorio han dado por resultado un creciente grado de aceptación a los "PRODUCTOS DE EXPERIENCIA" BORG-WARNER. Estos muchos años representan el tiempo total en que las divisiones de la Borg-Warner Corporation han venido perfeccionado el proyecto y la construcción de numerosas piezas de automóviles.

Esta es su garantía más grande, *para el presente y para el futuro*, de la continuación de lucrativas relaciones comerciales con nuestra organización.

BORG-WARNER INTERNATIONAL CORPORATION

DIVISION DE LA BORG-WARNER CORPORATION

310 South Michigan Avenue, Chicago, Ill., E. U. A. Dirección telegráfica: BORGWARNER Toda clave

Ayuntamiento de Madrid

DESPUES DE ESTO VERAN LA CONVENIENCIA DE INSTALAR LOS FORROS DE FRENO AMERICAN BRAKEBLOK

● A menudo se requiere un accidente para convencer a cierta gente del valor de un buen forro de freno. Podemos muy bien asegurar que estas dos señoritas verán que los frenos de su automóvil se forren con American Brakeblok tan pronto como salgan de este accidente.

Ya se emplean en frenos hidráulicos, ya en frenos mecánicos, el American Brakeblok es un forro completamente seguro, digno de toda confianza, pues jamás falla en dar positivo enfrenamiento bajo toda condición de servicio.

Recuerde lo siguiente: Durante estos últimos tres años, el American Brakeblok se ha usado en los Estados Unidos como equipo normal de fábrica en más frenos hidráulicos que los de toda otra marca del mercado. Pídanos información detallada sobre el American Brakeblok.

AMERICAN BRAKEBLOK CORPORATION
4600 Merritt Avenue, Detroit, Michigan, E.U.A.
Nueva York, Cleveland, Chicago, St. Louis, Los Angeles, San Francisco
Departamento de Exportación: 39 Water Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Una división de la American Brake Shoe and Foundry Company

American Brakeblok

EL FORRO DE FRENO DE SEGURIDAD

AMERICAN BRAKEBLOK
Reg. U.S. Pat. Off.

Hay importantes noticias

en las

páginas de anuncio

Para las últimas noticias sobre los productos que tanto están contribuyendo al rápido desarrollo de la industria automotriz,

lea las

páginas de anuncio

de

EL AUTOMOVIL AMERICANO

del presente número y de todos los números futuros

★

Los productos anunciados en EL AUTOMOVIL AMERICANO son todos de primer orden y dignos de confianza. Comuníquese con los anunciantes, pidiéndoles información detallada.

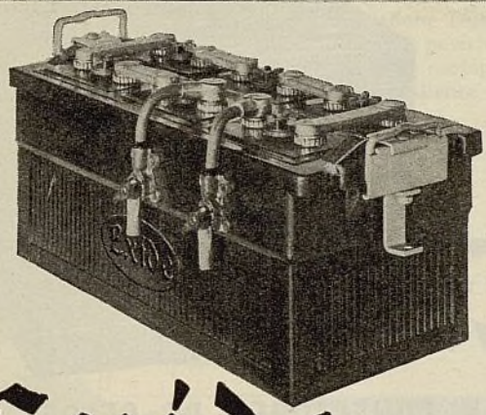
★

El Automóvil Americano

(Una de las revistas de la Business Publishers International Corporation)

Ayuntamiento de Madrid

56 ómnibus con acumuladores Exide recorren 4.500.000 millas en dos años...



A CONTINUACIÓN copiamos carta del Sr. S. H. Serena, presidente y administrador general de la Staten Island Coach Company, Inc., en la que nos describe el funcionamiento de los acumuladores Exide en su importante empresa de transporte de pasajeros:

"Durante estos últimos dos años, nuestros 56 ómnibus de 30 pasajeros cada uno, han recorrido más de 4½ millones de millas, con un promedio de más de 80.000 millas para cada ómnibus. Durante todo este tiempo, nos hemos servido de los mismos acumuladores Exide originales, los cuales nos están dando todavía completa satisfacción."

El creciente número de empresas de transporte que depende de los acumuladores Exide en lo tocante a servicio seguro a mínimo costo de conservación, es evidencia elocuente de que estos famosos productos pueden también ahorrarle a Ud. gastos. El Servicio Técnico Exide, a cargo de ingenieros especialistas en acumuladores, está incondicionalmente a la disposición de los dueños de grandes brigadas de vehículos automóviles.

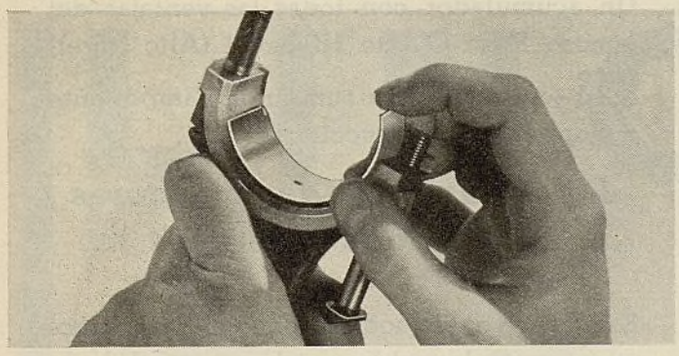
Exide

EL ACUMULADOR DE LARGA VIDA

THE ELECTRIC STORAGE BATTERY CO.

FILADELFIA, PA., E.U.A.

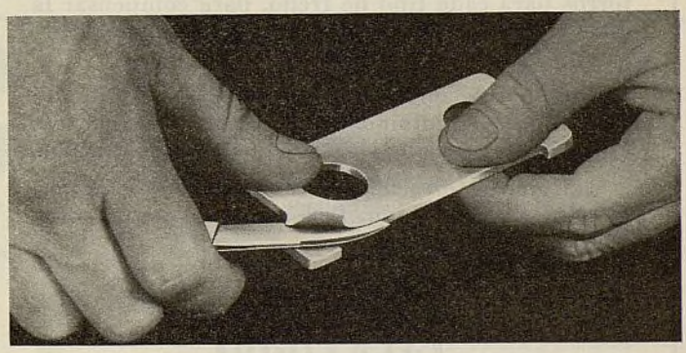
Departamento de Exportación: 23-31 West 43rd Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "Exide, New York"
"La fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo servicio"



Siempre Reemplace los Cojinetes Desgastados de Motor • Evite el Derroche de Aceite y la Pérdida de Fuerza en su Fuente Provocativa

Ahora se sabe que los cojinetes desgastados de motor son la causa principal del excesivo consumo de aceite, pérdida de fuerza, carbonización y subido gasto de funcionamiento. Al desarmar el motor para corregir estas faltas, siempre examine los cojinetes del cigueñal y los de las bielas. De estar desgastados, reemplácelos con cojinetes Federal-Mogul. Con los nuevos cojinetes de precisión, de tipo de inserción para cigueñal y bielas, producidos por la Federal-Mogul, el reemplazo de los cojinetes del motor es ahora un trabajo rápido y sencillo. Estos nuevos cojinetes, debido a su especial proyecto, gobiernan muy bien el aceite y están listos para instalación, sin pérdida de tiempo en ajustes y escariación. El surtido de cojinetes Federal-Mogul para motores es completo. Es, en realidad, el UNICO COMPLETO SURTIDO para todos los motores americanos de automóviles, camiones, ómnibus, tractores y aviones. Pídanos ejemplar gratuito de nuestro nuevo catálogo.

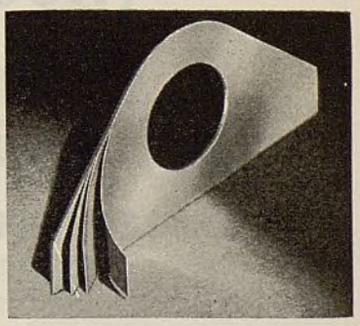
Mogul FEDERAL



Sencillamente se Deprenden una por una

DEJAN BUENAS GANANCIAS EN LOS AJUSTES DE COJINETES

LAS LAMINITAS LAMINUM representan una economía prática . . . más la confianza que se deriva de los rápidos y exactos ajustes de cojinetes. Sencillamente se desprenden de la pieza sólida una o más laminitas de 0,002", cada vez. No hay que limar. No hay tierra o mugre entre las laminitas. Son de tamaño normal para todas las marcas de motores.



LAMINUM

PEEL 'EM FOR PROFIT!

FEDERAL-MOGUL CORPORATION, DETROIT, MICH., E. U. A.

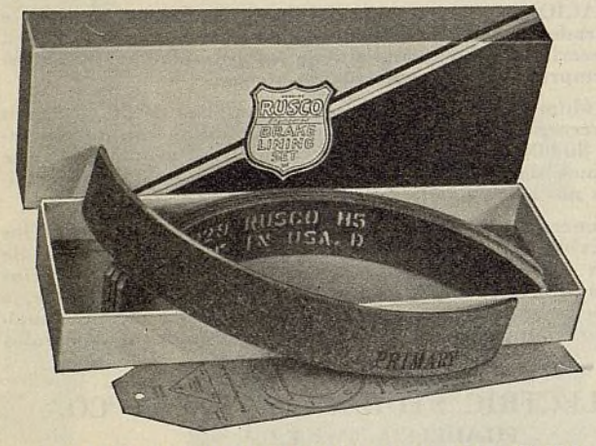
Dirección telegráfica: FED-MOG DETROIT

Ayuntamiento de Madrid

RUSCO

JUEGOS DE FORROS DE FRENO CORTADOS A LA MEDIDA

ELIMINAN TODA ESPECULACION EN SU NEGOCIO DE FORROS DE FRENOS



Y AUMENTAN SUS GANANCIAS AL MISMO TIEMPO

Una combinación científicamente correcta de forros para cada tipo de freno, para compensar la diferencia en acción y desgaste de cada zapata de freno.

Unos pocos juegos dan un amplio cubrimiento para todos los automóviles y camiones de marcas populares, reduciendo notablemente su inventario.

Cada juego contiene instrucciones completa para su correcta instalación. Todos se aplican con suma facilidad.

El letrero de mejor servicio de frenos

SERVICIO DE FRENO RUSCO

Distribuidores en todas partes del mundo

Sírvase pedirnos ejemplar gratis de nuestro catálogo descriptivo de nuestro completo surtido RUSCO de forros de frenos y otros interesantes productos.

MATERIALES RUSCO PARA FRENOS

THE RUSSELL MANUFACTURING COMPANY
INCORPORADA EN 1834 MIDDLETOWN, CONN., E. U. A.

DEPOSITO DE FABRICA EN EUROPA
33-85 RUE LAMORINIERE AMBERES, BELGICA

UN NUEVO

ACUMULADOR PREST-O-LITE HI-LEVEL

CON CONECTORES DE CELDAS INTERNOS

Un acumulador con todas las ventajas del famoso Prest-O-Lite Hi-Level (Alto Nivel) **MAS**—una nueva y sumamente importante mejora en su construcción—

La eliminación de conectores de celdas externos

•

Esta nueva construcción acorta el pase de corriente entre las celdas y reduce la pérdida de corriente. Todo lo cual trae como resultado

un voltaje más alto... capacidad extra para arranque... más resistencia

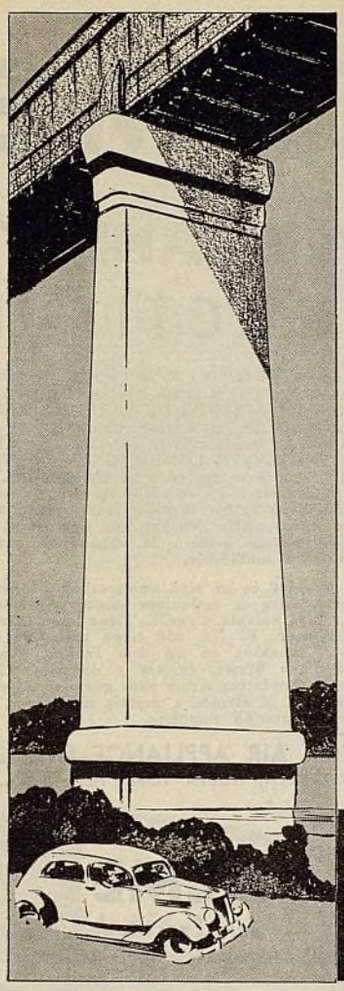
Solicite detalles completos.

PREST-O-LITE BATTERY CO., Inc.
Chrysler Building, Nueva York, N. Y., E. U. A.
Dirección cablegráfica: "Polbatex" New York

ACUMULADORES

Prest-O-Lite

Ayuntamiento de Madrid



LA BASE ES LO PRINCIPAL

LA PINTURA IMPRIMADORA Y TAPADORA DITZCO PROVEE UNA BASE INFALIBLE PARA LOS

acabados de automóviles

Como los cimientos de un edificio o los soportes de un puente, la base para el acabado de un automóvil es de suma importancia. La pintura imprimadora y tapadora Ditzco da al esmalte o laca una base positiva, que asegura mayor duración, mejor protección al vehículo y sobresaliente belleza de acabado.

La pintura imprimadora y tapadora Ditzco asegura adhesión positiva al metal, al esmalte o laca antigua. Su composición impide la absorción de humedad. Tiene extraordinarias propiedades tapadoras, se seca con rapidez, se presta a fácil lijadura en seco o mojada.

Prolonga la duración efectiva del esmalte, asegurándole un brillo permanente. Nueve colores populares responden a todo requisito de primera capa, con gran economía en costo en aplicación y costo final del trabajo. Pídanos información detallada y precios.

DITZLER COLOR COMPANY

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

Se suministran en colores que permiten acentuar el tono o matiz del acabado final

DITZLER

LINCOLN

EQUIPO DE LUBRICACION

EL TWIN LUBRIGUN, portátil. Un poderoso surtidor para la venta de lubricante flúidos, viscosos o fibrosos de chasis. Funciona sobre el principio de doble efecto. Modelo 308, suministrado completo con manguera y válvula de gobierno.

SURTIDOR DE LUBRICANTE DE ENGRANAJE MEDIDO, modelo 408 portátil. Inyecta el lubricante directamente del envase original. El chorro está siempre bajo instantáneo gobierno. Desplazamiento positivo, con medidor a prueba de gotera. Cuandrantes a elección, para medición en medidas americanas, inglesas o en sistema métrico.

Es Rápido, Limpio, Económico y Lucrativo

MAS de quince años de experiencia especializada en el proyecto y manufactura de equipos de lubricación se reflejan claramente en los productos de la Lincoln Engineering Company.

Este completo surtido, que comprende una gran variedad de surtidores, pistolas y conexiones, goza de fama universal. Es un equipo muy eficaz para promover el desarrollo del negocio. Es moderno, seguro y fácil de manejar.

Las conexiones Lincoln KLEENSEAL son la norma de fábrica en muchas marcas de automóviles, camiones, tractores y maquinaria.

Los dos equipos ilustrados en este anuncio constituyen sólo una pequeña parte del gran surtido que describimos e ilustramos en nuestro catálogo general No. 50. Sírvase pedirnos ejemplar gratuito de este catálogo.

Solicitamos su correspondencia sobre nuestro completo surtido.

Sírvase dirigirse a:

H. A. ASTLETT & CO.

Departamento de Exportación

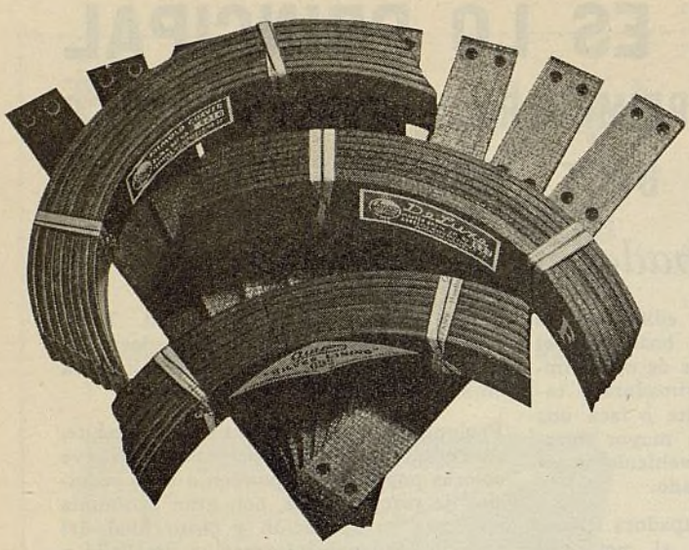
64 WATER STREET, NUEVA YORK, N. Y., E.U.A.

LINCOLN ENGINEERING COMPANY

Oficinas principales: Sn. Luis, E. U. A. Fábricas en Sn. Luis y Detroit, E. U. A.

LINCOLN
LUBRICATION EQUIPMENT

Ayuntamiento de Madrid



El forro de freno AMCO, el auténtico equipo normal original de importantes fábricas americanas de automóviles, camiones y ómnibus, representa el material de su clase más lucrativo que pueden vender los comerciantes del ramo.

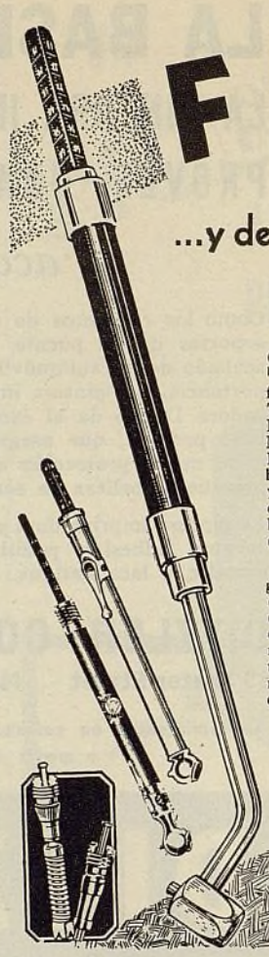
Amco
BRAKE
LINING

Es el más lucrativo por que (1) la producción en grande escala asegura precios bajos; (2) el surtido completo provee exactamente el material correcto para cada automóvil; (3) la construcción AMCOBOND patentada evita toda competencia directa; (4) el funcionamiento excelente desarrolla y retiene el negocio; (5) comprendemos los problemos de los comerciantes en el extranjero y sabemos cómo resolverlos en beneficio de sus negocios.

Su carta o telegrama recibirá inmediata atención y nos dará la oportunidad de establecer con Ud. relaciones comerciales mutuamente agradables y lucrativas.

ASBESTOS MANUFACTURING CO.

Departamento de Exportación, 431 S. Dearborn St.
Chicago, Ill., E. U. A.
Dirección telegráfica: ASBES, Chicago
Fábricas en Huntington, Ind., y Wabash, Ind., E. U. A.



FIRME

...y de PERMANENTE EXACTITUD

SI Ud. se interesa en un manómetro de neumático exacto a toda prueba, ensaye uno de estos firmes MANOMETROS DE SERVICIO ACME. Todos son fieles al famoso lema "Acme para Exactitud", y dan excelente servicio BAJO LAS MAS EXIGENTES CONDICIONES DE TRABAJO. Acusación exacta a la simple vista. Su barra triangular lleva en todos sus lados grandes y claras cifras en blanco sobre fondo negro. Aplicación muy sencilla. No hay que girarlos ni doblarlos. Cómodo asidero de ebonita. A prueba de escape e inoxidable.

El No. 540 es un tipo universal con conexión giratoria. Gira a cualquiera posición, adaptándose a toda válvula y rueda. Tiene largo extremo de extensión. El No. 530 tiene extensión más corta y conexión en un solo sentido. Ambos modelos son firmes, exactos y durables. Como todos los productos Acme para neumáticos, estos manómetros se ofrecen a precios moderados. Pídanos información completa.

ACME AIR APPLIANCE CO., Inc.
BROOKLYN, NUEVA YORK, N.Y., E.U.A.

ACME
para Exactitud

Aletas de ventilación Fulton, de tipo abisagrado
para el Chrysler, DeSoto, Dodge, Ford, Plymouth y otros automóviles

Ofrecen al dueño de automóvil TODAS las ventajas de completa regulación de ventilación, más una construcción a prueba de ruidosa vibración, sin obstrucción a la vista. Aparecen como piezas integrantes del vehículo; adjustan exactamente, quedando casi invisibles desde el frente del automóvil. Dan regulación de ventilación con ventana completa o parcialmente abierta. Se inclinan hacia al frente o hacia atrás para lanzar aire dentro del vehículo; la parte superior se inclina hacia afuera para facilitar la limpieza; vidrio de seguridad y guarniciones con enchape de cromo.

Descansabrazo Fulton Ajustable

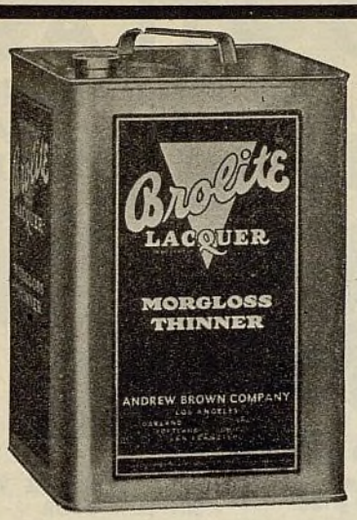
Es muy popular porque aumenta la comodidad de la marcha. Una almohadilla de caucho esponjoso sirve de cojín, absorbiendo las vibraciones, golpes y choques. Puede levantarse o bajarse, lo mismo que inclinarse a conveniente ángulo. Puede colocarse en cualquiera ventana, quedando firmemente asegurada. Un tamaño sirve para todos los automóviles.

Extensión Fulton de palanca de enfrenamiento

No. 1 (ilustrada) para soltura central. No. 2 para soltura de tipo de pestillo.
Provee adicional fuerza de palanca para accionar los frenos de mano o de emergencia.
El mango puede doblarse hacia atrás, quedando en punto en que no estorba. Construcción firme. Lindo enchape de cromo. Fácil de instalar.

THE FULTON CO.
1912 S. 82nd St. Milwaukee, Wis., E.U.A.
Dirección telegráfica: "FULTON". Toda clave.

Ayuntamiento de Madrid



★

DILUYENTE MORGLOSS

Nuevo y diferente. No se oxida ni altera de otra manera. Imparte mejor secamiento y brillo a las lacas. Es el diluyente de laca inofensivo a la salud. IMPONGASE DEL MORGLOSS AHORA MISMO.

NOS dedicamos con especialidad a la fabricación de los más finos materiales de acabado de automóvil y vendemos nuestros productos directamente a los comerciantes al por mayor del ramo en todas partes del mundo.

Nuestro famoso surtido comprende MORBLACK, MORGLOSS, COLORES DE LACA, ESMALTES SINTETICOS SYNFLEX, IMPRIMADORES, TAPADORES, DILUYENTES Y MATERIALES DE FROTACION.

Brolite LACQUER

ANDREW BROWN CO.

5431 So. Riverside Drive, Los Angeles, Calif., E.U.A.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

Brolite A. en P., Apartado postal 2353, México, D. F., México.

Juan Bacigalupo, Casilla de correos 342, Lima, Perú.

Dirección telegráfica: "Brolite, Los Angeles"

ATLAS

Piezas de repuesto

para *automóviles y camiones Chevrolet, Plymouth y Ford*

SATISFACCION . . . .

UN CLIENTE satisfecho es su mejor anuncio. Los dueños con automóviles por repararse depositan su confianza en los mecánicos que harán el trabajo. El punto hasta el cual retiene Ud. esa confianza depende, en gran parte, de las piezas de repuesto que use en las reparaciones. Ud. mismo quedará más satisfecho y al mismo tiempo dará satisfacción completa al cliente, empleando las piezas Atlas en todas sus reparaciones—las piezas sin rival en calidad y precisión y que se venden a precios productivos de buenas ganancias.

Por otra parte, los talleres de reparación, las estaciones de servicio y los garajes prefieren usar los productos Atlas como norma invariable, porque el surtido Atlas es completo—factor que nos permite actuar como fuente central de abastecimiento en los Estados Unidos para todas las piezas de repuesto que necesita el comercio extranjero y que nos habilita para efectuar rápidos y económicos embarques consolidados, bajo la vigilancia de nuestro competente departamento de exportación.

Las piezas de repuesto Atlas se ofrecen también al comercio extranjero en prácticos surtidos dispuestos en gabinetes ahorrativos de espacio, que permiten un negocio más rápido, fácil y lucrativo.

Sírvase pedirnos catálogo descriptivo y lista de precios.

ATLAS MANUFACTURING CO., INC.

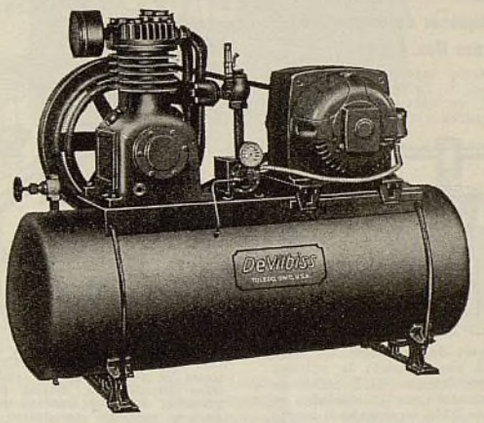
División manufacturera de The Gibson Company

123-133 W. Michigan St., Indianapolis, Indiana, E.U.A.

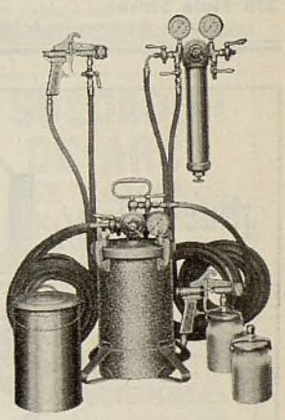
Dirección telegráfica: Atlasparts

DeVilbiss

EQUIPO DE PINTAR POR PULVERIZACIÓN



Compresor de aire DeVilbiss, tipo UBN, que representa la última palabra en equipo de su clase para talleres de acabado de automóviles.



El equipo DeVilbiss de pintar por pulverización, tipo AP-665, para talleres de gran capacidad. Con este equipo pueden pintarse, desde el metal desnudo, como 12 automóviles a la semana.

● Evidencia convincente de la calidad, eficacia, seguridad y economía del equipo DeVilbiss se halla en su difundido uso entre los talleres de acabado de automóviles, en todas partes del mundo.

En el amplio surtido de compresores de aire y de equipos de pintar por pulverización DeVilbiss, hay tamaños y capacidades para satisfacer los requisitos individuales de los talleres grandes y de los pequeños.

THE DEVILBISS COMPANY

TOLEDO, OHIO, E.U.A.

Sucursales o distribuidores en los principales países del mundo

Ayuntamiento de Madrid

HERRAMIENTAS ZIM

permiten hacer el trabajo mucho mejor, con mayor rapidez y más ganancias

Esmerilador de válvula No. 8

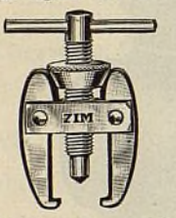
De movimiento alternativo y progresivo como los modelos más costosos, pero muy simplificado y a precio muy moderado.

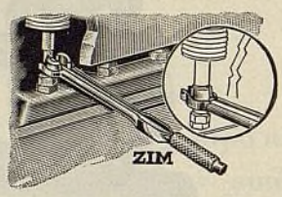
Guías de esmeriladores de válvula

No. 1 para los modelos Ford A y B. No. 2 para el modelo Ford V-8. No. 2 para los modelos Ford ingleses de 8 y de 10 c. de f.

Extractores pequeños de engranajes y bornes Nos. 4 y 6

El No. 4 tiene capacidad hasta 1½". El No. 6 tiene capacidad de 1½ a 3", en diámetro. Funcionan en lugares estrechos.





Insertador de retención de resorte de válvula

hace fácil un trabajo difícil.

Entre los talleres de reparación, en todas partes, se está generalizando la práctica de emplear herramientas ZIM exclusivamente. Tan pronto como el mecánico ve las herramientas ZIM comprende lo mucho que ellas pueden ayudarle en su trabajo diario de esmerilar válvulas, insertar nuevos anillos de émbolo, instalar nuevos resortes de válvula, extraer chavetas, enderezar guardabarros, extraer ruedas y engranajes, etc. Le conviene a Ud. recibir nuestro catálogo descriptivo de todo el surtido ZIM.

ZIM MANUFACTURING COMPANY

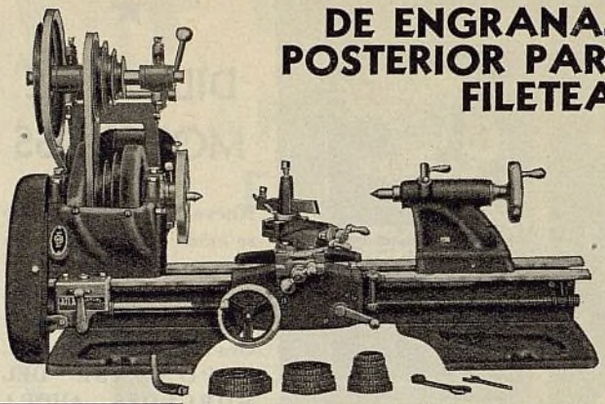
Departamento de Exportación

238 Main Street **Cambridge, Mass., E.U.A.**

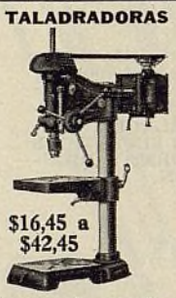
Dirección telegráfica: McKIM, BOSTON

TORNO ATLAS

DE ENGRANAJE POSTERIOR PARA FILETEAR



TALADRADORAS



$16,45 a $42,45

Surtido de tamaños: de 79, 86 y 102 cm. de altura total, tipo de banco, hasta de 180 cm. de altura en el tipo de piso, acoplamiento directo de motor en las poleas intermedias.

$87,50 COMPLETO, COMO SE VE, SIN EL MOTOR

Volteo 260 mm. Escala de roscado de 4 a 96 filetes por pulgada. Se ofrece con bancadas de 91, 107, 122 y 137 cm. de largo.

Otros modelos, para tornear metal y madera, de varios tamaños, a precios de $39,75 para arriba sin el motor.

Pida el catálogo gratis de los tornos Atlas para metal y madera, taladradoras, prensas mecánicas, herramientas y accesorios, con precios C. I. F. (costo, seguro y flete) en su puerto más cercano.

ATLAS PRESS COMPANY

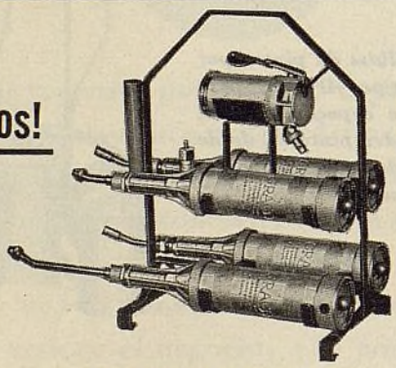
Dept. A4

130 West 42nd Street, Nueva York, E.U.A.

Dirección telegráfica: "APCOY" New York, N. Y.

Claves: Bentley, ABC 5a. ed.

¡Nuevos!



De Bajo precio

LUBRICADORES

GRACO "CUATRO-2-UNO"

4 lubricadores o pistolas . . . que funcionan con un actuador de fuerza neumática. 4 lubricantes, cada uno para una aplicación específica. NO HAY MEZCLA DE GRASA. Alta presión, cuando se necesite . . . Baja presión para puntos que necesiten cantidad y protección.
Construcción sencilla y firme. Equipo completo, con adaptadores; acoplamientos de manguera neumática y sostén.

Manejan perfectamente cualquier clase de lubricante.

Pídanos nuestro catálogo general.

GRAY COMPANY INCORPORATED

MINNEAPOLIS, MINN., E. U. A.

DEPARTAMENTO DE EXPORTACION:
P. O. BOX 183, SPRINGFIELD, ILL., E.U.A.
Dirección telegráfica: "FABEX" Springfield (Ill.)

MULTIBESTOS

*** FORROS DE FRENO AJUSTADOS A LA MEDIDA**

El empleo de forros de frenos y revestimientos de embragues Multibestos en aplicaciones industriales está creciendo rápidamente, pues ofrece numerosas ventajas sobre materiales más antiguos pero menos científicos en construcción.

Emplee el Multibestos en grúas, malacates, ascensores, frenos de motores, etc.

THE MULTIBESTOS DIVISION

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

Bridgeport, Conn., E.U.A.

Ayuntamiento de Madrid

NO ES PULIMENTO, CERA NI PINTURA SE APLICA SENCILLAMENTE CON UN TRAPO

Es admirable. Frotándolo con un trapo, el Kar-Nu en un momento deja el acabado del automóvil tan nuevo y vistoso como lo era al salir de la fábrica. Resiste el calor tropical más intenso y el clima más frío. No es pintura, pulimento ni lustre. El Kar-Nu es un maravilloso nuevo material de reacabado. Una sola capa cubre por completo y sirve de protección al acabado antiguo. Permanente—dura de 8 a 12 meses. Sin embargo, cuesta muy poco reacabar con este material un automóvil grande.

"Igual al costoso trabajo de repintar" nos escribe un cliente. Ahora dinero. Fácil de aplicar. Se nivela automáticamente. Bueno para cualquier color de carrocería. El Kar-Nu imparte verdadera belleza a toda cosa pintada. Este producto se apoya sobre 11 años de intensos estudios y se fabrica por una compañía de establecida responsabilidad financiera.

Este Sello de Aprobación otorgado por los Automotive Laboratories of America, confirma que el KAR-NU es un producto de mérito, que hace todo lo que nosotros le asignamos.

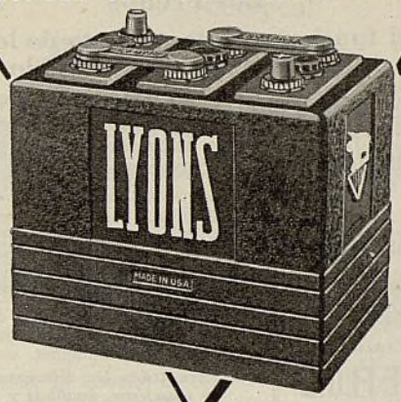
MUESTRA GRATIS A LOS DISTRIBUIDORES DEL RAMO

Esta es una oportunidad extraordinaria para los distribuidores en el extranjero que se interesen en obtener la exclusiva para este gran descubrimiento—con la posibilidad de obtener hasta más de 20.000 dolares de ganancias al año. Escríbanos ahora mismo o por telegrama transmítanos la palabra "KARPLAN" incluyendo su dirección completa, para enviarle en el acto MUESTRA GRATIS e información completa, para que Ud. mismo compruebe los méritos de este sensacional producto.

KAR-NU Co. (Fábrica, Cincinnati, Ohio.) (Dirección telegráfica: KARNU, Toledo.) Departamento de Exportación, Desk B-4, 1902 Jefferson Ave., Toledo, Ohio, E.U.A. Referencias: Dun's & Bradstreet o cualquiera otra agencia comercial o financiera.

ACUMULADORES LYONS

son mejores porque en ellos se emplean nuestras famosas **placas Handle Ultra-Power**



HANDLER ULTRA POWER PLATE
SUPER-EXTRA CAPACITY

Las placas Handler Ultra-Power, de fuerza adicional, que se emplean en los acumuladores Lyons, se venden también separadamente a los comerciantes del ramo y a fabricantes de acumuladores. Como los mismos acumuladores, estas placas ofrecen excelentes oportunidades de ventas. Por carta o por telegrama pídanos catálogo y precios.

LYONS STORAGE BATTERY CO.

Departamento de Exportación: 2201 East Ontario St., Filadelfia, Pa., E. U. A.
Dirección telegráfica: "LYONSBATRY" Philadelphia

NUEVAS!

Llaves Ajustables "SUPERJUSTABLE"

(de aleación de cromo)

Un nuevo suplemento al popular surtido de llaves Williams "Superrenches". De peso liviano, de mandíbulas y mangos delgados, pero muy firmes al mismo tiempo. Las mandíbulas ahusadas permiten trabajar en puntos estrechos. Los bordes rectangulares de la espiga (véase el grabado) proveen máximo contacto y sección más gruesa en las mandíbulas para mayor firmeza. La mandíbula corrediza es indestructible en el trabajo. Cinco tamaños, de 4 a 12 pulgadas, con enchape de cromo. También ofrecemos excelentes llaves adjustables de acero al carbono.

FORJADAS A MARTINETE POR WILLIAMS

SUPERIOR DROP-FORGED TOOLS

Excelentes herramientas forjadas a martinete

J. H. WILLIAMS & CO., 75 Spring St., Nueva York, N. Y. E.U.A.

Fuente central de abastecimiento para herramientas forjadas a martinete para automóviles, incluyendo llaves de boca abierta, llaves de cubo, llaves de cubo desprendible, etc. De todo tipo y tamaño. Pídanos información detallada.

SOLDADOR DE ARCO

DE TAMAÑO PROFESIONAL COMPLETO

SOLO **$39,25**

Precio establecido en los E.U.A. incluyendo todos los accesorios necesarios

GANANCIAS SENSACIONALES

Hace el trabajo de máquinas que cuestan de $145 a $800

¡Por fin! Un soldador de arco de tamaño completo por sólo $39,25, completo con todos los accesorios necesarios. Como una cuarta parte del precio de otros equipos de su clase. Todo garaje, taller de reparación y estación de servicio, lo mismo que todo dueño de brigada de automóviles y fabricante — grande o pequeño — puede tener este poderoso y eficaz soldador de arco, para hacer toda clase de trabajos en guardabarros, bloques de motor, engranajes, árboles, piezas de máquina, tubos, etc. Este es un equipo de producción grande, de 50 kg. muy bien proyectado y construído. Completamente ensayado y aprobado por laboratorios de ensayo de automóviles.

HACE TODO TRABAJO DE SOLDADURA

El Aladdin solda hierro, acero, hierro fundido, acero fundido y muchas aleaciones, lo mismo que aluminio, bronce, etc. También hace todo trabajo de soldadura sencilla. No se necesita experiencia para demostrarlo o usarlo. Completo gobierno de la fuerza eléctrica. Arco de extraordinaria estabilidad. Las instrucciones suministradas con cada equipo permiten al mecánico manejar el trabajo perfectamente después de un poco de práctica. Portátil en su propio carrito. Se lleva al trabajo.

Funciona conectándose al portalámpara de 110 o de 220 voltios

Sencillamente se conecta a un portalámpara de 110 o de 220 voltios, de corriente alterna de 50 o 60 períodos. No hay necesidad de alambrado especial. Cuesta solo unos pocos centavos por hora. Un nuevo principio revolucionario permite reducir el costo a un mínimo sorprendente. Protegido bajo la patente americana fundamental RE-16012. Otras patentes pendientes en los Estados Unidos y el extranjero.

OPORTUNIDAD EXTRAORDINARIA

Aun cuando Ud. lo revende por $75 en su mercado, su precio de venta será mucho menor que el de cualquier competidor. Muchas firmas necesitan y compran 50 a 100 de estos soldadores. Cada uno se vende completamente garantizado. Hay todavía algunos buenos territorios disponibles para distribuidores que puedan tenerlos en existencia y manejar un gran volumen de negocio. Buenos descuentos sobre $39,25 en pedidos grandes. Pídanos información completa por carta o por telegrama.

COMMONWEALTH MFG. CORPORATION

3785 Beechmont, Dept. M-77, Cincinnati, Ohio, E.U.A.
Dirección telegráfica: COMONWELTH, Cincinnati, Ohio

Referencias: Dun & Bradstreet o cualquier banco de Cincinnati. Miembro de la United States Chamber of Commerce y de la National Assn. Direct Selling Cos.

Ayuntamiento de Madrid

ALTO

No Se Puede Tomar Riesgo Alguno Con Los Frenos

Para el funcionamiento perfecto de los frenos debe usarse el mejor fluido

El Fluido Whiz para Frenos Hidráulicos (No-Evaporable) recientemente desarrollado, ha sido sometido a pruebas por los fabricantes de automóviles más grandes del mundo, habiéndose ellos cerciorado de que es el más eficiente que se fabrica.

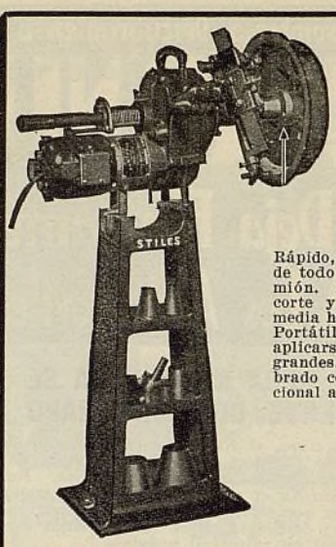
Tiene las siguientes ventajas sobre todos los demás fluidos:

1. NO SE EVAPORA.
2. No contiene alcohol u otros disolventes.
3. Elimina la necesidad de tener que llenar o inspeccionar los frenos frecuentemente.
4. Para todos los diferentes automóviles de pasajeros, ómnibus y camiones.
5. Funciona en temperaturas de —56.6°C hasta +121°C.
6. Hecho conforme las estipulaciones más estrictas de los fabricantes de automóviles.

También ofrecemos nuestro Fluido No. 1 que es el tipo corriente. Téngase presente el indicar cuál es el fluido que les interesa. Gustosamente enviaremos muestras y precios a mayoristas legítimos. Cablegrafíen y escriban pidiendo detalles.

R. M. HOLLINGSHEAD CORP.
CAMDEN, N. J., E.U.A.
Dirección cablegráfica: WHIZ, CAMDEN.

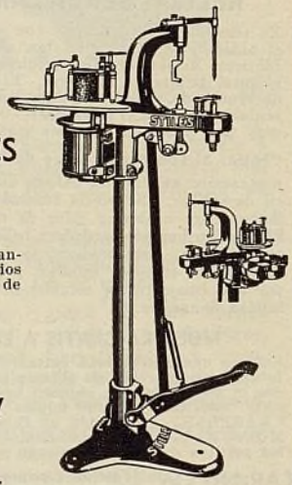
TORNO Portátil STILES para tambor de freno



Rápido, exacto, automático, para el labrado de todo tambor de freno de automóvil y camión. Rebaja 0,050" de material en un solo corte y maneja 4 tambores en menos de media hora.
Portátil—puede desprenderse del pedestal y aplicarse directamente a ruedas y tambores grandes. Funciona con corriente de alumbrado contínua o alterna. Información adicional a solicitud.

COMBINACION STILES PARA FORRAR Y ESMERILAR FRENOS

Quita e instala forros de frenos, esmerilando bien los forros. Se ofrece en varios tamaños y modelos a precios al alcance de todo taller.



WEAVER
MANUFACTURING COMPANY
Springfield, Illinois, E.U.A.

Dirección telegráfica: "WEAVER"
CLAVES: Acme y Bentley.

U.S. LUBRICADORES Con Depósito Original

Los "Lubricadores con Depósito Original" U. S. constituyen la última palabra en equipo de lubricación avanzado del mercado y deben su sensacional aceptación a lo siguiente: no hay transporte ni pesado trabajo al levantar la bomba del depósito y no hay molestia ni esfuerzo al colocar un nuevo tambor de grasa en su sitio. El grupo completo de la bomba, tapa y tubo de aspiración se levanta con rapidez para facilitar el cambio. No hay manchas de grasa sobre el piso y el equipo y no hay contaminación de lubricantes.

U.S.
AIR COMPRESSORS
AIR TOWERS
HYDRAULIC LIFTS
GREASING EQUIPMENT
CAR WASHING SYSTEMS
THE UNITED STATES AIR COMPRESSOR CO. CLEVELAND, OHIO

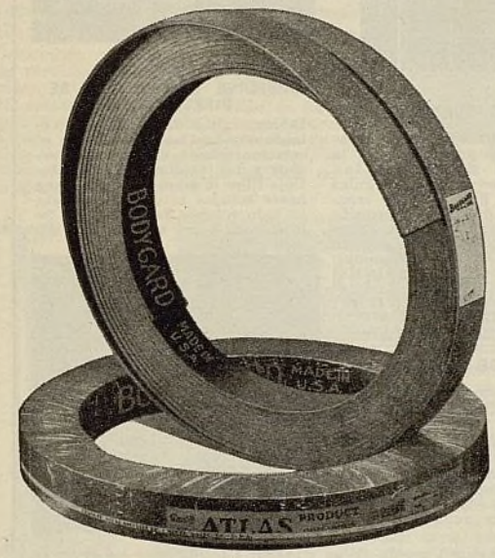
THE UNITED STATES AIR COMPRESSOR CO.
CLEVELAND, OHIO, E.U.A.

Compresores de aire—Torres surtidoras de aire—Levantadores hidráulicos Lavadoras de automóviles—Equipos de lubricación

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

Ayuntamiento de Madrid

ATLAS



He aquí todavía otro de los famosos productos "GARDS" del surtido ATLAS de forros de freno — nuestro BODY-GARD, el forro de freno de moldeado "monolítico."

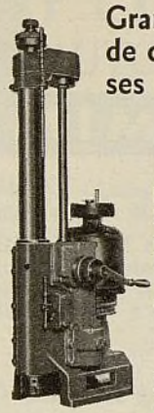
Rasgos: carbonizado de tratamiento térmico, de color negro; alto coeficiente de rozamiento, que resulta en suave y fácil acción de pedal; suficientemente duro y denso para asegurar excelente funcionamiento en los frenos de fuerza automática. Se suministra en rollos de 50 pies. La envoltura especial conserva el forro en su original condición fresca y limpia.

Invitamos a responsables firmas en el extranjero a pedirnos, por carta o por telegrama, información detallada sobre nuestro vasto surtido. Toda correspondencia se tratará confidencialmente y Ud. no asume obligación alguna al pedirnos pormenores sobre nuestros productos.

ATLAS ASBESTOS CO.

NORTH WALES, PA., E. U. A. *Dirección telegráfica: "LASBEST"*

Fabricamos también forro tejido para frenos, forro moldeado para frenos, empaquetaduras anulares de bombas, forro para transmisión, cintas de amortiguadores, cordones de capó de motor, revestimientos de embrague y empaquetaduras diversas para automóviles.



Grandes ganancias en la rehabilitación de cilindros de motores europeos, ingleses y americanos, con la rectificadora Lempco.

REPERFORA cilindros de 2,2" a 4 3/8", por 10" de profundidad, incluyendo los del Ford, Plymouth y los de camiones pequeños. La herramienta de acabado superfino, de tipo patentado, suministrada con la rectificadora Lempco, da el último corte al metal, produciendo un acabado cuya suavidad equivale a una afinación de 2500 millas.

Embolos Elipticos-Nuevos Metales de Embolo

Seis velocidades de husillo de rápido cambio y seis alimentaciones de mesa de rápido cambio aseguran cualquier grado de acabado deseado en émbolos de todo tamaño y de todo material. Resultados excelentes. EL CONTORNO ELIPTICO SE TORNEA Y ESMERILA. Los émbolos elipticos se instalan ahora en el 90% de los automóviles modernos.

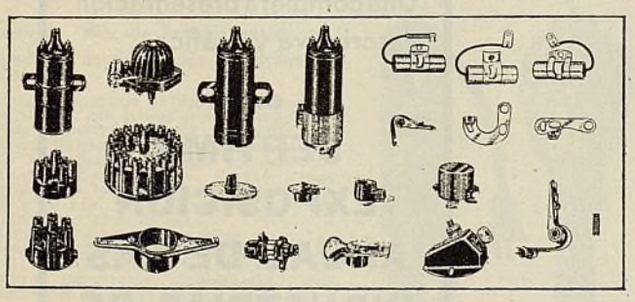
Esmeriladora de émbolo

Pídanos ahora mismo catálogo de todos nuestros equipos, entre los cuales se incluyen tornos de tambor de freno, prensas hidráulicas, perforadoras de cojinetes en línea, árboles de eje trasero, coronas, piñones, engranajes de cambio de marcha, tambores de freno, engranajes de volante de motor, etc.

LEMPCO

PRODUCTOS, INC.

Bedford, Ohio, E.U.A. *Dirección telegráfica:* Lempco



Uds. pueden obtener de nosotros todo lo que necesiten en el ramo de piezas de encendido.

Verán que nuestros numerosos productos representan el surtido más completo de ***finas piezas de repuesto*** que existe en el mercado.

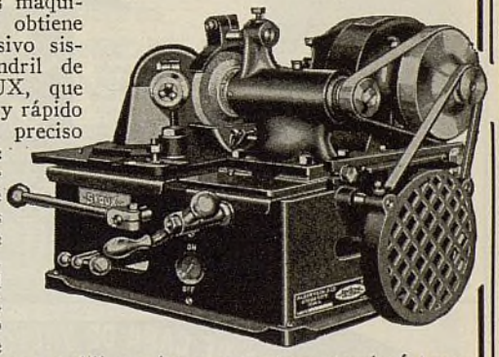
¿Por qué no ***sacan provecho*** de la creciente demanda de que en todas partes goza nuestro completo surtido de piezas de encendido "guaranteed"?

GUARANTEED PARTS CO., INC.

250 West 54th Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.

Dirección telegráfica: "GUAMAGNETO", New York

Mayores ganancias con una ESMERILADORA SIOUX de cara de válvula



Sólo en las máquinas SIOUX obtiene Ud. el exclusivo sistema de mandril de rodillo SIOUX, que hace tan fácil y rápido el esmerilado preciso de la cara de válvula. Este sistema de mandril es completo y de tipo universal. Su exactitud se garantiza hasta dentro de 0,001 de pulgada. Sus tres rodillos sujetan correctamente el vástago de la válvula asegurando un trabajo preciso.

Las máquinas esmeriladoras SIOUX de cara de válvula se ofrecen en diferentes capacidades: capacidades de admisión de mandril de 9/16 a 5/8", para válvulas de 30, 45, 50, 60 y 75 grados. También con capacidad de 13/16" para válvulas de cualquier ángulo. Se suministran completas con motor de 1/4 c. de f. de corriente alterna. (Motor de corriente contínua a precio adicional.) Pídanos catálogo de las herramientas SIOUX.

Departamento de Exportación

Albertson & Co., Inc., 90 Broad Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: Camro, N. Y. Toda clave.

Fábrica en Sioux City, Iowa, E.U.A.

Londres: Morris & Ingram, 26 Finsbury Square, Londres, E.C.2, Inglaterra

LA NORMA DEL MUNDO

Ayuntamiento de Madrid

BUJIAS DE ENCENDIDO Edison

Fabricadas por la

EDISON-SPLITDORF CORP.

WEST ORANGE, N. J., E. U. A.

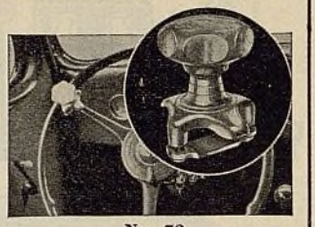
Una de las industrias de Thomas A. Edison

Se exportan por intermedio de la Thomas A. Edison, Inc.
División Internacional, 444 Madison Avenue, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: ZYMOTIC, New York. Toda clave.

PRODUCTOS CASCO DE RAPIDA VENTA

GUIAS DE GUARDABARROS

Con capós altos y guardabarros bajos, no se puede calcular la distancia a menos que los guardabarros lleven las guías presentes. Son útiles y ornamentales. Ahorran su pequeño precio evitando costosos daños a los guardabarros. Se instalan rápidamente. Con sostenes universales y con cabezas ONYXOID o TENITE. Con iluminación o sin ella. $1.00; $1.25; $1.50; $1.75.



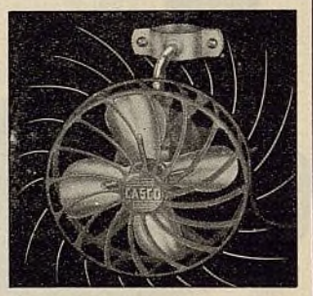
No. 72

GOBIERNO DE VOLANTE DE DIRECCION—85c

Permite girar libremente el volante con una mano. Facilita el estacionamiento en puntos estrechos y las vueltas bien agudas. Deja libre la mano izquierda para hacer señales al doblar. Ajusta en todo volante de dirección. Se instala en pocos minutos.

VENTILADORES DE AUTOMOVIL

Evita la escarcha sobre el parabrisa en el invierno y refresca a los pasajeros en el verano. Se instala en la columna de dirección o arriba del parabrisa, con toda facilidad. Tiene un motor eficaz y un ventilador firme y durable, con un resguardo de bonito aspecto. Acabado de cromo y esmalte. $3.50; $3.75.



Pídanos información completa y precios de los productos CASCO, entre los cuales se incluyen los resguardos de guardabarros Fenderettes, encendedores de cigarro, descongeladores, extensiones de palanca de enfrenamiento y otros artículos populares.

CASCO PRODUCTS CORP., Bridgeport, Conn., E.U.A.

DEPARTAMENTO DE EXPORTACION:
6007 Euclid Ave., Cleveland, Ohio, E.U.A.
Dirección telegráfica: CASCO, Cleveland

Send for this BIG FREE Book Today

Este libro puede representarle una fortuna

Pídanos ejemplar gratuito de este libro, ahora mismo. Este libro de 16 páginas "3 de cada 4 Son Posibles Compradores" da más información sobre amortiguadores que toda otra obra sobre el particular publicada hasta ahora. Le dice por qué se desgastan los amortiguadores y qué puede suceder cuando no se reemplazan oportunamente. Explica lo fácil que es agregar a su negocio un departamento de amortiguadores, sin aumentar sus gastos generales y sin invertir en herramientas especiales o equipos costosos. Todo esto, además de completa información sobre los amortiguadores de repuesto y estabilizadores MONROE se halla en este libro, ejemplar del cual le será enviado a solicitud.

MONROE AUTO EQUIPMENT CO.
Depto. de Exportación, Toledo, Ohio, E.U.A.

Una completa presentación descriptiva y gráfica

de la

SEPTIMA EXPOSICION ANUAL DE LAS INDUSTRIAS DE SERVICIO DE AUTOMOVIL

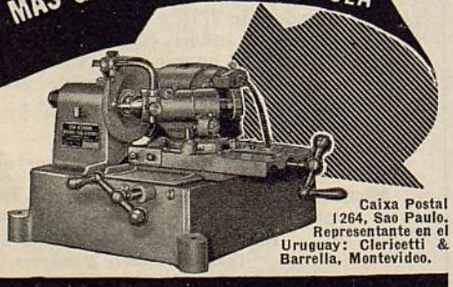
por celebrarse en

Navy Pier, Chicago, Ill., E.U.A. se publicará en el número de enero de 1937 de

El Automovil Americano

¡Asegúrese de recibir su ejemplar de este importante número!

RECTIFICADORA DE CARA DE VALVULA, MODELO X. CUESTA MENOS— MAS GANANCIA POR VALVULA



Representante para la Exportación: The Stanley Electric Tool Co., 100 Lafayette Street, Nueva York, N. Y., E.U.A. Representante en la Argentina: Mariano Fernandez, Viamonte 1035, Buenos Aires. Representante General en Brasil: Paulo De Araujo.

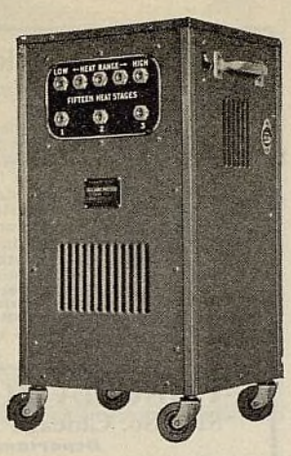
Caixa Postal 1264, Sao Paulo. Representante en el Uruguay: Clericetti & Barrella, Montevideo.

VAN NORMAN MACH. TOOL CO., *Springfield, Mass.*

Ayuntamiento de Madrid

MARQUETTE

SOLDADORES DE ARCO CON 15 ETAPAS DE CALOR



Este soldador de arco de corriente alterna funciona a bajo costo y sin causar molestia alguna.

Construído para resistir la clase más pesada de servicio imaginable. Tres modelos, con casco, cable y sujetador de electrodo. Sus 15 etapas progresivas de calor lo habilitan para manejar todo trabajo de soldadura. El Equipo Marquette para Estaciones de Servicio se hace por una firma con 18 años de reputación por la superior calidad de sus productos.

PIDANOS CATALOGO COMPLETO

Los GATOS MARQUETTE

FACILITAN MUCHO EL LEVANTAMIENTO DE CUALQUIER AUTOMOVIL

El gato hidráulico, modelo M, levanta 5000 libras, de punto inferior extremo a punto superior extremo. Tiene mango de 3 posiciones, control de fácil manejo manual y cabeza grande giratoria. El Modelo K levanta 2 toneladas, de punto inferior extremo a punto superior extremo.

El gato de parachoque Marquette se engancha debajo del parachoque delantero o del trasero. Se maneja con facilidad. Precio económico.

REPRESENTANTES

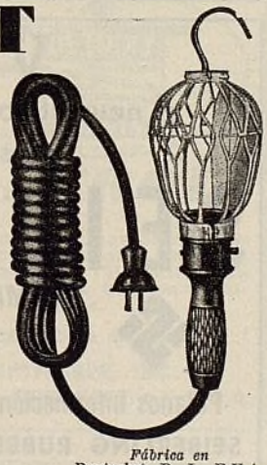
Francisco Corte, Defensa 683, Buenos Aires
Geo. H. Khalil, Caixa 3039, Sao Paulo
Adolfo Costas, Ibicuy 1156, Montevideo
Alfredo Palliser, Casilla 2564, Lima

● Sírvase pedirnos nuestro catálogo general.

MARQUETTE MFG. CO.
409 N. E. Johnson St.,
Minneapolis, Minn, E.U.A.
Dirección telegráfica:
MAREQUIPT, Minneapolis, Minn.

CRESCENT

Luces de taller de servicio pesado y lámparas de inspección portátiles



Con cordón de garaje de dos conductores de calibre No. 18, con gruesa capa de caucho de .380" de diámetro exterior, protegido con gruesa composición especial para resistir el servicio más pesado. Mango de seguridad enteramente de caucho . . . Cordón grueso de caucho, para todo tiempo, en largos de 12, 15, 20 y 25 pies. . . . Firme resguardo de acero, liviano y fácil de usar. . . . Tapón de conexión de caucho indestructible. . . . Las conexiones del mango tienen arandelas aliviadoras de tensión, para evitar la rotura. Se ofrecen con reflector en el resguardo y con interruptor con el mango, cuando así se pidan. Pídanos precios y descuentos.

CRESCENT CABLE COMPANY (Sucesora de la CRESCENT BRAID, Inc.) Establecida en 1916
35 S. William Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.

Agentes de exportación
GUITERMAN COMPANY, INC.

Fábrica en
Pawtucket, R. I., E.U.A.

CATALOGO DE PIEZAS DE VELOCIMETROS

HYGRADE

LE ABRE LA PUERTA A NUEVAS GANANCIAS

NO le conviene desatenerse de las ganancias en piezas para velocímetros. El conductor tiene no solo que conocer la velocidad, sino también que CONSERVAR EL VELOCIMETRO EN BUEN ESTADO PARA LLEVAR CUENTA EXACTA DE LA LUBRICACION.

El catálogo de piezas de velocímetros Hygrade (transmisión, puntas, cajas, etc.) permite obtener buenas ganancias en este negocio de reparación, pues ofrece todas las piezas que se necesitan para la reparación de más de 300 modelos de 36 marcas de automóviles. Y todo lo que se necesita es un surtido de piezas, lo que implica una inversión pequeña, para empezar.

TALLERES DE REPARACION —COMERCIANTES AL POR MAYOR: Pídanos información sobre estos y otros productos desarrolladores de negocios y ganancias.

HYGRADE PRODUCTS CO.
516 West 34th St., Nueva York, N. Y., E.U.A.

PITTSBURGH AUTOMOTIVE FINISHES

MIMAX ● LAVAX

MIMAX — Lacas de alta calidad, con cuyo uso se obtienen costo MInimo y valor MAXimo.

La Guía MIMAX de Entremezclas proporciona a los distribuidores y pintores un sistema rápido y eficaz para prestar servicio a cualquier automóvil, manteniendo una existencia compacta, y teniendo pérdida mínima y mayor rendimiento.

●

LAVAX — El Esmalte Sintético de Brillo Excepcional — cuya línea cuenta con un surtido completo de manos primarias. De acabado flexible y resistente, se recomienda particularmente para vehículos comerciales, autobuses, ruedas, guardabarros, etc.

●

Para mayores ventas y mejores ganancias súrtase con

"LAS LINEAS GEMELAS"

PITTSBURGH PLATE GLASS CO.
Paint & Varnish Division
NEWARK, N. J., E. U. A. *Dirección cablegráfica:* SUNPROOF

ESTE TORNO SOUTH BEND

lleva a cabo los 6 trabajos más importantes en el servicio de AUTOMOVILES

$75 Sin Transmisión (dólares)

Peso: 194 kgs. encajonado. Torno Workshop Modelo 1936 de 9 pulg. x 3 pies, completo tal como está mostrado con motor, conmutador y correas..... $98.25

(Recargo por Encajonamiento para Exportación $7.00 cada uno.)

TORNO SOUTH BEND de 9 pulg. x 3 pies con Engranajes Reductores, para Roscar

Este torno de 9 pulg. es uno de entre los 96 tamaños de Tornos South Bend accionado a motor o contraeje, teniendo un grupo de 38 aditamentos para el servicio de autos. Escriba por un catálogo, se envía gratis.

PIDANOS ESTOS MANUALES

Hemos editado estos 6 manuales sobre reparaciones de autos: Servicio de Armaduras; Válvulas; Embolos; Bujes; Bielas; Como Cortar Roscas, enviándolos sin costo alguno.

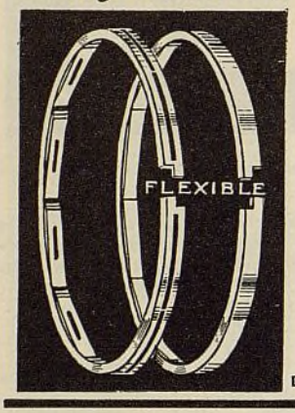
Necesitamos representantes y distribuidores en algunos territorios. Escríbanos o cablegrafíe.

Dirección Cablegráfica: "Twins", South Bend

SOUTH BEND LATHE WORKS
223 E. Madison St., South Bend, Ind., E.U.A.

Ayuntamiento de Madrid

Mejor funcionamiento de motor

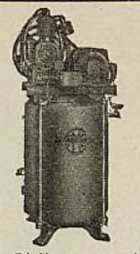


LOS anillos de émbolo ROYAL tienen muchas ventajas sobresalientes, en virtud de las cuales resultan muy lucrativos para Ud. como un negocio y como un medio de desarrollar la satisfacción y confianza de su clientela.

Algunas de estas ventajas son: Gran tensión para asegurar presión uniforme sobre el cilindro—Reducción en consumo de combustible—Admirable facilidad de instalación—Labrado a máquina de excelentes materiales—Mayor duración—Calidad a precio bajo.

Sírvase pedirnos precios e información detallada.

ROYAL PISTON RING CO., INC.
Bath, Nueva York, E. U. A.
Dirección telegráfica: ROYAL, Claves: Bentley, etc.



Sin Rival en Economía . . . Seguridad . . Tamaño Conveniente

Este es el compresor que todo garaje y taller de reparación ansía poseer. AHORRA gastos de conservación. Tiene todos los rasgos mecánicos exclusivos que han dado fama a la marca CHAMPION. AHORRA dinero en precio inicial y en funcionamiento. AHORRA espacio. Capacidad, de 1,2 a 12 pies cúbicos por minuto.

Diríjase a su abastecedor o escríbanos directamente, por información detallada sobre los varios modelos de equipos ahorrativos de dinero comprendidos en el vasto surtido CHAMPION.

CHAMPION
PNEUMATIC MACHINERY CO.
8164 So. Chicago Avenue, Chicago, Ill., E U.A.
Departamento de Exportación:
238 Main Street, Cambridge, Mass., E.U.A.

EQUIPO SUNNEN PARA TALLERES

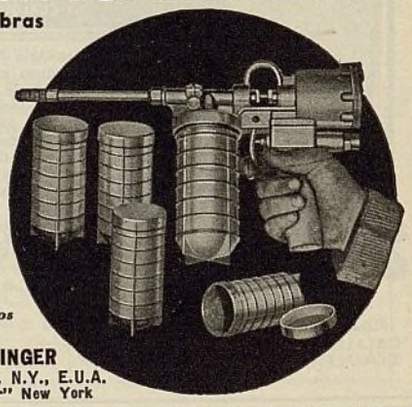
Para la lucrativa rehabilitación de motores se requieren modernas máquinas y herramientas de taller. Sírvase pedirnos catálogos y precios sobre el siguiente equipo Sunnen especial para talleres de reparación:

- Esmeriladora de agujero de pasador
- Esmeriladoras de cilindros
- Alineador de biela
- Ringmaster
- Ensayador de resorte
- Levantadores de válvulas
- Sujetador de cierre seccionado
- Reponedor de cierre seccionado
- Sujetador de pasador

SUNNEN PRODUCTS CO.
1841 Broadway, Nueva York, N. Y., E. U. A.
Fábrica en St. Luis, Mo., E. U. A.

LUBRICACION ESPECIALIZADA

PRESION DE 10.000 libras



Suministrada con cinco receptáculos intercambiables o con el número que se quiera. El cambio de receptáculo se hace en 10 segundos.

Más de 26.000 en uso.

Pídanos información detallada.

Distribuidores exclusivos para la exportación

EDWIN D. ALLMENDINGER
59-61 Pearl Street, Nueva York, N.Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "Edalmer" New York

RECTIFIQUE ASIENTOS DE VALVULAS COMO LO HACEN LAS FABRICAS

mediante la esmeriladora de asiento de válvula **ECCENTRIC** HALL

Treinta y seis fábricas y diez mil talleres de reparación, en todas partes del mundo, están sirviéndose de la esmeriladora ECCENTRIC para hacer y rectificar asientos de válvulas. Esmerila cualquier asiento de cualquier metal, ya de tipo superficial, ya de tipo embutido. Se suministra con aderezador de diamante, en caja metálica. Obtenga información completa, escribiendo al representante más próximo, según la lista de abajo.

HALL MFG. COMPANY
TOLEDO, OHIO, E.U.A.
460 Richmond St., Toronto, Canadá

Gerente de ventas en Europa:
MORRIS & INGRAM,
26 Finsbury Square, Londres,
E. C. 2, Inglaterra

Gerente de ventas en Cuba:
L. GONZALEZ DEL REAL,
Apartado 1296, Habana, Cuba

Gerente de ventas en la Argentina:
SR. OTTO EBERSON
Casilla de correo 127, Buenos Aires

VENDA

el neumático que *nunca* se desgasta hasta quedar liso

SEIBERLING

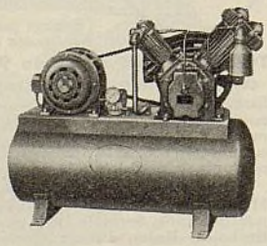
NEUMATICOS DE DOBLE BANDA DE RODADURA
Enfriados con Aire

Pídanos información completa acerca de nuestra oferta

SEIBERLING RUBBER CO., AKRON, OHIO, E.U.A.

Compresores de Aire

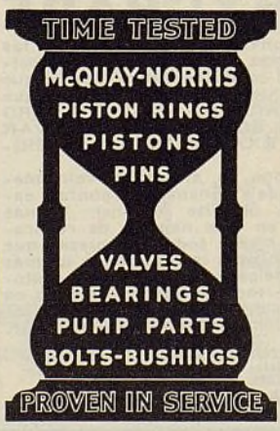
de 1/4 a 10 caballos de fuerza



Los compresores de aire Ingersoll-Rand son ideales para uso en garajes y talleres de reparación. Rasgos como el descargador centrífugo, capacidad para contínuo servicio a 200 libras de presión y ausencia de válvula de retención en la tubería de descarga, aseguran un funcionamiento económico y prolongada duración.

Sucursales en las principales ciudades.

Ingersoll-Rand
11 BROADWAY, NUEVA YORK, E.U.A
191-3



El completo surtido de legítimas piezas McQuay-Norris

McQUAY-NORRIS
Manufacturing Company
Oficinas principales:
ST. LUIS, E.U.A.
Departamento de Exportación:
39 Water St., Nueva York, N. Y., E.U.A.

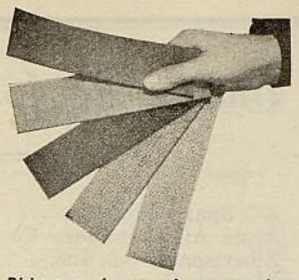
Ayuntamiento de Madrid

DISTRIBUIDORES DE

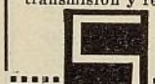
FORRO DE FRENO

Una fábrica de establecida responsabilidad, que anualmente construye más de tres millones de pies de forro de freno, ofrece ahora al comercio del extranjero, un surtido completo de forros de frenos de superior calidad, a precios de competencia.

En rollos ofrecemos forros tejidos y moldeados, en todos los tipos corrientes. Ofrecemos también forros tejidos de servicio pesado y bloques re rozamiento o fricción. Siete tipos de juegos de forros de freno abarcan casi todos los automóviles de marcas populares. Nuestro surtido comprende también revestimientos de embrague, forros de transmisión y remaches.



Pídanos ahora mismo nuestro catálogo de 6 páginas e información sobre la representación.

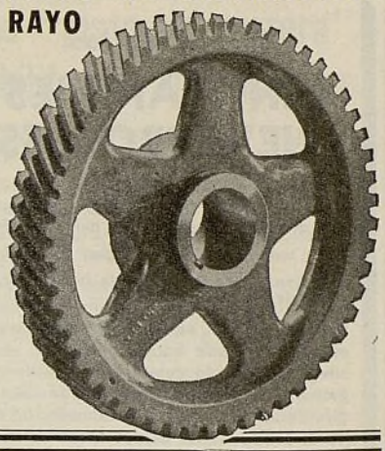


Division de Exportación: THE A. J. ALSDORF CORPORATION
223 W. Jackson Blvd., Chicago, Ill., E. U. A.

SOUTHERN FRICTION MATERIALS CO.—CHARLOTTE, N.C.

ENGRANAJES SILENCIOSOS DE DISTRIBUCION CELORON TIPO DE RAYO

Tienen flexibilidad en ángulo recto al plano de rotación y son flexibles en el mismo plano de rotación. Los engranajes Celoron, tipo de "rayo" han aumentado como 50% la duración efectiva del mecanismo de distribución, eliminando de éste casi todo el ruido. Pídanos información detallada y listas de precios.



CONTINENTAL DIAMOND FIBRE CO.

DEPARTAMENTO DE EXPORTACION:
39 water St., Nueva York, N.Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: WIDBLOCO, Nueva York, N. Y.
Fábrica y oficinas:
Newark, Del.—Bridgeport, Pa., E.U.A.

UNA SORPRENDENTE NUEVA PASTA DE CIERRE—*Nunca se reseca*

Centenares de usos — para cerrar uniones metálicas y trabajo general de empaquetadura; para cerrar o tapar escapes en techos, carrocería o parabrisa; para cerrar empaquetaduras de bombas de agua, mangueras de radiador y conexiones de calefactores de agua caliente; para calefatear, para asentar pernos y para eliminar ruidos de carrocería. Se ofrece en diferentes densidades.

TAPA PERMANENTEMENTE LOS ESCAPES

DISTRIBUIDORES — Necesitamos representantes en ciertos buenos mercados. Pídanos muestra e información completa.

THE FOSTORIA PRESSED STEEL CORPORATION
Dirección telegráfica—PRESTEEL FOSTORIA, OHIO, E.U.A.

Representante en la Europa Continental, Asia Menor y Africa del Norte: CORNELIUSSEN & STAKGOLD, A/S, 83-85 Rue Lamoriniere, Amberes, Bélgica.

SPENCER

Arboles de Ejes Traseros

THE SPENCER MANUFACTURING CO.
SPENCER, OHIO, E. U. A.

Auténticas Articulaciones UNIVERSALES *DETROIT*

EQUIPO ORIGINAL, desde hace años, de numerosos automóviles de producción en grande escala, como Auburn, Chrysler, De Soto, Dodge, Graham-Paige, Hupmobile, Oldsmobile, Plymouth, Reo, Willys 77 y otros, incluyendo los camiones Dodge. Sólo las auténticas piezas Detroit aseguran satisfacción completa.

PIDANOS EJEMPLAR DE NUESTRO CATALOGO GENERAL

DEPARTAMENTO DE EXPORTACION — BENJAMIN WHITTAKER, INC.
116 LIBERTY ST., NUEVA YORK, N. Y., E. U. A.

NECESITAMOS AGENTES

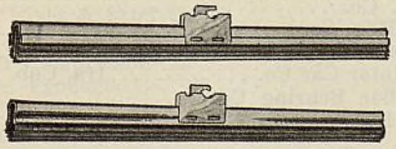
en ciertos importantes mercados.
Pídanos, ahora mismo, información completa.

The Shaler Company, fabricante de los famosos parches Shaler para cámaras o tubos de neumáticos, necesita todavía representantes o concesionarios de acreditada responsabilidad en ciertos importantes mercados. La representación de esta compañía significa un negocio permamente y lucrativo, por basarse sobre productos de reconocida excelencia y un método comercial absolutamente equitativo.

El Servicio Mundial de Reparación de Neumáticos y Cámaras de Aire de Shaler cuenta con más de 65.000 "miembros autorizados" en los Estados Unidos, que están obteniendo muy buenas ganancias vendiendo los famosos parches Shaler de aplicación por calor. En todo caso, los comerciantes en otros países, que están siguiendo este plan comercial, han aumentado sus negocios y ganancias. Aproveche Ud. esta oportunidad de dedicarse a uno de los negocios más lucrativos de la industria automotriz. Escríbanos ahora mismo.

THE SHALER COMPANY
Departamento de Exportación,
Waupun, Wis., E.U.A.
Dirección telegráfica: Shalerize

Nuevos modelos universales



Láminas de 5 capas para limpiadores de parabrisas

LAS nuevas láminas de 5 capas para limpiadores de parabrisas, de tipo universal, se ofrecen en dos estilos, el moldeado y el de caucho laminado, para responder a todos los requisitos de los dueños de automóviles. Pueden emplearse con todo limpiador de parabrisa Trico. Pídanos información detallada y descripción completa sobre todos los artículos comprendido en el surtido de Productos Trico.

TRICO PRODUCTS CORPORATION
811 Washington Street, Buffalo, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "TRICOPROD" Buffalo

Una sensación en los Estados Unidos

STEEL-VENT

un tipo completamente NUEVO de anillo de émbolo para MOTORES DESGASTADOS

Sorprendentes son los informes concernientes al funcionamiento de estos nuevos anillos de émbolo Hastings, empleados ahora por millares de talleres en los Estados Unidos. He aquí una carta típica:

"Instalé los Steel Vent en un camión Ford V-8 de 1935 que consumía un cuarto de galón de aceite por cada 50 millas. El motor tenía una conicidad de cilindro de 0,019". Consume ahora 1 cuarto de galón por cada 1200 millas.

Devuélvanos el cupón para enviarle información completa.

NO OBLIGACION

Hastings Mfg. Co.,
Departamento de Exportación,
5716 Euclid Ave., Cleveland, Ohio. E.U.A.

Sírvanse enviarme información completa sobre los nuevos anillos Steel-Vent y el método Hastings de reparación.

Nombre .....
Dirección .....
Ciudad .....País .....

De ser comerciante del ramo, indíquese el nombre de su abastecedor.

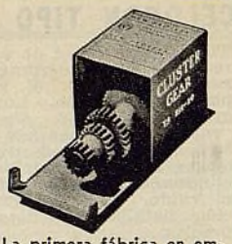
SEGMENTOS DE EMBOLO HASTINGS
Para EL MEJOR Funcionamiento de Motores Americanos

Ayuntamiento de Madrid

Insista en los

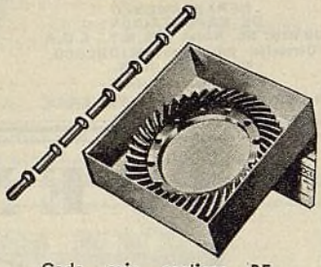
ENGRANAJES NEW PROCESS

- son de la más alta calidad.
- Representan el único surtido completo de engranajes empaquetados del mercado.
- Se suministran con remaches GRATIS.
- Tienen la aceptación de la industria automotriz.



La primera fábrica en empaquetar un completo surtido de engranajes en cajas inviolables.

La New Process viene fabricando engranajes desde hace cincuenta años. Su surtido comprende engranajes de cambio de marcha, de diferencial, de eje y de mecanismo de dirección, todos usados extensamente por fabricantes de automóviles. Actualmente estamos fabricando cambios de marcha y diferenciales completos para importantes fabricantes americanos de automóviles. Esta es su garantía de calidad en materiales y construcción. Insista en los ENGRANAJES NEW PROCESS, a causa de su aceptación por la industria automotriz y porque aseguran absoluta satisfacción en todos sus trabajos de repuesto.



Cada caja contiene REMACHES GRATIS para la correcta instalación de la pieza.

Departamento de Exportación

AMERICAN STEEL EXPORT COMPANY, Inc.

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

Dirección telegráfica: AMSTA, New York. Toda clave.

Tornillo sin fin y sector de mecanismo de dirección, completos con bujes.

FORRE LOS FRENOS CON EL FORRO WAGNER

Este famoso sexteto de seis tipos de forro de freno provee completo dominio sobre el trabajo. Sirve para todo tipo de freno de cualquier automóvil, camión u ómnibus. Se ofrecen en juegos, en rollos y en bloques.

Automotive Parts Division

Wagner Electric Corporation

San Luis, Mo., E.U.A.

B636-5

Indice de los Anunciantes

AC Spark Plug Co. 73
Acme Air Appliance Co. 104
Albertson & Co., Inc. 109
Alemite Corp. 67
Allen Electric Equip. Co. 71
Allmendinger, E. D. 112
American Brakeblok Corp. 100
American Chain Co. 116
American Hammered Piston Ring Co. 88
American Steel Export Co. 114
Aro Equipment Corp. 1
Asbestos Mfg. Co. 104
Atlas Asbestos Co. 109
Atlas Mfg. Co., Inc. 105
Atlas Press Co. 106
Auburn Automobile Co. 87
Auburn Spark Plug Co. 88
Auto Specialties Mfg. Co. 116

Baillet, P. F. 88
Bendix Products Corp. 93
Black & Decker Mfg. Co. 65
Blackhawk Mfg. Co. 98
Borg-Warner Int'l Corp. 99
Brown Co., Andrew 105

Casco Products Corp. 110
Champion Pneumatic Mchry. Co. 112
Champion Spark Plug Co. ..... 3ra. Cub.
Commonwealth Mfg. Corporation 107
Continental-Diamond Fibre Co. 113
Continental Rubber Works 88
Crescent Cable Co. 111

De Vilbiss Co. 105
Diamond T Motor Car Co. 59, 60
Ditzler Color Co. 103
Du Pont de Nemours & Co., E. I. 7

E. A. Laboratories, Inc. 5
Edison, Inc., Thos. A. 110
Electric Storage Battery Co. 101

Federal-Mogul Corp. 101
Fitzgerald Mfg. Co. 69
Ford Motor Co. 89
Fostoria Pressed Steel Corp. 113
Fulton Co. 104

Gates Rubber Co. 94
Gatke Corp. 88
Globe Specialty Co. 92
Goodyear Tire & Rubber Co. ..... 4ta. Cub.
Graham-Paige Int'l Corp. 85
Gray Company, Inc. 106
Guaranteed Parts Co., Inc. 109

Hall Mfg. Co. 112
Hastings Mfg. Co. 113
Hollingshead Corp., R. M. 108
Hudson Motor Car Co. ..... 1ra. Cub. y 45 a 50
Hyatt Roller Bearing Co. 71
Hygrade Products Co. 111

Ingersoll-Rand Co. 112
International Harvester Export Co. 4

Jambor Tool & Stamping Co. 116
Johnson Bronze Co. 92

Kar-Nu Company 107
Kelly-Springfield Tire Co. 98
Kelsey-Hayes Wheel Co. 70

Ayuntamiento de Madrid

Indice de los Anunciantes

Laminated Shim Co. 101
Lempco Products, Inc. 109
Lincoln Engineering Co. 103
Lyons Storage Battery Co. 107

Manhattan Rubber Mfg. Div. of Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc. 70
Manley Products Corp. 92
Marquette Mfg. Co. 111
McQuay-Norris Mfg. Co. 112
Monroe Auto Equipment Co. 110
Motor Wheel Corp. 70
Mullins Mfg. Corp. 83
Multibestos Division of Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc. 106

New Departure Mfg. Co. 71
New Process Gear Co. 114

Overseas Motor Service Corp. 69-73

Packard Motors Export Corp. 77
Perfect Circle Co. ..... 2da. Cub.
Pittsburgh Plate Glass Co. 111
Prest-O-Lite Battery Co., Inc. 102
Prior, John 92

Quaker City Rubber Co. 92

Raybestos Division of Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc. 116
Renu Parts Corp. 92
Reo Motor Car Co. 79
Republic Gear Co. 91
Royal Piston Ring Co., Inc. 112
Russell Mfg. Co. 102

Schraders Son, A., Division of Scoville Mfg. Co. 90
Sealed Power Corp. 97
Seiberling Rubber Co. 112
Shaler Co. 113
Sorensen Mfg. Co., Inc., P. 92
South Bend Lathe Works 111
Southern Friction Materials Co. 113
Spencer Mfg. Co. 113
Standard Motor Products, Inc. 108
Storm Mfg. Co. 115
Studebaker Export Corp. 75
Sun Oil Co. 6
Sunnen Products Co. 112

Thompson Products Co. 95
Timken Roller Bearing Service & Sales Co. 3
Trainor National Spring Co. 92
Trico Products Corp. 113
Tubular Rivet & Stud Co. 2

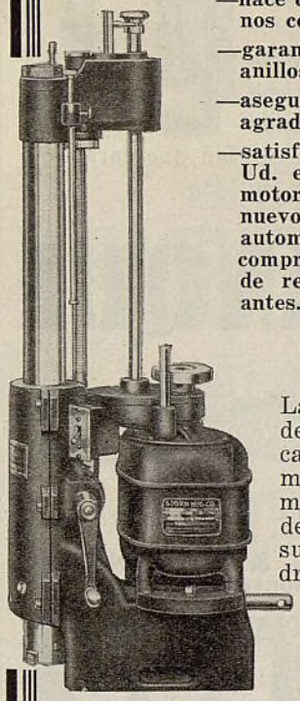
U. S. Air Compressor Co. 108
Universal Products Co. 113

Van Norman Mch. Tool Co. 110

Wagner Electric Corp. 114
Walker Mfg. Co. 72
Wayne Works 96
Weaver Mfg. Co. 108
Williams & Co., J. H. 107
Willys Export Corp. 8

Zim Mfg. Co. 106

El acabado de "pista de carrera" para la rehabilitación de cilindros



—hace que los motores queden tan buenos como nuevos,

—garantiza completo servicio de los anillos, émbolos y cilindros,

—asegura de 30.000 a 50.000 millas de agradable y económico transporte,

—satisface a los clientes, le aporta a Ud. el negocio de rehabilitación de motores de su localidad, le desarrolla nuevos negocios entre los dueños de automóviles y camiones, que hayan comprado vehículos nuevos, en lugar de rehabilitar bien los que tenían antes.

La máquina STORM, modelo N-S

La barra perforadora sencilla de alta velocidad y el simplificado método STORM de pulimentación de cilindros le permiten a Ud. producir el acabado de "pista de carrera" . . . una superficie tan lisa como un vidrio, igual a la ue se usa en los automóviles de carrera más famosos.

El modelo N-S de máquina STORM produce un cilindro recto y exacto, uniforme en diámetro en toda su extensión, exento de ondulación, conicidad o desviación.

La producción de cilindros con el acabado de "pista de carrera," mediante una STORM, no cuesta más que el ordinario trabajo hecho con una rectificadora de tipo común, pero dura más y ahorra más dinero al dueño, dándole completa satisfacción permanente en la forma de mejor funcionamiento. Esto se aplica no sólo a motores de automóviles, sino también a motores de camiones, tractores, ómnibus y motores marinos.

Hay una STORM para cada requisito

Modelo NS, de 2⅝" a 4½" de diámetro, 12" de profundidad, con dos velocidades de husillo.

Modelo NS Special, de 2⅝" a 5½" de diámetro, 15" de profundidad, con dos velocidades de husillo.

Modelo NS-E de 2⅛" a 4" de diámetro, 10" de profundidad, con dos velocidades de husillos (para cilindros pequeños).

Modelo NK de 3¼" a 7¼" de diámetro, 18" de profundidad, con tres velocidades de husillo (para cilindros grandes).

Para completar el servicio de rehabilitación de motor se necesitan también:

El rectificador de biela STORM U-30. Exacto para toda clase de biela—con indicador instantáneo.

La prensa hidráulica STORM UV-40 para enderezar bielas.

El extractor STORM GR-100 para quitar, por fuerza de vacío, toda partícula alojada en los cilindros. Trabaja mientras se está rehabilitando el cilindro. Asegura un motor perfectamente limpio.

Pídanos información detallada y precios.

STORM MFG. CO., Inc.

Departamento de Exportación,

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

Claves: Bentley, A.B.C. 5a. edición, Western Union.
Dirección telegráfica: WIDBLOCO, New York.

STORMIZING

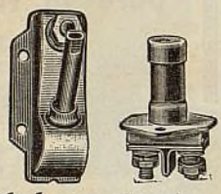
El método EXACTO para rehabilitar cilindros

Ayuntamiento de Madrid

MANDOS CONMUTADORES

DE ARRANQUE

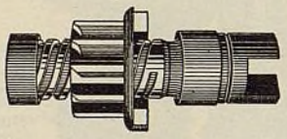
Prominentes almacenistas en todo el mundo prefieren los Conmutadores Bulldog para la puesta en marcha, porque saben muy bien que cada uno es de la misma alta calidad que caracteriza a todos los productos Bulldog.



DE ARRANQUE

RECONSTRUIDOS

La fábrica Bulldog los tiene para todas las marcas conocidas de autos y camiones. Bulldog garantiza que todo mando reconstruido dará el servicio y la satisfacción de un mando nuevo.

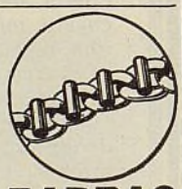


PIDANOS el catálogo completo de piezas Bulldog para automóvil. Gratis y sin compromiso para Ud.

JAMBOR TOOL & STAMPING CO.
MILWAUKEE, WISCONSIN, U. S. A.

BULL DOG
SURTIDO DE REPUESTOS PARA
FORD • CHEVROLET • PLYMOUTH • PONTIAC

LAS CADENAS WEED



PARA NEUMÁTICOS CON BARRAS DE REFUERZO

son las preferidas por los automovilistas en todas partes. Dan tracción segura en el fango, tierra o arcilla, agarran firmemente el camino y mantienen el vehículo en dirección fija. Conservan la fuerza motriz, ahorran combustible y duran mucho más.

Para mantener su clientela contenta y satisfecha, tenga siempre disponible un surtido completo de Cadenas Weed para neumáticos en todos los tamaños—esto desarrollará su negocio y aumentará sus ganancias.

Provéase también de un buen surtido de cadenas transversales Weed para repuesto y ajustadores Weed para cadenas.

PARA SERVICIO RÁPIDO

Use siempre las chavetas o pasadores de aletas de extensión automática Hammerlock Campbell. Fáciles de insertar—cerrar—quitar.

AMERICAN CHAIN COMPANY, Inc.
y Compañías Asociadas
Departamento de Exportación
230 Park Avenue, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "Amchain". Toda clave

LOS GATOS DREDNAUT

Funcionan sobre la barra de los parachoques

No. 310

Se venden facilmente a la vista, porque son más rápidos y seguros en el manejo, aun en los caminos sin pavimentación. La cabeza de tipo cuña, se adapta tanto a las barras dobles o sencillas. No pueden causar daño, porque no se enganchan al parachoque.

Se colocan instantaneamente en la posición de levante, cerca del chasis y se ajustan a cualquier frente o parte trasera de las carrocerías con ruedas cubiertas. Se manejan estando el operado de pié, y caben facilmente en el compartimiento de herramientas.

Para todo automóvil con sección delantera o trasera sobresaliente

LOS GATOS DREDNAUT son equipo de fábrica de muchos de los principales automóviles fabricados en America por su facilidad de funcionamiento, excelente fabricación y materiales que aseguran larga duración, aun cuando sometidos al más rigoroso trabajo. Por su forma compacta y precio módico, se adaptan especialmente a las condiciones de exportación.

Escriba o cablegrafíe pidiendo detalles del contrato representación.

No. 521-525
Tipo Cremallera

AUTO SPECIALTIES MFG. Company
P. O. Box No. 266, Ft. Wayne, Indiana, E. U. A.
Dirección Cablegráfica "AUSPECO", Indiana, E.U.A.
Fábricas: St. Joseph, Michigan, E.U.A.; Windsor, Ontario, Canadá

Raybestos

La uniformidad del producto es importante para la seguridad del consumidor. Por esta razón, la fabricación de forros de freno exige la más cuidadosa y constante vigilancia de su fabricante.

Los compradores y consumidores de productos de rozamiento Raybestos cuentan con la seguridad de que las características de éstos son siempre constantes, a causa de la minuciosa atención y exigentes ensayos que sirven de base a su fabricación.

Los mercados del hemisferio oriental están atendidos por la Raybestos-Belaco, Ltd., Asbestos House, Southwark St., Londres, S.E.1, Inglaterra.

Oficina de ventas en la América del Sur:
Caixa postal 2895, Sao Paulo, Brasil.

THE RAYBESTOS DIVISION
de la Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc.
BRIDGEPORT, CONN., E.U.A.

Ayuntamiento de Madrid

ÉXITO PERMANENTE

nunca se obtiene con artículos inferiores

↓

Venda sólo

Bujías Champion

Es *su* prestigio, tanto como el prestigio de los fabricantes, lo que está en peligro cuando la bujía que Ud. vende no da a sus clientes el servicio esperado.

¿Puede Ud. dar su garantía implícita al vender bujías de calidad desconocida, de mérito dudoso—en pocas palabras, bujías inferiores?

La calidad Champion es reconocida, su mérito indiscutible. Las Bujías Champion son las primeras en granjearse el aprecio de los carreristas experimentados; son las primeras en ganarse la preferencia de los ingenieros alertos de la industria de automóviles, y también las primeras en conquistarse la adhesión de millones de personas que compran bujías para inyectar nueva vida en sus motores viejos.

No venda bujías inferiores. Venda solamente Champion—las bujías que puede Ud. garantizar porque su brillante y larga hoja de servicio es por si sola una garantía digna que habla volúmenes.

CHAMPION SPARK PLUG COMPANY, TOLEDO, OHIO, E. U. A. DIRECCION CABLEGRAFICA: "CHAMPION", TOLEDO

Ayuntamiento de Madrid

ESTABLECIENDO UNA NUEVA NORMA DE CALIDAD EN EL MUNDO

NEUMATICO DOUBLE EAGLE

La nueva cubierta Double Eagle y cámara Salvavidas de GOODYEAR resultan en el mejor neumático que se puede comprar en el mundo. Las cubiertas Double Eagle y las cámaras Salvavidas se fabrican para hacer juego con los resultados sorprendentes que dan los automóviles modernos —son fabricadas para que el vehículo ruede más suavemente, sin que los neumáticos se calienten tanto, dando un servicio muy largo, libre de molestias. Les ofrecen á los automovilistas un máximo de protección contra toda clase de peligros de los neumáticos.

En todas partes existe una demanda muy grande de lo mejor y más seguro en neumáticos.

Si Ud. no vende neumáticos Goodyear, ahora es la hora de cambiarse. A Ud. le resultará provechoso vender cubiertas Double Eagle y cámaras Salvavidas.

Para más información diríjase á

THE GOODYEAR TIRE & RUBBER EXPORT COMPANY
AKRON, OHIO, E. U. A.

A En este "neumático interior" dentro de la cámara Ud. sigue hasta parar con toda seguridad, aunque la cubierta y cámara exterior estén destrozadas.

B El aire pasa gradualmente por este huequito de escape, que es la única abertura entre el "neumático interior" y la cámara exterior. Por eso es que las cámaras Salvavidas se demoran un poquito más en inflarse y por eso retienen el aire por más tiempo después de un reventón, permitiendo que Ud. siga hasta parar con toda seguridad.

C El vástago de válvula amarillo y la tapita azul identifican á la cámara Salvavidas.

CAMARA SALVAVIDAS

GOODYEAR

Ayuntamiento de Madrid